

LANDKREIS
ERLANGEN-HÖCHSTADT



NAHVERKEHRSPPLAN 2020



Nahverkehrsplan

für den Landkreis Erlangen-Höchstadt

Teilfortschreibung

September 2020

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Patrick Preißer, M.A. Kulturgeographie

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	6
1.3 Gültigkeit	7
1.4 Zielvorgaben	7
1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen	11
1.6 Klimapolitische Ziele	11
1.7 Arbeitsschritte	11
2. Bestandsaufnahme	12
2.1 Raumstruktur	12
2.2 Verkehrsnachfrage	14
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	14
2.4 Linienbündelung	15
3. Ausreichende Verkehrsbedienung	16
3.1 Ortsteile	16
3.2 Gebietstypen	16
3.3 Erschließung	16
3.4 Erreichbarkeit	16
3.5 Bedienungshäufigkeit	17
4. Barrierefreiheit	19
4.1 Erfassung der Haltestellen (Haltestellenkataster)	20
4.2 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN	20
5. Schwachstellenanalyse	22
5.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen	22
5.2 Defizitbewertung	22
5.3 Priorisierung für einen barrierefreien Ausbau	26
6. Maßnahmenpaket	28
6.1 Linienbündelungskonzept	28
6.2 Barrierefreiheit	28
6.3 Maßnahmen Erschließung	28
7. Beteiligungsverfahren	30
7.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer nach § 8 PBefG	30
7.2 Weitere Beteiligungen	30
7.3 Kommunenübergreifende Zusammenarbeit	30
8. Karten	32
9. Tabellen	44
10. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN	84

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt hat in einer Vereinbarung mit der VGN GmbH vom Oktober 2003 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben. Die letzte Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde 2013 vom Kreistag beschlossen.

Am 23.07.2019 wurde die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit der Auftaktsitzung begonnen.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit 1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte in Bayern **Aufgabenträger** für den allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)¹.

Der Aufgabenträger ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig. Er „definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem **Nahverkehrsplan**“². Dieser ist ein unerlässliches Instrument zur

Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Dabei ist die Definition der sogenannten **Ausreichenden Verkehrsbedien**ung ein zentrales Element.

„Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse (...) und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger (...) obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 PBefG³ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“⁴

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

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten **Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN)** hat das damalige Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen an die Hand gegeben. Diese enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien sowie Empfehlungen zu **Grenzwerten** (Mindestanforderungen an den ÖPNV) und **Richtwerten** (guter ÖPNV-Standard) für das ÖPNV-Angebot. Damit „(...) sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“⁷ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie ÖPNV-Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen relativ große Spielräume.

Diese Kriterien wurden von einem projektbegleitenden Arbeitskreis erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Neben Vertretern der einzelnen Fraktionen wurden auch die Verkehrsunternehmer/Vertreter der Verkehrsunternehmen, die im Kreisgebiet mindestens eine Linie nach § 42 PBefG betreiben, eingeladen.

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

2 PBefG §8 Abs. 3

3 „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.“

4 PBefG §8 Abs. 3a Satz 1

5 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

6 BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

7 Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung

In Weiterführung des Rechtsgedankens des PBefG § 8 Abs. 4 (1), wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.⁸ 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 Verkehrsbedienug zu erfüllen. Mit anderen Worten: eine gemeinwirtschaftliche Leistungssicherung ist grundsätzlich erst dann geboten, wenn die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienug durch ein eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot nicht möglich ist.

1.3 Gültigkeit

Der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans ist auf den Zuständigkeitsbereich des Landkreises und der dort verkehrenden Linien begrenzt.

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

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

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

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

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

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

Der Nahverkehrsplan behält bis zur Fortschreibung desselben seine Gültigkeit. Laut Art. 13 Abs. 2 Satz 3 BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Es ist nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung aufgrund der Verfügbarkeit von Rahmendaten zweckmäßig, einen Zeitabstand von 5 Jahren zu wählen.

1.4 Zielvorgaben

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

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

Da eines der 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 sowie Erhöhung des Mitfahreranteils im Auto
- Stadt-, raum- und umweltverträglichere Gestaltung des notwendigen MIV

Um das Klimaziel des Bundes, die CO₂-Emission von 1990 bis 2030 um 55 % zu reduzieren⁹, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO₂, Feinstaub, NOx, etc. bedeutend, sondern auch Lärm und logistische Probleme, wie Straßenbelastung und Parkraumbeschaffung.

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

Möchte man die Schadstoff- und Lärmemissionen verringern, muss man sich konkrete Ziele setzen und entsprechende Maßnahmen umsetzen. Um diesen Zielen gerecht zu werden, setzt sich der Landkreis Erlangen-Höchstadt 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, ÖNV) zu erreichen. Als Ziel wird folgende Bandbreite in der nach-

⁹ Klimaschutz in Zahlen; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau- und Reaktorsicherheit. (www.bmub.bund.de)

stehenden Tabelle definiert, welche bis zu den Jahren 2025 - 2030 erreicht werden soll. Konsequenterweise sind künftig Erhebungen des Gesamtverkehrs erforderlich, um festzustellen, wie sich das Aufkommen der einzelnen Verkehrsträger verändert hat.

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt ist zudem seit 01.08.2019 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. und erarbeitet derzeit ein Radverkehrskonzept.

Ziel der Veränderung des Modal Split

	Modal Split 2017 (MiD)	Ziel 2025 - 2030		Veränderung um
		von	bis	
PKW-Fahrer	49 %	46,5 %	44,1 %	-5 % bis -10 %
PKW-Mitfahrer	15 %	16,8 %	17,7 %	12 % bis 18 %
Rad	13 %	14,3 %	15 %	10 % bis 15 %
Fuß	18 %	19 %	19,8 %	5 % bis 10 %
ÖPNV	6 %	6,6 %	7,02 %	10 % bis 17 %

Diese Grundzielsetzung kann durch weitere Maßnahmen begleitet werden, die jedoch nicht durch den Landkreis, sondern die Kommunen im Landkreis umgesetzt werden müssten, wie zum Beispiel:

- Siedlungsentwicklung unter Gesichtspunkten der „Stadt der kurzen Wege“
- Reduzierung des Verkehrsraums und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Förderung der Nahversorgung
- Parkraumbewirtschaftung
- Ausbau Park & Ride (P+R)
- Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes einschließlich Bike & Ride (B+R)
- Einrichtung und regelmäßige Bewerbung einer Mitfahrzentrale (MiFaZ)
- Orientierung an schwachen Verkehrsteilnehmern bei Gestaltung des Verkehrsraumes
- Einführung des VGN-FirmenAbos

Aktiv empfiehlt der Landkreis Erlangen-Höchstadt bereits den Gemeinden zusammen mit dem VGN auf lokale ÖPNV-Konzepte hinzuweisen. Zudem ergänzt der Landkreis das ÖPNV-Marketing der VGN und der Verkehrsunternehmen durch gezielte Informationen und Werbemaßnahmen in kreiseigenen Medien, auf Social Media und durch Aktionen.

Ausreichende Verkehrsbedienug

Mit der Festlegung einer „Ausreichenden Verkehrsbedienug“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) trägt der Landkreis im Rahmen seiner Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen bei. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt und damit den Vorgaben des Art. 4 ÖPNVG¹⁰ Rechnung getragen werden. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen (Behinderte, ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen, Personen ohne Führerschein/PKW) sind zu berücksichtigen.

Als Ausreichende Verkehrsbedienug entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird als ÖPNV-Standard der Richtwert (guter ÖPNV-Standard) festgelegt.

Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die (...) genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrs-

plan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (...) sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Die ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände hält in ihrer Schrift „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“¹¹ fest, dass die Aufgabenträger die Pflicht haben, „sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören. Kommen sie der Pflicht nach, sind sie keinem (erhöhten) Klagerisiko ausgesetzt. Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“

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

Bei der Maßgabe zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV muss das Gesamtsystem ÖPNV betrachtet werden. Hierzu zählen neben Infra-

¹⁰ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

¹¹ ad-hoc-AG der BAG ÖPNV „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; 09/2014

struktur und Fahrzeugen auch die Information der Fahrgäste.

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt schließt sich diesen Formulierungen der Ad-hoc-AG an.

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

Die Information vor Ort an den Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jedoch vom Aufgabenträger definiert und im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur umgesetzt werden. Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft, welche in der Schrift „10. *Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN*“ auf Seite 84 festgehalten sind. Der Erhalt der Barrierefreiheit und der Betrieb bei Infrastruktur und Fahrzeugen müssen ständig gewährleistet sein. Daher legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge fest. Diese sind im Nahverkehrsplan unter dem Kapitel „4. Barrierefreiheit“ auf Seite 19 aufgelistet.

Bedienungsstandards und Angebotsgestaltung

Vorrangig soll der ÖPNV auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet sowie für den Berufsverkehr als möglichst gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen (d. h. auch in den Ferien für den Berufsverkehr ein Angebot). Wo Schüler auf Unterichtsstätten außerhalb des eigenen Verantwortungsbereichs angewiesen sind, sollen diese angemessen erreichbar sein. Durch Fahrplan- und Tarifmaßnahmen ist möglichst zu erreichen, dass die Schüler die kreiseigenen Schulen nutzen können. Soweit noch freigestellte Schülerver-

kehre bestehen, sollte die Integration in den öffentlichen Linienverkehr geprüft werden.

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

In Gebieten und zu Verkehrszeiten mit schwacher Nachfrage sollen bedarfsgesteuerte Verkehre (Rufbus) das Busangebot ergänzen.

Die Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre (Benutzungshinweis, Fahrzeugkennzeichnung, etc.) müssen den Anforderungen des Moduls „Bedarfsverkehre“ im RNVP, Teil II, entsprechen.

Die Bedienung in Ortsteilen unter 200 Einwohnern außerhalb des Schülerverkehrs, die nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, kann durch alternative Bedienformen, wie Bedarfsverkehre, Bürgerbusse o. ä. abgedeckt werden. Zumindest sollte hier für Besorgungsfahrten oder Arztbesuche – vor allem für ältere Personen und Menschen ohne Möglichkeit zur individuellen motorisierten Beförderung – ein Angebot geschaffen werden. Dieses Angebot wird jedoch nicht durch den Landkreis im Rahmen des Nahverkehrsplans finanziert, sondern liegt in den Händen der einzelnen Städte, Märkte und Gemeinden.

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

Das Busangebot soll dabei so ausgerichtet werden, dass sowohl auf Bus- als auch auf den Schienenpersonennahverkehr die Umsteigezeit so ausgestaltet wird, dass ein verlässlicher Anschluss (auch bei geringen Verspätungen) geschaffen wird. Die Schaffung von Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride- (B+R) Anlagen ist zu prüfen.¹² Der Landkreis

¹² Die Zuständigkeit dafür ist im BayÖPNVG nicht geregelt.

unterstützt die Förderung des Radverkehrs und befürwortet den Bau von Abstellanlagen für Fahrräder an geeigneten Bushaltestellen zur Verknüpfung von Rad- und Busverkehr. Durch die Erhöhung des Fahrradanteils wird die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes angestrebt. Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (P+R-, B+R-Anlagen) werden nach dem BayGVFG und BayÖPNVG vom Freistaat Bayern gefördert.

Infrastruktur und Beschleunigung

Die Haltestelleneinrichtungen müssen den VGN-Standard erfüllen und sollen bei entsprechendem Fahrgastaufkommen einen Wetterschutz bieten. Vor allem Haltestellen, die stärker frequentiert sind und besonders für Ortsunkundige relevant sind, sollten über den reinen Fahrplan hinaus weitere Informationsangebote, wie Liniennetz und Bedienungs hinweise bei Bedarfsverkehren enthalten. Hierfür ist ein Fahrplankasten mit entsprechender Größe vorzuhalten.

Bei Straßenumbauten oder Haltestellenausbau sollte darauf geachtet werden, in Zukunft zur Beschleunigung des ÖPNV – wo möglich – Buskaps an Stelle von Bushaldebuchten zu errichten. Ausnahmen ergeben sich an Haltestellen, bei denen es regelmäßig zu längeren Wartezeiten kommt (z. B. vor Schulen oder an Endhaltestellen) sowie an stark frequentierten Straßen. Zur weiteren Beschleunigung sollten auch zusätzliche Vorrangschaltungen für Busse an Lichtsignalanlagen geprüft und wo sinnvoll umgesetzt werden sowie Vorfahrtregelungen entlang der Linienwege geändert werden.

Zur besseren Information sollten stark frequentierte Haltestellen und wichtige Umsteigeknoten mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet werden.

Zwischen Verknüpfungspunkten einzelner Linien sind die Wege kurz zu halten und verständlich auszu-schildern. Dabei sind besonders die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu beachten. Die



Abb. 1: Außendesign für Fahrzeuge (Modellbeispiel)

Anschlussicherung sollte insbesondere bei der letzten Fahrtmöglichkeit am Tag gewährleistet sein.

Bereits bei der Planung neuer Baugebiete sowie Freizeiteinrichtungen ist die Realisierbarkeit einer guten ÖPNV-Anbindung zu berücksichtigen. Auf kurze Zugangswege zu Haltestellen ist zu achten. Für die Ausweisung neuer Baugebiete bieten sich besonders auch die Einzugsbereiche von Bahnhofpunkten an, sofern der Lärmschutz gewährleistet ist.

Fahrzeuge

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

Busdesign

Die Aufgabenträger im VGN-Gebiet haben sich im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans darauf verständigt, ein einheitliches Außendesign der Fahrzeuge bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu fordern. Der Landkreis Erlangen-Höchstadt wird daher auch diese Gestaltung der Fahrzeuge bei seinen Vergaben

vorschreiben, sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden (vgl. Abbildung 1).

Fahrplan und Fahrgastinformation

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

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

Verkehrsunternehmen wird über die Zentrale Datendrehscheibe bzw. DEFAS Bayern realisiert. Ferner soll das eingesetzte RBL an DEFAS kommunizieren können, dass der Abbringer bzw. Fahrer auf den Zubringer wartet. Um den Fahrgästen eine aktuelle Fahrgastinformation vor Ort bieten zu können, ist die Einführung von Dynamischen Fahrgastinformations- (DFI) Anzeigern geplant.

Tarifgestaltung

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

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

¹³ Rechnerverbund-System im ÖPNV, das z. B. die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Leitstelle ermöglicht.

1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Grundsätzlich ist eine Steigerung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV anzustreben. Dafür sind die Vorgaben im Nahverkehrsplan Grundlage für eine Vorabkennzeichnung. Leistungen sollen dabei nach Möglichkeit eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht werden. Sollte jedoch kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leistung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorgaben im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben. Nach § 31 Abs. 1 der Kommunalhaushaltsverordnung-Kameralistik (KommHV-Kameralistik) bzw. § 30 Abs. 1 Kommunalhaushaltsverordnung-Doppik (KommHV-Doppik) sind Bayerische Kommunen verpflichtet, grundsätzlich eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen, sofern nicht die Natur des Geschäfts oder besondere Umstände eine beschränkte Ausschreibung oder eine freihändige Vergabe rechtfertigen.

Die Auslastung des Verkehrsangebotes soll regelmäßig überprüft werden.

1.6 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. Im Klimaschutzkonzept wird davon ausgegangen, dass bis 2030 der CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich durch neue Antriebsarten, intelligente Siedlungs- und Versorgungsstrukturen sowie durch eine konsequente Stärkung des Umweltverbunds reduziert werden kann.¹⁴ Der Landkreis Erlangen-Höchstadt unterstreicht damit seine Verantwor-

tung zum Klimaschutz. Derzeit wird vom Landkreis ein Elektromobilitätskonzept erarbeitet, das auch die Potenziale für die Elektrifizierung des ÖPNV und Möglichkeiten für bessere Verknüpfungen im Sinne von Intermodalität untersucht.

1.7 Arbeitsschritte

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

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

¹⁴ Landkreis Erlangen-Höchstadt: Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Erlangen-Höchstadt (2012)

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

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

Die Städte Höchststadt a. d. Aisch sowie Herzogenaurach sind **Mittelzentren** im Kreisgebiet.

Durch die Anpassung des Regionalplans an das Landesentwicklungsprogramm sind die Unterzentren, Kleinzentren und Siedlungsschwerpunkte durch **Grundzentren** ersetzt worden¹⁶. Im Landkreis Erlangen-Höchststadt gilt dies für die ehemaligen Kleinzentren Adelsdorf, Heßdorf, Weisendorf sowie

pelstandort), Baiersdorf, Heroldsberg und Eschenau sowie Spardorf, Buckenhof und Uttenreuth als Mehrfachstandort.

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

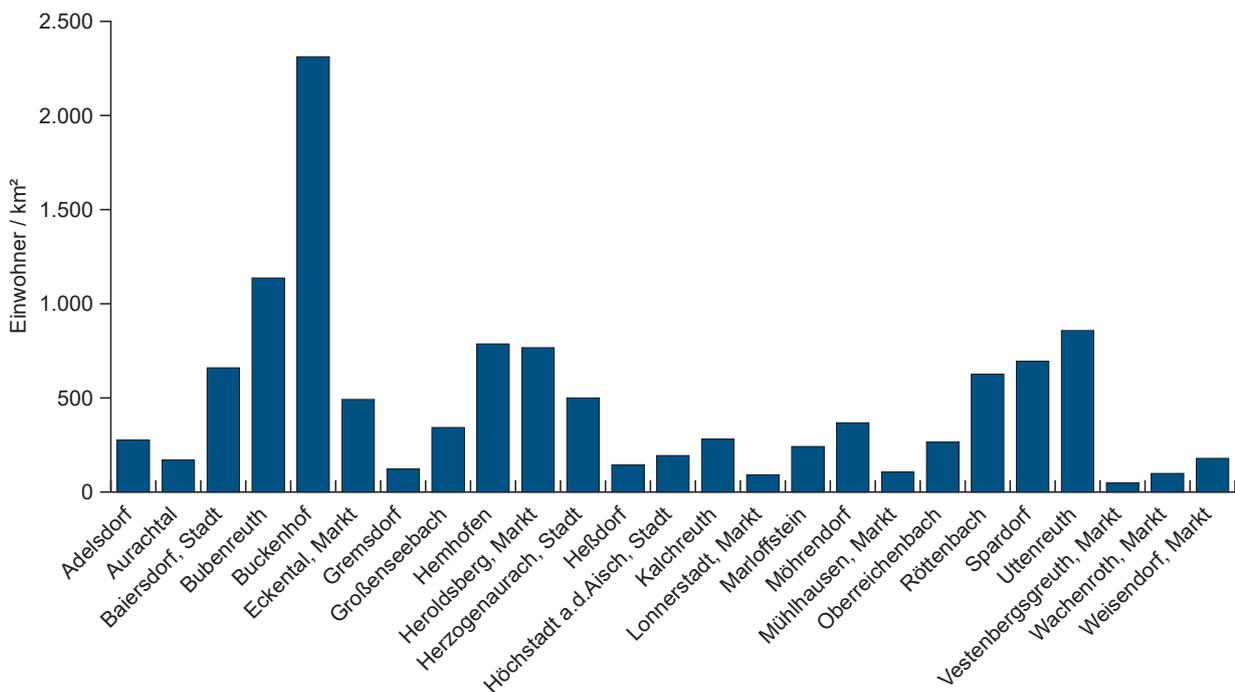


Abb. 2: Siedlungsdichte in den Gemeinden

Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt liegt in der Region Industrieregion Mittelfranken.¹⁵

Zentrale Orte

Das nächstgelegene **Oberzentrum** ist Erlangen.

Mühlhausen und Wachenroth als neuer Doppelstandort, was bedeutet, dass diese den zentralörtlichen Versorgungsauftrag eines Kleinzentrums gemeinsam wahrnehmen. Weitere Grundzentren sind Hemhofen und Röttenbach (ebenfalls als Dop-

Gebietskategorien

Die Orte Aurachtal, Lommerstadt, Mühlhausen, Oberreichenbach, Vestenbergsreuth, Wachenroth und Weisendorf sind im Landesentwicklungsprogramm als allgemeiner ländlicher Raum definiert, die übrigen Gemeinden als Verdichtungsraum. Lommerstadt wird zudem als Einzelgemeinde mit besonderem Handlungsbedarf kategorisiert (*siehe*

¹⁵ vgl. Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern 2020

¹⁶ Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2020, Anhang 4 - Regionen

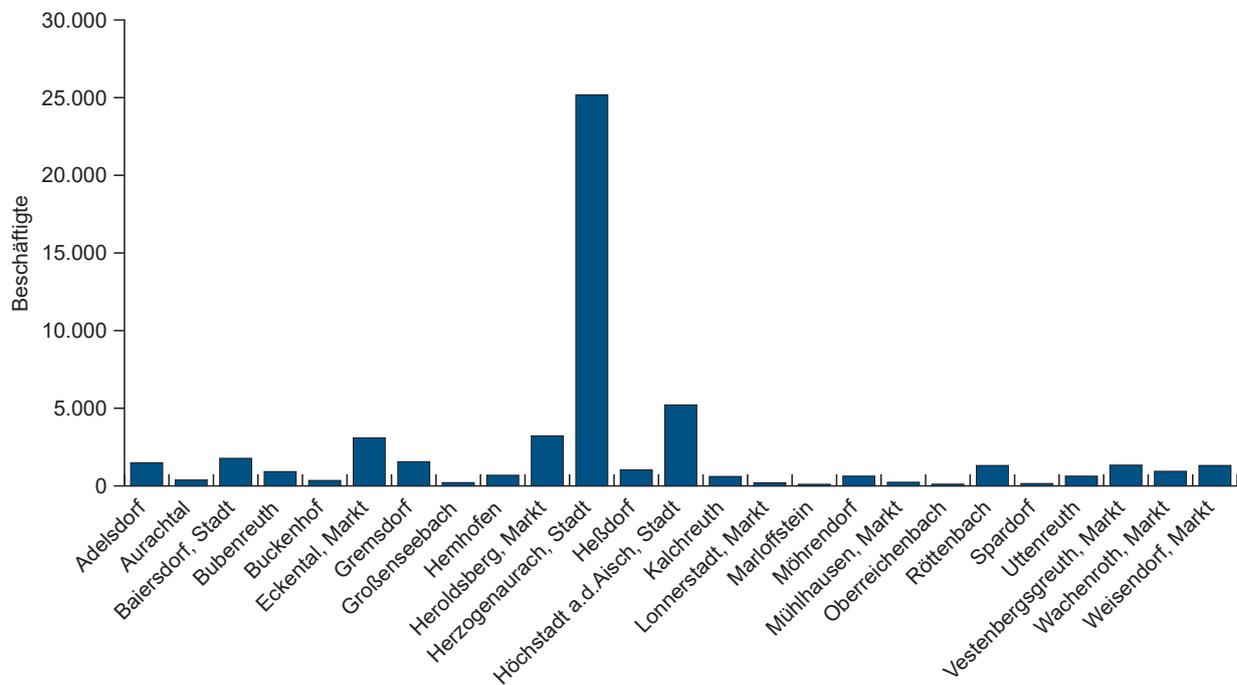


Abb. 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

hierzu auch „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 33).

Strukturdaten

Einwohner

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt hat insgesamt ca. 138.500 Einwohner. Diese verteilen sich auf 25 Gemeinden. Die Eingliederung in die Gebietstypen „ländlicher Raum“ und „Verdichtungsraum“ spiegelt sich in der Einwohnerdichte wider. Die Siedlungsdichte im Landkreis Erlangen-Höchstadt schwankt zwischen Werten von 2.312 Einwohnern pro Quadratkilometer im Osten bis zu 49 im Nordwesten. Durchschnittlich leben hier 245 Einwohner auf einem Quadratkilometer.

Die Siedlungsdichte der einzelnen Städte und Gemeinden im Landkreis sind der *Abbildung 2* zu entnehmen. Weitere detaillierte Daten hierzu sind im Anhang „*Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden*“ auf Seite 46 sowie in „*Karte 01-III Siedlungsstruktur*“ auf Seite 35 zu finden.

Arbeitsplätze

Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Städten, Märkten und Gemeinden werden die Daten der Bundesagentur für Arbeit bezüg-

lich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus dem Jahr 2018 herangezogen. Demnach hat die Stadt Herzogenaurach mit gut 25.172 Personen mit Abstand die meisten Beschäftigten. Dieser folgen Höchststadt a. d. Aisch (5.215), Heroldsberg (3.223) und Eckental (3.096) (vgl. *Abbildung 3* und „*Tabelle 3: Beschäftigten Statistik 2018*“ auf Seite 47).

Schulstandorte

Die meisten Schülerinnen und Schüler gehen auf weiterführende Schulen im Landkreis. Neben den Gymnasien in Eckental, Herzogenaurach, Höchststadt a. d. Aisch und Spardorf gibt es in Herzogenaurach und Höchststadt a. d. Aisch auch zwei Realschulen. Des Weiteren befinden sich in Herzogenaurach eine Berufsschule und zwei Fachschulen sowie in Höchststadt eine Berufsschule, eine Berufsfachschule und eine Fachakademie für Sozialpädagogik.

Es existieren 18 Grundschulen, 4 Mittelschulen und 8 gemischte Grund- und Mittelschulen. Im Förderschulbereich gibt es in Höchststadt a. d. Aisch die Don-Bosco-Schule, in Spardorf die Erich-Kästner-Schule und in Herzogenaurach die Wilhelm-Pfeffer-Schule.

Im Schuljahr 2018/2019 besuchten ca. 5.992 Schülerinnen und Schüler die Gymnasien und Realschulen im Landkreis. Darüber hinaus waren 6.958 Schülerinnen und Schüler an den Grund- und Mittelschulen registriert.

Zudem sind weiterführende Schulen in benachbarten Städten und Landkreisen für den Landkreis von Bedeutung. Für das Schuljahr 2018/19 gibt es ca. 220 Schüler, die weiterführende Schulen im Landkreis Forchheim besuchen, ca. 100 Schüler, die nach Lauf pendeln, über 350 in Nürnberg und über 1.200, die nach Erlangen pendeln.

Der Landkreis ist Aufgaben- und Aufwandsträger für die weiterführenden Schulen sowie die Förderschulen in seinem Gebiet.

Ausführliche Daten hierzu sind im Anhang in „*Tabelle 5: Schulen und Schüler im Landkreis*“ auf Seite 51 dargestellt.

Tourismus

Ein wichtiger Indikator für die touristische Bedeutung des Landkreises ist die Zahl der Gästeübernachtungen. Im Jahr 2017 wurden im Landkreis Erlangen-Höchstadt insgesamt rund 425.031 Übernachtungen registriert. Wichtigster Standort (v. a. für

Geschäftsreisen) ist die Stadt Herzogenaurach mit ca. 259.670 Übernachtungen.

2.2 Verkehrsnachfrage

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

Pendlerbeziehungen

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

Für die Planung bedeutend sind die Zielorte der Pendler. Ca. 16.125 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis Erlangen-Höchstadt nach Erlangen, gefolgt von Nürnberg (9.257). Die Zielorte mit den meisten Einpendlern (sowohl von innerhalb des Landkreises, als auch von außerhalb) sind Herzogenaurach (18.086), und Höchstadt a. d. Aisch (3.070). Eine Liste mit den Auspendlerdaten > 50 befindet sich im Anhang in „*Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden*“ auf Seite 48.

Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Dichte im Jahr 2019 liegt im Landkreis Erlangen-Höchstadt mit 667 PKW pro 1.000 Einwohner über dem Durchschnitt Bayerns von 613 PKW pro 1.000 Einwohner¹⁷. Der Kraftfahrzeugbestand im Landkreis

ist seit 2013 kontinuierlich gestiegen. Gab es 2013 insgesamt 82.701 PKW in Erlangen-Höchstadt, sind es 2018 88.642. Im selben Zeitraum nahm die Bevölkerung um ca. 3.300 zu¹⁸.

Verkehrsmittelwahl

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt hat sich an der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2017 beteiligt. Hierbei wurde auch der Modal-Split erhoben. Danach weist der MIV mit 64 % (49 % PKW-Fahrer, 15 % PKW-Mitfahrer) den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen nur 6 %. Die übrigen Anteile verteilen sich auf 18 % Fußgänger und 13 % Fahrradverkehr.

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Ausführliche Tabellen und Karten hierzu sind im Anhang, „*Tabelle 6: Öffentliche Linien nach § 42 PBefG im Landkreis Erlangen-Höchstadt*“ auf Seite 52 sowie „*Karte 03-I Liniennetz*“ auf Seite 41 sowie „*Karte 03-III Tarifzonenplan*“ auf Seite 43 dargestellt.

Schienenpersonennahverkehr

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

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

- **S1** Hartmannshof – Nürnberg – Fürth – Erlangen – Baiersdorf – Forchheim – Bamberg
- **R21** Nürnberg Nordost – Eschenau – (Gräfenberg)

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der Landkreis wird von 54 **öffentlichen Buslinien** erschlossen. 23

Linien werden dem Landkreis Erlangen-Höchstadt zugeordnet, die restlichen den angrenzenden Landkreisen oder Städten.

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Freigestellte Schülerverkehre gibt es vor allem im Förderschulbereich sowie in einzelnen Gemeinden im Grund- und Hauptschulverkehr. In Abstimmung mit den entsprechenden Gemeinden bzw. Schulverbänden soll bei der Vergabe von Linienbündeln geprüft werden, in wie weit diese freigestellten Verkehre in die öffentlichen Linien integriert werden können. Aufgrund der Rahmenbedingungen lässt sich dies, v. a. im Bereich des Grundschulverkehrs nicht immer realisieren.

Zudem gibt es zahlreiche **Berufsverkehre**, die primär das Werk der Schaeffler AG in Herzogenaurach anfahren. Diese Linien sind auf die spezifischen Schichtzeiten der Mitarbeiter ausgerichtet.

Weitere Informationen hierzu sind im Anhang, „*Tabelle 7: Berufsverkehre nach § 43 PBefG*“ auf Seite 53 dargestellt.

Bürgerbusse

In Höchstadt, Heßdorf, Röttenbach, Oberreichenbach und Mühlhausen verkehren **Bürgerbusse**. Diese Verkehre sind alle nicht in den VGN integriert. Die Beförderung erfolgt je nach Gemeinde auf Spendenbasis oder ist kostenlos.

Haltestellen

Da alle Linien im Landkreis in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) integriert sind, weisen die Haltestellen in Bezug auf Ausgangsfahrpläne und Linienbezeichnungen einen einheitlichen Standard auf.

Verknüpfungspunkte im SPNV

Die 8 Bahnhaltdepunkte an den S-Bahn und R-Bahn-Strecken im Landkreis bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind an 5 Bahnhaltdepunkten offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und

¹⁷ Quelle: Kraftfahrtbundesamt: Bestand an Kraftfahrzeugen nach Zulassungsbezirken und Gemeinden 2019

¹⁸ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik: Statistik Kommunal 2018

Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Die Städteachse ist mit schnellen Zugverbindungen zu erreichen.

Eine Auflistung aller Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen im Landkreis sind im Anhang in „Tabelle 8: Park & Ride- (P+R), bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze“ auf Seite 54 dargestellt.

Tarifsystem

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und Zweckverband Großraum Nürnberg (ZVGN). Auf allen öffentlichen Linien nach § 42 PBefG gilt der VGN-Tarif.

2.4 Linienbündelung

Mit der Bildung von Linienbündeln wird eine Vielzahl von Zielen verfolgt. Durch die Bündelung von weniger ertragreichen Linien mit gut ausgelasteten Linien können zum einen mögliche Verluste einer Linie durch die Erträge der anderen Linien auf Unternehmensebene ausgeglichen werden. Auf diese Weise soll verhindert werden, dass nur noch ertragreiche Linien eigenwirtschaftlich beantragt werden, während weniger ausgelastete Linien, die der Landkreis aber z. B. im Rahmen der Daseinsvorsorge aufrechterhalten will, mit erheblichen Zuschüssen durch den Landkreis finanziert werden müssten.

Durch die Bildung von Linienbündeln kann zudem ein optimaler Ablauf und reduzierter Aufwand für die Vergabeverfahren gemäß Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 01.01.2013 gewährleistet werden.

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 Linie 344 verkehrt primär auf dem Landkreisgebiet Nürnberger Land. Auch die nach Bamberg fahrende Linie 983 liegt im Bereich eines anderen Aufgabenträgers, da der Großteil der Strecke auf deren Gebiet verläuft. 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 existieren 5 Linienbündel (vgl. Abbildung 4). Die Linie ERH 800, auch „Brehm-Linie“ genannt, die bisher nicht Teil des VGN-Tarifs war, wurde durch die Neuausrichtung des Linienbündels 1 zum 01.09.2019 in den VGN-Tarif integriert und zur Linie 238 umbenannt. Somit sind alle Linien im Landkreis in den VGN integriert.

Fahrgäste

Die Verbundgesellschaft führt in Abständen von 4 - 5 Jahren eine verbundweite Fahrgastbefragung inklusive Zählung durch. Für die aktuell letzte Erhebung im Jahr 2017 wurde in der Gesellschafterversammlung am 7. Juli 2016 vereinbart, Linien,

die weniger als 10.000 Linienbeförderungsfälle im Regeltarif besitzen und deren Anteil der Auszubildenden mehr als 80 % an der Gesamtzahl der Fahrgäste beträgt, nicht mehr in die Erhebung aufzunehmen. Die Schülerzahlen werden ohnehin auf allen Linien nach den Verbundpassanträgen für Auszubildende ausgewertet. Die übrigen Fahrgastzahlen werden künftig über die Entwicklung der linien- bzw. unternehmensspezifischen Verkaufsergebnisse unter Einbeziehung der Ergebnisse der letzten verbundweiten Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 abgeleitet.

Somit liegen nur noch eingeschränkt Fahrgastzahlen für die regionalen Buslinien vor. Da die Daten nicht haltestellenscharf erfasst wurden, werden sie immer für die ganze Linie ermittelt. Dies gilt vor allem für grenzüberschreitende Linien.

Abb. 4: Linienbündelung im Landkreis

Bündel	Name Bündel	Linien	Betriebsleistung
1	Ebrach-/ Lindach-/ Weisachgrund	204, 207, 238, 240, 244, 245, 247, 248	975.000 km
2	Seebachgrund	202, 202E, 246	706.000 km
5	Aurachgrund	134, 199, 200, 201, 241, 242	975.000 km
6	Aischgrund	203, 203E, 205	1.387.000 km
7	Regnitzgrund	252, 253, 254	680.000 km

3. Ausreichende Verkehrsbedien- dung

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

3.1 Ortsteile

Zunächst ist festzulegen, für welche
Ortsteile (OT) eine Bewertung des
ÖPNV-Angebotes vorgenommen
werden soll.

Es sollen alle Ortsteile mit min-
destens **200 Einwohnern (EW)**
untersucht und im Nahverkehrs-
plan berücksichtigt werden
(Stand: 2019).
Damit fließen 95% der Bevölke-
rung in 39% der Ortsteile in die
Bewertung mit ein.

3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien Erschließung und
Bedienungshäufigkeiten unterschei-
det die Leitlinie nach unterschied-
lichen Gebietstypen. Unter Beach-
tung von Regionalplan und Landes-
entwicklungsprogramm (LEP) wur-
den die zu untersuchenden Orte im
Landkreis nach den Gebietstypen
aus der Leitlinie klassifiziert (vgl. *auf*
Seite 33 Karte 01-I Raumstruktur
und Seite 34 Karte 01-II Gebietsty-
pen-Bedienung).

Verdichtete Räume bis 15.000 EW

- **Zentrales Gebiet:** Marloff-
stein, Möhrendorf, Spardorf
- **Nicht zentrales Gebiet:**
Hagenau, Igelsdorf, Wel-
lerstadt, Bubenreuth, Raths-
berg, Kleinseebach, Weiher

Verkehrssache: Orte an Bahnhö-
fen oder in deren Umgebung

Ländlicher Raum: Alle übrigen
Orte

3.3 Erschließung

Ortsteile gelten als erschlossen,
wenn mindestens 80% der Einwoh-
ner (EW) im Einzugsbereich von Hal-
testellen wohnen. Da kein Kartenma-
terial zur Verfügung steht, das die
Verteilung der Einwohner in der Flä-
che berücksichtigt, wird der Einwoh-
ner-Prozentwert durch einen Flä-
chen-Prozentwert ersetzt. Das heißt,
die Erschließung ist dann gegeben,
wenn mindestens 80% der Sied-
lungsfläche im Einzugsbereich von
Haltestellen liegen.

Radius für Haltestellen:

- Bus: 500 m
- Bahn: 1.000 m

3.4 Erreichbarkeit

Die Leitlinie gibt vor, Zielorte zu
bestimmen, die aus den Ortsteilen
innerhalb eines bestimmten Zeitfen-
sters in einer bestimmten Reisezeit
erreichbar sein sollen.

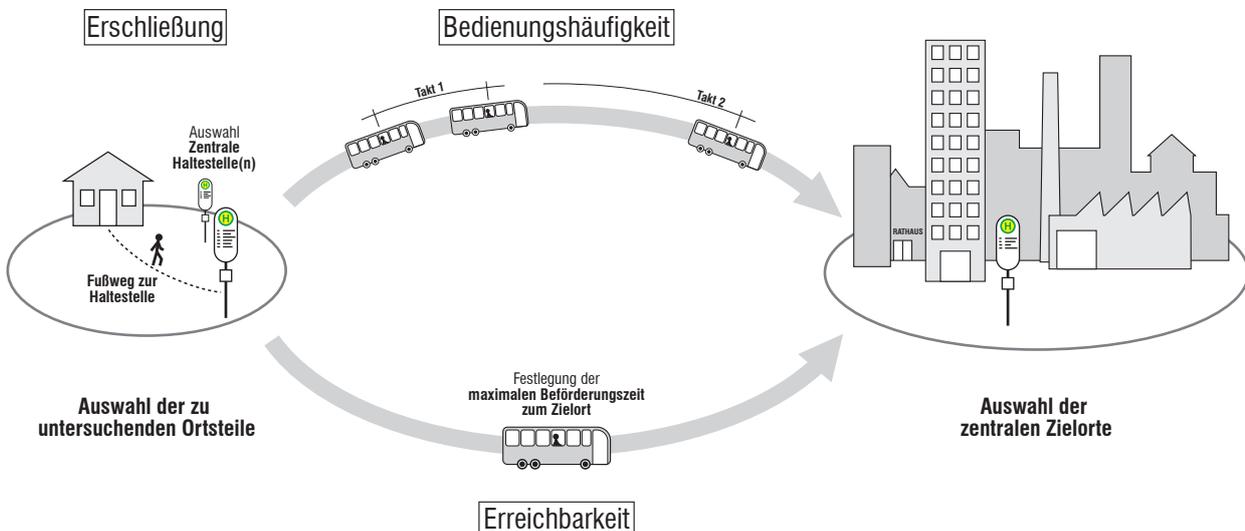


Abb. 5: Kriterien für die Schwachstellenanalyse

Zielorte

Für die zu untersuchenden Ortsteile soll die Erreichbarkeit zu übergeordneten Zielen sowie des sog. Nachbarschaftsbereiches ermittelt werden. Beim Nachbarschaftsbereich handelt es sich zumeist um den Gemeindehauptort. Die Auswahl der zentralen Orte erfolgt auf der Grundlage der Berufspendler und der Schulpendlerzahlen (vgl. „Tabelle 9: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium“ auf Seite 55). Nach Auswertung der aktuell vorliegenden Berufspendlerstatistik (Bundesagentur für Arbeit, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2018) wird für folgende Gemeinden eine Ausweitung der Zielorte empfohlen, wobei eine Betrachtung der Berufspendlerströme > 100 als sinnvoll erscheint:

- Baiersdorf: Fürth 130 Auspendler (zusätzlicher Zielort)
- Heroldsberg: Eckental 107 Auspendler (zusätzlicher Zielort)
- Herzogenaurach: Weisendorf 107 Auspendler (zusätzlicher Zielort)
- Weisendorf: Höchstadt 104 Auspendler (zusätzlicher Zielort)

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 Städte Forchheim, Erlangen und Nürnberg. Diese Orte sind aufgrund der Berufspendlerströme überwiegend auch als zentrale Zielorte definiert.

Zeitfenster

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

Intervalle für Zeitfenster:

- Hinfahrt Mo-Fr: **6:00 – 8:00** Uhr
- Hinfahrt Sa: **6:00 – 8:00** Uhr
- Hinfahrt So: **8:00 – 09:30** Uhr

für alle Tagesarten:

- Rückfahrt 1: **12:00 – 13:30** Uhr
- Rückfahrt 2: **15:30 – 18:30** Uhr

Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Sie setzt sich aus der Beförderungszeit, einschließlich der Umsteigezeit sowie den Ab- und Zugangszeiten zusammen. Die Ab- und Zugangszeiten zur Haltestelle sollen in der Summe 10 Minuten betragen. Bei einer Umsteigezeit von jeweils maximal 10 Minuten darf höchstens 2-mal umgestiegen werden.

Gemeindehauptort

- Die Reisezeit (Beförderungszeit) soll **30 (20) Minuten** nicht überschreiten.

Grundzentrum

- Die Reisezeit (Beförderungszeit) soll **40 (30) Minuten** nicht überschreiten.

Mittel- und Oberzentrum

- Die Reisezeit (Beförderungszeit) soll **60 (50) Minuten** nicht überschreiten.

Die **Anzahl der notwendigen Fahrten** sowie die **Zeitlagen der Tageszeiten** sind in Abbildung 6 *Kriterien der Bedienungshäufigkeit* definiert.

In Tabelle 1: *Zusammenfassung der Kriterien* werden die Kriterien der ausreichenden Verkehrsbeziehung zusammengefasst.

Einen Überblick über die gesamten Kriterien sind in „Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien“ auf Seite 45 zu finden.

3.5 Bedienungshäufigkeit

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

Abb. 6: Kriterien der Bedienungshäufigkeit

Bedienungsstandards (Taktfolge bzw. Fahrtenpaare = FP)	Grenzwert			Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
<u>Verdichtungsraum bis 15.000 EW</u>						
zentrales Gebiet	60	60	(120) BF*	30	30	60
nicht zentrales Gebiet	120	120	(120) BF	60	60	120
<u>Verkehrsachse</u>						
Typ 1	60	60	(120) BF	20	30	60
Typ 2	60	60	(120) BF	15	20	60
Typ 3	120	120	(120) BF	60	60	120
Anzahl der Fahrtenpaare						
<u>Ländlicher Raum</u>						
über 3.000 EW	8	4	2	12	6	3
1.000 - 3.000 EW	4	2	1	6	4	2
bis 1.000 EW	2	2	1	4	2	1
<u>Verkehrszeiten</u>						
	SVZ von - bis	HVZ von - bis	NVZ von - bis			
Montag - Freitag	04:30 - 06:00 20:31 - 02:00	06:01 - 08:00 13:01 - 14:00 15:31 - 18:30	08:01 - 13:00 14:01 - 15:30 18:31 - 20:30			
Samstag	04:30 - 06:00 18:31 - 02:00		06:01 - 18:30			
Sonntag	09:00 - 23:00					

* BF=Bedarfsfahrt

4. Barrierefreiheit

Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat weitreichende Neuerungen im Bereich der Anforderungen an die Barrierefreiheit mit sich gebracht. Bisher sollte „eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ erreicht werden. Die Neufassung des § 8 (3) PBefG vom 01.01.2013 wird wesentlich konkreter:

Danach hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum

1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Dieser Begriff der vollständigen Barrierefreiheit umfasst sowohl die mobilitätsbehinderten Personen im „engeren“ Sinne und im „weiteren“ Sinne (vgl. *Abbildung 7*).

Als in ihrer Mobilität behindert im sog. engeren Sinne gehören sowohl Menschen, die körperbehindert sind (gehen, sehen, hören) als auch Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen. Ebenfalls zu berücksichtigen sind reisebedingte Behinderungen (Gepäck, Kinderwagen etc.). Hier wird von mobilitäts-

behindert im weiteren Sinne gesprochen.

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

Die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV umfasst die Bereiche Infrastruktur, Fahrzeuge und Information / Kommunikation (vgl. *Abbildung 8*). Für die Erfassung der **Haltestelleninfrastruktur** wurde eine umfassende Bestandsaufnahme durch den Landkreis vorgenommen. Die Definition der Ausstattung und Anforderungen an die Fahrzeuge erfolgt im Rahmen der Ausschreibung auf der Grundlage gesetzlicher Vorgaben.

Die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge orientieren sich an der Verordnung (EG) Nr. 661/209 i.V.m. Abs. 3.1.4.1.4 der UN-ECE Regelung¹⁹ und beziehen sich nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen.

Diese Verordnung legt z. B. die Kriterien für den Niederflureinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapprampen fest.

Im Bedarfsverkehr kommen aufgrund des zu erwartenden geringen Fahrgastaufkommens primär Kleinbusse und z. T. auch PKWs zum Einsatz. Während bei Kleinbussen die Fahrzeuge zunehmend auch barrierefrei ausgestattet sind, ist hier aber auf die notwendige niedrigere Bordsteinhöhe (max. 16 cm) zu achten. Bei künftigen Ausschreibungen besteht die Möglichkeit Barrierefreiheit im Bedarfsverkehr durch die Nutzung

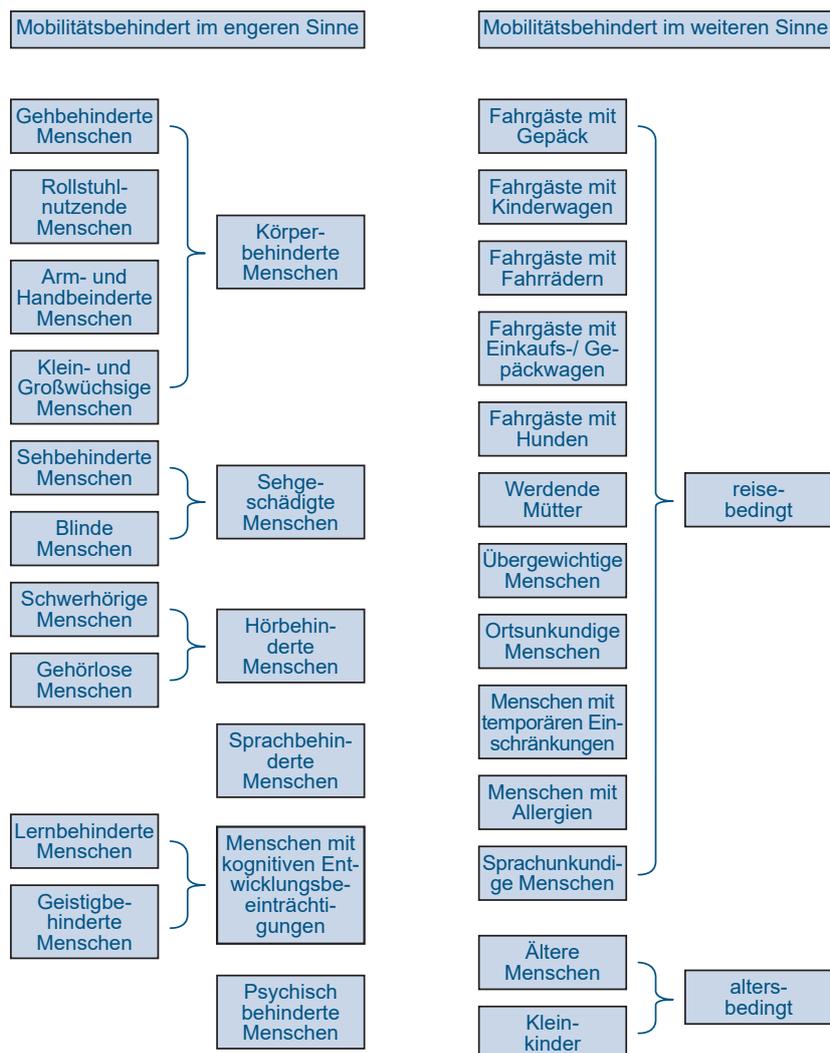


Abb. 7: Mobilitätseingeschränkte Personen

¹⁹ Quelle: Regelung der NR. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale. 11.08.2010. (ABl.L 255 vom 29.09.2010)



Abb. 8: Barrierefreie Haltestellen

von Kleinbussen statt PKWs sicherzustellen.

Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug und Haltestelle im Anhang den baulichen Mindeststandards zu entnehmen.

Die Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich **Information** und **Kommunikation** umfasst die Information an der Haltestelle, im Fahrzeug und vorab z. B. im Internet und / oder Printmedien.

Während an der Haltestelle für den Aushang des Fahrplans die Zuständigkeit nach BOKraft (Verordnung über den Betrieb von Kraftunternehmen im Personenverkehr) beim entsprechenden Konzessioninhaber liegt und die akustische Ansage sowie die optische Anzeige im Fahrzeug z. B. als Qualitätsstandard im Rahmen eines Vergabeverfahrens geregelt werden kann, sollen barrierefreie Fahrgastinformationen (z. B. Fahrplan, Fahrpreis) und die Kommunikation (Echtzeitdaten bei Verspätungen) auf Verbundebene einheitlich aufgebaut werden (z. B. Internetauskunft mit Sprachmodul). Um die Barrierefreiheit weiter zu fördern, ist im Landkreis Erlangen-Höchstadt die Einführung von Dynamische Fahrgastinformation-Anzeigern geplant.

4.1 Erfassung der Haltestellen (Haltestellenkataster)

Im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplanes für den VGN-Raum hat der VGN mit den Aufgabenträgern einen Erhebungsbogen für die Erstellung eines Haltestellenkatasters erarbeitet. Stichwortartig beschrieben wurde auch das nähere Umfeld (Einkaufsgelegenheiten, soziale Einrichtungen wie Altenheim, Behörden etc.). Ergänzt wurde das Kataster um die Ein- und Aussteigerzahlen an Schultagen je Haltestelle und die Linien, die diese Haltestellen bedienen. Das Haltestellenkataster ist Grundlage für eine detaillierte Beurteilung der Haltestellenausstattung im Hinblick auf die Barrierefreiheit und bildet die Grundlage für die Priorisierung und den schrittweisen barrierefreien Ausbau der Haltestellen.

Empfehlung

Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit soll der Schwerpunkt auf verkehrsbedeutenden Halte- / Umsteigepunkten liegen, bei denen mit einer erhöhten Nachfrage durch mobilitätseingeschränkte Personen zu rechnen ist.

4.2 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Die VGN GmbH hat Empfehlungen für bauliche Mindeststandards, die für den barrierefreien Um- und Neubau von Bushaltestellen im VGN-Gebiet grundsätzlich umgesetzt werden sollen, erstellt.

Die Standards sollen nach einer vom Landratsamt in Zusammenarbeit mit der VGN GmbH erstellten Prioritätenliste barrierefrei ausgebaut werden, wobei die – technische – Machbarkeit von den jeweils zuständigen Aufgabenträgern (Gemeinden, Landkreis und Freistaat Bayern) vor Ort zu entscheiden ist.

Das vorliegende, vom VGN erarbeitete Papier definiert Standards hinsichtlich der Umsetzung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen. Diese baulichen Mindestanforderungen orientieren sich an den allgemein anerkannten Regeln der Technik, den einschlägigen DIN-Normen und Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit.

Die örtliche Umsetzung dieser Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit dem Landratsamt (Verkehrsaufsicht

und ÖPNV) unter Berücksichtigung der jeweiligen Straßenbaulastträger.

Der Nahverkehrsplan dient dazu, auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, den Baulastträgern und in Zusammenarbeit mit den Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten landkreisweite Standards zu definieren.

Die zugrundeliegenden Gedanken orientieren sich an dem Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für alle“, das keine Personengruppe bewusst ausgrenzt. „Barrierefreiheit“ bleibt dabei auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen.

Eine zentrale Herangehensweise an Barrierefreiheit und damit auch Grundlage wesentlicher Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV ist das Zwei-Sinne-Prinzip. Es besagt, dass dem Grunde nach bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen immer zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden müssen. Mit diesen Sinnen können Informationen visuell, akustisch oder taktil erfasst werden, wobei für die Orientierung im Straßenraum meist das Sehen und Hören vorrangig gebraucht werden. Sind diese eingeschränkt, kann das zum Teil durch Hilfsmittel kompensiert werden (z.B. Sehhilfe oder Hörgerät). Dagegen sind gehörlose oder blinde Menschen darauf angewiesen, den ausgefallenen Sinn bestmöglich durch die verbleibenden auszugleichen.

Ziel ist die vollständige Umsetzung der folgend beschriebenen Mindestanforderungen. Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, ist dies vom zuständigen Aufgabenträger anhand einer Reihe von Planungsschritten zu prüfen und deren Ergebnisse zu dokumentieren (*siehe Leitlinie im Anhang*). Diese auf der Grundlage der im Anhang beschriebenen Planungsschritte erfolgte Prüfung sollte

durch die betroffenen Gemeinden erfolgen.

Das Ergebnis solcher Prüfungen ist dem Landratsamt – ÖPNV – in digitaler Form mitzuteilen.

Darüber hinaus sind weitere Einbauten und Einrichtungen, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen – wie z. B. Fahrgastunterstände oder Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation - ebenfalls entsprechend den Erfordernissen an die Barrierefreiheit zu gestalten. Hierbei sind insbesondere die erforderlichen Bewegungsflächen zu berücksichtigen und freizuhalten sowie das Zwei-Sinne-Prinzip einzubeziehen.

Gleiches gilt auch für die barrierefreie Gestaltung des Umfelds von Haltestellen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere Gehwege und Querungsstellen in Verbindung mit den Wegen zur Haltestelle und die entsprechenden Aufstellflächen zu nennen.

Bei der Planung der Umbaumaßnahmen soll geprüft werden, ob auch die Errichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen sinnvoll und realisierbar ist. Genauere Informationen hierzu finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises.²⁰

²⁰ Das Radverkehrskonzept des Landkreises Erlangen-Höchstadt wird derzeit erarbeitet und ist voraussichtlich zum Frühjahr 2021 fertig

5. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 71 Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern im Landkreis untersucht. Für jeden zu untersuchenden Ortsteil wurden Berechnungen zu den Kriterien Haltestellenschließung, Erreichbarkeit Gemeindehauptort sowie vier weitere zentrale Zielorte und dem Kriterium Bedienungshäufigkeit durchgeführt. Die Ergebnisse für die Kriterien Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit wurden nach Schul- und Ferientagen, Samstag und Sonn-/Feiertagen differenziert.

Die festgelegten Kriterien wurden mit dem voraussichtlichen Fahrplanstand 18.12.2019 für Schultage, 30.12.2019 für Ferientage und 21. und 22.12.2019 für Samstag, bzw. Sonn- und Feiertage abgeglichen, um festzustellen, in welchen Bereichen das ÖPNV-Angebot den Vorgaben entspricht bzw. wo Defizite bestehen.

5.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

Die Karten 02-I – 02-IV ab Seite 37 fassen die Defizite und Handlungsbedarfe je Kriterium zusammen, differenziert nach Tagen sowie nach dem Grad der Abweichung vom Richtwert.

Während die Erschließung mit Haltestellen sowie die Erreichbarkeit von den Zielorten A und B sowie die Bedienungshäufigkeit für alle 71 Ortsteile mit über 200 Einwohner untersucht wurde, sind dies beim Kriterium Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes lediglich 16. Hier wurde eine Analyse nur für Orte ab 3 Strassenkilometer Abstand vom Gemeindehauptort vorgenommen. Ebenfalls wurde aufgrund geringer Pendlerzahlen nicht für jede Gemeinde die Erreichbarkeit der Zielorte C und D

ermittelt. Orientiert wurde sich dabei an Zielorten, die über mehr als 100 Berufspendler verfügen.

5.2 Defizitbewertung

Im Rahmen der Angebotsanalyse sind durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans Defizite ermittelt worden. Für jedes Defizit wurde die Ursache ermittelt sowie die Abweichung vom Richt- bzw. Grenzwert beurteilt. Die detaillierten Defizitlisten zu den jeweiligen Orten je nach Kriterium befinden sich im Anhang (Tabellen 10-17 ab Seite 56).

Klassifizierung des Handlungsbedarfes

Abhängig vom Umfang des festgestellten Defizites und ihrer Bedeutung für den Fahrgast wurden die Defizite klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt.

Erschließung mit Haltestellen

Abhängig von der Zahl nicht erschlossener Einwohner, wurde eine Klassifizierung vorgenommen.

Priorität 1

Handlungsbedarf kurzfristig - **vorrangig** zu beheben

- Mehr als 500 Einwohner eines Teilortes werden nicht ausreichend erschlossen.
- Teilort ist nicht erschlossen.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- 150 - 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Priorität 3

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

- Bis zu 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Von den 71 untersuchten Ortsteilen gelten sechs Ortsteile als nicht ausreichend erschlossen (vgl. Abbildung 9). D. h. weniger als 80 % der Bevölkerung wohnen innerhalb des Haltestelleneinzugsbereiches von 500 m (Bus) bzw. 1.000 m (Bahn). Da keines der Defizite als vorrangig eingestuft wurde, gibt es keinen Ortsteil, der gänzlich unerschlossen ist.

Mit einem Erschließungsgrad von 68,5 % und einem mittelfristigen Handlungsbedarf ist der Ortsteil Großenseebach flächenmäßig am wenigsten erschlossen. Die Erschließung von Großenseebach hat sich im Vergleich zum letzten Nahverkehrsplan 2013 durch die zusätz-

Abb. 9: Erschließung Defizite

Orte	Ortsteil	EW	Erschlossene Fläche in %	Handlungsbedarf
Aurachtal	Münchaurach	1.603	74,4	langfristig
Großenseebach	Großenseebach	2.467	68,5	mittelfristig
Heroldsbach	Kleingeschaidt	228	72,6	langfristig
Neustadt a.d. Aisch	Etzelskirchen	1.382	75,8	langfristig
Röttenbach	Röttenbach	4.861	76,6	mittelfristig
Uttenreuth	Uttenreuth	4.186	75,7	mittelfristig

liche Haltestelle „Am Vogelherd“ im Westen verbessert. Durch neu bebaute Gebiete im Südosten, die nicht innerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs liegen, fällt die Verbesserung von 62,9 % auf 68,5 % jedoch relativ gering aus. Weitere mittelfristige Defizite bestehen in Uttenreuth und Röttenbach aufgrund der Anzahl nicht erschlossener Einwohner.

Langfristig zu behebbende Defizite bestehen in Münchaurach, Kleingeschaidt und Etzelskirchen.

Da im alten Nahverkehrsplan veraltete Werte für den Handlungsbedarf festgelegt waren (bis 150 nicht erschlossene Einwohner bestand kein Handlungsbedarf) gab es dementsprechend weniger Defizite. Einen Gesamtüberblick ist in „Tabelle 10: Erschließung“ auf Seite 56 abgebildet.

Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Untersucht wurde die Erreichbarkeit „übergeordneter Orte“

- Gemeindehauptort
- zentrale Orte A, B, C und D

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

Um mit dem künftigen ÖPNV-Angebot eine bessere Konkurrenzfähigkeit zum MiV erzielen zu können, spielt neben der generellen Erreichbarkeit mit einem Linienverkehrsangebot die Dauer bis zum Erreichen des jeweiligen Ziels eine entscheidende Rolle.

Dazu wurden die Vorgaben aus Kapitel „3.4 Erreichbarkeit“ auf Seite 16 mit den Fahrzeiten des aktuell gültigen Fahrplans abgeglichen. Hieraus ergeben sich gewisse Priorisierungen, wie bedeutend eine Beschleunigung der bisherigen Verbindungen wäre.

Vorrangig sollen Defizite von Montag bis Freitag behoben werden. Schul- und Ferientage werden gleich gewichtet, da Berufstätige sowohl an Schul- als auch an Ferientagen zur Arbeit fahren. *Abbildung 10* zeigt,

Abb. 10: Defizitbewertung Erreichbarkeit

Erreichbarkeit Schule

	GHO	Zielort A	Zielort B	Zielort C	Zielort D
vorrangig	0	1	1	2	3
mittelfristig	2	4	1	3	3
langfristig	4	14	21	27	7
Defizite gesamt	6	19	23	32	13
erfüllt	10	52	48	29	25

Erreichbarkeit Ferien

	GHO	Zielort A	Zielort B	Zielort C	Zielort D
vorrangig	2	5	2	2	4
mittelfristig	1	5	3	8	6
langfristig	2	14	25	24	6
Defizite gesamt	5	24	30	34	16
erfüllt	11	47	41	27	22

Erreichbarkeit Samstag

	GHO	Zielort A	Zielort B	Zielort C	Zielort D
vorrangig	11	26	28	24	16
mittelfristig	0	8	1	7	3
langfristig	0	8	12	18	4
Defizite gesamt	11	42	41	49	23
erfüllt	5	29	30	12	15

Erreichbarkeit Sonntag

	GHO	Zielort A	Zielort B	Zielort C	Zielort D
vorrangig	9	30	23	22	16
mittelfristig	0	3	9	13	6
langfristig	0	3	10	17	7
Defizite gesamt	9	36	42	52	29
erfüllt	7	35	29	9	9

dass zu allen Zielorten, außer zum Gemeindehauptort, an Ferientagen mehr Defizite bestehen als an Schultagen.

Klassifizierung Erreichbarkeit

Bewertet wurde, in welchem Umfang die Beförderungszeit von den Vorgaben abweicht, d. h. in welchem Umfang eine Fahrzeitreduzierung notwendig wird, um die Vorgaben zu erfüllen. Die Fahrzeitoptimierungen erfolgen im Rahmen der Liniennetzplanung bei Umsetzung der Liniennetze. Da für den Landkreis in naher Zukunft keine Liniennetzeüberarbeitung geplant ist, wird auf eine konkrete Erarbeitung von Maßnahmen zu Defiziten der Erreichbarkeit verzichtet.

Priorität 1 - Handlungsbedarf **kurzfristig - vorrangig** zu beheben. Es gibt kein Angebot innerhalb der Zeitintervalle oder die Beförderungszeiten und/oder Umsteigezeiten liegen weit über den Vorgaben des Grenzwertes.

Priorität 2 - Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben. Es gibt eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle, die Beförderungszeit liegt jedoch leicht über dem Grenzwert oder die Umsteigezeit liegt über 20 Minuten. Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn im Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

Priorität 3 - Handlungsbedarf **langfristig** - zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich. Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle, die Beförderungszeit liegt zwischen dem Richtwert und Grenzwert und die Umsteigezeit soll 15 Minuten nicht überschreiten. Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn im Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit zum Gemeindehauptort gilt als erfüllt, wenn

- die **Beförderungszeit 20 Minuten** (Richtwert) nicht überschreitet (Grenzwert: 30 Minuten)
- die **Umsteigezeit von max. 2 Umstiegen 10 Minuten** nicht überschreitet

Es wurde die Erreichbarkeit von 16 Ortsteilen mit mehr als 3 Straßenkilometer zum Gemeindehauptort untersucht.

In *Abbildung 11* ist die Defizitbewertung der Erreichbarkeit zum Gemeindehauptort nach Tagen zusammengefasst.

Zehn von 16 Orten sind an Schultagen in zumutbarer Zeit von 20 Minuten an den Gemeindehauptort angebunden. In den Ortsteilen Frohnhof, Kleingeschaidt, Hesselberg und Zentbechhofen, bestehen langfristige Defizite in der Erreichbarkeit zum jeweiligen Gemeindehauptort. Rathsborg und Buchfeld weisen ein mittelfristiges Defizit auf.

Die Erreichbarkeit in den Ferien konnte sich merklich verbessern und weist weniger Defizite auf, als an den Schultagen. Allerdings existieren hier zwei vorrangig zu behobende Defizite in Kleingeschaidt und Buchfeld. Der im ländlichen Raum vorwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtete ÖPNV zeigt erwartungsgemäß daher insbesondere in

den Ferien Defizite mit höher eingestuftem Handlungsbedarf und an den Wochenenden generell mehr Ortsteile mit Defiziten auf (vgl. *Abbildung 10*). Samstags und sonntags fehlen von einigen Ortsteilen Verbindungen zum Gemeindehauptort oder entsprechen nicht den angegebenen zeitlichen Vorgaben. So sind samstags elf von elf Defiziten mit einem vorrangigen Handlungsbedarf zu beheben. Sonntags existieren neun Defizite, die alle ebenfalls als vorrangig zu beheben eingestuft wurden.

„Tabelle 11: Erreichbarkeit Gemeindehauptort“ auf Seite 58 zeigt eine detaillierte Übersicht über die Defizite in der Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes.

Erreichbarkeit Zentraler Orte

Für alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern wurde geprüft, ob die Erreichbarkeit innerhalb eines Halb- und Ganztagesintervalls gegeben ist, sowie in der je nach Zielort definierten Reise- bzw. Beförderungszeit realisiert werden kann. Untersucht

Abb. 11: Ergebnisse Defizite Gemeindehauptort

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Adelsdorf	Neuhaus	Adelsdorf	950	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Eckental	Frohnhof	Eschenau	251	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Eckental	Herpersdorf	Eschenau	480	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Großgeschaidt	Heroldsberg	548	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Kleingeschaidt	Heroldsberg	228	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Beutelsdorf	Herzogenaurach	288	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Herzogenaurach	Hammerbach	Herzogenaurach	789	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Herzogenaurach	Haundorf	Herzogenaurach	731	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Heßdorf	Hesselberg	Heßdorf	269	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Höchstadt a.d. Aisch	Sterpersdorf	Höchstadt a.d. Aisch	310	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Höchstadt a.d. Aisch	Zentbechhofen	Höchstadt a.d. Aisch	392	langfristig	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Lonnerstadt	Ailsbach	Lonnerstadt	299	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Marloffstein	Rathsborg	Marloffstein	487	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Vestenbergsreuth	Frimmersdorf	Vestenbergsreuth	347	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Wachenroth	Buchfeld	Wachenroth	278	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Rezelsdorf	Weisendorf	293	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				6	5	11	9

wurde die Erreichbarkeit für Pendler relevanter Zielorte, sowohl innerhalb als auch außerhalb des Landkreises. Die Tabellen 12-15 zeigen die Auswertungen der Schwachstellenanalyse von den Zielorten A-D.

An Schultagen weisen von den 71 untersuchten Ortsteilen 19 Defizite in der Erreichbarkeit zum Zielort A auf. Davon ist eins als vorrangig zu behebendes Defizit ermittelt worden, d. h. in einem der drei Zeitintervalle (morgens, mittags, nachmittags) wird keine Fahrt angeboten.

Vier Ortsteile weisen ein mittelfristiges Defizit an, die restlichen ein langfristiges. In den Ferien steigen die vorrangigen Defizite auf fünf an, wobei insbesondere Ortsteile mit weniger als 500 EW betroffen sind. Am Wochenende reduziert sich das ÖPNV-Angebot wieder massiv und ist auf die verkehrsstarken Achsen / Schienenstrecken beschränkt, weshalb v. a. die vorrangigen Defizite steigen.

Zielort B

Erreichbarkeit zum Zielort B gilt als erfüllt, wenn

- die **Beförderungszeit 50 Minuten** (Richtwert) nicht überschreitet (Grenzwert: 80 Minuten)
- die **Umsteigezeit von max. 2 Umstiegen 10 Minuten** nicht überschreitet

Zum Zielort B gibt es an Schultagen insgesamt 23 Defizite, wovon je eins vorrangig und mittelfristig ist. Die Mehrheit der Orte, 48, ist an den Zielort unter den gegebenen Kriterien angebunden. In den Ferien sind von 30 Defiziten zwei vorrangig und drei mittelfristig. Bei 41 Ortsteilen ist die Erreichbarkeit zum definierten Zielort gegeben. An den Wochenenden steigen die Defizite an, wobei die meisten vorrangig zu beheben sind. Lediglich 30 Ortsteile erfüllen samstags und 29 sonntags den Richtwert und weisen somit kein Defizit auf.

Zielort C

Erreichbarkeit zum Zielort C gilt als erfüllt, wenn

- die **Beförderungszeit 50 Minuten** (Richtwert) nicht überschreitet (Grenzwert: 80 Minuten)
- die **Umsteigezeit von max. 2 Umstiegen 10 Minuten** nicht überschreitet

Es wurden insgesamt 61 Ortsteile auf ihre Erreichbarkeit zum Zielort C untersucht. Mit 29 Ortsteilen ist fast die Hälfte davon an den definierten Zielort so angebunden, dass dieser an Schultagen den Kriterien entsprechend erreichbar ist. Weitere 27 Ortsteile weisen einen langfristigen Handlungsbedarf auf und erfüllen somit den Grenzwert. Zudem bestehen drei mittelfristige und zwei vorrangige Defizite. An Ferientagen steigt die Anzahl der Orte, die mittelfristige Defizite aufweisen, jedoch bleibt die Gesamtzahl an nicht ange-

Abb. 12: Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit

	HVZ									
	Schultage					Ferientage				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	8	4	8	20
langfristig	0	2	1	6	9	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	0	2	1	6	9	0	8	4	8	20
keine Defizite	0	19	15	28	62	0	13	12	26	51
Summe OT	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71

	NVZ														
	Schultage					Ferientage					Samstag				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	2	8	10	0	0	1	2	3
langfristig	0	0	2	7	9	0	0	0	0	0	0	2	3	17	22
Defizite gesamt	0	0	2	7	9	0	0	2	8	10	0	2	5	19	26
keine Defizite	0	21	14	27	62	0	21	14	26	61	0	19	11	15	45
Summe OT	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71

	SVZ																			
	Schultage					Ferientage					Samstag					Sonntag				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	6	3	1	10	0	7	3	1	11	0	6	6	1	13	0	7	5	3	15
mittelfristig	0	7	4	1	12	0	7	5	11	23	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
langfristig	0	0	1	9	10	0	0	0	1	1	0	1	3	15	19	0	0	0	3	3
Defizite gesamt	0	13	8	11	32	0	14	8	13	35	0	7	9	17	33	0	7	5	6	18
keine Defizite	0	8	8	23	39	0	7	8	21	36	0	14	7	17	38	0	14	11	28	53
Summe OT	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71

bundenen Ortsteilen relativ gleich. Dies ändert sich an den Wochenenden. Mit 24 Ortsteilen samstags und 22 sonntags sind die meisten Defizite vorrangig zu beheben. Die Kriterien erfüllen lediglich noch zwölf bzw. neun Orte.

Zielort D

Erreichbarkeit zum Zielort D gilt als erfüllt, wenn

- die **Beförderungszeit 50 Minuten** (Richtwert) nicht überschreitet (Grenzwert: 80 Minuten)
- die **Umsteigezeit von max. 2 Umstiegen 10 Minuten** nicht überschreitet

Von insgesamt 38 Ortsteilen wurde die Erreichbarkeit zum Zielort D untersucht. An Schul- und Ferientagen ist die Erreichbarkeit bei 25 bzw. 22 Ortsteilen erfüllt. Am Wochenende steigen die mittelfristigen und vor allem die vorrangigen Defizite.

Bedienungshäufigkeit

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

Klassifizierung der Defizite

keine Defizite

- das Fahrtenangebot entspricht den Vorgaben (Richtwert)

Langfristig

- geringe Abweichung aber Grenzwert erfüllt.

Mittelfristig

- weder Richt- noch Grenzwert erfüllt

Vorrangig

- in einer oder mehreren Verkehrszeiten (Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit, Schwachverkehrszeit besteht keine Fahrt

Wie bereits bei der Analyse der Erreichbarkeit der Zielorte, steigen

die Defizite am Wochenende an (vgl. *Abbildung 12*). Allerdings liegt beim Großteil der Ortsteile das angestrebte Fahrtenangebot zwischen dem Richt- und dem Grenzwert. In der Hauptverkehrszeit gibt es an Schultagen von insgesamt 71 Ortsteilen in 9 Defizite, an Ferientagen 20. In zwölf Ortsteilen wird an Schultagen mit einem mittelfristigen und in zehn mit einem vorrangigen Defizit der Grenzwert nicht erreicht. Diese liegen alle in der Schwachverkehrszeit. An Ferientagen sind dies 23 mittelfristige und elf vorrangige Defizite, ebenfalls in der Schwachverkehrszeit, wobei es noch 20 mittelfristige Defizite in der HVZ und zehn in der NVZ gibt. Weder in der Haupt- noch in der Nebenverkehrszeit gibt es an Schul- und Ferientagen vorrangige Defizite, was bedeutet, dass es stets Fahrten gibt. In den Städten Herzogenaurach und Höchstadt a. d. Aisch sind keine Defizite verzeichnet. In der Schwachverkehrszeit steigen die Defizite erwartungsgemäß an.

Durch Fahrplanänderungen zum 01.09.2019 und die Einführung von mehreren Rufbussen, die samstags und sonntags zur Neben- und Schwachverkehrszeit verkehren, hat sich die Bedienungshäufigkeit erheblich verbessert. Gab es am Samstag zur Schwachverkehrszeit im Jahr 2013 lediglich elf Ortsteile ohne Defizite in der Bedienungshäufigkeit, sind es 2019 bereits 38. Sonntags ist die Anzahl der Orte ohne Defizite von 14 im Jahr 2013 auf 53 im Jahr 2019 gestiegen, was eine erhebliche Verbesserung darstellt. Von den 18 Defiziten sind 15 vorrangig und drei langfristig zu beheben.

Untersucht man die Ortsteile nach den jeweiligen Gebietstypen zeigen sich ebenfalls deutliche Unterschiede. In Orten des Gebietstyps Verkehrsachse 2 entspricht das Fahrtenangebot größtenteils dem Richt- oder Grenzwert. Auch beim Typ Verkehrsachse 1 entsprechen die meisten Fahrten dem Richt- oder Grenzwert. Lediglich an Ferientagen gibt es zu allen Verkehrszeiten auch mittelfristige Defizite. Bei „Verdichtungsräumen bis 15.000 EW“ ent-

spricht das Angebot ebenfalls meist dem Richt- oder Grenzwert. Mittelfristige Defizite häufen sich v. a. in den Ferien. An Sonntagen weisen Igelsdorf, Wellerstadt und Rathsberg vorrangige Defizite auf, da sie über kein Fahrtenangebot sonntags verfügen.

Folglich bestehen die meisten Defizite, davon insbesondere vorrangige, in Ortsteilen des Gebietstyps ländlicher Raum. Die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse zur Bedienungshäufigkeit sind in „*Tabelle 16: Bedienungshäufigkeit und Gebietstypen*“ auf Seite 68 wiedergegeben.

5.3 Priorisierung für einen barrierefreien Ausbau

Begrenzte finanzielle Spielräume machen eine zeitliche Staffelung des Ausbaues notwendig. Zudem lassen bauliche und topografische Gegebenheiten den barrierefreien Ausbau nicht überall – oder nur unter nicht vertretbarem finanziellen Aufwand – zu. Für eine Priorisierung flossen folgende Faktoren ein:

- die Einwohnerzahl
- Ein- Aussteigerzahlen
- die Art naher Einrichtungen (soziale Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Behörden, etc.) mobilitätseingeschränkter Personen
- Bedienungshäufigkeit/Umsteigeknoten.

Priorität 1: zeitnahe Umbau

Gemeindehauptort oder Orte > 1.000 EW

- zentrale Haltestellen mit höchster Einsteigerzahl
- oder mit über 50 Einsteiger/Tag und mehr als 10 Fahrten/Tag
- oder mit Einrichtungen, bei denen ein erhöhter Bedarf besteht

Priorität 2: mittelfristig

OT 500 - 999 EW (außer Gemeindehauptort)

- über 50 Einsteiger/Tag
- oder mehr als 10 Fahrten/Tag

- oder mit Einrichtungen bei denen ein erhöhter Bedarf festgestellt wird

Priorität 3: langfristig

OT 150 - 500 EW

- über 50 Einsteiger/Tag
- oder mehr als 10 Fahrten/Tag
- oder mit Einrichtungen bei denen ein erhöhter Bedarf festgestellt wird

Priorität 4: vorläufig zurückgestellt

OT unter 150 EW sowie Haltestellen außerorts

- und unter 50 Ein-/Aussteiger/Tag
- oder unter 10 Fahrten/Tag
- derzeit keine Umsetzungsmöglichkeit aufgrund baulicher/geographischer Verhältnisse (mit Gemeinden klären)

Darüber hinaus gibt es Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau nur mit großem Aufwand möglich, bzw. wenig sinnvoll ist wie z. B. Abzweighthaltestellen im ländlichen Raum.

- Haltestellen, die nur von Bedarfsverkehren bedient werden. Da hier i. d. R. im Fahrzeug keine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, würde ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle trotzdem keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten.
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist, da Umbaumaßnahmen in der Umgebung anstehen oder es Planungen gibt die Haltestelle zu verlegen oder die Linienführung zu ändern.
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Dies sind zum Beispiel Haltestellen, deren Zuwegung langfristig nicht barrierefrei ausgebaut werden. Vor allem im ländlichen Raum finden sich solche Haltestellen an Straßenabzweigungen, bei denen keine Siedlung in der Nähe ist.

Bei Änderungen im Umfeld der Haltestellen, soll deren Priorität zum barrierefreien Ausbau neu überprüft werden.

Ergebnis

Von den ca. 650 Steigen wurden 252 Steige (entspricht in etwa 175 Haltestellen) mit der Priorisierung 1 „zeitnaher Umbau“ versehen. Weitere 148 Steige sind mit der Priorisierung 2 mittelfristig barrierefrei umzubauen (vgl. Abbildung 13). Im Anhang zeigt „Tabelle 18: Priorisierungsliste Barrierefreiheit“ auf Seite 73 alle Haltestellensteige mit Priorisierung 1 und 2 nach Gemeinden und Ortsteilen.

Abb. 13: Priorisierungsliste zum barrierefreien Ausbau

Priorisierung	Handlungsbedarf	Anzahl Steige
1	zeitnaher Umbau	252
2	mittelfristiger Umbau	148
3	langfristiger Umbau	124
4	vorläufig zurückgestellt	132
		656

Die baulichen Mindeststandards von Haltestellen sollen sich nach der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ richten. Wesentliche Elemente für eine barrierefreie Haltestelle sind:

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

Nähere Details sind der Richtlinie zu den baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN zu entnehmen (vgl. Kapitel „10. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ auf Seite 84).

6. Maßnahmenpaket

Die Defizitbewertung beinhaltet eine Klassifizierung und Gewichtung der Mängel, die in der Angebotsanalyse festgestellt wurden. Als Ergebnis sind vorrangige, nachrangige und unerhebliche Defizite zu unterscheiden, die kurz- bzw. mittel- bzw. langfristigen Handlungsbedarf mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund ist es naheliegend, im Nahverkehrsplan auch Verbesserungsmaßnahmen zur Behebung zumindest eines Teiles der Defizite zu entwickeln. Auch die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sieht die Erarbeitung von Verbesserungsmaßnahmen als erforderlichen Bestandteil des Nahverkehrsplans vor.

Generell ist festzuhalten, wenn zur Behebung eines Defizits eine bereits vorhandene Fahrt in ihrem Fahrweg oder in ihren Abfahrtszeiten verändert werden soll, ist stets zu prüfen, welche Auswirkungen dies für die bereits vorhandenen Fahrgäste hat. So wird eine Erweiterung des Fahrwegs um einen oder mehrere zusätzliche Ortsteile i. d. R. die Fahrzeit für all jene Fahrgäste verlängern, die vor den neu bedienten Haltepunkten einsteigen. Bei zeitlichen Verschiebungen eines Kurses, etwa zur Herstellung eines Anschlusses an einem Verknüpfungspunkt, ist darauf zu achten, ob dadurch bisher vorhandene andere Umsteigemöglichkeiten von bzw. zu dieser Fahrt weiterhin gegeben sind. In vielen Fällen ist abzuwägen, ob die Vor- oder die Nachteile einer angedachten Veränderung überwiegen; ein wichtiger Maßstab dafür ist die Größe der begünstigten und benachteiligten Personenkreise. Für manche Defizite bedeutet dies im Ergebnis, dass die bisherige Situation weiterhin akzeptiert werden sollte; in den o. g. Tabellen wird dies entsprechend wiedergegeben.

Vordergründig werden hier Maßnahmen zur Behebung der Erschließungsdefizite erörtert. Da die Defizite in der Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit auf die derzeitige Planung der Linienbündel zurückzuführen sind und diese bereits überplant wurden, wird im Nahverkehrsplan darauf verzichtet, konkrete Maßnahmen zu erarbeiten. Stattdessen wird bei der Überarbeitung der jeweiligen Linien(-bündel) darauf zurückgegriffen. Dies erhöht den praktischen Nutzen und ermöglicht das Erarbeiten von Maßnahmen, die sich auf die aktuellen Verhältnisse und Daten beziehen.

Laut Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist noch die Auseinandersetzung mit den Wirkungen des Maßnahmenpakets und der Bewertung der Maßnahmen vorgesehen. Diese können nur im Zusammenhang mit der konkreten linienbezogenen Planung konkret und sinnvoll dargestellt werden, weshalb an dieser Stelle darauf verzichtet werden kann. Die Kapitel werden in der nächsten Fortschreibung mit einem umfangreicheren Maßnahmenpaket nachgeholt.

6.1 Linienbündelungskonzept

Das bestehende Linienbündelungskonzept besteht weiter. Alle fünf Linienbündel wurden ausgeschrieben und vergeben. Durch die Entbindung eines Verkehrsunternehmers von zwei Linienbündeln nach einem Jahr Betrieb, werden die Linienbündel 5 und 7 derzeit neu ausgeschrieben.

Nach Ende der jeweiligen Konzessionslaufzeiten werden die Linienbündel planerisch überarbeitet. Dabei wird auf die Defizite in der Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit eingegangen. Zuletzt wurde das Linienbündel 1 überarbeitet. Durch zusätzliche Rufbusfahrten ver-

kehren alle Linien des Linienbündels seit September 2019 mindestens im Zwei-Stundentakt. Die Linien 204 und 207 verkehren unter der Woche im Stundentakt.

6.2 Barrierefreiheit

Die Maßnahmen zur Barrierefreiheit wurde im Kapitel „5.3 Priorisierung für einen barrierefreien Ausbau“ auf Seite 26 bereits erläutert und beziehen sich auf die Priorisierungsliste zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen. Die komplette Liste der Haltestellen mit den Priorisierungen 1 und 2 befindet sich in „Tabelle 18: Priorisierungsliste Barrierefreiheit“ auf Seite 73.

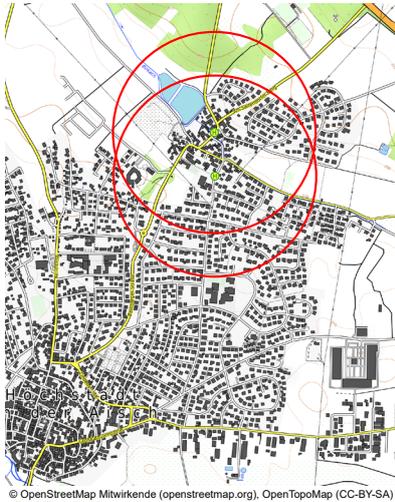
6.3 Maßnahmen Erschließung

Durch die Einrichtung neuer oder bereits vorhandener Haltestellen können einige Erschließungsdefizite behoben werden. Hierbei ist im Rahmen der Netzüberplanung zu prüfen, ob eine weitere Haltestelle entsprechend der Vorgaben barrierefrei baulich möglich ist und eine zusätzliche Haltestelle fahrzeittechnisch machbar ist, sodass die betroffenen Linien keine deutlich längeren Fahrzeiten dadurch bekommen. Bei Umwegfahrten durch neue Haltestellen sind immer der Nutzen (zusätzliche Fahrgäste) und mögliche Nachteile (längere Fahrzeiten für Kunden) abzuwägen.

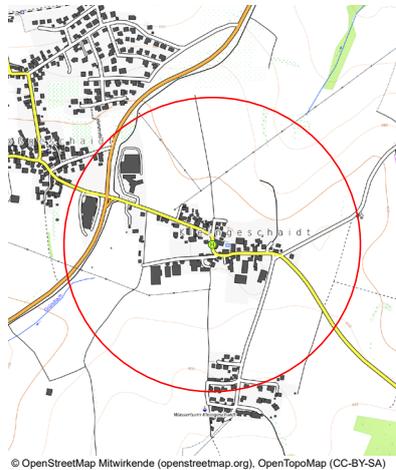
Etzelskirchen

Erschließungsdefizite bestehen im östlichen und nordöstlichen Ortsbereich. Da nur relativ wenig Einwohner hiervon betroffen sind und eine zusätzliche Bedienung der Haltestelle „Am Saltendorfer Berg“, den Linienverlauf verkomplizieren würde,

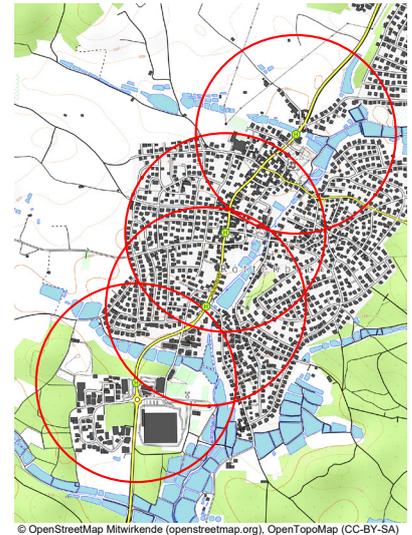
da die Buslinien 983 und 207 beide Richtung Limbach weiterfahren, sollte die Umsetzung zunächst zurückgestellt werden.



einzig durch Bedarfsverkehre erfolgt, scheint eine zusätzliche Bedarfshaltestelle in Vogelleite sinnvoll. Durch die Bedienung als Rufbus, würde sich dies zeitlich nicht auf den Fahrplan auswirken.

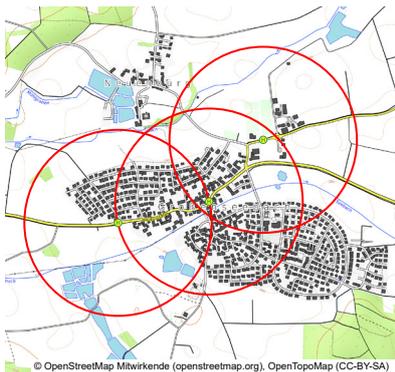


keine weitreichenden Konsequenzen, wie Haltestellenverlegung, mit sich bringen würde.



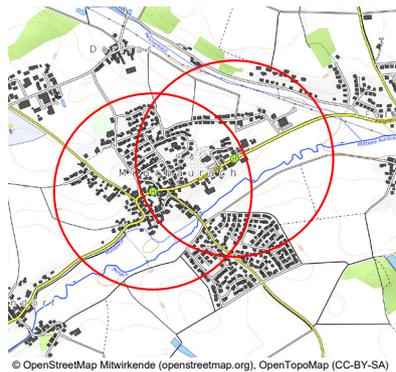
Großenseebach

Der südöstliche Teil von Großenseebach ist derzeit nicht erschlossen. Da die drei bestehenden Haltestellen an der Hauptverkehrsstraße liegen, würde eine zusätzliche Haltestelle im südlicheren Ortsteil einen Umweg bedeuten. Damit keine Verlegung der Haltestelle an der Hauptstraße nötig ist, ist ein Umweg in Schleifenform mit einer möglichen Haltestelle am Winkelweg notwendig. Daher wird empfohlen, den Nutzen bei der Linienüberplanung zu prüfen.



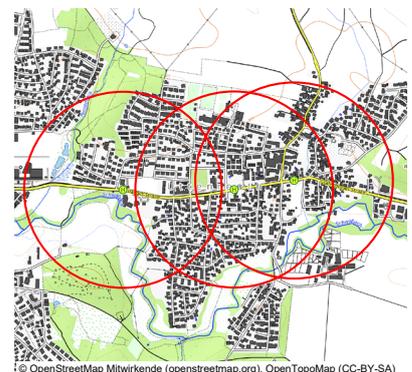
Münchaurach

Die beiden Haltestellen, die in Münchaurach aktuell bedient werden, befinden sich beide an der Durchgangsstraße „Königstraße“, weshalb der südliche Teil des Ortes nicht erschlossen ist. Eine zusätzliche Haltestelle bspw. an der Fürther Straße würde einen Umweg und zeitliche Verzögerung mit sich bringen, daher ist bei der Netzüberplanung der Nutzen zu prüfen.



Uttenreuth

Uttenreuth ist im Süden sowie nördlichen und nordöstlichen Bereichen nicht ausreichend erschlossen. Zudem sind Weißenberg, das nördlich von Uttenreuth liegt, jedoch zum Ortsteil dazugehört sowie Eggenhof im Süden außerhalb des Haltestelleneinzugsbereiches. Eine zusätzliche Haltestelle in der Maria-Gebbert-Straße/Rannenweg, würde den südlichen Teil größtenteils erschließen, jedoch auch zu längeren Streckenverlaufzeiten führen und ist daher vom Nutzen abzuwägen und in der Netzüberplanung zu prüfen.



Kleingeschaidt

Wie im Kapitel „5.2 Defizitbewertung“ auf Seite 22 bereits erwähnt, ist Vogelleite im Süden nicht erschlossen. Mit 17 nicht erschlossenen Einwohnern bis 80 %, sind generell wenig Einwohner hiervon betroffen. Da der Ort Kleingeschaidt von der Rufbus-Linie 210 bedient wird, die

Röttenbach

Der östliche Teil Röttenbachs und einzelne Häuser im Westen liegen derzeit nicht im Haltestelleneinzugsbereich der bedienten Haltestellen. Die derzeit nicht bediente Haltestelle „Eiche“ im Osten würde das Defizit beheben. Für die Linie 205 würde sich ein Umweg ergeben, der aufgrund der Streckenführung jedoch

7. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurden die Gemeinden, Märkte und Städte des Landkreises Erlangen-Höchstadt, benachbarte Städte und Landkreise sowie Verkehrsunternehmen, die Behindertenbeauftragte des Landkreises, Fahrgastverbände und die Interessensvertreter und öffentliche Stellen der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen beteiligt. Die erste Beteiligung fand in einem zweiwöchigen Zeitraum vom 17.04.2020 bis 30.04.2020 mit dem Versenden des Zwischenberichts per Mail statt. Alle Beteiligten hatten die Möglichkeit in o. g. Zeitraum Stellung zu nehmen. Der Bericht wurde an insgesamt 50 beteiligte Akteure verschickt. 15 davon haben sich in Form einer Stellungnahme beteiligt, wobei fünf Akteure keine Beanstandung hatten.

Die zweite Beteiligung fand im Zeitraum vom 05.08.2020 bis 28.08.2020 mit dem Versenden des Endberichts statt. 19 beteiligte Akteure haben sich zurückgemeldet, wovon 13 keine Anmerkungen hatten.

7.1 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 Nahverkehrsplans vor.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung wurden alle Verkehrsunternehmen mit Linienkonzessionen im Landkreis eingebunden.

7.2 Weitere Beteiligungen

Mit der Novellierung des PBefGs ist nach § 8 (3) zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Der Gesetzgeber schreibt vor, dass „Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören sind. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Die eingegangenen Stellungnahmen sind gekürzt in „Tabelle 19: Stellungnahmen zum Zwischen- und Endbericht“ auf Seite 81 wiedergegeben.

7.3 Kommunenübergreifende Zusammenarbeit

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen zum Zwischenbericht und der mehrmals erwähnten Thematik der landkreisübergreifenden Buslinien und Planungen, wurde beschlossen, die kommunenübergreifende Zusammenarbeit zu thematisieren.

Explizit erwähnt wurden:

- Prüfung einer möglichen Schnellbuslinie aus Schlüsselfeld/Pommersfelden nach/Richtung Höchstadt (Landkreis Bamberg)
- bessere Abstimmung des grenzüberschreitenden Verkehrs mit der Stadt Erlangen
- möglichst einheitliche Darstellung der gemeinsamen Bereiche in den Nahverkehrsplänen als Grundlage für künftige Anpassungen im Liniennetz und den Vergabeverfahren (Stadt Erlangen)

- Verbessern des Angebots für Pendler (Stadt Erlangen)
- Verbesserungen des grenzüberschreitenden Verkehrs für den Arbeitsplatzstandort Herzogenaurach, v.a. Ausbau der Linie 123 (Landkreis Fürth), bessere Busverbindung Fürth-Herzogenaurach und Lückenschluss auf der Strecke Erlangen-Büchenbach-Herzogenaurach
- Erarbeiten gemeinsamer Ziele mit angrenzenden Kommunen bei grenzüberschreitenden Linien (v. a. mit Landkreis Forchheim und Stadt Erlangen) (Gemeinde Uttenreuth)

Der Landkreis Bamberg überarbeitet derzeit sein Liniennetz, weshalb eine Prüfung der grenzüberschreitenden Linie sinnvoll erscheint. Der Landkreis Erlangen-Höchstadt ist offen, sich im Rahmen einer vorher abgeschlossenen Zweckvereinbarung an den Kosten zu beteiligen, sollte der Landkreis Bamberg diese Linie einrichten.

Die Stadt Erlangen und der Landkreis Forchheim schreiben derzeit beide ihren Nahverkehrsplan fort. Da in dieser Teilfortschreibung des Landkreises Erlangen-Höchstadt der Fokus auf der Datenaktualisierung sowie der Barrierefreiheit liegt und bereits alle Linienbündel im Landkreis überarbeitet wurden, wird auf konkrete Maßnahmen zur Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit und somit der Anpassung und Überarbeitung der Linienbündel oder einzelner Linien verzichtet.

Mit der nächsten Fortschreibung, die sich auch mit der Gesamtverkehrsprognose und künftigen verkehrlichen und baulichen Veränderungen im Landkreis befassen wird, werden auch Maßnahmen in eben genannten Bereichen erarbeitet. Eine konkrete Zusammenarbeit zu

grenzüberschreitenden Linien ist aus Sicht des Landkreises daher erst in der folgenden Fortschreibung sinnvoll und zielführend. Angemerkt sei, dass der Landkreis einer kommunenübergreifenden Zusammenarbeit offen gegenübersteht und diese auch schon intensiv betrieben wird.

8. Karten

Karte 01-I	Raumstruktur
Karte 01-II	Gebietstypen
Karte 01-III	Siedlungsstruktur
Karte 01-IV	Schulstandorte
Karte 02-I	Handlungsbedarf an Schultagen
Karte 02-II	Handlungsbedarf an Ferientagen
Karte 02-III	Handlungsbedarf an Samstagen
Karte 02-IV	Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen
Karte 03-I	Liniennetz ohne Rufbus
Karte 03-III	Tarifzonenplan
Karte 03-IV	Linienbündel

Nahverkehrsplan für den Landkreis Erlangen-Höchstadt

Karte 01-II Gebietstypen - Bedienung

Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Heßdorf
-  Alsch
-  Reizelsdorf
-  Teilgemeinde ab 500 Einwohner
-  Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Verdichtungsraum bis 15.000 Einwohner

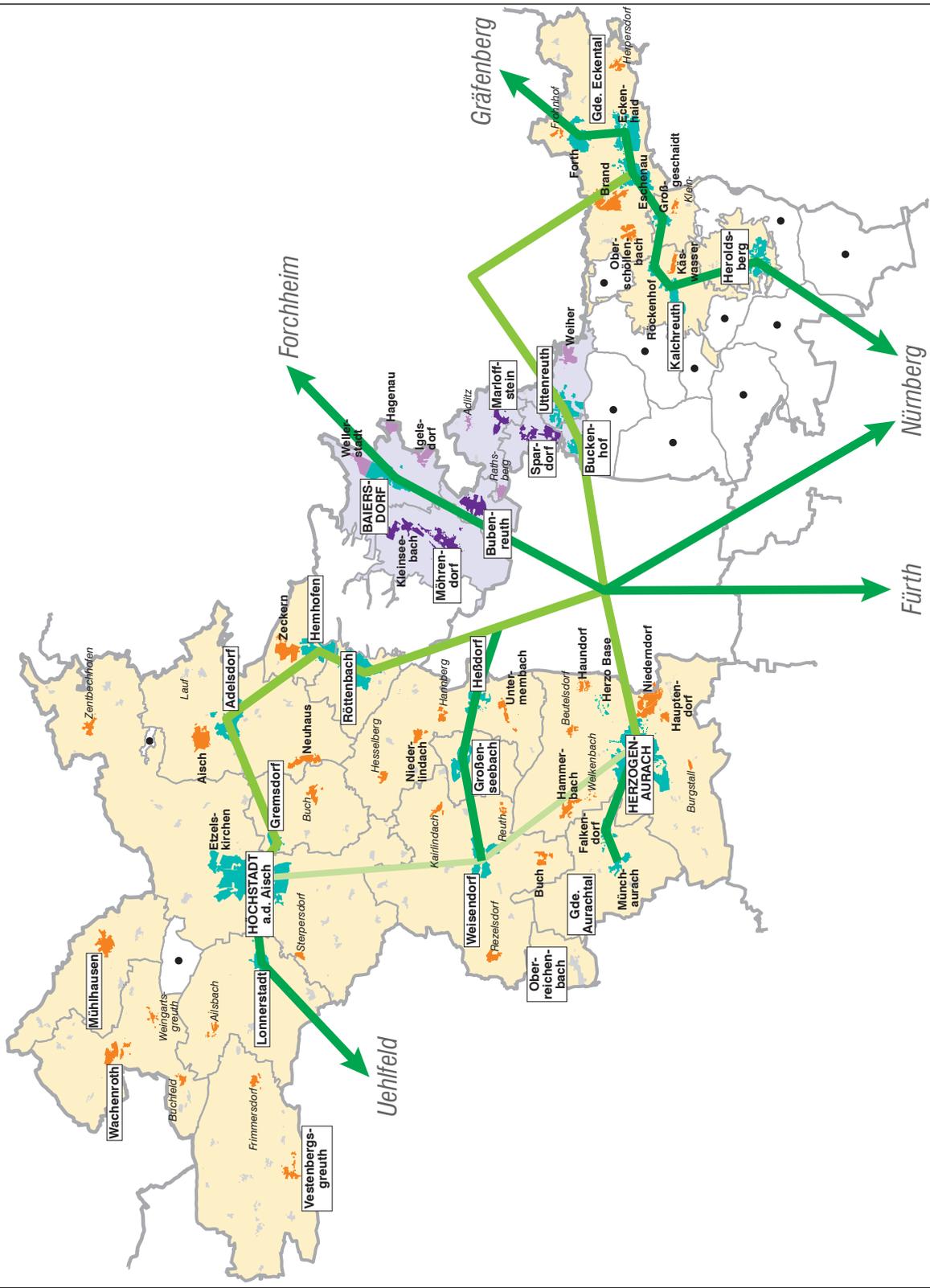
-  Zentrales Gebiet
-  Nicht zentrales Gebiet

Außerhalb Verdichtungsraum

-  Orte an Verkehrsachse
-  Ländlicher Raum

Verkehrsachsen

-  Verkehrsachse Typ 1 20'/30'/60' Min-Takt
-  Verkehrsachse Typ 2 15'/20'/60' Min-Takt
-  Verkehrsachse Typ 3 60'/60'/120' Min-Takt



Nahverkehrsplan für den Landkreis Erlangen-Höchstadt

Karte 01-III Siedlungsstruktur

Legende:

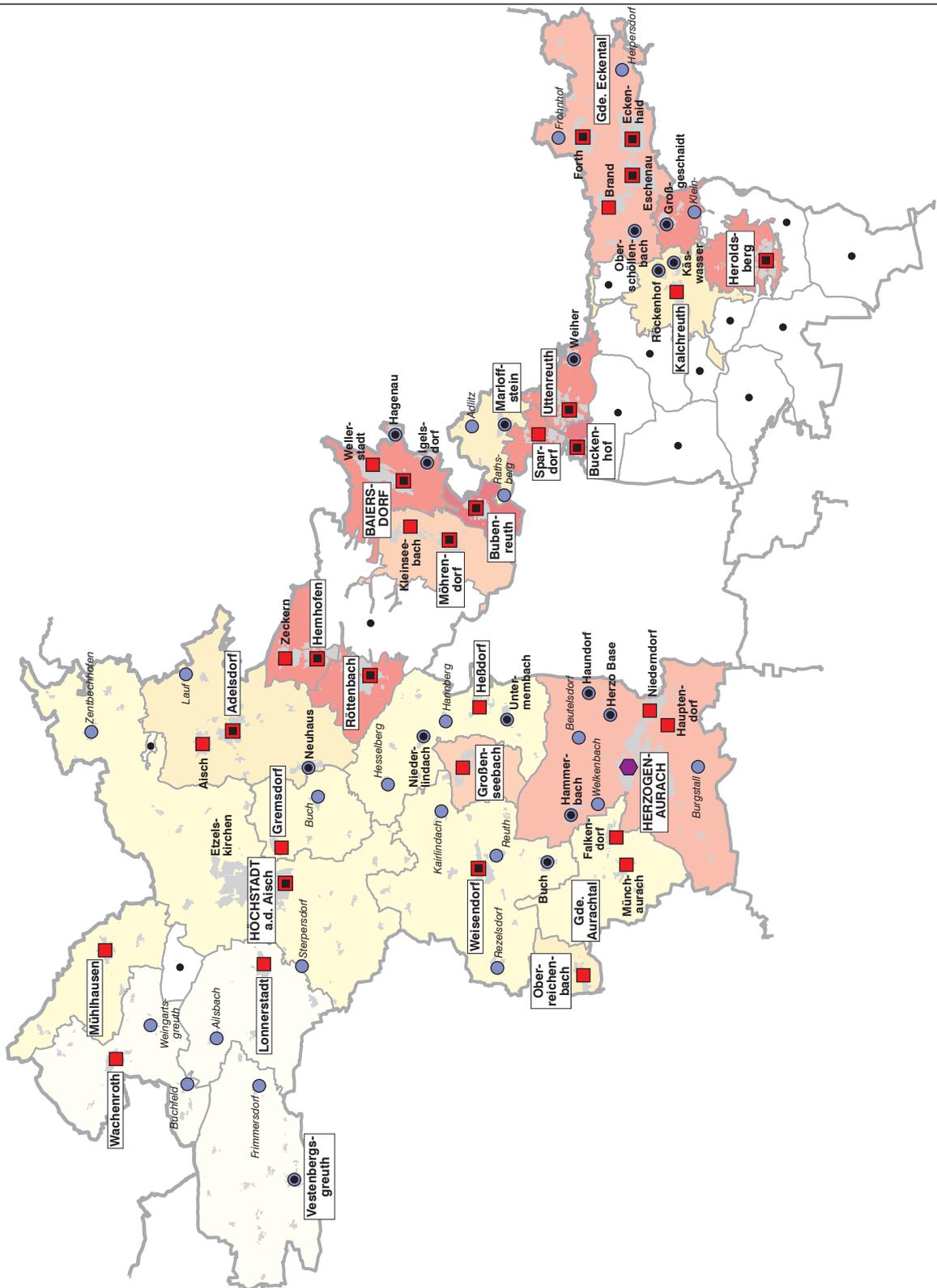
-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Heßdorf
-  Altsch
-  Reizelsdorf
-  Teilgemeinde ab 500 Einwohner
-  Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Bevölkerungsdichte

-  > 1.000 EW/km²
-  500 - 1.000 EW/km²
-  400 - 500 EW/km²
-  300 - 400 EW/km²
-  200 - 300 EW/km²
-  100 - 200 EW/km²
-  < 100 EW/km²

Einwohnerzahlen der Ortsteile

-  > 15.000 EW
-  3.000 - 15.000 EW
-  1.000 - 3.000 EW
-  500 - 1.000 EW
-  200 - 500 EW

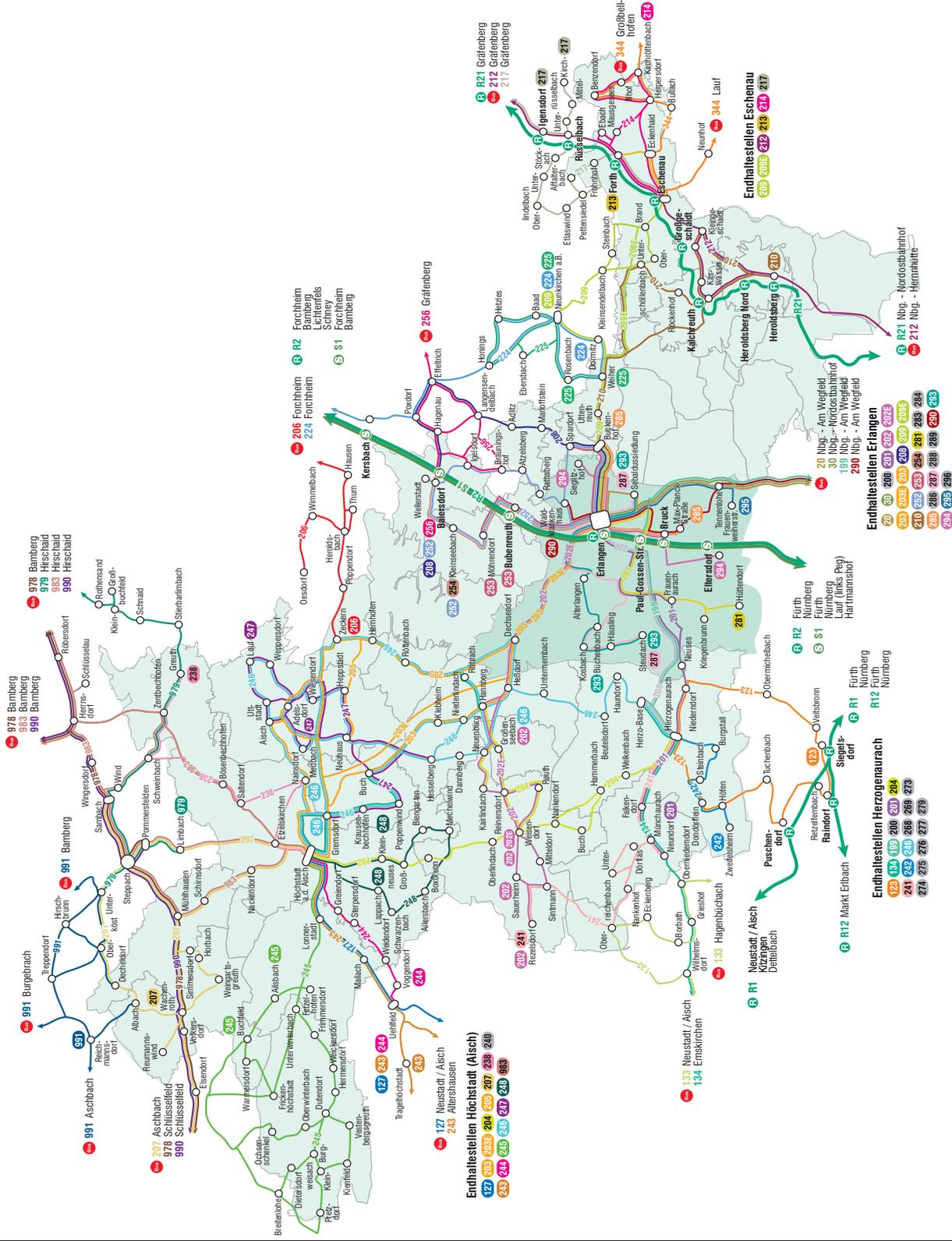


Nahverkehrsplan für den Landkreis Erlangen-Höchstadt

Abb. 03-1
Liniennetz

Legende:

- R2**  Regionalbahn mit Haltestelle innerhalb des VGN Erlangen
- S1**  S-Bahn mit Haltestelle innerhalb des VGN Baiersdorf
- 204**  Buslinie mit Haltestelle innerhalb des VGN Buch
- 240**  Stadtverkehr ohne Linienanbindung



Nahverkehrsplan für den Landkreis Erlangen-Höchstadt

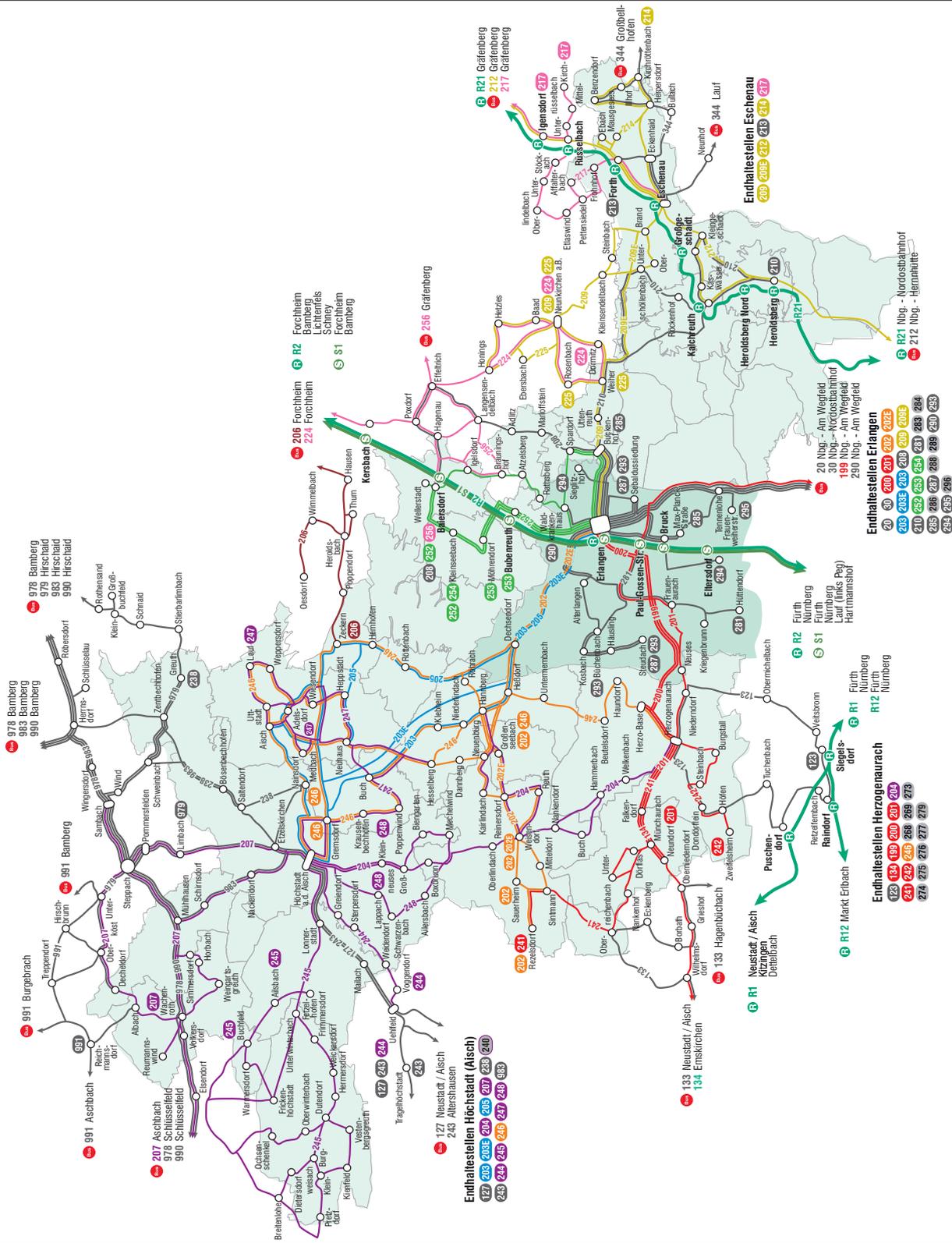
Abb. 03-III
Linienbündel

Legende:

- LB 1 Ebrach-/ Lindach-/ Weisachgrund
- LB 2 Seebachgrund
- LB 5 Aurachgrund
- LB 6 Aischgrund
- LB 7 Regnitzgrund

Linienbündel Landkreis Forchheim

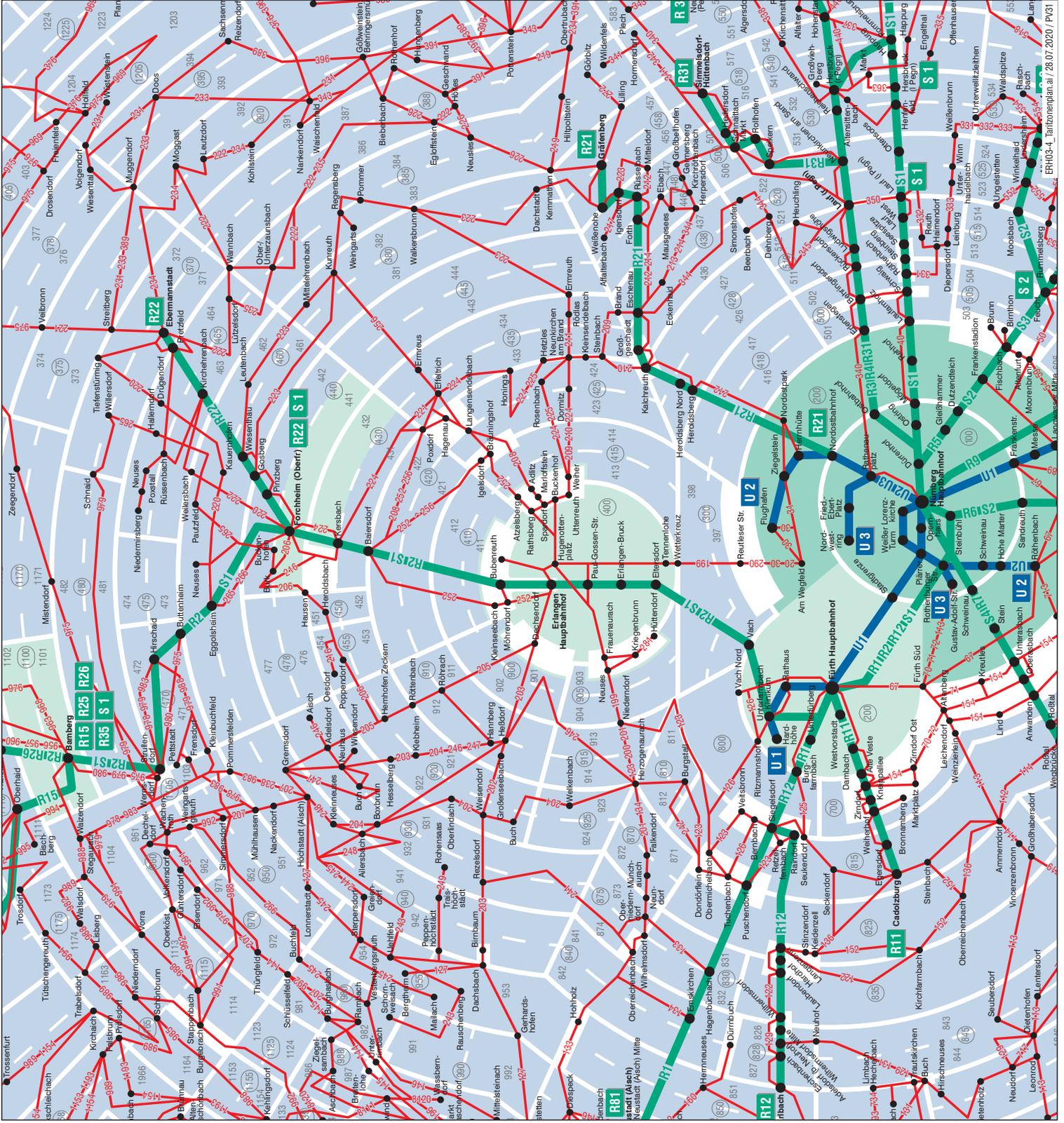
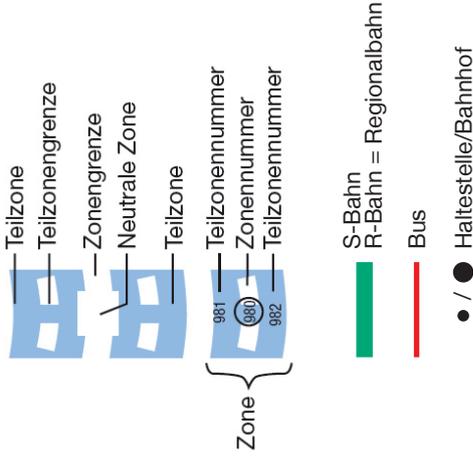
- Linienbündel 3
- Linienbündel 7
- Linienbündel 8



Nahverkehrsplan für den Landkreis Erlangen-Höchstadt

Abb. 03-IV Tarifzonenplan

Legende:



9. Tabellen

Tabelle 1:	Zusammenfassung der Kriterien
Tabelle 2:	Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden
Tabelle 3:	Beschäftigten Statistik 2018
Tabelle 4:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler nach Gemeinden
Tabelle 5:	Schulen und Schüler im Landkreis
Tabelle 6:	Öffentliche Linien nach §42 PBefG im Landkreis Erlangen-Höchstadt
Tabelle 7:	Berufsverkehre nach §43 PBefG
Tabelle 8:	Park & Ride- (P+R), bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze
Tabelle 9:	Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium
Tabelle 10:	Erschließung
Tabelle 11:	Erreichbarkeit Gemeindehauptort
Tabelle 12:	Erreichbarkeit Zielort A
Tabelle 13:	Erreichbarkeit Zielort B
Tabelle 14:	Erreichbarkeit Zielort C
Tabelle 15:	Erreichbarkeit Zielort D
Tabelle 16:	Bedienungshäufigkeit und Gebietstypen
Tabelle 17:	Zusammenfassung
Tabelle 18:	Priorisierungsliste Barrierefreiheit
Tabelle 19:	Stellungnahmen zum Zwischen- und Endbericht

Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Relevante Ortsteile		> 200 Einwohner
	Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie)		Bushaltestellen: 500 m Bahnhaltelpunkt: 1.000 m
Erreichbarkeit	Zeitfenster	Hinfahrten	06.00 - 08.00 Uhr (Mo-Sa) 08.00 - 09.30 Uhr (So)
		Rückfahrten	12.00 - 13.30 Uhr 15.30 - 18.30 Uhr
	Gemeindehauptort	Beförderungszeit	RW: 20 Min. (GW: 30 Min.)
		Reisezeit	RW: 30 Min. (GW: 40 Min.)
	weitere zentrale Orte	Beförderungszeit	Zielort A: 30 Min. (GW: 40 Min.)
			Zielort B, C, D: 50 Min. (GW: 80 Min.)
Reisezeit	Zielort A: 40 Min. (GW: 50 Min.)		
	Zielort B, C, D: RW: 60 Min. (GW: 90 Min.)		
Bedienungshäufigkeit	Verkehrszeiten Montag - Freitag		Hauptverkehrszeit (HVZ) 06.01 Uhr bis 08.00 Uhr 13.01 Uhr bis 14.00 Uhr 15.31 Uhr bis 18.30 Uhr Nebenverkehrszeit (NVZ) 08.01 Uhr bis 13.00 Uhr 14.01 Uhr bis 15.30 Uhr 18.31 Uhr bis 20.30 Uhr Schwachverkehrszeit (SVZ) 04.30 Uhr bis 06.00 Uhr 20.31 Uhr bis 02.00 Uhr
	Verkehrszeiten an Samstagen		Nebenverkehrszeit (NVZ) 06.01 Uhr bis 18.30 Uhr Schwachverkehrszeit (SVZ) 04.00 Uhr bis 06.00 Uhr 18.31 Uhr bis 02.00 Uhr
	Verkehrszeiten an Sonn-/Feiertagen		Schwachverkehrszeit (SVZ) 09.00 Uhr bis 23.00 Uhr
	Verkehrsangebot in Taktfolgen (Minuten) bzw. Fahrtenpaare (FP)		Verdichtete Räume bis 15.000 EW Zentrales Gebiet: HVZ: RW: 30 (GW: 60) NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 60 als Bedarfsfahrt) Nicht zentrales Gebiet: HVZ: RW: 60 (GW: 120) NVZ: RW: 60 (GW: 120) SVZ: RW: 120 (GW: 120 als Bedarfsfahrt) Verkehrsachse: Typ 1: HVZ: RW: 20 (RW 30 / GW: 60) NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 60 als Bedarfsfahrt) Typ 2: HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 60 Ländlicher Raum: (Anzahl Fahrtenpaare): HVZ / NVZ / SVZ >3000 EW: 12 / 6 / 3 1000-3000 EW: 6 / 4 / 2 <1000 EW: 4 / 2 / 1 NVZ: RW: 50% (GW: 55%) Spitzenstunde: RW: 65% (GW: 70%); Einzelfahrten bis 100%

TABELLEN

Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Fläche in km ²	Einwohner je km ²
Adelsdorf	8.731	32	276
Aurachtal	3.120	18	170
Baiersdorf, St	7.797	12	660
Bubenreuth	4.712	4	1137
Buckenhof	3.211	1	2312
Eckental, M	14.637	30	492
Gremsdorf	1.600	13	123
Großenseebach	2.467	7	343
Hemhofen	5.313	7	787
Heroldsberg, M	8.506	11	767
Herzogenaurach, St	23.799	48	500
Heßdorf	3.575	25	144
Höchstadt/Aisch, St	13.738	71	194
Kalchreuth	3.049	11	281
Lonnerstadt, M	2.057	23	91
Marloffstein	1.603	7	242
Möhrendorf	4.844	13	368
Mühlhausen, M	1.756	17	106
Oberreichenbach	1.280	5	265
Röttenbach	4.861	8	626
Spardorf	2.241	3	695
Uttenreuth	5.104	6	858
Vestenbergsreuth, M	1.575	32	49
Wachenroth, M	2.287	23	99
Weisendorf, M	6.594	37	179
Gemeindefreie Gebiete	0	103	0
gesamt / Durchschnitt	138.457	565	245

Stand: 31.12.2018

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Gemeindedaten für Bayern 2018
Landratsamt Erlangen-Höchstadt, Stand 2019

Tabelle 3: Beschäftigten Statistik 2018

Gemeinde	Beschäftigte	Wohnort gleich Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Zahl der Betriebe
Adelsdorf	1.495	512	983	3.106	157
Aurachtal	384	122	262	1.370	74
Baiersdorf, St	1.779	354	1.424	3.052	192
Bubenreuth	924	116	808	1.708	98
Buckenhof	353	19	334	1.190	34
Eckental, M	3.096	1.006	2.089	4.888	377
Gremsdorf	1.563	240	1.323	543	32
Großenseebach	214	56	158	1.016	31
Hemhofen	691	206	485	2.131	89
Heroldsberg, M	3.223	441	2.781	2.871	222
Herzogenaurach, St	25.172	5.124	20.025	5.521	544
Heßdorf	1.028	168	860	1.530	84
Höchstadt/Aisch, St	5.215	1.631	3.584	4.424	337
Kalchreuth	611	116	493	1.168	71
Lonnerstadt, M	198	63	135	898	46
Marloffstein	109	36	73	540	26
Möhrendorf	635	134	500	1.799	88
Mühlhausen, M	240	55	185	788	46
Oberreichenbach	117	45	72	543	23
Röttenbach	1.316	236	1.080	1.845	109
Spardorf	155	12	143	777	27
Uttenreuth	634	99	534	1.722	89
Vestenbergsreuth, M	1.342	192	1.149	592	35
Wachenroth, M	944	343	596	854	45
Weisendorf, M	1.317	361	956	2.722	145
Summe	52.755	11.687	41.032	47.598	3.021

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2018

Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden

Wohnort	Arbeitsort	Auspender > 50
Adelsdorf	Erlangen	965
Adelsdorf	Herzogenaurach, Stadt	377
Adelsdorf	Nürnberg	329
Adelsdorf	Höchstädt a. d. Aisch, Stadt	302
Adelsdorf	Forchheim, Stadt	133
Adelsdorf	Gremsdorf	82
Adelsdorf	Röttenbach	75
Adelsdorf	Fürth	72
Adelsdorf	Bamberg	62
Adelsdorf	Hemhofen	58
Aurachtal	Herzogenaurach, Stadt	582
Aurachtal	Erlangen	300
Aurachtal	Nürnberg	180
Aurachtal	Fürth	61
Baiersdorf, Stadt	Erlangen	1.394
Baiersdorf, Stadt	Nürnberg	465
Baiersdorf, Stadt	Forchheim, Stadt	243
Baiersdorf, Stadt	Fürth	130
Baiersdorf, Stadt	Herzogenaurach, Stadt	99
Baiersdorf, Stadt	München, Landeshauptstadt	70
Baiersdorf, Stadt	Bamberg	56
Bubenreuth	Erlangen	944
Bubenreuth	Nürnberg	259
Bubenreuth	Forchheim, Stadt	71
Bubenreuth	Herzogenaurach, Stadt	60
Bubenreuth	Fürth	55
Buckenhof	Erlangen	732
Buckenhof	Nürnberg	159
Eckental, Markt	Nürnberg	2.010
Eckental, Markt	Erlangen	716
Eckental, Markt	Lauf a. d. Pegnitz, Stadt	233
Eckental, Markt	Heroldsberg, Markt	229
Eckental, Markt	Fürth	158
Eckental, Markt	Neunkirchen a. Brand, Markt	155
Eckental, Markt	Kalchreuth	78
Eckental, Markt	Forchheim, Stadt	69
Eckental, Markt	Herzogenaurach, Stadt	68
Eckental, Markt	Schnaittach, Markt	64
Eckental, Markt	Igensdorf, Markt	63
Eckental, Markt	Röthenbach a. d. Pegnitz, Stadt	63
Eckental, Markt	München, Landeshauptstadt	54
Gremsdorf	Erlangen	163
Gremsdorf	Höchstädt a. d. Aisch, Stadt	106
Gremsdorf	Herzogenaurach, Stadt	59
Großenseebach	Erlangen	414
Großenseebach	Nürnberg	150
Großenseebach	Herzogenaurach, Stadt	148
Hemhofen	Erlangen	851
Hemhofen	Nürnberg	252

Wohnort	Arbeitsort	Auspendler > 50
Hemhofen	Herzogenaurach, Stadt	178
Hemhofen	Forchheim, Stadt	104
Hemhofen	Röttenbach	88
Hemhofen	Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	83
Hemhofen	Fürth	53
Heroldsberg, Markt	Nürnberg	1.503
Heroldsberg, Markt	Erlangen	388
Heroldsberg, Markt	Fürth	126
Heroldsberg, Markt	Eckental, Markt	106
Heroldsberg, Markt	Herzogenaurach, Stadt	77
Heroldsberg, Markt	Kalchreuth	60
Heroldsberg, Markt	Lauf a. d. Pegnitz, Stadt	55
Herzogenaurach, Stadt	Erlangen	2.339
Herzogenaurach, Stadt	Nürnberg	1.203
Herzogenaurach, Stadt	Fürth	333
Herzogenaurach, Stadt	Weisendorf, Markt	107
Herzogenaurach, Stadt	Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	101
Herzogenaurach, Stadt	Forchheim, Stadt	90
Herzogenaurach, Stadt	München, Landeshauptstadt	77
Herzogenaurach, Stadt	Aurachtal	64
Herzogenaurach, Stadt	Emskirchen, Markt	56
Heßdorf	Erlangen	645
Heßdorf	Herzogenaurach, Stadt	257
Heßdorf	Nürnberg	200
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Erlangen	1.179
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Herzogenaurach, Stadt	598
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Nürnberg	433
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Gremsdorf	227
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Adelsdorf	174
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Bamberg	158
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Forchheim, Stadt	157
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Fürth	126
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Vestenbergsreuth, Markt	99
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Weisendorf, Markt	97
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Pommersfelden	75
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Wachenroth, Markt	71
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Schlüsselfeld, Stadt	65
Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	Röttenbach	54
Kalchreuth	Nürnberg	558
Kalchreuth	Erlangen	166
Kalchreuth	Heroldsberg, Markt	63
Kalchreuth	Eckental, Markt	61
Kalchreuth	Fürth	55
Lonnerstadt, Markt	Höchstadt a. d. Aisch, Stadt	180
Lonnerstadt, Markt	Erlangen	156
Lonnerstadt, Markt	Herzogenaurach, Stadt	118
Lonnerstadt, Markt	Nürnberg	75
Marloffstein	Erlangen	280
Marloffstein	Nürnberg	74
Möhrendorf	Erlangen	950
Möhrendorf	Nürnberg	254

Wohnort	Arbeitsort	Auspendler > 50
Möhrendorf	Forchheim, Stadt	83
Möhrendorf	Fürth	72
Möhrendorf	Herzogenaurach, Stadt	60
Mühlhausen, Markt	Erlangen	129
Mühlhausen, Markt	Höchstädt a. d. Aisch, Stadt	107
Mühlhausen, Markt	Herzogenaurach, Stadt	81
Mühlhausen, Markt	Nürnberg	51
Mühlhausen, Markt	Wachenroth, Markt	51
Oberreichenbach	Herzogenaurach, Stadt	185
Oberreichenbach	Erlangen	119
Oberreichenbach	Nürnberg	61
Röttenbach	Erlangen	811
Röttenbach	Nürnberg	215
Röttenbach	Herzogenaurach, Stadt	161
Röttenbach	Fürth	72
Röttenbach	Hemhofen	58
Spardorf	Erlangen	433
Spardorf	Nürnberg	121
Uttenreuth	Erlangen	967
Uttenreuth	Nürnberg	245
Uttenreuth	Fürth	60
Uttenreuth	Forchheim, Stadt	59
Vestenbergsreuth, Markt	Höchstädt a. d. Aisch, Stadt	108
Vestenbergsreuth, Markt	Erlangen	82
Vestenbergsreuth, Markt	Herzogenaurach, Stadt	59
Wachenroth, Markt	Höchstädt a. d. Aisch, Stadt	147
Wachenroth, Markt	Erlangen	109
Wachenroth, Markt	Schlüsselfeld, Stadt	97
Wachenroth, Markt	Herzogenaurach, Stadt	92
Wachenroth, Markt	Nürnberg	55
Weisendorf, Markt	Erlangen	893
Weisendorf, Markt	Herzogenaurach, Stadt	725
Weisendorf, Markt	Nürnberg	315
Weisendorf, Markt	Höchstädt a. d. Aisch, Stadt	104
Weisendorf, Markt	Fürth	96
Weisendorf, Markt	Heßdorf	54
Weisendorf, Markt	Forchheim, Stadt	52

Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, 30.06.2018

Tabelle 5: Schulen und Schüler im Landkreis

Schule	Grund- und Mittelschulen	Realschulen*	Gymnasien	Berufsschulen
Adelsdorf	299	0	0	0
Aurachtal	172	0	0	0
Baiersdorf, St	425	0	0	0
Bubenreuth	197	0	0	0
Buckenhof	0	0	0	0
Eckental, M	754	0	983	0
Gremsdorf	0	0	0	0
Großenseebach	129	0	0	0
Hemhofen	197	0	0	0
Heroldsberg, M	348	0	0	0
Herzogenaurach, St	1.538	909	1.101	1.282
Heßdorf	107	0	0	0
Höchstadt/Aisch, St	1.082	819	1.058	215
Kalchreuth	91	0	0	0
Lonnerstadt, M	95	0	0	0
Marloffstein	0	0	0	0
Möhrendorf	203	0	0	0
Mühlhausen, M	235	0	0	0
Oberreichenbach	0	0	0	0
Röttenbach	147	0	0	0
Spardorf	503	0	1.122	0
Uttenreuth	187	0	0	0
Vestenbergsreuth, M	0	0	0	0
Wachenroth, M	0	0	0	0
Weisendorf, M	249	0	0	0
gesamt	6.958	1.728	4.264	1.497

Stand: Schuljahr 2018/2019

* einschließlich Realschule zur sonderpädagogischen Förderung

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Statistik Kommunal Bayern 2019

Tabelle 6: Öffentliche Linien nach § 42 PBefG im Landkreis Erlangen-Höchstadt

Schienerverkehr im Landkreis Erlangen-Höchstadt

Linie	Linienführung
S1	Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim - Eggolsheim - Bamberg
R21	Nürnberg Nordost - Eschenau - Gräfenberg

Landkreis Erlangen-Höchstadt

Linienbündel	Bezeichnung	Bereich	Linien	Linienführung
1	Ebrach/ Lindach/ Weisachgrund	Hös, NEA	204	Hös - Weisendorf - Herzo
			207	Hös - Wachenroth - Schlüsselfeld-Aschbach
			240	Stadtlinie Hös Süd (Lerchenstr. - Realschule)
			244 (244/248)	Hös - Greiendorf - Voggendorf
			245	Hös - Lonnerstadt - Vestenbergsgreuth - Buchfeld
			247	Hös - Gremsdorf - Neuhaus - Heppstädt - Adelsdorf - Lauf
			248 (244/248)	Hös - Lappach - Kleinneuses
2	Seebachgrund	Weisendorf	202	Erlangen - Heßdorf - Großenseebach - Weisendorf
			202E	Schnellbus Erlangen - Weisendorf
			246	Herzo - Heßdorf - Großenseebach - Hesselberg - Adelsdorf
5	Aurachgrund	ER - Herzo, Nbg., NEA	134	Emskirchen - Herzogenaurach
			199	Nbg. Am Wegfeld - Herzogenaurach
			200	Herzo-Express (ER - Herzo)
			201	ER - Herzo - NEA
			241	Herzo - Oberreichenbach - Rezelsdorf
			242	Herzo - Burgstall - Zweifelsheim - Höfen
6	Aischgrund	ER - Hös	203	ER - Heßdorf - Gremsdorf - Hös
			203E	ER - Hös über A3
			205	ER - Röttenbach - Adelsdorf - Gremsdorf - Hös
7	Regnitzgrund	ER - Baiersdorf, Bubenreuth, Möhrendorf	252	Baiersdorf - Igelsdorf - Atzelsberg - Rathsberg - ER
			253	ER - Bubenreuth
			254	Kleinseebach - Möhrendorf - ER

TABELLEN

Tabelle 7: Berufsverkehre nach § 43 PBefG

Linien-Nr.	Linienverlauf	Unternehmen
803	HZA Industriestraße - Nbg. Thurn-und-Taxis-Straße	Schaeffler AG
805	HZA Industriestraße - HZA Ohmstraße	Schaeffler AG
300	Rauschenberg - Herzogenaurach	Schaeffler AG
301	Schlüsselfeld - Herzogenaurach	Schaeffler AG
302	Mühlhausen / Steppach / HÖ / Gremsdorf / Krausenbechhofen / Neuhaus / HZA Nord-Tor	Schaeffler AG
303	Schlammersdorf - Herzogenaurach	Schaeffler AG
305	Burghaslach / Breitenlohe / Obertaschendorf / Taschendorf / Kleinweisach / Kienfeld / Altershausen / Schornweisach / Tragelhöchstadt / Uehlfeld / Mailach / Weidendorf / Sterpersdorf / HÖ	Schaeffler AG
306	Geiselwind / Wasserberndorf / Aschbach / Heuchelheim - Rambach / Schlüsselfeld / Thüngfeld / Attelsdorf / Elsendorf / Güntersdorf / Volkersdorf / Wachenroth / Simmersdorf / Mühlhausen / Schirnsdorf / Nackendorf / Aichtalhalle / HÖ	Schaeffler AG
308	Reichmannsdorf / Albach / Wachenroth / Weingartsgreuth / Ailsbach / Buchfeld / Warmersdorf / Oberwinterbach / Burgweisach / Dutendorf / Frimmersdorf / Unterwinterbach / Fetzelhofen / Lonnerstadt / HÖ	Schaeffler AG
309	Etzelskirchen / Limbach / Pommersfelden / Steppach / Oberndorf / Sambach / Wind / Bösenbechhofen / Zentbechhofen / Greuth / Willersdorf / Lauf / Adelsdorf / Aisch / Adelsdorf / Neuhaus / Buch / Poppenwind / Krausenbechhofen / Gremsdorf / HÖ	Schaeffler AG
310	HZA Nordtor - Frauenaurach Zum Hutacker	Schaeffler AG
312	Dottenheim - Herzogenaurach	Schaeffler AG
320	Lonnerstadt - Herzogenaurach	Schaeffler AG
329	Höchstadt - Mailach - Herzogenaurach	Schaeffler AG
330	Höchstadt - Herzogenaurach	Schaeffler AG
331	Heroldsberg - Herzogenaurach	Schaeffler AG
332	Zentbechhofen / Herrnsdorf / Lonnerstadt / Wingersdorf / Sambach / Weiher / Steppach / Pommersfelden / Limbach / Etzelskirchen / HÖ / Hammerbach / Welkenbach / HZA Nord-Tor	Schaeffler AG
333	Willersdorf / Hallerndorf / Zentbechhofen / Schweinbach / Aisch / Adelsdorf / Zeckern / Hemhofen / Röttenbach / Röhrach / Hannberg / Großenseebach / Heßdorf / Untermembach / Beutelsdorf / Haundorf / HZA	Schaeffler AG
334	Herrnsdorf / Wintersdorf / Sambach / Weiher / Steppach / Pommersfelden / Limbach / Etzelskirchen / Gremsdorf / Krausenbechhofen / Buch / Neuhaus / Hesselberg / Niederlindach / Hannberg / Untermembach / Beutelsdorf / HZA	Schaeffler AG
336	HZA Nordtor - Schweinfurt Tor 2	Schaeffler AG
100	Nbg. Nelson-Mandela-Platz / HZA Pitch / WoS / WoGIT / ADP	Adidas (Schmetterling)
100	Nbg. Maximilianstraße / Westfriedhof / Thon / Bamberger Straße / HZA Pitch / WoS / WoGIT / ADP	Adidas (Schmetterling)
400	Fürth Hbf / HZA Pitch / WoS / WoGIT / ADP	Adidas (Schmetterling)
	Röbersdorf / Schlüssellau / Herrnsdorf / Sambach / Steppach / Pommersfelden / Limbach / Höchstadt / Gremsdorf / Buch / Neuhaus / Adelsdorf / Zeckern / Hemhofen / Röttenbach / Erlangen	Siemens (Spörlein)

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

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...		
			Pkw	Behinder- ten-PKW	Fahrrad
Baiersdorf	Baiersdorf	S1	180	5	302
Bubenreuth	Bubenreuth	S1	30	0	40
Eschenau	Eschenau	R21	100	2	80
Heroldsberg	Heroldsberg Bahnhof	R21	35	1	60
Kalchreuth	Kalchreuth	R21	37	1	20

Quelle: VGN

Tabelle 9: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium

Gemeinde	Gemeindehauptort ¹	Zielort A	Zielort B	Zielort C	Zielort D
Adelsdorf	Adelsdorf	Höchstadt	Erlangen	Nürnberg	Herzogenaurach
Aurachtal	Münchaurach	Herzogenaurach	Erlangen	Nürnberg	
Baiersdorf	Baiersdorf	Erlangen	Nürnberg	Forchheim	Fürth
Bubenreuth	Bubenreuth	Erlangen	Nürnberg		
Buckenhof	Buckenhof	Uttenreuth ²	Erlangen	Nürnberg	
Eckental	Eschenau	Heroldsberg	Erlangen	Nürnberg	Lauf
Gremsdorf	Gremsdorf	Höchstadt	Erlangen		
Großenseebach	Großenseebach	Herzogenaurach	Erlangen	Nürnberg	
Hemhofen	Hemhofen	Höchstadt	Erlangen	Nürnberg	Herzogenaurach
Heroldsberg	Heroldsberg	Nürnberg	Erlangen	Fürth	Eckental
Herzogenaurach	Herzogenaurach	Erlangen	Nürnberg	Fürth	Weisendorf, Markt
Heßdorf	Heßdorf	Herzogenaurach	Erlangen	Nürnberg	
Höchstadt	Höchstadt	Herzogenaurach	Erlangen	Nürnberg	Gremsdorf
Kalchreuth	Kalchreuth	Heroldsberg	Erlangen	Nürnberg	
Lonnerstadt	Lonnerstadt	Höchstadt	Erlangen	Nürnberg	Herzogenaurach
Marloffstein	Marloffstein	Spardorf	Erlangen	Nürnberg	
Möhrendorf	Möhrendorf	Erlangen	Nürnberg		
Mühlhausen	Mühlhausen	Höchstadt	Erlangen	Herzogenaurach	
Oberreichenbach	Oberreichenbach	Herzogenaurach	Erlangen		
Röttenbach	Röttenbach	Höchstadt	Erlangen	Nürnberg	Herzogenaurach
Spardorf	Spardorf	Uttenreuth ²	Erlangen	Nürnberg	
Uttenreuth	Uttenreuth	Nürnberg	Erlangen		
Vestenbergs- greuth	Vestenbergs- greuth	Höchstadt	Erlangen		
Wachenroth	Wachenroth	Höchstadt	Erlangen	Herzogenaurach	
Weisendorf	Weisendorf	Herzogenaurach	Erlangen	Nürnberg	Höchstadt

¹ Zielorte, die weniger als 3 km vom Hauptort entfernt sind werden nicht berücksichtigt.

² Grund für die Auswahl: Sitz der Verwaltungsgemeinschaft

Tabelle 10: Erschließung

Einzugsbereich von Haltestellen (mindestens 80% der Einwohner) **Bus 500 m** und **Bahn 1.000 m**

Orte	Ortsteil	Einwohner	Erschlossene Fläche in %	Handlungsbedarf
Adelsdorf	Adelsdorf	5.310	92,2	erfüllt
Adelsdorf	Aisch	1.699	92,7	erfüllt
Adelsdorf	Lauf	213	93,7	erfüllt
Adelsdorf	Neuhaus	950	96,7	erfüllt
Aurachtal	Falkendorf	1.197	88,2	erfüllt
Aurachtal	Münchaurach	1.603	74,4	langfristig
Baiersdorf	Baiersdorf	5.897	96,4	erfüllt
Baiersdorf	Hagenau	980	99,9	erfüllt
Baiersdorf	Igelsdorf	920	100,0	erfüllt
Baiersdorf	Wellerstadt	1.845	94,5	erfüllt
Bubenreuth	Bubenreuth	4.712	98,5	erfüllt
Buckenhof	Buckenhof	3.211	96,5	erfüllt
Eckental	Brand	2.370	98,8	erfüllt
Eckental	Eckenhaid	3.253	88,6	erfüllt
Eckental	Eschenau	3.600	91,6	erfüllt
Eckental	Forth	3.267	99,7	erfüllt
Eckental	Frohnhof	251	95,2	erfüllt
Eckental	Herpersdorf	480	98,1	erfüllt
Eckental	Oberschöllnbach	869	99,1	erfüllt
Gremsdorf	Buch	445	97,8	erfüllt
Gremsdorf	Gremsdorf	1.010	82,9	erfüllt
Großenseebach	Großenseebach	2.467	68,5	mittelfristig
Hemhofen	Hemhofen	3.290	81,3	erfüllt
Hemhofen	Zeckern	2.023	95,1	erfüllt
Heroldsberg	Großgeschaidt	548	100,0	erfüllt
Heroldsberg	Heroldsberg	7.730	85,3	erfüllt
Heroldsberg	Kleingeschaidt	228	72,6	langfristig
Herzogenaurach	Beutelsdorf	288	100,0	erfüllt
Herzogenaurach	Burgstall	218	99,1	erfüllt
Herzogenaurach	Hammerbach	789	99,9	erfüllt
Herzogenaurach	Haundorf	731	100,0	erfüllt
Herzogenaurach	Hauptendorf	1.036	97,7	erfüllt
Herzogenaurach	HerzoBase	823	83,6	erfüllt
Herzogenaurach	Herzogenaurach	16.352	83,1	erfüllt
Herzogenaurach	Niederndorf	2.778	80,3	erfüllt
Herzogenaurach	Welkenbach	337	100,0	erfüllt
Heßdorf	Hannberg	416	100,0	erfüllt
Heßdorf	Heßdorf	1.461	88,3	erfüllt
Heßdorf	Hesselberg	269	100,0	erfüllt
Heßdorf	Niederlindach	520	100,0	erfüllt
Heßdorf	Untermembach	503	80,2	erfüllt
Höchstädt a. d. Aisch	Etzelskirchen	1.382	75,8	langfristig
Höchstädt a. d. Aisch	Höchstädt a.d.Aisch	10.150	80,4	erfüllt
Höchstädt a. d. Aisch	Sterpersdorf	310	100,0	erfüllt
Höchstädt a. d. Aisch	Zentbechhofen	392	95,8	erfüllt
Kalchreuth	Kalchreuth	1.821	97,5	erfüllt
Kalchreuth	Käswasser	532	95,7	erfüllt

Orte	Ortsteil	Einwohner	Erschlossene Fläche in %	Handlungsbedarf
Kalchreuth	Röckenhof	683	94,7	erfüllt
Lonnerstadt	Ailsbach	299	97,2	erfüllt
Lonnerstadt	Lonnerstadt	1.449	90,0	erfüllt
Marloffstein	Adlitz	204	92,1	erfüllt
Marloffstein	Marloffstein	844	86,2	erfüllt
Marloffstein	Rathsberg	487	100,0	erfüllt
Möhrendorf	Kleinseebach	1.205	96,4	erfüllt
Möhrendorf	Möhrendorf	3.639	91,1	erfüllt
Mühlhausen	Mühlhausen	1.392	93,9	erfüllt
Oberreichenbach	Oberreichenbach	1.280	91,0	erfüllt
Röttenbach	Röttenbach	4.861	76,6	mittelfristig
Spardorf	Spardorf	2.241	99,8	erfüllt
Uttenreuth	Uttenreuth	4.186	75,7	mittelfristig
Uttenreuth	Weiher	831	84,1	erfüllt
Vestenbergsreuth	Frimmersdorf	347	100,0	erfüllt
Vestenbergsreuth	Vestenbergsreuth	500	87,1	erfüllt
Wachenroth	Buchfeld	278	99,7	erfüllt
Wachenroth	Wachenroth	1.318	95,6	erfüllt
Wachenroth	Weingartsgreuth	270	100,0	erfüllt
Weisendorf	Buch	577	92,7	erfüllt
Weisendorf	Kairindach	238	99,5	erfüllt
Weisendorf	Reuth	205	100,0	erfüllt
Weisendorf	Rezelsdorf	293	100,0	erfüllt
Weisendorf	Weisendorf	4.478	92,9	erfüllt
nicht ausreichend erschlossen				6

Tabelle 11: Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	30 min	40 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	06:00-08:00	08:00-09:30
Beförderungszeit max.:	20 min	30 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	10 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Adelsdorf	Neuhaus	Adelsdorf	950	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Eckental	Frohnhof	Eschenau	251	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Eckental	Herpersdorf	Eschenau	480	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Großgeschaidt	Heroldsberg	548	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Kleingeschaidt	Heroldsberg	228	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Beutelsdorf	Herzogenaurach	288	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Herzogenaurach	Hammerbach	Herzogenaurach	789	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Herzogenaurach	Haundorf	Herzogenaurach	731	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Heßdorf	Hesselberg	Heßdorf	269	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Höchstadt a. d. Aisch	Sterpersdorf	Höchstadt a. d. Aisch	310	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Höchstadt a. d. Aisch	Zentbechhofen	Höchstadt a. d. Aisch	392	langfristig	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Lonnerstadt	Ailsbach	Lonnerstadt	299	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Marloffstein	Rathsberg	Marloffstein	487	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Vestenbergs-greuth	Frimmersdorf	Vestenbergs-greuth	347	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Wachenroth	Buchfeld	Wachenroth	278	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Rezelsdorf	Weisendorf	293	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				6	5	11	9

Tabelle 12: Erreichbarkeit Zielort A

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	06:00-08:00	08:00-09:30
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	10 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Adelsdorf	Adelsdorf	Höchststadt a. d. Aisch	5.310	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Adelsdorf	Aisch	Höchststadt a. d. Aisch	1.699	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Adelsdorf	Lauf	Höchststadt a. d. Aisch	213	erfüllt	erfüllt	vorrangig	mittelfristig
Adelsdorf	Neuhaus	Höchststadt a. d. Aisch	950	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Aurachtal	Falkendorf	Herzogenaurach	1.197	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Aurachtal	Münchaurach	Herzogenaurach	1.603	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Baiersdorf	Erlangen	5.897	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Hagenau	Erlangen	980	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Igelsdorf	Erlangen	920	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Baiersdorf	Wellerstadt	Erlangen	1.845	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Bubenreuth	Bubenreuth	Erlangen	4.712	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Buckenhof	Buckenhof	Uttenreuth	3.211	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Brand	Heroldsberg	2.370	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Eckenhaid	Heroldsberg	3.253	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Eckental	Eschenau	Heroldsberg	3.600	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Forth	Heroldsberg	3.267	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Frohnhof	Heroldsberg	251	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Eckental	Herpersdorf	Heroldsberg	480	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Eckental	Oberschöllnbach	Heroldsberg	869	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gremsdorf	Buch	Höchststadt a. d. Aisch	445	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gremsdorf	Gremsdorf	Höchststadt a. d. Aisch	1.010	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großensee-bach	Großensee-bach	Herzogenaurach	2.467	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig
Hemhofen	Hemhofen	Höchststadt a. d. Aisch	3.290	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hemhofen	Zeckern	Höchststadt a. d. Aisch	2.023	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Großgeschaidt	Nürnberg	548	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Heroldsberg	Heroldsberg	Nürnberg	7.730	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Kleingeschaidt	Nürnberg	228	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Herzogenaurach	Beutelsdorf	Erlangen	288	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Burgstall	Erlangen	218	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Hammerbach	Erlangen	789	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Herzogenaurach	Haundorf	Erlangen	731	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Hauptendorf	Erlangen	1.036	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Herzogenaurach	HerzoBase	Erlangen	823	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Herzogenaurach	Erlangen	16.352	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Niederndorf	Erlangen	2.778	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Welkenbach	Erlangen	337	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Heßdorf	Hannberg	Herzogenaurach	416	erfüllt	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Heßdorf	Heßdorf	Herzogenaurach	1.461	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Heßdorf	Hesselberg	Herzogenaurach	269	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Heßdorf	Niederlindach	Herzogenaurach	520	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Heßdorf	Untermembach	Herzogenaurach	503	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Höchststadt a. d. Aisch	Etzelskirchen	Herzogenaurach	1.382	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Höchststadt a. d. Aisch	Höchststadt a.d.Aisch	Herzogenaurach	10.150	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Höchststadt a. d. Aisch	Sterpersdorf	Herzogenaurach	310	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Höchststadt a. d. Aisch	Zentbechhofen	Herzogenaurach	392	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kalchreuth	Kalchreuth	Heroldsberg	1.821	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kalchreuth	Käswasser	Heroldsberg	532	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kalchreuth	Röckenhof	Heroldsberg	683	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Lonnerstadt	Ailsbach	Höchststadt a. d. Aisch	299	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Lonnerstadt	Lonnerstadt	Höchststadt a. d. Aisch	1.449	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Marloffstein	Adlitz	Spardorf	204	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Marloffstein	Marloffstein	Spardorf	844	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Marloffstein	Rathsberg	Spardorf	487	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Möhrendorf	Kleinseebach	Erlangen	1.205	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Möhrendorf	Möhrendorf	Erlangen	3.639	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Mühlhausen	Mühlhausen	Höchststadt a. d. Aisch	1.392	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Oberreichenbach	Oberreichenbach	Herzogenaurach	1.280	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Röttenbach	Röttenbach	Höchststadt a. d. Aisch	4.861	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Spardorf	Spardorf	Uttenreuth	2.241	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Uttenreuth	Uttenreuth	Erlangen	4.186	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Uttenreuth	Weiher	Erlangen	831	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Vestenbergs- greuth	Frimmersdorf	Höchststadt a. d. Aisch	347	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Vestenbergs- greuth	Vestenbergs- greuth	Höchststadt a. d. Aisch	500	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Wachenroth	Buchfeld	Höchstadt a. d. Aisch	278	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Wachenroth	Wachenroth	Höchstadt a. d. Aisch	1.318	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Wachenroth	Weingarts- greuth	Höchstadt a. d. Aisch	270	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Weisendorf	Buch	Herzogen- aurach	577	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Weisendorf	Kairlindach	Herzogen- aurach	238	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Reuth	Herzogen- aurach	205	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Rezelsdorf	Herzogen- aurach	293	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Weisendorf	Herzogen- aurach	4.478	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				19	24	42	36

Tabelle 13: Erreichbarkeit Zielort B

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 min	90 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	06:00-08:00	08:00-09:30
Beförderungszeit max.:	50 min	80 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	10 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Adelsdorf	Adelsdorf	Erlangen	5.310	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Adelsdorf	Aisch	Erlangen	1.699	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Adelsdorf	Lauf	Erlangen	213	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Adelsdorf	Neuhaus	Erlangen	950	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Aurachtal	Falkendorf	Erlangen	1.197	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Aurachtal	Münchaurach	Erlangen	1.603	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Baiersdorf	Nürnberg	5.897	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Hagenau	Nürnberg	980	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Baiersdorf	Igelsdorf	Nürnberg	920	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Baiersdorf	Wellerstadt	Nürnberg	1.845	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Bubenreuth	Bubenreuth	Nürnberg	4.712	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Buckenhof	Buckenhof	Erlangen	3.211	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Brand	Erlangen	2.370	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Eckenhaid	Erlangen	3.253	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Eckental	Eschenau	Erlangen	3.600	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Forth	Erlangen	3.267	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Eckental	Frohnhof	Erlangen	251	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Eckental	Herpersdorf	Erlangen	480	langfristig	vorrangig	langfristig	mittelfristig
Eckental	Oberschöllnbach	Erlangen	869	erfüllt	langfristig	vorrangig	erfüllt
Gremsdorf	Buch	Erlangen	445	erfüllt	erfüllt	vorrangig	mittelfristig
Gremsdorf	Gremsdorf	Erlangen	1.010	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großensee-bach	Großensee-bach	Erlangen	2.467	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hemhofen	Hemhofen	Erlangen	3.290	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hemhofen	Zeckern	Erlangen	2.023	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Großgeschaidt	Erlangen	548	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Heroldsberg	Erlangen	7.730	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Kleingeschaidt	Erlangen	228	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Herzogenaurach	Beutelsdorf	Nürnberg	288	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Burgstall	Nürnberg	218	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Hammerbach	Nürnberg	789	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Herzogenaurach	Haundorf	Nürnberg	731	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Hauptendorf	Nürnberg	1.036	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	HerzoBase	Nürnberg	823	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Herzogenaurach	Nürnberg	16.352	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Herzogenaurach	Niederndorf	Nürnberg	2.778	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Herzogenaurach	Welkenbach	Nürnberg	337	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Heßdorf	Hannberg	Erlangen	416	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heßdorf	Heßdorf	Erlangen	1.461	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heßdorf	Hesselberg	Erlangen	269	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Heßdorf	Niederlindach	Erlangen	520	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heßdorf	Untermembach	Erlangen	503	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Höchstadt a. d. Aisch	Etzelskirchen	Erlangen	1.382	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Höchstadt a. d. Aisch	Höchstadt a. d. Aisch	Erlangen	10.150	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Höchstadt a. d. Aisch	Sterpersdorf	Erlangen	310	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Höchstadt a. d. Aisch	Zentbechhofen	Erlangen	392	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Kalchreuth	Kalchreuth	Erlangen	1.821	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kalchreuth	Käswasser	Erlangen	532	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Kalchreuth	Röckenhof	Erlangen	683	langfristig	langfristig	vorrangig	erfüllt
Lonnerstadt	Ailsbach	Erlangen	299	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Lonnerstadt	Lonnerstadt	Erlangen	1.449	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Marloffstein	Adlitz	Erlangen	204	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Marloffstein	Marloffstein	Erlangen	844	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Marloffstein	Rathsberg	Erlangen	487	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Möhrendorf	Kleinseebach	Nürnberg	1.205	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
Möhrendorf	Möhrendorf	Nürnberg	3.639	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
Mühlhausen	Mühlhausen	Erlangen	1.392	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Oberreichenbach	Oberreichenbach	Erlangen	1.280	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Röttenbach	Röttenbach	Erlangen	4.861	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Spardorf	Spardorf	Erlangen	2.241	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Uttenreuth	Uttenreuth	Nürnberg	4.186	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Uttenreuth	Weiherr	Nürnberg	831	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Vestenbergsreuth	Frimmersdorf	Erlangen	347	langfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig
Vestenbergsreuth	Vestenbergsreuth	Erlangen	500	langfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig
Wachenroth	Buchfeld	Erlangen	278	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Wachenroth	Wachenroth	Erlangen	1.318	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Wachenroth	Weingartsreuth	Erlangen	270	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Buch	Erlangen	577	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig
Weisendorf	Kairindach	Erlangen	238	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Reuth	Erlangen	205	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Rezelsdorf	Erlangen	293	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Weisendorf	Erlangen	4.478	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften):				23	30	41	42

Tabelle 14: Erreichbarkeit Zielort C

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 min	90 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	06:00-08:00	08:00-09:30
Beförderungszeit max.:	50 min	80 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	10 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Adelsdorf	Adelsdorf	Nürnberg	5.310	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Adelsdorf	Aisch	Nürnberg	1.699	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Adelsdorf	Lauf	Nürnberg	213	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Adelsdorf	Neuhaus	Nürnberg	950	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Aurachtal	Falkendorf	Nürnberg	1.197	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Aurachtal	Münchaurach	Nürnberg	1.603	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Baiersdorf	Baiersdorf	Forchheim	5.897	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Hagenau	Forchheim	980	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Baiersdorf	Igelsdorf	Forchheim	920	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Baiersdorf	Wellerstadt	Forchheim	1.845	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Buckenhof	Buckenhof	Nürnberg	3.211	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Brand	Nürnberg	2.370	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Eckenhaid	Nürnberg	3.253	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Eschenau	Nürnberg	3.600	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Forth	Nürnberg	3.267	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Frohnhof	Nürnberg	251	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Eckental	Herpersdorf	Nürnberg	480	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
Eckental	Oberschöllnbach	Nürnberg	869	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Großensee-bach	Großensee-bach	Nürnberg	2.467	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Hemhofen	Hemhofen	Nürnberg	3.290	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Hemhofen	Zeckern	Nürnberg	2.023	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Heroldsberg	Großgeschaidt	Fürth	548	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Heroldsberg	Fürth	7.730	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Kleingeschaidt	Fürth	228	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Herzogenaurach	Beutelsdorf	Fürth	288	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Burgstall	Fürth	218	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Hammerbach	Fürth	789	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Herzogenaurach	Haundorf	Fürth	731	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Hauptendorf	Fürth	1.036	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	HerzoBase	Fürth	823	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Herzogenaurach	Fürth	16.352	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Herzogenaurach	Niederndorf	Fürth	2.778	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Herzogenaurach	Welkenbach	Fürth	337	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Heßdorf	Hannberg	Nürnberg	416	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Heßdorf	Heßdorf	Nürnberg	1.461	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Heßdorf	Hesselberg	Nürnberg	269	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Heßdorf	Niederlindach	Nürnberg	520	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Heßdorf	Untermem- bach	Nürnberg	503	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Höchstadt a. d. Aisch	Etzelskirchen	Nürnberg	1.382	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Höchstadt a. d. Aisch	Höchstadt a.d.Aisch	Nürnberg	10.150	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Höchstadt a. d. Aisch	Sterpersdorf	Nürnberg	310	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Höchstadt a. d. Aisch	Zentbecho- fen	Nürnberg	392	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Kalchreuth	Kalchreuth	Nürnberg	1.821	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kalchreuth	Käswasser	Nürnberg	532	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	langfristig
Kalchreuth	Röckenhof	Nürnberg	683	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	langfristig
Lonnerstadt	Ailsbach	Nürnberg	299	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Lonnerstadt	Lonnerstadt	Nürnberg	1.449	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Marloffstein	Adlitz	Nürnberg	204	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Marloffstein	Marloffstein	Nürnberg	844	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Marloffstein	Rathsberg	Nürnberg	487	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Mühlhausen	Mühlhausen	Herzogenau- rach	1.392	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Röttenbach	Röttenbach	Nürnberg	4.861	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Spardorf	Spardorf	Nürnberg	2.241	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Wachenroth	Buchfeld	Herzogenau- rach	278	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Wachenroth	Wachenroth	Herzogenau- rach	1.318	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Wachenroth	Weingarts- greuth	Herzogenau- rach	270	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Buch	Nürnberg	577	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Weisendorf	Kairindach	Nürnberg	238	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Reuth	Nürnberg	205	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Rezelsdorf	Nürnberg	293	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Weisendorf	Nürnberg	4.478	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				32	34	49	52

Tabelle 15: Erreichbarkeit Zielort D

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 min	90 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	06:00-08:00	08:00-09:30
Beförderungszeit max.:	50 min	80 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	10 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Adelsdorf	Adelsdorf	Herzogenaurach	5.310	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Adelsdorf	Aisch	Herzogenaurach	1.699	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Adelsdorf	Lauf	Herzogenaurach	213	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Adelsdorf	Neuhaus	Herzogenaurach	950	erfüllt	langfristig	vorrangig	mittelfristig
Baiersdorf	Baiersdorf	Fürth	5.897	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Hagenau	Fürth	980	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Igelsdorf	Fürth	920	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Eckental	Brand	Lauf a. d. Pegnitz	2.370	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Eckental	Eckenhaid	Lauf a. d. Pegnitz	3.253	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Eschenau	Lauf a. d. Pegnitz	3.600	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Forth	Lauf a. d. Pegnitz	3.267	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig
Eckental	Frohnhof	Lauf a. d. Pegnitz	251	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Eckental	Herpersdorf	Lauf a. d. Pegnitz	480	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Oberschöllnbach	Lauf a. d. Pegnitz	869	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hemhofen	Hemhofen	Herzogenaurach	3.290	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig
Hemhofen	Zeckern	Herzogenaurach	2.023	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Heroldsberg	Großgeschaidt	Eschenau	548	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Heroldsberg	Eschenau	7.730	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Kleingeschaidt	Eschenau	228	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Herzogenaurach	Beutelsdorf	Weisendorf	288	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Burgstall	Weisendorf	218	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Hammerbach	Weisendorf	789	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Herzogenaurach	Haundorf	Weisendorf	731	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Hauptendorf	Weisendorf	1.036	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	HerzoBase	Weisendorf	823	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Herzogenaurach	Herzogenaurach	Weisendorf	16.352	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Herzogenaurach	Niederndorf	Weisendorf	2.778	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Herzogenaurach	Welkenbach	Weisendorf	337	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Höchstadt a. d. Aisch	Etzelskirchen	Gremsdorf	1.382	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Höchstadt a. d. Aisch	Höchstadt a. d. Aisch	Gremsdorf	10.150	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Höchstadt a. d. Aisch	Sterpersdorf	Gremsdorf	310	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Lonnerstadt	Ailsbach	Herzogenaurach	299	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Lonnerstadt	Lonnerstadt	Herzogenaurach	1.449	langfristig	erfüllt	vorrangig	mittelfristig
Röttenbach	Röttenbach	Herzogenaurach	4.861	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig
Weisendorf	Kairlindach	Höchstadt a. d. Aisch	238	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Reuth	Höchstadt a. d. Aisch	205	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Rezelsdorf	Höchstadt a. d. Aisch	293	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weisendorf	Weisendorf	Höchstadt a. d. Aisch	4.478	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				13	16	23	29

Tabelle 16: Bedienungshäufigkeit und Gebietstypen

Gemeinde	Teilort	EW	Gebietstyp	Klassifizierung								
				Schule			Ferientage			Samstag		Sonntag
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Adelsdorf	Adelsdorf	5.310	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Adelsdorf	Aisch	1.699	Ländl. Raum 1000-3000 E	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	kurzfristig
Adelsdorf	Lauf	213	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	mittelfristig	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Adelsdorf	Neuhaus	950	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Aurachtal	Falkendorf	1.197	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt
Aurachtal	Münchaurach	1.603	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt
Baiersdorf	Baiersdorf	5.897	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Hagenau	980	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Baiersdorf	Igelsdorf	920	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	kurzfristig
Baiersdorf	Wellerstadt	1.845	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	kurzfristig
Bubenreuth	Bubenreuth	4.712	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Buckenhof	Buckenhof	3.211	Verkehrsachse Typ2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Brand	2.370	Verkehrsachse Typ2	langfristig	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt
Eckental	Eckenhaid	3.253	Verkehrsachse Typ2	langfristig	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Eckental	Eschenau	3.600	Verkehrsachse Typ2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Forth	3.267	Verkehrsachse Typ2	langfristig	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Eckental	Frohnhof	251	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Herpersdorf	480	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckental	Oberschöllnbach	869	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	kurzfristig	erfüllt
Gremsdorf	Buch	445	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Gremsdorf	Gremsdorf	1.010	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfüllt
Großenseebach	Großenseebach	2.467	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Hemhofen	Hemhofen	3.290	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Hemhofen	Zeckern	2.023	Ländl. Raum 1000-3000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heroldsberg	Großgeschaidt	548	Verkehrsachse Typ1	langfristig	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt
Heroldsberg	Heroldsberg	7.730	Verkehrsachse Typ1	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt
Heroldsberg	Kleingeschaidt	228	Ländl. Raum bis 1000 E	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Herzogenaurach	Beutelsdorf	288	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	kurzfristig	kurzfristig
Herzogenaurach	Burgstall	218	Ländl. Raum bis 1000 E	langfristig	erfüllt	kurzfristig	mittelfristig	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	kurzfristig	kurzfristig
Herzogenaurach	Hammerbach	789	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Haundorf	731	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	kurzfristig	kurzfristig
Herzogenaurach	Hauptendorf	1.036	Ländl. Raum 1000-3000 E	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	kurzfristig	kurzfristig
Herzogenaurach	HerzoBase	823	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	kurzfristig
Herzogenaurach	Herzogenaurach	16.352	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Gemeinde	Teilort	EW	Gebietstyp	Klassifizierung								
				Schule			Ferientage			Samstag		Sonn- tag
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Herzogenaurach	Niederndorf	2.778	Ländl. Raum 1000-3000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Herzogenaurach	Welkenbach	337	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heßdorf	Hannberg	416	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heßdorf	Heßdorf	1.461	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	lang- fristig	lang- fristig	lang- fristig
Heßdorf	Hesselberg	269	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	kurz- fristig	erfüllt	erfüllt	kurz- fristig	erfüllt	kurz- fristig	kurz- fristig
Heßdorf	Niederlindach	520	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	kurz- fristig	erfüllt	erfüllt	kurz- fristig	kurz- fristig	kurz- fristig	kurz- fristig
Heßdorf	Untermembach	503	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	kurz- fristig	mittel- fristig	erfüllt	kurz- fristig	erfüllt	kurz- fristig	kurz- fristig
Höchststadt a. d. Aisch	Etzelskirchen	1.382	Ländl. Raum 1000-3000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Höchststadt a. d. Aisch	Höchststadt a. d. Aisch	10.150	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Höchststadt a. d. Aisch	Sterpersdorf	310	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Höchststadt a. d. Aisch	Zentbechhofen	392	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kalchreuth	Kalchreuth	1.821	Verkehrsachse Typ1	lang- fristig	lang- fristig	erfüllt	mittel- fristig	mittel- fristig	erfüllt	lang- fristig	lang- fristig	erfüllt
Kalchreuth	Käswasser	532	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	lang- fristig	erfüllt
Kalchreuth	Röckenhof	683	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	kurz- fristig	erfüllt
Lonnerstadt	Ailsbach	299	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	mittel- fristig	erfüllt	kurz- fristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Lonnerstadt	Lonnerstadt	1.449	Verkehrsachse Typ1	lang- fristig	erfüllt	mittel- fristig	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig	lang- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
Marloffstein	Adlitz	204	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	lang- fristig	erfüllt	erfüllt
Marloffstein	Marloffstein	844	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	lang- fristig	lang- fristig	erfüllt	mittel- fristig	mittel- fristig	mittel- fristig	lang- fristig	erfüllt
Marloffstein	Rathsberg	487	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	lang- fristig	erfüllt	kurz- fristig
Möhrendorf	Kleinseebach	1.205	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	lang- fristig	lang- fristig	erfüllt	mittel- fristig	mittel- fristig	lang- fristig	lang- fristig	erfüllt
Möhrendorf	Möhrendorf	3.639	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	lang- fristig	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	lang- fristig	lang- fristig	erfüllt
Mühlhausen	Mühlhausen	1.392	Ländl. Raum 1000-3000 E	erfüllt	erfüllt	lang- fristig	mittel- fristig	mittel- fristig	mittel- fristig	lang- fristig	lang- fristig	erfüllt
Oberreichenbach	Oberreichenbach	1.280	Ländl. Raum 1000-3000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	lang- fristig	erfüllt
Röttenbach	Röttenbach	4.861	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	lang- fristig	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	lang- fristig	erfüllt	erfüllt
Spardorf	Spardorf	2.241	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	lang- fristig	lang- fristig	erfüllt	mittel- fristig	mittel- fristig	mittel- fristig	lang- fristig	erfüllt
Uttenreuth	Uttenreuth	4.186	Verkehrsachse Typ2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	lang- fristig	lang- fristig	erfüllt
Uttenreuth	Weiher	831	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Vestenbergs- greuth	Frimmersdorf	347	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Vestenbergs- greuth	Vestenbergs- greuth	500	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wachenroth	Buchfeld	278	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wachenroth	Wachenroth	1.318	Ländl. Raum 1000-3000 E	erfüllt	erfüllt	lang- fristig	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig	lang- fristig	lang- fristig	erfüllt
Wachenroth	Weingartsgreuth	270	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weisendorf	Buch	577	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weisendorf	Kairindach	238	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	kurz- fristig	erfüllt	erfüllt	kurz- fristig	erfüllt	kurz- fristig	kurz- fristig

Gemeinde	Teilort	EW	Gebietstyp	Klassifizierung								
				Schule			Ferienlage			Samstag		Sonntag
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Weisendorf	Reuth	205	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	kurzfristig	kurzfristig
Weisendorf	Rezelsdorf	293	Ländl. Raum bis 1000 E	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	kurzfristig	kurzfristig
Weisendorf	Weisendorf	4.478	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften):				9	9	32	20	10	35	26	33	18

Tabelle 17: Zusammenfassung

Defizitbewertung Erreichbarkeit Gemeindehauptort

	Schultage					Ferientage					Samstag					Sonntag				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	10	1	0	11	0	7	2	0	9
mittelfristig	0	2	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	0	4	0	0	4	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	0	6	0	0	6	0	5	0	0	5	0	10	1	0	11	0	7	2	0	9
keine Defizite	0	6	4	0	10	0	7	4	0	11	0	2	3	0	5	0	5	2	0	7
Summe OT	0	12	4	0	16	0	12	4	0	16	0	12	4	0	16	0	12	4	0	16

Defizitbewertung Erreichbarkeit Zielort A

	Schultage					Ferientage					Samstag					Sonntag				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	1	0	0	1	0	3	2	0	5	0	17	7	2	26	0	14	11	5	30
mittelfristig	0	3	0	1	4	0	2	2	1	5	0	2	3	3	8	0	2	0	1	3
langfristig	0	7	5	2	14	0	9	2	3	14	0	1	2	5	8	0	0	1	2	3
Defizite gesamt	0	11	5	3	19	0	14	6	4	24	0	20	12	10	42	0	16	12	8	36
keine Defizite	0	10	11	31	52	0	7	10	30	47	0	1	4	24	29	0	5	4	26	35
Summe OT	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71

Defizitbewertung Erreichbarkeit Zielort B

	Schultage					Ferientage					Samstag					Sonntag				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2	0	16	7	5	28	0	12	6	5	23
mittelfristig	0	1	0	0	1	0	3	0	0	3	0	1	0	0	1	0	4	2	3	9
langfristig	0	10	4	7	21	0	10	8	7	25	0	1	5	6	12	0	2	2	6	10
Defizite gesamt	0	12	4	7	23	0	15	8	7	30	0	18	12	11	41	0	18	10	14	42
keine Defizite	0	9	12	27	48	0	6	8	27	41	0	3	4	23	30	0	3	6	20	29
Summe OT	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71

Defizitbewertung Erreichbarkeit Zielort C

	Schultage					Ferientage					Samstag					Sonntag				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	2	0	0	2	0	2	0	0	2	0	14	6	4	24	0	12	6	4	22
mittelfristig	0	3	0	0	3	0	6	2	0	8	0	1	1	5	7	0	4	1	8	13
langfristig	0	11	5	11	27	0	8	5	11	24	0	2	5	11	18	0	3	6	8	17
Defizite gesamt	0	16	5	11	32	0	16	7	11	34	0	17	12	20	49	0	19	13	20	52
keine Defizite	0	3	9	17	29	0	3	7	17	27	0	2	2	8	12	0	0	1	8	9
Summe OT	0	19	14	28	61	0	19	14	28	61	0	19	14	28	61	0	19	14	28	61

Defizitbewertung Erreichbarkeit Zielort D

	Schultage					Ferientage					Samstag					Sonntag				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	3	0	0	3	0	3	1	0	4	0	10	4	2	16	0	8	5	3	16
mittelfristig	0	1	1	1	3	0	3	0	3	6	0	0	0	3	3	0	2	1	3	6
langfristig	0	3	0	4	7	0	3	1	2	6	0	0	0	4	4	0	1	0	6	7
Defizite gesamt	0	7	1	5	13	0	9	2	5	16	0	10	4	9	23	0	11	6	12	29
keine Defizite	0	5	7	13	25	0	3	6	13	22	0	2	4	9	15	0	1	2	6	9
Summe OT	0	12	8	18	38	0	12	8	18	38	0	12	8	18	38	0	12	8	18	38

Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit

	HVZ									
	Schultage					Ferientage				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	8	4	8	20
langfristig	0	2	1	6	9	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	0	2	1	6	9	0	8	4	8	20
keine Defizite	0	19	15	28	62	0	13	12	26	51
Summe OT	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71

	NVZ														
	Schultage					Ferientage					Samstag				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	2	8	10	0	0	1	2	3
langfristig	0	0	2	7	9	0	0	0	0	0	0	2	3	17	22
Defizite gesamt	0	0	2	7	9	0	0	2	8	10	0	2	5	19	26
keine Defizite	0	21	14	27	62	0	21	14	26	61	0	19	11	15	45
Summe OT	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71

	SVZ																			
	Schultage					Ferientage					Samstag					Sonntag				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	6	3	1	10	0	7	3	1	11	0	6	6	1	13	0	7	5	3	15
mittelfristig	0	7	4	1	12	0	7	5	11	23	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
langfristig	0	0	1	9	10	0	0	0	1	1	0	1	3	15	19	0	0	0	3	3
Defizite gesamt	0	13	8	11	32	0	14	8	13	35	0	7	9	17	33	0	7	5	6	18
keine Defizite	0	8	8	23	39	0	7	8	21	36	0	14	7	17	38	0	14	11	28	53
Summe OT	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71	0	21	16	34	71

Tabelle 18: Priorisierungsliste Barrierefreiheit

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Priorisierung NVP
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Erlanger Str./Schafgasse	1
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Erlanger Str./Schafgasse	1
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Ev. Gemeindezentrum	1
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Ev. Gemeindezentrum	1
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Fa. Dr. Soldan	1
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Fa. Dr. Soldan	1
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Hochstr.	1
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Hochstr.	1
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Marktplatz	1
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Marktplatz	1
Adelsdorf	Aisch	Aischer Hauptstr.	1
Adelsdorf	Aisch	Aischer Hauptstr.	1
Aurachtal	Falkendorf	Abzw. Dörflas	1
Aurachtal	Falkendorf	Abzw. Dörflas	1
Aurachtal	Falkendorf	Ort	1
Aurachtal	Münchaurach	Apotheke	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Bahnhof Ostseite	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Bahnhof Ostseite	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Bahnhof Westseite	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Bahnhof Westseite	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Bodenschatzstr.	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Grundschule	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	In der Hut	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Jahnhalle	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Mittelschule	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Rewe-Markt	1
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Rewe-Markt	1
Baiersdorf, St	Hagenau/ERH	Egerlandstr.	1
Baiersdorf, St	Hagenau/ERH	Egerlandstr.	1
Baiersdorf, St	Hagenau/ERH	Mozartstr.	1
Baiersdorf, St	Igelsdorf/ERH	Feuerwehrhaus	1
Baiersdorf, St	Igelsdorf/ERH	Neuweierstr.	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Bussardstr.	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Damaschkestr.	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Damaschkestr.	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Eichenplatz	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Eichenplatz	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Hans-Paulus-Str.	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Hans-Paulus-Str.	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Hauptstr.	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Hauptstr.	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Kath. Kirche	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Kath. Kirche	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Marienplatz	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Marienplatz	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Scherleshofstr.	1
Bubenreuth	Bubenreuth	Scherleshofstr.	1
Buckenhof	Buckenhof	Buckenhof	1
Buckenhof	Buckenhof	Buckenhof	1
Buckenhof	Buckenhof	Buckenhof	1
Buckenhof	Buckenhof	Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	1
Buckenhof	Buckenhof	Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Priorisierung NVP
Buckenhof	Buckenhof	Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	1
Buckenhof	Buckenhof	Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	1
Buckenhof	Buckenhof	Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	1
Buckenhof	Buckenhof	Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	1
Buckenhof	Buckenhof	Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	1
Buckenhof	Buckenhof	Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	1
Buckenhof	Buckenhof	Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	1
Buckenhof	Buckenhof	Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	1
Eckental, M	Brand/ERH	Angersiedl.	1
Eckental, M	Brand/ERH	Angersiedl.	1
Eckental, M	Brand/ERH	Rosenstr.	1
Eckental, M	Brand/ERH	Schule	1
Eckental, M	Brand/ERH	Schule	1
Eckental, M	Eckenhaid	Heidestr.	1
Eckental, M	Eckenhaid	Heidestr.	1
Eckental, M	Eckenhaid	Sudetenstr.	1
Eckental, M	Eckenhaid	Sudetenstr.	1
Eckental, M	Eschenau	Mittelschule	1
Eckental, M	Forth	Konrad-Adenauer-Str.	1
Eckental, M	Forth	Schule	1
Eckental, M	Forth	Seniorenzentrum	1
Eckental, M	Forth	Seniorenzentrum	1
Gremsdorf	Gremsdorf	Kloster	1
Gremsdorf	Gremsdorf	Kloster	1
Großenseebach	Großenseebach	Hauptstr.	1
Großenseebach	Großenseebach	Hauptstr.	1
Großenseebach	Großenseebach	Sportplatz	1
Großenseebach	Großenseebach	Sportplatz	1
Hemhofen	Hemhofen	Abzw. W.-v.-Mohrenfels-Str.	1
Hemhofen	Hemhofen	Abzw. W.-v.-Mohrenfels-Str.	1
Hemhofen	Hemhofen	Schloßhof	1
Hemhofen	Hemhofen	Schloßhof	1
Hemhofen	Zeckern	Bahnhof	1
Hemhofen	Zeckern	Bahnhof	1
Hemhofen	Zeckern	Schulstr.	1
Hemhofen	Zeckern	Schulstr.	1
Heroldsberg, M	Heroldsberg (Lk.ERH)	Ab. Fabrikstr.	1
Heroldsberg, M	Heroldsberg (Lk.ERH)	Ab. Fabrikstr.	1
Heroldsberg, M	Heroldsberg (Lk.ERH)	Abzweig Lange Gasse	1
Heroldsberg, M	Heroldsberg (Lk.ERH)	Abzweig Lange Gasse	1
Heroldsberg, M	Heroldsberg (Lk.ERH)	Friedhof	1
Heroldsberg, M	Heroldsberg (Lk.ERH)	Friedhof	1
Herzogenaurach, St	Herzo Base	Münchener Str.	1
Herzogenaurach, St	Herzo Base	Olympiaring Süd	1
Herzogenaurach, St	Herzo Base	Olympiaring Süd	1
Herzogenaurach, St	Herzo Base	Adi-Dassler-Str.	1
Herzogenaurach, St	Herzo Base	Adi-Dassler-Str.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Am Friedhof	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Am Friedhof	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Am Hallertürlein	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Am Hallertürlein	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	An der Schütt	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	An der Schütt	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	An der Schütt	1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Priorisierung NVP
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	An der Schütt	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	An der Schütt	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	An der Schütt	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Badgasse	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Atlantis	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Atlantis	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Berufsschule	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Berufsschule	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Dr.-Fröhlich-Str.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Egerländer Str	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Einkaufszentrum Nord	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Fachklinik	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Fachklinik	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Freizeitheim	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Freizeitheim	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Hauptend. Str.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Hauptend. Str.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Haus Martin	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Haydnstr.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	INA-Ring	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Lessingstr.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Marktpl.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Martin-Luther-Platz	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Martin-Luther-Platz	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Paul-Lincke-Str.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Pfitzerstr.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Pfitzerstr.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Pirckheimerstr.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Röntgenstr.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Röntgenstr.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Schumannstr.	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	St. Otto	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Tuchmachergasse	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Welkenbacher Kirchweg	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Welkenbacher Kirchweg	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Wydhösselstraße	1
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Wydhösselstraße	1
Herzogenaurach, St	Niederndorf/ERH	Frankenstr.	1
Herzogenaurach, St	Niederndorf/ERH	St.-Josefs-Kirche	1
Herzogenaurach, St	Niederndorf/ERH	St.-Josefs-Kirche	1
Heßdorf	Heßdorf	Am Seebach	1
Heßdorf	Heßdorf	Erlanger Str.	1
Heßdorf	Heßdorf	Erlanger Str.	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Etzelskirchen	Schule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Etzelskirchen	Schule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Aischwiesen	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Aischwiesen	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Altenheim	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Altenheim	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Bahnhof	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Bahnhof	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Bechhofener Weg/B 470	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Bechhofener Weg/B 470	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Don-Bosco-Schule	1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Priorisierung NVP
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Don-Bosco-Schule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Don-Bosco-Schule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Don-Bosco-Schule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Don-Bosco-Schule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Franzensbaderstr.	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Freibad	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Häckersteig	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Häckersteig	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Ina-Str.	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Kellerberg	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Realschule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Realschule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Realschule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Realschule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Realschule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Realschule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Realschule	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Schillerplatz	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Schillerplatz	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Schwedenschanze	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Schwedenschanze	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Schwedenschanze	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Schwedenschanze	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Schwedenschanze	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Schwedenschanze	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Schwedenschanze	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	St.-Georg-Str.	1
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Süd Schule	1
Kalchreuth	Kalchreuth	Erlanger Str.	1
Kalchreuth	Kalchreuth	Erlanger Str.	1
Lonnerstadt, M	Lonnerstadt	Mailach	1
Lonnerstadt, M	Lonnerstadt	Mailach	1
Lonnerstadt, M	Lonnerstadt	Marktplatz	1
Lonnerstadt, M	Lonnerstadt	Volksschule	1
Marloffstein	Marloffstein	Feuerwehrrh.	1
Marloffstein	Marloffstein	Feuerwehrrh.	1
Möhrendorf	Kleinseebach	Hofgartenweg	1
Möhrendorf	Kleinseebach	Hofgartenweg	1
Möhrendorf	Kleinseebach	Kellergasse	1
Möhrendorf	Kleinseebach	Kellergasse	1
Möhrendorf	Möhrendorf	Meisenweg	1
Möhrendorf	Möhrendorf	Mitte	1
Möhrendorf	Möhrendorf	Mitte	1
Möhrendorf	Möhrendorf	Mitte	1
Mühlhausen, M	Mühlhausen (Lkr.ERH)	Bahnhofstr.	1
Mühlhausen, M	Mühlhausen (Lkr.ERH)	Marktplatz	1
Mühlhausen, M	Mühlhausen (Lkr.ERH)	Marktplatz	1
Oberreichenbach	Oberreichenbach(ERH)	Am Spitzacker	1
Oberreichenbach	Oberreichenbach(ERH)	Am Spitzacker	1
Röttenbach	Röttenbach (Lkr.ERH)	Forchheimer Weg	1
Röttenbach	Röttenbach (Lkr.ERH)	Forchheimer Weg	1
Röttenbach	Röttenbach (Lkr.ERH)	Gewerbering	1
Röttenbach	Röttenbach (Lkr.ERH)	Gewerbering	1
Röttenbach	Röttenbach (Lkr.ERH)	Haupt-/Ringstr.	1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Priorisierung NVP
Röttenbach	Röttenbach (Lkr.ERH)	Haupt-/Ringstr.	1
Röttenbach	Röttenbach (Lkr.ERH)	Mühlbergstr.	1
Röttenbach	Röttenbach (Lkr.ERH)	Mühlbergstr.	1
Spardorf	Spardorf	Emil-von-Behring-Gymn.	1
Spardorf	Spardorf	Emil-von-Behring-Gymn.	1
Spardorf	Spardorf	Kornblumenweg	1
Spardorf	Spardorf	Kornblumenweg	1
Spardorf	Spardorf	Luzernenweg	1
Spardorf	Spardorf	Luzernenweg	1
Spardorf	Spardorf	Rathsberger Str.	1
Spardorf	Spardorf	Rathsberger Str.	1
Uttenreuth	Uttenreuth	Breslauer Str.	1
Uttenreuth	Uttenreuth	Breslauer Str.	1
Uttenreuth	Uttenreuth	Marloffsteiner Str.	1
Uttenreuth	Uttenreuth	Marloffsteiner Str.	1
Uttenreuth	Uttenreuth	Rathaus	1
Uttenreuth	Uttenreuth	Rathaus	1
Uttenreuth	Weiher/ERH	Weiher (b. Uttenreuth)	1
Uttenreuth	Weiher/ERH	Weiher (b. Uttenreuth)	1
Uttenreuth	Weiher/ERH	Weiher (b. Uttenreuth)	1
Vestenbergsgreuth, M	Vestenbergsgreuth	Aussiedlerhof	1
Vestenbergsgreuth, M	Vestenbergsgreuth	Kirchstr.	1
Vestenbergsgreuth, M	Vestenbergsgreuth	Mitte	1
Vestenbergsgreuth, M	Vestenbergsgreuth	Schule	1
Vestenbergsgreuth, M	Weickersdorf	Weickersdorf	1
Wachenroth, M	Wachenroth	Kleinwachenroth	1
Wachenroth, M	Wachenroth	Reumannswinder Str.	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Waldfriedhof	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Badweiher	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Badweiher	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Erlanger Str.	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Erlanger Str.	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Gewerbegebiet	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Gewerbegebiet	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Hauptstr.	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Schule	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Schule	1
Weisendorf, M	Weisendorf	Lindenstr.	1
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Oesdorfer Weg	2
Adelsdorf	Adelsdorf (Lkr. ERH)	Oesdorfer Weg	2
Adelsdorf	Aisch	Friedhof	2
Adelsdorf	Aisch	Marienplatz	2
Adelsdorf	Aisch	Medbacher Str.	2
Adelsdorf	Aisch	Medbacher Str.	2
Adelsdorf	Neuhaus/ERH	Brandstr.	2
Adelsdorf	Neuhaus/ERH	Brandstr.	2
Adelsdorf	Neuhaus/ERH	Raiffeisenbank	2
Adelsdorf	Neuhaus/ERH	Raiffeisenbank	2
Aurachtal	Falkendorf	Bergstr.	2
Aurachtal	Falkendorf	Ort	2
Aurachtal	Münchaurach	Apotheke	2
Aurachtal	Münchaurach	Königstr.	2
Aurachtal	Münchaurach	Königstr.	2
Aurachtal	Münchaurach	Schule	2

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Priorisierung NVP
Aurachtal	Neundorf/ERH	Neundorf (Aurachtal)	2
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Am Kreuzbach	2
Baiersdorf, St	Baiersdorf	In der Hut	2
Baiersdorf, St	Baiersdorf	Jahnhalle	2
Baiersdorf, St	Hagenau/ERH	Mozartstr.	2
Baiersdorf, St	Igelsdorf/ERH	Bergstr.	2
Baiersdorf, St	Igelsdorf/ERH	Bergstr.	2
Baiersdorf, St	Igelsdorf/ERH	Bräuningshofer Str.	2
Baiersdorf, St	Igelsdorf/ERH	Bräuningshofer Str.	2
Baiersdorf, St	Igelsdorf/ERH	Feuerwehrhaus	2
Baiersdorf, St	Igelsdorf/ERH	Neuweiherstr.	2
Baiersdorf, St	Wellerstadt/ERH	Hauptstr.	2
Baiersdorf, St	Wellerstadt/ERH	Hauptstr.	2
Bubenreuth	Bubenreuth	Bussardstr.	2
Buckenhof	Buckenhof	Am Alten Weiher	2
Buckenhof	Buckenhof	Am Ruhstein	2
Buckenhof	Buckenhof	Grasweg	2
Buckenhof	Buckenhof	Hutweide	2
Buckenhof	Buckenhof	Kindergarten	2
Buckenhof	Buckenhof	Obere Büch	2
Buckenhof	Buckenhof	Zeidelweide	2
Eckental, M	Brand/ERH	Abzw. Brand (Eckental)	2
Eckental, M	Brand/ERH	Abzw. Brand (Eckental)	2
Eckental, M	Brand/ERH	Raiffeisenbank	2
Eckental, M	Brand/ERH	Raiffeisenbank	2
Eckental, M	Eckenhaid	Eisenstraße Ost	2
Eckental, M	Eckenhaid	Eisenstraße Ost	2
Eckental, M	Eckenhaid	Eisenstraße West	2
Eckental, M	Eckenhaid	Eisenstraße West	2
Eckental, M	Eckenhaid	Haidbuckel	2
Eckental, M	Eckenhaid	Haidbuckel	2
Eckental, M	Eckenhaid	Schloss	2
Eckental, M	Eckenhaid	Schloss	2
Eckental, M	Eschenau	Erlanger Str.	2
Eckental, M	Eschenau	Erlanger Str.	2
Eckental, M	Eschenau	Bahnhof	2
Eckental, M	Eschenau	Bahnhof	2
Eckental, M	Eschenau	Bahnhof	2
Eckental, M	Eschenau	Bahnhof	2
Eckental, M	Eschenau	Bahnhof	2
Eckental, M	Eschenau	Schnaittacher Str.	2
Eckental, M	Eschenau	Schnaittacher Str.	2
Eckental, M	Eschenau	Dr.-Otto-Leich-Str.	2
Eckental, M	Eschenau	Dr.-Otto-Leich-Str.	2
Eckental, M	Forth	Abzw. Frohnhof	2
Eckental, M	Forth	Abzw. Frohnhof	2
Eckental, M	Forth	Bahnhof	2
Eckental, M	Forth	Goethestr.	2
Eckental, M	Forth	Goethestr.	2
Eckental, M	Forth	Kath. Kirche	2
Eckental, M	Forth	Kath. Kirche	2
Eckental, M	Oberschöllnbach	Lechstr.	2
Eckental, M	Oberschöllnbach	Ort	2

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Priorisierung NVP
Gremsdorf	Gremsdorf	Bechhoferstr.	2
Gremsdorf	Gremsdorf	Bechhoferstr.	2
Großenseebach	Großenseebach	Vogelherd	2
Großenseebach	Großenseebach	Vogelherd	2
Hemhofen	Zeckern	Gewerbegebiet	2
Heroldsberg, M	Heroldsberg (Lk.ERH)	Erhardshöhe	2
Heroldsberg, M	Heroldsberg (Lk.ERH)	Erhardshöhe	2
Heroldsberg, M	Heroldsberg (Lk.ERH)	Oberer Markt	2
Heroldsberg, M	Heroldsberg (Lk.ERH)	Oberer Markt	2
Herzogenaurach, St	Haundorf/ERH	Haundorfer Str.	2
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	An der Bieg	2
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	An der Bieg	2
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Birkenweg	2
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Dr.-Walther-Str.	2
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Johann-Sebastian-Bach-Str.	2
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Kärntner Str.	2
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Kärntner Str.	2
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Kolbstr.	2
Herzogenaurach, St	Herzogenaurach	Kolbstr.	2
Herzogenaurach, St	Niederndorf/ERH	Feuerwehr	2
Herzogenaurach, St	Niederndorf/ERH	Feuerwehr	2
Heßdorf	Heßdorf	Am Seebach	2
Heßdorf	Niederlindach	Niederlindach	2
Heßdorf	Niederlindach	Niederlindach	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Etzelskirchen	Birkachbrücke	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Etzelskirchen	Birkachbrücke	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Abzw. Freibad	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Am Grasigen Weg	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	An den drei Kreuzen	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	An den drei Kreuzen	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Fürther Str.	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Fürther Str.	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Kellerberg	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Lerchenstr.	2
Höchstadt a.d.Aisch, St	Höchstadt a.d. Aisch	Schwedenschanze	2
Lonnerstadt, M	Lonnerstadt	Fetzelhofen	2
Lonnerstadt, M	Lonnerstadt	Marktplatz	2
Marloffstein	Adlitz/ERH	Adlitz	2
Marloffstein	Adlitz/ERH	Adlitz	2
Marloffstein	Rathsberg	Ost	2
Marloffstein	Rathsberg	Ost	2
Möhrendorf	Kleinseebach	Heideweg	2
Möhrendorf	Kleinseebach	Mitte	2
Möhrendorf	Kleinseebach	Mitte	2
Möhrendorf	Kleinseebach	Neue Str.	2
Möhrendorf	Kleinseebach	Neue Str.	2
Möhrendorf	Möhrendorf	An der Marter	2
Möhrendorf	Möhrendorf	An der Marter	2
Möhrendorf	Möhrendorf	An der Marter	2
Möhrendorf	Möhrendorf	Büchenbacher Weg	2
Möhrendorf	Möhrendorf	Erlanger Str.	2
Möhrendorf	Möhrendorf	Erlanger Str.	2
Möhrendorf	Möhrendorf	Feldstr.	2
Möhrendorf	Möhrendorf	Feldstr.	2

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Priorisierung NVP
Möhrendorf	Möhrendorf	Frankenstr.	2
Möhrendorf	Möhrendorf	Frankenstr.	2
Mühlhausen, M	Mühlhausen (Lkr.ERH)	Bahnhofstr.	2
Oberreichenbach	Oberreichenbach(ERH)	Hauptstr.	2
Oberreichenbach	Oberreichenbach(ERH)	Hauptstr.	2
Oberreichenbach	Oberreichenbach(ERH)	Siedlung	2
Wachenroth, M	Buchfeld	Buchfeld	2
Wachenroth, M	Buchfeld	Buchfeld	2
Wachenroth, M	Wachenroth	Hauptstr.	2
Wachenroth, M	Wachenroth	Hauptstr.	2
Wachenroth, M	Wachenroth	Kaspar-Röckelein-Str.	2
Wachenroth, M	Wachenroth	Kaspar-Röckelein-Str.	2
Wachenroth, M	Wachenroth	Kleinwachenroth	2
Wachenroth, M	Wachenroth	Reumannswinder Str.	2
Wachenroth, M	Warmersdorf	Warmersdorf	2
Wachenroth, M	Warmersdorf	Warmersdorf	2
Weisendorf, M	Buch/ERH_Weisendorf	Buch (b. Weisendorf)	2
Weisendorf, M	Buch/ERH_Weisendorf	Buch (b. Weisendorf)	2
Weisendorf, M	Buch/ERH_Weisendorf	Buch (b. Weisendorf)	2
Weisendorf, M	Weisendorf	Feldäckerstr.	2
Weisendorf, M	Weisendorf	Feldäckerstr.	2
Weisendorf, M	Weisendorf	Hauptstr.	2
Weisendorf, M	Weisendorf	Neustadter Str.	2
Weisendorf, M	Weisendorf	Neustadter Str.	2

Tabelle 19: Stellungnahmen zum Zwischen- und Endbericht

Antragsteller	Datum	Thema	Inhalt des Antrages	Anmerkungen
Landkreis Bamberg*	30.04.2020	Landkreis-übergrenzende Linien	Prüfung einer möglichen Landkreisgrenzenüberschreitenden Schnellbuslinie/Expressbuslinie von Bamberg über Frensdorf und Schlüsselfeld/Pommersfelden nach Höchststadt (derzeit gibt es Fördergelder) → Landkreis BA überplant derzeit Liniennetz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunenübergreifende Zusammenarbeit bei der (Über-) Planung von Linien und Erarbeitung von Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten soll bei nächster Fortschreibung berücksichtigt werden -> Wird in Teilfortschreibung aufgenommen, indem darauf verwiesen wird ■ Landkreis ERH würde sich im Rahmen einer vorher abgeschlossenen Zweckvereinbarung an den Kosten beteiligen, sollte der Landkreis BA diese Linie einrichten"
Stadt Erlangen	08.05.2020; 27.08.2020	Nahverkehrsplan Fortschreibung	<p>Vereinbarung zur besseren Abstimmung zwischen Stadt und Landkreis bei zukünftigen Fragestellungen des grenz-überschreitenden ÖPNVs und möglichst einheitliche Darstellung der gemeinsamen Bereiche in den NVPs als Grundlage für künftige Anpassungen im Liniennetz bzw. Vergabeverfahren</p> <p>Ausweitung von Berufsverkehren zeigt nicht ausreichendes ÖPNV-Angebot; Chance durch Neuvergabe Linienbündel 5 und 7, das Angebot für Pendlerbeziehungen zu verbessern und mit dem Angebot der ESTW zu verknüpfen wurde nicht genutzt (Bereitschaft hierzu ist seitens Stadt Erlangen und ESTW vorhanden)</p> <p>Handlungsbedarfe bei Bedienungshäufigkeit auf Erlanger Stadtgebiet, die weiteres paralleles Angebot und Überlastung der Infrastruktur bedeuten würden</p> <p>Stadt ER plant dieses Jahr Fortschreibung NVP</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunenübergreifende Zusammenarbeit bei der (Über-) Planung von Linien bei nächster Fortschreibung ■ Gemeinsames Kapitel zu Grenzübergreifenden Linien ist generell auch vom Landkreis ERH erwünscht ■ Anmerkung des Landratsamtes: Zusammenarbeit mit angrenzenden Gebietskörperschaften, v. a. mit der Stadt Erlangen finden bereits statt
Markt Eckental	30.04.2020	Tarif	Einheitlicher Tarif für alle Ortsteile Eckentals wäre wünschenswert (Vereinfachung des Tarifplans)	Prüfung zum Einheitstarif (Tarifstufe F) findet derzeit durch die VGN GmbH statt
		Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ■ 14 HST mit Priorität 1 bis 01.01.2022 barrierefrei auszubauen ist kaum möglich (evtl. umfangreiche Vorarbeiten wie Grundstücksverhandlungen, etc.) ■ Markt Eckental erstellt eigene Prioritätenliste, um Realisierbarkeit von bereits geplanten, bzw. zeitlich nah anstehenden Straßenbauprojekten organisatorisch und finanziell zu prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Umsetzungspflicht der Priorisierungsliste ■ Sollten im Zeitraum Baumaßnahmen bei anderen HST stattfinden, die nicht Priorität 1 haben, ist natürlich trotzdem zu prüfen ob sich ein Umbau im Zuge der Maßnahmen direkt lohnt
		Finanzen	<p>nachträglich aufgenommene HST bereits in der Priolisten aufgenommen?</p> <p>finanzielle Mittel sind derzeit wegen Corona schlecht einzuschätzen</p> <p>unklar ob und in welcher Höhe Zuschüsse zum barrierefreien Umbau bereitgestellt werden, oder ob Kommunen alles selber finanzieren müssen</p>	Liste soll kontinuierlich aktualisiert werden
		Bauliche Standards	Bauliche Standards-Entwurf schon anwendbar?	ja, Bauliche Standards sind anwendbar
Stadt Herzogenaurach	30.04.2020; 27.08.2020	Landkreis-übergrenzende Linien	Bezugnahme auf Stellungnahme zum Zwischenbericht: Für den Standort Herzogenaurach ist eine frühestmögliche Verbesserung von Verbindungen (Fürth-Herzogenaurach und Erlangen-Büchenbach und Herzogenaurach, Linie 123 Landkreis Fürth) essenziell (nicht erst bei der nächsten Gesamtfortschreibung)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 123 (Aufgabenträger ist Landkreis Fürth) wird derzeit überarbeitet ■ Linien 200, 201 (ER-Herzogenaurach) bieten zur HVZ je einen 30-Min-Takt ■ Verbindungen von Büchenbach nach Herzogenaurach sind ebenfalls vorhanden, für den Ausbau und Direktverbindungen ist auch die Stadt Erlangen Aufgabenträger. Soll in einem geplanten gemeinsamen NVP mit der Stadt Erlangen diskutiert werden
		Werksverkehre	Tabelle 7 Schaeffler Schreibweise ausbessern	wurde ausgebessert

TABELLEN

Antragsteller	Datum	Thema	Inhalt des Antrages	Anmerkungen
Gemeinde Röttenbach	28.08.2020	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aufnahme von finanziellen Mitteln für den Aus- und Umbau von barrierefreien Bushaltestellen in den Haushalt ■ Beachten der baulichen Standards und Mindestanforderungen bei der Umsetzung in der jeweiligen aktuellen Fassung, sowie bei der barrierefreien Gestaltung des Umfelds von Haltestellen (Gehwege und Querungshilfen in Verbindung mit den Wegen zur Haltestelle) ■ Klären von Förderfähigkeit von baulichen Maßnahmen" 	Anmerkungen sind aus einer Stellungnahme aus dem Jahr 2019 übernommen worden, alle Inhalte sind im NVP berücksichtigt
Gemeinde Uttenreuth	30.04.2020	Landkreis-übergrenzende Linien	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreisübergreifende Linien sollen berücksichtigt werden ■ Kontakt mit Landkreis Forchheim und Stadt Erlangen aufnehmen: Gemeinsame Ziele mit den jeweiligen Kommunen fest-schreiben 	siehe Anmerkungen Stadt Erlangen
			Weiterführung der Linie 280 bis Neunkirchen/Brand, evtl Integration ins LB 209/210 Lk FO	Aufgabenträger für Linie 280 ist Stadt Erlangen
Lebenshilfe Erlangen	21.04.2020	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fehlende Leitsysteme für Menschen, die nicht lesen können (z.B. Piktogramme/ Symbole für versch. Buslinien; betrifft auch Print- und digitale Medien) ■ Nutzen leichter Sprache bei Veröffentlichungen, Internetauftritten, Plänen und Aushängen 	betrifft VGN - Regionaler Nahverkehrsplan; Thema wurde weitergegeben
OVF GmbH	26.08.2020	Fahrplan-änderungen	seit 18.02.2019: Verbesserungen im Schülerverkehr morgens und mittags auf Linie 205	ist in der Angebotsanalyse bereits berücksichtigt
			seit 15.12.2019: 14 Fahrten verkehren neu bis, bzw. ab Höchststadt, Schwedenschanze auf Linie 203	ist in der Angebotsanalyse bereits berücksichtigt
			zum 08.09.2020: neue Fahrt morgens auf Linie 203, 6 neue Fahrtenpaare an Samstagen auf Linie 203E (von 2 Stunden Takt auf einen 1 Stundentakt) und neue Fahrt auf Linie 205 von Erlangen nach Höchststadt morgens (Umsteigemöglichkeit zur Linie 127)	konnte in Angebotsanalyse nicht berücksichtigt werden, da es sich um künftige Änderungen handelt
			Durch Änderungen der Linie 205: <ul style="list-style-type: none"> ■ Bedienung des Gewerbesträßens Gremsdorf von Montag bis Samstag im 2-Stunden-Takt Richtung Erlangen und Höchststadt ■ Neue Haltestellen im Kieferndorfer Weg auf Höhe des Aisch-Park-Centers (wird künftig Mo-Sa im 30-60-Minuten-Takt bedient) 	konnte in Angebotsanalyse nicht berücksichtigt werden, da es sich um künftige Änderungen handelt
		künftige sinnvolle Maßnahmen	Anbieten von Samstag-Abend-Fahrten auf Linie 205, ab 20 Uhr 3 zusätzliche Fahrtenpaare	Berücksichtigung bei Linienüberplanung
			Einführen eines Sonntagsangebot auf Linie 203E. Zusätzlich 4 Fahrtenpaare zwischen 9 und 16 Uhr	Berücksichtigung bei Linienüberplanung
Kraus-Reisen GmbH	24.08.2020	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit bis 1.1.2022 bei Rufbusverkehr noch nicht sichergestellt. Aufgabenträger müssen mit Verkehrsunternehmen statt handelsüblicher Taxi-PKW's über entsprechende niederflurige Kleinbusse nachverhandeln, um Barrierefreiheit garantieren zu können	<ul style="list-style-type: none"> ■ Unter dem Punkt Barrierefreiheit (S. 19) aufgeführt, dass Kleinbusse die Barrierefreiheit im Bedarfsverkehr sicherstellen ■ Aufnahme in NVP, dass bei künftigen Ausschreibungen die Möglichkeit besteht auch bei Bedarfsfahrten Barrierefreiheit durch die Nutzung von Kleinbussen sicherzustellen"
			Barrierefreier Ausbau Priorisierung 1: Einbeziehung der Haltestelle Eckenhaide Heidestraße, da Linie 344 stündlich hält	Ist bereits in Priorisierungsliste mit Priorität 1 enthalten
		Linienbündelung	Linie 345 betrifft den Landkreis ERH nicht mehr, da keine Ortschaften angefahren werden	Linie 345 in der Aufzählung streichen
	Zielorte	Aufnahme der Stadt Lauf als Schulstandort außerhalb des Landkreises?	Die Stadt Lauf wird als Schulstandort außerhalb des Landkreises mit aufgenommen	
Schülerbeförderung ERH	27.04.2020	Barrierefreiheit	Künftige Berücksichtigung der Schülerbeförderung, insb. Thema Barrierefreiheit ist positiv	

Antragsteller	Datum	Thema	Inhalt des Antrages	Anmerkungen
Sachgebiet Finanzen und Schulen ERH	30.04.2020	Schüler	Aktualisieren der Schülerzahlen	Warten auf aktuelle Schülerzahlen vom Landesamt für Statistik (auf Gemeindeebene): Geschickte Datei enthält nur Gesamtschülerzahlen auf Landkreisebene
		Schulstandorte	zusätzliche Schulstandorte: Fachschule für Maschinenbau- und Mechatroniktechnik in Herzogenaurach und die Fachakademie für Sozialpädagogik in Höchstadt	Schulstandorte wurden aktualisiert
	13.08.2020	Schulstandorte	...gibt es in Herzogenaurach und Höchstadt a. d. Aisch auch zwei Realschulen. Des Weiteren befinden sich in Herzogenaurach eine Berufsschule und zwei Fachschulen sowie in Höchstadt eine Berufsschule, eine Berufsfachschule und eine Fachakademie für Sozialpädagogik.	wird übernommen
Sachgebiet Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung, Regionalmanagement, Klimaschutz ERH	30.04.2020	Fahrrad	Im Falle von Umbaumaßnahmen von Haltestellen aufgrund des barrierefreien Ausbaus, soll geprüft werden, ob auch sofort die Errichtung von Fahrradabstellanlagen sinnvoll und machbar ist (werden auch im Radverkehrskonzept vorgeschlagen, das derzeit erarbeitet wird)	Errichtung von Fahrradabstellanlagen bei Haltestellenumbauaßnahmen wurde aufgenommen
		Elektromobilität	Landkreis erarbeitet ein Elektromobilitätskonzept, das auch die Potenziale für die Elektrifizierung des ÖPNV (Eignung von Linien für Elektrifizierung, Potenziale für E-Busse und andere Antriebsarten) und Möglichkeiten für bessere Verknüpfungen im Sinne von Intermodalität untersucht	Verweis auf Elektromobilitätskonzept wurde aufgenommen
	Klimaschutzthemen für die nächste Fortschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gründe für Verspätungen erfassen und konkreten Maßnahmenplan erstellen für Beschleunigung des ÖPNV ■ Optimierung der Anschlüsse insbesondere beim Umstieg Bus-Bahn ■ Tarifliche Anreize zum Umstieg auf ÖPNV (kostenloser ÖPNV an Adventswochenenden) ■ Maßnahmen zur Verknüpfung von Informationsangeboten zum ÖPNV, Carsharing und Mitfahrangeboten ■ Durchführung einer Machbarkeitsstudie über die Einführung von klimafreundlichen Alternativen zum konventionellen Dieselbus oder Diesel-Hybrid-Bus (v.a. Gas und Elektromobilität) und Prüfung einer Zusammenarbeit mit Erlanger Stadtwerken zur Mitnutzung der Gastankstelle der ESTW" 		
	27.04.2020	Wanderkonzept / Freizeitlinien	Kein oder schlechter Anschluss an das Busnetz von Tälern in der Steigerwald-Hochfläche und kleinen Orten im Aischtal -> Wanderungen mit Bus können nicht geplant werden	Gemeint sind Gemeinden Vestenbergsgreuth, Wachenroth und Lonnerstadt -> erhebliche Verbesserungen im Jahr 2019; 120 Minuten Takt am Wochenende durch Rufbusse (auch kleinere Ortsteile werden bedient) der Linien 245 und 207
	07.08.2020	Rechtschreibung	S.75 Tippfehler bei Herzogenaurach	ausgebessert

* kursiv = Stellungnahme zum Zwischenbericht

10. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Ein Leitfaden für Baulastträger

Stand: 07. Juli 2020

Verkehrsplanung VGN



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1 Haltestellentypen	4
1.1 Haltestelle am Fahrbahnrand	4
1.2 Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen	4
1.3 Haltestellenbucht	4
1.4 Haltestellenbucht mit Nase	5
1.5 Haltestellenkap	5
1.6 Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen	5
2 Bauliche Mindeststandards	6
2.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau	6
2.2 Art des Bordsteins	6
2.3 Haltbarkeit der Fahrbahn	9
2.4 Flächen der Bussteige und sonstige Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg)	10
2.5 Taktiles / Visuelles Leitsystem	11
2.6 Zugänglichkeit der Haltestelle	13
2.7 Oberflächenbelag	14
2.8 Beleuchtung	14
2.9 Ausstattung allgemein	14
2.10 Haltestellenmast / H-Schild	15
2.11 Fahrgastunterstand	15
2.12 Aushangfahrpläne	16
3 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle	17
4 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen	18
Literaturverzeichnis / Literaturhinweise	19
Impressum	20

Vorwort

Der vorliegende praxisnahe Leitfaden dokumentiert die vereinbarten Standards und Anforderungen zum barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im VGN und dient vornehmlich Städten und Gemeinden als Straßenbaulasträgern als Planungshilfe. Allerdings ersetzt er nicht die Kenntnis einschlägiger DIN-Normen oder Richtlinien.

Zusammenspiel und Einbeziehen unterschiedlicher Institutionen und Beteiligten

Die baulichen Mindestanforderungen orientieren sich an den in Deutschland allgemein anerkannten Regeln der Technik, den einschlägigen DIN-Normen und Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit. Die örtliche Umsetzung dieser Standards zur Barrierefreiheit obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Baulasträgern sowie in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen.

Die zugrundeliegenden Gedanken orientieren sich an dem Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für alle“, das keine Personengruppe bewusst ausgrenzt. „Barrierefreiheit“ bleibt dabei auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen.

Zwei-Sinne-Prinzip

Eine zentrale Herangehensweise an Barrierefreiheit und damit auch Grundlage wesentlicher Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV ist das Zwei-Sinne-Prinzip. Es besagt, dass dem Grunde nach bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen immer zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden müssen. Mit diesen Sinnen können Informationen visuell, akustisch oder taktil erfasst werden, wobei für die Orientierung im Straßenraum meist das Sehen und Hören vorrangig gebraucht werden. Sind diese eingeschränkt, kann das zum Teil durch Hilfsmittel kompensiert werden (z. B. Sehhilfe oder Hörgerät). Dagegen sind gehörlose oder blinde Menschen darauf angewiesen, den ausgefallenen Sinn bestmöglich durch die verbleibenden auszugleichen.

Zielsetzung

Damit mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Menschen den ÖPNV ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe nutzen können soll das Ziel im VGN die vollständige Umsetzung der baulichen Mindestanforderungen sein.

Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, gibt es alternative Möglichkeiten, die in Kapitel 4 ebenfalls beschrieben werden.

Darüber hinaus sind weitere Einbauten und Einrichtungen, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen – wie z. B. Fahrgastunterstände oder Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger), ebenfalls entsprechend den Erfordernissen an die Barrierefreiheit zu gestalten. Hierbei sind insbesondere die erforderlichen Bewegungsflächen zu berücksichtigen und freizuhalten sowie das Zwei-Sinne-Prinzip einzubeziehen.¹

Gleiches gilt auch für die barrierefreie Gestaltung des Umfelds von Haltestellen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere Gehwege und Querungsstellen in Verbindung mit den Wegen zur Haltestelle und die entsprechenden Fahrgastaufenthaltsflächen, den so genannten Aufstellflächen, zu nennen.

Nicht überall lassen sich beim barrierefreien Aus- und Umbau von Bushaltestellen, etwa aus Platzmangel, normgerechte Standards einwandfrei umsetzen. Auch die idealtypische Musterhaltestelle gibt es nur bedingt. Jede Haltestelle ist individuell zu planen, abhängig von den verschiedenen Rahmenbedingungen vor Ort. **Deswegen ist bei der Planung eines Haltestellenausbaus die Besichtigung vor Ort sowie die Einbeziehung der Verkehrsunternehmen und der/des Behindertenbeauftragten der Kommune unerlässlich.** Der Leitfaden beschreibt anhand zahlreicher Beispiele aus dem Gebiet des VGN, auf welche Gegebenheiten zwingend zu achten ist, um Planungsfehler zu vermeiden und möglichst verbundweit abgestimmte Ausbaustandards sicherzustellen.

Eine vollständig barrierefrei ausgebaute Haltestelle verbessert den ÖPNV insgesamt und hat damit positive Effekte nicht nur für Fahrgäste mit Handicap, sondern für alle Fahrgäste.

¹ vgl. hierzu die einschlägigen Quellen für die baulichen Standards auf S.19.

1 Haltestellentypen

Für eine barrierefreie Nutzung müssen Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur auf Basis der örtlichen Gegebenheiten aufeinander abgestimmt sein. Daher werden einleitend die wichtigsten Haltestellentypen vorgestellt. Neben der Beachtung der betrieblichen Erfordernisse sollten vor einem Umbau nicht nur die aktuell eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden, sondern auch die Anforderungen künftiger Fahrzeugkonzepte.

Wichtig ist bei jedem Halstellentyp, dass er eine geradlinige, problemlose Anfahrt der eingesetzten Fahrzeuge zulässt!

1.1 Haltestelle am Fahrbahnrand

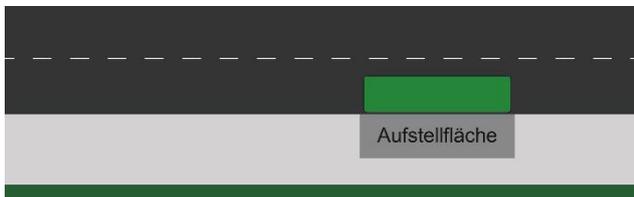


Abb. 1: Dieser Halstellentyp kann in Abhängigkeit von der Bordhöhe und dem direkten Umfeld (keine parkenden Autos unmittelbar vor und hinter der Haltestelle) geradlinig angefahren werden.

Vorteile:

- geringe bauliche Maßnahmen in puncto Barrierefreiheit erforderlich: Austausch Bord, Erhöhung Aufstellfläche (auf ausreichende Tiefe achten!), Einbau Blindenleitsystem und – soweit Wartehäuschen vorhanden – Erhöhung der Fläche in diesem Bereich
- vergleichsweise einfach hinsichtlich Barrierefreiheit umzusetzen (z. B. auch zwischen Grundstückseinfahrten)

Zu beachten:

- ausreichend Freiraum zur An- und Abfahrt, insbesondere bei Hochborden über 16 cm (sonst Überstreichen des Fahrzeugs beim Anfahren des Bords und Gefahr des Aufsetzens der Karosserie)

1.2 Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen

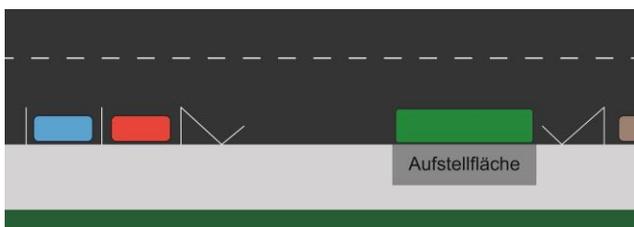


Abb. 2: Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen

Zu beachten:

- für eine parallele und spaltminimierende Anfahrt des Bordsteins ist eine ähnlich große Länge wie bei Haltestellenbuchten erforderlich (s. Typ 1.3)
- ausreichend Freiraum zur An- und Abfahrt, insbesondere bei Hochborden über 16 cm; die in der StVO vorgeschriebenen 15 Meter vor und nach dem H-Schild reichen bei Weitem nicht aus! Verlängerung durch „Zick-Zack-Markierung“ (Zeichen 299) oder einer Halteverbotszone erforderlich.

1.3 Haltestellenbucht



Abb. 3: Die Busbucht befindet sich wie eine zusätzliche Fahrspur rechts neben der Fahrbahn und galt in der Vergangenheit (zu Zeiten noch geringeren Straßenverkehrs) häufig als Regelfall einer Haltestelle.

Vorteile:

- Verkehr kann ohne Beeinträchtigung parallel zum Bus weiterfließen
- eine Busbucht findet häufig Verwendung, wenn Busse längere Aufenthaltszeiten haben, z. B. an einer Endhaltestelle, wegen Umsteigebeziehungen, an Schulstandorten mit längeren Fahrgastwechselzeiten oder bei Straßen außerhalb bebauter Gebiete mit Geschwindigkeiten über 50 km/h

Nachteile:

- vollständig barrierefreie Busbucht benötigt verhältnismäßig große Länge für ordnungsgemäßes Anfahren (rund 65 Meter und mehr), was in der Praxis schwer umzusetzen ist
- bei Nichtbeachtung ausreichender Länge besteht Gefahr von Karosserieschäden durch Aufsetzen bei Hochborden über 16 cm
- in der Regel kein paralleles, spaltminimierendes Anfahren der Haltestelle möglich; dadurch Gefahr für Fahrgäste, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, beim Versuch der Spaltüberbrückung
- ungünstig in Bezug auf fahrdynamische Eigenschaften (Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr nach einem Halt)

Empfehlung: Wenn es die Verkehrssicherheit im Hinblick auf Barrierefreiheit erlaubt, sollte innerorts der Bau von Busbuchten möglichst nur in begründeten Fällen durchgeführt werden, z. B. bei längeren Wartezeiten der Busse, bei Umsteigevorgängen, Haltestellen mit ausgeprägtem Schülerverkehr an verkehrsreichen Straßen zum Abwarten von Verfrühungen oder zum Abwarten von planmäßigen Verspätungspufferzeiten im Pünktlichkeitsfall.

1.4 Haltestellenbucht mit Nase

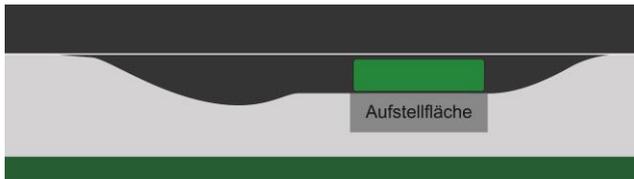


Abb. 4: Dieser Haltestellentyp verfügt zusätzlich zur gewöhnlichen Bucht über eine weitere kleine Einbuchtung (= Nase) im Anfahrtsbereich.

Vorteil:

- Reduzierung der Buchtlänge auf 60 Meter oder weniger möglich – bei gleichzeitig guter Anfahrbarkeit an die Haltestellenkante

Nachteile:

- größerer Platzbedarf in der Tiefe
- fahrerisches Können erforderlich (Überstreichen an der schmalsten Stelle des Fahrgastaufenthaltsbereichs)

1.5 Haltestellenkap

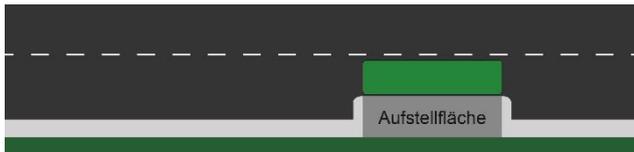


Abb. 5: Die Kaphaltestelle gehört zu den Haltestellen am Fahrbahnrand und zählt innerorts zu den betrieblich bevorzugten Ausbauformen.

Vorteile:

- optimale, kantenreine Anfahrbarkeit
- größere Gewähr, dass gerades Anfahren nicht durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge behindert wird
- kein Zeitverlust bei Wiederaufnahme der Fahrt nach dem Fahrgastwechsel und Einfädeln in den fließenden Verkehr
- keine Querschleunigungskräfte; dadurch Sicherheitsvorteile v.a. für stehende Fahrgäste
- verbesserter Fahrgastkomfort durch großzügigere Warte- und Rangierflächen und schafft Platz z. B. für Wetterschutzeinrichtungen
- Möglichkeit der Begrünung vor und nach dem Kap

Nachteil:

- Absicherung z. B. durch Leitbake (s. Abb. 7) und gute Beleuchtung sind zwingende Voraussetzung, da sonst Gefahr für Auto- und Radfahrer (zu spät erkennbares Hindernis)
- möglicherweise Fahrbahnverengung und damit Rückstau des MIV auch ohne haltenden Bus

1.6 Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen

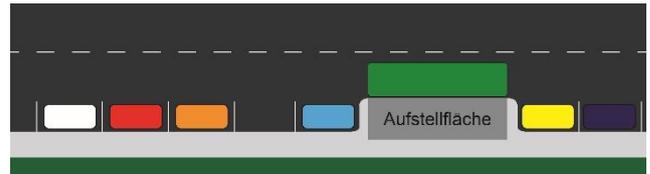


Abb. 6: Durch den Verzicht auf zwei (bis drei) Längsparkstände bietet diese Variante alle Vorteile eines Buskaps.

zusätzlicher Vorteil:

- im Gegensatz zu einer Busbucht eignet sich ein Kap besonders bei hohem Parkdruck, da die Zahl der Parkstände maximiert werden kann

Empfehlung: Das Buskap bietet neben der Haltestelle am Fahrbahnrand die besten Voraussetzungen für barrierefreies Ein- und Aussteigen und sollte daher – sofern es die Verkehrssicherheit zulässt – innerorts der Vorzug vor Busbuchten gegeben werden.

Beispiel für eine barrierefreie Kaphaltestelle



Abb. 7: Die Haltestelle Stein Sommerstraße im Landkreis Fürth wurde von einer nicht barrierefreien Haltestelle am Fahrbahnrand zu einer vollständig barrierefreien Kaphaltestelle umgebaut. Die Gehwegbreite wurde dazu auf einer Länge von rund 15 Meter von 1,90 m auf 2,80 m vergrößert. Die Warte- und Rangierfläche ist nun ausreichend breit und das Hochbord kann parallel und spaltminimierend angefahren werden. In beiden Fahrtrichtungen ist das Kap durch Leitbaken abgesichert. Im Straßenverlauf befinden sich vor der Haltestelle Längsparkstreifen.

2 Bauliche Mindeststandards

Alle genannten Maße sind allgemeine Empfehlungen aus verschiedenen Handreichungen und Normen. Von diesen kann bei gleichwertigen Lösungen lokal abgewichen werden.

2.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau

Idealerweise enthält eine vollständig barrierefrei ausgebaut Bushaltestelle folgende Merkmale:

- einfache, möglichst gerade Anfahrbarkeit
- Hochbord, soweit umsetzbar mit Spurführung
- taktiler Leitsystem nach DIN 32984
- kontrastreiche, visuelle Gestaltung entsprechend der DIN 32984
- größtmögliche Fahrgastaufenthaltsfläche unter Beachtung der maximalen Längs und Querneigung
- mindestens ein barrierefreier Zugang
- an allen Stellen lichte Durchgangsbreite von mindestens 90 cm
- Ausrichtung von Haltestellenausstattung und deren Anordnung auf die Anforderungen von Mobilitäts- und Sehbehinderten

2.2 Art des Bordsteins

Bauliche Zielsetzung

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und zur Vermeidung von Fahrgastunfällen beim Ein- und Ausstieg muss der **Bordstein** nahes, spaltminimierendes Anfahren zulassen und sich kontraststark abheben. Zur **Spaltminimierung** muss das Fahrzeug die **Bussteigkante möglichst gerade anfahren**, da sich das hintere Fahrzeugteil, anders als bei spurgeführten Bahnsystemen, nur schleppend der Kante nähert.

Kann eine Bussteigkante nicht bereits weit vor der Haltestelle geradlinig angefahren werden, muss der Bus an sie heranschwenken. Auch für die Ausfahrt aus der Haltestelle muss beachtet werden, dass der Bus mit dem Heck den Steig nicht überstreicht (Gefährdung Fahrgäste außerhalb des Sichtfeldes des Busfahrers sowie Vermeidung von Schäden an Karosserie und bei Gelenkbussen Faltenbälgen). Daher muss auch die Fläche am Fahrbahnrand vor und nach dem Haltestellenbereich mit betrachtet werden.

2.2.1 Mindestanforderung

- Die Bordsteinhöhe soll **mindestens 16 cm** betragen; sofern umsetzbar – insbesondere auch unter Beachtung einer geraden Anfahrbarkeit – soll auch der Einsatz von Hochborden mit **20 bis 22 cm stets geprüft werden**; Zu klären ist dabei vorab

immer, ob das Bord mit dem derzeit und zukünftig eingesetzten Fahrzeugtyp kompatibel ist.

Eine Abstimmung mit den beteiligten Verkehrsunternehmen ist dringend zu empfehlen.

- ab 16 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben; dadurch ist das Bord auch für Sehbehinderte gut zu erkennen.



Abb. 8: Haltestelle Mönchherrnsdorf, Lkr. Bamberg
Mit vergleichsweise einfachen Mitteln zu bewältigender Umbau zu einer barrierefreien Haltestelle am Straßenrand: 18 cm hohes Sonderbord auf einer Länge von ca. 9 m (Tür 1 und Tür 2 eines 12 m-Busses sind damit barrierefrei); Haltestellentiefe von ca. 2,50 m; das helle Bord hebt sich gut vom dunklen Belag von Fahrbahn und Gehsteig ab.

Achtung: Borde mit 16 bis 18 cm sind nur unter Nutzung der fahrzeuggebundenen Rampe an Tür 2 der Busse barrierefrei. Die Neigung der Rampe darf hierbei maximal 12 % betragen, damit diese von Rollstuhlfahrern selbstständig genutzt werden kann.

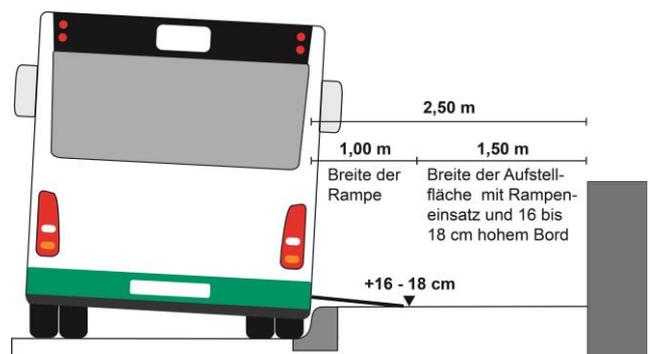


Abb. 9: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 16 bis 18 cm muss mindestens 2,50 m betragen.

Ab 20 bis 22 cm Bordsteinhöhe ist Barrierefreiheit auch ohne Nutzung der Klapprampe an Tür 2 gegeben, da durch das Kneeling der Höhenunterschied zwischen Bord und Fahrzeug soweit reduziert wird, dass Rollstuhlfahrer ohne fremde Hilfe in den Bus gelangen können.

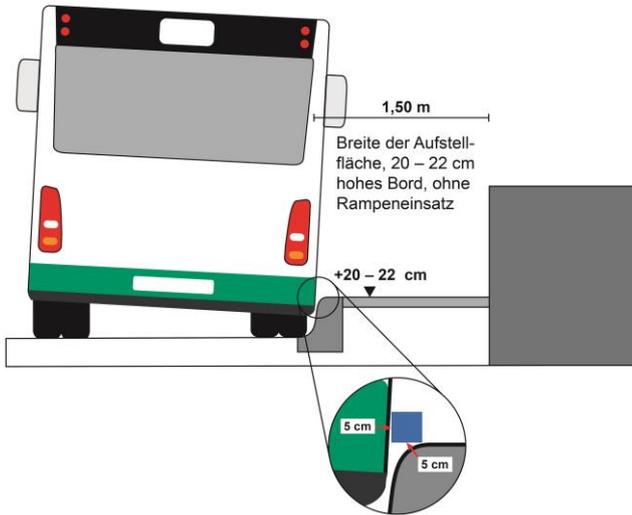


Abb. 10: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 20 - 22 cm beträgt mindestens 1,50 m. Die Spaltüberbrückung ist ohne Rampe möglich, da Reststufenhöhe und Spaltbreite jeweils nur noch maximal 5 cm betragen, hier zusätzlich vergrößert dargestellt. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite 10 x 5 cm oder 5 x 10 cm, können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste den Bus nur mit Erschwernissen oder fremder Hilfe betreten bzw. verlassen.

- Reduzierung des Restspaltes und der Reststufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg auf 5 cm (auf einer Länge von etwa 9 m, für den Zugang zu Tür 1 und Tür 2, in besonders beengten Situationen jedoch mindestens an Tür 2 – hier befindet sich im Bus die unbestuhlte Sondernutzungsfläche für Rollstuhlfahrer oder Fahrgäste mit Kinderwagen)
- Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenk- oder Standardbussen bei Busbuchten



Abb. 11: Gefährlicher Abstand zwischen Bord und Tür 2 des Fahrzeugs, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Aufgrund einer zu eng dimensionierten Schleppkurve kann zwar der vordere Bus das 16 cm-Hochbord spaltmindernd anfahren. Die Haltestelle wird jedoch häufig von zwei Bussen gleichzeitig bedient (inkl. Wartezeiten).

- gerade Anfahrbarkeit; alternativ Überstreichbarkeit im Bereich heranschwenkender Anfahrt, beispielsweise Haltestelle nach Kurven oder in Buchten oder mit davorliegendem Fahrgassenversatz



Abb. 12: Aufgrund des bereits im Anfahrtsbereich 18 cm hohen Sonderbords setzt bei nahem, spaltminimierendem Anfahren die Karosserie auf, erkennbar an den braunen Schleifspuren am Bordstein (vgl. Pfeile). Daher müssen immer die Schleppkurve der Busse und der Überhang vor der ersten Achse mitberücksichtigt werden.

Empfehlung

Generell, aber insbesondere bei Borden über 16 cm Höhe und vor allem wenn Buchten gebaut werden: nur an jenem Abschnitt der Aufstellfläche von Tür 1 bis Tür 2 (die vorderen ca. 9 Meter) sollte die maximale Höhe von mehr als 16 cm aufweisen, nicht jedoch zusätzlich der An- und Abfahrtsbereich der Haltestelle.

2.2.2 Ergänzung / Empfehlung

- bei ausreichender, möglichst gerader Anfahrmöglichkeit des Bords, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche mit Tiefe kleiner als 2,50 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe geprüft werden, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne manuell bedienbare Klapprampe gewährleistet (beispielsweise durch eine **Bordsteinhöhe von 20 bis 22 cm**)
- der Einsatz von (meist weißen) Haltestellenborden aus Formstein, so genannten Sonderborden, ist hierbei ausdrücklich empfohlen – nach Möglichkeit mit **Spurführung**; dadurch bessere Reduzierung der Reststufe und des Restspaltes durch Kontaktfahrt; hierbei zugleich Schonung der Busreifen sowie der Karosserie und des Fahrgestells



Abb. 13: Hochbord ohne Spurführung

Beim dichten Heranfahren muss der Fahrer trotz Schrägneigung und glatter Oberfläche der Seitenwand vorsichtiger sein, um keine Beschädigungen der Reifen zu verursachen. Sollte aufgrund dessen ein „Sicherheitsabstand“ zum Bord eingehalten werden, bleibt ein größerer Spalt zwischen Bord und Bus bestehen.

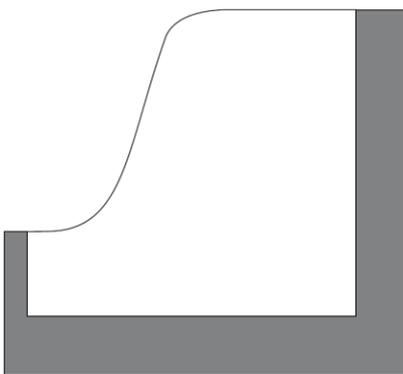


Abb. 14: Hochbord mit Spurführung, so genanntes „Sonderbord“

Die Anfahrfläche ist bei diesen sehr glatten Bordsteinen dem Reifenquerschnitt angepasst, dient den Bussen als Anfahrhilfe und unterstützt eine bordsteinparallele sowie nahe Anfahrt (Selbstlenkungseffekt). Durch die speziell abgerundete Form hält er den Bus in der Fahrspur, ohne ihn zu beschädigen.

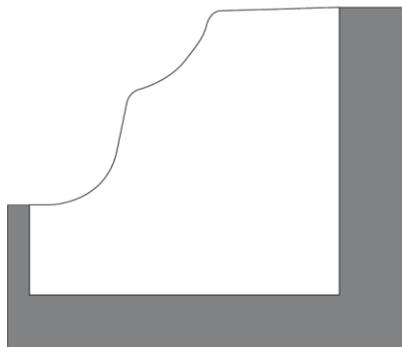


Abb. 15: Hochbord mit Spurführung und oberer Hohlkehle, welches Karosseriebeschädigungen beim spaltnahen Anfahren der Haltestelle vermeiden soll.

- Geprüft werden kann an einer Haltestelle auch, ob erforderlichenfalls eine Höhenzonierung oder ein vergleichbares Verfahren umgesetzt werden sollte. Dies kann dann erforderlich sein, wenn ein Überstreichen der Fahrzeuge bei der Anfahrt aufgrund der Haltestellenlage nicht auszuschließen ist, z. B. bei Anfahrt aus einer starken Kurve.



Abb. 16: Haltestelle Hirschenstr., Fürth

Die Überstreichungsfläche in der Anfahrt ist mit einem 16 cm hohen Sonderbord mit Spurführung ausgestattet; erst ab dem grünen Pfeil wurde auf einer Länge von rund 9 Metern ein 22 cm hohes Sonderbord mit oberer Hohlkehle verbaut, was extrem dichtes Heranfahren ermöglicht. Rollatornutzer und Rollstuhlfahrer können durch die Minimierung des Restspaltes ohne besondere Erschwernis an Tür 2 ein- und aussteigen. Das helle Hochbord bietet größtmöglichen Kontrast zu dunklem Asphalt und rötlichem Pflaster und ist daher für Sehbehinderte gut zu erkennen.

- Bussteigkantenabschnitte, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Einsatz der Klapprampe ermöglichen sollen, müssen im Grundriss gerade verlaufen.



Abb. 17: Haltestelle Stein Forum, Lkr. Fürth
Haltestelle am Fahrbahnrand mit 24 cm hohem Sonderbord mit Spurführung. Durch den Radfahrstreifen im Anfahrtsbereich der Haltestelle gilt ein Halteverbot am Straßenrand. Es können also keine parkenden Autos die – schon weit vor der Haltestelle beginnende – gerade Anfahrt des Busses zum Haltestellenbord behindern.

Beispiel Haltestellenbucht mit Nase



Abb. 18: Haltestelle Stein Fabergut, Lkr. Fürth
Die Busbucht mit Nase ermöglicht eine parallele, spaltminimierende Anfahrt des Steiges. Auf Höhe der Einbuchtung (grüner Pfeil) ist der Gehsteig nur 12 cm hoch und kann dadurch leicht überstrichen werden. Im Bereich der 9 Meter langen Aufstellfläche wurde ein 22 cm hohes Sonderbord verbaut.

- An jeder Haltestelle sollte auf ganzer Länge eine Höhenplanung über den gesamten Querschnitt

aus Bussteig und Fahrfläche vorgenommen und im Anschluss die maximale Bordsteinhöhe festgelegt werden. Der Grund hierfür ist, dass die Bordsteinhöhe im An- und Abfahrtsbereich so gewählt werden muss, dass ein Aufsetzen des Busses während des Überstreichens ausgeschlossen wird. Dies ist mit max. 16 cm Bordhöhe genau nur dann gewährleistet, wenn Bussteig- und Fahrfläche gleiche Richtung und gleichen Betrag der Querneigung aufweisen. Bei unterschiedlichen Beträgen und insbesondere bei gegenläufigen Neigungen kann es zum Aufsetzen und kommen. Um dies zu vermeiden sind im An- und Abfahrtsbereich ggf. deutlich geringere Bordhöhen als 16 cm nötig.

Bei Bordsteinen grundsätzlich zu beachten

Bei Einsatz von Bordsteinen ohne Spurführung, z. B. einem rauen Granitbord, besteht die Gefahr der Beschädigung der Reifen, weshalb nahes, spaltminimierendes Anfahren schwer oder im schlechtesten Fall gar nicht möglich ist.

Daher werden grundsätzlich speziell für barrierefreie Bushaltestellen entwickelte Hochborde empfohlen.

2.3 Haltbarkeit der Fahrbahn

Ergänzung / Empfehlung

Bauliche Zielsetzung

möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn

- bei hohem Fahrzeugaufkommen, vor allem bei Stadtverkehren: Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle, dadurch dauerhafte Wahrung der Einstiegshöhe, weil die Bildung von Spurrillen verhindert wird.



Abb. 19: Haltestelle Wiesenstraße, Fürth
Entstehung einer festen, verformungsfreien Fahrschulung durch den Einbau von Betonplatten im Haltestellenbereich im Zuge des barrierefreien Umbaus; anschließend wird die Asphaltenschicht aufgetragen.

2.4 Flächen der Bussteige und sonstige Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg)

Bauliche Zielsetzung (1)

ausreichend **Fläche** für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche

2.4.1 Mindestanforderung

- 1,50 m x 1,50 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer (Manövrierfläche für Drehung um 90 Grad)
- Position, Länge und Tiefe der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potenziell eingesetzten Bustypen



Abb. 20: Haltestelle Egersdorf Nord, Lkr. Fürth
Die Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer ist sowohl auf Höhe Tür 1, als auch auf Höhe der wichtigeren Tür 2 ausreichend vorhanden.

- Bei Einsatz einer Klapprampe ist eine Tiefe von 2,50 m erforderlich, bestehend aus 1,0 m Klapprampe und 1,50 m Mindestflächenbedarf Rollstuhlfahrer (vgl. auch Abb. 9)

2.4.2 Ergänzung / Empfehlung

- nach Möglichkeit Ausweitung der nutzbaren Breite auf mindestens 3,0 m



Abb. 21: Haltestelle Nikolaus-Fiebinger-Str., Erlangen

Die Gehwegbreite wurde im Bereich der rund 20 Meter langen Fahrgastaufenthaltsfläche auf ca. 3 Meter verbreitert, wodurch für Rollstuhlfahrer ausreichend Bewegungsfläche für Rangiervorgänge geschaffen wurde.

- sollte die Mindestbreite von 2,50 m nicht umsetzbar sein, kann diese auf 1,50 m reduziert werden, wenn die Restspalte und Reststufe an Tür 2 jeweils höchstens 5 cm betragen (Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs gemäß DIN 18040-3 ohne Klapprampe). Dies ist aber nur mit einem Hochbord mit 20 bis 22 cm Höhe umsetzbar.



Abb. 22: Durch nahes Anfahren und Kneeling-Funktion des Busses kann die Reststufe und Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Bussteigkante deutlich reduziert werden – im Idealfall auf 5 x 5 cm.

Bauliche Zielsetzung (2)

Neigungsarme Gestaltung der Bewegungsfläche mit geringem Quergefälle

2.4.3 Mindestanforderung

- maximale Längsneigung der Bewegungsfläche ohne Erholungsebene: 3 %
- maximale Querneigung (= Neigung zur Straße): 2 % wenn Längsneigung vorhanden ist, 2,5 % wenn keine Längsneigung vorhanden ist

2.4.4 Ergänzung / Empfehlung

- Bei schwierigen topographischen Höhenverhältnissen und einer Längsneigung von 3 bis 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen mit maximal 3 % Längsneigung vorgesehen werden (vgl. Abb. 31).
- Grundsätzlich sollte auch ein Höhenplan für den gesamten Querschnitt erstellt werden, um die Anfahrbarkeit vorab zu überprüfen.

2.5 Taktiler / Visuelles Leitsystem

Bauliche Zielsetzung

Um blinden und sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und den selbständigen Einstieg ins Fahrzeug zu ermöglichen:

optisch und haptisch (= mit dem Tastsinn) erfassbare **Bodenindikatoren**.

2.5.1 Mindestanforderung

- **Auffindestreifen** mit 60 cm breitem Rippenprofil parallel zum Bord (vorzugsweise 90 cm) auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite.
- **Einstiegsfeld** mit Rippenprofil, ebenfalls parallel zum Bord, mindestens auf Höhe der Tür 1; es weist eine Länge von 120 cm parallel zur Bordsteinkante und eine Tiefe von 90 cm auf.
- Das Einstiegsfeld befindet sich in 30 cm Entfernung zur Bordsteinkante.

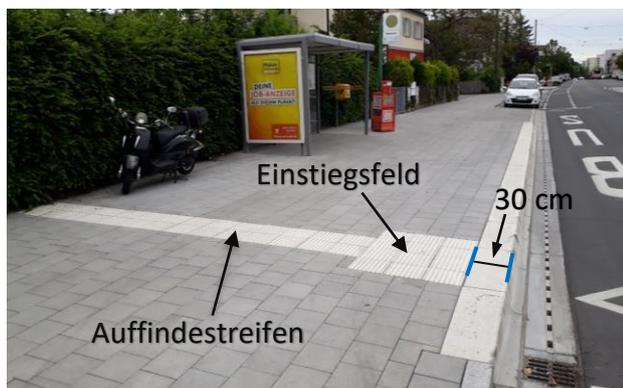


Abb. 23: Haltestelle Wiesenstraße (Steig 2), Fürth
Der über die gesamte Breite des Gehwegs befindliche Auffindestreifen weist Blinde und Sehbehinderte Menschen auf die Haltestelle hin. Er hebt sich farblich von den grauen Gehwegplatten ab. Das direkt daran anschließende Einstiegsfeld markiert die Position der Tür 1 (Kontaktaufnahme zum Fahrer möglich) und befindet sich in 30 cm Entfernung von der Bordsteinkante.

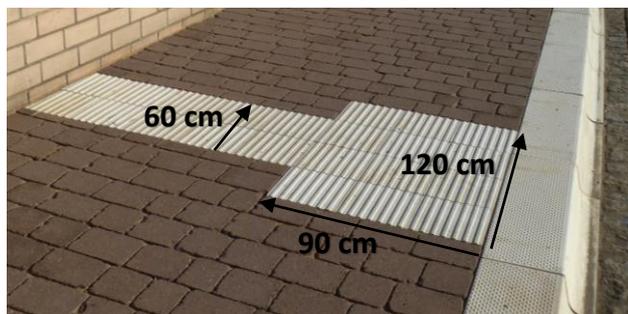


Abb. 24: Haltestelle Feucht Zeidlersiedlung, Lkr. Nürnberger Land

Die Rippen der Platten sind jeweils längs zum Gehweg verbaut worden, so dass blinde Menschen sie mit dem Langstock problemlos ertasten können.

Der 60 cm breite Auffindestreifen wurde von der Kante des Bords bis zur Hauswand verbaut. Durch den starken Kontrast der weißen Bodenindikatoren zum rötlichen Belag des Gehwegs können auch Sehbehinderte Fahrgäste diese erkennen.

- taktiler Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren

Zu beachten: Die Bodenindikatoren müssen sich immer klar vom Umfeld unterscheiden, da sich viele Sehbehinderte hauptsächlich daran orientieren – auch wenn manche Sehbehinderte zur Nahfeldsicherung den weißen Langstock verwenden.

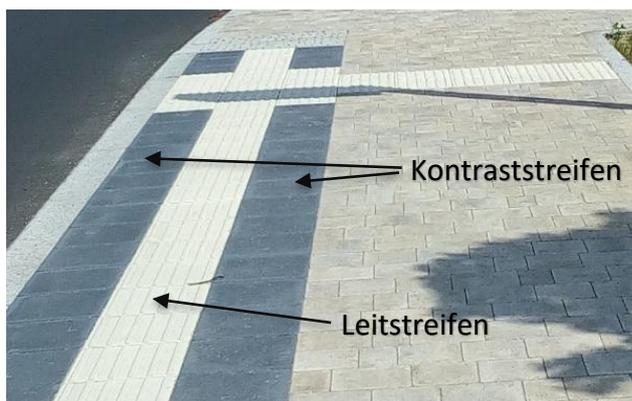


Abb. 25: Kastl Bahnhof, Lkr. Amberg-Weizsach

Da der Kontrast zwischen dem Pflasterbelag des Gehwegs einerseits und Leitstreifen, Einstiegsfeld sowie Aufmerksamkeitsfeld andererseits zu gering war, kamen dunkle Platten zur Verstärkung des Hell-Dunkel-Kontrastes zum Einsatz (sog. Kontraststreifen); diese hätten idealerweise zusätzlich auf Höhe des Auffindestreifens verbaut werden können.

Zu beachten: Ein Leitstreifen parallel zum Busbord ist in den Beispielen der Abbildungen 23 und 24 nicht notwendig, da im direkten Umkreis der Haltestellen keine weiteren Blindenleitsysteme, z. B. Straßenquerung, vorhanden sind.

- quert ein Radweg den Auffindestreifen, ist der Auffindestreifen zu unterbrechen
- Einstiegsfeld(er) mit Rippenprofil je auf Höhe der Türen **1 und 2** in 30 cm Entfernung zur Bordsteinkante



Abb. 26: Haltestelle Gostenhof Ost, Nürnberg
 Flächen mit Bodenindikatoren gelten für blinde und sehbehinderte Menschen als sichere Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche. Daher dürfen auf Flächen wie z. B. Radwegen keine taktilen Bodenindikatoren verlegt werden.
 Der Auffindestreifen wird an obiger Haltestelle daher durch den querenden Radweg unterbrochen. Der Radweg verläuft hinter dem Fahrgastunterstand. Aufgrund einer Vorgabe der Stadt Nürnberg befindet sich auch an Tür 2 ein zweites Einstiegsfeld, welches durch einen Leitstreifen mit dem Einstiegsfeld an Tür 1 verbunden ist. Zwischen Leitstreifen und Sonderbord wurden dunkle Platten verlegt (Kontraststreifen).

- Abstand Leitstreifen zum Bord mindestens 60 cm



Abb. 28: Der Leitstreifen ist – von der Straßenquerung kommend – gefährlich nah an den Bordsteinrand gebaut worden. Zwischen Bordsteinkante und Leitstreifen muss ein Abstand von mindestens 60 cm vorgesehen werden.

2.5.2 Ergänzung / Empfehlung

- Bei Verknüpfungsanlagen bzw. Umsteigebauwerken oder wenn im angrenzenden Straßenraum ein Blindenleitsystem vorhanden ist:
Leitstreifen längs des Bushaltes bis zu Einstiegsfeld(ern) / Aufmerksamkeitsfeld(ern);



Abb. 27: Haltestelle Nürnberg Hauptbahnhof, Steig D
 Vom Bussteig führt das Blindenleitsystem unterirdisch zu den U-Bahnen und Zügen sowie oberirdisch zur Straßenbahn und in Richtung Altstadt.

2.6 Zugänglichkeit der Haltestelle

Bauliche Zielsetzung (1)

stufenlose Erreichbarkeit der **Wartefläche**

2.6.1 Mindestanforderung (1)

- mindestens ein stufenloser Zugang
- größere Niveauunterschiede sollten durch Rampen ausgeglichen werden
- lichte Durchgangsbreite von 1,00 m, mindestens aber 0,9 m

2.6.2 Ergänzung / Empfehlung (1)

- nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,50 m
- bei kombiniertem Fuß- und Radweg mindestens 3,00 m



Abb. 29: Trotz 18 cm-Hochbord mit Spurführung ist an dieser Haltestelle bei nur 1 m Gehwegbreite keine Barrierefreiheit gegeben: keine ausreichende Rangierfläche für Rollstuhlfahrer und sehr schmale Zuwegung.

Alternativen für einen barrierefreien Umbau dieser Haltestelle:

- sofern an dieser Stelle verkehrstechnisch möglich, Verbreiterung des Gehwegs auf mindestens 1,50 m (unter Beachtung der Zuwegung) und unter Verwendung eines Hochbordes mit 20 bis 22 cm
- Anlage einer Kaphaltestelle mit 16 bis 18 cm Bordhöhe und 2,50 m Tiefe
- ggf. besserer Standort durch Verlegung der Haltestelle im Umkreis von ca. 100 Metern.

Bauliche Zielsetzung (2)

verkehrssichere und barrierefreie **Rampen** (betrifft meist Umsteigebauwerke)

2.6.3 Mindestanforderung (2)

- Mindestbreite 1,20 m
- Längsgefälle max. 6 % (bzw. max. 12 % auf einer Länge von höchstens 1,00 m)
- an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mindestens 1,50 x 1,50 m
- nach je 6 m Rampenlänge ist ein mindestens 1,50 m langes Ruhepodest vorzusehen

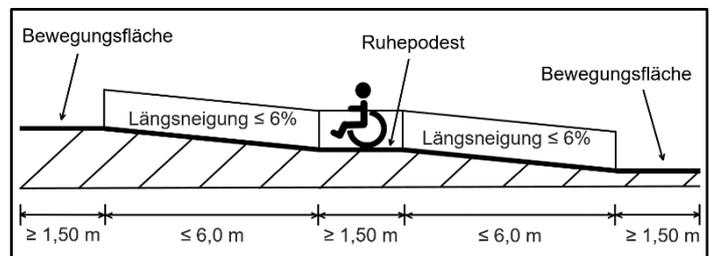


Abb. 30: Schematischer Aufbau einer Rampe mit Ruhepodest nach jeweils 6 m Rampenlänge

2.6.4 Ergänzung / Empfehlung (2)

- im Falle hoher Frequentierung sollten die Bewegungsflächen auf 1,80 x 1,80 m geplant werden

2.7 Oberflächenbelag

Bauliche Zielsetzung

gefährlos begeh- und befahrbarer **Bodenbelag**

2.7.1 Mindestanforderungen

- der Oberflächenbelag muss befestigt sein: rutschhemmend, erschütterungsarm und bei jeder Witterung berollbar nach DIN 18040-3
- ungeeignet sind Plattenbeläge mit hohem Fugenanteil und sehr grob strukturierten Oberflächen, z. B. Kopfsteinpflaster (problematisch für Rollstuhlfahrer, Rollatoren und Kinderwagen)

2.7.2 Ergänzung / Empfehlung

- visuelle Unterscheidung zur Fahrbahn hin, möglichst fugenlose Oberflächen
- z. B. Asphaltbelag, Gehwegplatten oder Betonpflaster

2.8 Beleuchtung

Bauliche Zielsetzung

Die **Beleuchtung** muss ausreichend und blendfrei sein.

2.8.1 Mindestanforderung

- Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten (Erhöhung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste sowie Lesbarkeit der Fahrpläne)
- nach Möglichkeit sollen sie in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen angeordnet oder mit einer eigenen solchen ausgestattet werden



Abb. 31: Kap-Haltestelle mit vorgelagerter Grünfläche, Oberasbach Albrecht-Dürer-Platz, Lkr. Fürth: der Fahrgastunterstand ist direkt beleuchtet.

2.8.2 Ergänzung / Empfehlung

- es soll eine blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung insbesondere auch für Orientierungssysteme ermöglicht werden

2.9 Ausstattung allgemein

Bauliche Zielsetzung

Hindernisvermeidung bei Aufstellung und Bestimmung der Abstände der Ausstattungselemente sowie visuell und taktil kontrastreiche Gestaltung

Die Ausstattung

- darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers (sowie ggf. der Klapprampe) nicht beeinträchtigen
- und darf darüber hinaus nicht zu Behinderungen führen
- muss stufenlos erreichbar sein
- lichte Durchgangsbreite von 1 m, mindestens aber 0,9 m
- taktil erfassbare und kontrastreich gestaltete Haltestellenmöbilierung / Einbauten und Ausstattungen (Pfosten, Maste)
- Haltestellenmöbilierung sollte mit dem Langstock ertastbar sein (Vermeidung der Gefahr des Anstoßens oder Unterlaufens)
- Ausstattungs-Elemente und Einbauten sind so zu platzieren, dass sie die spaltminimierende Anfahrt der Busse nicht beeinträchtigen – insbesondere bei Überstreichen mit Fahrzeugbug; hier ist vor allem die Schleppkurve mit dem Überhang vor der 1. Achse zu berücksichtigen, z. B. darf das Dach der Wartehäuschen nicht zu weit in die Fahrgastaufenthaltsfläche hineinragen
- der Abstand der Einbauten zum Blindenleitsystem muss beachtet werden
- kann der Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers dennoch nicht eingehalten werden, ist eine Prüfung der Verlegung der Haltestelle erforderlich
- soll witterungsbeständig, wartungsfreundlich, vandalismusresistent und leicht zu reinigen sein
- für den Kunden attraktiv und einladend wirken.

2.10 Haltestellenmast / H-Schild

Empfehlung: Der Haltestellenmast bzw. -rahmen soll so platziert werden, dass er sich mittig der Haltestelle befindet (ggf. auch auf Höhe der Fahrzeugfront des haltenden Busses).

- das H-Schild erfüllt die VGN-Standards (vgl. Kapitel 4, S. 18)
- ist ortsfest verankert und quer zur Fahrtrichtung angeordnet
- erwirkt gemäß StVO ein Parkverbot von jeweils 15 Metern Länge vor und nach seinem Standort. Diese zusammen 30 Meter Länge reichen für eine barrierefreie Anfahrbarkeit durch Standardbusse in keinem Fall aus. Es ist ein absolutes Haltverbot auf insgesamt mindestens 65 Metern Länge nötig, in Analogie zur Busbucht (vgl. Kapitel 1.1 bis 1.3)

2.11 Fahrgastunterstand

- Aus Sicherheitsgründen und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen sind Fahrgastunterstände so zu bauen, dass die Wand in Richtung ankommender Bus durchsichtig ist.
- kontrastreiche Markierung der Glaswände
- Seiten- und Rückwände sollten max. 15 cm über dem Boden beginnen (taktile Erfassbarkeit); ansonsten Absicherung durch Tastleiste am Boden



Abb. 32: Haltestelle Stein Palm Beach, Lkr. Fürth Fahrgastunterstand mit einsehbarem und ausreichend dimensioniertem Wartebereich, der eine gute Aufenthaltsqualität vermittelt.

- ausreichender Abstand des Fahrgastunterstands bzw. des Daches zum Bordstein, um die Gefahr einer Kollision des Seitenspiegels des Busses auszuschließen; bei geradliniger Anfahrt mindestens 0,50 m; bei Überstreichung des Bussteigs muss dies mittels Schleppkurve ermittelt werden
- ausreichender Sicherheitsabstand des Unterstands zum Bordstein bzw. zur Straße mit Blick auf wartende Fahrgäste
- aus Sicht der Kundenfreundlichkeit wird eine Position der Wartehalle in der Nähe des Einstiegsfeldes empfohlen, so dass Fahrgäste bei schlechtem Wetter geschützt sind und gleichzeitig kurze Wege zum Bus haben
- Anordnung Sitzgelegenheiten und Informationsvitrine / Aushangfahrpläne nebeneinander
- Abstand Unterkante Schutzdach zur Oberkante des Bodens mindestens 2,25 m

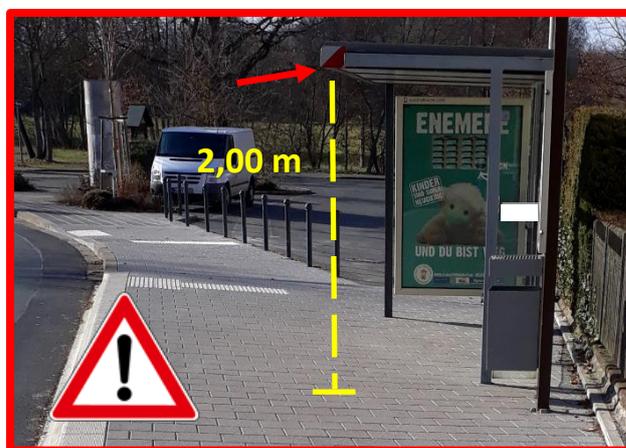


Abb. 33: Durch die Erhöhung des Bordsteins und der angrenzenden Fläche hat sich der Abstand zwischen Boden und vorderer linker Kante des Fahrgastunterstands auf nur noch 2,00 m verringert (gelbe Linie). Auch der rot-weiße Reflektor (roter Pfeil) nutzt größeren blinden und sehbehinderten Fahrgästen nichts. Die Situation ist generell auch für größer gewachsene Fahrgäste gefährlich. Daher ist – wenn in Folge der Barrierefreiheit die Fläche des Unterstands erhöht wird – zu prüfen, ob auch der Fahrgastunterstand höher gesetzt werden muss.

2.12 Aushangfahrpläne

Bauliche Zielsetzung

Aushangfahrpläne nach VGN-Standard sind für alle Fahrgäste gut einsehbar und deren Zugang wird nicht behindert.

2.12.1 Mindestanforderung

- einheitliche Aufhängung bei mittlerer Sichthöhe von 1,40 m, bezogen auf die Mitte des Fahrplankastens (Höhe zwischen 1 m bezogen auf die Unterkante und 1,70 m bezogen auf die Oberkante)
- barrierefreie Erreichbarkeit von Fahrplanaushängen, z. B. Zugänglichkeit mit Rollstuhl oder Rollator
- maximal zwei Aushangfahrpläne übereinander; bei mehr als zweien: Einsatz größerer Vitrine



Abb. 34: Hier ist das Aufstellen eines separaten Mastes dringend erforderlich!

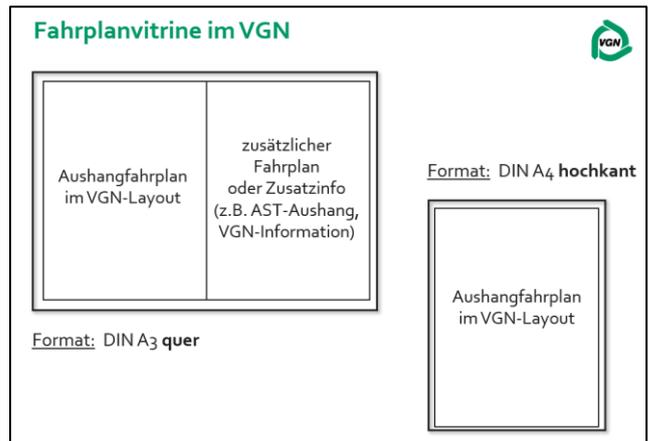


Abb. 35: schematischer Aufbau von Fahrplanvitrinen gemäß VGN-Standard

2.12.2 Ergänzung / Empfehlung

- sofern ein Fahrgastunterstand vorhanden ist, sind Aushangfahrpläne nach Möglichkeit darin zu befestigen (= wettergeschützt) und nicht außerhalb am Mast
- unter dem Aushangfahrplan soll kein Abfallbehälter angebracht werden



Abb. 36: Das Anbringen des Mülleimers direkt unter dem Fahrplanaushang erschwert Fahrgästen das Lesen des Fahrplans; wenn keine andere Möglichkeit gegeben ist, sollte der Mülleimer zumindest vom Fahrplankasten weggedreht montiert sein.

3 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

Zur vollständigen Barrierefreiheit gehört nicht nur die Haltestellen-Infrastruktur, sondern auch die Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Hochflurbus

- keine Barrierefreiheit möglich

Niederflurbus / Low-Entry-Bus

- unter 16 cm Bordstein nicht barrierefrei
- ab 16 cm Bordstein in der Kombination Kneeling plus Klapprampe barrierefrei (Tiefe der Aufstellfläche von mindestens 2,50 m erforderlich)
- ab einem Resthöhenunterschied vom Fahrzeug zum Bordstein von 5 cm oder weniger ist keine fahrzeuggebundene Klapprampe erforderlich
- nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren überstrichen werden (jedoch nur bei geeigneten Querneigungsverhältnissen, vgl. Kap. 2.2, S. 9 oben).
- Die Höhe der Überstreichfähigkeit sowie der Absenkfähigkeit (Kneeling) der Fahrzeuge ist auch von den Einstellungen in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen abhängig.



Abb. 37: Beim so genannten „Kneeling“ kann der Fahrzeugboden an der Einstiegsseite auf 27 bis 25 cm abgesenkt werden, so dass Fahrgästen das Einsteigen erleichtert wird. Beim Schließen der Türen wird der Bus wieder auf Normalniveau angehoben.

Kleinbus (auch Niederflur-/Low-Entry-Varianten)

- über 16 cm Bordstein nicht barrierefrei
- nur Bordsteinbereiche mit maximal 16 cm können aufgrund tief greifender Außenschwenktüren angefahren werden
- die Neigung der fahrzeuggebundenen Klapprampe darf maximal 12 % betragen



Abb.38: Hilpoltstein Bahnhof – Die Außenschwenktüren des Kleinbusses können das 20 cm-Hochbord beim Öffnen nicht überstreichen. Der Bus muss daher in relativ großem Abstand zum Bord halten.

PKW

- keine Barrierefreiheit möglich
- Pkw-Türen können, je nach Fahrzeugmodell, an Bordsteinhöhen von mehr als 8 cm unter Umständen nicht mehr geöffnet werden

Weiterhin zu beachten:

- permanente Werkstattbetreuung der Busfahrzeuge, insbesondere zur dauerhaften Gewährleistung der barrierefreien Einstiegsverhältnisse (Restspalt, Reststufe)
- regelmäßige Schulungen des Fahr- und Servicepersonals im Hinblick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Personen und den Umgang mit der Betriebstechnik (z. B. durch Befahrung, üben der Kontaktfahrt an Sonderborden/Formsteinen)
- Freihaltung Haltestellenbereich von Falschparkern, Lieferverkehr, Rückstau, um die barrierefreie Anfahrbarkeit durchgehend sicherzustellen

4 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen

Beim Umbau bzw. Neubau von Bushaltestellen ist das oberste Ziel die Umsetzung der beschriebenen Mindeststandards. Sofern diese am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen (z. B. aus Platzmangel) nicht umsetzbar sind, sind folgende Handlungsoptionen zu prüfen:

- Kann die Haltestelle im Umkreis von ca. 100 Meter sinnvoll an einen anderen Standort verlegt werden, an welchem der geforderte Mindeststandard möglich ist?
- Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf eines Grundstücks angrenzend zum Bürgersteig die erforderliche Haltestellentiefe für den Einsatz der Einstiegshilfe (Klapprampe) hergestellt werden?
- Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums sowie der Wahl eines anderen Haltestellentyps erreicht werden, z. B. durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps (vgl. Abb. 5 – 7)?

Umsetzung Barrierefreiheit nicht oder nur teilweise möglich – Ausnahmetatbestand

Wird nach Prüfung der oben genannten Möglichkeiten festgestellt, dass ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle gemäß Mindeststandard aus sicherheitstechnischen bzw. rechtlichen Gründen oder sinnvoll bzw. verhältnismäßig nicht umsetzbar ist, liegt ein Ausnahmetatbestand vor.

Gründe hierfür können sein:

Bauliche Gründe, z. B.

- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz und auf der Fahrbahn ein starker Kraftfahrzeugverkehr vorherrscht (z. B. Abzweig-Haltestellen an Staats- oder Bundesstraßen)
- keine ausreichende Gehwegbreite, die nicht mit einem verhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (z. B. Grunderwerb)

Topografische Gründe, z. B.

- Hanglage, d. h. die maximal zulässige Neigung, um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremssicherheit bzw. Standfestigkeit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.

Funktionale Gründe, z. B.

- kurzfristig eingerichtete Ersatzhaltestellen bei unvorhersehbaren / nicht geplanten Umleitungen sowie bei Ersatzverkehren
- Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

Liegen bauliche, topografische und/oder funktionale Gründe für einen Ausnahmetatbestand vor, sind diese ausreichend zu dokumentieren.

Auch bei Ausnahmetatbeständen ist eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit anzustreben. Daher sollte in diesen Ausnahmefällen zusätzlich geprüft werden, ob Teilaspekte der Barrierefreiheit bzw. des Mindeststandards zielführend umgesetzt werden können. Hierzu zählen insbesondere

- eine auf 16 cm erhöhte, befestigte Wartefläche, sofern eine Anbindung an das öffentliche Wegenetz besteht,
- der Einbau von Bodenindikatoren, d. h. Auffindestreifen und Einstiegsfeld, sofern eine Anbindung an das öffentliche Wegenetz vorhanden ist,
- die Anforderungen an die Position und bauliche Ausgestaltung des Haltestellenmastes inkl. des Haltestellenschildes gemäß VGN-Standard,



Abb. 39: Aufbau eines Haltestellenschildes nach VGN-Standard

- die Anforderungen an den Aushangkasten inkl. Aushangfahrplan im VGN-Design.

Literaturverzeichnis / Literaturhinweise

Folgende Quellen wurden für den vorliegenden Leitfaden „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ verwendet. Die DIN-Normen sind in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten.

- DIN 18040-1 – Deutsches Institut für Normung: Barrierefreies Bauen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3 – Deutsches Institut für Normung: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975 – Deutsches Institut für Normung: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984 – Deutsches Institut für Normung: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (HVÖ)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Hamburger Verkehrsverbund (Hrsg.): Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund – Ein Leitfaden für Baulastträger (2016)
- Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV (2017)
- Stadt Bamberg (Hrsg.): Bodenindikatoren im öffentlichen Raum – Leitfaden zur praktischen Anwendung der DIN 32984 (2014)
- Stadt Fürth (Hrsg.): Haltestellen-Standard Fürth Stadt. Teil Markierungen (2019)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (Hrsg.): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland (2012)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Hrsg.): Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (2016)
- Verordnung EG des europäischen Parlaments und des Rates: Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107
- Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV: Hinweise für ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit Zielbestimmungen des novellierten PBefG. Ad-hoc-Arbeitsgruppe der BAG ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014)
- Wolf, J.: in Verkehr und Technik (01.18 + 02.18): Gestaltung von Omnibushaltestellen im ÖPNV unter besonderer Beobachtung der Grundsätze einer vollständigen Barrierefreiheit (2018)

Impressum

Herausgeber:

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN GmbH)
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg
Telefon 0911 27075-0
E-Mail info@vgn.de
Internet: www.vgn.de

Geschäftsführer:

Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Konzeption: VGN GmbH,
Abteilung Verkehrsplanung

Redaktion: Thorsten Wüst

unter Mitwirkung von: Melanie Engler, Vincent Feige, Jonas Hüsam, Hartmut Müller, Patrick Preißer

und in Abstimmung mit: Vertretern der Landkreise, kreisfreien Städte und Verkehrsunternehmen
aus dem VGN-Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan

Zeichnungen und Fotos: VGN GmbH: Vincent Feige, Jonas Hüsam, Rüdiger Pohle, Thorsten Wüst

Wir danken dem Verkehrsbund Rhein-Neckar (VRN) für die Genehmigung, wesentliche Inhalte der im August 2016 erschienenen Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsbund Rhein-Neckar“ übernehmen zu dürfen. Diese Inhalte basieren auf einer Studienarbeit von Elena Fey an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden.

Ebenfalls danken wir dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) für die Genehmigung aus dem 2017 erschienenen „Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV“ die Haltestellentypen (Kapitel 2) übernehmen zu dürfen.