



# Grundlagenstudie Verbundraumerweiterung Nordost-Oberfranken und Tirschenreuth

Bericht zur verkehrlichen und wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit einer Integration der öffentlichen Verkehre aus den Landkreisen Kulmbach, Kronach, Coburg, Wunsiedel, Hof und Tirschenreuth sowie der Städte Coburg und Hof in den VGN

**In Zusammenarbeit mit:**

Michael Kieper  
Tarif-/Linienerechnung

Andreas Mäder  
Geschäftsführer

Bernd Denner

Projektsteuerung Verbundraumerweiterung Nordost-Oberfranken und Tirschenreuth

Stand: 20.02.2023

# INHALTSVERZEICHNIS

1. Einführung	2
2. Prüfung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration	2
2.1. Einwohner und Fläche	3
2.2. Pendlerstatistik und verbundweite Verkehrserhebung der VGN GmbH	4
2.3. Bevölkerungsentwicklung	10
2.4. Schul- und Hochschulstandorte	11
2.5. Tourismus	11
2.6. Bestehende Tarifkooperationen bzw. Tarife im Erweiterungsgebiet	12
2.7. Verkehrsangebot im Erweiterungsgebiet	13
2.8. Nahverkehrsplanung und Verbundintegration	13
3. Zwischenfazit zur verkehrlichen Sinnhaftigkeit	15
4. Organisatorischer Ablauf einer Verbundintegration	16
5. Finanzielle Folgen der VGN-Verbundraumerweiterung	17
5.1. Grundlagen	17
5.2. Einmalkosten	18
5.3. Mindereinnahmen im SPNV	19
5.4. Mindereinnahmen im Allgemeinen ÖPNV	20
5.4.1. Mindereinnahmen im ÖPNV des Erweiterungsraumes	20
5.4.2. Mindereinnahmen im ÖPNV des VGN-Altraums	23
5.5. Finanzielle Auswirkungen durch das 365-Euro-Ticket VGN	23
5.5.1. Das 365-Euro-Ticket VGN	23
5.5.2. Finanzielle Folgen durch die Einführung des 365-Euro-Tickets	24
6. Klimaschutz und Verkehrswende in der Europäischen Metropolregion Nürnberg	26
7. Ergebnis der Grundlagenstudie	29

## 1. Einführung

In der Regierungserklärung vom 18.04.2018 hat Herr Ministerpräsident Dr. Markus Söder erklärt, dass der Freistaat Bayern neue Wege im Bereich des ÖPNV gehen wolle mit den Zielsetzungen, einen einheitlichen Tarif, ein bayernweites Ticket sowie einheitliche Verbundstrukturen zu schaffen. Darauf Bezug nehmend baten am 16.05.2018 die Städte und Landkreise Hof, Coburg, Kronach, Kulmbach und Wunsiedel, allesamt Mitglieder der Europäischen Metropolregion Nürnberg, in einer Erklärung an den Bayerischen Ministerpräsidenten u. a., dass sich der Freistaat an den Kosten für einen Beitritt zum VGN beteiligen möge.

Am 28.08.2019 hat das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) ein Eckpunktepapier zur Förderung von Verbundintegrationen vorgelegt. Zweck der Förderung ist, die vollständige Abdeckung des Freistaats mit verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verkehrs- und Tarifverbänden zu erleichtern und zu beschleunigen. Fördervoraussetzung ist eine Grundlagenstudie, um die Verkehrsbeziehungen, die Fahrgastzahlen und die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration darzulegen.

Am 13.12.2019 erteilte die Regierung von Oberfranken die Förderzusage zur Erstellung einer Grundlagenstudie zur Erweiterung des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) um die Landkreise Coburg, Hof, Kronach, Kulmbach, Wunsiedel i. Fichtelgebirge und Tirschenreuth sowie die kreisfreien Städte Coburg und Hof (im weiteren Text als „Erweiterungsgebiet“ benannt).

Dieser Bericht dokumentiert die Ergebnisse des Auftragnehmers aus der Untersuchung zur verkehrlichen Sinnhaftigkeit (Kapitel 2) sowie den finanziellen Folgen (Kapitel 5) einer Integration der öffentlichen Verkehre im Erweiterungsgebiet in den VGN. Der in diesem Zusammenhang auch beantwortete Fragenkatalog des StMB aus dem Eckpunktepapier zur Förderung von Verbundintegrationen im Freistaat Bayern ist diesem Bericht als Anlage 3 beigelegt.

## 2. Prüfung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration

Im Zuge der Grundlagenstudie zur VGN-Verbundraumerweiterung Nordost-Oberfranken und Tirschenreuth wurde eine Prüfung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit durchgeführt. Grundlage hierfür waren Angaben der Bundesagentur für Arbeit sowie Ergebnisse der Fahrgastbefragung 2017, die die VGN GmbH zur Erfassung der aktuellen Nachfrage für die Fortschreibung der Einnahmeverteilung im VGN beauftragt hat.

## 2.1. Einwohner und Fläche

2019 war der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg 15.843 Km<sup>2</sup> groß, die Einwohnerzahl betrug 2,83 Mio., dies entspricht ca. 180 EW/ Km<sup>2</sup>. Im Erweiterungsgebiet, mit einer Größe von 4.550 km<sup>2</sup>, wohnten rund 618.000 Einwohner, dies entspricht ca. 136 EW/ Km<sup>2</sup>.

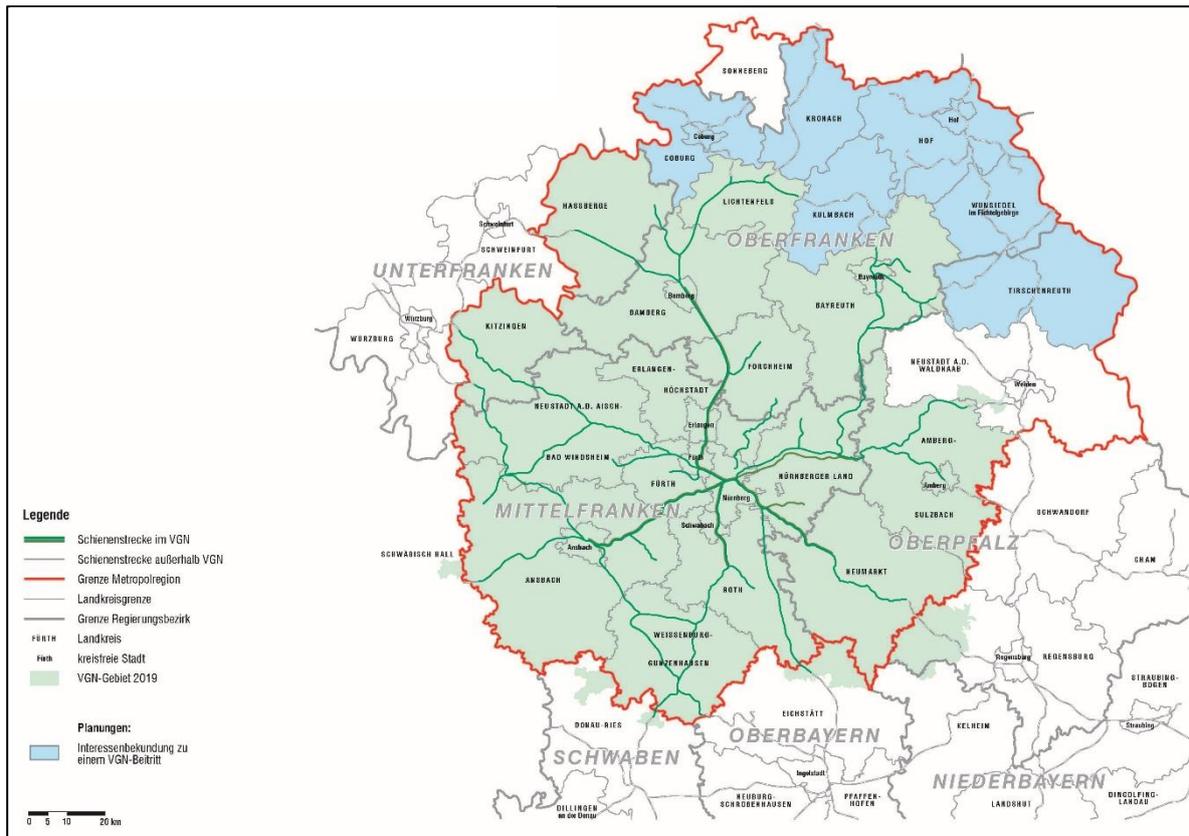
Tabelle 1: Einwohner und Flächen der beitriffsinteressierten Gebietskörperschaften

Landkreis Kulmbach	72.000 EW	656 Km <sup>2</sup>	110 EW / Km <sup>2</sup>
Landkreis Kronach	67.000 EW	651 Km <sup>2</sup>	103 EW / Km <sup>2</sup>
Landkreis Coburg	87.000 EW	590 Km <sup>2</sup>	147 EW / Km <sup>2</sup>
Stadt Coburg	41.000 EW	48 Km <sup>2</sup>	854 EW / Km <sup>2</sup>
Landkreis Tirschenreuth	72.000 EW	1048 Km <sup>2</sup>	69 EW / Km <sup>2</sup>
Landkreis Hof	95.000 EW	893 Km <sup>2</sup>	106 EW / Km <sup>2</sup>
Stadt Hof	46.000 EW	58 Km <sup>2</sup>	793 EW / Km <sup>2</sup>
Landkreis Wunsiedel	73.000 EW	606 Km <sup>2</sup>	120 EW / Km <sup>2</sup>

Insgesamt würde sich der VGN um 2 kreisfreie Städte (bisher 8), 6 Landkreise (bisher 16) und 127 Gemeinden (bisher 439) vergrößern. Die Einwohnerzahl würde sich um rund 20 % erhöhen, die Fläche um ca. 29 %.

Die geringere Bevölkerungsdichte in den potenziellen Erweiterungsgebieten spiegelt sich auch in den Zahlen der Pkw-Dichte wieder. Während es im VGN-Gebiet 596 Pkw/1.000 EW sind, beträgt die Pkw-Dichte im Erweiterungsgebiet 641 Pkw/1.000 EW.

Abbildung 1: Der VGN und die Erweiterungsgebiete



## 2.2. Pendlerstatistik und verbundweite Verkehrserhebung der VGN GmbH

Eine Analyse der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BfA) für das Jahr 2019 und die Datenanalyse der verbundweiten Fahrgasterhebung von 2017 (VE 2017) ergaben, dass es zahlreiche Ein- und Auspendler zwischen den Erweiterungskommunen und den VGN-Kommunen gibt.





Tabelle 2: Ein- und ausbrechender Verkehr in das VGN-Gebiet (Fahrgastbefragung des VGN, 2017)

<b>Werktag</b>	<b>Einbrechender Verkehr</b>	<b>Ausbrechender Verkehr</b>	<b>Gesamt</b>
LK Kronach	257	354	<b>611</b>
LK Kulmbach	544	607	<b>1.151</b>
Coburg	693	614	<b>1.307</b>
LK Coburg	104	160	<b>264</b>
Hof	167	306	<b>473</b>
LK Hof	58	56	<b>114</b>
LK Wunsiedel	171	180	<b>351</b>
LK Tirschenreuth	66	73	<b>139</b>
<b>Gesamt</b>	<b>2.060</b>	<b>2.350</b>	<b>4.410</b>

<b>Samstag</b>	<b>Einbrechender Verkehr</b>	<b>Ausbrechender Verkehr</b>	<b>Gesamt</b>
LK Kronach	187	145	<b>332</b>
LK Kulmbach	383	504	<b>887</b>
Coburg	266	300	<b>566</b>
LK Coburg	65	140	<b>205</b>
Hof	176	212	<b>388</b>
LK Hof	31	49	<b>80</b>
LK Wunsiedel	165	245	<b>410</b>
LK Tirschenreuth	62	37	<b>99</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1.335</b>	<b>1.632</b>	<b>2.967</b>

Sonntag	Einbrechender Verkehr	Ausbrechender Verkehr	Gesamt
LK Kronach	99	117	<b>216</b>
LK Kulmbach	181	225	<b>406</b>
Coburg	268	293	<b>561</b>
LK Coburg	57	72	<b>129</b>
Hof	227	179	<b>406</b>
LK Hof	30	22	<b>52</b>
LK Wunsiedel	197	134	<b>331</b>
LK Tirschenreuth	20	38	<b>58</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1.079</b>	<b>1.080</b>	<b>2.159</b>

#### Ergebnisse:

- Die Stadt Hof hat laut BfA 830 Ein- und Auspendler in das aktuelle VGN-Gebiet, 473 Fahrgäste wurden bei der VE 2017 in Verkehrsmitteln des ÖPNV innerhalb des VGN-Gebietes gezählt mit Start bzw. Ziel Stadt Hof.
- Der Landkreis Hof hat 2.600 Ein- und Auspendler in den Verbundraum, 114 wurden bei der VE 2017 gezählt.
- Der Landkreis Tirschenreuth hat laut BfA 3.000 Ein- und Auspendler in den Verbundraum, 139 wurden bei der VE 2017 ermittelt.
- Der Landkreis Wunsiedel hat laut BfA 1.700 Ein- und Auspendler in den Verbundraum, 351 wurden bei der VE 2017 gezählt.
- Der Landkreis Kulmbach hat 12.500 Ein- und Auspendler, 1.151 wurden 2017 in der VE 2017 gezählt.
- Der Landkreis Coburg hat laut BfA 5.460 Pendler welche ins Verbundgebiet pendeln, bei der VE 2017 wurden 264 in den Verkehrsmitteln des VGN ermittelt.
- Die Stadt Coburg hat 4.600 Ein- und Auspendler in den Verbundraum, 1.307 Fahrgäste wurden in der VE 2017 gezählt.
- Der Landkreis Kronach hat laut BfA 4.000 Ein- und Auspendler, bei der VE 2017 wurden 611 Fahrgäste in den Verkehrsmitteln des VGN gezählt.

Zwischen dem heutigen VGN-Tarifgebiet und den Erweiterungskommunen pendelten laut BfA also ca. 35.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, zusätzlich ermittelt die Statistik der BfA ca. 17.500 erwerbstätige Pendler innerhalb der Erweiterungskommunen (ohne die Pendler zwischen den Städten und Landkreisen Hof bzw. Coburg. Diese wurden nicht berücksichtigt, da es hier bereits funktionierende Absprachen und ÖPNV-Lösungen gibt.). Es bestehen also auch erhebliche Pendlerverflechtungen untereinander.

Bei der verbundweiten Fahrgasterhebung der VGN GmbH im Jahr 2017 wurden an einem Normalwerktag 4.410 Fahrgäste gezählt, welche ihren Start oder das Fahrtziel im Erweiterungsgebiet hatten. Dazu gehören auch Kunden welche zwischen den VGN-Landkreisen Bamberg, Lichtenfels und Bayreuth pendeln. Dies wäre mit VGN-Tarif aktuell nur über Nürnberg möglich, die kürzere Verbindung über Kulmbach kann nur mit DB-Tickets erfolgen.

Auch an Wochenenden konnten in der Verkehrserhebung 2017 der VGN GmbH Fahrgäste zwischen dem Erweiterungsgebiet und dem VGN-Gebiet ermittelt werden. An Samstagen wurden insgesamt 3.000 Fahrgäste mit Start bzw. Ziel in den Erweiterungsgebieten gezählt, an Sonn- und Feiertagen wurden 2.160 Fahrgäste gezählt.

Im Rahmen der Grundlagenstudie wurden auch die Verflechtungen des Landkreises Tirschenreuth betrachtet. Dabei fällt auf, dass es eine Zweiteilung gibt:

- 8.263 Ein- und Auspendler wurden laut BfA zwischen dem Landkreis Tirschenreuth und dem VGN-Gebiet gezählt (inklusive der 7 oberfränkischen Kreise und Städte welche in den VGN integriert werden wollen). 5.251 Pendler davon alleine zwischen Wunsiedel und Tirschenreuth.
- In Richtung des Regensburger Verkehrsverbundes (RVV) wurden 7.993 Pendler ermittelt, davon alleine 7.480 Pendler zwischen Tirschenreuth und der Stadt Weiden bzw. dem Landkreis Neustadt an der Waldnaab, die sich ja beide für eine Integration in den Regensburger Verkehrsverbund RVV interessieren.

Eine alleinige Integration des Landkreises Tirschenreuth in den VGN oder den RVV befriedigt somit nicht die Mobilitätsbedürfnisse seiner Bürgerinnen und Bürger. Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, analog den bereits in den VGN eingebundenen Landkreisen Amberg-Sulzbach und Neumarkt im Landkreisbinnenverkehr den VGN-Tarif anwenden und mittelfristig auch dem RVV beizutreten und für Fahrten in das Verbundgebiet des RVV den RVV-Tarif anzubieten.

Attraktiv für die Bewohner in den Erweiterungskommunen sind künftig sicherlich die Kombi-Ticket Angebote des VGN (u. A. 1. FCN, Brose Baskets, IceTigers Nürnberg, Rock im Park oder ähnliches) sowie die TagesTickets der VGN GmbH.

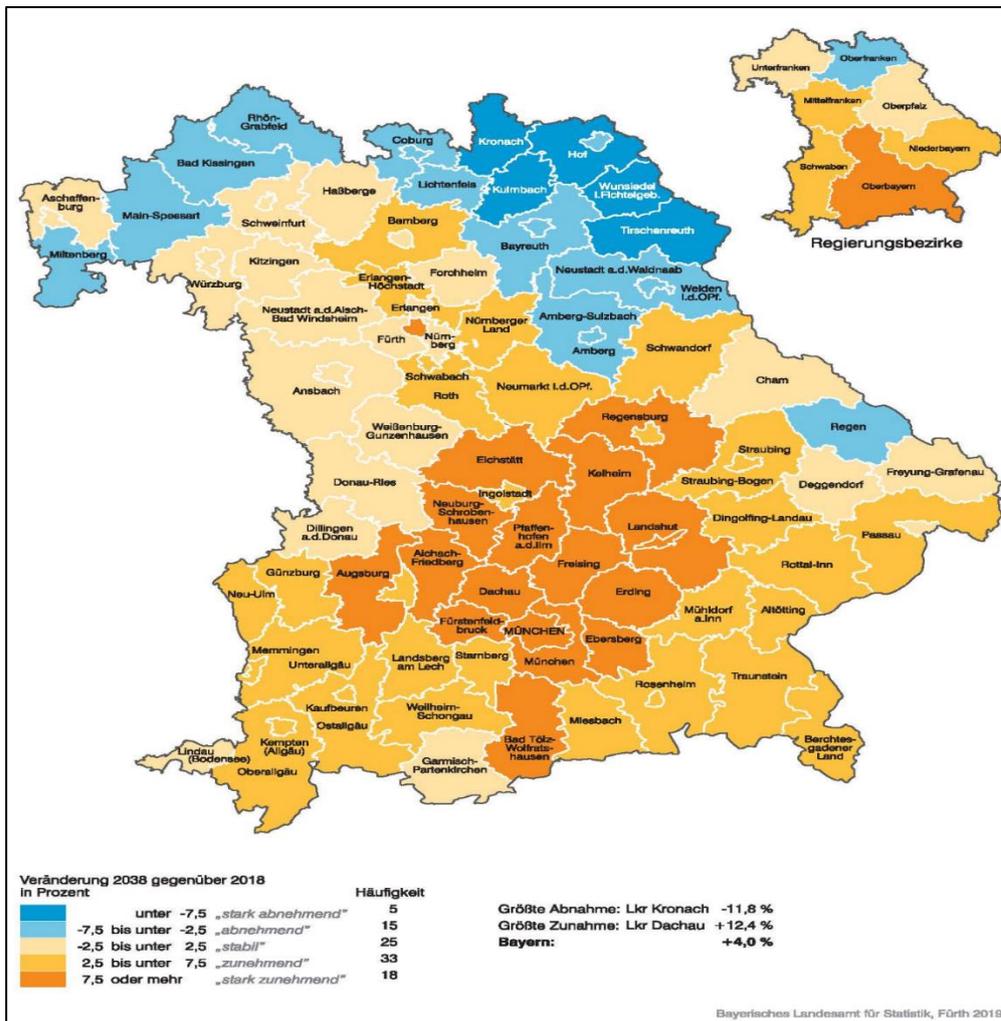
Es bestehen also zahlreiche Pendlerverflechtungen, sowohl innerhalb des Erweiterungsgebiets als auch zwischen dem potenziellen Erweiterungsgebiet und dem VGN-Verbundraum. Die weit überwiegende Mehrheit der Fahrten wird dabei heute mit dem privaten Pkw zurückgelegt. Die Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 zeigen, dass nach Niederbayern die Regierungsbezirke Oberfranken und Oberpfalz die höchste Pkw-Nutzung in Bayern aufweisen. Mit den attraktiven Tarifangeboten des Verbundes, den umfassenden Möglichkeiten der Information (auch

von unterwegs und in Echtzeit) sowie den modernen Vertriebsstrukturen (z. B. Ticketkauf direkt aus der Fahrplanauskunft) könnte sicherlich ein Teil dieser Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden.

### 2.3. Bevölkerungsentwicklung

Das bayerische Landesamt für Statistik prognostiziert für fünf der Erweiterungslandkreise für den Zeitraum 2018 – 2038 Bevölkerungsverluste von 4,2 % bis -11,8 %.

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung 2038 gegenüber 2018 in Prozent



Gleichzeitig verändert sich der Altersquotient auf Werte zwischen 51,5 (Stadt Coburg) und 70,1 (Landkreis Kronach) Personen über 65 Jahre pro 100 erwerbsfähige Menschen. Dies wird erheblichen Einfluss auf den ÖPNV haben, da die Zahl der Schüler zurückgehen wird und damit auch die wirtschaftliche Grundlage vieler Buslinien verändert wird.

## 2.4. Schul- und Hochschulstandorte

Im Erweiterungsgebiet gibt es zahlreiche Schulstandorte sowie zwei Hochschulen an drei Orten. Insgesamt sind es 14 Realschulen (Neustadt bei Coburg, Wunsiedel, Marktredwitz, Waldsassen, Kemnath, Selb, Rehau, Hof, Helmbrechts, Naila, Kronach, Coburg 2x und Kulmbach 2x), 18 Gymnasien (Coburg 5x, Hof 3x, Kulmbach 2x, Kronach 2x, Selb, Naila, Münchberg, Wunsiedel, Marktredwitz und Tirschenreuth), 6 berufliche Oberschulen (Coburg, Kronach 2x, Kulmbach Hof und Marktredwitz) und 9 Berufsschulen (Hof, Selb, Münchberg, Kulmbach, Marktredwitz mit zusätzlichem Standort Wunsiedel, Kronach, Coburg 2x und Wiesau).

Auch wenn die Schülerzahlen rückläufig sind, werden die Schülerverkehre weiterhin große Bedeutung für den öffentlichen Verkehr haben. Mit der Einführung des 365 Euro-Tickets für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler werden nicht nur die Fahrgastzahlen im Schul- und Ausbildungsverkehr ansteigen, sondern auch im Freizeitverkehr zunehmen. Denn das Ticket gilt nicht allein für den Weg zur Schule oder Ausbildungsstätte, sondern auch in der Freizeit oder den Ferien ist man damit täglich startklar. Alle VGN-Verkehrsmittel im gesamten Verbundgebiet können genutzt werden, beliebig oft an 365 Tagen, für umgerechnet nur 1 € pro Tag.

Im Erweiterungsgebiet gibt es 4 Hochschulstandorte, Kulmbach (ab Wintersemester 2020/21), Coburg und Hof, hier auch mit zusätzlichem Standort in Münchberg. Diese Hochschulen für angewandte Wissenschaften mit insgesamt rund 9.000 Studierenden (stand August 2020) vermelden steigende Studentenzahlen. Bestehende Studenten-Ticket-Vereinbarungen können in das VGN-System überführt werden (siehe die Universitäten Bamberg und Bayreuth).

## 2.5. Tourismus

In den Erweiterungsgebieten gibt es attraktive Tourismusregionen bzw. Ziele:

- Tourismusregion Oberpfälzer Wald (Landkreis Tirschenreuth, u. a. das Kloster Waldsassen),
- Tourismusregion Fichtelgebirge (Landkreise Wunsiedel und Hof, z. B. das Luisenburger Felsenlabyrinth),
- Tourismusregion Frankenwald (Landkreise Kulmbach, Kronach und Hof, z. B. der Felsenpfad im Höllental),
- Tourismusregion Coburg.Rennsteig (Stadt und Landkreis Coburg, Landkreis Sonneberg, z. B. der Rennsteig Wanderweg, Veste Coburg).

Diese Regionen sind potenzielle Ziele für Tagestouristen aus dem VGN-Gebiet. Im Tourismus-Leitfaden des Frankenwald Tourismus Centers werden Gäste aus der Metropolregion explizit als mögliche Kunden erwähnt. Positive Erfahrungen im Sinne eines Anstiegs der Gästezahlen aus dem VGN-Gebiet haben zuletzt die Landkreise Kitzingen, Lichtenfels, Haßberge oder auch die Ochsenkopfreion gemacht. Neben der vereinfachten Anreise mit den günstigen VGN-Tickets ist dies auch auf die Marketingaktivitäten der VGN GmbH zurückzuführen. Für seine Freizeitaktivitäten wurde der VGN u. a. 2004 mit dem Bayerischen ÖPNV-Preis ausgezeichnet.

## 2.6. Bestehende Tarifkooperationen bzw. Tarife im Erweiterungsgebiet

Im Erweiterungsgebiet gibt es folgende ÖPNV-Tarife bzw. Tarifkooperationen, die der Verbundgesellschaft bekannt sind (die Aufzählung ist evtl. nicht vollzählig):

- Hochfrankentarif (HOT), gilt in der Stadt Hof für den Ein- und Ausbrechenden Verkehr, im Landkreis Hof sowie im Landkreis Wunsiedel, nicht aber im SPNV. Allerdings werden in den Stadtbussen Hof keine HOT-Tickets anerkannt.
- Tarif Oberpfalz Nord (TON), gilt in den Buslinien im Landkreis Tirschenreuth (sowie in im Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab und im nördlichen Landkreis Schwandorf), nicht aber im SPNV. Der Landkreis Amberg-Sulzbach und die Stadt Amberg wenden seit dem 01.01.2021 vollumfänglich den VGN-Tarif an.
- Im Landkreis Kronach wurde zum 01.08.2020 ein Wabentarif eingeführt. Dieser gilt aber nicht für Fahrten mit der Bahn. Ausnahme: Ein TagesTicket für 11 €, gültig für eine Person im gesamten Landkreis Kronach.
- In der Verkehrsgemeinschaft Kulmbach (VGKU) gibt es eine gegenseitige Anerkennung der Fahrkarten von Regional- und Stadtbus für die Fahrkarten im Regeltarif.
- In der Verkehrsgemeinschaft Coburg (VGC) gibt es eine gegenseitige Anerkennung der Fahrkarten von Regional- und Stadtbus.
- In den restlichen Landkreisen wird ein degressiv gestaffelter Kilometerpreis angewendet (Grundpreis 0,21 €/Km), verbunden mit einer höheren Rabattierung der Zeitkarten. Informationen über die Tarifkilometrierung sind für den Fahrgast kaum verfügbar, eine Fahrpreisermittlung ist vor Fahrtantritt daher nur schwer möglich.
- Flexpreise für Züge der Produktklasse C bei den SPNV-Unternehmen (DB-Tarif).
- Franken-Karte 9 (Monatskarte, gilt werktags ab 9.00 Uhr und am Wochenende ganztags, nur im SPNV).
- EgroNet-Ticket (Tages-Ticket für 1-5 Personen im EgroNet, Busse und Bahnen).
- Bayern-Ticket (gilt im Erweiterungsgebiet nicht auf allen Linien, nur im SPNV, im Stadtbus Coburg, im Stadtbus Kulmbach beim OVF und beim RBO)
- Franken-Thüringen-Ticket (nur im SPNV in Bayern und Thüringen).
- Tages-Netz-Fahrkarten bzw. Saisonfahrkarten für das Frankenwald-Mobil-Netz.
- Ermäßigungen durch BahnCard 25 oder 50 gibt es im SPNV und auf einigen Buslinien des OVF und des RBO.

Es besteht also eine Vielzahl an Tarifen mit unterschiedlichsten Preismodellen. Hier bringt die Einführung des VGN-Tarifes erhebliche Vereinfachungen mit sich und schafft damit Anreize für die ÖPNV-Nutzung. Allerdings können die tariflichen (und finanziellen) Auswirkungen auf den einzelnen Fahrgast unterschiedlich ausfallen (z. B. wegen Wegfall der BahnCard-Ermäßigungen). Grundsätzlich gilt aber, dass die Fahrgäste mit dem VGN-Tarif günstiger unterwegs sind. In der Anlage 1

gibt es einen (vorläufigen) Tarifvergleich zwischen Fahrkarten nach Beförderungsbedingungen Personenverkehr der DB AG und den Fahrpreisen nach VGN-Tarif. Gerade die Weitfahrer, z. B. von Hof, Kulmbach, Kronach oder Coburg nach Nürnberg, profitieren besonders von der Preisbegrenzung durch die Höchstpreisstufe im VGN. So kostet eine Einzelfahrt aktuell von Hof nach Nürnberg 37,70 €, wäre es eine Verbundfahrt würde sich der Fahrpreis auf 13,40 € reduzieren. Eine Monatskarte kostet aktuell 336,00 €, die Solo 31 wird in der Preisstufe 10+T für 313,30 € angeboten.

## 2.7. Verkehrsangebot im Erweiterungsgebiet

Im Erweiterungsgebiet verkehren Züge auf folgenden Schienenstrecken:

- Hof – Feilitzsch (KBS 544)
- Ebersdorf bei Coburg – Sonneberg (KBS 820)
- Coburg – Bad Rodach (KBS 831)
- Küps – Kronach – Ludwigstadt (KBS 840)
- Hof / Harsdorf – Neuenmarkt-Wirsberg – Mainleus (KBS 850)
- Münchberg – Helmbrechts (KBS 853)
- Reuth bei Erbendorf – Marktredwitz – Hof (KBS 855)
- Bad Steben – Naila – Hof (KBS 857)
- Marktredwitz – Selb – Hof (KBS 858)
- Schirnding – Marktredwitz – Immenreuth (KBS 860)

Im ÖPNV sind aktuell über 180 Bus- und Bedarfsverkehrslinien im Erweiterungsgebiet für eine mögliche Verbundintegration zu betrachten (Liste im Anhang).

## 2.8. Nahverkehrsplanung und Verbundintegration

Grundsätzlich haben alle Städte und Landkreise im potenziellen Beitrittsgebiet einen Nahverkehrsplan (NVP). Einen gemeinsamen Nahverkehrsplan haben die Städte und Landkreise Coburg bzw. Hof. Darüber hinaus gibt es grenzüberschreitende Planungen von Buslinien auch zwischen den einzelnen Landkreisen.

- Im Landkreis Kronach wurde ein neuer Nahverkehrsplan (NVP) erstellt. Ziel ist die Einführung eines ausreichenden und flächendeckenden Verkehrsangebots. Start war der 01.08.2020. Ziele sind z. B. die Zusammenführung von Schulverkehren mit dem allgemeinen ÖPNV sowie Ergänzungen im ÖPNV durch Rufbusse. Die Ausschreibungen der Linienbündel gewannen drei Verkehrsunternehmen: RBA Arnstadt, OVF und das

Busunternehmen Martin. Alle Linien werden gemeinwirtschaftlich mit Verkehrsverträgen auf Bruttobasis betrieben.

- Im Landkreis und der Stadt Hof gibt es einen NVP aus dem Jahre 1999/2000, welcher derzeit überarbeitet wird. Schwerpunkte des neuen NVP sind die Themen Barrierefreiheit und bedarfsgesteuerte Verkehre („Hofer Land Bus“). Ziel des neuen NVP ist es, den Bayern-Takt in der Fläche fortzuführen. Im Stadtgebiet Hof ist kein weiterer Ausbau des Verkehrsangebotes geplant, lediglich eine neue Linie zwischen Hochschule und Hauptbahnhof wird geprüft. Bereits seit 1994 werden bedarfsgesteuerte Systeme angeboten mit dem Ziel, flächendeckende ÖPNV-Leistungen im Landkreis anbieten zu können: Schienennetz als Kern, Linienbusse auf den Hauptstrecken und flächendeckende Bedarfsverkehre im Ergänzungsnetz.
- Stadt und Landkreis Coburg haben einen gemeinsamen NVP erstellt. Die aktuelle Fassung ist von 2015. 2017 wurde eine Teilfortschreibung für die Stadt Coburg erstellt. Der NVP diente als Grundlage für Ausschreibungen und für ein ausreichendes und bedarfsorientiertes Verkehrsangebot. Dem Beitritt der Region Oberfranken-West zum VGN wird darin eine große Bedeutung beigemessen, auch wenn darauf hingewiesen wird, dass sich 2012 sowohl Stadtrat als auch Kreistag gegen eine Integration entschieden hatten.
- Im Landkreis Kulmbach wurde 2018 ein neuer NVP erstellt. Der Landkreis bekennt sich darin weiterhin zu der Beschlusslage des Kreistags für einen VGN-Beitritt. Daher wurde der Nahverkehrsplan auch mit der Planungsabteilung des VGN bzgl. der Vorgaben und Prinzipien des VGN abgestimmt, um Planungen im Kreisgebiet bis zu einem möglichen Beitritt bereits auf die VGN Vorgaben abstimmen zu können. Es wurde auch bereits im NVP festgehalten, dass im gesamten Landkreis nach einem Beitritt zum VGN der VGN-Tarif anzuwenden ist. Im Nahverkehrsplan wurden Linienbündel definiert. Freigestellte Schülerverkehre sollen, wo möglich, integriert werden. Ein weiterer Ausbau des Verkehrsangebots erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020.
- Im Landkreis Tirschenreuth gibt es nur einen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1996. Eine Aussage zu einem möglichen Beitritt sind demnach ebenso wenig im NVP enthalten wie VGN-Standards, die schon vor einer Verbundintegration zum Tragen kommen sollen. Die darin enthaltenen Definitionen des Verkehrsangebots sind nicht mehr zeitgemäß. Der Landkreis Tirschenreuth hat aber in den vergangenen Jahren große Anstrengungen zum Ausbau des ÖPNV unternommen. Mit dem flächendeckenden Anrufbus-System BAXI konnten große Angebotslücken geschlossen werden.
- Im Landkreis Wunsiedel wird aktuell ein neuer NVP erstellt, der bis Ende des Jahres fertig gestellt werden soll. Im Vorgriff auf eine mögliche Integration hatte der VGN hierbei die Möglichkeit, Vorschläge zu unterbreiten, welche VGN-Standards bereits jetzt im NVP verankert werden können. Die ausreichende Verkehrsbedienung soll mit einem bedarfsorientierten Verkehrsangebot definiert werden. Geplant ist der Ausbau von Rufbussen sowie von Freizeitbussen. Eine flächendeckende Versorgung aller Ortschaften und Bürger ist seit August 2020 erreicht worden, indem der Schulbusverkehr und der Linienverkehr

zusammengeführt wurden, sodass jeder Bürger mit jedem Bus fahren kann und zudem ein Rufbussystem integriert wurde.

Die VGN GmbH erstellt im Auftrag des Zweckverbandes VGN einen regionalen Nahverkehrsplan sowie für 19 Aufgabenträger jeweils einen lokalen Nahverkehrsplan. Im regionalen Nahverkehrsplan werden einheitliche Standards, wie z. B. Standards zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen, für Bedarfsverkehre oder auch ein einheitliches Busdesign gemeinsam mit den Aufgabenträgern erarbeitet und festgelegt. In den jeweiligen lokalen Nahverkehrsplänen werden die einheitlichen Standards des regionalen Nahverkehrsplans übernommen um vergleichbare Strukturen unter den Aufgabenträgern geschaffen. Zum anderen wird aber auch auf den individuellen Charakter der Landkreise und kreisfreien Städten Wert gelegt. Die standardisierten abgestimmten Planungsprozesse helfen, die öffentlichen Verkehre besser miteinander zu verknüpfen, den Ausbau der Barrierefreiheit zu strukturieren sowie abgestimmte Standards bei der Dienstleistungsqualität zu schaffen. Aktuell werden im VGN Textbausteine für eine Harmonisierung der Verdingungsunterlagen im Rahmen der Ausschreibung und Vergabe von Busleistungen erstellt.

### 3. Zwischenfazit zur verkehrlichen Sinnhaftigkeit

In seinem Eckpunktepapier zur Förderung von Verbundintegrationen verlangt der Freistaat Bayern eine vorbereitende Grundlagenstudie. Neben Aussagen zur rechtlichen Konstruktion und zu organisatorischen Fragestellungen, die für eine Verbundintegration notwendig sind, hat die Studie insbesondere die Verkehrsbeziehungen, die Fahrgastzahlen und die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration innerhalb des untersuchten Gebiets unter Einbezug der Verflechtungen mit benachbarten Aufgabenträgern und Verbänden darzulegen.

Die hier vorgenommene Untersuchung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit einer Integration der öffentlichen Verkehre der Landkreise Kulmbach, Kronach, Coburg, Hof, Wunsiedel und Tirschenreuth sowie der kreisfreien Städte Coburg und Hof in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg hat gute Gründe für eine Verbundraumerweiterung ergeben. Vor allem die ausgeprägten Pendlerverflechtungen zwischen den beitriffsinteressierten Gebietskörperschaften, aber auch zwischen den potenziellen Beitrittsgebieten und dem VGN-Raum sprechen dafür. Denn ob die angestrebte Verkehrswende – und damit eine Reduzierung der Schadstoff- und Lärmbelastungen – Erfolg hat, wird wesentlich davon abhängen, in wie weit es gelingt, die Arbeitsplatzpendler vom eigenen Pkw auf den ÖPNV zu bringen. Denn die Verkehrsprobleme der Städte werden in erster Linie durch den Pendlerverkehr verursacht.

Die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur, d. h. die abnehmenden Einwohnerzahlen in der Erweiterungsgebieten und die Zunahme des Durchschnittsalters der Bevölkerung, werden sich auch in den potenziellen Erweiterungsgebieten beim ÖPNV-Angebot auswirken. Ein einfacherer Zugang zum ÖPNV, z. B. durch Vereinheitlichungen im „Tarifdschungel“, ist ein weiterer Vorteil eines Verbundbeitritts. Die digitalen Dienste im Verkehrsverbund bei der Fahrplanauskunft und dem Ticketkauf (siehe [www.vgn.de/digital\\_gut/](http://www.vgn.de/digital_gut/)) erleichtern dabei den Zugang zum ÖPNV. Jedoch verfügen nur wenige Verkehrsunternehmen über die erforderlichen Fachkräfte und IT-

Hintergrundsysteme, weshalb solche Dienste in der Regel nur gemeinsam in einem großen Verkehrsverbund getragen werden können.

Eine besondere Bedeutung für die hier betrachteten Erweiterungsgebiete hat der Freizeitverkehr. Günstige Freizeittickets, die Deckelung der Preise für Weitfahrer auf die Tarifstufe 10+T und die bundesweit anerkannten Aktivitäten des VGN im Freizeit- und Tourismusbereich sind ebenfalls gute Gründe für eine Verbundintegration der Erweiterungskommunen.

## 4. Organisatorischer Ablauf einer Verbundintegration

Grundsätzlich gibt es zwei Arten von erweiterungsbedingten Kosten: einmalige tariferweiterungsbedingte Kosten und Verluste der Verkehrsunternehmen aus der Tarifierpassung vom Vorher- auf den VGN-Tarif (Tarifharmonisierungsverluste) und durch Umsteiger (Durchtarifierungsverluste).

Die Ermittlung der zu erwartenden einmaligen und laufenden Kosten für die Integration der öffentlichen Verkehre in den VGN werden von der Verbundgesellschaft in enger Zusammenarbeit und einvernehmlich mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern durchgeführt. Beide müssen zunächst einmal der von der VGN GmbH vorgeschlagenen Eintarifierung der Linienwege in den VGN-Tarifzonenplan zustimmen, die sich an den bestehenden Fahrpreisen orientiert. Primäres Ziel der Eintarifierung ist es, dass die Fahrgäste nach der Integration einer Linie in den VGN für eine bestimmte Relation in etwa das Gleiche bezahlen wie vorher. Näheres dazu wird in Kapitel 5. ausgeführt.

Gemäß dem geltenden Verbundvertragswerk muss zunächst die Gesellschafterversammlung der VGN GmbH als oberstes Entscheidungsorgan der Verkehrsunternehmen im VGN der Ausweitung des VGN-Tarifgebiets einstimmig zustimmen. Die dafür notwendige Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen hat bereits im Vorfeld stattgefunden.

Hat die Gesellschafterversammlung der Erweiterung zugestimmt, muss auch die Vertretung aller Aufgabenträger im VGN, der Grundvertrags-Ausschuss, der Erweiterung einstimmig zustimmen. Auch hier erfolgt die Abstimmung mit den Aufgabenträgern bereits im Vorfeld.

Damit die Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen verbundkonform abgewickelt werden können, müssen alle beitrittswilligen Aufgabenträger Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Großraum (ZVGN) werden. Die dafür notwendige Satzungsänderung muss mit Zweidrittelmehrheit von der Verbandsversammlung beschlossen werden. Jedes ZVGN-Mitglied ist auch Grundvertragsmitglied, damit es sein Stimmrecht bei der Tarifgestaltung und allen anderen wichtigen Verbundangelegenheiten wahrnehmen kann.

## 5. Finanzielle Folgen der VGN-Verbundraumerweiterung

### 5.1. Grundlagen

Die Integration der öffentlichen Verkehre in den Gebietskörperschaften im Erweiterungsraum in das VGN-Verbundgebiet führt zu Änderungen im bestehenden Erlösbild der Regionalbus-, Stadt- und Schienenverkehrsunternehmen. Diese resultieren aus der Ersetzung des Deutschlandtarifs im SPNV, den Tarifen der Tarifgemeinschaften sowie der Haustarife durch den VGN-Gemeinschaftstarif.

Die Ersetzung der bisher gültigen Tarife durch den VGN-Tarif wird als Tarifharmonisierung und der Wegfall des zweiten Fahrscheines für Umsteiger als Durchtarifierung bezeichnet. Diese beiden Effekte führen in Summe zu Fahrgeldrückgängen und damit zu Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen. Die Beantwortung der Frage, welche finanziellen Vorteile sich für die Bürgerinnen und Bürger durch die Einführung des VGN-Gemeinschaftstarifs ergeben, hängt davon ab, ob ein Fahrgast bereits vor der Verbundtariferweiterung ÖPNV-Kunde ist oder nicht und ob er regelmäßig nur ein oder mehrere Verkehrsunternehmen benutzt.

Steigt ein Fahrgast nicht um, benutzt also regelmäßig nur ein Verkehrsmittel im ÖPNV, hat er durch die Einführung des Verbundtarifs keine systematischen finanziellen Vorteile, denn die Eintarifierung einer Linie in den VGN-Tarifzonenplan orientiert sich an den bislang geltenden Preisen. Fahrgäste die umsteigen und nach dem Umstieg in der gleichen Tarifzone weiterfahren, dies ist beispielsweise beim Umstieg vom Zug auf die Stadtverkehre der Fall, sparen den Fahrpreis für den zweiten Fahrausweis. Auch Weitfahrer sparen mit dem VGN-Tarif durch die Endpreisstufen im Bar- und Zeitkartenbereich.

Damit durch Fahrpreisverbilligungen für die Fahrgäste im Falle der Verbundintegration keine finanziellen Nachteile bei den Verkehrsunternehmen entstehen, muss sichergestellt sein, dass die Einnahmen vor und nach der Integration für jede einzelne Personenfahrt gleich sind. Dies führt zu Ausgleichszahlungen für Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste. Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgte unter der Annahme, dass sich die Fahrgäste rein ökonomisch entscheiden, dass sie also bei etwa gleichem Fahrkartenangebot nach einer Integration wieder die entsprechende Fahrkarte im VGN-Gemeinschaftstarif wählen und ferner, dass keine Preiselastizität der Nachfrage wirkt.

Neben den laufenden Verlusten der Verkehrsunternehmen aus der Tarifanpassung vom vorherigen Gemeinschaftstarif auf den künftigen VGN-Tarif und durch Umsteiger entstehen den Verkehrsunternehmen auch einmalige tarifraumerweiterungsbedingte Kosten.

Im Folgenden werden die finanziellen Folgen aus der geplanten Verbundraumerweiterung um die Landkreise Coburg, Hof, Kulmbach, Kronach, Wunsiedel und Tirschenreuth sowie die kreisfreien Städte Coburg und Hof dargestellt. Die Auswirkungen der geplanten Einführung des 49-Euro-Deutschlandtickets werden nicht dargestellt. Zum einen ist aktuell nicht klar, ob die Schulaufwandsträger das Deutschlandticket kaufen können oder kaufen wollen, zum anderen ist damit zu rechnen, dass außerhalb des Ausbildungsverkehrs das Deutschlandticket auch nach VGN-Beitritt

weiterhin genutzt wird. Die Auswirkungen des Deutschlandtickets sowie des angekündigten vergünstigten Deutschlandtickets („29-Euro-Ticket“) werden aber bei der Aktualisierung der Berechnungen im Jahr 2024 berücksichtigt (vgl. Kap. 5.3.).

## 5.2. Einmalkosten

Die Einmalkosten umfassen alle Aufwendungen, die zum Verbundbeitritt durch die Beschaffung bzw. Umstellung von Verkaufsautomaten, die verbundkonforme Ausstattung von Haltestellen oder die Anpassung von Verkaufs- und Informationssystemen im Erweiterungsgebiet entstehen. Zur Anpassung der Verkaufssysteme ist dabei auch eine neue Basis-Tarifmatrix als Grundlage für die Verkaufssysteme (auch als Basis für die aktuellen Verbundpartner) zentral zu erstellen.

Die VGN GmbH hat bei allen Bus- und Bahnunternehmen, die im Erweiterungsgebiet verkehren, die zu erwartenden Einmalkosten für eine Verbundintegration abgefragt. Ein Großteil der Verkehrsunternehmen hat diese der VGN GmbH zur Verfügung gestellt. Den einzelnen Gebietskörperschaften liegen die Einmalkosten, die ihren Verantwortungsbereich betreffen, bereits vor. Anders als bei früheren Verbundraumerweiterungen haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei den Einmalkosten auch Unterhaltskosten (laufende Kosten) geltend gemacht. Die Verträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) schreiben dies jedoch vor.

Auch bei der VGN GmbH selbst entstehen Einmalkosten. Diese ergeben sich vor allem durch Anpassungen in den Bereichen VGN-Onlineshop, VGN-App, der Website und der Tarifdatenprogramme.

Der Freistaat Bayern wird gemäß dem geänderten Eckpunktepapier zur Förderung von Verbundraumerweiterungen 90 Prozent der einmaligen und laufenden Umstellungskosten, die durch die Verbundraumerweiterung entstehen, übernehmen. Die restlichen 10 Prozent verbleiben als Eigenanteil bei den beitriffsinteressierten Gebietskörperschaften. Gefördert werden jedoch nur Investitionen (inkl. Unterhalt der Investitionen), aber beispielsweise keine Tarifschulungen, die jedoch von den Unternehmen z. T. in Ansatz gebracht wurden. Daher können sich die in der Tabelle 3 dargestellten Eigenanteile für die Gebietskörperschaften noch erhöhen.

Tabelle 3: Einmalkosten mit der Verteilung zwischen Gebietskörperschaften und dem Freistaat

Gebietskörperschaft	Busverkehr		VGN GmbH	SPNV		Gesamtsumme 1. Jahr		90 % Förderung Freistaat		10 % Eigenanteil GKS	
	von	bis		Einmalig	lfd. Kosten	von	bis	von	bis	von	bis
Stadt Coburg		392.620 €	19.750 €	43.416 €	13.842 €		469.628 €		422.666 €		46.963 €
Stadt Hof		260.390 €	19.750 €	19.735 €	6.292 €		306.167 €		275.550 €		30.617 €
Lkr. Coburg		478.200 €	19.750 €	78.939 €	25.167 €		602.056 €		541.851 €		60.206 €
Lkr. Hof	536.154 €	1.092.981 €	19.750 €	102.621 €	32.717 €	691.243 €	1.248.069 €	622.118 €	1.123.262 €	69.124 €	124.807 €
Lkr. Kronach		354.000 €	19.750 €	74.992 €	23.909 €		472.651 €		425.386 €		47.265 €
Lkr. Kulmbach	643.969 €	655.177 €	19.750 €	51.310 €	16.359 €	731.388 €	742.596 €	658.250 €	668.336 €	73.139 €	74.260 €
Lkr. Wunsiedel	264.919 €	417.335 €	19.750 €	63.151 €	20.134 €	367.954 €	520.370 €	331.158 €	468.333 €	36.795 €	52.037 €
Lkr. Tirschenreuth	703.044 €	868.910 €	19.750 €	31.576 €	10.067 €	764.436 €	930.303 €	687.993 €	837.272 €	76.444 €	93.030 €

Die Einmalkosten im regionalen Busverkehr können je nach gewählter Ausstattung der Haltestellen oder Fahrzeuge variieren. Die Gebietskörperschaften entscheiden selbst, welche Ausstattung umgesetzt werden soll. Daher sind die einmaligen Umstellungskosten im Busverkehr teilweise in Spannweiten angegeben. Die laufenden Kosten im SPNV beziehen sich auf ein Kalenderjahr. Ab dem 6. Jahr nach der Verbundintegration übernimmt der Freistaat Bayern die laufenden Kosten im SPNV in voller Höhe. In den Einmalkosten für den SPNV sind beim Landkreis Coburg auch die Einmalkosten für die Integration des Schienenhaltepunktes Sonneberg enthalten (7.894 € einmalige und 2.517 € laufende Kosten).

### 5.3. Mindereinnahmen im SPNV

Ein Großteil der gesamten Mindereinnahmen ist bei Verbundraumerweiterungen üblicherweise dem SPNV zuzuordnen. Im SPNV werden im Gegensatz zum allgemeinen ÖPNV nicht nur mehr Fahrgäste befördert, sondern auch über weitere Distanzen. Nachdem es im VGN-Tarif eine Höchstpreisstufe gibt (10+T), fallen im SPNV insbesondere für Fahrgäste, die längere Strecken fahren, höhere Tarifharmonisierungsverluste an.

Um die Tarifharmonisierungsverluste im SPNV berechnen zu können, hat die VGN GmbH von den Eisenbahnverkehrsunternehmen Befragungsdaten für die jeweiligen Teilnetze erhalten und Eintarifierungen der neuen Schienenstrecken in den VGN-Tarif vorgenommen. Die Eintarifierung im Erweiterungsraum wurde dabei so vorgenommen, dass der bestehende Deutschlandtarif durch den zukünftigen VGN-Tarif in etwa abgebildet wird. Dies konnte durch einen Vergleich der Fahrpreise von Deutschland- und VGN-Tarif realisiert werden, wobei die Eintarifierung vorrangig an den Preisen für Zeitkarten ausgerichtet wurde. Damit wurde zum einen sichergestellt, dass die Fahrgäste in der Mehrzahl nicht mehr bezahlen müssen als vorher und zum anderen wurden dadurch die Ausgleichsverpflichtungen der Gebietskörperschaften und des Freistaats Bayern durch die Verbundraumerweiterung möglichst geringgehalten.

Der Freistaat Bayern hat sich zur Förderung der Tarifharmonisierungsverluste im SPNV in Höhe von 90 Prozent für die ersten 5 Jahre bereit erklärt. Die Gebietskörperschaften müssten für diesen Zeitraum einen Eigenanteil von 10 Prozent selbst aufwenden. Ab dem 6. Jahr werden diese zu 100 % gefördert.

Tabelle 4: Tarifharmonisierungsverluste im SPNV mit der Aufteilung zwischen Freistaat Bayern und den Gebietskörperschaften

Gebietskörperschaft	Summe Harmonisierungsverluste im SPNV	Anteil Freistaat (90 %)	Anteil Gebietskörperschaft (10%)
Stadt Coburg	- 201.142 €	- 181.028 €	- 20.114 €
Stadt Hof	- 240.803 €	- 216.722 €	- 24.080 €
Lkr. Coburg	- 437.963 €	- 394.167 €	- 43.796 €
Lkr. Hof	- 485.323 €	- 436.791 €	- 48.532 €
Lkr. Kronach	- 236.877 €	- 213.190 €	- 23.688 €
Lkr. Kulmbach	- 403.443 €	- 363.098 €	- 40.344 €
Lkr. Tirschenreuth	- 40.074 €	- 36.067 €	- 4.007 €
Lkr. Wunsiedel	- 318.778 €	- 286.900 €	- 31.878 €
Summe	- 2.364.403 €	- 2.127.963 €	- 236.440 €

Bei der Betrachtung der Mindereinnahmen im SPNV muss noch folgendes beachtet werden:

- Die Nachfragedaten, mit denen die Berechnungen erfolgten, stammen aus dem Jahr 2019, die angesetzten Preise haben den Tarifstand 01.01.2020. Die Berechnungen werden nach der Verbundraumerweiterung im Jahr 2024 fortgeschrieben. Die Fortschreibung wird die Veränderung der Fahrgastzahlen vom Jahr 2019 auf das Jahr 2023 und den Preisstand 01.01.2024 beinhalten. Zudem müssen die Auswirkungen aus der Einführung des Deutschlandtickets und des in Bayern angekündigten 29-Euro-Tickets für Auszubildende und Studenten sowie die damit verbundenen Entwicklungen im Bartarif berücksichtigt werden.
- Die Tarifharmonisierungsverluste im Landkreis Coburg enthalten auch die Mindereinnahmen, die auf die Integration des Bahnhaltdepot Sonneberg entfallen (ca. 26.500 €).
- Im VGN-Tarif werden BahnCards nicht anerkannt. Lediglich die BahnCard 100 gilt mit der City-Ticket Option in den Stadtverkehren Bamberg, Bayreuth, Erlangen, Fürth und Nürnberg.

## 5.4. Mindereinnahmen im Allgemeinen ÖPNV

### 5.4.1. Mindereinnahmen im ÖPNV des Erweiterungsraumes

Auch im allgemeinen ÖPNV fallen durch die Einführung des VGN-Gemeinschaftstarifs Mindereinnahmen an. Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste entstehen, weil die vor Verbundbeitritt gültigen Haustarife bzw. Tarife der Verkehrsgemeinschaften durch den VGN-Tarif ersetzt werden (Harmonisierungsverluste) und für Umsteiger der zweite Fahrausweis entfällt (Durchtarifierungsverluste). Die Mindereinnahmen im ÖPNV des Erweiterungsraums müssen von den jeweiligen Gebietskörperschaften selbst getragen werden. Im Gegenzug erhalten die Städte und Landkreise zusätzliche ÖPNV-Zuweisungen in Höhe von 1 € pro Einwohner (Verbundbonus).

Um die Tarifharmonisierungsverluste im ÖPNV berechnen zu können wurden alle Orte, die vom ÖPNV bedient werden, in den VGN-Tarifzonenplan eingearbeitet. Aus diesem ergeben sich die Tarifstufen im VGN-Tarif für alle Relationen im Binnenverkehr der Landkreise sowie der ein- und

ausbrechenden Verkehre in andere Gebietskörperschaften des VGN. Für die Stadtverkehre im Erweiterungsgebiet wurden die im Vergleich zu den noch aktuell gültigen Preisen die am besten passende Stadttarifstufe im VGN-Tarif gewählt. Die Eintarifierungen selbst wurden mit den jeweils zuständigen Aufgabenträgern abgestimmt. Die Zielsetzung bei der Eintarifierung des ÖPNV war, analog wie beim SPNV, die Fahrpreise annähernd auf dem Niveau des vor Verbundbeitritt gültigen Tarifs zu halten. Dadurch bleiben zusätzliche finanzielle Belastungen für die Fahrgäste und Aufgabenträger überschaubar.

Bei der Berechnung der Harmonisierungsverluste wurden für alle Relationen die heute geltenden Fahrpreise dem künftigen Gemeinschaftstarif gegenübergestellt. Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgte unter der Annahme, dass die Fahrgäste sich rein ökonomisch entscheiden. Das bedeutet, dass sie bei etwa gleichem Fahrkartenangebot nach einer Integration wieder die entsprechende oder vergleichbare Fahrkarte im VGN-Gemeinschaftstarif wählen und ferner keine Preiselastizität der Nachfrage in die Berechnungen eingeht. Daher wird nur mit vergleichbaren Sortimentsteilen gerechnet, die dem Standardsortiment entsprechen (z. B. Einzelfahrkarte, Mehrfahrkarte, Monatskarte, Jahreskarte oder Schülermonatskarte). Aufgrund der detaillierten Datenbasis der übermittelten Verkaufsdaten konnten die darin erfassten Fahrscheinarten relativ leicht in das vorhandene Fahrkartensortiment des VGN überführt werden.

Neben den Tarifharmonisierungsverlusten gibt es im Erweiterungsraum auch Durchtarifizierungsverluste. Durchtarifizierungsverluste entstehen durch Umsteiger von einem Verkehrsunternehmen auf ein zweites Unternehmen, wenn diese unterschiedliche Tarife haben. Mehrheitlich sind dies Regionalverkehrskunden von Bus und Bahn, die auf Verkehrsmittel der Stadtverkehre umsteigen. Vor Integration der Verkehre in den VGN ist dafür in aller Regel ein zweiter Fahrausweis erforderlich, der nach Einführung des VGN-Tarifs entfällt. Die dadurch entstehenden Mindereinnahmen müssen den Verkehrsunternehmen in voller Höhe erstattet werden. Dabei besteht die Ausgleichspflicht nur für solche Fahrgäste, die bereits vor der Einführung des VGN-Tarifs umgestiegen sind. Fahrgäste, die erst nach der Verbundtariferweiterung umsteigen (weil der Umstieg nun nichts mehr kostet), führen zu keinen Ausgleichsverpflichtungen. Im Rahmen der Einnahmenaufteilung im VGN bekommt das vom Umstieg betroffene Verkehrsunternehmen allerdings für jeden Fahrgast einen Anteil vom Fahrkartenerlös.

Tabelle 5: Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste der Gebietskörperschaften im ÖPNV

Gebietskörperschaft	Harmonisierungsverluste	Durchtarifizierungsverluste	Mindereinnahmen Gesamt
Stadt Coburg	- €	50.941 €	50.941 €
Stadt Hof	15.357 €	66.442 €	81.799 €
Lkr. Coburg	121.315 €	8.668 €	129.983 €
Lkr. Hof	95.270 €	9.527 €	104.796 €
Lkr. Kronach	20.350 €	19.280 €	39.630 €
Lkr. Kulmbach	124.404 €	93.446 €	217.850 €
Lkr. Tirschenreuth	30.956 €	- €	30.956 €
Lkr. Wunsiedel	748.019 €	- €	748.019 €

Bei der Betrachtung der Tarifharmonisierungsverluste in Tabelle 5 lassen sich unterschiedliche Entwicklungen feststellen. Bei den beiden kreisfreien Städten Coburg und Hof gibt es nahezu keine

Tarifharmonisierungsverluste, denn die Eintarifierungen für die Stadtverkehre Coburg und Hof liegen nahezu preisgleich im Vergleich zum aktuell gültigen Haustarif. Allerdings entstehen durch den zukünftig kostenlosen Umstieg von der Schiene zu den Stadtverkehren Coburg und Hof höhere Durchtarifierungsverluste als im Regionalbusverkehr.

Die hohen Durchtarifierungsverluste beim Landkreis Kulmbach entstehen hauptsächlich beim Stadtbus Kulmbach, für den der Landkreis Kulmbach auch ÖPNV-Aufgabenträger ist. Aktuell benötigen Schüler beim Umstieg von der Schiene oder dem Regionalbus auf den Stadtverkehr Kulmbach noch einen zweiten Fahrausweis. Dieser wird mit der Verbundintegration wegfallen.

Die Tarifharmonisierungsverluste der Landkreise sind mit Ausnahme des Landkreises Wunsiedel überschaubar. Der Grund für die hohen Mindereinnahmen der Regionalbusverkehre im Landkreis Wunsiedel ist das zu Verbundbeitritt wegfallende Ökonetz-Ticket. Das Ökonetz-Ticket (Plus) erhalten im Landkreis Wunsiedel alle Kostenträger-Schüler zusätzlich zu Ihrer Schülermonatskarte. Es berechtigt zu landkreisweiten Fahrten mit dem ÖPNV. Da mit dem VGN-Verbundbeitritt des Landkreises Wunsiedel die Schüler das verbundweit gültige 365 Euro-Ticket VGN erhalten, wird eine solche zusätzliche Fahrkarte nicht mehr benötigt, die gesamten Verkäufe des Ökonetz-Tickets (Plus) werden zum Tarifharmonisierungsverlust. Betrachtet man die Tarifharmonisierungsverluste der Regionalbuslinien im Landkreis Wunsiedel ohne die Mindereinnahmen aus dem wegfallenden Ökonetz-Ticket (Plus), so ergeben sich durchaus zu den anderen Landkreisen vergleichbare Werte.

In den meisten Haustarifen im Erweiterungsgebiet ist der Regeltarif im Verhältnis zu den Schülerfahrkarten günstiger als im VGN-Tarif. Damit im Regeltarif das Preisniveau des Status Quo gehalten werden kann, kommt es häufig zu leichten Fahrpreisvergünstigungen im Ausbildungsverkehr (insbesondere bei den Schülermonatskarten). Da das Umsatzvolumen im Regionalbusbereich aber vom Ausbildungsverkehr dominiert wird und die Preise für die Schülermonatskarten zum Teil leicht sinken, sinkt auch das Umsatzvolumen im Ausbildungsverkehr. Der Großteil am Umsatzvolumen im Ausbildungsverkehr wird hauptsächlich durch Schüler erzielt, die der Kostenfreiheit des Schulweges unterliegen. Sie erhalten die Fahrkarte kostenlos vom Schulaufwandsträger. Der Schulaufwandsträger wiederum erhält vom Aufwand für die Schülerbeförderung ungefähr 60 Prozent über den Ausgleich nach Art. 10a BayFAG vom Freistaat Bayern (zeitversetzt) wieder zurück. Da die Ausgaben für die Schülerbeförderung sinken und die Harmonisierungsverluste nicht ausgleichsfähig sind, sinkt auch der Ausgleich nach Art. 10a BayFAG.

Die Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste im Erweiterungsgebiet werden zum Zeitpunkt der Integration noch um die Verkaufszahlen des Jahres 2023 und den Tarifstand 01.01.2024 fortgeschrieben.

Die Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste werden den Verkehrsunternehmen von den Gebietskörperschaften so lange ausgeglichen, bis die jeweilige Linienkonzession ausläuft. Kommt es vor dem Ablauf der aktuellen Konzessionslaufzeit zu einer Entbindung von der Betriebspflicht, der ein reguläres Vergabeverfahren (mit Vorabkennzeichnung) folgt, entfällt ab dem Zeitpunkt der neuen Konzessionslaufzeit der Anspruch auf Ausgleichsleistungen für Tarifharmonisierungsverluste. Während der Dauer einer Notvergabe besteht der Anspruch auf Ausgleich der Tarifharmonisierungsverluste jedoch weiterhin fort.

## 5.4.2. Mindereinnahmen im ÖPNV des VGN-Altraums

Für Fahrgäste, die vom Erweiterungsraum in den VGN-Altraum fahren (bzw. umgekehrt) und dabei im VGN-Altraum umsteigen, entfällt künftig der aktuell noch notwendige VGN-Fahrausweis für den Streckenanteil im VGN-Altraum. Dies führt zu (zusätzlichen) Durchtarifierungsverlusten im VGN-Altraum. Die VGN GmbH hat diese Durchtarifierungsverluste pro Jahr berechnet und nach dem Wohnortprinzip unter den betroffenen Gebietskörperschaften aufgeteilt. Die Durchtarifierungsverluste im VGN-Altraum müssen den betroffenen Verkehrsunternehmen so lange ausgeglichen werden, bis deren aktuell gültige Konzession ausläuft. In den Durchtarifierungsverlusten, die den Landkreis Coburg betreffen, sind auch die Durchtarifierungsverluste enthalten, die durch die VGN-Integration des Bahnhofes Sonneberg im VGN-Altraum entstehen (ca. 8.800 €).

Tabelle 6: Durchtarifierungsverluste im VGN-Altraum

Gebietskörperschaft	Betrag
Lkr. Bamberg	7.007 €
Lkr. Bayreuth	10.436 €
Lkr. Coburg	27.614 €
Lkr. Hof	6.273 €
Lkr. Kronach	25.768 €
Lkr. Kulmbach	16.483 €
Lkr. Lichtenfels	1.947 €
Lkr. Tirschenreuth	1.561 €
Lkr. Wunsiedel	9.424 €
Stadt Bamberg	3.621 €
Stadt Bayreuth	10.598 €
Stadt Coburg	27.018 €
Stadt Erlangen	4.925 €
Stadt Fürth	4.580 €
Stadt Hof	6.674 €
Stadt Nürnberg	49.389 €

Bei der Integration in den VGN-Gemeinschaftstarif werden die Durchtarifierungsverluste im VGN-Altraum auf den Tarifstand des Beitrittsjahres fortgeschrieben.

## 5.5. Finanzielle Auswirkungen durch das 365-Euro-Ticket VGN

### 5.5.1. Das 365-Euro-Ticket VGN

Zum 1. August 2020 hat der VGN ein verbundweit gültiges 365-Euro-Ticket VGN für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler eingeführt. Schüler, die der Kostenfreiheit des Schulweges unterliegen, erhalten ihr Jahresticket mit Beginn der Laufzeit zum 1. September weiterhin vom Aufgabenträger. Der nächstgelegene Schulstandort ergibt sich weiterhin über die Tarifstufe, die zwischen Wohnort und Schulstandort gelten würde. Auszubildende und Schüler-Selbstzahler können den Kaufzeitpunkt für ein 365-Euro-Ticket VGN frei wählen. Alternativ stehen den Schülern und Auszubildenden aber weiterhin die tarifstufendifferenzierten Monats- und Wochenkarten zur Verfügung. Studierende gehören nicht zum berechtigten Personenkreis für das 365-Euro-Ticket VGN.

Die aus der Einführung des Tickets resultierenden Mindereinnahmen werden vom Freistaat Bayern zu zwei Dritteln und von den im VGN organisierten Gebietskörperschaften zu einem Drittel ausgeglichen. Die finanzielle Belastung der einzelnen Gebietskörperschaften richtet sich dabei nach deren finanzieller Betroffenheit, bezogen auf den Wohnort des Schülers/Auszubildenden, der dieses Ticket nutzt.

### 5.5.2. Finanzielle Folgen durch die Einführung des 365-Euro-Tickets

Die finanziellen Folgen, die durch die Einführung des 365-Euro-Tickets VGN im Erweiterungsraum entstehen, wurden mit Hilfe der von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Vertriebs- bzw. Befragungsdaten berechnet. Die Mindereinnahmen ergeben sich aus der Betrachtung der Einnahmenansprüche vor und nach der Einführung des 365-Euro-Tickets VGN.

Dabei wurden verschiedene Annahmen getroffen:

- Zur Abschätzung, ob Schüler und Auszubildende künftig das verbundweit an 365 Tagen gültige Ticket vom Aufgabenträger zur Verfügung gestellt bekommen bzw. selbst kaufen, oder ob diese weiterhin tarifstufendifferenzierte Angebote in Anspruch nehmen, wird ein ökonomischer Ansatz gewählt.
- Es wird davon ausgegangen, dass alle Schulaufwandsträger künftig ihren Schülern, die der Kostenfreiheit des Schulweges unterliegen, das 365-Euro-Ticket zur Verfügung stellen. Einzig in den Preisstufen E und F ist die Monatswertmarke etwas günstiger. Allerdings wird davon ausgegangen, dass dem Schüler der Mehrnutzen der verbundweiten Gültigkeit gewährt wird, da eine Ungleichbehandlung der Schüler politisch kaum haltbar wäre.
- Bei Schüler Selbstzahlern, die bislang Monatskarten gekauft haben, wird nach Tarifstufen- gruppen differenziert betrachtet, ab welcher preislichen Schwelle sich der Kauf eines 365-Euro-Tickets lohnt.
- Bei Kunden, die bislang Wochenkarten oder Regeltariffahrausweise gekauft haben, ist davon auszugehen, dass diese kaum isoliert gekauft wurden, sondern in unterschiedlicher Häufigkeit auch Monatskarten genutzt wurden. Daher orientieren sich die Wechselquoten an denen der Monatskartenkunden.
- Bei Auszubildenden wird davon ausgegangen, dass diese künftig vollumfänglich auf Grund der preislichen Attraktivität und der häufig topographisch und preisstufenspezifisch bedingten unterschiedlichen Relationen zwischen Wohnort und Arbeitsort bzw. Wohnort und Ausbildungsstätte zum 365-Euro-Ticket wechseln.

Aus der Gegenüberstellung der Tarifeinnahmen sind in Folge der Einführung des 365-Euro-Tickets im Ausbildungsverkehr und im Regeltarif entstehen Mindereinnahmen. Darüber hinaus muss aber auch durch die verbundweite Gültigkeit induzierte Fahrten der Schüler und Auszubildenden berücksichtigt werden. Hier wird angenommen, dass ein verbundweit gültiges 365-Euro-Ticket gegenüber dem IST-Zustand in der Freizeit, den Ferien und am Wochenende zu einer Zunahme an nicht ausbildungsrelevanten Fahrten führen wird. Die Mindereinnahmen aus induzierten Fahrten werden mit 4 Prozent, bezogen auf die Einnahmen aus dem 365-Euro-Ticket VGN, bewertet.

Wenngleich die zu leistenden Zahlungen des Freistaates Bayern und der Gebietskörperschaften im VGN einen Ausgleich der Mindereinnahmen aus dem Tarif darstellen, so sind diese nicht auf den Schwerbehindertenausgleich als erstattungsfähige Fahrgeldeinnahmen im Sinne des § 231 Abs. 2 SGB IX anrechenbar. Das Gesetz sieht vor, nur jene Fahrgeldeinnahmen zu erstatten, die nicht aus

Zuschüssen öffentlicher Kassen stammen oder die keine Ausgleichsleistungen für Mindereinnahmen sind. Die dadurch zusätzlich entstehenden Mindereinnahmen der Unternehmen müssen der Freistaat Bayern zu zwei Dritteln und die Gebietskörperschaften zu einem Drittel zusätzlich tragen. Für die Berechnungen wurde der landesweite Durchschnittssatz 2021 für die Erstattung der Fahrgehalte nach § 231 Abs. 2 SGB IX in Höhe von 2,65 Prozent herangezogen.

Das von den Gebietskörperschaften zu tragende Drittel der Mindereinnahmen aus der Einführung des 365-Euro-Tickets VGN wird schließlich den geringeren Aufwendungen für die Schüler-Kostenträger sowie dem veränderten Mittelrückfluss durch den vom Freistaat zur Beförderung der Schüler-Kostenträger erhaltenen Zuschüssen gegengerechnet. Somit ergibt sich folgende Darstellung:

Tabelle 7: Zusätzliche Belastung der Gebietskörperschaften aus der Einführung des 365-Euro-Ticket VGN für Schüler und Auszubildende im Erweiterungsraum:

Position	Stadt Coburg	Stadt Hof	Landkreis Coburg	Landkreis Hof	Landkreis Kronach	Landkreis Kulmbach	Landkreis Tirschenreuth	Landkreis Wunsiedel
Entwicklung der Einnahmen nach der Einführung des 365-Euro-Ticket Gesamt (brutto)	15.702 €	- 28.008 €	- 1.515.690 €	- 1.868.603 €	- 1.229.839 €	- 1.127.658 €	- 1.327.962 €	- 1.337.970 €
Finanzielle Belastung der GKS durch Finanzierung 1/3 der Mindereinnahmen	- €	- 9.336 €	- 505.230 €	- 622.868 €	- 409.946 €	- 378.458 €	- 442.654 €	- 445.990 €
Finanzielle Belastung (-) bzw. Entlastung (+) für Schüler Kostenträger (brutto)	- 56.715 €	3.378 €	995.024 €	1.342.726 €	965.192 €	741.823 €	1.071.205 €	934.792 €
Veränderung Mittelrückfluss durch Zuschuss Freistaat zu Aufwendungen für Schüler KT (brutto)	34.029 €	- 2.027 €	- 597.014 €	- 805.636 €	- 579.115 €	- 445.094 €	- 642.723 €	- 560.875 €
Ergebnis durch Einführung des 365 Euro-Tickets Gesamt (brutto, inkl. Rückfluss)	- 22.686 €	- 7.985 €	- 107.221 €	- 85.777 €	- 23.870 €	- 81.729 €	- 14.172 €	- 72.073 €
Ergebnis durch Einführung des 365 Euro-Tickets Gesamt (netto, inkl. Rückfluss)	- 21.202 €	- 7.463 €	- 100.206 €	- 80.166 €	- 22.308 €	- 76.382 €	- 13.245 €	- 67.358 €
<b>davon Betroffenheit der Gebietskörperschaft als ÖPNV- bzw. Schulaufwandsträger (netto)</b>								
Finanzielle Belastung (-) bzw. Entlastung (+) der Gebietskörperschaft als ÖPNV-Aufgabenträger	- €	- 8.725 €	- 472.178 €	- 582.119 €	- 383.127 €	- 353.699 €	- 413.695 €	- 416.813 €
Finanzielle Belastung (-) bzw. Entlastung (+) der Gebietskörperschaft als Schulaufwandsträger	- 21.202 €	1.263 €	371.971 €	501.954 €	360.819 €	277.317 €	400.450 €	349.455 €

Die finanziellen Folgen der Einführung eines 365-Euro-Tickets VGN im Erweiterungsraum sind durchaus differenziert zu betrachten. Geringfügige Veränderungen gibt es im Bereich der Stadtverkehre der kreisfreien Städte Coburg und Hof. Hier liegt der Preis von 11 Schülermonatskarten dicht am Preis für das 365-Euro-Ticket. Bei den Schülern und Auszubildenden, die regionale Bus- oder Bahnverkehre benutzen, sind in den Bereichen Schülerbeförderung und ÖPNV/SPNV Verlagerungsprozesse erkennbar. Dadurch, dass für die Schülerfahrkarten keine fahrwegbezogenen Preise, sondern nur noch 365 Euro bezahlt werden, sparen die Schulaufwandsträger in der Regel Aufwendungen für die Schülerbeförderung. Im Gegenzug müssen die Mindereinnahmen aus dem ÖPNV-Haushalt beglichen werden.

Die ausgewiesenen Mindereinnahmen beziehen Schüler-Kostenträger und Selbstzahler (Schüler und Auszubildende) ein. Nachdem Selbstzahler vor der Einführung des 365-Euro-Tickets VGN ihre Fahrkarte vollständig selbst bezahlen, fällt mit der Einführung des 365-Euro-Tickets VGN ein Drittel der Mindereinnahmen auf die beitragsinteressierten Gebietskörperschaften zurück. Für diese Gruppe von Fahrgästen entstehen nun Kosten, die vorher nicht vorhanden waren und für die auch keine Einsparungen an anderer Stelle erzielt werden können. Die Anzahl der Selbstzahler beeinflusst damit die Mindereinnahmen und auch das Ergebnis. Mit der Einführung des vom Freistaat Bayern angekündigten deutschlandweiten 29-Euro-Tickets für Auszubildende und Studenten könnte die Zahl der Auszubildenden, die ein 365-Euro-Ticket VGN kaufen, sinken. Damit würden

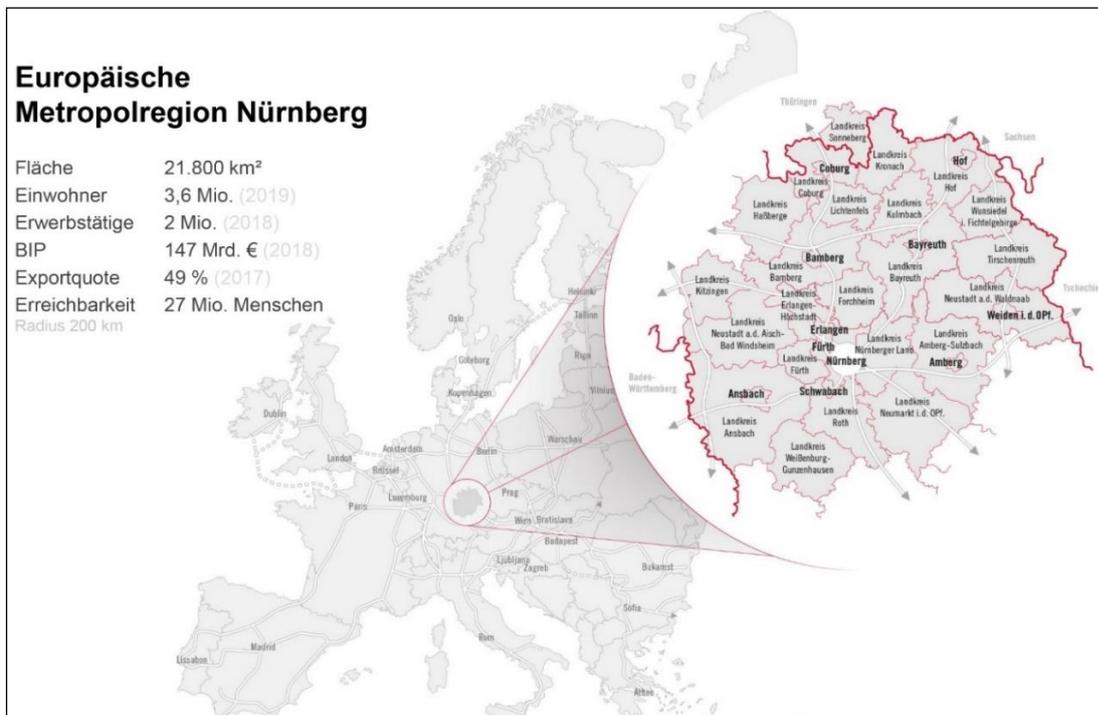
sich geringere Belastungen an Mindereinnahmen für die Gebietskörperschaften ergeben. In den hier getroffenen Abschätzungen für die Einführung des 365-Euro-Tickets VGN im Erweiterungsraum wurde das 29-Euro-Monatsticket nicht berücksichtigt, da dieses weder bereits eingeführt ist noch alle Details dazu bekannt sind.

## 6. Klimaschutz und Verkehrswende in der Europäischen Metropolregion Nürnberg

Alle Erweiterungskommunen und der thüringische Landkreis Sonneberg sind Mitglieder der Europäischen Metropolregion Nürnberg (EMN). Eines der Ziele bzw. Projekte der seit 2005 bestehenden EMN lautet: „Die täglichen Pendlerbeziehungen und die Erreichbarkeit im ÖPNV sind ein deutliches Kriterium einer verkehrlichen, wirtschaftlichen und strukturellen Zusammengehörigkeit. Der gemeinsame Tarif- und Verkehrsverbund ist in Stadt und Land gleichermaßen für die Bürger der wohl täglich erfahrbarste Vorteil der Metropolregion.“ Somit ist auch das Ziel der EMN fest umrissen: „Erweiterung des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg mit dem Ziel, Deckungsgleichheit mit dem Gebiet der Metropolregion Nürnberg zu erreichen.“

Abbildung 5: Europäische Metropolregion Nürnberg

([https://www.metropolregionnuernberg.de/fileadmin/media/mediathek-metropolregion/downloads/Karten/EMN\\_Karte\\_Zoom.jpg](https://www.metropolregionnuernberg.de/fileadmin/media/mediathek-metropolregion/downloads/Karten/EMN_Karte_Zoom.jpg))



Die EMN zeichnet sich durch eine polyzentrale Struktur aus. 23 Landkreise und elf kreisfreie Städte arbeiten seit 2005 auf Augenhöhe und im Rahmen einer Stadt-Land-Partnerschaft zusammen. Die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse ist dabei Maßstab des Handelns. Die gegebenen Verflechtungen zwischen urbanen und ländlichen Räumen erfordern gemeinsame Mobilitätskonzepte, um

die polyzentrale Struktur zu stärken und gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land zu sichern. Dies lässt sich in einem Verkehrsverbund einfacher und effektiver umsetzen.

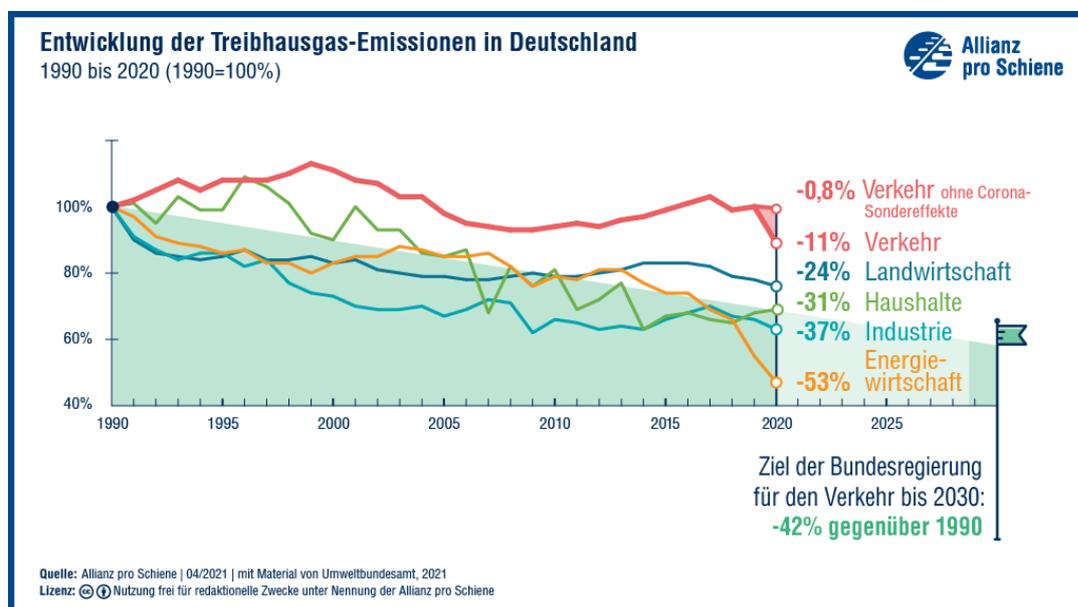
Ein gut ausgebauter und für die Menschen attraktiver öffentlicher Verkehr ist nicht nur eine tragende Säule der Daseinsvorsorge, sondern auch ein wichtiger Pfeiler für den Wirtschaftsraum EMN. Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs schaffen und sichern Arbeitsplätze und sorgen für die Erreichbarkeit von Standorten. Dies umso mehr, je erfolgreicher sie sind. Das sind maßgebliche Infrastruktur- und damit Wettbewerbsvorteile der Region in dem härter werdenden Kampf um die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbeunternehmen.

Mit guten Nahverkehrsverbindungen können darüber hinaus Siedlungsbereiche lebenswert gestaltet, die Umwelt entlastet, Ressourcen geschont und die Unfallzahlen im Pkw-Verkehr reduziert werden. In Nürnberg beispielsweise beträgt der Anteil der Wege, die mit dem privaten Kraftfahrzeug zurückgelegt werden, weniger als 50 %. Dagegen werden 53 % der Wege entweder mit den „Öffentlichen“, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

Hinzu kommt beim motorisierten Individualverkehr (MIV) noch der Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr (Parken), der sehr hoch ist und bei vergleichenden Betrachtungen oft nicht berücksichtigt wird. Durch die geringere Notwendigkeit der Flächenversiegelung für Straßen und Parkplätze können Freiflächen zurückgewonnen und öffentliche Räume lebenswert gestaltet werden.

Aber auch in der EMN trägt der Verkehrssektor immer noch mit knapp einem Fünftel des Treibhausgasausstoßes erheblich zum Klimawandel und den damit einhergehenden Problemen bei. Wie die nachfolgende Grafik der Allianz pro Schiene zeigt, sind die Emissionen im Verkehrssektor – im Gegensatz zu allen anderen betrachteten Sektoren – seit 1990 so gut wie nicht gesunken. Das liegt in der Hauptsache daran, dass die Einsparungen durch eine emissionsarme Fahrzeugtechnik durch den steigenden Kraftstoffverbrauch (Ursache: höhere Fahrleistungen und weiterhin steigende Motorisierungen) überkompensiert werden.

Abbildung 6: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland



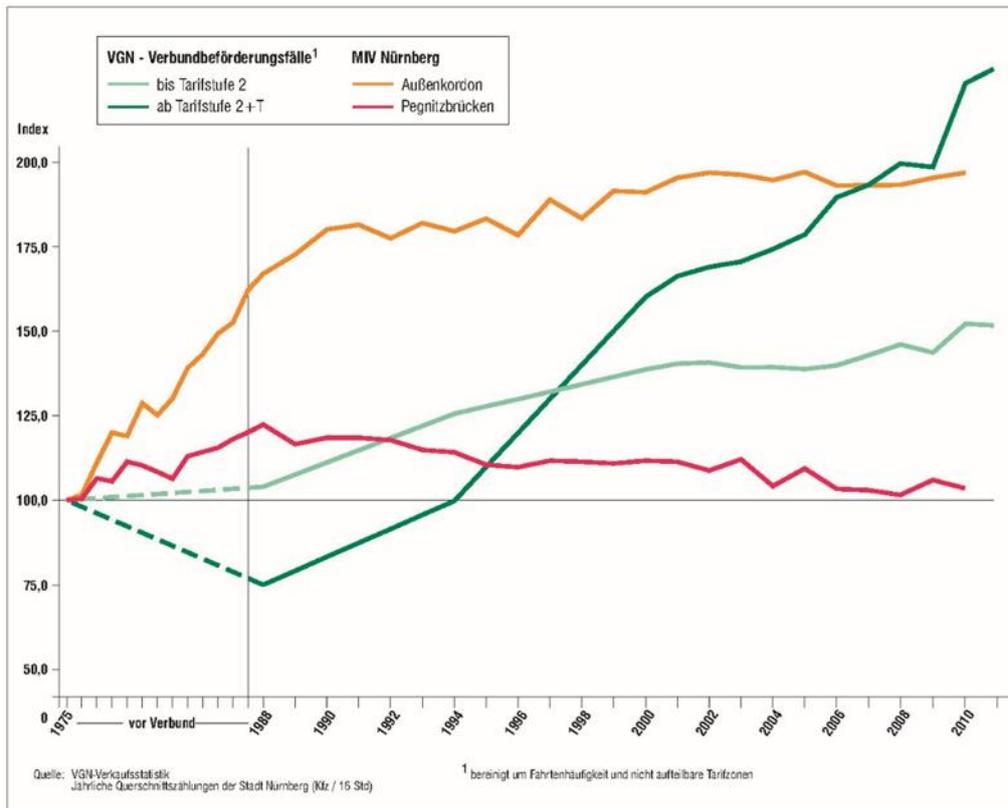
Dass diese Entwicklung bedenklich ist, ist allen politisch Verantwortlichen bewusst. So ist das zentrale Leitthema der Bayerischen Verkehrspolitik die Neugestaltung und Entwicklung der Mobilität in Bayern. Die Mobilitätswende ist auch für die EMN und für die Weiterentwicklung des VGN das zentrale Zukunftsthema.

Bislang wird die politische und öffentliche Diskussion meist nur auf der Basis technischer Maßnahmen wie Elektromobilität, Biokraftstoff oder Wasserstoffantrieb geführt. Reboundeffekte schmälern ihre positive Wirkung aber erheblich: wer Benzin einsparen kann, fährt mehr. Und deshalb wird es allein mit der milliardenschweren Förderung lokal schadstofffreier Pkw-Mobilität nicht gelingen, die vereinbarten Klimaziele zu erreichen. So sind Elektroautos nur dann wirklich umweltfreundlich, wenn der Strom an den Ladesäulen aus regenerativen Energiequellen stammt. Weiterhin zeigen Studien, dass die Käufer von e-Autos viel unterwegs sind, häufiger als die Besitzer „normaler“ Pkw mit dem Auto zur Arbeit fahren und weitgehend das Fahrrad und den ÖPNV verschmähen. Eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs ist für eine Verkehrswende aber unabdingbar und diese Einsicht muss auch für Ride-sharing-Konzepte und das autonom fahrende Auto gelten.

Um die Anzahl der privaten Pkw-Fahrten zu reduzieren, muss der ÖPNV weiter ausgebaut und die Verkehre besser vernetzt werden – Stichworte sind: Multimodalität und Intermodalität. Als Rückgrat des Stadt- und Regionalverkehrs muss der öffentliche Nahverkehr aber auch die wachsenden Möglichkeiten einer digitalisierten Welt bei Vertrieb (e-Ticket), Information (Live-Auskunft) und Service (Anschlusssicherung, Störungsinformation) nutzen, um seine zentrale Rolle im Verkehrssektor erfüllen zu können.

Die Ausweitung der Verbundräume wird die individuelle Entscheidung der Menschen in Bayern für den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtern, insbesondere für Pendler und den Freizeitverkehr. Ein Ticket, ein Tarif, ein abgestimmter Fahrplan. Echtzeitinformation in allen Verkehrsmitteln, hohe Qualitätsvorgaben und Mobilität aus einer App erleichtern das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dass die Gründung des VGN 1987 aus verkehrlicher- und umweltpolitischer Sicht ein Erfolg war, zeigt folgende Abbildung:

Abbildung 7: Verkehrsentwicklung in Nürnberg von 1975 bis 2010



Die beiden grünen Linien zeigen die Fahrgastentwicklung im öffentlichen Nahverkehr, wobei die blassgrüne Linie den Binnenverkehr in Nürnberg und die kräftig grüne Linie den Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr abbildet. Die rote Linie repräsentiert den Autoverkehr der Nürnberger Bürgerinnen und Bürger innerhalb Nürnbergs, die orangefarbene Linie die Einpendler aus der Region. Man erkennt, dass in den Jahren von 1975 bis etwa 1990 die Zahl der Pendler, die mit dem Auto nach Nürnberg fahren, stark angestiegen war (orange Linie), während gleichzeitig die Fahrten mit Bahnen und Bussen Jahr für Jahr zurückgingen (dunkelgrüne Linie). Dieser Rückgang bei der ÖPNV-Nutzung endet abrupt nach dem Jahr 1987, dem Zeitpunkt der Verbundgründung.

Dieser Verbundeffekt lässt sich dem Grunde nach auf alle Städte und Ballungsräume übertragen, so beispielsweise auch auf Bamberg oder Bayreuth, Coburg und Hof.

## 7. Ergebnis der Grundlagenstudie

Die Idee der Integration der öffentlichen Verkehre in einem Verkehrsverbund hat sich in Deutschland, Österreich und auch in der Schweiz als Erfolg erwiesen. Der Freistaat Bayern schreibt hierzu: „Leistungsfähige Verbünde bieten den Fahrgästen im jeweiligen regionalen Verkehrsraum ein über Landkreis- und Stadtgrenzen hinweg abgestimmtes Fahrplanangebot mit einem einheitlichen Tarif, bauen Zugangshemmnisse zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ab und können so den Umweltverbund stärken.“ Aus diesem Grund fördert er die vollständige Abdeckung des Freistaats

mit verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verkehrs- und Tarifverbänden mit erheblichen finanziellen Mitteln.

Die Untersuchung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit einer Integration der öffentlichen Verkehre der Landkreise Kulmbach, Kronach, Coburg, Hof, Wunsiedel und Tirschenreuth sowie der kreisfreien Städte Coburg und Hof in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg hat gute Gründe für eine Verbundraumerweiterung ergeben. Vor allem die ausgeprägten Pendlerverflechtungen zwischen den beitriffsinteressierten Gebietskörperschaften, aber auch zwischen den potenziellen Beitrittsgebieten und dem VGN-Raum sprechen dafür. Die Berechnungen zu den zu erwartenden Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten sowie den beitriffsbedingten Einmalkosten zeigen, dass diese in einem für den Freistaat Bayern und den regionalen Aufgabenträgern leistbaren Rahmen bleiben.

Neben der verkehrlichen und der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit darf die verkehrspolitische Ausrichtung in Bayern nicht vergessen werden. Denn angesichts der Verkehrs- und Umweltbelastungen in den bayerischen Ballungsräumen müssen künftig noch mehr Pendler hin zum ÖPNV gelenkt werden. Im ländlichen Raum erfordert die demografische Entwicklung neue Verkehrskonzepte mit innovativen Bedarfsverkehren und Ridesharing-Konzepten neben dem Linienverkehr auf den starken Achsen. Dazu gehört auch der Ausbau von P+R-Plätzen bzw. deren Erweiterung zu Mobilitätsstationen, die wichtige Versorgungsfunktionen (Einkauf, Ärzte usw.) erfüllen und/oder eine schnelle Anbindung an große Arbeitgeber bieten.

Im Spannungsfeld von Klimaschutz, Naturschutz und einer schwindenden Akzeptanz von Verkehrsprojekten in der Bevölkerung wird es jedoch schwieriger, neue Verkehrswege zu bauen. Ein anderer Weg, die Mobilität der Bevölkerung verstärkt umwelt- und klimaverträglich zu gestalten, ist deshalb eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger mit Hilfe der Digitalisierung.

Jedoch erfordert ein moderner und leistungsfähiger ÖPNV hohe Investitionen und verursacht hohe Betriebskosten, die nicht aus den Fahrgeldeinnahmen zu decken sind. Deshalb ist es sehr zu begrüßen, dass die Bayerische Staatsregierung schon gleich nach der Landtagswahl im Oktober 2018 erklärt hat, den notwendigen Ausbau der Infrastruktur und die Ausweitung des Verkehrsangebotes stärker finanziell zu fördern. Dass dabei auch die Verbände im Freistaat ausgebaut werden sollen, ist nur konsequent, denn die dadurch zu erwartenden Skaleneffekte senken einerseits den Finanzierungsbedarf. Auf der anderen Seite helfen etablierte Organisationsstrukturen und zentrale Entscheidungsgremien bei der Abstimmung und Zusammenführung der zu erwartenden neuen Aufgaben, die sich aus der ÖPNV-Strategie 2030 des Freistaats Bayern ergeben werden.

**Unter Abwägung von Kosten und (volkswirtschaftlichem) Nutzen empfiehlt die Verbundgesellschaft, die beabsichtigte Integration der öffentlichen Verkehre im Erweiterungsgebiet in den VGN zum 01.01.2024 umzusetzen.**

Um eine möglichst breite verkehrliche Wirkung zu erzielen ist es wichtig, dass auch alle Verkehrsunternehmen in den beitriffsinteressierten Gebietskörperschaften dem VGN beitreten. Die Kommunen können das von Ihrer Seite aus unterstützen und aktiv bei den Unternehmen für einen Verbundbeitritt werben. Weiterhin können sie im Zuge einer Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans vorgeben, dass ab dem 1. Januar 2024 im gesamten Verantwortungsbereich der VGN-Tarif zur Anwendung kommt. Bei allen Anträgen auf Neuerteilung oder Verlängerung eigenwirtschaftlicher Linienkonzessionen muss die Genehmigungsbehörde eine solche Vorgabe aus dem Nahverkehrsplan zwingend berücksichtigen.

## Anlagen

- Anlage 1: Tarifvergleich DB – VGN
- Anlage 2: Linienliste Erweiterungsgebiet
- Anlage 3: Fragenkatalog des StMB



# ANLAGE 1

## Tarifvergleich DB – VGN (Schienenstrecken)

(Stand: Juni 2021)



## Gegenüberstellung DPT - VGN-Tarif für die Schienenstrecken im Erweiterungsraum

Stand Juni 2021

Start	Ziel	DB-Tarif	VGN-Tarif	Einzelfahrt			Jahresabo			Monatsk. Erwachsener			Schülermonatskarte			Jahresabo Schüler-Kostenträger		
				Hinweis: Bei Online-Kauf rabattiert			DB-Preis	VGN-Preis	Diff. in %	DB-Preis	VGN-Preis	Diff. in %	DB-Preis	VGN-Preis	Diff. in %	DB-Preis	VGN-Preis	Diff. in %
				DB-Preis	VGN-Preis	Diff. in %												
Coburg	Nürnberg	103	10+T	25,20 €	12,30 €	-51%	2.885,30 €	2.712,00 €	-6%	309,30 €	286,70 €	-7%	283,90 €	215,20 €	-24%	2.791,20 €	2.367,20 €	-15%
Coburg	Lichtenfels	21	4	6,40 €	5,00 €	-22%	1.169,80 €	1.168,80 €	0%	125,50 €	123,50 €	-2%	94,40 €	93,10 €	-1%	926,40 €	1.024,10 €	11%
Coburg	Bamberg	53	10	14,00 €	12,30 €	-12%	2.323,50 €	2.532,00 €	9%	249,40 €	266,50 €	7%	190,80 €	200,60 €	5%	1.872,00 €	2.206,60 €	18%
Coburg	Neustadt b. Co.	16	3	5,10 €	3,70 €	-27%	974,20 €	907,20 €	-7%	104,50 €	95,30 €	-9%	76,90 €	71,80 €	-7%	754,80 €	789,80 €	5%
Coburg	Sonneberg	20	4	5,50 €	5,00 €	-9%	1.141,30 €	1.168,80 €	2%	122,60 €	123,50 €	1%	90,10 €	93,10 €	3%	888,00 €	1.024,10 €	15%
Coburg	Bad Rodach	18	3+T	5,30 €	5,00 €	-6%	1.060,10 €	1.070,40 €	1%	113,70 €	112,90 €	-1%	83,70 €	85,10 €	2%	820,80 €	936,10 €	14%
Coburg	Ebersdorf	11	2+T	4,00 €	3,70 €	-8%	762,40 €	813,60 €	7%	81,90 €	85,80 €	5%	60,20 €	64,70 €	7%	591,60 €	711,70 €	20%
Kronach	Nürnberg	107	10+T	26,10 €	12,30 €	-53%	2.901,50 €	2.712,00 €	-7%	310,90 €	286,70 €	-8%	286,50 €	215,20 €	-25%	2.812,80 €	2.367,20 €	-16%
Kronach	Lichtenfels	24	4+T	7,20 €	5,00 €	-31%	1.254,00 €	1.257,60 €	0%	134,40 €	132,70 €	-1%	99,50 €	100,10 €	1%	976,80 €	1.101,10 €	13%
Kronach	Coburg	45	7+T	12,00 €	8,70 €	-28%	2.014,10 €	1.923,60 €	-4%	215,90 €	202,50 €	-6%	167,70 €	152,40 €	-9%	1.650,00 €	1.676,40 €	2%
Kronach	Pressig	14	3	4,70 €	3,70 €	-21%	896,90 €	907,20 €	1%	96,20 €	95,30 €	-1%	71,30 €	71,80 €	1%	700,80 €	789,80 €	13%
Kronach	Stockheim	8	2	3,00 €	2,60 €	-13%	638,00 €	680,40 €	7%	68,30 €	71,70 €	5%	53,50 €	54,00 €	1%	526,80 €	594,00 €	13%
Kronach	Förtschendorf	20	4	5,50 €	5,00 €	-9%	1.141,30 €	1.168,80 €	2%	122,60 €	123,50 €	1%	90,10 €	93,10 €	3%	888,00 €	1.024,10 €	15%
Kulmbach	Nürnberg	116	10+T	27,80 €	12,30 €	-56%	2.931,20 €	2.712,00 €	-7%	314,40 €	286,70 €	-9%	290,70 €	215,20 €	-26%	2.854,80 €	2.367,20 €	-17%
Kulmbach	Bamberg	63	10+T	16,20 €	12,30 €	-24%	2.616,00 €	2.712,00 €	4%	280,70 €	286,70 €	2%	229,00 €	215,20 €	-6%	2.246,40 €	2.367,20 €	5%
Kulmbach	Bayreuth	33	6	9,40 €	7,40 €	-21%	1.582,10 €	1.534,80 €	-3%	169,70 €	161,60 €	-5%	121,60 €	121,50 €	0%	1.196,40 €	1.336,50 €	12%
Kulmbach	Burgkunstadt	17	3+T	5,20 €	5,00 €	-4%	1.018,00 €	1.070,40 €	5%	109,20 €	112,90 €	3%	80,40 €	85,10 €	6%	789,60 €	936,10 €	19%
Kulmbach	Ludwigschorgast	8	2	3,00 €	2,60 €	-13%	638,00 €	680,40 €	7%	68,30 €	71,70 €	5%	53,50 €	54,00 €	1%	526,80 €	594,00 €	13%
Kulmbach	Neuenmarkt-Wirsb.	12	2+T	4,30 €	3,70 €	-14%	803,50 €	813,60 €	1%	86,30 €	85,80 €	-1%	63,40 €	64,70 €	2%	622,80 €	711,70 €	14%
Kulmbach	Marktschorgast	19	4	5,40 €	5,00 €	-7%	1.112,40 €	1.168,80 €	5%	119,50 €	123,50 €	3%	87,90 €	93,10 €	6%	865,20 €	1.024,10 €	18%
Immenreuth	Kirchenlaibach	9	2	3,10 €	2,60 €	-16%	690,40 €	680,40 €	-1%	74,20 €	71,70 €	-3%	55,00 €	54,00 €	-2%	541,20 €	594,00 €	10%
Immenreuth	Bayreuth	28	5	7,60 €	6,20 €	-18%	1.365,30 €	1.368,00 €	0%	146,30 €	144,20 €	-1%	113,40 €	108,70 €	-4%	1.112,40 €	1.195,70 €	7%
Neusorg	Kirchenlaibach	20	3+T	5,50 €	5,00 €	-9%	1.141,30 €	1.070,40 €	-6%	122,60 €	112,90 €	-8%	90,10 €	85,10 €	-6%	888,00 €	936,10 €	5%
Neusorg	Bayreuth	39	7	10,40 €	8,70 €	-16%	1.785,80 €	1.796,40 €	1%	191,60 €	189,00 €	-1%	139,40 €	142,20 €	2%	1.370,40 €	1.564,20 €	14%
Pechbrunn	Reuth (b. Erbendorf)	18	3+T	5,30 €	5,00 €	-6%	1.060,10 €	1.070,40 €	1%	113,70 €	112,90 €	-1%	83,70 €	85,10 €	2%	820,80 €	936,10 €	14%
Marktredwitz	Immenreuth	22	4+T	6,90 €	5,00 €	-28%	1.185,80 €	1.257,60 €	6%	127,20 €	132,70 €	4%	95,60 €	100,10 €	5%	938,40 €	1.101,10 €	17%
Marktredwitz	Neusorg	11	2+T	4,00 €	3,70 €	-8%	762,40 €	813,60 €	7%	81,90 €	85,80 €	5%	60,20 €	64,70 €	7%	591,60 €	711,70 €	20%
Marktredwitz	Nürnberg	125	10+T	29,60 €	12,30 €	-58%	2.955,70 €	2.712,00 €	-8%	317,00 €	286,70 €	-10%	295,20 €	215,20 €	-27%	2.899,20 €	2.367,20 €	-18%
Marktredwitz	Bayreuth	50	9	12,80 €	11,10 €	-13%	2.219,10 €	2.286,00 €	3%	237,90 €	240,60 €	1%	186,50 €	181,10 €	-3%	1.807,20 €	1.992,10 €	10%
Marktredwitz	Kirchenlaibach	31	5+T	8,80 €	6,20 €	-30%	1.486,10 €	1.462,80 €	-2%	159,40 €	154,10 €	-3%	118,00 €	116,30 €	-1%	1.123,20 €	1.279,30 €	14%
Marktredwitz	Arzberg	11	2+T	4,00 €	3,70 €	-8%	762,40 €	813,60 €	7%	81,90 €	85,80 €	5%	60,20 €	64,70 €	7%	591,60 €	711,70 €	20%
Marktredwitz	Schirnding	14	3	4,70 €	3,70 €	-21%	896,90 €	907,20 €	1%	96,20 €	95,30 €	-1%	71,30 €	71,80 €	1%	700,80 €	789,80 €	13%
Marktredwitz	Wunsiedel-H.	8	2	3,00 €	2,60 €	-13%	638,00 €	680,40 €	7%	68,30 €	71,70 €	5%	53,50 €	54,00 €	1%	526,80 €	594,00 €	13%
Hof	Nürnberg	148	10+T	33,40 €	12,30 €	-63%	3.075,00 €	2.712,00 €	-12%	329,50 €	286,70 €	-13%	319,00 €	215,20 €	-33%	3.128,40 €	2.367,20 €	-24%
Hof	Selb Stadt	29	5+T	7,70 €	6,20 €	-19%	1.382,20 €	1.462,80 €	6%	148,10 €	154,10 €	4%	114,80 €	116,30 €	1%	1.116,00 €	1.279,30 €	15%
Hof	Münchberg	25	5	7,30 €	6,20 €	-15%	1.287,60 €	1.368,00 €	6%	138,00 €	144,20 €	4%	101,40 €	108,70 €	7%	994,80 €	1.195,70 €	20%
Hof	Stammbach	35	6+T	9,70 €	7,40 €	-24%	1.671,70 €	1.676,40 €	0%	179,30 €	176,10 €	-2%	128,40 €	132,80 €	3%	1.262,40 €	1.460,80 €	16%
Hof	Schwarzenbach	12	2+T	4,30 €	3,70 €	-14%	803,50 €	813,60 €	1%	86,30 €	85,80 €	-1%	63,40 €	64,70 €	2%	622,80 €	711,70 €	14%
Hof	Bayreuth	92	10+T	23,10 €	12,30 €	-47%	2.843,80 €	2.712,00 €	-5%	304,90 €	286,70 €	-6%	282,50 €	215,20 €	-24%	2.775,60 €	2.367,20 €	-15%
Hof	Martinlamitz	12	2+T	4,30 €	3,70 €	-14%	803,50 €	813,60 €	1%	86,30 €	85,80 €	-1%	63,40 €	64,70 €	2%	622,80 €	711,70 €	14%
Hof	Kirchenlamitz Ost	18	3+T	5,30 €	5,00 €	-6%	1.060,10 €	1.070,40 €	1%	113,70 €	112,90 €	-1%	83,70 €	85,10 €	2%	820,80 €	936,10 €	14%
Hof	Bad Steben	27	5	7,50 €	6,20 €	-17%	1.344,90 €	1.368,00 €	2%	144,10 €	144,20 €	0%	111,70 €	108,70 €	-3%	1.095,60 €	1.195,70 €	9%



# ANLAGE 2

## Linienliste Erweiterungsgebiet

(Stand: 17.12.2020)



Liste der Fahrpläne, Linien und Unternehmen im Erweiterungsgebiet

Aktuelle Linienr.	VGN	Strecke	VU	LKR	Berechnet
44		Hof - Gattendorf	VB Bachstein	HO	
155		Hof - Töpen - Gefell - Schleiz	KomBus,VB Bachstein	HO, SOK	
216		Maroldsweisach - Hellingen - Heldburg - Bad Rodach - Hildburghausen	Werrabus (Regionalbus Arnsberg)	CO, HBN, HAS	
217		Coburg – Weitraisdorf (-Hildburghausen)	Werrabus (Regionalbus Arnsberg)	CO, HBN	
620		Bad Lobenstein-Bad Steben - Naila	KomBus	HO, SOK	
720		Grümpen - Froschgrundsee - Rödental - Coburg	OVG Sonneberg	CO, SON	
1244	1244	Burgkunstadt - Wildenroth - Kirchlein - Burgkunstadt	Kaiser Reisen	LIF, KU	
6267		Wiesau - Tirschenreuth - Bärnau - Hermannsreuth	RBO	TIR	
6272		Weiden - Neustadt - Floß – Silberhütte	RBO	TIR, WEN, NEW	
6276		Wiesau - Mitterteich - Waldsassen	RBO	TIR	
6277		Kemnath - Erbdorf - Neustadt - Weiden	RBO	TIR, WEN, NEW	
6281		Kemnath - Kirchenlaibach - Bayreuth	RBO	TIR, BT	
6282		Kemnath – Immenreuth / Grünberg / Ahornberg / Haidelfurth	RBO	TIR, NEW	
6283		Eschenbach - Neustadt a. Kulm / Pressath - Kemnath	RBO	TIR	
6284		Kemnath - Erbdorf - Tirschenreuth	RBO	TIR	
6286		Waldsassen - Konnersreuth - Arzberg	RBO	TIR, NEW	
6287		Waldsassen – Neuwalbenreuth (Rufbus)	RBO	TIR	
6288		Friedenfels - Wiesau - Tirschenreuth	RBO	TIR	
6289		Tirschenreuth - Mähring	RBO	TIR	
6295		Weiden / Wöllershof / Windischeschenbach - Friedenfels	RBO	TIR, WEN, NEW	
6341		Hof - Schwarzenbach (Saale) - Kirchenlamitz - Marktredwitz	RBO	HO, TIR	
6342		Hof - Tiefengrün - Rudolphstein - Eisenbühl - Berg	RBO	HO	
6344		Hof - Feilitzsch - Töpen	RBO / VB Bachstein	HO	
6346		Selbitz - Naila - Schwarzenbach - Bernstein a. Wald	RBO	HO	
6347		Hof - Berg - Issigau - Lichtenberg / Bad Steben - Nordhalben	RBO	HO, KC	
6348		Geroldgrün - Langenbach - Bad Steben - Naila	RBO	HO	
6349		Naila - Issigau - Lichtenberg - Bleichschmittenhammer - Naila	RBO	HO	
6350		Naila - Selbitz - Schauenstein - Helmbrechts - Münchberg	RBO	HO	
6351		Weißensstadt – Sparneck – Münchberg	RBO	WUN, HO	

6352	Gefrees - Zell (Oberfranken) – Münchberg	RBO	HO, BT	
6353	Saaletal - Berg - Naila (Linientaxi)	RBO	HO	
6354	Münchberg - Marktleugast - Helmbrechts	RBO	HO, KU	
6355	Hof - Culmitz - Schwarzenbach a.W. - Schwarzenstein (AST Hof-Schwarzenbach)	RBO	HO	
6356	AST Hof - Döhlau	RBO	HO	
6358	Hof - Rodesgrün - Naila	RBO	HO	
6359	Dürrenwaidhammer - Geroldsgrün - Bad Steben - Naila	RBO	HO	
6360	Hof – Leupoldsgrün / Konradsreuth - Helmbrechts	RBO	HO	
6362	Rehau - Schwarzenbach(Saale) – Münchberg	RBO	HO	
6363	Hof - Döhlau - Tauperlitz - Hof	RBO	HO	
6364	Naila - Berg - Joditz	RBO	HO	
6365	Faßmannsreuth - Rehau	RBO	HO	
6366	Rehau - Hof	RBO	HO	
6371	Rehau - Selb	RBO	HO	
6372	Hof - Bad Steben - Kronach (Fahrradbus Tälerlinie)	RBO	HO, WUN	
6373	Hof - Weißenstadt - Bad Steben (Seen- und Fichtelgebirgslinie)	RBO	HO, WUN	
6390	Hof - Rehau - Selb - Marktredwitz	RBO	HO, WUN	
6391	Neusorg - Fichtelberg	RBO	TIR, BT	
6395	Kronau – Wiesau	RBO	TIR	
8232	Marktredwitz - Arzberg - Schirnding - Hohenberg - Selb (Mobil-Anrufbus)	RBO	WUN	
8233	Marktredwitz - Bad Alexandersbad - Wunsiedel - Tröstau - Nagel - Ebnath - Brand - Mehlmeisel - Fichtelberg (Mobil-Anrufbus)	RBO	WUN, BT, TIR	
8234	Marktredwitz - Thiersheim - Höchstädt - Thierstein - Selb (Mobil-Anrufbus)	RBO	WUN	
8235	Wunsiedel - Tröstau - Weißenstadt - Kirchenlamitz (Mobil-Anrufbus)	RBO	WUN	
8236	Kirchenlamitz - Marktleuthen - Röslau - Weißenstadt - Gefrees (Mobil-Anrufbus)	RBO	WUN, BT	
8237	Wunsiedel - Röslau - Marktleuthen - Kirchenlamitz - Selb (Mobil-Anrufbus)	RBO	WUN	
8301	Coburg – Seßlach	OVF	CO	
8306	Coburg - Ebersdorf - Mitwitz - Kronach	OVF	CO, KC	
8307	Coburg – Großgarnstadt – Sonnefeld	OVF	CO, KC	
8308	Neustadt (b.CO) – Mitwitz – Sonnefeld	OVF	CO, KC	
8309	Neustadt (b.CO) – Sonnefeld – Weidhausen	OVF	CO	
8310	Neustadt (b.CO) – Rödental	OVF	CO	
8312	Coburg – Neustadt (b.CO) – Sonneberg	OVF	CO, SON	
8315	Coburg – Lange Berge – Bad Rodach	OVF	CO	

8318		Coburg – Lautertal	OVF	CO	
8319		Coburg - Untersiemau - Lichtenfels - Itzgrund	OVF	CO, LIF	
8324		Gefrees - Streitau - Stammbach - Münchberg	OVF + VB Bachstein	HO, BT	
8326	366	Bayreuth - Neuenmarkt	OVF	KU, BT	
8340		Kronach - Bad Steben - Hof (Tälerlinie)	OVF + RBO	KC, HO	
8344		Kulmbach - Mainleus - Schimmendorf - Kirchleus	OVF	KU	
8351		Kulmbach - Guttenberg / Kupferberg - Helmbrechts	OVF	KU, HO	
8353		Kulmbach - Helmbrechts - Münchberg	OVF	KU, HO	
8354	378	Bayreuth - Neudrossenfeld - Kulmbach - Kronach	OVF	KU, BT, KC	
8355	378	Kulmbach - Untersteinach - Stadtsteinach - Losau und zurück	OVF	KU, BT, KC	
8357		Marienweiher - Stadtsteinach - Wirsberg - Gefrees	OVF	KU, BT	
8358		Kulmbach-Wirsberg-Bad Berneck	OVF	KU, BT	
8360		Kulmbach - Windischenhaig - Thurnau / Neuenreuth (Variobus)	OVF	KU	
8361		Rufbus Kulmbach - Rothwind - Kirchleus - Kulmbach	OVF	KU	
8362		Rufbus Kulmbach - Oberdornlach - Lehenthal - Oberpurbach - Kulmbach	OVF	KU	
8363		Rufbus Kulmbach - Lehenthal - Presseck	OVF	KU	
8364		Rufbus Untersteinach - Stadtsteinach	OVF	KU	
8365		Rufbus Helmbrechts - Presseck - Stadtsteinach	OVF	HO, KU	
8366		Rufbus Kulmbach - Marktleugast - Eppenreuth	OVF	KU	
8434		Kulmbach - Neuenreuth	OVF	KU	
8435	378	Bayreuth - Hollfeld - Thurnau - Kulmbach	OVF	KU, BT	
8943	368	Bayreuth – Himmelkron - Bad Berneck – Münchberg – Hof	OVF + VB Bachstein	BT, HO, KU	
?		Citybus Helmbrechts	Stadt Helmbrechts	HO	
1 CO		Bertelsdorf – Coburg Bf/ZOB - Niederfüllbach	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
1 HOF		Hof Heideweg - Theater - Sonnenplatz - Alsenberg - Untreusee - Lindenhühl	Hofbus GmbH	HO	
1 KC		Citybus Kronach	OVF + Regiobus Kronach GmbH (Tochter RBA)	KC	
1 KU		Kulmbach ZOB - Stadthalle - Klinikum - Ziegelhütten - ZOB	Stadtbus Kulmbach GmbH	KU	
1 SBR		Stadbus Rödental: Stadtzentrum - Bahnhof - Spittelstein - Blumenrod - Thierach - Kipfendorf - Rothenhof - Einberg - Mönchröden - Waldsachsen - Oeslau	Stadt Rödental	CO	
10 CO		Coburg Lauterer Höhe - Creidlitz Hasenstein	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
10 HOF		Hof Haidt - Leimitz - Krötenhof	Hofbus GmbH	HO	
11 HOF		Unterkotzau- Hof Wartturmweg - (Jägersruh)	Hofbus GmbH	HO	
11 KC		Neuses - Kronach Stadtgebiet (Schülerverkehr)	OVF	KC	
12 HOF		Hof Schloßweg - Wölbattendorf	Hofbus GmbH	HO	

13 HOF		Hof Sonnenplatz - Zoo - Studentenberg	Hofbus GmbH	HO	
13a KU 8350		ALT Cottenau - Wirsberg - Neuenmarkt	OVF	KU	
14 HOF		Hof HBF - Sonnenplatz - Untreusee - Moschendorf	Hofbus GmbH	HO	
14a KU		ALT Marktschorgast - Gefrees - Bad Berneck (Nachgang der VGN-Linie 368)	OVF	KU, BT	
15 HOF		Hof HBF - Sonnenplatz - Hochschule	Hofbus GmbH	HO	
16 HOF		Hof Sonnenplatz - Unterkotzau - Vogelherd	Hofbus GmbH	HO	
17 HOF		Hof Sonnenplatz - Klinikum - Krötenhof	Hofbus GmbH	HO	
17 KU		Kulmbach - Trebgast - Neudrossenfeld - Pechgraben	Pomper Reisen GmbH	KU	
18 HOF		Hof Hbf - Hochschule	Hofbus GmbH	HO	
2 CO		Wüstenahorn – Coburg Bf./ZOB - Oberlauter	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
2 HOF		Hof Vogelherd - Krötenhof	Hofbus GmbH	HO	
2 KC		Kronach - Friedrichsburg - Neuenreuth - Weißenbrunn	OVF + Regiobus Kronach GmbH (Tochter RBA)	KC	
2 KU		Kulmbach ZOB - Siedlung - Realschule - Weiher - ZOB	Stadtbus Kulmbach GmbH	KU	
2 SBR		Stadtbus Rödentel, Nordlinie: Bahnhof - Froschgrund - Stadtzentrum - Oeslau - Rosenau - Einberg	Stadt Rödentel	CO	
22 KU		Kulmbach - Weismain	Omnibus Schuster	KU, LIF	
24 KU		Bürgerbus Jurahochfläche (Wonsees - Hollfeld)	OVF	KU, BT	
25 KU		Wonsees - Kasendorf	Omnibus Schmucker / OVF	KU	
25a KU		Bürgerbus Kasendorf	Omnibus Schmucker	KU	
2700 TIR		Tirschenreuth – Leonberg – Mitterteich – Waldsassen	Eska Stiftlandkraftverkehr GmbH	TIR	
2702 TIR		Tirschenreuth – Wernersreuth – Großkonreuth – Waldsassen	Eska Stiftlandkraftverkehr GmbH	TIR	
2703 TIR		Tirschenreuth – Weiden	Eska Stiftlandkraftverkehr GmbH	TIR, WEN, NEW	
2704 TIR		Ellenfeld – Mähring – Neualbenreuth – Waldsassen	Eska Stiftlandkraftverkehr GmbH	TIR	
2705 TIR		Weiden – Plößberg – Tirschenreuth	Eska Stiftlandkraftverkehr GmbH	TIR, WEN, NEW	
2706 TIR		Wildenau – Plößberg – Falkenberg – Wiesau – Waldsassen	Eska Stiftlandkraftverkehr GmbH	TIR	
2712 TIR		Wiesau – Kemnath	Reisebüro und Busreisen Meisl	TIR	
3 CO		Sändleinweg - Coburg Bf./ZOB - Dörfles (Rödentel Bhf.)	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
3 HOF		Hof Zoo - Krötenhof	Hofbus GmbH	HO	
3 KC		Kronach - Neuses - Küps - Schmölz - Kronach	OVF + Regiobus Kronach GmbH (Tochter RBA)	KC	
3 KU		Kulmbach ZOB - Petzmannsberg - Burghaig - Neuseidenhof - ZOB	Stadtbus Kulmbach GmbH	KU	
31 KC		Tiefenklein - Küps - Schmölz - Kronach	OVF	KC	
32 KC		Gössersdorf - Weißenbrunn - Hummendorf - Küps / Kronach	OVF + Regiobus Kronach GmbH (Tochter RBA)	KC	
4 CO		Coburg Stadtmitte - Witzmannsberg	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
4 HOF		Hof Studentenbergr - Moschendorf	Hofbus GmbH	HO	

4 KC	Coburg - Ebersdorf - Mitwitz - Kronach	Martin Regionalbus GmbH	KC, CO	
4 KU	Kulmbach ZOB - Landratsamt - Schützenstr. - Georg-Türk-Str. - ZOB	Stadtbus Kulmbach GmbH	KU	
41 KC	Ebersdorf - Mitwitz - Gehülz - Kronach	Regiobus Kronach GmbH + Martin Regionalbus GmbH	KC	
5 CO	Veste – Coburg Bf./ZOB – Beiersdorf	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
5 HOF	Hof Hauptbahnhof - Breslaustr.	Hofbus GmbH	HO	
5 KU	ZOB - Klostersgasse - Plassenburg - Hölle - Plassenburg - Stadthalle ZOB	Stadtbus Kulmbach GmbH	KU	
51 KC	Seelach - Gehülz - Ziegelanger - Kronach	Regiobus Kronach GmbH + Martin Regionalbus GmbH	KC	
52 KC	Gössersdorf - Fischbach - Vogtendorf - Kronach	Regiobus Kronach GmbH + Martin Regionalbus GmbH	KC	
53 KC	Neukenroth / Burggrub - Stockheim - Reitsch - Pressig	Martin Regionalbus GmbH	KC	
54 KC	Neukenroth / Burggrub - Gundelsdorf - Kronach	Martin Regionalbus GmbH	KC	
6 CO	Coburg Stadtmitte - Neue Heimat - Güterbahnhof - Heimatring	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
6 HOF	Hof Sonnenplatz - Rathaus - Hochschule	Hofbus GmbH	HO	
6 KC	Pressig - Tettau	Martin Regionalbus GmbH	KC	
61 KC	Werksverkehr Ludwigsstadt – Tettau	?	KC	
62 KC	Werksverkehr Teuschnitz – Tettau	?	KC	
66 CO	Coburg Stadtmitte – Güterbahnhof – Neue Heimat	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
7 CO	Scheuerfeld – Coburg Bf./ZOB - Neershof	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
7 HOF	Hof Sonnenplatz - HofBad - Hochschule	Hofbus GmbH	HO	
7 KC	Pressig - Teuschnitz - Tschirn	Martin Regionalbus GmbH	KC	
71 KC	Schulverkehr Ludwigstadt / Tettau - Steinbach - Windheim - Rothenkirchen - Pressig	Martin Regionalbus GmbH	KC	
7601, 1 VGF	Selb - Thierstein - Höchstädt - Thiersheim – Marktredwitz	VGf/RBO	WUN	
7602, 2 VGF	Schirnding - Arzberg - Thiersheim - Wunsiedel	VGf/RBO	WUN	
7603, 3 VGF	Marktredwitz - Wunsiedel - Tröstau - Nagel - Mehlmeisel - Fichtelberg	VGf/RBO	TIR, WUN, BT	
7604, 4 VGF	Hof - Kirchenlamitz - Marktleuthen - Röslau - Wunsiedel - Marktredwitz	VGf/RBO	HO, WUN	
7605, 5 VGF	Selb - Marktleuthen - Röslau – Wunsiedel	VGf/RBO	WUN	
7606, 6 VGF	Selb - Hohenberg - Schirnding	VGf/RBO	TIR, WUN	
7607, 7 VGF	Marktredwitz - Wunsiedel - Röslau - Weißenstadt - Gefrees	VGf/RBO	WUN, BT	
7608, 8 VGF	Marktredwitz - Brand - Arzberg - Schirnding - Hohenberg an der Eger	VGf/RBO	WUN	
7609, 9 VGF	Holenbrunn - Wunsiedel - Vordorf - Weißenstadt	VGf/RBO	WUN	
7610, 10 VGF	Marktredwitz – Wunsiedel	VGf/RBO	WUN	
7611, 11 VGF	Stadtverkehr Selb	VGf/RBO	WUN	
7612, 12 VGF	Stadtverkehr Marktredwitz	VGf/RBO	WUN	
7613, 13 VGF	Marktredwitz – Waldershof	VGf/RBO	WUN, TIR	

7615, VGF 15	Selb - Plößberg - Erkersreuth - Schatzbach - Mühlbach - Wildenau	VGF/RBO	WUN	
7617, VGF 17	Rufbus Marktleuthen - Höchstadt - Thierstein - Thiersheim	VGF/RBO	WUN	
7621, VGF 21	Friedenfels - Fuchsmühl - Waldershof - Marktredwitz	VGF/RBO	WUN, TIR	
7622, VGF 22	Kemnath - Kulmain - Pullenreuth - Waldershof - Marktredwitz	VGF/RBO	WUN, TIR	
7624, VGF 24	Marktleuthen - Kirchenlamitz - Weißenstadt	VGF/RBO	WUN	
8 CO	Coburg Landestheater - Blaue Kehre (Ruftaxi)	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
8 HOF	Hof Alsenberg - Luisenburgstr. - Lindenbühl	Hofbus GmbH	HO	
8 KC	Kronach - Friesen - Steinberg - Wilhelmsthal	OVF + Regiobus Kronach GmbH (Tochter RBA)	KC	
81 KC	Tschirn / Possek - Wilhelmsthal - Steinberg - Kronach	OVF + Regiobus Kronach GmbH (Tochter RBA)	KC	
8300 BAXI	Mehlmeisel - Brand - Neusorg - Kemnath (BAXI)	BAXI	TIR, BT	
8301 BAXI	Kulmain - Immenreuth - Kemnath	BAXI	TIR	
8301.1	Rufbus Dietersdorf - Autenhausen - Oberellendorf - Heilgersdorf - Seßlach	OVF	CO	
8302 BAXI	Wiesau - Friedenfels - Erbdorf (BAXI)	BAXI	TIR	
8303 BAXI	Kemnath - Kastl - Waldeck - Erbdorf (BAXI)	BAXI	TIR	
8305 BAXI	Kronau - Neusorg - Ebnath - Waldershof - Marktredwitz (BAXI)	BAXI	TIR, WUN	
8306 BAXI	Friedenfels - Waldershof - Marktredwitz (BAXI)	BAXI	TIR, WUN	
8306.1	Rufbus Grub am Forst	OVF	CO	
8307 BAXI	Erbdorf - Krummennaab - Reuth b.E. - Falkenberg - Tirschenreuth (BAXI)	BAXI	TIR	
8308 BAXI	Marktredwitz - Pechbrunn - Mitterteich - Wiesau - Fuchsmühl - Friedenfels (BAXI)	BAXI	TIR, WUN	
8309 BAXI	Pechbrunn - Konnersreuth - Mitterteich - Tirschenreuth (BAXI)	BAXI	TIR	
8309.1	Rufbus Neustadt (Coburg) - Ebersdorf	OVF	CO	
8310 BAXI	Tirschenreuth - Leonberg - Mitterteich - Waldsassen (BAXI)	BAXI	TIR	
8311 BAXI	Tirschenreuth - Falkenberg - Wiesau - Mitterteich - Waldsassen (BAXI)	BAXI	TIR	
8312 BAXI	Neualbenreuth - Tirschenreuth (BAXI)	BAXI	TIR	
8313 BAXI	Neualbenreuth - Waldsassen - Konnersreuth - Pechbrunn - Marktredwitz (BAXI)	BAXI	TIR, WUN	
8314 BAXI	Tirschenreuth - Mähring (BAXI)	BAXI	TIR	
8315 BAXI	Neualbenreuth - Mähring - Bärnau - Plößberg (BAXI)	BAXI	TIR	
8315.1	Rufbus Raum Bad Rodach / Meeder	OVF	CO	
8316 BAXI	Bärnau - Tirschenreuth (BAXI)	BAXI	TIR	
8317 BAXI	Plößberg - Tirschenreuth (BAXI)	BAXI	TIR	
8318 BAXI	Kemnath - Tirschenreuth (BAXI)	BAXI	TIR	
8318.1	Rufbus Oberlauter - Tiefenlauter - Rottenbach	OVF	CO	
8319 BAXI	Kembaxi (BAXI)	BAXI	TIR	

8319.1		Rufbus Raum Großheirath - Itzgrund	OVF	CO	
8319.2		Rufbus Raum Untersiemau	OVF	CO	
8319.3		Rufbus Gemeinde Itzgrund	OVF	CO	
8320 BAXI		Tursolino-BAXI (BAXI)	BAXI	TIR	
8321 BAXI		Kemnath - Kirchenlaibach (BAXI)	BAXI	TIR, BT	
8352 / 6372		Kulmbach - Stadtsteinach - Presseck - Bad Steben (Hochfrankenwald-Linie)	OVF + RBO	KU, HO	
8421, 11a VGF		Stadtverkehr Selb	RBO	WUN	
8422, 12a VGF		Stadtverkehr Marktredwitz (Mobil-Anrufbus)	RBO	WUN	
8423, 12b VGF		Stadtverkehr Marktredwitz Ortsteile (Mobil-Anrufbus)	RBO	WUN	
9 HOF		Hof Jägersruh - Sonnenplatz - Heimstätten - Osseck	Hofbus GmbH	HO	
9 KC		Bad Steben / Nordhalben - Steinwiesen - Wallenfels - Marktrodach - Kronach	OVF + Regiobus Kronach GmbH (Tochter RBA)	KC, HO	
91 KC		Rodachtal Schülerverkehr Anfahrten	OVF + Regiobus Kronach GmbH (Tochter RBA)	KC	
92 KC		Marktrodach - Stadtsteinach und zurück	Regiobus Kronach GmbH (Tochter RBA)	KC, KU	
A.S.T. Coburg		A.S.T. Coburg	SÜC Bus und Aquaria GmbH	CO	
A1		Stadtbus Neustadt b. Coburg - Sonneberg	OVG Sonneberg	CO, SON	
ALT		Abruf-Linien-Taxi Saaletalexpress: Hof - (Unterkotzau) - Joditz - Berg	Taxi Herrman	HO	
AST		Anrufsammeltaxi "Hallerstein"	Meisl	HO	
BB		Bürgerbus Leupoldsgrün	Leupoldsgrün	HO	
BB		Bürgerbus Oberkotzau	Oberkotzau	HO	
BB		Bürgerbus Bad Steben	Markt Bad Steben, Stadt Lichtenberg	HO	
BB		Bürgerbus Schwarzenbach an der Saale	Stadt Schwarzenbach a.d.Saale	HO	
BB		Bürgerbus Selbitz	Stadt Selbitz	HO	
BB		Citybus Helmbrechts	Helmbrechts	HO	
Bockpfeifer- Rufbus		Selbitz - Hüttung, Selbitz - Rodesgrün - Sellanger (Anruf-Linienbus)	Vogel (Selbitz)	HO	
Nacht AST Lkr. Coburg		Nacht-AST Landkreis Coburg	OVF	CO	
VGf 27		Selb - Wunsiedel - Fichtelberg – Fichtelsee (Porzellan-Linie)	VGf/RBO	WUN, BT	
VGf 28		Marktredwitz - Wunsiedel - Fichtelsse - Bischofsgrün – Kulmbach (Main-Eger-Linie)	VGf/RBO	WUN, KU, BT	
VIOL		Hof - Gattendorf - Regnitzlosau - Rehau	Viol	HO	
VIOL		Stadtverkehr Rehau	Viol	HO	
Weihärer		Rehau - Neuhausen	Reisebüro und Omnibus Weihärer	HO	

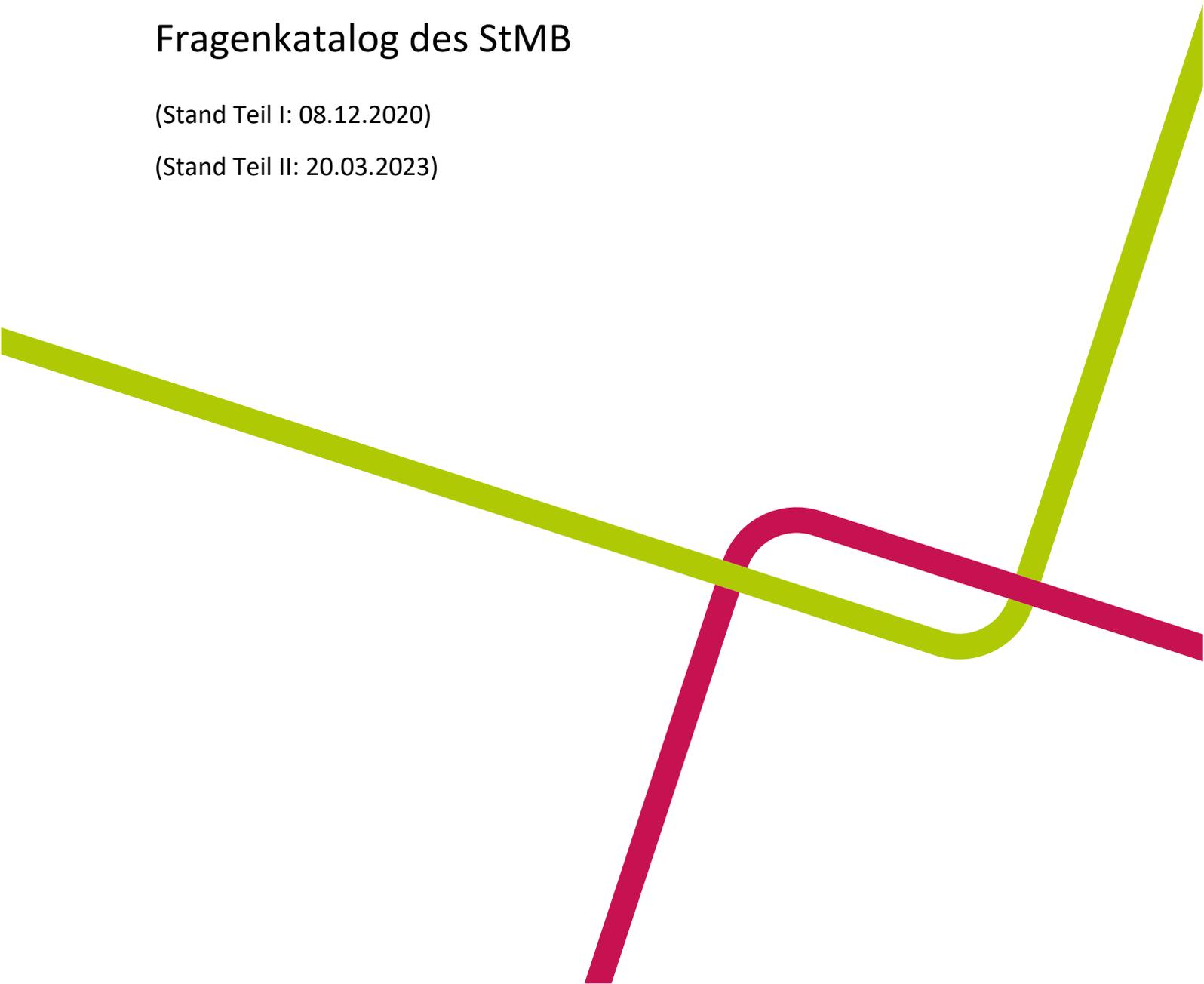


# ANLAGE 3

## Fragenkatalog des StMB

(Stand Teil I: 08.12.2020)

(Stand Teil II: 20.03.2023)



## I. Darstellung der Ausgangslage und Abwägung gegenüber Alternativen

1. a) Liegen im Untersuchungsgebiet ein aktueller Nahverkehrsplan (NVP) oder mehrere Nahverkehrspläne vor?
  - b) Ist hierin ein ausreichendes, bedarfsorientiertes Verkehrsangebot definiert?
  - c) Sind Maßnahmen zum Ausbau des derzeitigen Verkehrsangebots geplant?

Im **Landkreis Kronach** wurde ein neuer Nahverkehrsplan (NVP) erstellt. Ziel ist die Einführung eines ausreichenden und flächendeckenden Verkehrsangebots. Start war der 01.08.2020. Ziele sind z. B. die Zusammenführung von Schulverkehren mit dem allgemeinen ÖPNV sowie Ergänzungen im ÖPNV durch Rufbusse. Die Ausschreibungen der Linienbündel gewannen drei Verkehrsunternehmen: RBA Arnstadt, OVF und das Busunternehmen Martin. Alle Linien werden gemeinwirtschaftlich mit Verkehrsverträgen auf Bruttobasis betrieben.

Im **Landkreis** und der **Stadt Hof** gibt es einen NVP aus dem Jahre 1999/2000, welcher derzeit überarbeitet wird. Schwerpunkte des neuen NVP sind die Themen Barrierefreiheit und bedarfsgesteuerte Verkehre („Hofer Land Bus“). Ziel des neuen NVP ist es, den Bayern-Takt in der Fläche fortzuführen. Im Stadtgebiet Hof ist kein weiterer Ausbau des Verkehrsangebotes geplant, lediglich eine neue Linie zwischen Hochschule und Hauptbahnhof wird geprüft. Bereits seit 1994 werden bedarfsgesteuerte Systeme angeboten mit dem Ziel, flächendeckende ÖPNV-Leistungen im Landkreis anbieten zu können: Schienennetz als Kern, Linienbusse auf den Hauptstrecken und flächendeckende Bedarfsverkehre im Ergänzungsnetz.

**Stadt** und **Landkreis Coburg** haben einen gemeinsamen NVP erstellt. Die aktuelle Fassung ist von 2015. 2017 wurde eine Teilfortschreibung für die Stadt Coburg erstellt. Der NVP diene als Grundlage für Ausschreibungen und für ein ausreichendes und bedarfsorientiertes Verkehrsangebot. Dem Beitritt der Region Oberfranken-West zum VGN wird darin eine große Bedeutung beigemessen, auch wenn darauf hingewiesen wird, dass sich 2012 sowohl Stadtrat als auch Kreistag gegen eine Integration entschieden hatten.

Im **Landkreis Kulmbach** wurde 2018 ein neuer NVP erstellt. Der Landkreis bekennt sich darin weiterhin zu der Beschlusslage des Kreistags für einen VGN-Beitritt. Daher wurde der Nahverkehrsplan auch mit der Planungsabteilung des VGN bzgl. der Vorgaben und Prinzipien des VGN abgestimmt, um Planungen im Kreisgebiet bis zu einem möglichen Beitritt bereits auf die VGN Vorgaben abstimmen zu können. Es wurde auch bereits im NVP festgehalten, dass im gesamten Landkreis nach einem Beitritt zum VGN der VGN-Tarif anzuwenden ist. Im Nahverkehrsplan wurden Linienbündel definiert. Freigestellte Schülerverkehre sollen, wo möglich, integriert werden. Ein weiterer Ausbau des Verkehrsangebots erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020.

Im **Landkreis Tirschenreuth** gibt es nur einen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1996. Eine Aussage zu einem möglichen Beitritt sind demnach ebenso wenig im NVP enthalten wie VGN-Standards, die schon vor einer Verbundintegration zum Tragen kommen sollen. Die darin enthaltenen Definitionen des Verkehrsangebots sind nicht mehr zeitgemäß. Der Landkreis Tirschenreuth hat aber in den vergangenen Jahren große Anstrengungen zum Ausbau des ÖPNV unternommen. Mit dem flächendeckenden Anrufbus-System BAXI konnten große Angebotslücken geschlossen werden.

Im **Landkreis Wunsiedel** wird aktuell ein neuer NVP erstellt, der bis Ende 2020 fertig gestellt werden soll. Im Vorgriff auf eine mögliche Integration hatte der VGN hierbei die Möglichkeit, Vorschläge zu unterbreiten, welche VGN-Standards bereits jetzt im NVP verankert werden können. Die ausreichende Verkehrsbedienung soll mit einem bedarfsorientierten Verkehrsangebot definiert werden. Geplant ist der Ausbau von Rufbussen sowie von Freizeitbussen. Eine flächendeckende Versorgung aller Ortschaften und Bürger ist seit August 2020 erreicht worden, indem der Schulbusverkehr und der Linienverkehr zusammengeführt wurden, sodass jeder Bürger mit jedem Bus fahren kann und zudem ein Rufbusssystem integriert wurde.

2. a) Welche relevanten Verkehrsbeziehungen bestehen angebotsseitig im Untersuchungsgebiet?

b) Wie hoch ist die Nachfrage auf den relevanten Verkehrsrelationen gesamt und differenziert nach Fahrtzweck (Arbeit/Ausbildung und im Speziellen Schülerverkehr, Freizeit usw.)?

Zur Nachfrage auf den relevanten Verkehrsrelationen liegen in Summe mehrere 1.000 Datensätze vor. Grundsätzlich können die entsprechenden Dateien in digitaler Form zur Verfügung gestellt werden, allerdings ist dafür z. T. die Zustimmung des jeweiligen Verkehrsunternehmens notwendig. Die Verkehrsunternehmen mit eigenwirtschaftlichen Verkehren und die SPNV-Unternehmen haben die Verkaufs- bzw. Fahrgastzahlen nur unter der Bedingung zur Verfügung gestellt, dass die Daten von der VGN GmbH nicht weitergegeben werden.

Innerhalb des **Landkreises Kronach** existieren zwei Hauptverkehrsachsen, eine Nord-Süd-Achse sowie eine Ost-West-Achse. Zentrales Verkehrsmittel auf der Nord-Süd-Achse ist die Bahn, welche hauptsächlich für den Schülertransport zu den weiterführenden Schulen in der Kreisstadt verantwortlich ist, da sich alle weiterführenden Schulen innerhalb der Kreisstadt befinden. Die Busse fungieren in diesen Bereichen vornehmlich als Zubringer zu den Bahnhöfen, bzw. erledigen den Grundschulverkehr. Außerdem wird die Bahn auch von Auszubildenden und Berufspendlern genutzt. Der gewöhnliche Linienverkehr ist eher schwächer frequentiert. Auf der Ost-West-Achse (Tettau – Steinbach – Tschirn) verkehrt vornehmlich der sog. Werksverkehr, welcher auf die Schichtzeiten der großen Glasfirmen abgestimmt ist und auch im neuen Nahverkehrsplan erhalten bleiben soll.

Im **Landkreis Hof** bestehen folgende relevanten Verkehrsbeziehungen: Aus dem Landkreis in die Städte Hof, Naila, Münchberg, Rehau und Bad Steben (Kurort und Touristisches Ziel). Zusätzlich gibt es noch die Verkehrsachse Münchberg – Helmbrechts.

In der **Stadt Hof** sind alle Buslinien von Relevanz. Laut Auskunft der HofBus GmbH gibt es an Schultagen ca. 11.800 Einsteiger und an Ferientagen ca. 8.000 Einsteiger. Außerdem wurden im Jahr 2019 3.337 Semestertickets verkauft.

In **Stadt** und **Landkreis Coburg** bestehen Verkehrsbeziehungen in erster Linie zwischen dem Landkreis und der Stadt Coburg. Das Oberzentrum Stadt Coburg ist Standort der weiterführenden Schulen, Versorgungszentrum und Arbeitsplatzschwerpunkt in der Region. Entsprechend ist der regionale Busverkehr auf die Stadt Coburg ausgerichtet. Ein zweiter Schwerpunkt im Landkreis Coburg liegt im Schulstandort Neustadt b. Coburg. Der Stadtbusverkehr ist schwerpunktmäßig auf die zentrale Innenstadt ausgerichtet. Über das so genannte Rendezvousprinzip an der zentralen Haltestelle Theaterplatz bestehen zu allen Tageszeiten schlanke Anschlüsse unter den Buslinien, sodass auch weitere Verkehrsbeziehungen abgedeckt werden können. Der Umstieg zum regionalen Busverkehr und zum Bahnverkehr erfolgt am ZOB am Bahnhof Coburg. Weitere relevante Verkehrsbeziehungen bestehen über die Schienenstrecken in den Landkreis Sonneberg und in Richtung Lichtenfels, Bamberg und Nürnberg. Teilweise gibt es Landkreisgrenzen überschreitende Buslinien jeweils in Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen Hildburghausen, Sonneberg, Haßberge

und Lichtenfels. In den kreisangehörigen Städten Neustadt bei Coburg und Rödentel gibt es jeweils eigene Stadtbussysteme.

Im Stadtbusverkehr in Coburg werden pro Jahr rund 4,5 Millionen Fahrgäste befördert. Der Schülerverkehr macht etwa 25 % der Nachfrage aus. 28 % entfallen auf den Berufsverkehr. Die restliche Nachfrage machen private Erledigungen und Einkaufsfahrten aus sowie Arztwege. Im regionalen Busverkehr werden ungefähr 1,8 Millionen Fahrgäste gezählt. Die Linien mit Ziel Neustadt b. Coburg dienen ganz überwiegend dem Schülerverkehr (Nachfrageanteil ca. 99 %). Die so genannten Hauptlinien mit Ziel Coburg haben Jedermann-Verkehrsanteile von ca. 20 %. Diese werden für Berufsverkehrszwecke, Einkauf und private Erledigungen durchgeführt. Eine genaue Aufteilung ist hier nicht bekannt.

Im **Landkreis Kulmbach** existieren folgende Verkehrsbeziehungen:

SPNV:

- RE-Verbindungen im Stundentakt auf der Relation Bamberg – Kulmbach – Hof/Bayreuth – Nürnberg sowie
- RB-Verbindungen (agilis) im Stundentakt auf der Relation Coburg – Lichtenfels – Kulmbach – Bayreuth – Marktredwitz/Hof.

Regionalverkehr ÖPNV:

- 1-Std-Takt auf der ÖV-Achse Neudrossenfeld – Bayreuth
- 1-Std-Takt auf der Relation Kulmbach – Untersteinach
- 1-Std-Takt auf der Relation Kulmbach – Thurnau
- 1-Std-Takt auf der Relation Untersteinach – Stadtsteinach
- 2-Std-Takt auf der Relation Neudrossenfeld – Kulmbach

Ab Dezember 2020 werden die Grenzwerte der Leitlinie zum Nahverkehr in allen Ortsteilen erreicht.

Stadtverkehr ÖPNV:

Weitgehender 30-Min-Takt in den zentralen Gebieten Kulmbach, 60-Min-Takt in den nicht zentralen Stadtteilen.

Das Verkehrserzeugungsmodell Dr. Schliephake der potenziellen Nachfrage der Universität Würzburg ist Bestandteil des Nahverkehrsplans 2018 (Anlage 1). Dort finden sich Angaben zum Fahrzweck, differenziert nach Schüler, Beruf, Versorgung und Freizeit für alle Verkehrszellen (Kap. 3 Seite 27-175).

Im **Landkreis Tirschenreuth** bestehen Schienenverkehre und öffentliche Linienbusverkehre. Mit dem Anrufbus-System BAXI konnten große Angebotslücken geschlossen werden.

Im **Landkreis Wunsiedel** lässt sich anhand der Mobilitätsströme eine Zweiteilung des Landkreises in einen nördlichen und einen südlichen Landkreis ausmachen. Zwischen den beiden Landkreisteilen sind deutlich geringere Mobilitätsströme feststellbar, als es innerhalb der jeweiligen Teile der Fall ist. Nur zwischen Selb und Marktredwitz und mit leichten Abstrichen zwischen Selb und Wunsiedel konnten aus einer Haushaltsbefragung größere Mobilitätsbeziehungen auf der Nord-Süd-Achse festgestellt werden. Innerhalb der beiden Teilgebiete existieren deutlich höhere Mobilitätsströme, die sehr stark auf die drei Städte Wunsiedel, Marktredwitz und Selb ausgerichtet sind. Zudem wurde festgestellt, dass zwischen den an der Landkreisgrenze liegenden Gemeinden und Städten und den Nachbarlandkreisen erhöhte Mobilitätsströme bestehen.

3. a) Welche dieser Relationen werden derzeit durch ein Angebot im ÖPNV bedient?  
b) Welche Fahrgastzahlen bestehen auf den genannten vom ÖPNV bedienten Relationen?  
c) Liegen Erkenntnisse über die Fahrtzwecke auf einzelnen Linien vor?  
d) Welche Linien sind oder wären bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen für Fahrtzwecke außerhalb des Schülerverkehrs (Arbeit, Freizeit, Einkauf) nutzbar?

Im **Landkreis Kronach** werden täglich 4.600 Schüler mit Bus und Bahn befördert, weitere Zahlen liegen nicht vor, könnten aber beschafft werden. Seit August 2020 können alle Linien für Fahrtzwecke außerhalb des Schülerverkehrs benutzt werden.

Für den **Landkreis Hof** liegen derzeit noch keine Fahrgastzahlen bzw. Erkenntnisse über den Fahrtzweck vor. Aber alle Linien sind für Fahrtzwecke außerhalb des Schülerverkehrs nutzbar.

In **Stadt** und **Landkreis Coburg** erstrecken sich die Schienenverkehrsrelationen von Lichtenfels über Ebersdorf b. Coburg, Coburg und Neustadt b. Coburg bis Sonneberg in Thüringen. Ergänzt werden diese Relationen durch die Direktverbindung über die Neubautrasse bis Bamberg. Eine zweite Schienenachse besteht zwischen Bad Rodach und Coburg. Im Busverkehr bestehen Relationen von Seßlach über Weitramsdorf nach Coburg, aus dem Itzgrund (Gemeinde Itzgrund, Großheirath und Untersiemau) nach Coburg, im Lautertal und von Weidhausen über Sonnefeld und Ebersdorf nach Coburg.

Der Schulstandort Neustadt bei Coburg hat sein Haupteinzugsgebiet von Weidhausen, Sonnefeld und Ebersdorf im Busverkehr und von Rödental über die Schienenrelation und ergänzenden Busverkehre. Auf diesen Relationen werden im Busverkehr eine morgendliche Hinfahrt und drei tägliche Rückfahrten angeboten. Die Hauptlinien werden überwiegend stündlich über den gesamten Tag bedient und am Wochenende im 2-Stunden-Takt.

Zu den Hauptlinien wird ein Ergänzungsnetz aus Rufbusfahrten angeboten. Die Rufbusse sind mit den Hauptlinien des Busverkehrs und teilweise mit dem Schienenverkehrsangebot verknüpft.

In der Stadt Coburg sind alle Stadtteile mit der Kernstadt werktäglich im 30-Minuten-Takt, am Wochenende im Ein-Stunden-Takt verknüpft. Es besteht ein so genanntes Teil-Rendezvousprinzip, das Anschlüsse an alle Linien sicherstellt. Alle Stadtbuslinien verkehren über den Bahnhof, sodass dort die Verknüpfung zwischen Stadtbus, Regionalbus und Bahnverkehr sichergestellt wird.

Die Stadtbusse Neustadt b. Coburg und Rödental binden jeweils ihre Stadtteile an die Kernorte an. Dabei findet auch eine Innerortserschließung statt.

Für die Stadt liegt eine Auswertung der einzelnen Linienäste aus einer Zählung von 2015 vor. Die Linienäste mit der höchsten Nachfrage finden sich auf den Linien 1, 2, 3, 6 und 7. Die Linien, die eher kleine Ortsteile bedienen wie die 4 und die 5, sind etwas schwächer nachgefragt. Die Nachfrage auf den starken Linien liegt zwischen 1.000 bis knapp 1.500 Fahrgästen pro Werktag. Bei den schwächer nachgefragten Linien(ästen) liegt die Nachfrage bei über 500 Fahrgästen.

Im regionalen Busverkehr kann aktuell die Nachfrage nur über die Tarifeinnahmen abgeschätzt werden. Die Anteile der Jedermannverkäufe schwanken je nach Linie. Auf der Linie 8301 von Seßlach nach Coburg liegt der Jedermann-Anteil bei ca. 35 % der Fahrscheinverkäufe. Auf der Linie 8306 von Weidhausen nach Coburg liegt der Jedermann-Anteil bei ca. 50 % der verkauften Fahrscheine. Dagegen liegt der Anteil bei der Linie aus dem Itzgrund (8319) nur bei rund 20 %.

Genauere Fahrgastzahlen für die Stadtbusse Neustadt und Rödental sind bei den jeweiligen Betreibern bzw. Städten abrufbar.

Grundsätzlich sind alle Buslinien in der Aufgabenträgerschaft von Stadt und Landkreis Coburg öffentliche Linien.

Das Fahrplanangebot in der Stadt Coburg ist ganztägig gleichbleibend und ist damit für alle Fahrtzwecke nutzbar.

Im Landkreis Coburg verkehren die Linien 8301, 8306, 8318 und 8319 regelmäßig und werden durch Rufbusleistungen ergänzt. Die Linien 8307, 8308, 8309, 8310 und 8315 dienen schwerpunktmäßig dem Schülerverkehr und sind zeitlich an den Schulschlusszeiten orientiert. Außerdem findet der Verkehr ausschließlich an Schultagen statt, so dass hier eine Nutzung für andere Fahrtzwecke nur ergänzend möglich ist. Die Linie 8312 (Coburg – Sonneberg) wird ausschließlich im Nachtverkehr angeboten und dient damit Freizeitzwecken.

Im Stadtbusverkehr beträgt der Anteil des Schülerverkehrs ca. 25 % und der Berufsverkehr bei ca. 28 %. Der Rest entfällt auf Freizeit- und Versorgungsfahrten jeweils über alle Linien.

Im Landkreis beträgt der Schülerverkehrsanteil auf den Linien 8307, 8308, 8309 und 8310 und überwiegend auch bei der 8315 99 %. Die weiteren Buslinien weisen unterschiedliche Schülerverkehrsanteile auf. Die Linie 8319 ist noch relativ stark durch Schüler dominiert, während die 8306 die Linie mit den höchsten Anteilen im Jedermannverkehr ist. Eine Differenzierung zwischen Berufs- und Versorgungsverkehr ist nicht möglich, bei den Fahrscheinkäufen überwiegen aber Einzelfahrscheine, so dass von einem höheren Anteil an Versorgungsverkehr ausgegangen werden kann.

Grundsätzlich sind alle Buslinien in der Aufgabenträgerschaft von Stadt und Landkreis Coburg öffentliche Linien.

Das Fahrplanangebot in der Stadt Coburg ist ganztägig gleichbleibend und ist damit für alle Fahrtzwecke nutzbar.

Im Landkreis Coburg verkehren die Linien 8301, 8306, 8318 und 8319 regelmäßig und werden durch Rufbusleistungen ergänzt. Die Linien 8307, 8308, 8309, 8310 und 8315 dienen schwerpunktmäßig dem Schülerverkehr und sind zeitlich an den Schulschlusszeiten orientiert. Außerdem findet der Verkehr ausschließlich an Schultagen statt, so dass hier eine Nutzung für andere Fahrtzwecke nur ergänzend möglich ist. Die Linie 8312 (Coburg-Sonneberg) wird ausschließlich im Nachtverkehr angeboten und dient damit Freizeitzwecken.

Im **Landkreis Kulmbach** werden neben der SPNV-Strecke Bayreuth/Hof – Kulmbach – Lichtenfels alle Gemeinden durch ein öffentliches Linienangebot bedient, ab 12/2020 werden dann auch der Grenzwert der bayrischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung erreicht. Erkenntnisse zu den Fahrtzwecken liegen nur für die ÖPNV-Achsen, nicht aber für einzelne Buslinien vor. Alle Linien sind auch außerhalb des Schülerverkehrs nutzbar, mit Ausnahme der Bürgerbusse in Kasendorf und Himmelkron.

Im **Landkreis Tirschenreuth** können alle Linien des ÖPNV für alle Fahrtzwecke benutzt werden. Jeder Ortsteil, jede Einöde und natürlich auch alle Gemeinden sind an den ÖPNV angebunden. Zahlen für Fahrtzwecke bzw. Fahrgastzahlen liegen aber nicht vor, nur für das Anrufbus-System BAXI liegen Zahlen vor.

Im **Landkreis Wunsiedel** können alle Linien für den Allgemeinen ÖPNV benutzt werden. Der Hauptfahrzweck ist der Schülerverkehr, prinzipiell sind aber alle Linien auch für andere Zwecke nutzbar.

4. Sind die bestehenden ÖPNV-Linien aufeinander und auf den SPNV abgestimmt?

Im **Landkreis Kronach** wurden im Rahmen des neuen Nahverkehrskonzeptes sowohl der ÖPNV Verkehr als auch der SPNV aufeinander abgestimmt.

Im **Landkreis Hof** sind aktuell die Linien nur teilweise auf den SPNV abgestimmt. Mängel bestehen vor Allem in der Kommunikation der Verkehrsunternehmen untereinander, dies muss in Zukunft verbessert werden.

In der **Stadt Hof** sind die Stadtbuslinien untereinander abgestimmt. Bei der Planung der Schulbuslinien und der Spätverkehre werden An- und Abfahrten der Züge am Hauptbahnhof berücksichtigt.

Im **Landkreis** und in der **Stadt Coburg** verkehren die Stadtbuslinien in einem so genannten Rendezvous-Prinzip und sind untereinander abgestimmt. Die Linien verkehren regelmäßig über den Bahnhof und sind dort mit dem regionalen Busverkehr und den Bahnverbindungen verknüpft. Zeitlich optimale Anschlüsse können nicht in jeder Relation sichergestellt werden. Die Regionalbuslinien orientieren sich im Wesentlichen an den Schulverkehrszeiten und, soweit möglich, an den Bahnzeiten aus und in Richtung Nürnberg. Die nachgelagerten Rufbusleistungen sind mit den jeweiligen Hauptlinien bzw. Bahnfahrplänen verknüpft. Die Linie 8306 ist aus Richtung Weidhausen und Sonnefeld auch in Ebersdorf mit dem Bahnverkehr in Richtung Lichtenfels abgestimmt und die Linie 8319 erreicht in Creidlitz Anschlüsse in diese Richtung.

Im **Landkreis Kulmbach** werden mit der Umsetzung des neuen Nahverkehrsplans im Dezember 2020 alle Buslinien mit dem SPNV verknüpft sein.

Im **Landkreis Tirschenreuth** sind alle Linienverkehre optimal auf den SPNV abgestimmt, die BAXI-Verkehre auf den öffentlichen Linienverkehr und den SPNV.

Im **Landkreis Wunsiedel** ist der Busverkehr soweit wie möglich auf den SPNV abgestimmt.

5. Wie ist der ÖPNV im Untersuchungsgebiet derzeit organisiert, eigenwirtschaftlich oder über Verkehrsverträge? Welche Unternehmerstruktur (Genehmigungsinhaber, Subunternehmer) liegt vor? Wer trägt bei den Verkehrsverträgen das wirtschaftliche Risiko? Welche (weiteren) jährlichen Lasten tragen die Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV?

Im **Landkreis Kronach** wurden zum 1. August 2020 mit allen Verkehrsunternehmen Verkehrsverträge abgeschlossen, aus welchen der Landkreis Kronach das wirtschaftliche Risiko trägt.

In der **Stadt Coburg** ist die SÜC Bus und Aquaria GmbH im Rahmen einer Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 mit der Durchführung des Verkehrs beauftragt. Die Finanzierung des Verkehrs erfolgt im Rahmen des SÜC-Konzerns über Querverbundfinanzierung. Die Stadt Coburg hat neben den reinen Verkehrsangeboten ein Programm zum barrierefreien Umbau von Haltestellen des ÖPNV. Dafür werden abzüglich der Fördermittel rund 200.000 Euro pro Jahr investiert. Außerdem wird der SÜC Bus und Aquaria GmbH im Rahmen der ÖPNV-Zuweisungen eine Kooperationsförderung gewährt.

Im **Landkreis Coburg** besteht nach der Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens ein Vertrag zwischen dem Landkreis Coburg und der OVF GmbH. Das wirtschaftliche Risiko trägt der Landkreis. Der Landkreis Coburg und vier Landkreiskommunen haben mit der Stadt Coburg einen Vertrag über die Bedienung dieser Kommunen durch den Stadtbus Coburg (Nachbarortslinienverkehr). Neben den allgemeinen Linienverkehren (teilweise mit Rufbusangebot) bieten sowohl die Stadt als auch der Landkreis Nacht-Anruf-Sammel-Taxi-

Verkehre. Diese werden über gesonderte Verträge abgerechnet.

Im **Landkreis Hof** ist der ÖPNV eigenwirtschaftlich organisiert, der Landkreis bestellt nur einzelne Fahrten hinzu. Lediglich die Bedarfsverkehre und die Fahrradbusse des Freizeitverkehrs sind gemeinwirtschaftlich organisiert, das finanzielle Risiko trägt hier der Landkreis.

In der **Stadt Hof** wurden die Stadtbuslinien 2017 für 10 Jahre direkt vergeben.

Im **Landkreis Kulmbach** sind fast alle Linien durch Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 4 VO (EG) Nr.1370/2007 gemeinwirtschaftlich organisiert. Lediglich 6 Linien verkehren ohne Zuschuss des Landkreises: OVF-Linien 7445, 8366, 8352 und 8434, Linie 17 KU (Pechgraben – Kulmbach, Fa. Pomper-Reisen) sowie der Bürgerbus Kasendorf (finanziert durch die Gemeinde Kasendorf). Die Variobusfahrten der OVF GmbH verkehren nach einem Dienstleistungsauftrag.

Die öffentlichen Linienverkehre im **Landkreis Tirschenreuth** sind eigenwirtschaftliche Verkehre, das Anrufbus-System BAXI wird vom Landkreis Tirschenreuth bezuschusst.

Der ÖPNV im **Landkreis Wunsiedel** ist eigenwirtschaftlich organisiert. Auf verschiedene Fahrkartenangebote leistet der Landkreis steuerbare und nicht steuerbare Zuschüsse, z. B. auf das Öko-Netz-Ticket oder verschiedene Sechserkarten. Zudem leisten auch die Städte Selb und Marktredwitz Zuschüsse für die Erbringung ihrer Stadtverkehre.

6. Inwieweit ist eine Überlappung mit benachbarten Verbundtarifen verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll?

Die hier betrachteten Landkreise und kreisfreien Städte grenzen an keinen anderen Verkehrsverbund als (in Teilen) an den VGN.

7. Soweit ein Verbundbeitritt angestrebt wird: Stellt sich die Gründung eines eigenen Verbundes, ggf. mit einem nicht zum Untersuchungsgebiet gehörenden Gebiet, verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoller dar?

Alle Erweiterungskommunen und der thüringische Landkreis Sonneberg sind Mitglieder der Europäischen Metropolregion Nürnberg (EMN). Eines der Ziele bzw. Projekte der EMN lautet: „Die täglichen Pendlerbeziehungen und die Erreichbarkeit im ÖPNV sind ein deutliches Kriterium einer verkehrlichen, wirtschaftlichen und strukturellen Zusammengehörigkeit. Der gemeinsame Tarif- und Verkehrsverbund ist in Stadt und Land gleichermaßen für die Bürger der wohl täglich erfahrbarste Vorteil der Metropolregion.“ Somit ist auch das Ziel der EMN fest umrissen: „Deckungsgleichheit mit dem Gebiet der Europäischen Metropolregion Nürnberg zu erreichen.“

Weiterhin sind sich die Verbundpartner im VGN einig, dass der VGN maßgeblich zur Gestaltung und Festigung der Metropolregion beiträgt und deshalb jedem Mitglied der Metropolregion die Möglichkeit geboten werden sollte, dem VGN beizutreten, sofern die finanziellen Folgen geregelt sind (regionalpolitischer Auftrag).

Zwischen dem heutigen VGN-Tarifgebiet und den Erweiterungskommunen pendeln täglich rund 35.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, dazu kommen noch ca. 17.500 erwerbstätige Pendler innerhalb der Erweiterungskommunen (ohne die Pendler zwischen den Städten und Landkreisen Hof bzw. Coburg. Diese wurden nicht berücksichtigt, da es hier bereits funktionierende Absprachen und ÖPNV-Lösungen gibt.).

Bei der verbundweiten Fahrgasterhebung der VGN GmbH im Jahr 2017 wurden an einem Normalwerktag 4.410 Fahrgäste gezählt, welche ihren Start oder Fahrtziel im Erweiter-

ungsgebiet hatten. Dazu gehören auch Kunden welche zwischen den VGN-Landkreisen Bamberg, Lichtenfels und Bayreuth pendeln. Dies wäre mit VGN-Tarif aktuell nur über Nürnberg möglich, die kürzere Verbindung über Kulmbach kann nur mit DB-Tickets erfolgen.

Es bestehen somit zahlreiche Pendlerverflechtungen, sowohl innerhalb des Erweiterungsgebiets als auch zwischen dem Erweiterungsgebiet und dem VGN-Verbundraum. Lässt man einmal die Verkehre zwischen den kreisfreien Städten Coburg und Hof in die umgebenden Landkreise außer Acht – hier gibt es bereits einen gut ausgebauten ÖPNV – fällt auf, dass die Verflechtungen in das heutige VGN-Tarifgebiet stärker ausgeprägt sind als im Erweiterungsgebiet selbst.

Die in Oberfranken zahlreich vorhandenen Tarifkooperationen schließen in aller Regel den SPNV nicht mit ein. Das hat seinen Grund insbesondere darin, dass die weit laufenden Regionalbahn- und Regionalexpressverkehre durch eine Vielzahl unterschiedlicher Tarifgebiete laufen würden, mit differierenden Regelungen zur Zusammenarbeit, Fahrplanauskunft, Einnahmeverteilung und einem für die Kunden unattraktiven Flickenteppich in den Bereichen Fahrscheinsortiment und Fahrscheinkauf. Die Bahnen sehen hier keinen nennenswerten Nutzen, der die zusätzlichen Aufwendungen für den Vertrieb und den unvermeidbaren weiteren Abstimmungs- und Koordinationsbedarf rechtfertigen würde.

Den durchaus lange Jahre versuchten Bemühungen, in Oberfranken einen eigenen Verkehrsverbund zu gründen, war aus all den hier genannten Gründen kein Erfolg beschieden. Es sind keine Gründe zu erkennen, welche die Gründung eines eigenen Verkehrsverbundes verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoller erweisen lassen.

## II. Ex-ante-Beurteilung der Auswirkungen der Verbundintegration

1. Welche quantifizierbaren Auswirkungen auf Fahrgastzahlen und insgesamt auf die Verkehrsnachfrage sind durch eine Verbundintegration des Untersuchungsgebietes zu erwarten und von welchen Faktoren hängt dies ab?

Die Erfahrungen aus den in der Vergangenheit durchgeführten Verbundraumerweiterungen haben gezeigt, dass

- mit Einführung des VGN-Gemeinschaftstarifs der Freizeit- und Tourismusverkehr deutlich zunimmt,
- die Anzahl der Umsteiger von der Bahn auf die Stadtverkehre sprunghaft ansteigt, sofern die an- und abfahrenden Züge gut angebunden sind,
- die Anzahl der Pkw-Pendler nahezu konstant bleibt,
- durch Einführung des 365 Euro-Tickets Auszubildende und selbstzahlende Schüler für den ÖPNV gewonnen werden können und
- Kostenträger Schüler durch die verbundweite Gültigkeit des 365 Euro-Tickets mehr Freizeitfahrten unternehmen.

2. Welche Orte wären von einer solchen Verbundintegration besonders betroffen?

Die Integration der öffentlichen Verkehre aus den Landkreisen Kulmbach, Kronach, Coburg, Hof, Wunsiedel und Tirschenreuth sowie der Städte Coburg und Hof in den VGN wirkt sich auf alle Orte im Beitrittsgebiet und viele Orte im bestehenden VGN-Gebiet aus, Bamberg und Bayreuth seien hier nur beispielhaft genannt. Insbesondere (positiv) betroffen sind die größeren Städte mit Bahnhalt und den angebundenen Stadtverkehren sowie die Regionalbusverkehre in die Mittel- und Oberzentren. Eine positive Entwicklung werden auch alle touristischen Ziele im dann vergrößerten VGN-Tarifgebiet aufweisen.

3. Welche Tarifstruktur und welches Tarifniveau kann für die Verbundintegration im Hinblick auf die verkehrlichen Begebenheiten im Untersuchungsgebiet sinnvoll sein, wenn der Nutzen für die Bürger maximiert und die Verluste und Kosten im Verbund minimiert werden sollen?

Tarifstruktur und Tarifniveau sind durch die politische Entscheidung dem VGN beizutreten vorgegeben.

4. Welche Auswirkungen auf die Tarifergiebigkeit im SPNV und im allgemeinen ÖPNV sind durch eine solche Verbundintegration zu erwarten?

Die Eintarifierung der Haltestellen im Erweiterungsraum wurde so vorgenommen, dass die bestehenden Tarife durch den zukünftigen VGN-Tarif in etwa abgebildet werden. Damit bleibt die Tarifergiebigkeit zunächst einmal weitgehend erhalten. Tarifharmonisierungsverluste durch die Endpreisstufe im VGN, der Wegfall des zweiten Fahrscheines für Umsteiger und die Einführung des 365 Euro-Tickets VGN führen in Summe jedoch zu Fahrgeldrückgängen und damit zu Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen. Die Beträge können dem Endbericht entnommen werden.

5. Wie wird die Wahrung der Interessen des Freistaats bei der Anpassung und Weiterentwicklung des Verbundtarifs sichergestellt?

Die Weiterentwicklung des Verbundtarifs erfolgt im VGN auf drei Ebenen. Zunächst entwerfen Verbundgesellschaft und Verkehrsunternehmen erste Preisblätter und stimmen diese auf Arbeitskreisebene ab. Ziel ist es, einen Beschlussvorschlag für die Gesellschafterversammlung der VGN GmbH zu erarbeiten. Vertreter der BEG sind beratend

eingebunden. Liegt ein Beschlussvorschlag vor, stimmt die Gesellschafterversammlung über diesen Vorschlag ab. Beschlüsse zum Verbundtarif müssen einstimmig gefasst werden, Stimmhaltungen sind aber möglich. Das StMB ist beratendes Mitglied der Gesellschafterversammlung der VGN GmbH. Der Beschluss der Gesellschafterversammlung bedarf nun noch zwingend der einstimmigen Zustimmung des Grundvertrags-Ausschusses im VGN (= Letztentscheidungsrecht). Der Freistaat Bayern ist Mitglied des Grundvertrags und stimmberechtigt. Das Stimmrecht wird durch die Regierungspräsidentin von Mittelfranken wahrgenommen.

6. Wie wird der Vertrieb im Verbund organisiert? Ergibt sich im Rahmen der Verbundintegration eine Anschlussfähigkeit an elektronische Fahrscheinsysteme?

Verantwortlich für den Vertrieb im VGN sind die Verkehrsunternehmen, die Verbundgesellschaft vertritt und verkauft keine Fahrscheine. Derzeit sind Einzelfahrkarten (zum rabattierten Mehrfahrtenkartenpreis), TagesTickets, FerienTickets, Anschlussfahrausweise für Zeitkarteninhaber, die persönliche Monatskarte Solo 31, Monats- und Wochenwertmarken des Ausbildungsverkehrs, das 365 Euro-Ticket für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler sowie das Semesterticket (Basis- und Zusatzticket) für Studierende an den Hochschulen in Nürnberg, Fürth und Erlangen als Handy-Ticket bzw. über den VGN Online-shop erwerbbar. 2018 wurde eine Chipkarte nach VDV-Kernapplikation als Trägermedium für (personalisierte) Jahresabos eingeführt (entspricht KA-Ausbaustufe 2a). Der Vertrieb bzw. die Ausgabe von e-Tickets steht den Unternehmen frei und ist nicht verpflichtend. Derzeit wird die Chipkarte durch die Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, die infra fürth verkehr gmbh sowie die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH ausgegeben. Dagegen müssen diese elektronischen Fahrberechtigungen verbundweit von allen Verkehrsunternehmen kontrolliert werden können. Hierzu ist entsprechende Technik vorzuhalten, die technischen Anforderungen für die Kontrollgeräte können bei der VGN GmbH angefragt bzw. eine VGN-Kontroll-App für Android-Smartphones gekauft werden. Durch die Verwendung standardisierter Datenformate ist eine Anschlussfähigkeit der Verkehrsunternehmen im Beitrittsgebiet an die im VGN eingesetzten Systeme gegeben.

7. Wie wären bestehende Nahverkehrspläne und Verkehre anzupassen, um einen im Verbund verkehrlich und wirtschaftlich maximierten Nutzen für die betroffenen Bürger zu erreichen? Bis wann wäre das unter Berücksichtigung bestehender Liniengenehmigungen möglich?

Die derzeit bestehenden Verkehre orientieren sich an der Nachfrage und können zunächst so bestehen bleiben. Für die Nahverkehrspläne ist jedoch zwingend eine Teilfortschreibung notwendig. Es ist eine Formulierung aufzunehmen, dass ab dem 01.01.2024 der VGN-Gemeinschaftstarif im gesamten Verantwortungsbereich zur Anwendung kommt. Mit Blick auf die ÖPNV-Strategie 2030 des Freistaats Bayern müssen im gesamten VGN-Gebiet die Verkehre – dort wo noch nicht geschehen – von einer Nachfrageorientierung auf die in der Strategie vorgegebenen Angebotsstandards ausgeweitet werden. Die Verbundpartner im VGN haben dazu in den letzten eineinhalb Jahren eine eigene VGN-Strategie erarbeitet, die die verkehrlichen Ziele des Freistaats auf die eigene Region herunterbricht. Die dort erarbeiteten Maßnahmen sind auch auf das Beitrittsgebiet übertragbar. Wesentliche Voraussetzung aller Strategien zum Ausbau der Angebote und zur Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Verkehre ist ein deutlich höherer finanzieller Mitteleinsatz, sowohl durch den Freistaat Bayern als auch durch die kommunalen Aufgabenträger.

8. Welche Einmalkosten sind durch eine solche Verbundintegration zu erwarten? Von welchen Faktoren ist dies abhängig?

Höhe und Art der Einmalkosten können dem Endbericht entnommen werden.

9. Welche Dauerkosten sind durch eine solche Verbundintegration zu erwarten? Wie setzen sich diese zusammen? Von welchen Faktoren ist dies abhängig? Welche Möglichkeiten bestehen, diese Kosten mittelfristig zu verringern?

Höhe und Art der Dauerkosten können dem Endbericht entnommen werden.

10. Wie kann der Verbund organisiert werden (Aufgabenträger-, Mischverbund etc.)?

Die Frage ist nicht einschlägig, weil keine Neugründung erfolgt.

11. In welchem Zeitraum und mit welchen Schritten kann die Verbundintegration erfolgen?

Die Integration der öffentlichen Verkehre in den beitriffsinteressierten Städten und Landkreisen in den VGN erfolgt gesamthaft zum 01.01.2024.

12. (Individuelle Fragenstellungen der Auftraggeber nach Bedarf)