

Verkehrswende Pegnitz (Prolog)

Klimawandel, Energiekrise und Verkehrswandel -> all das sind Herausforderungen denen wir uns auch hier in Pegnitz stellen müssen. So ist auch der von der SPD-Fraktion ins Leben gerufene Verkehrsausschuss der Stadt Pegnitz gefragt. Einige Verkehrsinfragstrukturmaßnahmen sind bereits zur Verbesserung erfolgreich umgesetzt worden, oder sind in Planung bzw. in Bau. Doch die Verkehrswende in unserer Stadt und den Ortsteilen muss weiter vorangetrieben werden. Es gilt den ÖPNV sowie den Radverkehr zu fördern und für attraktive und gefahrlose Wege für Fußgänger zu sorgen. Jedem Einwohner muss die Möglichkeit geschaffen werden, auch ohne PKW von z.B. Leups nach Pegnitz zu gelangen. Das gilt besonders für Menschen mit Einschränkungen, für junge Familien sowie für die ältere Generation. All das geht nur geschlossen über Parteigrenzen hinweg. Pegnitz ist eine attraktive Stadt, jedoch nutzen wir unser Potenzial noch zu wenig. Entscheidungen müssen transparent, dem Willen der Öffentlichkeit entsprechend getroffen werden, um Unverständnis und Unmut auszuschließen. Der AK "Verkehr und Infrastruktur" der SPD Pegnitz möchte dazu seinen Beitrag leisten in dem er hiermit den verantwortlichen Stellen eine Liste zur weiteren Verbesserung der Infrastruktur in Pegnitz vorlegt.
gez. Karl Lothes, Roland Berner, Tobias Börner, Harald Zahel, Klaus Otto

Thematik Fußgänger- und Fahrradverkehr



1a. "Fußweg entl. der B2 zw. Badstraße u. Erlenweg".

Viele Radfahrer nutzen den schmalen Gehweg entlang der B2 zwischen Badstraße und Erlenweg, weil sie vielleicht denken, da geht's weiter. Doch an der Einmündung des Erlenwegs auf die B2 endet man im Nirvana. Für eine bessere Anbindung des Radverkehrs an die Innenstadt schlägt der AK vor: Sperren des Gehweges durch das VZ 239 (Bild links).

Der Radverkehr, aus Richtung Buchau sollte mit einer entsprechenden Beschilderung durch den Erlenweg geleitet werden, um somit auf die Untere Raumersgasse, in die Innenstadt bzw. weiter in Richtung Süden zu gelangen.

1b. "Hecke od. Blendschutz entlang des Rad- und Fußweges zw. Rob.-Koch-Str. u. Lidlausfahrt".

Der AK empfiehlt im besagten Bereich eine Heckenbepflanzung oder einen Blendschutz zwischen Fahrbahn und Radweg (ca. 1 mtr. in der Höhe würde schon reichen). Begründung: Extreme Blendefahr von entgegenkommenden Autos bei Dämmerung und Dunkelheit. Da der Radweg in besagtem Bereich niedriger zur Straße liegt, befindet sich die Beleuchtung von Autos auf Blickhöhe der Radfahrer.



1c. "Thematik beim Fränkischen Hof".

Leider ist wieder vermehrt zu beobachten, das der Fuß- und Radweg beim Fränkischen Hof als Durchfahrt für Autos genutzt wird. Der AK schlägt hier vor, einen entfernbar Poller in der

Mitte des Weges zwischen den beiden Warnbänken zu plazieren, so das Rettungsfahrzeuge und Winterdienst trotzdem dort durchkommen.

1d. "Weitere Mitfahrbänke im äußeren Stadtbereich".

Mitfahrbänke haben sich bewährt. Der AK schlägt das Aufstellen weiterer Bänke z.B. im Rahmen der Neugestaltung beim ehem. PEP-Gelände, also in der Badstraße, sowie in Richtung Hainbronn etc. vor.

1e. "Radweg entlang der B85 von Abzweig zur Weinstraße bis zur Straße Waldanger".



Der AK begrüßt ausdrücklich, dass zwischen der Einfahrt Horlach zur B85 bis zum Abzweig Weinstraße entlang der Bundesstraße ein Radweg zur besseren Anbindung nach Bronn in Bau ist. Eine Erweiterung des Rad- und Fußweges, zur besseren Anbindung nach Pegnitz, im weiteren Verlauf entlang der B85/B2 bis zur Einmündung Waldanger wäre ebenso sinnvoll. Wir bitten die verantwortlichen Stellen dieses Thema mit aufzugreifen und weiter ernsthaft zu

verfolgen. Alternativ gäbe es zum Thema den Vorschlag einer Fahrbahnmarkierung (eventuell gestrichelt) zumindest einseitig in Richtung Neudorf Ost wie im Bild links (Fotomontage). Somit käme zumindest der Radverkehr in Richtung Süden von der Bundesstraße B2 weg.



1f. "Freigabe des Wiesweiherweges für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung".

Diese Bild (links) aus dem Jahre 2006 zeigt, dass es Radfahrern damals scheinbar ermöglicht wurde, den Wiesweiherweg entgegen der Fahrtrichtung zu nutzen, und das jahrelang. Sind aus der Zeit dort Unfälle mit Radfahrern bekannt? Der AK fordert hier eine Wiederfreigabe des Wiesweiherweges bis zur B2 (Ampel), nicht zuletzt auch wegen den guten

Erfahrungen bei der Unteren Raumersgasse.

1g. "Freigabe des Röschmühlweges bei der Sparkasse für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung".



An dieser Stelle (Bild links, Fotomontage) bei der Sparkasse wäre eine bessere Anbindung für Radfahrer an die Innenstadt sehr wünschenswert. Vorschlag: 1. Kontaktaufnahme mit der Sparkasse zwecks einer freundlichen und gefahrenfreien Gestaltung des Verkehrsraumes vor allem für Fußgänger und Radfahrer.

2. Einrichtung einer Ladestation für E-Bikes bei den Sparkassenparkplätzen vor dem Haus.

Thematik Autoverkehr (fließend und ruhend)

2a. "Einbiegehilfe in der Galgengasse bei der Hs-Nr. 7".



Der AK ist der Ansicht, dass diese Einbiegehilfe (Bild) eine Verkehrsbehinderung darstellt und diese sofort wieder entfernt werden sollte. Begründung: Das Schild wurde schon mehrmals angefahren. Es wird als Parkbucht genutzt (siehe Bild), und der Fußweg entlang der Galgengasse eignet sich (u.E.) nicht zur Nutzung als Radweg, Stichwort Fußgänger, Eltern mit Kinderwagen, Mülltonnen, Wertstofftonnen etc.



Desweiteren fahren nach Beobachtungen, die meisten Radfahrer sowieso weiterhin auf der Straße. Der AK schlägt vor: Das Anbringen des VZ 138 (Bild oben rechts) direkt beim WIV-Kreisel, sodass die Autofahrer darauf hingewiesen werden, Vorsicht Radfahrer.

2b. "Verbot der Einfahrt B2 zum Lidlparkplatz".

Durch ein Verbot der Einfahrt zum Lidlparkplatz an der B2 (durchgezogene weiße Linie) würde eine weitere, große Gefahrenstelle für Fußgänger und Radfahrer in Pegnitz beseitigt. Der Verkehrsfluss würde sich verbessern, da es dort keine Linksabbieger mehr gibt. Die Einfahrt zum Lidlparkplatz sollte nur noch über die Robert-Koch-Straße ermöglicht werden.

2c. "Weitere Rotmarkierungen an den Einfahrten zur B2 (Veldensteiner Str., Ganghoferstr., Sauerbruchstraße, Robert-Koch-Str. und beim WIV-Kreisverkehr zur Galgengasse".



Entlang einer Hauptstraße hätte der Radverkehr laut StrVO generell ein Vorfahrtsrecht. Schrittweise weitere Rotmarkierungen des Radweges bei den besagten Einfahrten würden der Verkehrsberuhigung des Durchgangsverkehrs dienen und somit auch der weiteren Förderung des Radverkehrs. Zudem wird, wie bei zahlreichen Beispielen zu beobachten ist, seitens der Autofahrer beim Einbiegen zur B2 auf

das Vorfahrtsrecht verzichtet (Selbsttest).

2d. "Parksituation beim ehem. Pressehaus Hauptstraße".

Dort befürwortet der AK mehr Kontrollen durch die Parküberwachung im Bereich des Gehweges gegenüber der Schülerhilfe (ehem. Pressehaus) oder/und eine schraffierte

Gehwegmarkierung (siehe Bildanimation) um dort, an den engen Stellen, das Parken zu unterbinden. Den Rettungsfahrzeugen entsteht somit im Notfall mehr Platz zur Durchfahrt.



In Fahrtrichtung: Rechte Seite



Linke Straßenseite



Rechte Straßenseite

2e. "Einbahnstraßenregelung bei den Straßen Schmiedpoint und Heinrich-Bauer-Straße".

Eine Einbahnstraßenregelung mit diesen beiden Straßen würde das Bürgersteigparken auf der Straße Schmiedpoint überflüssig machen und die Situation für Fußgänger dort verbessern. Der AK schlägt folgende Lösung vor: Schmiedpoint als Einbahnstraße in Fahrtrichtung zum Krankenhaus frei, Heinrich-Bauer-Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung zur B2 frei.

2f. "Einbiegehilfe beim Diska Pegnitz".

Anfrage an den Stadtrat: Wie ist in diesem Fall, "Einbiegehilfe beim Diska Pegnitz in Fahrtrichtung Innenstadt" Stand der Dinge?

2g. "Parksituation beim Neuen Friedhof".

Am Neuen Friedhof sind vermehrt Dauerparker auf dem Parkplatz vor dem Friedhof zu beobachten. Daher schlägt der AK folgendes vor: Parkzeitbegrenzung mittels entsprechender Beschilderung auf max. 2 Std.

2h. "Beleuchtungssituation im Bereich Mühlweg/Milchhofstraße"

Wie von Anwohnern geschildert wird, lässt die Nachtbeleuchtung in der Milchhofstraße zu wünschen übrig. Es fehlen zwei Lampen. Die Querstraßen hingegen haben eine versetzte Beleuchtung. Zum Vergleich ist der Mühlweg gut ausgeleuchtet.

Abschließend zum Thema 30er Zonen:

"Braucht es weitere 30er Zonen in Pegnitz und den Ortsteilen?"

Der AK befürwortet generell 30er Zonen in Wohngebieten. Zahlreiche vergleichbare Kommunen sind dem Beispiel schon gefolgt. Eine zukunftsweisende Verkehrspolitik sollte die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer beinhalten. In diesem Sinne sind auch diese hier aufgeführten Verbesserungsvorschläge zu verstehen.

Umgestaltung des Bahnhofs in Pegnitz

3a. Bei der Umgestaltung des Bahnhofs und der Verlegung der Amag-Hilpert-Straße fordert der AK das während des Umbaus ausreichend P+R Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.

3b. Der AK fordert weiter, das auf der gesamten Amag-Hilpert-Straße und der Bahnhofstraße beidseitig eine gestrichelte Fahrbahnmarkierung angebracht wird, die als Schutzstreifen dem Radverkehr dient.

3c. Bei der Einrichtung von Parklätzen (Parkhaus) ist zu berücksichtigen, dass Stellplätze für Behinderte, sowie Ladestationen für E-Fahrzeuge, Carsharingplätze, Stellplätze für Motorräder und vor allem ausreichende Plätze für Fahrräder (Stichwort auch abschließbare Fahrradboxen) zur Verfügung gestellt werden. Eine E-Bike Ladestation wäre ebenfalls sehr sinnvoll.

3d. Ein gesicherter Fußgängerüberweg im Bereich des Bahnhof muss mit eingeplant werden.

3e. Im Bahnhofsbereich sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.

3f. Ein im Winter beheizter Aufenthaltsraum für Fahrgäste im ehemaligen Empfangsgebäude würde den Bahnhofsbereich sehr aufwerten.

ÖPNV/Pegomobil (Ausarbeitung Klaus Otto)

Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale mit Anbindung der Stadt Bayreuth inklusive 2. Gleis für Pegnitz in Kurzfassung:

- dringender Nachhol- und Anpassungsbedarf bei der Schieneninfrastruktur zwischen Nürnberg und Schirnding / Hof sowie zwischen Schnabelwaid und Bayreuth.

- Einsatz moderner elektrischer Züge in Neigetechnik im integralen Taktfahrplan mit optimalen Umsteigebeziehungen in allen Richtungen ohne lange Wartezeiten und kürzere Reisezeiten für alle Reisenden.

- Erweiterung der Nürnberger S-Bahn nach Neuhaus mit Verlängerung nach Pegnitz.

- Reaktivierung der Haltepunkte Ranna, Michelfeld und neu Pegnitz Süd (Schule) nach ähnlichem Muster der S4 zwischen Ansbach und Dombühl (Überlegung S-Bahn Pegnitz – Bayreuth / RE-Züge fahren bis Bayreuth durch). Die S-Bahn stellt einen wichtigen Baustein beim Ausbau des SPNV in der Europäischen Metropolregion Nürnberg dar.

- wirtschaftliche Stärkung des Einzugsbereichs Dresden, Zwickau, Plauen, Hof, Bayreuth, Pegnitz, Nürnberg und auf tschechischer Seite Cheb, Karlsbad, Prag durch Einsatz langlaufender Fernzüge. Infrastrukturpolitik ist Regional- und Europapolitik mit Entwicklungschancen für das Zusammenwachsen von Europa von Nordbayern, Böhmen und Sachsen in diesen Grenzregionen. Die Tschechische Republik hat diesbezüglich ihre Hausaufgaben schon gemacht.

- Beseitigung des Nadelöhrs zwischen Schnabelwaid und Bayreuth (eingleisiger Betrieb) inklusive Elektrifizierung des 18 km langen Astes, um bei Betriebsstörungen flexibler Handeln zu können, Verspätungen in Nordostbayern zu reduzieren und die Fahrzeit von und nach Bayreuth zu verkürzen.

- Mit der Elektrifizierung der FSM wird die schmutzigste Bahnstrecke Deutschlands (!) in eine ökologisch und klimatisch saubere Co2-neutrale Eisenbahnlinie umgewandelt. Kurzfristige Lösungsansätze im Zugverkehr aufgrund steigender Nachfrage:

- Zusätzliches Zugangebot Abends von Bayreuth nach Nürnberg (Pegnitz gegen 23:45 Uhr).

- Erweiterung des Zugangebots an Werktagen auch auf den Sa, So und Feiertagsverkehr (Takterhöhung im Allgemeinen 30 Min).

- Zusätzliches Zugangebot Abends von Nürnberg – Bayreuth (Pegnitz gegen 20:45, 0:30 Uhr). Lückenschluss 90 Min.

Busverkehr im ÖPNV (AST = Anruf-Sammel-Taxi, FSM= Franken-Sachsen Magistrale)

- der Wiesenttal-Express sollte an Wochenenden und täglich in den Ferienzeiten von Karfreitag bis 5.Nov (Ende Herbstferien) stündlich verkehren, um den Ausflugsverkehr in die Fränkische Schweiz zu unterstützen. Seit dem Pegnitz Mitglied im VGN ist, wurde der Wiesenttal-Express ausgedünnt statt weiter ausgebaut.

- Ausbau der AST-Linien bis tief in die Fränkische Schweiz an Ferientagen, Wochenenden und Feiertagen, um den Ausflugsverkehr deutlich zu verbessern. Der bisherige Ausflugsverkehr ist bisher stark von Nürnberg aus ausgerichtet. Wandern in der Fränkischen- und Hersbrucker Schweiz ist nur vereinzelt im öffentlichen Nahverkehr im zumutbarem zeitlichen Aufwand erreichbar. Wir fordern deshalb ein flächendeckendes Konzept für den Ausflugsverkehr. Beispiel Fränkischer Gebirgsweg in Tagesetappen: weitgehend nur mit dem Auto möglich oder kostenintensiv mit Taxis, falls man denn eins bekommt.

Pegomobil Mo-Fr.

- Neue Fahrt ab Stein 4:57, Bahnhof Pegnitz an 5:25 Uhr über Krankenhaus (Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt ab 5:29 Uhr). Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr- Std 7 3 Min früher ab Stein über Krankenhaus, danach planmäßig

- Neue Fahrt ab Stein 12:00 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 12:25 Uhr.
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 12:45 Uhr)

(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 12:42 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr

- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 18:35 Uhr, Stein an 18:53 Uhr
(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 18:15 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 18:18 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr

- Neue Fahrt ab Stein 17:55 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 18:15 Uhr
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 18:19 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 18:21 Uhr)
Durchführung als AST über Krankenhaus, später Umwandlung Regelverkehr

- Neue Fahrt ab Stein 18:55 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 19:15 Uhr
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 19:44 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 18:21 Uhr)
Durchführung als AST über Krankenhaus, später Umwandlung Regelverkehr

- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 19:35 Uhr, Stein an 19:53 Uhr
(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 19:14 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 18:43 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung Regelverkehr

- Neue Fahrt ab Stein 19:55 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 20:15 Uhr
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 20:19 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 20:23 Uhr)
Durchführung als AST über Krankenhaus, später Umwandlung Regelverkehr

- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 20:35 Uhr, Stein an 20:53 Uhr
(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 20:21 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 20:18 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung Regelverkehr

Pegomobil Sa

- Neue Fahrt ab Stein 4:57, Bahnhof Pegnitz an 5:25 Uhr über Krankenhaus
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt ab 5:29 Uhr) Durchführung als AST, später
Umwandlung in Regelverkehr

- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 5:35 Uhr, Stein an 5:57 Uhr über Krankenhaus
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 5:21 Uhr) Durchführung als AST, später
Umwandlung in Regelverkehr

- Neue Fahrt ab Stein 5:57 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 6:25 Uhr. über Krankenhaus
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 6:34 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 6:42 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr

- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 6:35 Uhr, Stein an 6:57 Uhr über Krankenhaus
(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 6:17 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 6:24 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Stein 6:57 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 7:25 Uhr. über Krankenhaus
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 7:38 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 7:?? Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 7:35 Uhr, Stein an 7:53 Uhr
(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 7:14 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 7:31 Uhr) via Kirchenlaibach
Durchführung als AST, später Umwandlung Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Stein 14:00 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 14:25 Uhr
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 14:46 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 14:42 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 14:35 Uhr, Stein an 14:53 Uhr

(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 14:15 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 14:18 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Stein 15:00 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 15:25 Uhr
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 15:44 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 15:42 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 15:35 Uhr, Stein an 15:53 Uhr
(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 15:14 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 14:44 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Stein 15:57 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 16:25 Uhr über Krankenhaus
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 16:46 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 16:42 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 16:35 Uhr, Stein an 16:53 Uhr
(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 16:15 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 16:18 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung Regelverkehr

- Neue Fahrt ab Stein 16:57 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 17:25 Uhr über Krankenhaus
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 17:44 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 17:42 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 17:35 Uhr, Stein an 17:53 Uhr
(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 17:14 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 16:43 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Stein 17:57 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 18:25 Uhr über Krankenhaus
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 18:46 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 18:42 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 18:35 Uhr, Stein an 18:53 Uhr
(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 18:15 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 18:18 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Stein 19:00 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 19:25 Uhr
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 19:44 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 19:43 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Bahnhof Pegnitz 19:35 Uhr, Stein an 19:53 Uhr
(Anschluss aus RE von Nürnberg, Ankunft 19:14 Uhr)
(Anschluss aus RE von Bayreuth, Ankunft 18:43 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung Regelverkehr
- Neue Fahrt ab Stein 20:00 Uhr, Bahnhof Pegnitz an 20:25 Uhr
(Anschluss RE nach Nürnberg, Abfahrt 20:46 Uhr)
(Anschluss RE nach Bayreuth, Abfahrt 20:42 Uhr)
Durchführung als AST, später Umwandlung in Regelverkehr

Pegnitz So wie Sa nur generell als AST.

Tabellarische Übersichten werden später aufgebaut, wenn das auch tatsächlich gewünscht wird. Um alle Bereiche einheitlich und insbesondere den nördlichen Bereich von Pegnitz einzubinden, wäre eigentlich ein Liniensystem in Form einer 8 erforderlich (Umläufe mit 2 Bussen je einer gegenläufig). Dadurch würden die Busse nicht mehr Stein und Horlach anfahren. Dafür aber Rosenhof und Buchau in der Nordschleife mit einbinden.

Eine dritte Linie (ggf als AST) wäre von Horlach über Stein, Weidlwanger Mühle, Hainbronn, Raisach, Pegnitz Bf. mit Fortsetzung Richtung Nordwesten.

Eine vierte Linie (ggf als AST) wäre von Troschenreuth über Stemmenreuth und Zips zum Bf Pegnitz und weiter nach Krankenhaus, Willenreuth, Neudorf und Bronn.

Zusammenfassung des Grobentwurfs:

Somit wären fast alle Bürger in den meisten Ortsteilen nach Pegnitz eingebunden und alle Pegnitzer könnten zudem fast alle Ziele im Umkreis von 500m zur Haltestelle erreichen.

Wichtig sind auch die durchgebundenen Busverbindungen von West nach Ost und umgekehrt mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten.

Nachteil des bisherigen Systems: Mal fährt der Bus in die Reusch, mal über Friedhof, mal nach Plech, mal ins Krankenhaus, mal darf ich unterwegs nicht einsteigen, mal ist der Stundentakt gebrochen, ein direkter Anschluss an die Züge meist nicht gegeben und vielleicht zukünftig zusätzlich als AST.

Der aktuelle Fahrplan mit 1 Busumlauf ist derzeit ausgereizt und kann nicht weiter optimiert werden, was insbesondere die Zuganschlüsse betrifft.