

NAHVERKEHRSPLAN

NAHVERKEHRSPLAN NACH DER LEITLINIE ZUR NAHVERKEHRSPLANUNG LANDKREIS ERLANGEN-HÖCHSTADT



ENDBERICHT



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
Rothenburger Str. 9 • 90443 Nürnberg • Tel. 0911/270 75 0

Beschlussfassung: Kreistag Erlangen-Höchstadt am 20.12.2013

Bearbeitung durch:
VGN GmbH
Dipl.-Ing. Jürgen Frercks
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	6
1.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	6
1.2	Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes	8
1.3	Zielvorgaben und finanzielle Rahmenbedingungen	9
1.3.1	Gesetzliche Zielvorgaben	9
1.3.1.1	Ziele nach dem PBefG und dem BayÖPNVG.....	9
1.3.2	Allgemeine Zielvorgaben.....	10
1.3.2.1	Angebotsgestaltung und Bedienungsformen	10
1.3.2.2	Fahrplangestaltung und Anschlusssicherung	11
1.3.2.3	Infrastruktur und Fahrzeuge	11
1.3.2.4	Tarif und Wettbewerb	12
1.3.3	Finanzielle Rahmenbedingungen	13
1.3.4	Ziele der General- und Gesamtverkehrsplanung	14
1.3.5	Klimapolitische Ziele	14
1.3.5.1	Gesamtverkehr Landkreis Erlangen-Höchstadt	15
1.3.5.2	Grenzüberschreitender Verkehr	16
1.4	Maßnahmenvorschläge zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl.....	17
1.4.1	Bündelung von Maßnahmen	17
1.4.2	Maßnahmen: Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs	18
1.4.3	Maßnahmen: Steigerung der ÖPNV-Nutzung	19
1.4.4	Maßnahmen: Steigerung des nichtmotorisierten Verkehrs	20
2	Bestandsaufnahme	22
2.1	Raumstruktur und soziodemografische Daten	22
2.1.1	Zentralörtliche Gliederung	22
2.1.2	Strukturdaten	23
2.1.2.1	Einwohner	23
2.1.2.2	Schulplätze	24
2.1.2.3	Arbeitsplätze	25
2.1.2.4	Berufspendler.....	25
2.1.2.5	Touristik: Gästeübernachtungen	27
2.2	Derzeitiges ÖPNV-Angebot	28
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	28
2.2.2	Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG.....	28
2.2.3	Öffentlicher Linienverkehr nach § 43 PBefG.....	28
2.3	Voraussichtliche Entwicklungen	29
2.3.1	Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	29
3	Festlegung der Vorgaben für die „ausreichende Verkehrsbedienung“ nach der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung	30

3.1	Zu berücksichtigende Ortsteile:	30
3.2	Auswahl der übergeordneten Orte	30
3.3	Bedienungshäufigkeiten	32
4	Analyse des ÖPNV-Angebotes und Klassifizierung der Defizite	34
4.1	Haltestellenerschließung	34
4.1.1	Klassifizierung der Defizite Erschließung.....	34
4.2	Erreichbarkeit übergeordneter Orte	36
4.2.1	Klassifizierung der Defizite Erreichbarkeit	37
4.2.2	Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes / Zentrum der Gemeinde	37
4.2.3	Erreichbarkeit zentrale Orte.....	38
4.3	Bedienungshäufigkeit auf Ortsteilebene	45
4.3.1	Klassifizierung der Defizite Bedienungshäufigkeit	46
4.3.2	Definition der Bedienungshäufigkeit auf Streckenabschnitten / Relationen.....	57
5	Bildung von Linienbündel	63
6	Barrierefreiheit	66
7	Demografische Entwicklung	67
8	Beteiligungsverfahren	70
8.1	Beteiligung der Verkehrsunternehmer nach § 8 PBefG	70
8.2	Weitere Beteiligungen	70

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1: Gebietskategorien nach LEP 2013 und nach RP 2012
Tabelle 2: Gemeindedaten: Bevölkerungsstand, Bildungswesen und Fremdenverkehr; Stand 2011
Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, Einpendler und Auspendler 30.06. 2012
Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Auspendler > 50) 2012
Tabelle 5: Öffentliche Linien nach § 42 PBefG im Landkreis Erlangen-Höchstadt
Tabelle 6: Schienenhaltepunkte und B+R/P+R Plätze
Tabelle 7: Berufsverkehre nach § 43 PBefG im Landkreis Erlangen-Höchstadt
Tabelle 8: Ortsteile ab 200 Einwohner
Tabelle 9: Entfernung Gemeindeteilort zum Hauptort
Tabelle 10: Schülerbeförderung weiterführende Schulen Schuljahr 2012/13
Tabelle 11: Auswahl der Zielorte nach Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Berufsauspendler und Schulpendingler 2012
Tabelle 12: Gebietstyp Bedienungshäufigkeit und Fahrtenangebot
Tabelle 12: Erschließung mit Haltestellen
Tabelle 14: Auswertung Erreichbarkeit Gemeindehauptort (Montag-Sonntag)
Tabelle 15: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort A (Montag-Sonntag)
Tabelle 16: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort B (Montag-Sonntag)
Tabelle 17: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort C (Montag-Sonntag)
Tabelle 18: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort D (Montag-Sonntag)
Tabelle 19: Auswertung Bedienungshäufigkeit (Montag-Sonntag)

Abbildungen

- Abb. 1-I: Raumstruktur
Abb. 1-II: Gebietstypen - Bedienung
Abb. 1-III: Siedlungsstruktur
Abb. 6-I: Liniennetzplan VGN
Abb. 6-II bis V: Liniennetz Schultage, Ferientage, Samstag, Sonn- und Feiertag

Abkürzungsverzeichnis:

BayÖPNVG	Bayerisches ÖPNV Gesetz
EW	Einwohner
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
LEP	Landesentwicklungsplan
LzN	(Bayerische) Leitlinie zur Nahverkehrsplanung
mIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normal-/ Nebenverkehrszeit
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RP	Regionalplan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwach-/ Spätverkehrszeit
VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
VU	Verkehrsunternehmen
VZ	Verkehrszelle

Ausgangslage

Nach dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz Artikel 13 Abs. 2 S. 3 sind die Nahverkehrspläne in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Anhang B 18 empfiehlt einen Abstand von 5 Jahren. Der NVP des Landkreises wurde 2008 beschlossen.

Insbesondere die veränderte Datengrundlage in den Bereichen Bevölkerungsentwicklung sowie Berufs – und Schulpendinger begründet eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

Neben einer Aktualisierung der Grunddaten erfolgt eine Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebotes, eine Definition der Bedienungshäufigkeit auf ausgewählten, verkehrsrelevanten Achsen sowie eine Darstellung der demografischen Entwicklung.

Beauftragung durch die VGN GmbH

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt hat als Grundvertragspartner und Verbandsmitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) die VGN GmbH mit der Erstellung und Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes beauftragt.

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit dem Wirksamwerden des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (**Regionalisierungsgesetz**) am 01.01.1996 sowie der zeitgleichen Neufassung des **Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (**BayÖPNVG**) vom 30.07.1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV.

„Einen zentralen Punkt im Rahmen der Regionalisierung nimmt der Nahverkehrsplan ein, dessen Begriff im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erstmalig genannt und in den Ländergesetzen detaillierter ausgefüllt wird.“¹ Eng verbunden ist hiermit der Begriff der „**Ausreichenden Verkehrsbedienung**“. „Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.“²

In Weiterführung des Rechtsgedankens des § 8 Abs. 4 (1) PBefG, wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.³ Eigenwirtschaftliche Verkehre sind solche Verkehrsleistungen, welche ohne Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und/oder ausschließlicher Rechte im Sinne der Verordnung (EG) 1370/2007 gewährt werden.⁴

1 Der Nahverkehrsplan, Scherrer, Kons, BEKA-Verlag Köln, 1996, S. 6.

2 § 8 Abs. 3 (7) PBefG.

3 Vgl. Bayerische Leitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Ziffer 3.4.

4 Vgl. § 8 Abs. 4 PBefG.

Die Verordnung (EG) 1370/2007 kommt insbesondere dann zur Anwendung, wenn die öffentliche Hand durch finanzielle Ausgleichsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den ÖPNV intervenieren möchte (öffentliche Dienstleistungsaufträge), um das Kriterium der Ausreichenden Verkehrsbedienung zu erfüllen.

Das **Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG** legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des **allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs** (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“⁵ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr in Bayern (...) Aufgabe des Freistaates Bayern“.⁶

Nach § 8 Abs. 3 PBefG und Art. 13 Abs. 1 BayÖPNVG können die **Aufgabenträger** des allgemeinen ÖPNV einen **Nahverkehrsplan (NVP) erstellen**. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes und ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in den Landkreisen und kreisfreien Städten.

Dabei wirkt nach § 8 Abs. 3a (1) PBefG „die Genehmigungsbehörde (...) im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger (...)“ obliegenden Aufgabe der Sicherstellung einer Ausreichenden Verkehrsbedienung mit. „Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, (...)“ der unter der frühzeitigen Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie der weiteren „Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6“⁷ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“⁸

Ein wichtiges Ziel des NVP ist es, die „**Ausreichende Verkehrsbedienung**“ – im Sinne von angemessen – zu definieren. Diese Festlegung dient der Klärung, ob bestehende Verkehrsleistungen einem Vergabeverfahren unterzogen werden können oder nicht.

Mit der im Jahre 1998 herausgegebenen **Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung** (BayLzN) hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen in die Hand gegeben.

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien und Empfehlungen zu Grenz- und Richtwerten für das ÖPNV-Angebot. Damit „(...) sollen Hinweise zum Begriff „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. (...) Dabei stellen die **Grenzwerte** einen **Mindeststandard** und der

⁵ Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG.

⁶ Art. 15 Abs. 1 BayÖPNVG.

⁷ § 8 Abs. 3 (7) PBefG: Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

⁸ § 8 Abs. 3 (1) PBefG.

Richtwert einen „guten ÖPNV-Standard“ dar. (...) Ob eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“⁹ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie Erschließung mit Haltestellen, Erreichbarkeit übergeordneter Orte und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen Spielräume. Die Kriterien und Spielräume wurden im Rahmen **des projektbegleitenden, interfraktionellen Arbeitskreises Nahverkehrsplan** (AK NVP) erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (IST-Zustand) vereinbart.

1.2 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt ist Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Der Landkreis hat zum 01.10.2001 der Stadt Herzogenaurach die Aufgabe der Planung, Organisation und Sicherstellung eines Stadtbussystems in Herzogenaurach übertragen.

Zum 01.09.2005 wurde dem Markt Heroldsberg die Aufgabe der Planung, Organisation und Sicherstellung eines Ortsbussystems in Heroldsberg übertragen.

Der Gültigkeitsbereich des lokalen Nahverkehrsplanes (NVPlan) ist daher auf den Zuständigkeitsbereich des Landkreises, d.h. auf das Gebiet innerhalb der Landkreisgrenze Erlangen-Höchstadts und der dort verkehrenden Linien **ohne** den Stadt-/Ortsbusbussystemen in **Herzogenaurach** und in **Heroldsberg** begrenzt.

Landkreisübergreifende Linien fallen in die Planungskompetenz des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN), der jedoch nicht die Realisierungskompetenz inne hat. Diese Linien sind deshalb auch im Einvernehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften zu beplanen.

Im „lokalen ÖPNV“ haben die Aufgabenträger sowohl die Planungs- als auch die Realisierungskompetenz. Im „regionalen ÖPNV“ hat der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) die „Aufgabe der regionalen Nahverkehrsplanung“, insbesondere mit den Inhalten

- Erstellung des regionalen Nahverkehrsplans
- Abstimmung der Nahverkehrsplanung seiner Verbandsmitglieder
- Mitwirkung bei der SPNV-Planung
- Infrastrukturplanung
- Objektplanung und Stellungnahme zur Bauleitplanung

Die Realisierung der „regionalen ÖPNV-Planung“ liegt weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

⁹ Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1.

Im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplanes, der von der VGN GmbH im Auftrag des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) erstellt wird, werden formal die Verkehrsverflechtungen (Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage) zwischen den benachbarten Gebietskörperschaften Gegenstand sein.

1.3 Zielvorgaben und finanzielle Rahmenbedingungen

Die Zielvorgaben leiten sich primär aus den gesetzlichen Grundlagen des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 Abs. 3 PBefG) und dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Art. 2, 3, 4, 13 BayÖPNVG) ab.

Diese Ziele werden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben differenziert und insbesondere um die Aspekte Umwelt-/ Klimaschutz, Wettbewerb und Tarif ergänzt.

1.3.1 Gesetzliche Zielvorgaben

1.3.1.1 Ziele nach dem PBefG und dem BayÖPNVG

Ausreichende Verkehrsbedienung

Bei der Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird als ÖPNV-Standard - unter dem **Vorbehalt der Finanzierbarkeit - der Richtwert (guter ÖPNV-Standard)** angestrebt.

Wird die Ausreichende Verkehrsbedienung (Richtwert) vom Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht, so stehen dem Aufgabenträger alle Varianten des Vergabeverfahrens offen wie Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen, Preisanfrage beim Verkehrsunternehmen, Ausschreibung (vgl. Absatz über Wettbewerb).

ÖPNV als Daseinsvorsorge

Mit der Definition einer „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) will der Landkreis im Rahmen seiner Daseinsvorsorge zur **Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen** beitragen. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt und damit den Vorgaben des Art. 4 ÖPNVG¹⁰ Rechnung getragen werden.

Mobilitätseingeschränkte Personen

Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen sind zu berücksichtigen. (§ 8 (3) **PBefG**)

¹⁰ Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit, Bequemlichkeit, Verkehrsbeschleunigung und Aufwandssenkung entsprechen.

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt strebt an, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Es wird hierzu beabsichtigt, u.a. eine Bestandsaufnahme der ÖPNV-Infrastruktur (Haltestellen, Fahrzeuge etc.) vorzunehmen.

Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit liegt der Schwerpunkt auf verkehrsbedeutenden Halte- / Umsteigepunkten, bei denen mit einer erhöhten Nachfrage an mobilitätseingeschränkten Personen zu rechnen ist.

Bei zukünftigen Ausschreibungen und Konzessionsvergaben wird auf die Einhaltung der Barrierefreiheit geachtet.

1.3.2 Allgemeine Zielvorgaben

Die im Assoziierungsvertrag zwischen der Verbundgesellschaft und dem Verkehrsunternehmen in Anlage 2 aufgeführten Qualitätsstandards sind einzuhalten und können aus gegebenem Anlass vom Aufgabenträger überprüft werden.

1.3.2.1 Angebotsgestaltung und Bedienungsformen

Angebotsorientierte Bedienung

Vorrangig soll für den **Schüler-** und **Berufsverkehr** das Angebot des ÖPNV als mögliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen, d.h., dass auch in den Ferien für den Berufsverkehr ein Angebot vorgehalten wird (angebotsorientiert).

Nachfrageorientierte Bedienung

Das Angebot des allgemeinen ÖPNV soll auch den **Versorgungsverkehr** (Einkauf, Behörden-, Arztbesuche etc.) sowie den Freizeitverkehr entsprechend der Nachfrage abdecken (nachfrageorientiert).

Bedarfsorientierte Bedienungsformen

In Gebieten und in Verkehrszeiten mit schwacher Nachfrage ist der Einsatz **bedarfsgesteuerter** Verkehre zu prüfen.

Bürgerbusse

Bürgerbusse eignen sich vor allem für den Nachbarschaftsverkehr. Bürgerbusse eignen sich besonders für Gemeinden mit vielen Ortsteilen, die nicht von bestehenden öffentlichen Linien bedient werden. Das Fahrtenangebot der Bürgerbusse sollte auf das überörtliche ÖPNV-Angebot abgestimmt sein und möglichst in den Verkehrsverbund integriert sein. Zumindest sollten VGN-Fahrausweise anerkannt werden.

Nachdem die Einrichtung eines Bürgerbusses ein rein örtlicher Verkehr ist, ist hierfür grundsätzlich die Gemeinde zuständig.

1.3.2.2 Fahrplangestaltung und Anschlusssicherung

Fahrplan

Die Fahrpläne sollen soweit möglich durch die Vereinheitlichung der Linienwege für den Kunden übersichtlich im VGN-Layout gestaltet werden und die Anzahl der Verkehrsbeschränkungen (z.B. nur montags, nicht freitags) – oft bedingt durch die Belange der Schülerbeförderung - reduziert werden.

Mittelfristig soll die Weitergabe von Echtzeitdaten an das bayernweite Auskunftssystem DE-FAS¹¹ durch die Verkehrsunternehmen erfolgen.

Schienenpersonennahverkehr

Das Busangebot soll auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausgerichtet und die Umsteigezeiten minimiert werden. Möglichkeiten der Anschlusssicherung sind zu prüfen und entsprechende (verbundkonforme) Maßnahmen zu entwickeln.

Die Anschlussoptimierung kann jedoch zu einem Zielkonflikt mit den Wartezeiten für Schüler führen. Im Schülerverkehr sollen – um längere Wartezeiten für Schüler zu vermeiden – Ausnahmen möglich sein.

Schülerbeförderung

Durch Fahrplan- und Tarifmaßnahmen ist möglichst zu erreichen, dass die Schüler die kreiseigenen Schulen nutzen können. Soweit noch freigestellte Schülerverkehre bestehen, sollte die Integration in den öffentlichen Linienverkehr geprüft werden.

Anbindung neuer Baugebiete

Bei der Planung von Wohn- und Gewerbegebieten, öffentlichen Einrichtungen sowie Freizeiteinrichtungen ist auf eine Anbindung an das ÖPNV-Netz unter Berücksichtigung entsprechender Fahrgastpotenziale hinzuwirken.

1.3.2.3 Infrastruktur und Fahrzeuge

Haltestellenausstattung

Die Haltestellenausstattung (Haltestellenschild, Beschriftung, Aushangvitrine) sollen möglichst einheitlich ausgestattet sein und müssen den VGN-Standard erfüllen.

Haltestellen ab einem entsprechenden Fahrgastaufkommen sollten einen **Wetterschutz** bieten.

Beim Umbau / Neubau ist auf einen barrierefreien Ausbau mit sog. Kasseler Bordsteinen zu achten.

Der Weg zur Haltestelle sollte befestigt sein, damit er auch z: B .für Kinderwägen, Rollstühle geeignet ist.

¹¹ Durchgängig Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs- System Bayern

Verknüpfungspunkte und Umsteigehaltestellen

Zwischen den Verknüpfungspunkten einzelner Linien sind die Wege kurz zu halten und bei entsprechendem Fahrgastaufkommen Unterstellmöglichkeiten / **Wetterschutz** vorzusehen. Die Belange **mobilitätseingeschränkter** Personen sind zu beachten. Die Anschlusssicherung sollte insbesondere bei letzter Fahrtmöglichkeit gewährleistet sein. Die Schaffung von P+R¹², K+R¹³ Anlagen ist zu prüfen.

Fahrradabstellanlagen

Der Landkreis unterstützt die Förderung des Radverkehrs und befürwortet den Bau von Abstellanlagen für Fahrräder an geeigneten Bushaltestellen zur Verknüpfung von Rad- und Busverkehr.

An zentralen bzw. an weiter von Wohnquartieren entfernten Haltestellen sollen daher Fahrradabstellanlagen (B+R Anlagen)¹⁴ integriert werden.

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt strebt eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um 25 % an. Dies kann u. a. auch durch eine Erhöhung des Fahrradanteils erreicht werden.

Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (P+R-, B+R-Anlagen) werden nach dem BayGVFG¹⁵ und BayÖPNVG vom Freistaat Bayern gefördert.

Fahrzeuge

Die eingesetzten Fahrzeuge sollen nach Möglichkeit die Belange mobilitätseingeschränkter Personen beachten. Soweit verkehrlich sinnvoll sollen **Niederflurbusse** zum Einsatz kommen.

In den Fahrzeugen vorhandene akustische und optische Anlagen zur Fahrgastinformation sind zu betreiben. Um die Anschlusssicherung zu verbessern, sollten bevorzugt Fahrzeuge mit einem Mandaten fähigen (Unternehmen übergreifend) Rechner gesteuertem **Betriebsleitsystem** (RBL) oder vergleichbarem eingesetzt werden.

Grundsätzlich sollen die Fahrzeuge ständig erreichbar sein (z.B. Betriebsfunk, Handy).

1.3.2.4 Tarif und Wettbewerb

Tarif

Grundsätzlich soll der **VGN-Tarif** zur Anwendung kommen. Bisher mit eigenem Haustarif verkehrende Linien sollen in den VGN-Tarif integriert werden. Bei verbundübergreifenden Verkehrsbeziehungen ist zu prüfen, ob überlappende oder anstoßende Tarife zur Anwendung kommen können.

¹² Park+Ride (PKW).

¹³ Kiss+Ride (anhalten, aussteigen lassen, weiterfahren).

¹⁴ Bike+Ride (Fahrrad).

¹⁵ Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Effizienzsteigerung des ÖPNV

Um Kostentransparenz zu erreichen und die wirtschaftlichste Lösung des Verkehrsangebotes zu gewährleisten, hat der Aufgabenträger abhängig vom Leistungsumfang und bestimmter Schwellenwerte verschiedene Möglichkeiten: Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen, Preisanfrage beim Verkehrsunternehmen, Ausschreibung. Die Belange der mittelständischen Betriebe sollen berücksichtigt werden. Das kann insbesondere bei Ausschreibungen durch die geeignete Losgröße erreicht werden. (vgl. PBefG, § 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungen und § 8b Wettbewerbliches Vergabeverfahren)

Durch die Definition von Teilnetzen kann die Voraussetzung zur Bildung von **Linienbündel** geschaffen werden. Hierdurch soll die verkehrliche Verknüpfung der Linien verbessert und die Wirtschaftlichkeit der Linien erhöht werden.

Staffelung der Schulzeiten

Um die Busumläufe zu optimieren und dadurch erhebliche Kosteneinsparungen zu erreichen, sollte eine Staffelung der Unterrichtszeiten an den verschiedenen Schulstandorten angestrebt werden.

1.3.3 Finanzielle Rahmenbedingungen

Überprüfung der Auslastung

Die **Auslastung des Verkehrsangebotes soll laufend überprüft werden**; schlecht ausgelastete Fahrten sind zu hinterfragen.

Eine **Steigerung der Verkehrsnachfrage** im ÖPNV ist, wenn ausreichende Fahrgastpotenziale zu erwarten sind - unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und vor dem Hintergrund der für den ÖPNV schwer prognostizierbaren demographischen Entwicklung – ein anzustrebendes Ziel.

Die im Nahverkehrsplan aufgezeigten und konkretisierten Maßnahmen sollen abhängig von dem verkehrlichen Nutzen bzw. dem Verhältnis Kosten / Nutzen in eine Prioritätenreihung gebracht werden.

Finanzierungsmodell

Der Landkreis nimmt den Nahverkehrsplan zum Anlass, ein landkreiseinheitliches Finanzierungsmodell zu entwickeln, das auch die von Verkehrsverbesserungsmaßnahmen betroffenen Gemeinden finanziell beteiligt.

1.3.4 Ziele der General- und Gesamtverkehrsplanung

Grundsätzliche Ziele der General- und Gesamtverkehrsplanung sind auch im Nahverkehrsplan zu verankern/ zu beschließen. Es sind dies die seit Jahrzehnten geltenden Überlegungen:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

Da die Hauptprobleme beim Verkehr der motorisierte Individual-, Wirtschaftspersonen- und Güterverkehr darstellt, müssen die obigen Ziele differenziert und präzisiert werden:

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

Dabei spielen nicht nur die Emissionen von CO₂, Feinstaub, NO_x, etc. eine tragende Rolle, sondern auch Lärmemissionen und logistische Probleme, wie Straßenbelastung, Schaffung von Parkraum, etc.

Nicht bei allen Maßnahmen hat der Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV die Möglichkeiten die Entwicklung zu beeinflussen. Zum Beispiel sind die technische Entwicklung für emissionsärmere Fahrzeuge oder die Benzinpreisentwicklung, die große Auswirkungen auf die Verkehrsträgerwahl hat, nicht beeinflussbar. Auch **grenzüberschreitende** Verkehre können nur in Abstimmung mit dem umliegenden Aufgabenträger gestaltet werden.

Um diesen Zielen gerecht zu werden, setzt sich der Landkreis zum Ziel durch entsprechende Maßnahmen eine Veränderung des Modal Split zu Lasten der PKW-Fahrer und zu Gunsten der PKW-Mitfahrer, sowie des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu erreichen.

1.3.5 Klimapolitische Ziele

Die Klimaschutzkonferenz des Landkreises Erlangen-Höchstadt vom 27.04.2012 betont die Notwendigkeit, dass auch der Bereich Verkehr seinen Beitrag zum Klimaschutz beitragen sollte. Es wird davon ausgegangen, dass „bis 2030 ...der CO₂-Ausstoß um 38 % reduziert werden kann.“¹⁶

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt unterstreicht damit seine Verantwortung zum Klimaschutz.

¹⁶ Klimaschutzkonferenz I, Teilnehmerunterlagen 27.04.2012, S.16ff.

1.3.5.1 Gesamtverkehr Landkreis Erlangen-Höchstadt

Ziel ist eine Verringerung des PKW-Aufkommens durch Erhöhung des Mitfahreranteils bzw. durch Umstieg auf den sog. Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß).

Datengrundlage

Für die Modal-Split Betrachtung (Aufteilung der Verkehrsmittel motorisierter Individualverkehr (Selbstfahrer und Mitfahrer), ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) wurden die Erhebungsdaten der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahre 2002 herangezogen.

Als Reduzierungswert für den CO₂-Ausstoß wurden die Daten aus dem Szenario Energie- wende 2030; CO₂-Minderungsziele im Bereich Verkehr Tab.5 übernommen.¹⁷

Handlungsfelder

Siedlungsentwicklung/ Vermeidung	7%
Effizientere Antriebe	20%
Modal-Split	11%
Gesamtminderung	38%

Dies bedeutet eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um 11% bis 2030.

Vorrangig geht es darum, den PKW-Anteil zu reduzieren. Dies kann insbesondere im Berufsverkehr dadurch erreicht werden, dass der Anteil der „Allein-Fahrer“, der bei gut 90 % liegt, gesenkt wird und der Mitfahrer-Anteil steigt. Weitere Schritte sind der Umstieg auf den sog. Umweltverbund (ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger)

Klimaschutzkonferenz I, 27. April 2012
Modal-Split Veränderung um 11 % bis 2030

CO₂ Reduktion um **38 %**

Landkreisdurchschnitt VGN MiD 2002		Status quo	Ziel 2020 - 2030		2020 -2030 Veränderung	
			von	bis		
mIV-Fahrer	51%	51%	48,0%	45,5%	-6%	-11%
PKW-Mitfahrer	17%	17%	19,0%	21,0%	12%	24%
ÖV	6%	6%	6,5%	7,0%	8%	17%
Rad	7%	7%	7,5%	8,0%	7%	14%
Fuß	19%	19%	19,0%	19,5%	0%	3%

Besetzungsgrad	1,33	1,33	1,40	1,46
----------------	------	------	------	------

Um den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2030 um 38 % zu verringern, wird ein „Zwischenziel 2020“ formuliert.

So soll der PKW-Fahrer-Anteil von 51 % auf 48 % (2020) auf 45,5 % (2030) um 5,5 % Punkte im Jahr 2030 gesenkt werden. Dies entspricht einer Reduktion des PKW-Anteils um 11 %. Dies kann erreicht werden, indem der Mitfahreranteil um 4 % Punkte, der ÖV-, Fahrradanteil

¹⁷ Klimaschutzkonferenz I, Teilnehmerunterlagen 27.04.2012, S.17, Tabelle 5

um jeweils einen Prozentpunkt steigt, sowie der Fußgängeranteil um 0,5 % Punkte zunimmt. Der PKW-Besetzungsgrad erhöht sich bei dieser Annahme im Durchschnitt von 1,33 auf 1,47 Personen pro Fahrzeug.

Es wird davon ausgegangen, dass 15 % der CO₂-Einsparung durch den technischen Fortschritt (emissionsärmere Fahrzeuge) bewirkt wird.

1.3.5.2 Grenzüberschreitender Verkehr

Datengrundlage

Für den Grenzüberschreitenden Verkehr in die Landkreise Bamberg, Fürth, Forchheim, Neustadt/Aisch-Bad Windsheim sowie die Stadt Erlangen liegen derzeit keine Modal-Splitwerte vor.

Hier kann nur in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gebietskörperschaften eine Reduktion der verkehrsbedingten Schadstoffbelastung erreicht werden.

Aufgrund der starken Pendlerverflechtungen nach Erlangen wird mit der Stadt Erlangen eine enge Abstimmung angestrebt.

1.4 Maßnahmenvorschläge zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl

Aus den oben genannten Zielen lassen sich Maßnahmen ableiten, die zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl führen. Wie bereits erwähnt, soll der Anteil der PKW-Fahrer zu Gunsten des PKW-Mitfahrers sowie des Anteils des Umweltverbundes reduziert werden.

1.4.1 Bündelung von Maßnahmen

Die einzelnen Maßnahmen haben in der Regel allein umgesetzt nur eine geringe, oft unbedeutende Wirkung. In der Masse von Verkehrsbewegungen in einer Stadt/ einem Landkreis verschwinden Maßnahmen in einzelnen Bereichen. Daher ist es wichtig gebündelt Aktionen durchzuführen.

Es ist auch wichtig in welchen Bereichen in welche Richtung agiert wird. Folgende Darstellung zeigt, wie entscheidend die Förderung auf der einen Seite und die Beschränkung auf der anderen Seite ist:

Pro MIV	+	pro ÖPNV/Rad/Mitfahrer	Wirkung: sehr gering
Neutral MIV	+	pro ÖPNV/Rad/Mitfahrer	Wirkung: gering
Contra MIV	+	pro ÖPNV/Rad/Mitfahrer	Wirkung: erheblich höher

Fördert man alle Verkehrsträger gleich, so wird sich kaum eine Änderung bei den Fortbewegungsgewohnheiten der Menschen einstellen. Auch eine neutrale Haltung gegenüber dem MIV trotz gleichzeitiger Förderung des Umweltverbundes führt nur zu geringen Veränderungen.

Möchte man aber bewusst eine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl der Menschen erreichen, so muss der Förderung des Umweltverbundes eine Beschränkung des MIV entgegenstehen. Untersuchungen belegen, dass die Nutzung des PKWs stark von der Verfügbarkeit eines Stellplatzes am Zielort abhängig ist. An zweiter Stelle steht die Höhe der Parkplatzgebühr. Daher ist bei der Beschränkung des MIV bei der Verfügbarkeit von Stellplätzen anzusetzen.

Natürlich muss bei diesen Maßnahmen gewährleistet sein, dass eine Alternative durch den ÖPNV, den Fahrrad-, Fußgängerverkehr oder ein entsprechendes Angebot an Mitfahrgelegenheit vorhanden ist, denn die Mobilität der Menschen an sich soll dabei nicht reduziert werden.

Für die Gesamtwirkung ist die Summe der Einzelmaßnahmen entscheidend!

1.4.2 Maßnahmen: Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

Das Ziel, den Anteil der PKW-Fahrzeuge im Straßenraum zu reduzieren, kann u. a. erreicht werden, indem

1. zukünftig mehr Personen vom Auto auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fuß) umsteigen
2. der Anteil der Mitfahrer (Erhöhung des Besetzungsgrades) steigt.

Aufgrund einer ganzheitlichen Sichtweise werden Maßnahmen genannt, die sowohl im Handlungsbereich kommunaler /staatlicher Stellen als auch im Bereich Privater (z.B. Firmen) liegen. Jeweils vor Ort ist zu entscheiden, welchem Maßnahme die größte Wirkung erzieht.

• Parkraumbewirtschaftung bei Firmenparkplätzen

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
<ul style="list-style-type: none"> • Mehrfach besetzte Pkw erhalten lagegünstigere bzw. kostenlose Stellplätze <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kostenpflichtige Nutzung für Beschäftigte aus Orten mit ÖPNV-Verbindung zum Arbeitsplatz bzw. für einfach besetzte PKW 	Beschäftigte kommunale Arbeitgeber als Vorreiter	K: gering

• Parkraumbewirtschaftung in Innenstädten von Unter-/ Mittel-/ Oberzentren

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Preisgestaltung der Parkgebühren progressiv, um Langzeitparken zu verringern ▪ zeitliche Begrenzung der max. Parkdauer, gestaffelt nach Qualität der ÖPNV-Erreichbarkeit ▪ Regelmäßige Überwachung der Parkregelungen ggf. Sanktionierung 	Kommunen	W: mittel K: gering

• Einrichtung einer Mitfahrzentrale (MiFaZ)

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neben Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten auch automatische Ausgabe der ÖPNV-Verbindungen ▪ Kontinuierliche Auswertung der Mitfahrtesuche; Weitergabe der Ergebnisse an ÖPNV-Planung ⇒ Analyse der Erweiterung des ÖPNV-Angebotes 	Landkreis/ EMN ¹⁸ Landkreis/ EMN mit VGN	W: ohne Parkraumbeeinflussung gering

• Jobtickets

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anwendbarkeit des VGN-Firmenabos prüfen ▪ Arbeitgeberzuschuss zu ÖPNV-JahresAbo (Orientierung Erstellungs- und Erhaltungskosten für Firmenstellplatz) 	Arbeitgeber/ VGN kommunale Arbeitgeber als Vorreiter	W: mittel abhängig vom ÖPNV-Angebot

¹⁸ EMN = Europäische Metropolregion Nürnberg.

• **Park & Ride (Konkurrenz zum ÖV-Zubringer beachten)**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung von Ergänzungsbedarfe für P+R-Anlagen ▪ Ggf. Erweiterung bzw. Errichtung von P+R-Anlagen ▪ Verstärkte Bewerbung von P+R-Anlagen mit Kapazitätsreserven, ggf. kombinierte Bewerbung von P+R-Anlagen und Buszubringer 	Kommunen mit Bahnhalt/ Regierung (Förderung) Kommunen/ Landkreis/VGN	W: gering/mittel K: gering/mittel Parkgebühren-abhängig, evtl. kontraproduktiv

• **Anrechnung ÖPNV-Ticket/KombiTicket**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückvergütung durch Einzelhandels- bzw. Dienstleistungsbetriebe für Kunden, die den ÖPNV nutzen ▪ Liefer-Service schwerer/sperriger Waren für Kunden mit ÖPNV-Ticket ▪ KombiTicket: Eintrittskarte als Fahrtausweis, z.B. im Tourismus, Veranstaltungen und ÖPNV-Ticket 	Einzelhandel/ Betriebe in Abstimmung mit Kommune Veranstalter/ Dienstleister	W: gering W: gering/mittel

1.4.3 Maßnahmen: Steigerung der ÖPNV-Nutzung

Das Ziel, der Steigerung der ÖPNV-Nutzung, kann u. a. erreicht werden, indem

1. das ÖPNV-Angebot sowohl quantitativ als auch qualitativ verbessert wird und
2. die Zugangshemmnisse zum ÖPNV, insbesondere durch entsprechende Kommunikationsmaßnahmen, verringert werden.

• **Angebotsverbesserungen**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Punktuelle Angebotsverbesserungen in Relationen mit vorrangigen Defiziten 	VU/AT ¹⁹	W: gering K: nach Umfang
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umfangreichere Angebotsausweitungen in Relationen ohne vorrangige Defizite (vorzugsweise Relationen mit hohem MIV-Aufkommen bzw. mit hohem Bevölkerungspotenzial; evtl. Einführung Schnellbuslinien) 	VU/AT	Erfahrungswert: Nachfrageelastizität 0,3; erhebliche Mehrkosten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsverkehre (Rufbus, AST u. ä.) einrichten in Zeitlagen ohne ÖPNV-Angebot bzw. bei schwacher Nachfrage 	VU/AT	W: eher gering K: eher gering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einheitliche Beförderungsbestimmungen für Bedarfsverkehre 	VU/AT	W: gering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern (v. a. Bahn-Bus, aber auch Bus-Bus) 	VU/AT/VGN	K: gering W: eher gering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kundenfreundliche Fahrplangestaltung (einheitlicher Streckenverlauf; Taktverkehre) 	VU	W: gering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration weiterer freigestellter Schülerverkehre 	AT	W: gering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absolutes Halteverbote für Pkw an Bushaltestellen vor den Schulen 	Straßenbaulast-träger/Schulen	W: gering

¹⁹ VU = Verkehrsunternehmen; AT = Aufgabenträger.

• **Qualitätsverbesserungen im ÖPNV**

Maßnahmen

- Niederflrbusse
- mandantenfähiges RBL-System
- minimales. Fahrzeugalter
- klimatisierte Busse
- höchstmögliche Euro-Abgasnorm
- Unterstell- und Sitzmöglichkeiten an allen Haltestellen mit über 50 Einsteigern/Tag
-

Umsetzung

Wirkung/Kosten

VU/
AT bei Vergaben

W: eher gering

Kommunen

W: gering
K: gering

• **Tarifgestaltung im ÖPNV**

Maßnahmen

- Günstigere Tarife für Fahrgäste durch andere Preisstufen in Stadtverkehren (z.B. „S“ statt „K“) oder andere Zuordnungen zu Tarifzonen
- VGN-Tarif kommt auf allen Linien zur Anwendung (Anerkennung VGN-Tarif bei kommunalen Verkehrsangeboten wie z.B. Bürgerbus)

Umsetzung

Wirkung/Kosten

AT, ggf.
Kommunen

Nachfrageelastizität 0,3;
K: hoch (Einnahmenausfall)
W: mäßig

VU/AT

• **Marketing und Information**

Maßnahmen

- Generelles ÖPNV-Marketing im Verbundraum
- Zusätzliche Marketing- und Informations-offensiven in Teilräumen
- Echtzeitinformationen an Verknüpfungspunkten Bahn/Bus; Anschlusssicherung im Busverkehr (Basis: DEFAS; mandantenfähiges RBL-System)
- Busse mit akustischer u. optischer Fahrgastinfo ausstatten

Umsetzung

Wirkung/Kosten

VGN

W: langfristig groß
K: durch VGN

AT, ggf.
Kommunen/VGN

W: mäßig;
K: hoch

VU/VGN/
Freistaat
(Förderung)

W: mäßig
K: hoch

VU, ggf. AT

W: gering

• **Infrastrukturmaßnahmen (Busbeschleunigung / Erhöhung der Pünktlichkeit)**

Maßnahmen

- Ampelvorrangschaltungen für Busse
- Busschleusen
- Haltestellen als Buskaps gestalten (entsprechend RAL/RAST)träger
- Busspuren in stauanfälligen Abschnitten

Umsetzung

Wirkung/Kosten

Kommunen/
Straßenbaulast-

W: mittelfristig erheblich

K: z. T. hohe Investitionen

• **Neue Ansätze zur Finanzierung von Maßnahmen**

Maßnahmen

- Verwendung von Mitteln aus Stellplatzablöse

Umsetzung

Wirkung/Kosten

Kommunen

1.4.4 Maßnahmen: Steigerung des nichtmotorisierten Verkehrs

Zur Steigerung des nichtmotorisierten Verkehrs ist der Fuß- und Radverkehr zu stärken. Dies kann u. a. erreicht werden, indem

1. die Ziele zur Daseinsvorsorge in entsprechend kurzer Entfernung liegen und

2. die Wege zu diesen Zielen den Erfordernissen der Fußgänger und Radfahrer entsprechen.

• **Förderung des Fahrrades als Verkehrsmittel im Berufsverkehr**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
▪ Vorhaltung von ausreichenden, überdachten und diebstahlsicheren Fahrradabstellplätzen	Arbeitgeber/ kommunale Arbeitgeber als Vorreiter	W: mittel K: mittel
▪ Bereitstellung geeigneter Spinde für Fahrradutensilien	Arbeitgeber	W: gering K: gering
▪ Einrichtung von Duschen	Arbeitgeber	W: mittel K: hoch
▪ Einrichtung einer „Erste-Hilfe-Werkstatt“ für Fahrräder	Arbeitgeber	W: gering K: gering

• **Förderung des Fußgängerverkehrs**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
▪ Schaffung kurzer beleuchteter Fußwegeverbindungen zwischen Wohngebieten und Stadt-/Ortszentren bzw. Schienenhaltepunkten (z.B. Querverbindungen offenhalten; Nebenstraßen verkehrsberuhigen)	Kommunen	W: hoch K: je nach baulicher Situation
▪ Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen	Kommunen	W: mittel K: gering
▪ Erhalt / Förderung der Nahversorgung	Kommunen/ private Betriebe	W: hoch

• **Errichtung von Fahrradwegen und ergänzender Infrastruktur**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
▪ Radwege an stark befahrenen bzw. gefährlichen Straßenabschnitten anlegen; ggf. Radstreifen abmarkieren	Straßenbaulast-träger	W: hoch K: hoch
▪ Öffnung von Einbahnstraßen in beide Richtungen		
▪ Vorhaltung von ausreichenden, überdachten und diebstahlsicheren Fahrradabstellplätzen an allen Schienenhaltepunkten sowie wichtigen Bushaltestellen	Kommunen	W: mittel K: mittel
▪ Vorhaltung von ausreichenden, überdachten, diebstahlsicheren und (video-)überwachten Fahrradabstellplätzen mit Serviceangeboten (Werkstatt, Waschanlage, Fahrradverleih u. ä.) an größeren Bahnhöfen (sog. Radstationen)	Kommunen/ private od. gemeinnützige Träger	W: mittel K: hoch
▪ Vorhaltung von ausreichenden und diebstahlsicheren Fahrradabstellmöglichkeiten in den Stadt-/Ortszentren	Kommunen	W: mittel K: mittel

2 Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten

Nach der Leitlinie zu Nahverkehrsplanung sind die Werte für die Bewertungskriterien **Erschließung** und **Bedienungshäufigkeit** abhängig vom **Gebietstyp** (z.B. Ländlicher Raum, Verkehrsachse), in dem sich der zu untersuchende Ortsteil befindet. Daher muss zunächst für diese zwei Kriterien eine Gebietstypeneinteilung vorgenommen werden.

Hierbei lehnen sich die Gebietstypen z.T. an den Begriffen der Raumplanung an.

Für das Kriterium **Erreichbarkeit** sind die zu erreichenden zentralen Orte festzulegen. Die Auswahl orientiert sich einerseits an der zentralörtlichen Gliederung wie z.B. Mittel-/Oberzentrum sowie den Pendlerströmen des Berufs- und Schülerverkehrs.

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Erlangen - Höchstadt ist Bestandteil der Planungsregion Industrieregion Mittelfranken.²⁰

Tabelle 1: Gebietskategorien nach LEP 2013 und nach RP 2012

Zentrale Orte²¹

Das Landesentwicklungsprogramm 2013 (LEP) hat eine grundlegende Vereinfachung der zentralörtlichen Gliederung erfahren. Die zentralen Orte werden durch die 3 Stufen: Grundzentren, Mittelzentren und Oberzentren definiert. Höchstadt a.d.Aisch sowie Herzogenaurach wurden als **Mittelzentrum** eingestuft. Das **LEP 2013** sieht keine Entwicklungsachsen mehr vor.

Der **RP** soll zeitnah überarbeitet und angepasst werden. Im RP werden zusätzlich Adelsdorf, Heßdorf, Mühlhausen, Wachenroth und Weisendorf als Kleinzentrum erwähnt.

Entwicklungsachsen

Lt. der 13. Änderung des Regionalplans Industrieregion Mittelfranken vom 01.12.2007 entfallen die Entwicklungsachsen von regionaler Bedeutung. Es wird nur noch eine Entwicklungsachse (Erlangen) – Baiersdorf – (Forchheim) ausgewiesen.

Gebietskategorien / Raumstruktur

Das **LEP 2013** unterscheidet zukünftig nur noch folgende Gebietskategorien:

- Ländlicher Raum, untergliedert in
 - allgemeiner ländlicher Raum und
 - ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen
- Verdichtungsräume.

Nach dem LEP 2013 ist der Landkreis Erlangen - Höchstadt dem Gebietstyp „allgemeiner ländlicher Raum“ und „Verdichtungsraum“ zugeordnet.

Abb. 01-I: Raumstruktur

²⁰ Regionalplan Industrieregion Mittelfranken (7), Stand: 01.03.2012

²¹ Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013, Strukturkarte Anhang 2

2.1.2 Strukturdaten

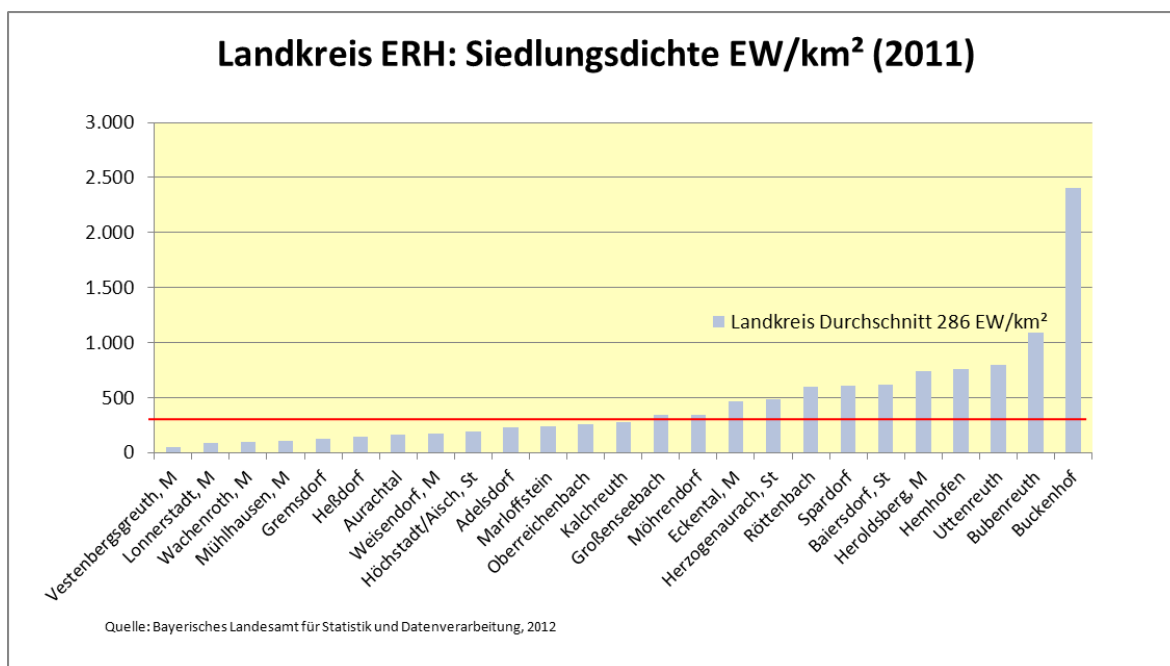
2.1.2.1 Einwohner

Auf Gemeindeebene liegen die amtlichen Zahlen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung²² vor, die nachfolgend verwendet wurden.

Der ländliche Charakter vor allem des westlichen Landkreises spiegelt sich in der Einwohnerdichte wieder. Insbesondere im nordwestlichen Teil des Landkreises beträgt die Einwohnerdichte unter 100 Einwohner/qkm. Hierbei nimmt die Einwohnerdichte von Süd-Ost nach Nord-West deutlich ab. Die Gemeinden Buckenhof und Bubenreuth sind mit einer Einwohnerdichte über 1.000 Einwohner/qkm am dichtesten besiedelt. Es folgen die Gemeinde Uttenreuth, Hemhofen, Heroldsberg, Baiersdorf, Spardorf, und Röttenbach, und mit 500 – 1000 EW/qkm. Bei insgesamt ca. 132.000 Einwohnern im Landkreis Erlangen-Höchstadt und einer Fläche von 462 qkm (ohne gemeindefreie Gebiete) errechnet sich ein Landkreisdurchschnitt von 286 EW/qkm.

Abb. 1-III: Siedlungsstruktur

Tabelle 2: Gemeindedaten: Bevölkerungsstand, Bildungswesen und Fremdenverkehr; Stand 2011



Grafik: Siedlungsdichte

Einwohner auf Ortsteilebene

Die Gemeinden haben mit Stand 2010 aktuelle Einwohnerdaten auf Ortsteilebene geliefert. Die Summe Einwohner pro Gemeinde weicht z.T. von den Daten der amtlichen Statistik ab. Gründe können z.B. die Berücksichtigung von Zweitwohnsitzen sein.

Von den ca. 136.000 Einwohnern²³ im Landkreis Erlangen – Höchststadt leben 26% = 35.000 EW in Ortsteilen mit mehr als 5.000 Einwohnern. Die hohe Anzahl kleiner Orte wird bei einer

²² Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Gemeindedaten Stand 31.12.2011

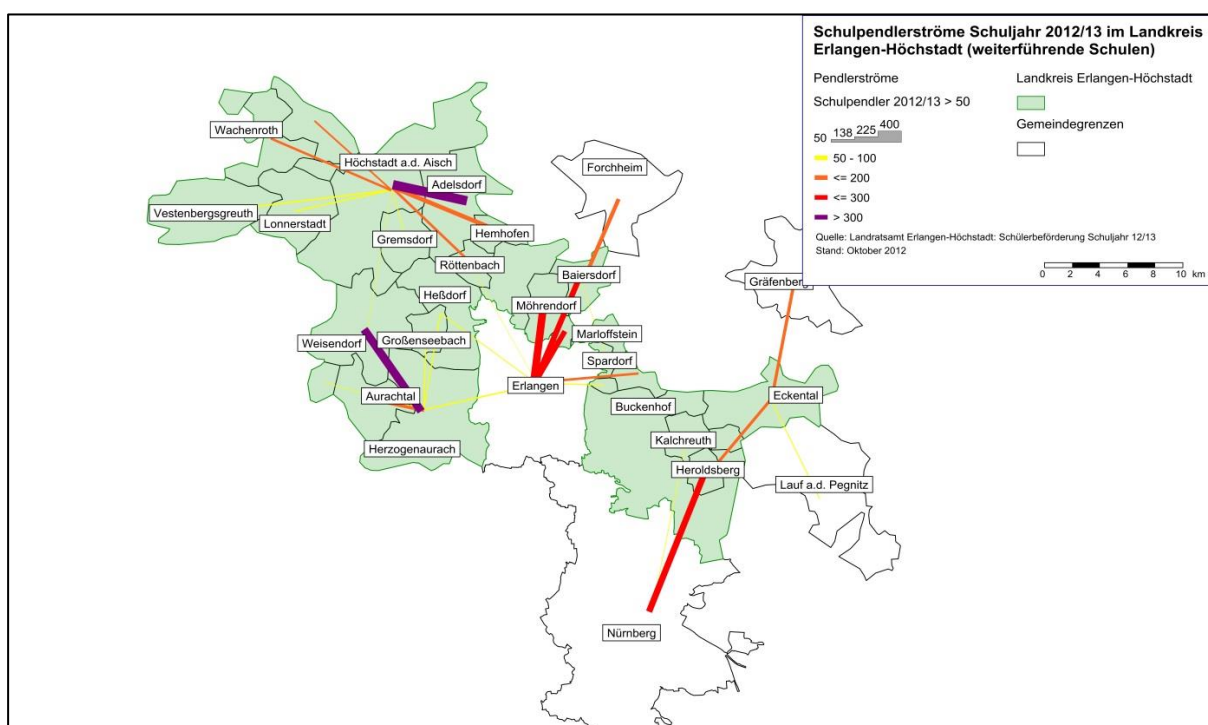
²³ Daten Angaben der Gemeinden 2010

Betrachtung nach Ortsteilgrößen sichtbar. In den 156 Ortsteilen mit weniger als 1.000 Einwohnern leben jedoch nur 18 % der Landkreisbewohner.

2.1.2.2 Schulplätze

Im Landkreis Erlangen-Höchstadt gibt es derzeit 7 weiterführende Schulen. Davon befinden sich eine Realschule, ein Gymnasien und ein Berufliches Schulzentrum in Herzogenaurach, eine Realschule und ein Gymnasien in Höchststadt a.d.Aisch und jeweils ein Gymnasium in Eckental und in Spardorf. Im Jahre 2011 besuchten insgesamt 7.630 Schüler diese Schulen²⁴.

Sonderpädagogische Einrichtungen bestehen in Herzogenaurach, Höchststadt a.d.Aisch und Spardorf. Der Landkreis Erlangen-Höchstadt ist Aufgaben- und Aufwandsträger für die weiterführenden Schulen sowie die Förderschulen.



Grafik: Schulpendinger zu den weiterführenden Schulen Schuljahr 2012/2013 Angaben LRA ERH

Für die Volksschulen (Grund- und Hauptschulen) liegt die Zuständigkeit bei den Gemeinden. Diese Schulen wurden im Jahre 2011 von 6.659 Schülern²⁵ besucht.

Nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung besuchten im Jahre 2011 somit insgesamt 14.289 Schüler diese Schulen.

Tabelle 2: Gemeindedaten: Bevölkerungsstand, Bildungswesen und Fremdenverkehr; Stand 2011

²⁴ Bayerisches Landesamt für Statistik, Gemeindedaten 2012

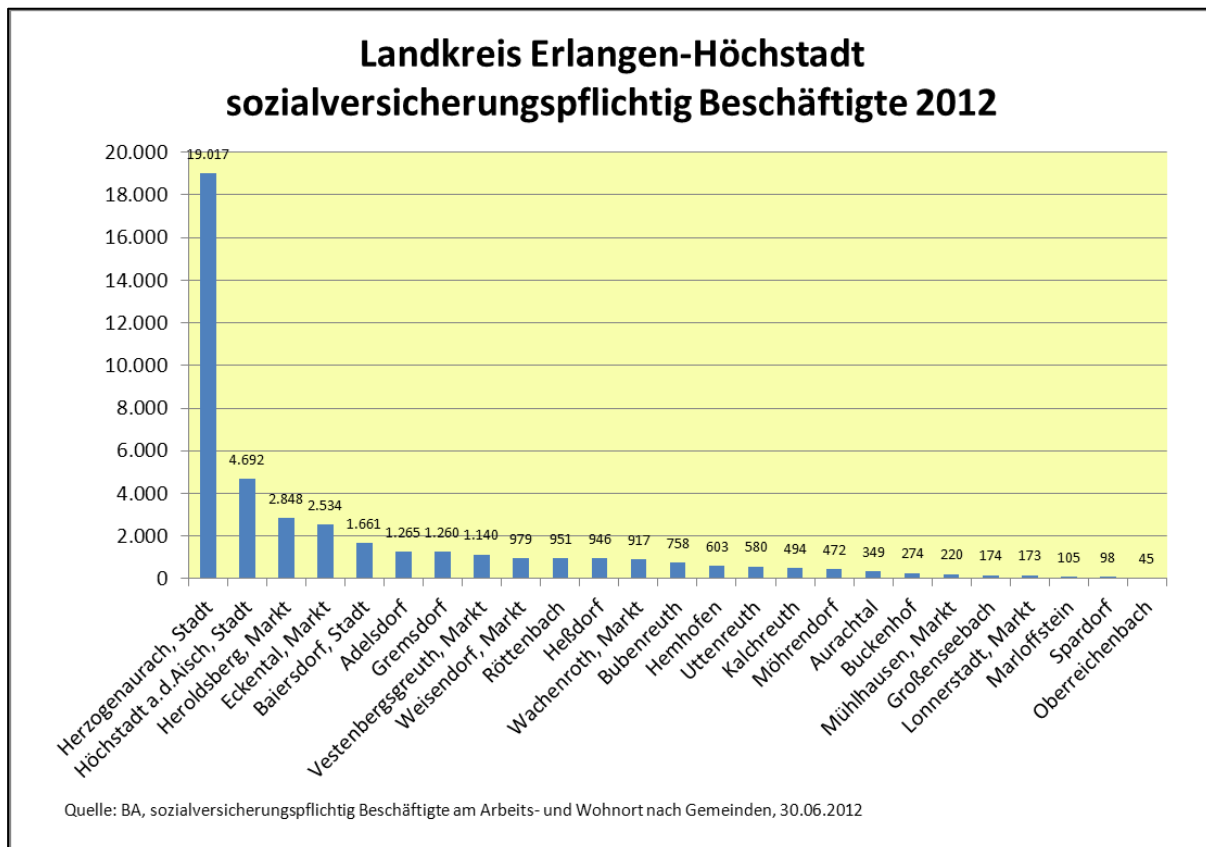
²⁵ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Gemeindedaten Stand 31.12.2010

2.1.2.3 Arbeitsplätze

Grundlage für die Ermittlung der Arbeitsplatzdaten sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort der Bundesanstalt für Arbeit (BA) vom 30.06.2012.

Die Gemeinde mit den höchsten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist erwartungsgemäß die Stadt Herzogenaurach 19.017 Beschäftigten. Es folgen mit weitem Abstand die Stadt Höchststadt a.d.Aisch (4.692 Beschäftigte) und der Markt Heroldsberg mit 2.848 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, Einpendler und Auspendler 2012



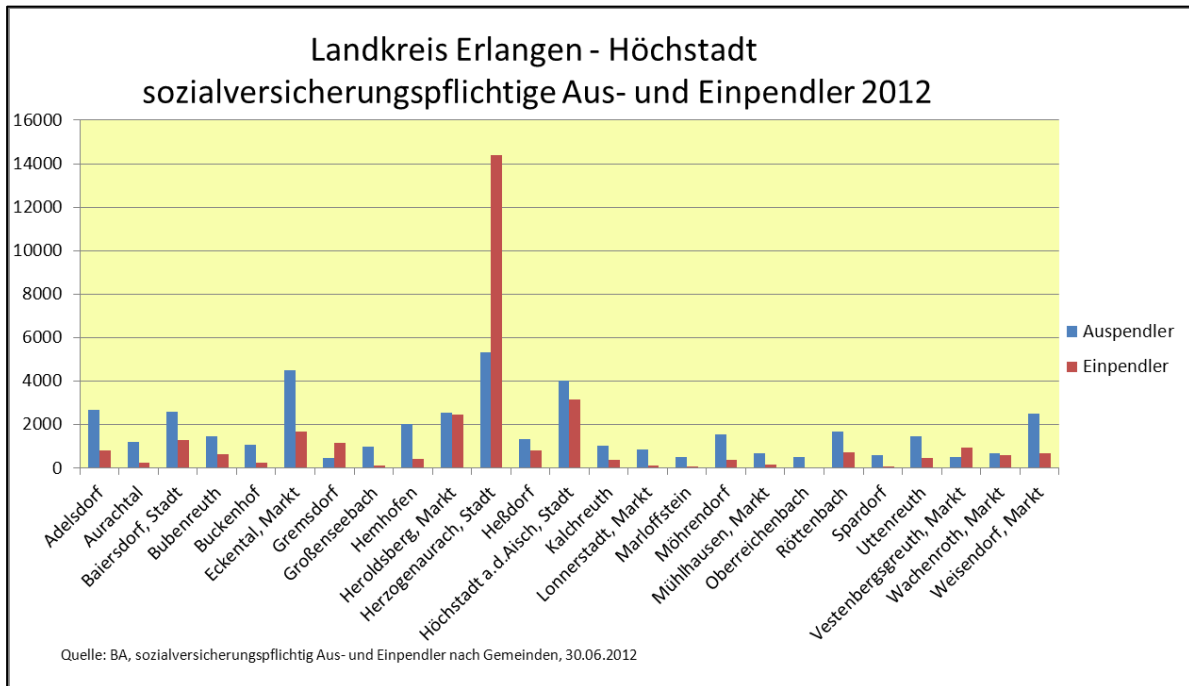
Grafik: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsplätze) nach Gemeinden 2012

2.1.2.4 Berufspendler

Die Arbeitsmarktdaten der Bundesagentur für Arbeit (BA) enthalten lediglich „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte“. Somit fehlen die berufstätigen Beamten sowie der Anteil der freiberuflich Tätigen wie z.B. Selbständige. Die Arbeitsmarktdaten geben zu dem keine Hinweise auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel. Aufgrund der kontinuierlichen, jährlichen Fortschreibung der Daten auf Gemeindeebene, wurden diese Berufspendlerdaten für eine Festlegung der Zentralen Orte (vgl. Kap 3.2. Auswahl der übergeordneten Orte) herangezogen.

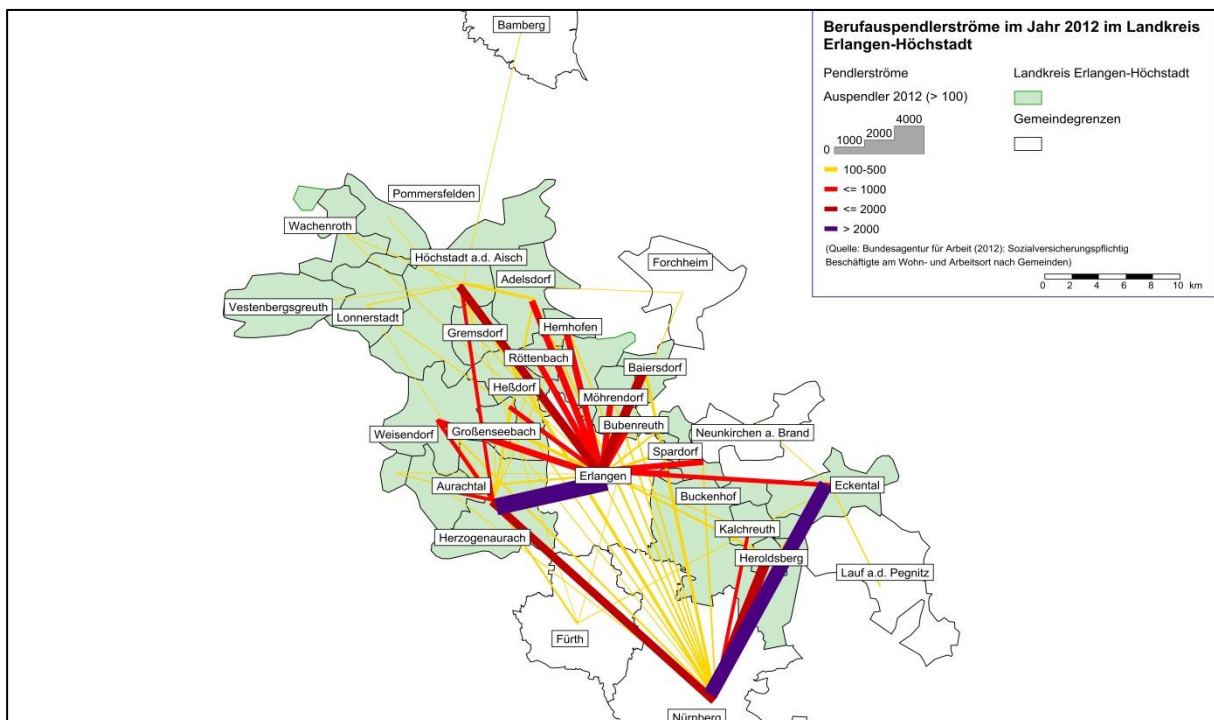
Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Auspendler > 50) 2012

Für die **Planung bedeutend sind die Zielorte der Berufspendler**. Innerhalb des Landkreises ist die Stadt Herzogenaurach mit 14.404 sozialversicherungspflichtigen Einpendlern auch der mit Abstand bedeutendste Arbeitsplatzort. Mit weitem Abstand folgt Höchststadt a.d.Aisch mit 3.157 Einpendlern.



Grafik: sozialversicherungspflichtig Aus- und Einpendler nach Gemeinden 2012

Die auspendlerstärksten Gemeinden sind die Stadt Herzogenaurach (5.317 Auspendler), der Markt Eckental (4.497 Auspendler) und die Stadt Höchststadt a.d.Aisch mit 4.027 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Auspendlern.



Grafik: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Auspendler >50 am 30.06.2012

Nach Erlangen pendeln 15.892 sozialversicherungspflichtige Landkreisbewohner, gefolgt von Nürnberg mit 8.818 Einpendlern und die Stadt Fürth mit 1.350 Einpendlern aus dem Landkreis Erlangen - Höchstadt.

2.1.2.5 Touristik: Gästeübernachtungen

Ein Indikator für die touristische Bedeutung des Landkreises sind die Gästeübernachtungen. Im Jahr 2011 wurden 418.360 Übernachtungen²⁶ registriert. Davon fanden ca. 259.618 Übernachtungen in Herzogenaurach, ca. 22.400 in Weisendorf und ca. 20.000 in Adelsdorf statt.

Tabelle 2: Gemeindedaten: Bevölkerungsstand, Bildungswesen und Fremdenverkehr; Stand 2011

²⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik, Gemeindedaten 2003

2.2 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Da die Rechenläufe der Angebotsanalyse mit **Fahrplanstand Januar 2013** durchgeführt wurden, beziehen sich alle fahrplanbezogenen Angaben sowie die Liniennetzdaten auf diesen Zeitpunkt.

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Freistaat Bayern ist nach Artikel 15 BayÖPNVG Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er bedient sich zur Durchführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Da das Verkehrsangebot des SPNV mit in die Bewertung des ÖPNV-Angebotes eingeflossen ist, wird der SPNV nachrichtlich aufgenommen.

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt wird von zwei **Schienenstrecken** bedient, die von Montag bis Sonn-/ Feiertag im Takt verkehren.

R2 /S1	Nürnberg - Fürth – Erlangen - Forchheim – Eggolsheim (- Bamberg)
R21	Nürnberg Nordost- Eschenau – (Gräfenberg)

2.2.2 Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Zusätzlich wird der Landkreis durch **49 öffentliche Buslinien** erschlossen.

Bis auf die Linie des Verkehrsunternehmers Omnibus Brehm mit der öffentlichen Linie 1b Greuth – Höchstädt a.d.Aisch – Greuth sind alle öffentlichen Linien im Landkreis Erlangen-Höchstadt im Tariffsystem des VGN integriert.

Tabelle 5: Öffentliche Linien nach § 42 PBefG im Landkreis Erlangen-Höchstadt

Abb. 6-I: Liniennetzplan VGN

Abb. 6-II - V: Liniennetzplan Schultage, Ferientage, Samstag, Sonn- und Feiertag

Tabelle 6: Schienenhaltepunkte und B+R/P+R Plätze

2.2.3 Öffentlicher Linienverkehr nach § 43 PBefG

Im Landkreis bestehen zahlreiche **Berufsverkehrslinien**, die primär das Werk Schaeffler OHG in Herzogenaurach anfahren. Diese Linien sind auf die spezifischen Schichtzeiten der Mitarbeiter ausgerichtet sind.

Tabelle 7: Berufsverkehre nach § 43 PBefG im Landkreis Erlangen-Höchstadt

Nach Angaben der Landkreisverwaltung sind im Landkreis Erlangen-Höchstadt überwiegend im Förderschulbereich (Don-Bosco-Schule Höchstädt, Erich-Kästner-Schule Spardorf, FZ Erlangen) freigestellte Schülerverkehre eingerichtet.

Zusätzlich wird in einzelnen Gemeinden der Grund- und Hauptschulverkehr noch im freigestellten Schülerverkehr durchgeführt:

2.3 Voraussichtliche Entwicklungen

2.3.1 Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Haltepunkte Bubenreuth und Baiersdorf werden durch die S-Bahnen der Linie S1 bedient. Derzeit wird - bedingt durch die noch nicht fertiggestellte Infrastruktur - ein nicht reines Taktangebot angeboten, d. h. Montag bis Freitag ganztägig mit Ausnahme der späten Abendstunden zwei Züge pro Stunde und Richtung, im 24’-/36’-Raster, am Wochenende tagsüber mit Ausnahme der frühen Morgenstunden und am späten Abend ebenfalls zwei Züge pro Stunde.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG beabsichtigt, die S-Bahn Nürnberg auszuschreiben. Die Betriebsaufnahme ist für 12/2017 geplant. Je nach Infrastrukturausbau soll das Angebot in der Relation Nürnberg – Bamberg entsprechend der verfügbaren Infrastruktur ausgeschrieben werden. Ziel ist, mit Fertigstellung des Ausbaus zwischen Fürth und Erlangen sowie der Vierspur zwischen Eltersdorf – Erlangen – Forchheim einen reinen 20’-/40’-Minuten-Takt im Abschnitt Erlangen – Forchheim anzubieten der in der HVZ zum 20’-Minuten-Takt verstärkt wird.

Die Nebenbahn R21 von Nürnberg Nordostbahnhof bis Gräfenberg ist Bestandteil des Ausschreibungsprojektes Dieselnetz Nürnberg, das von der DB AG unter dem Namen Mittelfrankenbahn betrieben wird. Laut Aussage der BEG ist für die Folgeausschreibung des Dieselnetzes eine Betriebsaufnahme für frühestens 12/2018 geplant.

Aktuell wird im Auftrag der BEG eine Untersuchung durchgeführt, die eine Durchbindung der Gräfenbergbahn mit der Rangaubahn über die sogenannte Ringbahn in Nürnberg betrachtet. Nach derzeitigem Sachstand sind jedoch auf Grund der Untersuchung keine Änderungen im zahlenmäßigen Angebot für die Haltepunkte im Landkreis ERH zu erwarten.

3 Festlegung der Vorgaben für die „ausreichende Verkehrsbedien- nung“ nach der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung

Grundsätzlich soll der **Richtwert** = guter ÖPNV-Standard als ausreichende Verkehrsbedien-
nung definiert werden.

3.1 Zu berücksichtigende Ortsteile:

Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sieht als **Richtwert** vor, alle Ortsteile ab
200 Einwohner auf die ÖPNV-Qualität zu untersuchen (Grenzwert 500 EW).

Somit fließen 69 der insgesamt 180 amtlichen Ortsteile mit mehr als 200 EW in die Untersu-
chung ein. Dies entspricht 95 % der Einwohner des Landkreises.

Vergleich der Siedlungsstruktur

Landkreis	Einwohner ges.	Gemeinden ges.	Gemeindeteile ges.	500 EW		200		150	
				GTO	% EW	GTO	% EW	GTO	% EW
Erlangen-Höchstadt	136.235	25	180	49	90	69	95	84	96

Stand: 2010

Neuer Ortsteil Herzo Base

Die Einwohnerzahlen aus dem Jahr 2004 wurden aktualisiert, wodurch es zu Änderungen
bei den zu berücksichtigenden Ortsteilen kommt.

Bei Berücksichtigung aller Ortsteile ab 200 EW werden unter dieser Einwohnergrenze lie-
gende Ortsteile bei einer Defizitbetrachtung im Nahverkehrsplan nicht bewertet. D.h. jedoch
nicht, dass diese Orte vom ÖPNV-Netz abgekoppelt werden. Diese Ortsteile bleiben weiter-
hin an das ÖPNV-Netz angebunden.

Tabelle 8: Ortsteile ab 200 Einwohner

3.2 Auswahl der übergeordneten Orte

Lt. Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (BayLzN) soll die Erreichbarkeit „überge-
ordneter Orte“ untersucht werden. Hierzu zählen der sog. Nachbarschaftsbereich (definiert
als **Zentrum der Gemeinde** wie Hauptort oder Sitz der Verwaltungsgemeinschaft) sowie die
zentralen Orte Unter-/Mittel-/Oberzentrum.

Erreichbarkeit Gemeindehauptort / Zentrum der Gemeinde

Lt. Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist bei Anwendung des Richtwertes die Er-
reichbarkeit für Ortsteile zum Zentrum der Gemeinde ab einer Entfernung von **3 Straßenkm**
zu untersuchen.

Tabelle 9: Entfernung Gemeindeteilort zum Hauptort

Die Auswahl der zentralen Orte erfolgt auf der Grundlage der **Berufsauspendler**²⁷ und der **Schulpendler**²⁸.

Erreichbarkeit zentrale Orte

Die Auswahl der zentralen Orte erfolgte auf der Grundlage der **Berufspendlerzahlen** sowie der **Schulpendler**.

Berufsauspendler

Nach Auswertung der aktuell vorliegenden Berufspendlerstatistik (Bundesagentur für Arbeit, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2012) wird für folgende Gemeinde eine Änderung / Ausweitung der Zielorte empfohlen.

Adelsdorf: Herzogenaurach 292 Auspendler (zusätzlicher Zielort)

Eckental: Lauf 186 Auspendler (zusätzlicher Zielort)

Hemhofen: Herzogenaurach 167 Auspendler (zusätzlicher Zielort)

Höchstadt: Gremsdorf 229 Auspendler (zusätzlicher Zielort)

Lonnerstadt: Herzogenaurach 108 Auspendler (anstelle Nürnberg)

Röttenbach: Herzogenaurach 119 Auspendler (zusätzlicher Zielort)

Uttenreuth: Nürnberg 233 Auspendler (zusätzlicher Zielort)

Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Auspendler > 50) 2012

Als verkehrspolitisch sinnvoll erscheint eine Betrachtung der Berufspendlerströme > 100. Bei einem landkreisweiten Modal-Split von 6 %, errechnet sich bei 100 Auspendlern ein Fahrgastpotenzial von 6 Personen pro Tag.

Schulpendler

Seitens des Landratsamtes liegen die Schulpendler für den Personenkreis vor, für die der Landkreis Schulaufwandsträger ist (weiterführende Schulen, Förderschulen) und für die Schüler, die Anspruch auf einen Fahrausweis haben.

Betrachtet wurden Schülerströme über 20 Schüler.

Die für die Landkreisbevölkerung bedeutenden Schulstandorte sind Höchstadt, Herzogenaurach, Eckental und Spardorf sowie außerhalb des Landkreises die Orte Forchheim, Erlangen und Nürnberg.

Diese Orte sind aufgrund der Berufspendlerströme überwiegend auch als zentrale Zielorte definiert.

Tabelle 10: LRA Erlangen-Höchstadt: Schülerbeförderung Schuljahr 2012/13

Die von Eckentaler Schülern besuchte Schule in Gräfenberg (150 Schüler) sowie für Schüler aus Heroldsberg nachgefragte Schule in Eckental (142 Schüler) kann per Schiene erreicht werden und wurden bisher nicht als gesonderte Zielorte untersucht.

²⁷ Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Stand: 30.06.2012

²⁸ Daten LRA Erlangen-Höchstadt, weiterführende Schulen, Schuljahr 12/13

Tabelle 11: Auswahl der Zielorte nach Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Berufsauspendler und Schulpendingler 2012

Definition der Zeitintervalle Halbtages- und Ganztagesintervall

Lt. Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist die Erreichbarkeit nur erfüllt, wenn sowohl innerhalb eines Halbtages – und eines Ganztagesintervalls eine Fahrmöglichkeit in einer festgelegten Beförderungszeit vorhanden ist.

Die Hinfahrt Montag bis Samstag am Morgen soll zwischen 6:00 und 8:00 Uhr stattfinden, an Sonn- und Ferientagen wird das Hinfahrtintervall auf 8:00 – 9:30 festgelegt. Die Mittagsrückfahrt z.B. für Halbtagsbeschäftigte soll zwischen 12:00 bis 13:30 Uhr gegeben sein und die Rückfahrt am Nachmittag sollte zwischen 15:30 und 18:30 Uhr angeboten werden.

Hinfahrt (Montag - Samstag)	06:00 - 08:00 Uhr
Hinfahrt (Sonn- und Feiertag)	08:00 - 09:30 Uhr
Rückfahrt 1 (Halbtagesintervall)	12:00 - 13:30 Uhr
Rückfahrt 2 (Ganztagesintervall)	15:30 - 18:30 Uhr

3.3 Bedienungshäufigkeiten

Da die Leitlinie keine Angaben zu den Verkehrszeiträumen (Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit) vornimmt, hat der Aufgabenträger diese Zeiträume selbst zu definieren.

Bei der Einteilung in Gebietstypen wurden Faktoren wie Siedlungsdichte und der zentralörtlichen Gliederung (vgl. Kap 2.1) berücksichtigt.

Verdichtete Räume bis 15.000 EW	
-zentrales Gebiet	Marloffstein, Möhrendorf, Spardorf
-nicht zentrales Gebiet	Hagenau, Igelsdorf, Wellerstadt, Bubenreuth, Rathsberg, Kleinseebach, Weiher
Verkehrsachsen Typ 1	Falkendorf, Münchaurach, Baiersdorf, Forth, Gremsdorf, Großenseebach, Heroldsberg, Großgeschaidt, Herz Base, Heßdorf, Kalchreuth, Lonnerstadt, Weisendorf
Verkehrsachsen Typ 2	Adelsdorf, Buckenhof, Brand, Eckenhaid, Eschenau, Hemhofen, Herzogenaurach, Höchstadt a.d.Aisch, Röttenbach, Uttenreuth
Ländlicher Raum	Aisch, Neuhaus, Ebach, Frohnhof, Herpersdorf, Oberschöllnbach, Buch b. Gremsdorf, Zeckern, Kleingeschaidt, Beutelsdorf, Hammerbach, Haundorf, Hauptendorf, Niederndorf, Welkenbach, Hannberg, Hesselberg, Niederlindach, Untermembach, Etzelskirchen, Sterpersdorf, Zentbechhofen, Käswasser, Röckenhof, Ailsbach, Mühlhausen, Oberreichenbach, Frimmersdorf, Vestenbergsgreuth, Buchfeld, Wachenroth, Weingartsgreuth, Buch b. Weisendorf, Kairilindach, Reuth, Rezelendorf

Abb. 1-II: Gebietstypen – Bedienung

Die Bedienungshäufigkeiten hängen ebenfalls von den Verkehrszeiten ab. Die Leitlinie macht jedoch keine Aussagen über die zeitliche Ausdehnung dieser Verkehrszeiträume. Daher muss der Aufgabenträger die Verkehrszeiträume selbst definieren.

Verkehrszeiten

Montag - Freitag

HVZ		NVZ		SVZ	
von	bis	von	bis	von	bis
06:01	08:00	08:01	13:00	04:30	06:00
13:01	14:00	14:01	15:30	20:01	02:00
15:31	18:30	18:31	20:00		

Samstag

HVZ		NVZ		SVZ	
von	Bis	von	bis	von	bis
		06:01	16:00	04:30	06:00
				16:01	02:00

Sonn- und Feiertag

HVZ		NVZ		SVZ	
von	bis	von	bis	von	bis
				09:00	23:00

HVZ=Hauptverkehrszeit; NVZ=Nebenverkehrszeit; SVZ=Schwachverkehrszeit

Tabelle 12: Gebietstyp Bedienungshäufigkeit und Fahrtenangebot

4 Analyse des ÖPNV-Angebotes und Klassifizierung der Defizite

Untersucht wurden für alle Ortsteile ab 200 Einwohner die für die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienungs²⁹ aufgeführten Kriterien: **Haltestelleneinzugsbereich**, **Erreichbarkeit übergeordneter Orte** und **Bedienungshäufigkeit**.

4.1 Haltestellenerschließung

Die Vorgaben aus dem bestehenden Nahverkehrsplan wurden übernommen. D.h. der Fahrgast soll nicht weiter als **500 m (Luftlinie) zur Bushaltestelle** und max. **1000 m zum nächsten Bahnhofpunkt** laufen müssen. Lt. BayLzN gilt die Haltestellenerschließung als erfüllt, wenn mindestens 80 % der Bevölkerung innerhalb dieses Einzugsbereiches wohnen.

Da keine Einwohnerpunktekarten vorliegen, wurde der Anteil bebaute Fläche errechnet. Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich die Siedlungsdichte gleichmäßig über die bebaute Fläche verteilt.

Tabelle 13: Erschließung mit Haltestellen

4.1.1 Klassifizierung der Defizite Erschließung

Neben dem prozentualen Anteil nicht erschlossener Einwohner ist aus Sicht der VGN GmbH die absolute Zahl derjenigen, die nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden sind ebenfalls zu berücksichtigen. Diese Einwohnerzahlen wurden ermittelt und entsprechend des Handlungsbedarfs klassifiziert.

Kein Handlungsbedarf wird gesehen, wenn von den 80 % zu erschließenden Einwohner weniger als 150 Einwohner mehr als 500 m (Bus) bzw. 1000 m (Bahn) zur Haltestelle laufen müssen. **Langfristiger** Handlungsbedarf wird bei einem Anteil von bis zu 200 Einwohnern gesehen und **mittelfristig** sollte das Defizit behoben werden, wenn zwischen 200 und 500 Bewohner keinen Zugang zum ÖPNV haben. **Vorrangig** sind Maßnahmen zu treffen, wenn mehr als 500 Mitbürger außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereiches wohnen.

Handlungsbedarf	Anteil EW nicht erschlossen bis 80 %
vorrangig	>500 oder keine Haltestelle
mittelfristig	201 - 500
langfristig	150 - 200
kein Handlungsbedarf (HB)	< 150

Klassifizierungskriterien Haltestelleneinzugsbereich

²⁹ Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Anhang C

Unter diesen Annahmen bestehen in folgenden zwei Ortsteilen Erschließungsdefizite:

Gemeinde	Teilort	Einwohner	erschlossen 500 m / 1000 m	Erschlie- ßungsgrad in %	Anteil nicht erschlos- sener EW 80%*	Handlungs- bedarf	EW bis 100%
Grossenseebach	Grossenseebach	2.386	N	62,9	407	mittelfristig	884
Uttenreuth	Uttenreuth	3.820	N	74,6	205	mittelfristig	969

Nicht ausreichend mit Haltestellen erschlossene Ortsteile

In den zwei Ortsteilen Großenseebach und Uttenreuth wird unter Berücksichtigung der Einwohnerzahlen mittelfristiger Handlungsbedarf ermittelt.

Grossenseebach 2.389 EW

Von den 2.389 Einwohnern sollen 80 % der Bewohner (= 1.911 EW) innerhalb des 500 m Haltestelleneinzugsbereiches leben. Da Großenseebach lediglich durch die zentral im Ortsteil liegende Haltestelle Großenseebach erschlossen wird, errechnet sich ein Erschließungsgrad von 62,9 %. Somit müssen 407 Bewohner (bezogen auf die 80 %) weiter als 500 m zur nächsten Haltestelle laufen. Lt. BayLzN fließen die übrigen 20 % der Einwohner (= 477 EW³⁰) nicht in die Betrachtung ein. In Summer erhöht sich daher der Anteil, der weiter als 500 m zur nächsten Haltestelle Wohnenden auf 884 Einwohner.

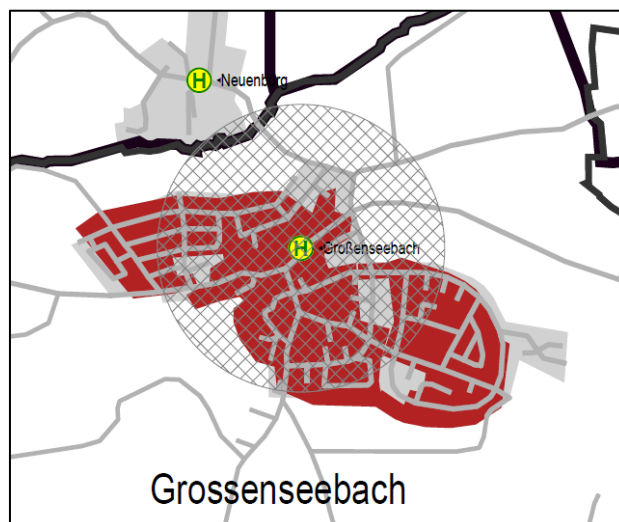


Abb. 1: Defizite Haltestelleneinzugsbereich Großenseebach 500 m

Defizite bestehen im westlichen und südöstlichen Bereich des Ortes. Zu klären ist, ob eine verbesserte ÖPNV-Erschließung aufgrund der baulichen und verkehrlichen Struktur als auch vom Busumlauf /Linienführung möglich ist. Geprüft werden sollte die Einrichtung einer weiteren Haltestelle an der Staatsstraße 2259 im Westen.

Uttenreuth 3.820 EW

Die drei in Uttenreuth angefahrenen Haltestellen liegen an der den Ort durchquerenden Staatsstraße 2240. Außerhalb des 500 m Einzugsbereiches liegen die südlichen Bereiche sowie die Bebauung im Nordosten Richtung Rosenbach. Eine Erschließung dieser Bereiche

³⁰ 100 % - 80 % = 20 % = 478 EW

wird zu längeren Fahrtzeiten führen und kann hierdurch zu Fahrgastrückgängen bei anderen Fahrgästen führen.

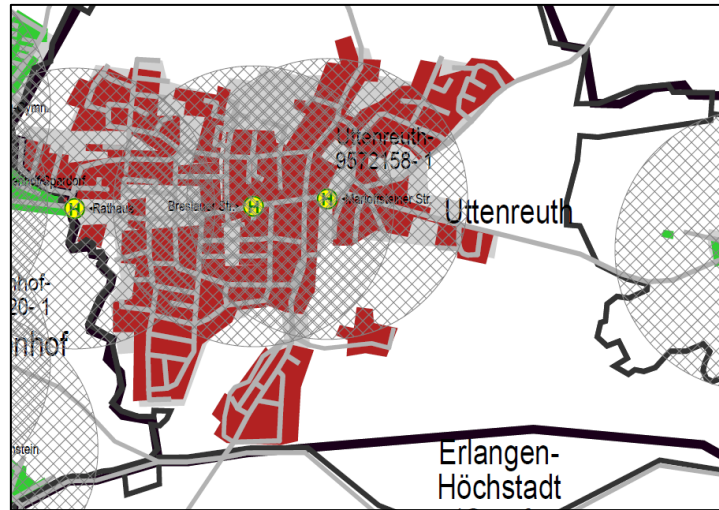


Abb.2: Defizite Haltestelleneinzugsbereich Uttenreuth 500 m

4.2 Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Auswahl der Zielorte

Lt. Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (BayLzN) soll die Erreichbarkeit „übergeordneter Orte“ untersucht werden. Hierzu zählen der sog. Nachbarschaftsbereich (definiert als **Zentrum der Gemeinde** wie Hauptort oder Sitz der Verwaltungsgemeinschaft) sowie die **zentralen Orte** Unter-/Mittel-/Oberzentrum.

Die Auswahl der zentralen Orte erfolgte auf der Grundlage der Berufsauspendler und der Schulpendinger. (vgl. Kap. 3.2 Auswahl der übergeordneten Orte)

Als verkehrspolitisch sinnvoll erscheint eine Betrachtung der Berufsauspendlerströme > 100 . Bei einem landkreisweiten Modal-Split von 4 %³¹ entspricht das einem Potenzial von 4 Fahrgästen.

Die Erreichbarkeit der übergeordneten Orte ist lt. BayLzN nur gegeben, wenn innerhalb eines Halb- und Ganztagesintervall eine Fahrmöglichkeit in einer vorgegebenen Reisezeit³² angeboten wird. Die Zeitintervalle, in denen die Fahrten stattfinden sollen, legt der Aufgabenträger fest:

Tagesintervalle	
Hinfahrt:	06:00 – 08:00 Uhr (Mo-Sa)
Hinfahrt:	08:00 – 09:30 Uhr (So)
Rückfahrt 1:	12:00 – 13:30 Uhr (Halbtagsintervall)
Rückfahrt 2:	15:30 – 18:00 Uhr (Ganztagsintervall)

³¹ Anteil ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen (motorisierter Individualverkehr, Fußgänger- und Radverkehr)

³² Reisezeit = Beförderungszeit im Fahrzeug einschl. Umsteigezeit + Fußwegezeit zu + von der Haltestelle

Die **Umsteigezeit** wird auf max. **15 Minuten** festgesetzt und der **Fußweg** zur Haltstelle und von der Haltstelle zum Ziel zusammen pauschal mit **10 Minuten** angenommen.

4.2.1 Klassifizierung der Defizite Erreichbarkeit

Abhängig vom Umfang des festgestellten Defizits werden diese klassifiziert und der Handlungsbedarf ermittelt.

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig**/kurzfristig:

- Es gibt **kein** (zumutbares) **Angebot** innerhalb der Tagesintervalle (einschließlich Toleranzgrenzen)

Priorität 2

Handlungsbedarf **nachrangig**/mittelfristig:

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Tagesintervalle (einschließlich Toleranzgrenzen), die **Beförderungszeit** und **Umsteigezeit** liegt jedoch **über** dem **Grenzwert**

Priorität 3

Handlungsbedarf **unerheblich**/langfristig:

Hierunter fallen z.B. sog. „Schein“-Defizite. Die Vorgaben werden nur geringfügig überschritten.

- Die Beförderungszeit liegt **zwischen** dem **Richtwert** und dem **Grenzwert**.

4.2.2 Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes / Zentrum der Gemeinde

Nach dem Richtwert sollen alle Ortsteile ab einer Straßenkm-Entfernung von 3 km an den Gemeindehauptort angebunden sein. Dabei soll die Beförderungszeit 20 Minuten nicht überschreiten.

Tabelle 14: Auswertung Erreichbarkeit Gemeindeteilort Montag-Sonntag

Da das Programm „Angebotsanalyse“ die Luftlinienentfernung von der Einstiegshaltstelle zur Endhaltstelle ermittelt, wurde die Luftlinienentfernung mit einem landkreisweiten Umwegfaktor auf Straßenkm hochgerechnet. Hierdurch kann es im Einzelfall zu Abweichungen zu den tatsächlichen Straßenkm zwischen Wohnort und Zielort kommen.

Es flossen 18 Ortsteile in die Untersuchung ein, wobei alle untersuchten Ortsteile unter 1.000 Einwohner aufweisen.

(vgl. Tabellen Handlungsbedarf Spalte GHO (= Gemeindehauptort))

An **Schul- und Ferientagen** beschränkt sich die defizitäre Erreichbarkeit der Ortsteile an den Hauptort auf Ortsteile zwischen 200 und 500 Einwohnern.

An **Schultagen** bestehen lediglich in Frimmersdorf und in Buchfeld vorrangige Defizite. Durch das geringere Fahrtenangebot an **Ferientagen** steigen die vorrangigen Defizite auf 9 vorrangige Defizite an.

	Schultage	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	7	7	0	0	11	11	0	0
vorrangig	2	2	0	0	9	9	0	0
mittelfristig	4	4	0	0	1	1	0	0
langfristig	1	1	0	0	1	1	0	0
keine Defizite	11	5	6	0	7	1	6	0
Summe OT	18	12	6	0	18	12	6	0

Am **Wochenende** ist im ländlichen Raum abseits der Verkehrsachsen das ÖPNV-Angebot erwartungsgemäß erheblich eingeschränkter. So sind am Samstag lediglich 5 Ortsteile (ab einer Straßenkm-Entfernung von 3 km) an den Hauptort angebunden, an Sonn- und Feiertagen reduziert sich das Angebot auf eine Relation ohne Defizit.

	Samstag	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn-Feiertag	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	13	11	2	0	17	12	5	0
vorrangig	13	11	2	0	17	12	5	0
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	0	0	0	0	0	0	0	0
keine Defizite	5	1	4	0	1	0	1	0
Summe OT	18	12	6	0	18	12	6	0

4.2.3 Erreichbarkeit zentrale Orte

Berücksichtigt wurden je Gemeinde bis zu vier Pendlerrelationen vorrangig mit mehr als 100 Berufsauspendlern. Hierdurch kann die Anzahl zu untersuchende Relationen – abhängig von der Pendlerzahl – von Gemeinde zu Gemeinde abweichen.

Zentrale Zielorte A

Als zentrale Zielorte A wurden die Zielorte mit den höchsten Berufspendlern definiert, sowie überwiegend Zielorte innerhalb des Landkreises ausgewählt.

Zentraler Ort A

Die **Beförderungszeit** soll **30 Minuten** (Richtwert) nicht überschreiten.³³
Reisezeit 40 Min = Beförderungszeit + 10 Min Zu- und Abgang zur Haltestelle.
Die Umsteigezeit beträgt max. 15 Min. und die Anzahl der Umstiege max. 2 mal.

³³ Es wurden zur Bewertung der Erreichbarkeit die aus der Leitlinie empfohlenen Richtwerte übernommen.

von/nach	Zielort A	
	zu untersuchender Zielort	Berufspendler 2012 ³
Adelsdorf	Höchstadt	268
Aurachtal	Herzogenaurach	505
Baiersdorf	Erlangen	1341
Bubenreuth	Erlangen	854
Buckenhof	Uttenreuth ¹	14
Eckental	Heroldsberg	200
Gremsdorf	Höchstadt	90
Großenseebach	Herzogenaurach	125
Hemhofen	Höchstadt ²	187 ²
Heroldsberg	Nürnberg	1460
Herzogenaurach	Erlangen	2446
Heßdorf	Herzogenaurach	186
Höchstadt	Herzogenaurach	514
Kalchreuth	Heroldsberg	68
Lonnerstadt	Höchstadt	193
Marloffstein	Spardorf ²	46 ²
Möhrendorf	Erlangen	872
Mühlhausen	Höchstadt	99
Oberreichenbach	Herzogenaurach	184
Röttenbach	Höchstadt	49
Spardorf	Uttenreuth ¹	
Uttenreuth	Erlangen	859
Vestenbergsgreuth	Höchstadt	114
Wachenroth	Höchstadt	145
Weisendorf	Herzogenaurach	587

¹ Auswahl aufgrund Sitz der Verwaltungsgemeinschaft

² Auswahl aufgrund Schülerströme

³sozialversicherungspfl. beschäftigte Auspendler: Bundesagentur für Arbeit am 30.06.2012

Untersucht wurden alle 69 Orte mit mehr als 200 Einwohnern. Die Beförderungszeit soll - bei höchstens 2-maligem Umsteigen - nicht mehr als 30 Minuten betragen.

Tabelle 15: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort A (Montag-Sonntag)

An **Schultagen** sind lediglich 5 vorrangig zu behebende Defizite ermittelt worden, d. h. in einem der drei Zeitintervalle (morgens, mittags, nachmittags) wird keine Fahrt angeboten. Dies betrifft die Orte Sterpersdorf, Zentbechhofen, Röckenhof, Frimmersdorf und Vestenbergsgreuth.

In den **Ferien** steigen die vorrangigen Defizite auf 15 an, wobei insbesondere Ortsteile mit weniger als 500 EW betroffen sind.

	Schultage	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	21	10	8	3	30	16	9	5
vorrangig	5	4	1	0	15	11	3	1
mittelfristig	10	4	4	2	7	3	3	1
langfristig	6	2	3	1	8	2	3	3
keine Defizite	48	10	7	31	39	4	6	29
Summe OT	69	20	15	34	69	20	15	34

Am **Wochenende** reduziert sich das ÖPNV-Angebot massiv und ist auf die verkehrstarken Achsen beschränkt. Betroffen sind von dem fehlenden ÖPNV-Angebot vor allem Orte unter 1.000 Einwohner.

	Samstag	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn-Feiertag	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	44	20	11	13	56	20	13	23
vorrangig	43	20	10	13	51	20	11	20
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	1	0	1	0	5	0	2	3
keine Defizite	25	0	4	21	13	0	2	11
Summe OT	69	20	15	34	69	20	15	34

Zentrale Zielorte B, C und D

Bei der Auswahl der Zielorte B und C handelt es sich zum Großteil um Orte des Verdichtungsraumes Nürnberg/Erlangen/Fürth.

Zentraler Ort Kategorie B, C und D

Die **Beförderungszeit** soll **50 Minuten** (Richtwert) nicht überschreiten.
Reisezeit 60 Min = Beförderungszeit + 10 Min Zu- und Abgang zur Haltestelle.
Die Umsteigezeit beträgt max. 15 Min. und die Anzahl der Umstiege max. 2 mal.

Zentrale Zielorte B

Bei den zentralen **Zielorten B** handelt es sich um die Oberzentren Erlangen und Nürnberg.

von/nach	Zielort B	
	zu untersuchender Zielort	Berufspendler 2012 ¹
Adelsdorf	Erlangen	948
Aurachtal	Erlangen	294
Baiersdorf	Nürnberg	431
Bubenreuth	Nürnberg	224
Buckenhof	Erlangen	723
Eckental	Erlangen	648
Gremsdorf	Erlangen	159
Großenseebach	Erlangen	480
Hemhofen	Erlangen	917
Heroldsberg	Erlangen	320
Herzogenaurach	Nürnberg	1143
Heßdorf	Erlangen	650
Höchstadt	Erlangen	1176
Kalchreuth	Erlangen	168
Lonnerstadt	Erlangen	160
Marloffstein	Erlangen	285
Möhrendorf	Nürnberg	233
Mühlhausen	Erlangen	113
Oberreichenbach	Erlangen	108
Röttenbach	Erlangen	866
Spardorf	Erlangen	368
Uttenreuth	Nürnberg	233
Vestenbergsreuth	Erlangen	78
Wachenroth	Erlangen	118
Weisendorf	Erlangen	941

¹sozialversicherungspfl. beschäftigte Auspendler: Bundesagentur für Arbeit am 30.06.2012

Untersucht wurden alle 69 Orte mit mehr als 200 Einwohnern. Die Beförderungszeit soll - bei höchstens 2-maligem Umsteigen - nicht mehr als 50 Minuten betragen.

Tabelle 16: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort B (Montag-Sonntag)

An **Schultagen** wurden vier vorrangige Defizite ermittelt. Dies betrifft die Erreichbarkeit mit-tags von Nürnberg nach Haundorf und Beutelsdorf sowie die Erreichbarkeit am Nachmittag von Erlangen nach Kairlindach und Reuth.

In den **Ferien** macht sich insbesondere in den Ortsteilen unter 500 Einwohnern das geringe Fahrtenangebot aufgrund des fehlenden Schülerverkehrs bemerkbar.

	Schultage	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	30	14	7	9	41	16	12	13
vorrangig	4	3	1	0	16	12	4	0
mittelfristig	7	5	0	2	3	1	1	1
langfristig	19	6	6	7	22	3	7	12
keine Defizite	39	6	8	25	28	4	3	21
Summe OT	69	20	15	34	69	20	15	34

Am **Wochenende** erhöhen sich im ländlichen Bereich die vorrangigen Defizite erheblich.

	Samstag	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn-Feiertag	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	47	18	12	17	53	20	12	21
vorrangig	34	18	10	6	45	20	11	14
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	13	0	2	11	8	0	1	7
keine Defizite	22	2	3	17	16	0	3	13
Summe OT	69	20	15	34	69	20	15	34

Zentrale Zielorte C

Für zahlreiche Gemeinden sind sowohl Erlangen als auch Nürnberg als Arbeitsplatzstandort von Bedeutung. Diese beiden Städte sind – soweit nicht bereits als zentraler Ort A oder B definiert - als Zielort C in die ÖPNV-Analyse eingeflossen.

von/nach	Zielort C	
	zu untersuchender Zielort	Berufspendler 2012 ¹
Adelsdorf	Nürnberg	297
Aurachtal	Nürnberg	139
Baiersdorf	Forchheim	134
Buckenhof	Nürnberg	143
Eckental	Nürnberg	2067
Großenseebach	Nürnberg	120
Hemhofen	Nürnberg	243
Heroldsberg	Fürth	93
Herzogenaurach	Fürth	274
Heßdorf	Nürnberg	187

Höchstadt	Nürnberg	446
Kalchreuth	Nürnberg	508
Lonnerstadt	Nürnberg	82
Marloffstein	Nürnberg	63
Mühlhausen	Herzogenaurach	73
Röttenbach	Nürnberg	201
Spardorf	Nürnberg	82
Wachenroth	Herzogenaurach	75
Weisendorf	Nürnberg	278

¹sozialversicherungspfl. beschäftigte Auspendler: Bundesagentur für Arbeit am 30.06.2012

Untersucht wurden 59 Orte mit mehr als 200 Einwohnern. Die Beförderungszeit soll - bei höchstens 2-maligem Umsteigen - nicht mehr als 50 Minuten betragen.

Tabelle 17: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort C (Montag-Sonntag)

Nur drei vorrangige Defizite sind an **Schultagen** ermittelt wurden. Dies sind die fehlende Rückfahrt mittags von Nürnberg nach Hesselberg sowie am Nachmittag von Nürnberg nach Kairlindach und Reuth. Wie bereits bei der Analyse bei der Erreichbarkeit der vorherigen Zielorte steigt die Anzahl der Defizite an **Ferien** und besonders am **Wochenende** stark an. Schul- und Ferientrage

	Schultage	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	38	14	9	15	40	14	10	16
vorrangig	3	3	0	0	13	9	3	1
mittelfristig	11	6	3	2	8	3	2	3
langfristig	24	5	6	13	19	2	5	12
keine Defizite	21	3	4	14	19	3	3	13
Summe OT	59	17	13	29	59	17	13	29

Samstag, Sonn- und Feiertag

	Samstag	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn-Feiertag	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	46	17	11	18	48	17	11	20
vorrangig	30	15	10	5	39	17	11	11
mittelfristig	2	0	0	2	4	0	0	4
langfristig	14	2	1	11	5	0	0	5
keine Defizite	13	0	2	11	11	0	2	9
Summe OT	59	17	13	29	59	17	13	29

Zentrale Zielorte D

Herzogenaurach gewinnt zunehmend als Arbeitsplatzstandort für die Bewohner des Landkreises an Bedeutung. Daher wird für einige Gemeinden die ÖPNV-Erreichbarkeit von Herzogenaurach als weiterer Zielort untersucht, soweit Herzogenaurach nicht bereits als zentraler Ort A aufgeführt wurde.

Bei den zentralen Zielorten D handelt es um:

von/nach	Zielort D	
	zu untersuchender Zielort	Berufspendler 2012 ¹
Adelsdorf	Herzogenaurach	292
Eckental	Lauf	186
Hemhofen	Herzogenaurach	167
Höchstadt	Gremsdorf	229
Lonnerstadt	Herzogenaurach	108
Röttenbach	Herzogenaurach	119

¹sozialversicherungspfl. beschäftigte Auspendler: Bundesagentur für Arbeit am 30.06.2012

Untersucht wurden 19 Orte mit mehr als 200 Einwohnern. Die Beförderungszeit soll - bei höchstens 2-maligem Umsteigen - nicht mehr als 50 Minuten betragen.

Tabelle 18: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort D (Montag-Sonntag)

Aufgrund einer Umsteigezeit am Mittag von über 30 Minuten wurde an **Schultagen** lediglich die Rückfahrt von Lauf a.d.Pegnitz nach Ebach als vorrangig zu beheben eingestuft.

An **Ferientagen** steigen die vorrangig zu behabenden Defizite geringfügig auf drei an.

	Schultage	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	9	3	1	5	16	4	2	10
vorrangig	1	1	0	0	3	3	0	0
mittelfristig	4	2	1	1	7	1	2	4
langfristig	4	0	0	4	6	0	0	6
keine Defizite	10	1	2	7	3	0	1	2
Summe OT	19	4	3	12	19	4	3	12

Am Wochenende bestehen lediglich in zwei von 19 Orte /Relationen keine Defizite

	Samstag	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn-Feiertag	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	17	4	3	10	17	4	3	10
vorrangig	12	4	2	6	14	4	3	7
mittelfristig	3	0	1	2	3	0	0	3
langfristig	2	0	0	2	0	0	0	0
keine Defizite	2	0	0	2	2	0	0	2
Summe OT	19	4	3	12	19	4	3	12

Fazit Erreichbarkeit

Während an Schultagen Großteils die untersuchten Orte über 200 Einwohner zumindest die Mindestanbindung (morgens zum ausgewählten Zielort, mittags und am Nachmittag wieder zurück) aufweisen, steigen die Anzahl der Defizite in den Ferien aufgrund des fehlenden Schülerverkehrs an.

Insbesondere für Berufstätige ist es jedoch notwendig, sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen mit attraktiven Fahrtzeiten zu den Arbeitsplatzstandorten zu gelangen.

Am Wochenende reduziert sich das ÖPNV-Angebot auf die Schienenstrecken sowie auf die nachfragestarken Verkehrsachsen wie Höchstadt a.d.Aisch – Erlangen, Herzogenaurach – Erlangen, Weisendorf - Erlangen sowie Neunkirchen a.Brand – Uttenreuth – Erlangen.

(vgl. Tabellen Handlungsbedarf Spalten Erreichbarkeit)

4.3 Bedienungshäufigkeit auf Ortsteilebene

Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definiert zunächst die Bedienungshäufigkeit (Anzahl Fahrten) auf Ortsteilebene. D.h. es werden die Abfahrten und Ankünfte in einem Ort gezählt, unabhängig wohin bzw. woher der Bus kommt. Es fehlt somit ein sog. Relationsbezug.

Die Definition des Fahrtenangebotes auf ausgewählten Streckenabschnitten kann lt. BayLzN jedoch in einem weiteren Arbeitsschritt erfolgen. (vgl. Bedienungshäufigkeit auf Achsen)

Abhängig vom jeweiligen Gebietstyp (z.B. Verkehrsachse, ländlicher Raum) gibt die BayLzN die notwendige Anzahl Fahrten vor, die für die ausreichende Verkehrsbedienung vorzuhalten sind.

Weiter hat der Aufgabenträger die Verkehrszeiten Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) zu definieren. Lt. BayLzN ist in der Neben- und Schwachverkehrszeit ein geringeres ÖPNV-Angebot notwendig als in der Hauptverkehrszeit.

Es wurden folgende Gebietstypen festgelegt:

Bedienungshäufigkeiten	Taktfolgen in Min		
	HVZ	NVZ	SVZ
- Verdichtete Räume bis 15.000 EW zentr. Gebiet	30	30	60
- Verdichtete Räume bis 15.000 EW nicht zentr. Geb.	60	60	120
- Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
- Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Anzahl Fahrtenpaare (FP)			
- ländlicher Raum			
> 3000 Einwohner	12	6	3
1.000 - 3.000 Einwohner	6	4	2
bis 1000 Einwohner	4	2	1

Als Verkehrszeiten wurden definiert:

Montag - Freitag	
- HVZ (Hauptverkehrszeit)	06:00 - 08:00 Uhr 12:00 - 13:30 Uhr 15:30 - 18:30 Uhr
- NVZ (Nebenverkehrszeit)	08:00 - 12:00 Uhr 13:30 - 15:30 Uhr 18:30 - 20:00 Uhr
- SVZ (Schwachverkehrszeit)	04:30 - 06:00 Uhr 20:00 - 02:00 Uhr
Samstag	
- NVZ	06:00 - 16:00 Uhr
- SVZ	04:30 - 06:00 Uhr 16:00 - 02:00 Uhr
Sonn-/Feiertag	
- SVZ	08:00 - 23:00 Uhr

4.3.1 Klassifizierung der Defizite Bedienungshäufigkeit

Abhängig vom Gebietstyp werden nach der BayLzN Bedienungshäufigkeiten (Anzahl Abfahrten/Ankunft) für die Ortsteile festgelegt. Dabei wird zwischen Hauptverkehrszeiten (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Spät-/Schwachverkehrszeit (SVZ) unterschieden.

Die Relation – also wohin die Busse fahren bzw. aus welchem Ort der Bus ankommt – spielt keine Rolle. Es wird lediglich ermittelt, wie viele Fahrten (Ankunft und Abfahrt) in einem Ortsteil stattfinden. Diese Vorgaben werden mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot verglichen und die Defizite ermittelt.

Analog der Kriterien Erschließung und Erreichbarkeit wird der Handlungsbedarf in drei Kategorien unterteilt.

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig/kurzfristig**:

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeit-Intervalls.

Priorität 2

Handlungsbedarf **nachrangig/mittelfristig**:

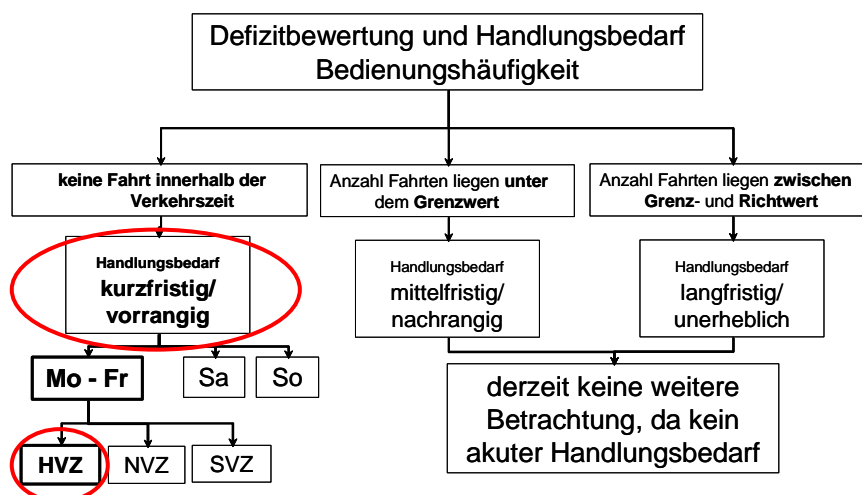
- Es bestehen Fahrten, die Anzahl Fahrten/Takt sind je Verkehrszeit-Intervall jedoch geringer als nach dem Grenzwert erforderlich.

Priorität 3

Handlungsbedarf **unerheblich/langfristig**:

- Die Anzahl Fahrten/Takt liegen zwischen Richtwert und Grenzwert.

Für den Schul- und Berufsverkehr ist insbesondere die Hauptverkehrszeit (HVZ) von Bedeutung. Ein fehlendes Angebot in der HVZ wird daher als „vorrangig zu beheben“ eingestuft. Bei der Behebung der Defizite hat die HVZ Vorrang vor der NVZ und der SVZ.



An **Schultagen** findet in der Schwachverkehrszeit (am Abend ab 20 Uhr) in 30 von 69 untersuchten Orten kein ÖPNV mehr statt. Tagsüber in der Haupt- und Nebenverkehrszeit werden – wenn auch nicht immer dem Richtwert entsprechend – in allen untersuchten 69 Orten Fahrten angeboten.

In den **Ferien** sind die drei Orte Ebach, Kairlindach und Reuth nicht an das ÖPNV-Netz angebunden. In der NVZ steigen die vorrangigen Defizite auf 7 an.

Am **Wochenende** erhöht sich die Anzahl der Defizite - wie bereits bei der Erreichbarkeit der zentralen Orte - aufgrund eines fehlenden Angebotes.

	Schultage			Ferientage			Samstag		Sonn-/Feiertag
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
erfüllt	35	38	13	24	24	13	16	11	14
Defizit	34	31	56	45	45	56	53	58	55
- langfristig	29	21	19	29	29	19	14	23	23
- mittelfristig	5	10	7	13	9	7	14	9	9
- vorrangig	0	0	30	3	7	30	25	26	26
untersuchte OT	69	69	69	69	69	69	69	69	69

Tabelle 19: Auswertung Bedienungshäufigkeit (Montag-Sonntag)

Zusammenfassung

Das Kriterium Bedienungshäufigkeit gibt Auskunft über das mengenmäßige ÖPNV-Angebot in einem Ortsteil. An Schultagen entspricht das ÖPNV-Angebot in der Hauptverkehrszeit in über der Hälfte der Ortsteile dem Richtwert, in 64 von 69 untersuchten Orten wird zumindest der Grenzwert erreicht. Die Hauptverkehrszeitintervalle entsprechen den Intervallen, die beim Kriterium Erreichbarkeit definiert wurden.

Am Abend sowie am Wochenende steigen die Defizite erwartungsgemäß stark an und beschränken sich weitestgehend auf das Angebot der zwei Schienenstrecken und die Achsen Richtung Erlangen.

(vgl. Tabellen Handlungsbedarf Spalte Bedienungshäufigkeit)



Schultage			Erreichbarkeit										Bedienungshäufigkeit		
Gemeinde	Ortsteil	EW	GHO		Zentraler Ort A		Zentraler Ort B		Zentraler Ort C		Zentraler Ort D		HVZ	NVZ	SVZ
Adelsdorf	Adelsdorf	3.889	X		X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	erfüllt	erfüllt	langfristig
Adelsdorf	Aisch	1677	X		X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	langfristig	erfüllt	mittelfristig
Adelsdorf	Neuhaus	942	Adelsdorf		erfüllt	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Aurachtal	Falkendorf	1273	X		X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	mittelfristig
Aurachtal	Münchaurach	1220	X		X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	mittelfristig
Baiersdorf	Baiersdorf	4.008	X		X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Forchheim	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Hagenau	1032	X		X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Forchheim	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Igelsdorf	907	X		X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Forchheim	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Wellerstadt	1845	X		X	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	Forchheim	erfüllt	X	X	mittelfristig	mittelfristig
Bubenreuth	Bubenreuth	4.551	X		X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	X	X	erfüllt	erfüllt
Buckenhof	Buckenhof	3.340	X		X	Uttenreuth	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt
Eckental	Brand	2.362	X		X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	langfristig	langfristig
Eckental	Ebach	219	Eschenau		erfüllt	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	Lauf a.d.Pegnitz	vorrangig	langfristig	langfristig
Eckental	Eckenhaid	3.477	X		X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	erfüllt	langfristig	langfristig
Eckental	Eschenau	3.616	X		X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Forth	3.249	X		X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	langfristig	langfristig	langfristig
Eckental	Frohnhof	280	Eschenau		langfristig	Heroldsberg	langfristig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	langfristig	langfristig
Eckental	Herpersdorf	559	Eschenau		erfüllt	Heroldsberg	langfristig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Oberschöllnbach	910	X		X	Heroldsberg	langfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Gremsdorf	Buch	466	X		X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	X	X	X	X	erfüllt	erfüllt
Gremsdorf	Gremsdorf	978	X		X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	X	X	X	X	erfüllt	langfristig
Grossenseebach	Grossenseebach	2.386	X		X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	langfristig
Hemhofen	Hemhofen	3.309	X		X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	langfristig	erfüllt	erfüllt
Hemhofen	Zeckern	1804	X		X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Großgeschaidt	523	Heroldsberg		erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Altstadt, Innenst.	erfüllt	X	X	langfristig	langfristig
Heroldsberg	Heroldsberg	8.314	X		X	Marienvorstadt	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Altstadt, Innenst.	erfüllt	X	X	langfristig	langfristig
Heroldsberg	Kleingeschaidt	233	Heroldsberg		mittelfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Altstadt, Innenst.	langfristig	X	X	mittelfristig	mittelfristig
Herzogenaurach	Beutelsdorf	292	Herzogenaurach		erfüllt	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst.	mittelfristig	X	X	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Hammerbach	820	Herzogenaurach		erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	Altstadt, Innenst.	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Haundorf	712	Herzogenaurach		erfüllt	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst.	mittelfristig	X	X	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Hauptendorf	1054	X		X	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	Altstadt, Innenst.	mittelfristig	X	X	langfristig	langfristig
Herzogenaurach	Herzo Base	614	X		X	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	Altstadt, Innenst.	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Herzogenaurach	17.027	X		X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Altstadt, Innenst.	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Niederndorf	2.970	X		X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Altstadt, Innenst.	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Welkenbach	330	X		X	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	langfristig	Altstadt, Innenst.	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt
Hessdorf	Hannberg	409	X		X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt
Hessdorf	Heßdorf	1.378	X		X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	langfristig
Hessdorf	Hesselberg	272	Heßdorf		erfüllt	Herzogenaurach	langfristig	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	langfristig	langfristig
Hessdorf	Niederlindach	491	X		X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt
Hessdorf	Untermembach	506	X		X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	X	X	langfristig	langfristig
Höchstadt a.d.Aisch	Etzelskirchen	1272	X		X	Herzogenaurach	mittelfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Gremsdorf	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Höchstadt a.d.Aisch	Höchstadt a.d.Aisch	9.963	X		X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Gremsdorf	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Höchstadt a.d.Aisch	Sterpersdorf	310	Höchstadt a.d.A.		erfüllt	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	Gremsdorf	erfüllt	langfristig	langfristig
Höchstadt a.d.Aisch	Zentbechhofen	375	Höchstadt a.d.A.		mittelfristig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	langfristig
Kalchreuth	Kalchreuth	1761	X		X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	langfristig	langfristig
Kalchreuth	Käswasser	525	X		X	Heroldsberg	mittelfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	mittelfristig	mittelfristig
Kalchreuth	Röckenhof	737	X		X	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	langfristig
Lonnerstadt	Ailsbach	311	Lonnerstadt		erfüllt	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	Herzogenaurach	mittelfristig	langfristig	erfüllt
Lonnerstadt	Lonnerstadt	1460	X		X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	Herzogenaurach	langfristig	langfristig	mittelfristig
Marloffstein	Marloffstein	899	X		X	Spardorf	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	langfristig	mittelfristig
Marloffstein	Rathsberg	477	Marloffstein		mittelfristig	Spardorf	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	langfristig
Möhrendorf	Kleinseebach	1.175	X		X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	X	X	erfüllt	langfristig
Möhrendorf	Möhrendorf	3.396	X		X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	X	X	langfristig	langfristig



Schultage			Erreichbarkeit								Bedienungshäufigkeit				
Gemeinde	Ortsteil	EW	GHO		Zentraler Ort A		Zentraler Ort B		Zentraler Ort C		Zentraler Ort D		HVZ	NVZ	SVZ
Mühlhausen	Mühlhausen	1346	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Herzogenaurach	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	langfristig
Oberreichenbach	Oberreichenbach	1271	X	X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	X	X	X	X	langfristig	langfristig	vorrangig
Roettenbach	Röttenbach	4.607	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Herzogenaurach	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Spardorf	Spardorf	1960	X	X	Uttenreuth	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Uttenreuth	Uttenreuth	3.820	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Uttenreuth	Weier	810	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Vestenbergsreuth	Frimmersdorf	357	Vestenbergsreuth	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	X	X	X	X	langfristig	erfüllt	vorrangig
Vestenbergsreuth	Vestenbergsreuth	482	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	X	X	X	X	langfristig	erfüllt	vorrangig
Wachenroth	Buchfeld	206	Wachenroth	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch	mittelfristig	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Herzogenaurach	mittelfristig	X	X	langfristig	erfüllt	vorrangig
Wachenroth	Wachenroth	1256	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Herzogenaurach	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	langfristig
Wachenroth	Weingartsgreuth	281	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Herzogenaurach	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Weisendorf	Buch	602	Weisendorf	erfüllt	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	mittelfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Weisendorf	Kairindach	238	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Weisendorf	Reuth	214	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Weisendorf	Rezelsdorf	304	Weisendorf	mittelfristig	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	mittelfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Weisendorf	Weisendorf	4.407	X	X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	langfristig
	alle OT			69		69		69		69		69	69	69	69
X=Relation wurde nicht untersucht	X			51		0		0		10		50	0	0	0
	erfüllt			11		48		39		21		10	35	38	13
Marienvorstadt = Nürnberg Hbf.	langfristig			1		6		19		24		4	29	21	19
Innenstadt Bahnhof = Erlangen Bf.	mittelfristig			4		10		7		11		4	5	10	7
Altstadt Innenstadt = Fürth Hbf.	vorrangig			2		5		4		3		1	0	0	30
	Summe			18		69		69		59		19	69	69	69



Ferientage			Erreichbarkeit										Bedienungshäufigkeit		
Gemeinde	Ortsteil	EW	GHO		Zentraler Ort A	Zentraler Ort B		Zentraler Ort C	Zentraler Ort D		HVZ	NVZ	SVZ		
Adelsdorf	Adelsdorf	3.889	X	X	Höchststadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig
Adelsdorf	Aisch	1.677	X	X	Höchststadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Adelsdorf	Neuhaus	942	Adelsdorf	erfüllt	Höchststadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Aurachtal	Falkendorf	1.273	X	X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Aurachtal	Münchaurach	1.220	X	X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Baiersdorf	Baiersdorf	4.008	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Forchheim	erfüllt	X	X	langfristig	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Hagenau	1.032	X	X	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	Forchheim	erfüllt	X	X	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Baiersdorf	Igelsdorf	907	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Forchheim	erfüllt	X	X	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Baiersdorf	Wellerstadt	1.845	X	X	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	Forchheim	erfüllt	X	X	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Bubenreuth	Bubenreuth	4.551	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Buckenhof	Buckenhof	3.340	X	X	Uttenreuth	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Brand	2.362	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Eckental	Ebach	219	Eschenau	vorrangig	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Lauf a.d.Pegnitz	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Eckental	Eckenhaid	3.477	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Eckental	Eschenau	3.616	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Forth	3.249	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Eckental	Frohhof	280	Eschenau	langfristig	Heroldsberg	langfristig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Eckental	Herspersdorf	559	Eschenau	erfüllt	Heroldsberg	langfristig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	Lauf a.d.Pegnitz	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Oberschöllnbach	910	X	X	Heroldsberg	langfristig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	erfüllt	langfristig	vorrangig
Gremsdorf	Buch	466	X	X	Höchststadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	X	X	X	X	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gremsdorf	Gremsdorf	978	X	X	Höchststadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	X	X	X	X	langfristig	langfristig	langfristig
Grossenseebach	Grossenseebach	2.386	X	X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	langfristig	langfristig
Hemhofen	Hemhofen	3.309	X	X	Höchststadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Hemhofen	Zeckern	1.804	X	X	Höchststadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Großgeschaidt	523	Heroldsberg	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Altstadt, Innenst	erfüllt	X	X	langfristig	langfristig	langfristig
Heroldsberg	Heroldsberg	8.314	X	X	Marienvorstadt	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Altstadt, Innenst	erfüllt	X	X	langfristig	langfristig	langfristig
Heroldsberg	Kleingeschaidt	233	Heroldsberg	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	mittelfristig	vorrangig	langfristig
Herzogenaurach	Beutelsdorf	292	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	mittelfristig	X	X	langfristig	langfristig	vorrangig
Herzogenaurach	Hammerbach	820	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	Altstadt, Innenst	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Herzogenaurach	Haundorf	712	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	mittelfristig	X	X	langfristig	langfristig	vorrangig
Herzogenaurach	Hauptendorf	1.054	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	mittelfristig	Altstadt, Innenst	mittelfristig	X	X	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Herzogenaurach	Herzo Base	614	X	X	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	langfristig	Altstadt, Innenst	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Herzogenaurach	Herzogenaurach	17.027	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Altstadt, Innenst	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Niederndorf	2.970	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Altstadt, Innenst	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Welkenbach	330	X	X	Innenstadt Bahnhof	mittelfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	Altstadt, Innenst	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Hessdorf	Hannberg	409	X	X	Herzogenaurach	langfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hessdorf	Heßdorf	1.378	X	X	Herzogenaurach	langfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	langfristig	langfristig
Hessdorf	Hesselberg	272	Heßdorf	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hessdorf	Niederlindach	491	X	X	Herzogenaurach	mittelfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Hessdorf	Untermembach	506	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Höchststadt a.d.Aisch	Etzelskirchen	1.272	X	X	Herzogenaurach	mittelfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Gremsdorf	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Höchststadt a.d.Aisch	Höchststadt a.d.Aisch	9.963	X	X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Gremsdorf	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Höchststadt a.d.Aisch	Sterpersdorf	310	Höchststadt a.d.Aisch	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Gremsdorf	vorrangig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Höchststadt a.d.Aisch	Zentbechhofen	375	Höchststadt a.d.Aisch	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Kalchreuth	Kalchreuth	1.761	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	langfristig	langfristig	langfristig
Kalchreuth	Käswasser	525	X	X	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig	vorrangig	langfristig
Kalchreuth	Röckenhof	737	X	X	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Lonnerstadt	Ailsbach	311	Lonnerstadt	vorrangig	Höchststadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig
Lonnerstadt	Lonnerstadt	1.460	X	X	Höchststadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	vorrangig	Herzogenaurach	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Marloffstein	Marloffstein	899	X	X	Spardorf	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Marloffstein	Rathsberg	477	Marloffstein	mittelfristig	Spardorf	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Möhrendorf	Kleinseebach	1.175	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	X	X	erfüllt	langfristig	erfüllt
Möhrendorf	Möhrendorf	3.396	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	X	X	langfristig	langfristig	langfristig



Feriertage			Erreichbarkeit								Bedienungshäufigkeit					
Gemeinde	Ortsteil	EW	GHO		Zentraler Ort A	Zentraler Ort B	Zentraler Ort C	Zentraler Ort D	HVZ	NVZ	SVZ					
Mühlhausen	Mühlhausen	1346	X	X	Höchstadt a.d.Aisch erfüllt	Innenstadt Bahnhof langfristig	Herzogenaurach mittelfristig	X	X	langfristig	erfüllt	langfristig				
Oberreichenbach	Oberreichenbach	1271	X	X	Herzogenaurach erfüllt	Innenstadt Bahnhof langfristig	X	X	langfristig	langfristig	vorrangig					
Roettenbach	Röttenbach	4.607	X	X	Höchstadt a.d.Aisch erfüllt	Innenstadt Bahnhof erfüllt	Marienvorstadt erfüllt	Herzogenaurach langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig					
Spardorf	Spardorf	1960	X	X	Uttenreuth erfüllt	Innenstadt Bahnhof erfüllt	Marienvorstadt erfüllt	X	X	langfristig	mittelfristig	mittelfristig				
Uttenreuth	Uttenreuth	3.820	X	X	Innenstadt Bahnhof erfüllt	Marienvorstadt langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt					
Uttenreuth	Weier	810	X	X	Innenstadt Bahnhof erfüllt	Marienvorstadt langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt					
Vestenbergsreuth	Frimmersdorf	357	Vestenbergsreuth	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	X	X	mittelfristig	langfristig	vorrangig			
Vestenbergsreuth	Vestenbergsreuth	482	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	X	X	langfristig	langfristig	vorrangig			
Wachenroth	Buchfeld	206	Wachenroth	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	X	X	mittelfristig	langfristig	vorrangig	
Wachenroth	Wachenroth	1256	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Herzogenaurach	mittelfristig	X	X	langfristig	langfristig	langfristig	
Wachenroth	Weingartsreuth	281	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Herzogenaurach	mittelfristig	X	X	langfristig	erfüllt	vorrangig	
Weisendorf	Buch	602	Weisendorf	erfüllt	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	X	X	langfristig	erfüllt	vorrangig	
Weisendorf	Kairindach	238	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Weisendorf	Reuth	214	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Weisendorf	Rezelsdorf	304	Weisendorf	vorrangig	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	X	X	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Weisendorf	Weisendorf	4.407	X	X	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	langfristig	langfristig	
		alle OT		69		69		69		69		69		69		69
		X=Relation wurde nicht untersucht	X	51		0		0		10		50		0		0
		erfüllt		7		39		28		19		3		24		13
		langfristig		1		8		22		19		6		29		19
		mittelfristig		1		7		3		8		7		13		7
		vorrangig		9		15		16		13		3		7		30
		Summe		18		69		69		59		19		69		69

Marienvorstadt = Nürnberg Hbf.
 Innenstadt Bahnhof = Erlangen Bf.
 Altstadt Innenstadt = Fürth Hbf.



Samstag			Erreichbarkeit										Bedienungshäufigkeit	
Gemeinde	Ortsteil	EW	GHO		Zentraler Ort A	Zentraler Ort B		Zentraler Ort C		Zentraler Ort D		NVZ	SVZ	
Adelsdorf	Adelsdorf	3.889	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	vorrangig	langfristig	langfristig
Adelsdorf	Aisch	1677	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Adelsdorf	Neuhaus	942	Adelsdorf	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Aurachtal	Falkendorf	1273	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	X	X	mittelfristig	mittelfristig
Aurachtal	Münchaurach	1220	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	X	X	mittelfristig	mittelfristig
Baiersdorf	Baiersdorf	4.008	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Forchheim	erfüllt	X	X	langfristig	erfüllt
Baiersdorf	Hagenau	1032	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Forchheim	mittelfristig	X	X	langfristig	mittelfristig
Baiersdorf	Igelsdorf	907	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Forchheim	vorrangig	X	X	mittelfristig	mittelfristig
Baiersdorf	Wellerstadt	1845	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Forchheim	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Bubenreuth	Bubenreuth	4.551	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	X	X	erfüllt	erfüllt
Buckenhof	Buckenhof	3.340	X	X	Uttenreuth	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt
Eckental	Brand	2.362	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	langfristig	langfristig
Eckental	Ebach	219	Eschenau	vorrangig	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Lauf a.d.Pegnitz	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Eckental	Eckenhaid	3.477	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
Eckental	Eschenau	3.616	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	langfristig	erfüllt	erfüllt
Eckental	Forth	3.249	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	langfristig	langfristig	langfristig
Eckental	Frohhof	280	Eschenau	vorrangig	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Lauf a.d.Pegnitz	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Eckental	Herpersdorf	559	Eschenau	erfüllt	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Eckental	Oberschöllnbach	910	X	X	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Lauf a.d.Pegnitz	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gremsdorf	Buch	466	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	X	X	X	X	vorrangig	vorrangig
Gremsdorf	Gremsdorf	978	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	X	X	X	X	mittelfristig	langfristig
Grossenseebach	Grossenseebach	2.386	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	mittelfristig	langfristig
Hemhofen	Hemhofen	3.309	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	vorrangig	langfristig	langfristig
Hemhofen	Zeckern	1804	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Großgeschaidt	523	Heroldsberg	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Altstadt, Innenst	erfüllt	X	X	langfristig	langfristig
Heroldsberg	Heroldsberg	8.314	X	X	Marienvorstadt	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Altstadt, Innenst	erfüllt	X	X	mittelfristig	langfristig
Heroldsberg	Kleingeschaidt	233	Heroldsberg	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	vorrangig	langfristig
Herzogenaurach	Beutelsdorf	292	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	langfristig
Herzogenaurach	Hammerbach	820	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	erfüllt	langfristig
Herzogenaurach	Haundorf	712	Herzogenaurach	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	erfüllt	langfristig
Herzogenaurach	Hauptendorf	1054	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	langfristig	mittelfristig
Herzogenaurach	Herzo Base	614	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	erfüllt	langfristig
Herzogenaurach	Herzogenaurach	17.027	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Altstadt, Innenst	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Niederndorf	2.970	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Altstadt, Innenst	erfüllt	X	X	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Welkenbach	330	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	erfüllt	langfristig
Hessdorf	Hannberg	409	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	erfüllt	erfüllt
Hessdorf	Heßdorf	1.378	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	mittelfristig	langfristig
Hessdorf	Hesselberg	272	Heßdorf	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Hessdorf	Niederlindach	491	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	vorrangig	vorrangig
Hessdorf	Untermembach	506	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Höchstadt a.d.Aisch	Etzelskirchen	1272	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	Gremsdorf	erfüllt	langfristig	langfristig
Höchstadt a.d.Aisch	Höchstadt a.d.Aisch	9.963	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Gremsdorf	erfüllt	langfristig	langfristig
Höchstadt a.d.Aisch	Sterpersdorf	310	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Gremsdorf	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Höchstadt a.d.Aisch	Zentbechhofen	375	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Kalchreuth	Kalchreuth	1.761	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	mittelfristig	langfristig
Kalchreuth	Käswasser	525	X	X	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	langfristig
Kalchreuth	Röckenhof	737	X	X	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Lonnerstadt	Ailsbach	311	Lonnerstadt	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Lonnerstadt	Lonnerstadt	1460	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Marloffstein	Marloffstein	899	X	X	Spardorf	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	mittelfristig	mittelfristig
Marloffstein	Rathsberg	477	Marloffstein	vorrangig	Spardorf	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig	mittelfristig
Möhrendorf	Kleinseebach	1.175	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	X	X	langfristig	mittelfristig
Möhrendorf	Möhrendorf	3.396	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	X	X	mittelfristig	langfristig



Samstag			Erreichbarkeit										Bedienungshäufigkeit	
Gemeinde	Ortsteil	EW	GHO		Zentraler Ort A		Zentraler Ort B		Zentraler Ort C		Zentraler Ort D		NVZ	SVZ
Mühlhausen	Mühlhausen	1.346	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Oberreichenbach	Oberreichenbach	1.271	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	X	X	X	X	vorrangig	vorrangig
Roettenbach	Röttenbach	4.607	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Herzogenaurach	vorrangig	langfristig	langfristig
Spardorf	Spardorf	1.960	X	X	Uttenreuth	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	mittelfristig	mittelfristig
Uttenreuth	Uttenreuth	3.820	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	X	X	langfristig	erfüllt
Uttenreuth	Weißer	810	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	X	X	erfüllt	erfüllt
Vestenbergsgreuth	Frimmersdorf	357	Vestenbergsgreuth	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	X	X	X	X	vorrangig	vorrangig
Vestenbergsgreuth	Vestenbergsgreuth	482	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	X	X	X	X	vorrangig	vorrangig
Wachenroth	Buchfeld	206	Wachenroth	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Wachenroth	Wachenroth	1.256	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Wachenroth	Weingartsgreuth	281	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Buch	602	Weisendorf	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	erfüllt	vorrangig
Weisendorf	Kairindach	238	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Reuth	214	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Rezelsdorf	304	Weisendorf	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Weisendorf	4.407	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	X	X	langfristig	langfristig
	alle OT			69		69		69		69		69	69	69
X=Relation wurde nicht untersucht	X			51		0		0		10		50	0	0
	erfüllt			5		25		22		13		2	16	11
	langfristig			0		1		13		14		2	14	23
	mittelfristig			0		0		0		2		3	14	9
	vorrangig			13		43		34		30		12	25	26
	Summe			18		69		69		59		19	69	69

Marienvorstadt = Nürnberg Hbf.

Innenstadt Bahnhof = Erlangen Bf.

Altstadt Innenstadt = Fürth Hbf.



Sonntag			Erreichbarkeit										Bedienungshäufigkeit
Gemeinde	Ortsteil	EW	GHO		Zentraler Ort A	Zentraler Ort B		Zentraler Ort C	Zentraler Ort D		SVZ		
Adelsdorf	Adelsdorf	3.889	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	langfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	vorrangig	langfristig
Adelsdorf	Aisch	1677	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	mittelfristig	Herzogenaurach	vorrangig	vorrangig
Adelsdorf	Neuhaus	942	Adelsdorf	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	vorrangig
Aurachtal	Falkendorf	1273	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig
Aurachtal	Münchaurach	1220	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig
Baiersdorf	Baiersdorf	4.008	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Forchheim	erfüllt	X	X	erfüllt
Baiersdorf	Hagenau	1.032	X	X	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	Forchheim	mittelfristig	X	X	mittelfristig
Baiersdorf	Igelsdorf	907	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Forchheim	vorrangig	X	X	vorrangig
Baiersdorf	Wellerstadt	1.845	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Forchheim	vorrangig	X	X	vorrangig
Bubenreuth	Bubenreuth	4.551	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	X	X	erfüllt
Buckenhof	Buckenhof	3.340	X	X	Uttenreuth	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	erfüllt
Eckental	Brand	2.362	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	erfüllt
Eckental	Erbach	219	Eschenau	vorrangig	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Lauf a.d.Pegnitz	vorrangig	vorrangig
Eckental	Eckenhaid	3.477	X	X	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Lauf a.d.Pegnitz	vorrangig	vorrangig
Eckental	Eschenau	3.616	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	erfüllt
Eckental	Forth	3.249	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	Lauf a.d.Pegnitz	mittelfristig	erfüllt
Eckental	Frohhof	280	Eschenau	vorrangig	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Lauf a.d.Pegnitz	vorrangig	vorrangig
Eckental	Herpersdorf	559	Eschenau	vorrangig	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Lauf a.d.Pegnitz	vorrangig	vorrangig
Eckental	Oberschöllnbach	910	X	X	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Lauf a.d.Pegnitz	vorrangig	vorrangig
Gremsdorf	Buch	466	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	X	X	X	X	vorrangig
Gremsdorf	Gremsdorf	978	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	langfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	X	X	X	X	langfristig
Grossenseebach	Großenseebach	2.386	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig
Hemhofen	Hemhofen	3.309	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	vorrangig	langfristig
Hemhofen	Zeckern	1.804	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Herzogenaurach	vorrangig	erfüllt
Heroldsberg	Großgeschaidt	523	Heroldsberg	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Altstadt, Innenst	erfüllt	X	X	erfüllt
Heroldsberg	Heroldsberg	8.314	X	X	Marienvorstadt	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Altstadt, Innenst	erfüllt	X	X	erfüllt
Heroldsberg	Kleingeschaidt	233	Heroldsberg	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	vorrangig
Herzogenaurach	Beutelsdorf	292	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig
Herzogenaurach	Hammerbach	820	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	vorrangig
Herzogenaurach	Haundorf	712	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	vorrangig
Herzogenaurach	Hauptendorf	1.054	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	vorrangig
Herzogenaurach	Herzo Base	614	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	vorrangig
Herzogenaurach	Herzogenaurach	17.027	X	X	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	langfristig	Altstadt, Innenst	langfristig	X	X	langfristig
Herzogenaurach	Niederndorf	2.970	X	X	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	langfristig	Altstadt, Innenst	erfüllt	X	X	erfüllt
Herzogenaurach	Welkenbach	330	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Altstadt, Innenst	vorrangig	X	X	vorrangig
Hessdorf	Hannberg	409	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	erfüllt
Hessdorf	Heßdorf	1.378	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	mittelfristig
Hessdorf	Hesselberg	272	Heßdorf	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig
Hessdorf	Niederlindach	491	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig
Hessdorf	Untermembach	506	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig
Höchstadt a.d.Aisch	Etzelskirchen	1.272	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	mittelfristig	Gremsdorf	erfüllt	vorrangig
Höchstadt a.d.Aisch	Höchstadt a.d.Aisch	9.963	X	X	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	mittelfristig	Gremsdorf	erfüllt	langfristig
Höchstadt a.d.Aisch	Sterpersdorf	310	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Gremsdorf	vorrangig	vorrangig
Höchstadt a.d.Aisch	Zentbechhofen	375	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig
Kalchreuth	Kalchreuth	1.761	X	X	Heroldsberg	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	langfristig	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	erfüllt
Kalchreuth	Käswasser	525	X	X	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig
Kalchreuth	Röckenhof	737	X	X	Heroldsberg	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig
Lonnerstadt	Ailsbach	311	Lonnerstadt	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	vorrangig
Lonnerstadt	Lonnerstadt	1.460	X	X	Höchstadt a.d.Aisch	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	Herzogenaurach	vorrangig	vorrangig
Marloffstein	Marloffstein	899	X	X	Spardorf	erfüllt	Innenstadt Bahnhof	erfüllt	Marienvorstadt	erfüllt	X	X	mittelfristig
Marloffstein	Rathsberg	477	Marloffstein	vorrangig	Spardorf	vorrangig	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	vorrangig
Möhrendorf	Kleinseebach	1.175	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	X	X	mittelfristig
Möhrendorf	Möhrendorf	3.396	X	X	Innenstadt Bahnhof	vorrangig	Marienvorstadt	vorrangig	X	X	X	X	mittelfristig



Sonntag			Erreichbarkeit								Bedienungshäufigkeit
Gemeinde	Ortsteil	EW	GHO		Zentraler Ort A	Zentraler Ort B	Zentraler Ort C	Zentraler Ort D	SVZ		
Mühlhausen	Mühlhausen	1346	X	X	Höchstadt a.d.Aisch vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	Herzogenaurach vorrangig	X	X	vorrangig	
Oberreichenbach	Oberreichenbach	1271	X	X	Herzogenaurach vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	X	X	X	vorrangig	
Röthenbach	Röthenbach	4.607	X	X	Höchstadt a.d.Aisch vorrangig	Innenstadt Bahnhof erfüllt	Marienvorstadt langfristig	Herzogenaurach vorrangig	X	langfristig	
Spardorf	Spardorf	1960	X	X	Uttenreuth erfüllt	Innenstadt Bahnhof erfüllt	Marienvorstadt erfüllt	X	X	mittelfristig	
Uttenreuth	Uttenreuth	3.820	X	X	Innenstadt Bahnhof erfüllt	Marienvorstadt langfristig	X	X	X	erfüllt	
Uttenreuth	Weiher	810	X	X	Innenstadt Bahnhof erfüllt	Marienvorstadt langfristig	X	X	X	erfüllt	
Vestenbergsreuth	Frimmersdorf	357	X	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	X	X	X	vorrangig	
Vestenbergsreuth	Vestenbergsreuth	482	X	X	Höchstadt a.d.Aisch vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	X	X	X	vorrangig	
Wachenroth	Buchfeld	206	X	vorrangig	Höchstadt a.d.Aisch vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	Herzogenaurach vorrangig	X	X	vorrangig	
Wachenroth	Wachenroth	1.256	X	X	Höchstadt a.d.Aisch vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	Herzogenaurach vorrangig	X	X	vorrangig	
Wachenroth	Weingartsgreuth	281	X	X	Höchstadt a.d.Aisch vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	Herzogenaurach vorrangig	X	X	vorrangig	
Weisendorf	Buch	602	X	vorrangig	Herzogenaurach vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	Marienvorstadt vorrangig	X	X	vorrangig	
Weisendorf	Kairindach	238	X	X	Herzogenaurach vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	Marienvorstadt vorrangig	X	X	vorrangig	
Weisendorf	Reuth	214	X	X	Herzogenaurach vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	Marienvorstadt vorrangig	X	X	vorrangig	
Weisendorf	Rezelsdorf	304	X	vorrangig	Herzogenaurach vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	Marienvorstadt vorrangig	X	X	vorrangig	
Weisendorf	Weisendorf	4.407	X	X	Herzogenaurach vorrangig	Innenstadt Bahnhof vorrangig	Marienvorstadt vorrangig	X	X	langfristig	
			69		69	69	69	69	69	69	
X=Relation wurde nicht untersucht			X	51	0	0	10	50	0		
			erfüllt	1	13	16	11	2	14		
			langfristig	0	5	8	5	0	7		
			mittelfristig	0	0	0	4	3	9		
			vorrangig	17	51	45	39	14	39		
			Summe	18	69	69	59	19	69		

Marienvorstadt = Nürnberg Hbf.

Innenstadt Bahnhof = Erlangen Bf.

Altstadt Innenstadt = Fürth Hbf.

Zusammenfassung:

Kriterien für die ausreichende Verkehrsbedienung (Richtwert) nach BayLzN

	Lkr. Erlangen-Höchstadt
Gebietstypen	<ul style="list-style-type: none"> - Verdichtete Räume bis 15.000 EW zentr. Gebiet - Verdichtete Räume bis 15.000 EW nicht zentr. Gebiet - Verkehrsachse Typ 1 - Verkehrsachse Typ 2 - ländlicher Raum
Relevante Gemeindeteile ab	200 Einwohner
Haltestelleneinzugsbereich	
- allg. ÖPNV	500 m
- SPNV	1000 m
Erreichbarkeit übergeordneter Orte	
- Hinfahrt	Hin: 06:00 - 08:00 (Mo- Sa) Hin: 08:00 - 09:30 (Sonn- und Feiertag)
- Rückfahrt Halbtagesintervall	Rück: 12:00 - 13:30
- Rückfahrt Ganztagsintervall	Rück: 15:30 - 18:30
Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich /Gemeindehauptort ab	3 km
- Beförderungszeit Gemeindehauptort	20 min (Richtwert)
- Beförderungszeit Zielort 1	30 min (Richtwert)
- Beförderungszeit Zielort 2 und 3	50 min (Richtwert)
Verkehrszeiten	
Montag - Freitag	
- HVZ (Hauptverkehrszeit)	06:00 - 08:00 12:00 - 13:30 15:30 - 18:30
- NVZ (Nebenverkehrszeit)	08:00 - 12:00 13:30 - 15:30 18:30 - 20:00
- SVZ (Schwachverkehrszeit)	04:30 - 06:00 20:00 - 02:00
Samstag	
- NVZ	06:00 - 16:00
- SVZ	04:30 - 06:00 16:00 - 02:00
Sonn-/Feiertag	
- SVZ	09:00 - 23:00
Bedienungshäufigkeiten	Taktfolgen wie Leitlinie
- Verdichtete Räume bis 15.000 EW zentr. Geb.	HVZ 30 Min, NVZ 30 Min, SVZ 60 Min
- Verdichtete Räume bis 15.000 EW nicht zentr. Geb.	HVZ 60 Min, NVZ 60 Min, SVZ 120 Min
- Verkehrsachse Typ 1	HVZ 20 Min, NVZ 30 Min, SVZ 60 Min
- Verkehrsachse Typ 2	HVZ 15 Min, NVZ 20 Min, SVZ 60 Min
- ländlicher Raum	Anzahl Fahrtenpaare
> 3000 Einwohner	HVZ 12, NVZ 6, SVZ 3
1.000 - 3.000 Einwohner	HVZ 6, NVZ 4, SVZ 2
bis 1000 Einwohner	HVZ 4, NVZ 2, SVZ 1
Zentrale Zielorte außerhalb des Landkreises	Erlangen Forchheim Nürnberg Fürth Lauf a.d.Pegn.

4.3.2 Definition der Bedienungshäufigkeit auf Streckenabschnitten / Relationen

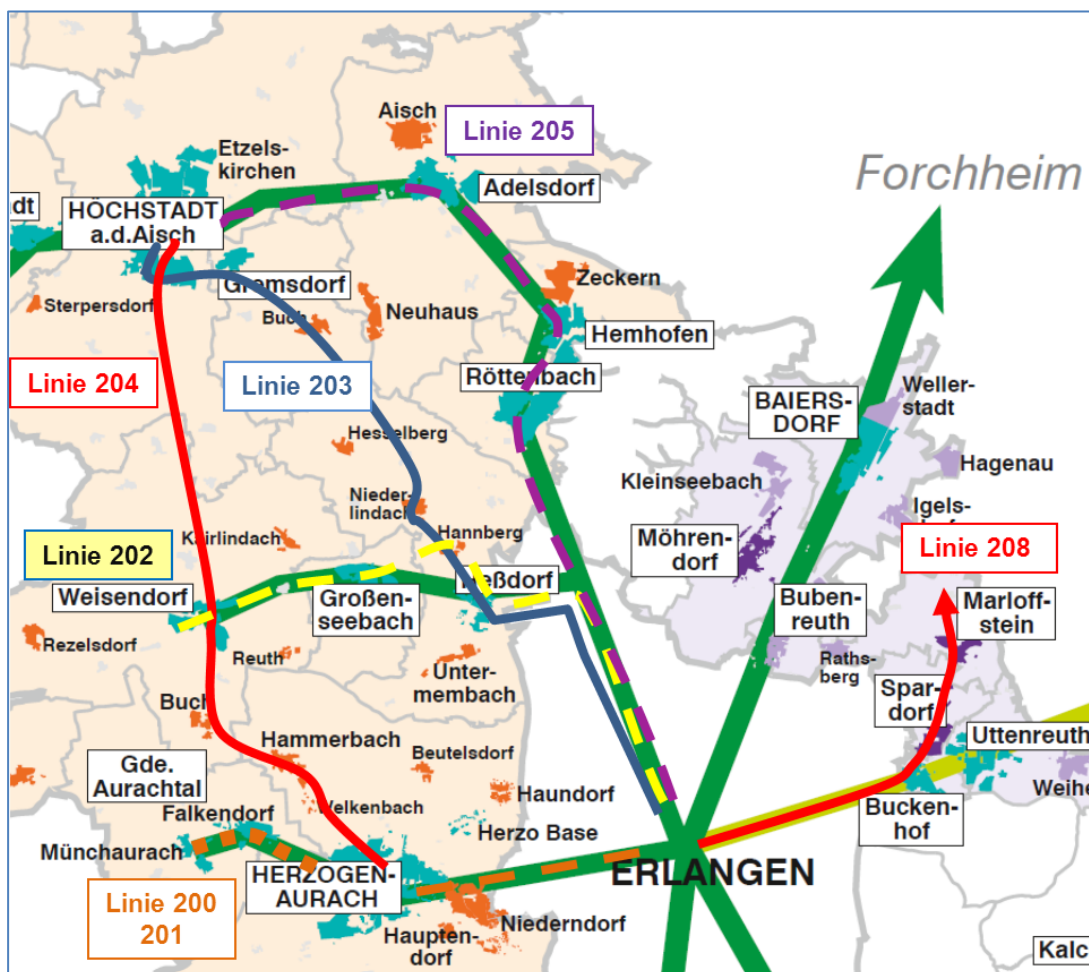
Die Bayerische Leitlinie empfiehlt in ihrem Erläuterungsband die „Festlegung der Fahrtenhäufigkeit und der Vertaktung auf Streckenabschnitten“³⁴ orientiert an den Vorgaben der Bedienungshäufigkeit festzulegen.

Festlegung der Bedienungshäufigkeit auf ausgewählten Relationen

Die Auswahl der zu untersuchenden Relationen orientiert sich an den **Zielorten**, die beim Kriterium Erreichbarkeit übergeordneter Orte besonders starke Pendlerströme aufweisen. Als weiteres Auswahlkriterium werden **nachfragestarke Linien** berücksichtigt.

Dies sind folgende Streckenabschnitten und davon betroffenen Linien:

- Herzogenaurach - Erlangen: VGN-Linien 200/201
- Höchststadt a.d.A. - Weisendorf - Herzogenaurach : VGN-Linie 204
- Höchststadt a.d.A. - Adelsdorf - Erlangen : VGN-Linie 205
- Höchststadt a.d.A. – Buch - Heßdorf - Erlangen : VGN-Linie 203
- Weisendorf – Großenseebach – Heßdorf – Erlangen: VGN-Linie 202
- Effeltrich – Marloffstein – Buckenhof – Erlangen: VGN-Linie 208



Karte 1: Definition verkehrsrelevanter Streckenabschnitte

³⁴ Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung 1998, Erläuterungsband S. 21f

Angebotsbewertung

Die Linien 200 / 201, 202, 205 verlaufen bereits auf im Nahverkehrsplan definierten Verkehrsachsen.

In der nachfolgenden Tabelle wird das derzeitige Fahrplanangebot auf den einzelnen Linien (**IST-Takt** in Minuten) dem im Nahverkehrsplan festgelegten Angebot „Gebietstyp Verkehrsachse“ (**Achse**) gegenübergestellt. Spalte **SOLL** enthält das **angestrebte Fahrplanangebot** orientiert an dem Angebot in der Spalte „Achse“. Sind keine Werte eingetragen, bedeutet dies, die Linie liegt auf keiner definierten Verkehrsachse.

Die „IST-Werte“ errechnen sich aus Hin- und Rückrichtung und sind gerundet.

Linie	Streckenabschnitt	Mo - Fr								
		HVZ			NVZ			SVZ		
		IST	Achse	SOLL	IST	Achse	SOLL	IST	Achse	SOLL
200/201	Herzogenaurach - ER	20	20	15	30	30	20	60	60	60
202	Weisendorf - ER	30	20	20	40	30	30	90	60	60
203	Höchstadt - Buch - ER	70	-	60	120	-	120	-	-	-
204	Höchstadt - Herzogenaurach	60	-	60	120	-	60	-	-	120
205	Höchstadt - Adelsdorf - ER	20	20	15	30	30	20	70	60	60
208	Marloffstein* - Buckenhof - ER	30	30*	30	40	30*	30	75	60*	60

Linie	Streckenabschnitt	Sa						So		
		NVZ			SVZ			SVZ		
		IST	Achse	SOLL	IST	Achse	SOLL	IST	Achse	SOLL
200/201	Herzogenaurach - ER	60	30	30	60	60	60	120	60	60
202	Weisendorf - ER	60	30	60	70	60	60	120	60	120
203	Höchstadt - Buch - ER	-	-	-	-	-	-	-	-	-
204	Höchstadt - Herzogenaurach	120	-	60	-	-	120	-	-	120
205	Höchstadt - Adelsdorf - ER	60	30	30	90	60	60	120	60	60
208	Marloffstein - Buckenhof - ER	60	30*	60	60	60*	60	120	60*	60

grün = Angebotsausweitung

IST= entspricht derzeitigem Fahrplanangebot

Achse = Festlegung nach NVP

- = Ortsteile entlang der Linie z.T als ländlicher Raum definiert

SOLL = neue Festlegung auf Streckenabschnitt

*Marloffstein Verdichtungsraum bis 15T zentrales Gebiet

Die **Auswertung** auf den einzelnen **Linien** zeigt, dass insbesondere in der Nebenverkehrszeit in der Woche und am Samstag sowie in der Schwachverkehrszeit am Abend und am Samstag das ÖPNV-Angebot einem 60-Min-Takt nicht entspricht. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass werktags auch eine Schwachverkehrszeit am Morgen definiert wurde und nachts die Schwachverkehrszeit erst um 2 Uhr endet.

Auf der Linie 205 Höchstadt – Adelsdorf – Erlangen liegt das Fahrtenangebot mit einem rechnerischen 15-Min-Takt geringfügig über dem lt. Nahverkehrsplan definierten 20-Min-Takt. Dies ist auf die schülerbedingten Verstärkerfahrten zurückzuführen.

Durch Linienüberlagerungen / Parallelverkehren von Linien kann das Taktangebot auf einzelnen Streckenabschnitten bereits dem gewünschten Fahrplanangebot auf der zu beurteilenden Linie entsprechen.

VGN-Linien 201 und 205: Änderung Gebietstyp Bedienungshäufigkeit

Aufgrund starker Pendlerbeziehungen zwischen Herzogenaurach und Erlangen sowie zwischen Höchstadt a.d.A. und Erlangen, wurden diese Verkehrsverbindungen als Verkehrsachsen mit einem 20 / 30 / 60 Min-Takt definiert (Verkehrsachse Typ1). Die dort verkehrenden Linien **201** und **205** zählen zu den nachfragestärksten Linien im Landkreis.

Um der Bedeutung dieser Verbindungen gerecht zu werden, werden diese zwei Verkehrsachsen entsprechend dem Verkehrsangebot auf der Linie 209 aufgewertet und ein 15 / 20 / 60-Min.Takt vorgesehen (Verkehrsachse Typ2).

VGN-Linie 202: Definition der Bedienungshäufigkeit auf Streckenabschnitten:

Das ÖPNV-Angebot der Linie **202** Weisendorf - Erlangen orientiert sich bereits an den Vorgaben für die Bedienungshäufigkeit Verkehrsachse Typ1.

Somit ergibt sich folgendes Fahrtenangebot: von Montag – Freitag in der HVZ ein 20-Min-Takt, in der NVZ ein 30-Min-Takt und am Abend sowie am Samstag ein 60-Min-Takt. An Sonn- und Feiertagen erscheint ein 2-Std-Takt ausreichend.

VGN-Linie 203

Die Schnellbuslinie **Linie 203**, die bisher durch Orte fährt, die als ländlicher Raum definiert wurden, sollte von morgens 6 Uhr bis abends 20:30 Uhr im Stunden-Takt verkehren. In der NVZ am Vormittag ist zu prüfen, ob ein 2-Std-Takt ausreicht und das Angebot auf den Abend (2-Std-Takt) sowie auf den Samstag (ebenfalls 2-Std-Takt) ausgeweitet werden soll.

VGN-Linie 204

Zwischen Höchstadt und Herzogenaurach wurde bisher keine Verkehrsachse definiert. Entsprechend gering ist bisher das Fahrtenangebot auf der **Linie 204**. Die zunehmenden Berufspendler nach Herzogenaurach begründen jedoch einen Ausbau der Linie 204. Zu prüfen ist tagsüber ein durchgehender 60-Min-Takt, der evtl. am Vormittag ausgedünnt oder mit Bedarfsfahrten durchgeführt werden kann.

Am Samstag ist ein 60-Min-Takt zwischen ca. 9 – 14 Uhr anzustreben. In den übrigen Zeiten am Samstag wie auch an Sonn- und Feiertagen erscheint ein 2-Std-Takt ausreichend.

Insbesondere am Abend und am Wochenende sowie tagsüber am Vormittag ist der Einsatz von Bedarfsverkehren zur Verdichtung zu prüfen.

VGN-Linie 208

Die von Effeltrich über Marloffstein, Spardorf und Buckenhof nach Erlangen verkehrende **Linie 208** fährt in der HVZ ca. im 30-Min-Takt mit einigen zusätzlichen Verstärkerfahrten. In der Nebenverkehrszeit ergibt sich ein 30-Min-Takt, der am Abend in einen Stundentakt übergeht. Am Samstag werden stündlich Fahrten auf der Linie 208 angeboten. An Sonn- und Feiertagen wird ein 2-Std-Takt gefahren.

Ab Buckenhof verdichtet sich das ÖPNV-Angebot durch die von Eckental kommende Linie 209. Hierdurch wird das ÖPNV-Angebot zwischen Buckenhof und Erlangen nahezu verdoppelt.

Die Gebietstypeneinteilung für das Kriterium Bedienungshäufigkeit sieht für Marloffstein einen 30 / 30 / 60 Takt vor. Da Marloffstein lediglich durch die Linie 208 bedient wird, wird empfohlen, dieses Taktangebot von Montag – Freitag auf die Linie 208 zu übertragen.

D.h.: Montag - Freitag in der HVZ und NVZ 30-Min-Takt, in der SVZ 60-Min-Takt; Samstag und Sonn- und Feiertag ein durchgehender 60-Min-Takt

Dieses Konzept wird bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt.

Hinweis:

Rechnerische Defizite können folgende Ursachen haben:

- *in einer Richtung besteht ein durchgehender 30-Minuten-Takt, aber nicht in Gegenrichtung,*
- *am frühen Morgen gegen 5 Uhr sowie nachts gegen 24 Uhr fehlen Fahrten.*

Zusammenfassung

Montag - Freitag

Durch die Gebietstypeneinteilung wurde bereits auf Ortsteilebene die Bedienungshäufigkeit festgelegt. Dieses Fahrtenangebot sollte unabhängig von weiteren Linien vor allem von Montag bis Freitag in der Haupt- und Nebenverkehrszeit auf die ausgewählten Linien 200/201, 202, 203, 204, 205 und 208 übertragen werden. Dieses Angebot kann bei Bedarf z.B. im Schülerverkehr ergänzt werden. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob am Vormittag (9:00 – 12:00 Uhr), am frühen Morgen (4:30 – 6:00 Uhr) und nachts (23:00 – 02:00 Uhr) ein geringeres Angebot ausreicht. In der Spätverkehrszeit wird ein 60-Min-Takt bis mind. 23:00 Uhr empfohlen, der auch als Bedarfsverkehr angeboten werden kann.

Samstag

Am Samstag erscheint überwiegend ein durchgehender 60-Min-Takt nach Erlangen als ausreichend. Zu prüfen ist eine Verdichtung am Vormittag nach Erlangen sowie am Nachmittag auf den Relationen Herzogenaurach – Erlangen und Höchstadt a.d.A. – Erlangen.

Auf der Relation Höchstadt a.d.A. – Herzogenaurach sollte samstags tagsüber mindestens ein 2-Std-Takt mit einzelnen Verstärkerfahrten am Vormittag Richtung Herzogenaurach und am Nachmittag in Gegenrichtung gefahren werden.

Sonn- und Feiertag

Während von Höchstadt a.d.A. und Herzogenaurach nach Erlangen ein 60-Min-Takt als ÖPNV-Angebot für sinnvoll gehalten wird, erscheint auf den übrigen Streckenabschnitten wie Höchstadt a.d.A. nach Herzogenaurach und Weisendorf nach Erlangen ein 2-Std-Takt ausreichend.

Linie	Streckenabschnitt	Montag - Freitag			Samstag		Sonn- Feiertag
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
		SOLL	SOLL	SOLL	SOLL	SOLL	SOLL
200/201	Herzogenaurach - ER	15	20	60	30	60	60
202	Weisendorf - ER	20	30	60	60	60	120
203	Höchstadt - Buch - ER	60	120	-	-	-	-
204	Höchstadt - Herzogenaurach	60	60	120	60	120	120
205	Höchstadt - Adelsdorf - ER	15	20	60	30	60	60
208	Marloffstein* - Buckenhof - ER	30	30	60	60	60	60

*bis 15T
zentr.Geb.

grün = Angebotsausweitung

Achse = Festlegung nach NVP

- = Ortsteile entlang der Linie z.T. als ländlicher Raum definiert

Bedienungshäufigkeit und Fahrtenangebot (Angaben in Taktzeiten bzw. Fahrtenpaare FP):

Gemeinde	Gemeindeteilort	Einwohner	Gebietstyp Bedienung	HVZ	NVZ	SVZ
Adelsdorf	Adelsdorf	3.889	Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Adelsdorf	Aisch	1.677	Ländlicher Raum	6 FP	4 FP	2 FP
Adelsdorf	Neuhaus	942	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Aurachtal	Falkendorf	1.273	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Aurachtal	Münchaurach	1.220	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Baiersdorf, St	Baiersdorf	4.008	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Baiersdorf, St	Hagenau	1.032	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	60	60	60
Baiersdorf, St	Igelsdorf	907	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	60	60	60
Baiersdorf, St	Wellerstadt	1.845	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	60	60	60
Bubenreuth	Bubenreuth	4.551	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	60	60	60
Buckenhof	Buckenhof	3.340	Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Eckental, M	Brand	2.362	Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Eckental, M	Ebach	219	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Eckental, M	Eckenhaid	3.477	Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Eckental, M	Eschenau	3.616	Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Eckental, M	Forth	3.249	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Eckental, M	Frohnhof	280	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Eckental, M	Herpersdorf	559	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Eckental, M	Oberschöllnbach	910	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Gremsdorf	Buch b. Gremsdorf	466	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Gremsdorf	Gremsdorf	978	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Großenseebach	Großenseebach	2.386	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Hemhofen	Hemhofen	3.309	Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Hemhofen	Zeckern	1.804	Ländlicher Raum	6 FP	4 FP	2 FP
Heroldsberg, M	Großgeschaidt	523	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Heroldsberg, M	Heroldsberg	8.314	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Heroldsberg, M	Kleingeschaidt	233	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Herzogenaurach, St	Beutelsdorf	292	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Herzogenaurach, St	Hammerbach	820	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Herzogenaurach, St	Haundorf	712	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Herzogenaurach, St	Hauptendorf	1.054	Ländlicher Raum	6 FP	4 FP	2 FP
Herzogenaurach, St	Herzo Base	614	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	17.027	Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Herzogenaurach, St	Niederndorf	2.970	Ländlicher Raum	6 FP	4 FP	2 FP
Herzogenaurach, St	Welkenbach	330	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Heßdorf	Hannberg	409	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Heßdorf	Heßdorf	1.378	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60

Gemeinde	Gemeindeteilort	Einwohne	Gebietstyp Bedienung	HVZ	NVZ	SVZ
Heßdorf	Hesselberg	272	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Heßdorf	Niederlindach	491	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Heßdorf	Untermembach	506	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Höchstadt a.d.Aisch, St	Etzelskirchen	1.272	Ländlicher Raum	6 FP	4 FP	2 FP
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d.Aisch	9.963	Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Höchstadt a.d.Aisch, St	Sterpersdorf	310	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Höchstadt a.d.Aisch, St	Zentbechhofen	375	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Kalchreuth	Kalchreuth	1.761	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Kalchreuth	Käswasser	525	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Kalchreuth	Röckenhof	737	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Lonnerstadt, M	Ailsbach	311	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Lonnerstadt, M	Lonnerstadt	1.460	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Marloffstein	Marloffstein	899	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	30	30	60
Marloffstein	Rathsberg	477	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	60	60	60
Möhrendorf	Kleinseebach	1.175	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	60	60	60
Möhrendorf	Möhrendorf	3.396	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	30	30	60
Mühlhausen, M	Mühlhausen	1.346	Ländlicher Raum	6 FP	4 FP	2 FP
Oberreichenbach	Oberreichenbach	1.271	Ländlicher Raum	6 FP	4 FP	2 FP
Röttenbach	Röttenbach	4.607	Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Spardorf	Spardorf	1.960	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	30	30	60
Uttenreuth	Uttenreuth	3.820	Verkehrsachse Typ 2	15	20	60
Uttenreuth	Weiher	810	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	60	60	60
Vestenbergsreuth, M	Frimmersdorf	357	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Vestenbergsreuth, M	Vestenbergsreuth	482	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Wachenroth, M	Buchfeld	206	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Wachenroth, M	Wachenroth	1.256	Ländlicher Raum	6 FP	4 FP	2 FP
Wachenroth, M	Weingartsgreuth	281	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Weisendorf, M	Buch b. Weisendorf	602	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Weisendorf, M	Kairlindach	238	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Weisendorf, M	Reuth	214	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Weisendorf, M	Rezelsdorf	304	Ländlicher Raum	4 FP	2 FP	1 FP
Weisendorf, M	Weisendorf	4.407	Verkehrsachse Typ 1	20	30	60
Ortsteile gesamt:		69	129.066			
Summe Landkreis:			136.235			

HVZ = Hauptverkehrszeit (kann bedarfsgerecht verdichtet werden)

NVZ = Nebenverkehrszeit

SVZ = Schwach-/Spätverkehrszeit

Ländlicher Raum: Angabe Fahrtenangebot in Fahrtenpaaren

übrige Gebietstypen: Angabe Taktzeiten in Min.

5 Bildung von Linienbündel

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht in § 9 (2) vor, dass „Soweit es die Zielsetzung ... erfordert, kann ... die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.“

Die Bildung von Linienbündeln ermöglicht es dem Landkreis, sein Verkehrsangebot innerhalb dieses Bereiches zusammenhängend zu überplanen und zu optimieren. Notwendig ist hierfür u.a. eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten je Bündel, d.h. die Liniengenehmigungen laufen zeitgleich aus. Mit aufgenommen wurde auch die derzeit nicht im VGN integrierte öffentliche Linie ERH 1, die die nordöstlich liegenden Ortsteile der Stadt Höchststadt im Rahmen der Schülerbeförderung erschließt.

Seitens der VGN GmbH kann aufgrund der Verbundstruktur eine Definition von Linienbündel nur aus räumlich-verkehrlichen Aspekten erfolgen. Die detaillierte fahrplanscharfe Planung sowie die Abschätzung der Kosten und Erlöse erfolgt daher durch ein separates Planungsbüro. Hierdurch kann es zu einzelnen Änderungen bei den angedachten Linienbündeln kommen.

Bei der Bildung von Linienbündeln sollte die Größe (z. B. Umfang der Linienkilometer) berücksichtigt werden, dass auch ortsansässige Mittelstandsunternehmen die Leistung fahren können.

Abstimmungsbedarf besteht bei gebietsüberschreitenden Linien mit den angrenzenden Aufgabenträgern. Es wurden daher nur die Linien mit mehreren Aufgabenträgern ausgewählt, bei denen seitens des Landkreises Erlangen-Höchstadt ein (mögliches) besonderes verkehrliches Interesse besteht.

Nicht berücksichtigt sind die Linien 208, 209, 210, 213, 217 und 256, die bereits in verschiedenen Linienbündeln des Landkreises Forchheim enthalten sind. Die Linie 123 befindet sich in einem Linienbündel des Landkreises Fürth, die Linien 344 und 345 verkehren primär auf dem Landkreisgebiet Nürnberger Land. Auch die nach Bamberg fahrende Linie 983 hat für den Landkreis Erlangen-Höchstadt eine untergeordnete Erschließungsfunktion und wurde nicht in ein Linienbündel aufgenommen. Die Linie 212 schließt Lücken im Fahrplan der Schienenstrecke R21. Lediglich die Fahrt in der Nacht von Freitag auf Samstag wird vom Landkreis finanziert.

Ausgenommen wurden die Linien des Stadtverkehrs Herzogenaurach, da der Stadt Herzogenaurach für diese Linien die Aufgabenträgerschaft übertragen wurde.

Auf dieser Grundlage werden 7 Linienbündel vorgeschlagen, die im Rahmen der Detailplanung noch modifiziert werden können.

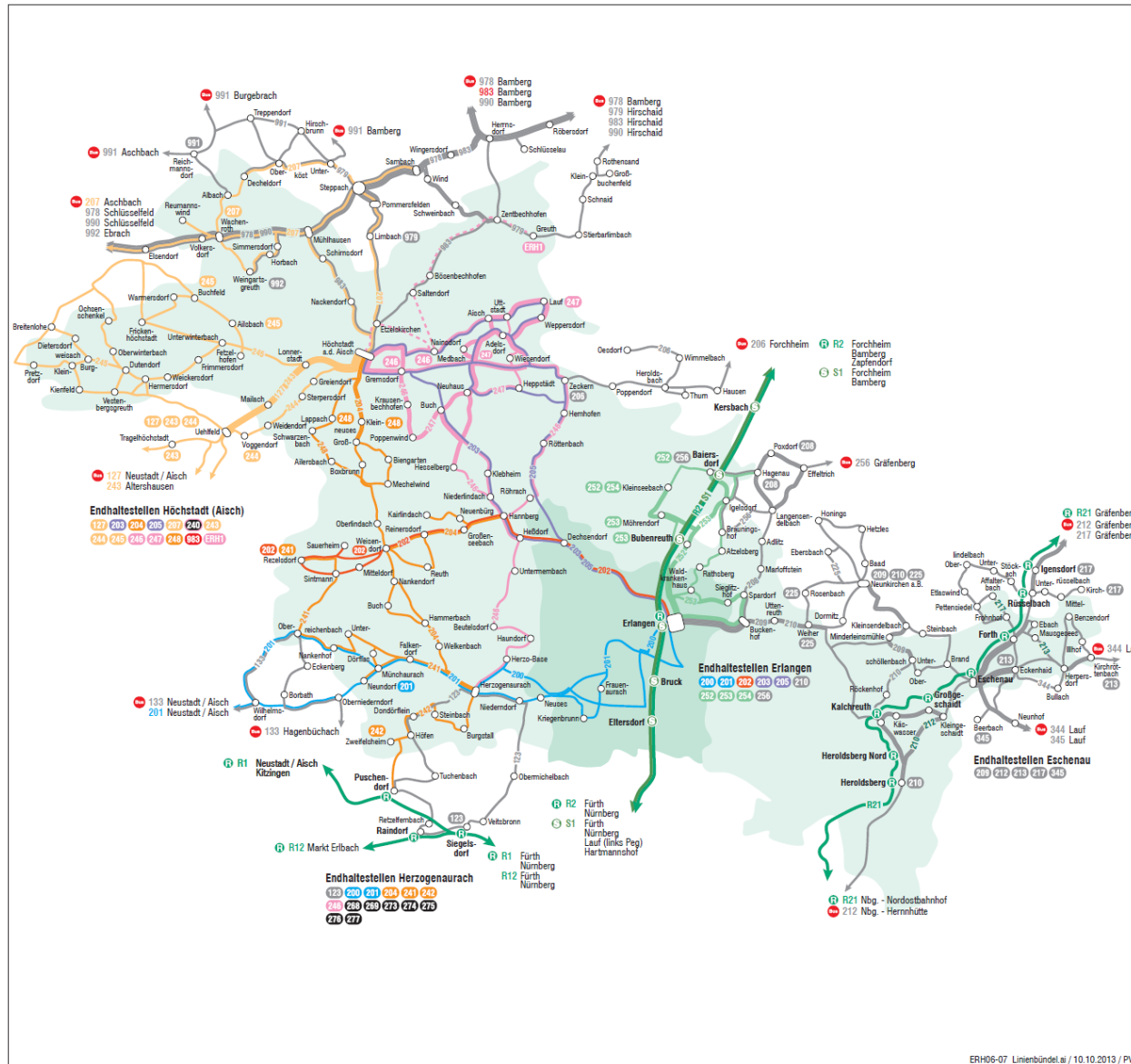
Die Linienbündel enthalten auch für den Landkreis verkehrlich bedeutende grenzüberschreitende Linien. Dessen Berücksichtigung stehen jedoch unter dem Vorbehalt des Einvernehmens mit allen betroffenen Aufgabenträgern.

Entwurf für Linienbündel aus verkehrlicher Sicht

Nr.	Bereich	Konz-Ende*	Linien	Gesamt km	km in ERH	übrige betroffene AT
1	Hö-West	2019	127, 207, 243, 244, 245	500.000	205.000	NEA, BA
2	Weisendorf	2017-03	202	344.875	190.648	ER
3	Hö-Süd	2018	204, 241, 242, 248	220.000	218.000	FÜ-L
4	Hö-Ost	2019	240, 246, 247, ERH 1	215.000	215.000	
5	Herzo-Ost	2018	200, 201	500.000	190.000	ER, NEA
6	Herzo-Nord	2016	205, 203	840.000	570.000	ER
7	Baiersdorf	2017	252, 253, 254,	350.000	190.000	ER, FO

*bezieht sich auf Linie mit längster Konzessionsdauer
Fahrplanstand: März 2013

AT=Aufgabenträger



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Erlangen-Höchstadt

Abb. 06-VII
Auswahl Linienbündel unter verkehrlich, räumlichen Aspekten

Linienbündel:

- Höchstadt West
- Weisendorf
- Höchstadt Süd
- Höchstadt Ost
- Herzogenaurach Ost
- Herzogenaurach Nord
- Baiersdorf
- kein Linienbündel
- Linie ohne Darstellung



6 Barrierefreiheit

Die Novellierung des PBefG hat weitreichende Neuerungen im Bereich der Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Während bisher „eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ erreicht werden sollte, wird der Gesetzgeber in § 8 PBefG wesentlich konkreter.

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt strebt an, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Es wird hierzu beabsichtigt, u.a. eine Bestandsaufnahme der ÖPNV-Infrastruktur (Haltestellen, Fahrzeuge etc.) vorzunehmen.

Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit liegt der Schwerpunkt auf verkehrsbedeutenden Halte- / Umsteigepunkten, bei denen mit einer erhöhten Nachfrage an mobilitätseingeschränkten Personen zu rechnen ist.

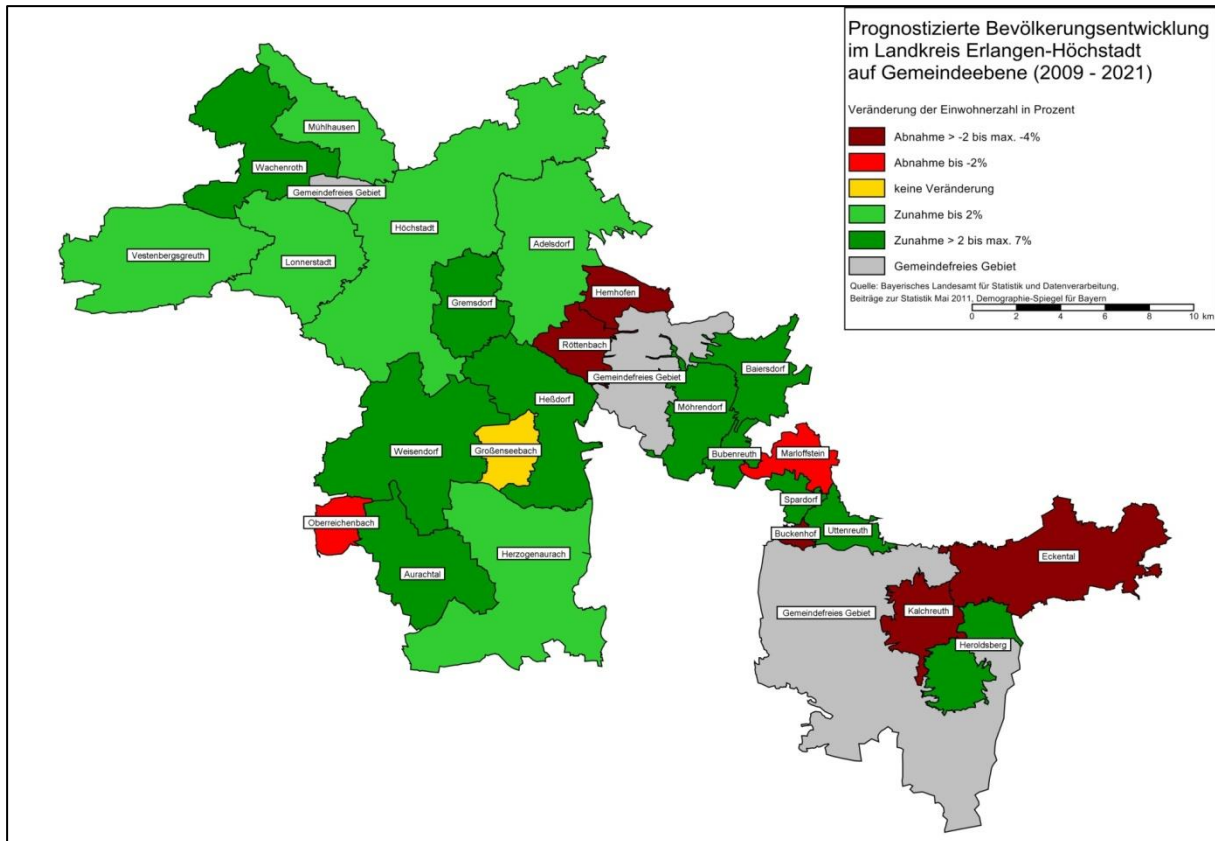
Bei zukünftigen Konzessionsvergaben, Vergabeverfahren sowie der Einrichtung von Haltestellen wird auf die Einhaltung der Barrierefreiheit geachtet.

7 Demografische Entwicklung

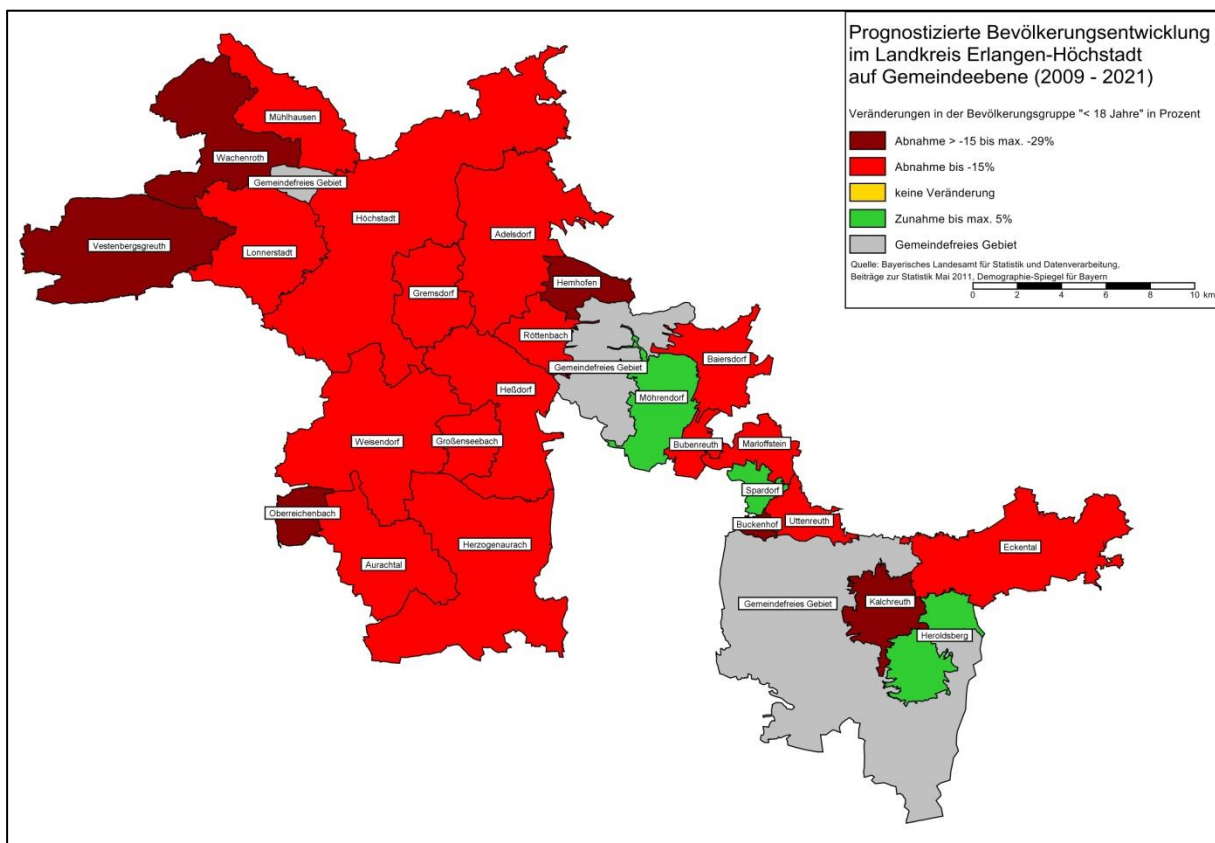
Die demografische Entwicklung kann erhebliche Auswirkungen auf Mobilität und insbesondere auf die ÖPNV-Nachfrage haben. Besonderes Augenmerk wird daher auf die altersgruppenspezifische Entwicklung gelegt. Für den Landkreis Erlangen-Höchstadt prognostiziert das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung bis 2021 eine Bevölkerungszunahme von 2 %. Differenziert nach Altersgruppen wird jedoch mit einer starken Abnahme bei den unter 18 jährigen gerechnet. Das bedeutet weniger Schüler und somit geringere Einnahmen im Schülerverkehr.

Diesen Rückgängen bei den unter 18 jährigen stehen hohe Zuwächse der über 65 jährigen gegenüber. Eine Bevölkerungsgruppe, die einerseits zunehmend aufgrund des Autobesitzes sehr mobil ist, andererseits aufgrund der längeren Lebenserwartung im Alter auf besondere Anforderungen an den ÖPNV stellt (Stichwort barrierefreier, altersgerechter Zugang).

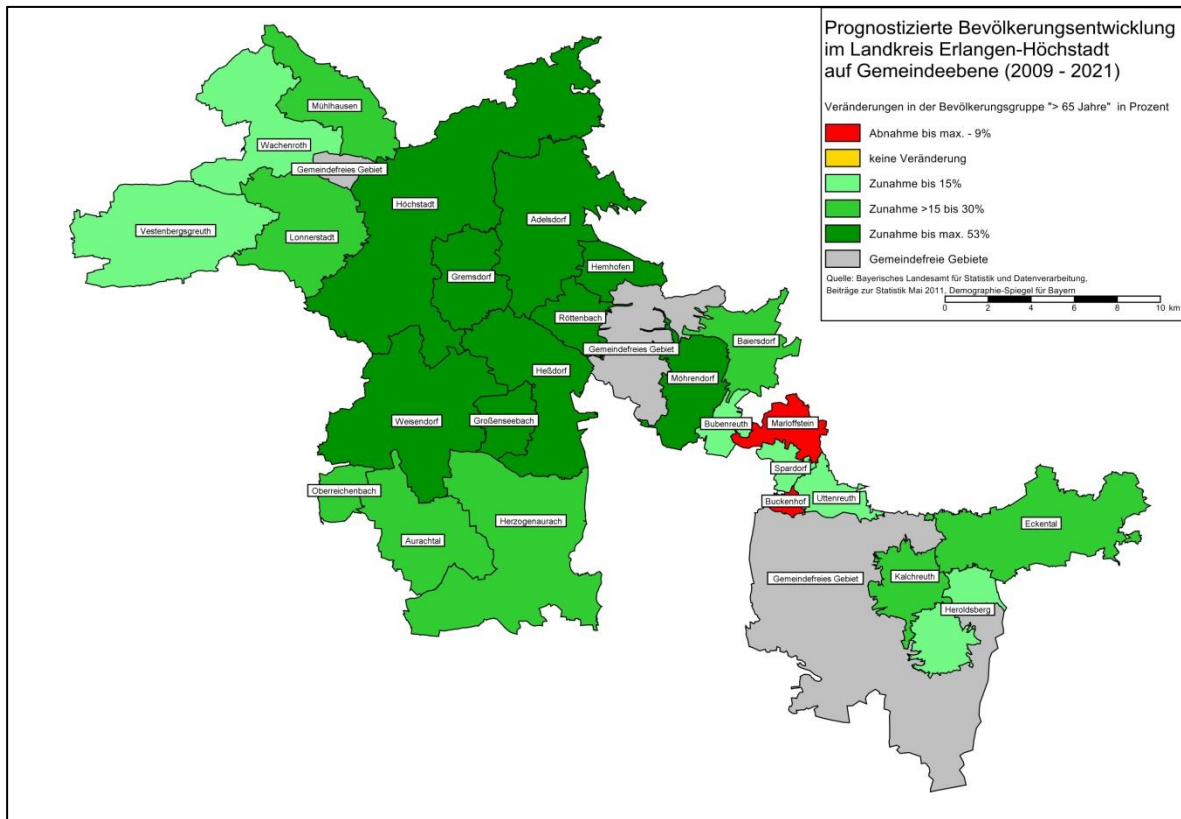
Gemeinde	2009	2021	Veränderungen 2021 zu 2009			
	2009	2021	gesamt	< 18 Jahre ³	19-64 Jahre ³	> 65 Jahre ³
Adelsdorf	7.180	7.280	1%	-14%	-3%	38%
Aurachtal	3.037	3.170	4%	-8%	3%	29%
Baiersdorf	7.259	7.630	5%	-7%	5%	18%
Bubenreuth	4.508	4.630	3%	-3%	2%	10%
Buckenhof	3.327	3.200	-4%	-16%	0%	-4%
Eckental	13.976	13.600	-3%	-15%	-7%	22%
Gremsdorf	1.532	1.610	5%	-7%	0%	37%
Großenseebach	2.390	2.390	0%	-15%	-7%	53%
Hemhofen	5.122	4.920	-4%	-16%	-11%	32%
Heroldsberg	7.801	8.340	7%	5%	6%	11%
Herzogenaaurach	22.875	23.440	2%	-7%	-2%	29%
Heßdorf	3.495	3.600	3%	-8%	0%	31%
Höchstadt a.d. Aisch	13.178	13.470	2%	-15%	-4%	43%
Kalchreuth	3.052	2.970	-3%	-24%	-3%	17%
Lonnerstadt	1.992	2.030	2%	-11%	2%	18%
Marloffstein	1.613	1.590	-1%	-6%	4%	-9%
Möhrendorf	4.432	4.680	6%	2%	0%	31%
Mühlhausen	1.696	1.730	2%	-13%	3%	21%
Oberreichenbach	1.233	1.220	-1%	-29%	5%	30%
Röttenbach	4.628	4.550	-2%	-12%	-8%	35%
Spardorf	1.970	2.030	3%	2%	1%	8%
Uttenreuth	4.760	4.910	3%	-5%	5%	6%
Vestenbergsreuth	1.567	1.600	2%	-22%	9%	13%
Wachenroth	2.202	2.270	3%	-16%	8%	14%
Weisendorf	6.233	6.390	3%	-11%	0%	38%
Landkreis ERH	131.058	133.250	2%			



Karte 1: Veränderung Bevölkerungsentwicklung auf Gemeindeebene 2009 zu 2021 in Prozent



Karte 2: Veränderung Bevölkerungsentwicklung < 18 Jahre auf Gemeindeebene 2009 zu 2021 in Prozent



Karte 3: Veränderung Bevölkerungsentwicklung > 65 Jahre auf Gemeindeebene 2009 zu 2021 in Prozent

8 Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden insbesondere die Verkehrsunternehmer, die Stadt Erlangen und die Stadt Nürnberg sowie die Landkreise Bamberg, Forchheim, Fürth, Neustadt/Aisch-Bad Windsheim und Nürnberger Land beteiligt.

8.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer nach § 8 PBefG

Das PBefG schreibt nach § 8 Abs. 3 Satz 2 und Artikel 13 Abs.1 BayÖPNVG die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmer bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes vor.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung wurden die vorhandenen Verkehrsunternehmer (VUs mit Linienkonzessionen im Landkreis) in die Planung eingebunden. Die Verkehrsunternehmen wurde die Möglichkeit gegeben, an den Sitzungen des AK-Nahverkehrsplan teilzunehmen.

Mit eMail vom 21.11.2013 wurden zu dem die „vorhandenen“ Verkehrsunternehmen zur Stellungnahme des Entwurfs des Endberichtes des Nahverkehrsplanes aufgefordert.

Soweit Einwände erhoben wurden, sind diese als Anhang beigelegt.

8.2 Weitere Beteiligungen

Behindertenbeauftragte

Durch die Einbindung des Behindertenbeauftragten des Landkreises wurden die Belange der Behinderten entsprechend der gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt. Es wurden keine Einwände erhoben.