

Landkreis Ansbach



NAHVERKEHRSPLAN 2019



Nahverkehrsplan

für den Landkreis Ansbach

Endbericht

Juli 2019

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Jürgen Frercks, Dipl.-Ing.

Inhaltsverzeichnis

1. Gesetzliche Rahmenbedingungen	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	1
1.3 Gültigkeitsbereich	2
2. Ziele im Nahverkehrsplan	3
2.1 Ziele nach dem PBefG und dem BayÖPNVG	3
2.2 Allgemeine Zielvorgaben und Qualitätsstandards	3
2.3 Finanzielle Rahmenbedingungen	5
3. Raumstruktur und soziodemografische Daten	6
3.1 Zentralörtliche Gliederung	6
3.2 Strukturdaten	6
4. Heutiges ÖPNV-Angebot	10
4.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	10
4.2 Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG	10
4.3 Voraussichtliche Entwicklungen im SPNV	10
5. Festlegung ausreichende Verkehrsbedienung	12
5.1 Zu berücksichtigende Ortsteile	12
5.2 Haltestelleneinzugsbereich in m (Luftlinie)	13
5.3 Erreichbarkeit übergeordneter Orte	13
5.4 Bedienungshäufigkeit	14
6. Analyse des ÖPNV-Angebotes und Klassifizierung der Defizite	16
6.1 Haltestellenerschließung	17
6.2 Erreichbarkeit übergeordneter Orte	18
6.3 Bedienungshäufigkeit	24
7. Angebotsdefinition und Linienbündelungskonzept	38
7.1 Angebotsdefinition auf Streckenabschnitten	38
7.2 Linienbündelungskonzept	38
7.3 Bedarfsorientierte Bedienungsformen	64
7.4 Fazit / Handlungsempfehlung	64
8. Gesamtverkehrsprognose	65
8.1 Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung	65
8.2 Gesamtverkehrsprognose Landkreis Ansbach 2025	70
8.3 Zusammenfassung	71
9. Barrierefreiheit	73
9.1 Erfassung der Haltestellen (Haltestellenkataster)	74
9.2 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN	74
9.3 Priorisierung für einen barrierefreien Ausbau	83
10. Beteiligungsverfahren	85
10.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer nach § 8 PBefG	85
10.2 Beteiligung der Behindertenvertreter und Verbände	85
10.3 Weitere Beteiligungen	85
11. Anhang	86
11.1 Abbildungen	87
11.2 Tabellen	87

1. Gesetzliche Rahmenbedingungen

1.1 Ausgangslage

Nach dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz Artikel 13 Abs. 2 S. 3 sind die Nahverkehrspläne in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Anhang B 18 empfiehlt einen Abstand von 5 Jahren. Der derzeit gültige NVP des Landkreises wurde 2009 beschlossen.

Bereits 2013 wurde mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes begonnen. Die lange Bearbeitungszeit des Nahverkehrsplanes ist auf die Verlängerung der S-Bahn bis Dombühl zum Fahrplanwechsel Dezember 2017 zurückzuführen. Eine Aktualisierung der soziodemografischen Daten wie Berufspendlerzahlen, Schulen und Schüler sowie der Raumordnung, erfolgte nur tabellarisch (neu Tab.: 1a-5a, 10a), da diese in der Tendenz nahezu unverändert geblieben sind.

Die aktuellen Einwohnerzahlen werden zum Zeitpunkt der Überplanung der Linienbündel und eines Bedarfsverkehrskonzeptes erhoben.

Seitens des Freistaates Bayern war die Verlängerung der S-Bahn (S4) Nürnberg-Ansbach bis Dombühl mit der Bedingung an den Landkreis verknüpft, ein auf die S-Bahn abgestimmtes Buskonzept zum Bahnhof Dombühl sowie ein Bus-Shuttle zwischen Leutershausen und dem reaktivierten Bahnhof Leutershausen-Wiedersbach einzurichten.

Aufgrund des Leistungsumfanges des zukünftigen Busverkehrs wurde ein EU-weites Vergabeverfahren (VO 1370/2007) notwendig. Allein

hierfür sind 2 Jahre Vorlaufzeit (Zeit von Vorabbekanntmachung bis Inbetriebnahme) anzusetzen.

Vor Erstellung eines zur Vergabe geeigneten Buskonzeptes erfolgte eine – auf den Zubringerverkehr zur Bahn abgestimmte „Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung“. Diese Vorgaben wurden im Kreistag am 09.07.2014 beschlossen.

Um den ÖPNV effizienter gestalten zu können, wurden für verkehrlich zusammenhängende Bereiche Linienbündel gebildet und die Bedienungshäufigkeit auf Streckenabschnitten definiert.

Die Novellierung des PBefG schreibt die „vollständige“ Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022 vor. Unter Einbindung der Behindertenverbände wurde u.a. eine Priorisierung der umzubauenden Haltestellen erstellt, die ebenfalls in den Nahverkehrsplan eingeflossen ist.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Nach § 8 Abs. 3 PBefG ist der Aufgabenträger für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständig.

Seit 1996 sind dies mit dem Wirksamwerden des Gesetzes zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (RegG) sowie des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (BayÖPNVG) in Bayern die Landkreise und kreisfreien Städte.

Der Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG legt fest, dass „die Planung, Organisation

und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr in Bayern ... Aufgabe des Freistaates Bayern“.

Der Aufgabenträger „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“. Dieser Nahverkehrsplan ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Ein wichtiges Ziel ist es, die sogenannte Ausreichende Verkehrsbedienung – im Sinne von angemessen – zu definieren.

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

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 VO (EG) 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.

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

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN) hat das 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 und Empfehlungen zu Grenz- und Richtwerten für das ÖPNV-Angebot. Damit „...sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie ÖPNV-Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen jedoch relativ große Spielräume.

Diese Kriterien wurden von einer Arbeitsgruppe, zu der neben Vertretern der einzelnen Fraktionen, der Behindertenvertreter des Landkreises sowie die Verkehrsunternehmer, die im Landkreis eine Linie betreiben, eingeladen wurden, erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Der ÖPNV-Ausschuss wurde über den Sachstand des Nahverkehrsplan kontinuierlich informiert.

Der Nahverkehrsplan wurde in den politischen Gremien, ÖPNV-Ausschuss und Kreisausschuss vorgestellt und beraten und wird im Kreistag am 26.07.2019 beschlossen.

1.3 Gültigkeitsbereich

Der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans ist auf den Zuständigkeitsbereich des Landkreises begrenzt.

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

Im „regionalen ÖPNV“ hat der ZVGN die „Aufgabe der regionalen Nahverkehrsplanung“, insbesondere mit folgenden Inhalten:

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

Grenzübergreifende Linien werden im Regionalen Nahverkehrsplan formal behandelt, der vom ZVGN in Auftrag gegeben und von der VGN GmbH begonnen wurde. Davon betroffene Linien bedürfen einer weiteren Untersuchung, insbesondere was die überregionale Funktion betrifft. Die Realisierung dieser Planungen liegt jedoch weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

2. Ziele im Nahverkehrsplan

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

Diese Ziele werden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben differenziert und insbesondere um die Aspekte Wettbewerb und Tarif ergänzt.

2.1 Ziele nach dem PBefG und dem BayÖPNVG

ÖPNV als Daseinsvorsorge

Mit der Definition einer „Ausreichenden Verkehrsbedienungs“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) will der Landkreis im Rahmen seiner **Daseinsvorsorge** zur **Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen** beitragen. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt und damit den Vorgaben des Art. 4 ÖPNVG¹ Rechnung getragen werden.

Ausreichende Verkehrsbedienungs

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

Wird die Ausreichende Verkehrsbedienungs (Richtwert) vom

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

Mobilitätseingeschränkte Personen

In der Neufassung des § 8 Abs. 3 PBefG vom 01.01.2013 hat der **Nahverkehrsplan** „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs **bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan **Ausnahmen konkret benannt und begründet** werden. Im Nahverkehrsplan werden **Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen** getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (...) sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind abzuwägen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Zur Beurteilung, welche Haltestellen vorrangig umgestaltet werden sollen, wurde ein **Haltestellenkatalog** erstellt.

2.2 Allgemeine Zielvorgaben und Qualitätsstandards

Die in der Anlage 2 des Assoziierungsvertrages zwischen der Verbundgesellschaft und dem Verkehrsunternehmen aufgeführten Qualitätsstandards sind einzuhalten

und können aus gegebenem Anlass vom Aufgabenträger überprüft werden. Ergänzt werden diese um die Vorgaben und Empfehlungen der Verbundgremien und Arbeitskreise. (vgl. Anhang Tabelle 20: VGN-Standards für Aufgabenträger)

Angebotsgestaltung und Bedienungsformen

Angebotsorientierte Bedienung

Vorrangig soll für den Schüler- und Berufsverkehr der ÖPNV als mögliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen, d.h., auch in den Ferien ist für den Berufsverkehr ein ÖPNV-Angebot vorzuhalten (angebotsorientiert).

Nachfrageorientierte Bedienung

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

Bedarfsorientierte Bedienungsformen

In Gebieten und in Verkehrszeiten mit schwacher Nachfrage sind bedarfsgesteuerte Verkehre zu prüfen. Wird ein Zuschlag erhoben, wird ein Landkreis einheitliches System angestrebt.

Schülerbeförderung

Durch Fahrplan- und Tarifmaßnahmen ist möglichst zu erreichen, dass die Schüler die kreiseigenen Schulen nutzen können. Die Integration von Schülerverkehren ist zu prüfen.

Anbindung neuer Baugebiete

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

¹ Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit, Bequemlichkeit, Verkehrsbeschleunigung und Aufwandssenkung entsprechen.

entsprechender Fahrgastpotenziale hinzuwirken.

Fahrplangestaltung und Anschlussicherung

Fahrplan

Die Fahrpläne sollen soweit möglich durch die Vereinheitlichung der Linienwege für den Kunden übersichtlich gestaltet werden und die Anzahl der Verkehrsbeschränkungen (z.B. nur montags, nicht freitags)² reduziert werden.

Schienenpersonennahverkehr

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

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

Infrastruktur und Fahrzeuge

Haltestellenausstattung

Die Haltestelleneinrichtungen sollen möglichst einheitlich ausgestattet sein, den VGN-Standard erfüllen und bei entsprechendem Fahrgastaufkommen einen **Wetterschutz** bieten. Beim Umbau / Neubau ist auf einen barrierefreien Ausbau z.B. mit sog. Kasseler Bordsteinen zu achten. Der Ausbau ist auch abhängig vom Einsatz des Fahrzeugtyps und der topografischen Möglichkeiten.

Der Weg zur Haltestelle sollte befestigt sein, damit er z.B. auch für Kinderwagen, Rollstühle und Sehbehinderte geeignet ist und den Kriterien der Barrierefreiheit entspricht.

Verknüpfungspunkte und Umsteigehaltestellen

Zwischen den Verknüpfungspunkten einzelner Linien sind die Wege kurz zu halten und bei entsprechendem Fahrgastaufkommen Unter-

stellmöglichkeiten / Wetterschutz vorzusehen. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind zu beachten. Die Anschlussicherung sollte insbesondere bei der letzten Rückfahrtmöglichkeit gewährleistet sein. Die Schaffung von P+R³, K+R⁴ Anlagen ist zu prüfen.

Fahrradabstellanlagen

An zentralen bzw. an weiter von Wohnquartieren entfernten Haltestellen sollen Fahrradabstellanlagen (B+R Anlagen)⁵ integriert werden.

Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (P+R-, B+R-Anlagen) werden nach dem BayGVFG⁶ und BayÖPNVG vom Freistaat Bayern gefördert.

Fahrzeuge

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen die Belange mobilitätseingeschränkter Personen beachten. Aus diesem Grund sollen Low-Entry-Busse / Niederflur-Busse zum Einsatz kommen. Lediglich in begründeten und mit dem Landkreis abgesprochenen Einzelfällen wie bei Verstärkerfahrten können Überlandlinienbusse zum Einsatz kommen. Voraussetzung ist, dass eine alternative barrierefreie Beförderung zeitnah gewährleistet ist.

In den Fahrzeugen sind akustische und optische Anlagen zur Fahrgastinformation zu betreiben.

Um Echtzeitdaten an die Kunden übermitteln zu können und die Anschlussicherung zu gewährleisten, haben die Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem) 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.

Damit Verspätungen abgefangen werden können, ist in den Fahrplannläufen ein „Verspätungs-Puffer“ von mind. 5 Minuten vorzusehen.

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

Die Vorgaben für ein landkreisweites, einheitliches Busdesign sind einzuhalten.

(vgl. Anhang Tabelle 21: VGN-Standards für Aufgabenträger, Busdesign)

Tarif

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

Für **Bedarfsverkehre** soll eine einheitliche landkreisweit gültige Preisgestaltung insbesondere der Zuschläge sowohl in der Höhe als auch zeitlich (z.B. nur am Abend oder am Wochenende) erfolgen.

Effizienzsteigerung des ÖPNV / Wettbewerb

Um Kostentransparenz zu erreichen und die wirtschaftlichste Lösung des Verkehrsangebotes zu gewährleisten, hat der Aufgabenträger verschiedene Möglichkeiten: Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen, Preisanfrage beim Verkehrsunternehmen, Ausschreibung. Die **Vergabebeformen** sollen variabel gehalten werden. Die Belange der mittelständischen Betriebe sollen berücksichtigt werden. Das kann insbesondere bei Ausschreibungen durch die geeignete Losgröße erreicht werden.

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

² Oft bedingt durch Anforderungen der Schülerbeförderung.

³ Park+Ride (PKW)

⁴ Kiss+Ride (anhalten, aussteigen lassen, weiterfahren)

⁵ Bike+Ride (Fahrrad)

⁶ Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

2.3 Finanzielle Rahmenbedingungen

Überprüfung der Auslastung

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

Werden ausreichende Fahrgastpotenziale erwartet, wird eine **Steigerung der Verkehrsnachfrage** im ÖPNV angestrebt. Diese steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und vor dem Hintergrund der für den ÖPNV schwer prognostizierbaren demographischen Entwicklung.

Die im Nahverkehrsplan aufgezeigten und konkretisierten Maßnahmen sollen abhängig von dem verkehrlichen Nutzen bzw. dem Verhältnis Kosten / Nutzen in eine Prioritätenreihung gebracht werden. Diese Maßnahmen sollen dann - soweit finanzierbar - umgesetzt werden.

Finanzierungsmodell

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

Finanzierung Ortsteile unter 150 Einwohner

Die Bedienung in Ortsteilen unter 150 Einwohnern, die nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, kann durch alternative Bedienungsformen, 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.

3. Raumstruktur und soziodemografische Daten

Nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sind die Werte für die Bewertungskriterien **Erschließung** mit Haltestellen und **Bedienungshäufigkeit** abhängig vom **Gebietstyp** (z.B. Ländlicher Raum, Verkehrsachse), in dem sich der zu untersuchende Ortsteil befindet. Daher wird zunächst für diese zwei Kriterien eine Gebietstypeneinteilung vorgenommen werden. Hierbei lehnen sich die Gebietstypen z.T. an den Begriffen der Raumplanung an.

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

3.1 Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Ansbach ist Bestandteil des Regionalplanes (RP) Planungsregion Westmittelfranken.⁷

(vgl. Anhang Tabelle 1: Gebietskategorien nach LEP 2013 und nach RP 2008;

Tabelle 1a: Gebietskategorien nach LEP 2018 und nach RP 2008)

Zentrale Orte⁸

Das Landesentwicklungsprogramm 2013 (LEP) hat eine grundlegende Vereinfachung der zentralörtlichen Gliederung erfahren. Die zentralen Orte werden durch die drei Stufen:

Grundzentren, **Mittelzentren** und Oberzentren definiert. Dinkelsbühl, Feuchtwangen und Rothenburg o.d.T. wurden als **Mittelzentrum** und Heilsbronn/Neuendettelsau/Windsbach als **gemeinsames Mittelzentrum** eingestuft. Entwicklungsachsen sind im **LEP 2013** nicht mehr vorgesehen.

Der **RP** soll zeitnah überarbeitet und angepasst werden. Im **RP** werden zusätzlich Dentelein a.F. (E⁹), Dietershofen, Ehingen (E), Flachslanden (E), Leutershausen (E), Lichtenau (E), Petersaurach (E), Schillingsfürst, Schnelldorf, Weidenbach (E), Wilburgstetten (E) und Wolframs-Eschenbach / Merkendorf (kleinzentraler Doppelort) als Kleinzentrum erwähnt. Die Kommunen Bechhofen (E), Heilsbronn, Herrieden, Neuendettelsau (nach LEP neu MZ), Wassertüdingen sowie Windsbach (nach LEP neu MZ) werden als **Unterzentrum** definiert.

„Die bestehenden Kleinzentren, Unterzentren und Siedlungsschwerpunkte werden bis zur Anpassung der Regionalpläne als Zentrale Orte der Grundversorgung einem Grundzentrum gleichgestellt.“ (Quelle: *Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern*; § 2 Abs. 2, 2013)

Entwicklungsachsen

Lt. der 10. Änderung des Regionalplans Westmittelfranken vom 01.05.2008 gibt es keine Festlegungen zu Entwicklungsachsen mehr.

Gebietskategorien / Raumstruktur

Nach dem **LEP 2013** ist der Landkreis Ansbach dem Gebietstyp „allgemeiner ländlicher Raum mit besonderem Handlungsbedarf“ zugeordnet.

(vgl. Abb. 01-I: Raumstruktur)

Der **RP** differenziert den Landkreis hingegen in die Gebietskategorien:

- Stadt- und Umlandbereich Ansbach
- Allgemeiner ländlicher Raum und
- Ländlicher Raum, dessen Entwicklung nachhaltig gestärkt werden soll.

3.2 Strukturdaten

Eine Aktualisierung der soziodemografischen Daten wie Berufspendlerzahlen, Schulen und Schüler erfolgte tabellarisch (neu Tab.: 1a-5a). Hierbei hat sich gezeigt, dass die Berufspendlerströme von der Tendenz weitestgehend gleichgeblieben sind.

Die Gesamtschülerzahlen im Landkreis sind lt. Gemeindaten des Freistaates Bayern von 19.435 (2012) auf 18.343 (2016) zurückgegangen. Aktuellere Zahlen liegen noch nicht vor.

Die aktuellen Einwohnerzahlen werden jeweils zum Zeitpunkt der Überplanung der Linienbündel und eines Bedarfsverkehrskonzeptes erhoben.

Einwohner

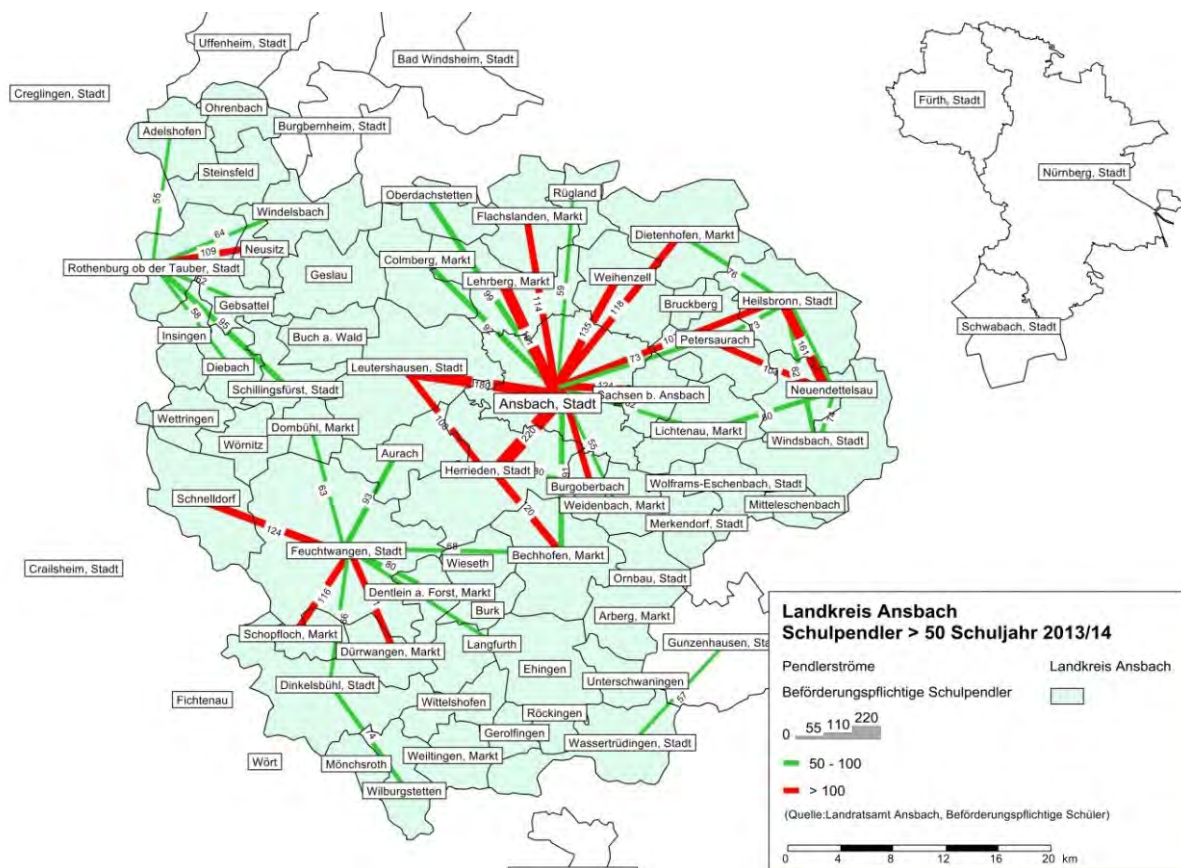
Auf Gemeindeebene liegen die amtlichen Zahlen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Daten-

⁷ Regionalplan Westmittelfranken (8), Stand: 2008

⁸ Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013, Strukturkarte Anhang 2

⁹ E = zu entwickelndes Kleinzentrum

Ein- wohner	Ge- mein- den	Orts- teile	> 5.000 EW		> 1.000 EW		> 500 EW		> 200 EW		> 150 EW	
			OT	EW	OT	EW	OT	EW	OT	EW	OT	EW
181.184	58	888	1%	22%	4%	58%	7%	69%	13%	78%	19%	82%
Stand: 31.12.2011		absolut	5	39.066	38	105.324	65	124.392	118	140.447	168	149.030



Grafik 1: Schulpendler zu den weiterführenden Schulen Schuljahr 2013/2014

verarbeitung¹⁰ vor, die nachfolgend verwendet wurden.

Der ländliche Charakter des Landkreises spiegelt sich in der Einwohnerdichte wieder. Von den 58 Gemeinden weisen 37 Gemeinden eine Einwohnerdichte unter 100 Einwohner/km² auf. Besonders dünn besiedelt ist die Region im nordwestlichen Landkreis, wo die Einwohnerdichte unter 50 Einwohner/km² sinkt. Die am dichtesten besiedelten Gemeinden sind die Stadt Rothenburg o.d.T (261 EW/km²), Burgoberbach (254 EW/km²), Neuendettelsau (219 EW/km²) und Schopfloch 184 (EW/km²). Bei insgesamt 178.289 Einwohnern im Landkreis Ansbach und einer Fläche von 1.970 km²

errechnet sich ein Landkreisdurchschnitt von 90 EW/km².

(vgl. Abb. 1-III: Siedlungsstruktur; Tabelle 2: Gemeindedaten: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden 2012;

Tabelle 2a: Gemeindedaten: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden 2016)

Einwohner auf Ortsteilebene

Die Einwohnerzahlen auf Ortsteilebene beruhen auf Angaben der Gemeinden und beziehen sich auf den Stand 31.12.2011.

Von ca. 181.184 Einwohnern¹¹ im Landkreis Ansbach leben 22% = 39.000 EW in Ortsteilen mit mehr als 5.000 Einwohnern. Die hohe

Anzahl kleiner Orte wird bei einer Betrachtung nach Ortsteilgrößen sichtbar. Lediglich 38 von 888 Ortsteilen (= 4%) haben mehr als 1.000 Einwohner. Dies entspricht 58% der Einwohner (= 105.300 EW).

Schulplätze

Der Landkreis Ansbach ist Schulaufwandsträger für die weiterführenden Schulen sowie die Förderschulen.

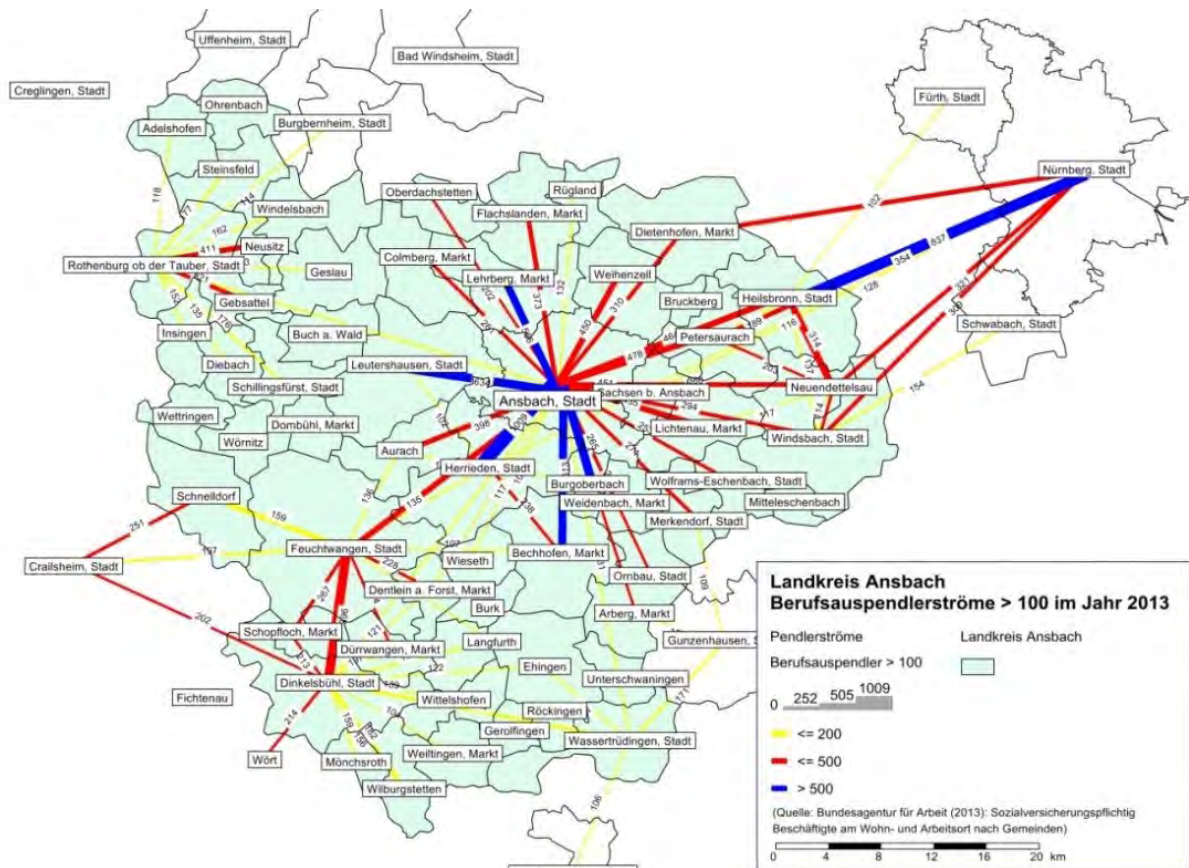
(vgl. Tabelle 3: Gemeindedaten: Schulen und Schüler im Landkreis Ansbach 2012;

Tabelle 3a: Gemeindedaten: Schulen und Schüler im Landkreis Ansbach 2016)

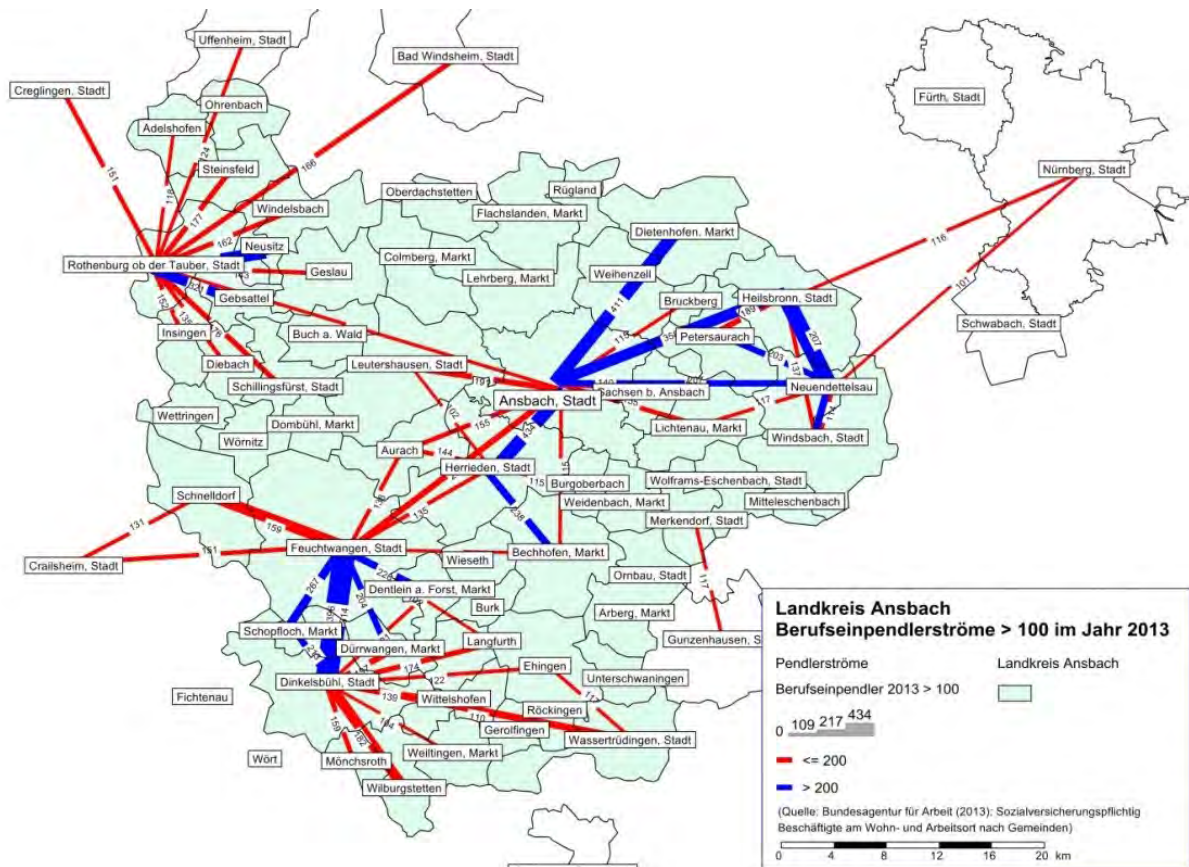
Im Landkreis Ansbach gibt es derzeit 10 Standorte für weiterführende Schulen (Realschulen, Gymnasien, Berufsschulen, Wirtschafts- und Fachoberschulen). Davon befin-

¹⁰ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Gemeindedaten Stand 31.12.2012

¹¹ Abfrage Landkreisverwaltung: Daten Angaben der Gemeinden Stand: 31.12.2011



Grafik 2: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Auspendler >100 am 30.06.2013



Grafik 3: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Einpendler >100 am 30.06.2013

den sich eine Realschule in Heilsbronn, Herrieden, Schillingsfürst und Wassertrüdingen, ein Gymnasium in Dinkelsbühl und Windsbach, in Feuchtwangen eine Realschule und ein Gymnasium und in Neuendettelsau sowie in Rothenburg o.d.T. eine Realschule, ein Gymnasium und eine Fachoberschule / Berufsschule. In Triesdorf besteht eine Fachoberschule und Berufsschule.

Nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung besuchten im Jahre 2012 insgesamt 10.012 Schüler diese Schulen.

Bildungszentrum Triesdorf

„Am Bildungszentrum nutzen mehr als 3.000 Schüler und Studenten aus dem In- und Ausland das Bildungsangebot der zehn Schulen, der zwei Fakultäten der Hochschule Weihenstephan - Triesdorf und des LVFZ für Milchanalytik.“¹² Hier wird eine separate Betrachtung empfohlen.

Für die Volksschulen (Grund- und Hauptschulen) liegt die Zuständigkeit bei den Gemeinden. Diese Schulen wurden im Jahre 2012 von 9.423 Schülern¹³ besucht.

Berufspendler

Grundlage für die Ermittlung der Arbeitsplatzdaten sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort der Bundesanstalt für Arbeit (BA) vom 30.06.2013.

(vgl. Anhang Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Arbeitsplätze nach Gemeinden 2013; Tabelle 4a: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Arbeitsplätze nach Gemeinden 2018)

Die Arbeitsmarktdaten der Bundesagentur für Arbeit (BA) enthalten lediglich „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte“. Somit fehlen die berufstätigen Beamten sowie der Anteil der freiberuflich Tätigen wie z.B. Selbständige sowie nicht sozi-

alversicherungspflichtig Beschäftigte. Die Arbeitsmarktdaten geben zudem keine Hinweise auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel. Aufgrund der kontinuierlichen, jährlichen Fortschreibung der Daten auf Gemeindeebene, wurden diese Berufspendlerdaten für die Auswahl der Zentralen Orte herangezogen.

Die auspendlerstärksten Gemeinden sind die Stadt Heilsbronn mit 2.631 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Auspendlern, die Stadt Feuchtwangen (2.506), die Stadt Dinkelsbühl (2.498), die Stadt Herrieden (2.064) und die Gemeinde Neuendettelsau mit 1.902 Auspendlern.

Für die **Planung bedeutend sind die Zielorte der Berufspendler**. In die Stadt Ansbach pendeln 11.655 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Landkreisbürger, nach Rothenburg o.d.T. 5.121, Feuchtwangen 5.029, Dinkelsbühl 4.124 und nach Nürnberg fahren 3.805 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Dies sind die für den Landkreis wichtigsten Arbeitsplatzstandorte.

(vgl. Kap 3.2. Erreichbarkeit übergeordneter Orte)

Arbeitsplätze

Die Gemeinde mit den meisten Arbeitsplätzen im Landkreis ist die Stadt Rothenburg o.d.T. mit 6.989 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen. Es folgen die Städte Feuchtwangen (6.048), Dinkelsbühl (5.161), Herrieden (3.501), Heilsbronn (3.166) und der Gemeinde Neuendettelsau mit 3.097 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen. (vgl. Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Auspendler 2013 (>50);

Tabelle 5a: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Auspendler 2018 (>50))

¹² <http://www.triesdorf.de/startseite.html>

¹³ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Gemeindedaten Stand 31.12.2011

4. Heutiges ÖPNV-Angebot

Die Rechenläufe der Angebotsanalyse (Abgleich IST-Fahrplan mit Vorgaben siehe Kap. 3) wurden mit Fahrplanstand 2014 durchgeführt, somit beziehen sich alle fahrplanbezogenen Angaben sowie die Linienetzdaten auf diesen Zeitpunkt.

der Schülerbeförderung mit eigenem Haustarif nach Herrieden.

Von den 85 ganzjährig verkehrenden öffentlichen Linien fahren 74 Linien (87 %) regelmäßig¹⁵ auch in den Ferien, 38 (45 %) an Samstagen und 7 (8 %) an Sonn- und Feiertagen.

Linien-Nr.	Fahrweg
S4	Nürnberg - Roßtal - Heilsbronn - Wicklesgreuth - Ansbach - Dombühl
R7	Nürnberg - Wicklesgreuth - Ansbach - Dombühl - Schnelldorf
R71	Wicklesgreuth - Windsbach
R8	Treuchtlingen - Gunzenhausen - Ansbach - Steinach (bei Rothenburg) - Uffenheim - Marktbreit
R82	Steinach - Rothenburg ob der Tauber

4.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

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

Der Landkreis Ansbach wird von fünf Schienenstrecken bedient, die von Montag bis Sonn-/ Feiertag im Takt verkehren.

4.2 Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG¹⁴

Zusätzlich wird der Landkreis durch 87 öffentliche Buslinien erschlossen. Auf 75 Linien gilt der Verbundtarif des VGN. Bei den übrigen 12 Linien verkehren 9 Linien landkreisübergreifend nach Baden-Württemberg und 1 Linie in den Landkreis Donau-Ries. Die Linie AN 1 fährt im Rahmen

(vgl. Abb. 6-I: Liniennetzplan VGN; Tabelle 6: Öffentliche Linien nach § 42 PBefG im Landkreis Ansbach; Tabelle 7: Schienenhaltepunkte und B+R/P+R Plätze)

Bürgerbusse

Um den Bürgern eine bessere Anbindung an die Bahn zu schaffen, wurde ein Bürgerbus von Weidenbach zum Bahnhof Triesdorf eingerichtet. Auch die Gemeinde Sachsen hat einen Bürgerbus geschaffen.

Die kommunale Allianz Nord (NorA) plant einen Bürgerbus.

4.3 Voraussichtliche Entwicklungen im SPNV

Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 hat das westliche Gebiet des Landkreises Ansbach Anschluss an das nun rund 250 Kilometer umfassende Netz der S-Bahn Nürnberg. Die Überlagerung des zweistündlichen RegionalExpress mit zweistündlich durchgebunde-

nen S-Bahn-Zügen ergibt eine quasi stündliche Anbindung Richtung Ansbach und Nürnberg. Ab Dezember 2019 wird ein neuer Betreiber mit neuen Fahrzeugen den RE-Verkehr mit Angebotsverdichtungen am Abend übernehmen. Rund 55.000 Einwohner werden durch einen optimierten Busverkehr im Stundentakt auf der Achse Dinkelsbühl-Feuchtwangen-Rothenburg an die Schiene am Bahnhof Dombühl angebunden.

Mit der **Verlängerung der S4 bis Dombühl** erfolgte der barrierefreie Ausbau des dortigen Bahnhofs. Komplett neu gebaut wurde der vormals stillgelegte Haltepunkt Leutershausen-Wiedersbach.

Im Zusammenhang der S-Bahn-Verlängerung wurde und wird die Idee einer **weiteren Verlängerung bis zum Bahnknoten Crailsheim** wieder aufgegriffen und Initiativen auf verschiedenen politischen Ebenen gestartet. Mit einer S-Bahn Verlängerung nach Crailsheim würde auch Schnelldorf mit dem Bayerntakt angebunden.

Auf Initiative der Landkreise Ansbach und Schwäbisch Hall haben sich Mitte November 2018 die zuständigen Ministerien in Bayern und Baden-Württemberg mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) darauf geeinigt, die Verlängerung in 3 Schritten zu bewerten:

- 1. Ermittlung der Infrastrukturinvestitionskosten für die Verlängerung
- 2. Ermittlung der Betriebskonzepte auf Fahrbarkeit je Variante, d.h. mit und ggf. als Option auch ohne Reaktivierung Dombühl - Wilburgstetten
- 3. Betrachtung der Nachfrage (Potential)

¹⁵ Regelmäßig heißt Mo-Fr und nicht nur an einzelnen Tagen wie z.B. nur mittwochs

¹⁴ Personenbeförderungsgesetz

VGN und BEG erarbeiten eine Leistungsbeschreibung.

DB Regio Franken wird das **Diesel-Netz-Nürnberg** ab Juni 2019 für weitere zwölf Jahre betreiben. Ab 2019 wird die Linie Wicklesgreuth – Windsbach (R71) zusätzlich in das Diesel-Netz-Nürnberg integriert; es besteht eine Forderung des ZVGN, dass das Angebot werktags und am Wochenende zum Stundentakt systematisiert wird.

Ab Dezember 2021 wird die Strecke **Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen** nach Betreiberwechsel mit neuen Fahrzeugen und gleichbleibendem Angebot bedient.

Nach jahrelangen Diskussionen über die **Reaktivierung** des Schienenpersonennahverkehrs zwischen **Dombühl - Dinkelsbühl - Wilburgstetten** ist man durch die Zusage des Freistaates, über 15 Jahre die Zugleistungen zu bestellen, einen Schritt weiter. Voraussetzung war der Nachweis durch den VGN anhand des Verkehrsmodells DIVAN, dass zwischen Wilburgstetten und Dombühl der Wert 1.000 Personenkilometer pro Kilometer Fahrtstrecke überschritten wird.

Für den Betrieb der Strecke „Romantische Schiene“ zwischen Dombühl - Dinkelsbühl - Wilburgstetten gibt es ein konkretes Interesse eines neu zu gründenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Zwar sind noch etliche Fragen offen, jedoch zeichnen sich gute Chancen ab, dass ab der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts ein stündliches SPNV-Angebot auf der Romantischen Schiene umgesetzt werden kann.

Ein ähnlicher Inbetriebnahmezeitpunkt scheint auch für die **Reaktivierung** des SPNV im Stundentakt zwischen **Wassertrüdingen und Gunzenhausen** mit **Durchbindung** nach **Pleinfeld** realistisch.

5. Festlegung ausreichende Verkehrsbedien

Mit der Festlegung einer „Ausreichenden Verkehrsbedien“ im all-gemeinen öffentlichen Personennah-verkehr (ÖPNV) entsprechend der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern trägt der Landkreis im Rah-men seiner Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensbe-dingungen bei. Als Bewertungs-kriterien für Ortsteile ab 150 Einwoh-ner fließen ein:

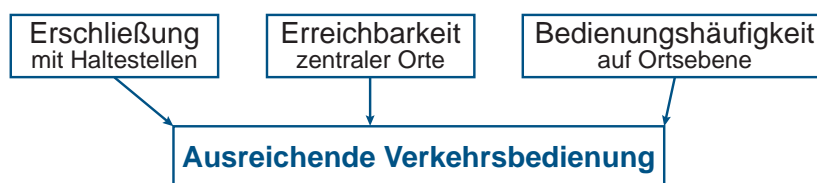
Grundsätzlich soll der **Richtwert** = guter ÖPNV-Standard als **aus-reichende Verkehrsbedien** definiert werden.

5.1 Zu berücksichtigende Ortsteile

Weiterhin sollen alle Ortsteile **ab 150 Einwohner** in die Analyse des ÖPNV-Angebotes einbezogen wer-den. Räumlich baulich zusammen-hängende Ortsteile werden als ein zusammengehörender Ortsteil betrachtet. Dies sind:

Es soll die ÖPNV-Anbindung aller **Ortsteile ab 150 EW** untersucht und bewertet werden.

(vgl. Anhang Tabelle 8: Ortsteile ab 150 Einwohner)



Räumlich zusammenhängende Ortsteile

Gemeinde	Ortsteil 1	EW	Ortsteil 2	EW	Ortsteil 3	EW	Summe EW
Aurach	Westhein	65	Windshofen	95			160
Dentlein	Großohrenbronn	904	Erlmühle	263			1.167
Diebach	Unteroestheim	184	Oberoestheim	251			435
Diethofen	Andorf	110	Frickendorf	40			150
Dinkelsbühl	Segringen	253	Rain	76			329
Feuchtwangen	Dorfгүйtingen	189	Archshofen	197			386
Feuchtwangen	Vorderbreitenthan	310	Hinterbreitenthan	95			405
Flachlanden	Boxau	49	Virnsberg	285			334
Gerolfingen	Gerolfingen	590	Aufkirchen	308			898
Heilsbronn	Böllingsdorf	210	Bürglein	383			593
Leutershausen	Hetzweiler	59	Weißenkirchberg	29	Brunst	135	223
Merkendorf	Großbreitenbronn	104	Kleinbreitenbronn	123			227
Oberdachstetten	Mitteldachstetten	133	Berglein	30	Dörflein	30	193
Petersaurach	Vesteberg	195	Schafhof				195
Sachsen	Volkersdorf	169	Sachsen	2.398			2.567
Schnelldorf	Grimmschwinden	150	Schnelldorf	1.740			1.890
Weidenbach	Weidenbach	2.276	Triesdorf	129			2.405
Weihenzell	Neumühle	368	Weihenzell	1.259			1.627
Windsbach	Bertholdsdorf	153	Veitsaurach	429			582

Zusammengefasste Orte unter 150 EW werden nicht berücksichtigt

Fett: Name für zusammengefasste Ortsteile

5.2 Haltestelleneinzugsbereich in m (Luftlinie)

Die Vorgaben aus dem bestehenden Nahverkehrsplan wurden übernommen. D.h. der Fahrgast soll nicht weiter als 500 m zur Bushaltestelle und max. 1.000 m zum nächsten Bahnhofpunkt laufen müssen. Lt. BayLzN gilt die Haltestellenerschließung als erfüllt, wenn mindestens 80% der Bevölkerung innerhalb dieses Einzugsbereiches wohnen.

Als Haltestelleneinzugsbereich werden

- 500m für den Bus
- 1.000m für die Bahn (Luftlinie) festgelegt

5.3 Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Auswahl der Zielorte

Lt. Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung soll die Erreichbarkeit des Nachbarschaftsbereiches (Zentrum der Gemeinde / Gemeindehauptort) sowie die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Unterzentrum, Mittel-/Oberzentrum) innerhalb eines Halbtages – und eines Ganztagesintervalls gegeben sein.

Definition der Zeitintervalle Halbtages- und Ganztagesintervall

Die Erreichbarkeit der Zielorte ist lt. Leitlinie nur erfüllt, wenn sowohl innerhalb eines Halbtages – und eines Ganztagesintervalls eine Fahrtmöglichkeit in einer festgelegten Beförderungszeit vorhanden ist. Die Zeitintervalle für die Hinfahrt und die Rückfahrten legt der Aufgabenträger selbst fest.

Die empfohlenen Beförderungszeiten zu den ausgewählten Zielorten – abhängig ob Gemeindehauptort oder Oberzentrum – liegen lt. Nahver-

kehrsrictlinie nach dem Richtwert zwischen 30 und 50 Minuten.

Fußwegezeit

Die **Fußwegezeit** zur / von der Haltestelle wird in Summe pauschal mit **10 Minuten** angenommen.

Umsteigezeit und Anzahl Umstiege

Ein Anschluss ist dann gegeben, wenn eine Weiterfahrt innerhalb von **10 Minuten** möglich ist. Zum Erreichen des Reiseziels sollte nicht mehr als **2x umgestiegen** werden.

Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich (Zentrum der Gemeinde)

Bei Anwendung des Richtwertes ist die Erreichbarkeit für Ortsteile zum Zentrum der Gemeinde (Gemeindehauptort oder Sitz der Verwaltungsgemeinschaft) ab einer Entfernung von 3 Straßenkm zu untersuchen. (vgl. Anhang Tabelle 9: Auswahl der Zielorte: Sitz Verwaltungsgemeinschaft / Gemeindehauptort ab 3 Strkm)

Als „Zentrum der Gemeinde“ wird der **Gemeindehauptort** und bei **Verwaltungsgemeinschaften**

aufgrund von bedeutenden Infrastruktureinrichtungen überwiegend der **Sitz der Verwaltungsgemeinschaft** gewählt.

Die Erreichbarkeit wird für **Orte ab 3 Strkm** analysiert, die **Beförderungszeit soll max. 20 Min.** betragen.

Erreichbarkeit zentrale Orte (Unterzentrum, Mittel- / Oberzentrum)

Mit der Auswahl von Ansbach als Zielort für alle zu untersuchenden Ortsteile wird – wie in der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung vorgegeben – die Erreichbarkeit eines Oberzentrums untersucht.

Die Auswahl der übrigen Zielorte erfolgt anhand der Berufsauspendler (Bundesagentur für Arbeit 30.06.2013) und Schulpendler.¹⁶

Es wird für sinnvoll gehalten, vorrangig Berufspendlerströme über 100 Auspendler zu betrachten, da hier mit höheren Fahrgastpotenzialen zu rechnen ist. Diese leiten sich aus dem landkreisweiten Modal Split (Verhältnis ÖPNV-Nutzer zu IV-Nutzer) ab. Bei einem landkreisweiten ÖPNV-Anteil von 3 % (Mobilitätsstudie VGN 2002) errechnen sich bei 100 Auspendlern 3 potenzielle ÖPNV-Fahrgäste.

Schulpendlerströme wurden ab 20 Schulpendler betrachtet. Zu berücksichtigen ist, dass auf Grund der Beförderungspflicht des Landkreises als Schulaufwandsträger für Schüler der weiterführenden Schulen bis zur 10 Klasse weitestgehend ein ÖPNV-Angebot aufrechterhalten wird.

(vgl. Anhang Tabelle 10: Auswahl der Zielorte nach Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Berufsaus- und Schulpendler;

Tabelle 10a: Auswahl der Zielorte nach Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Berufsauspendler)

Die **Beförderungszeit** soll

- **Unterzentrum:** max. 30 Minuten
- **Mittel-/Oberzentrum:** max. 50 Minuten betragen.

Hinweis:

Lt. Bay. Leitlinie soll die Beförderungszeit nach dem Richtwert zum Unterzentrum max. 30 Minuten und zum Mittel-/ Oberzentrum max. 50 Minuten betragen. Die tatsächliche Entfernung wird nach Leitlinie nicht berücksichtigt.

	Mo - Fr	Sa - So
Hinfahrt am Morgen	06:00 - 08:00 Uhr	07:00 - 09:00 Uhr
Mittagsrückfahrt	12:00 - 13:30 Uhr	12:00 - 13:30 Uhr
Rückfahrt am Nachmittag	15:30 - 18:30 Uhr	15:30 - 18:30 Uhr

¹⁶ LRAAN: Beförderungspflichtige Schüler weiterführende Schulen: Schuljahr 2013/2014

5.4 Bedienungshäufigkeit

Die **Gebietstypeneinteilung** hat Auswirkungen auf die Bedienungshäufigkeiten (Anzahl Fahrten in einem Ort). Bisher wurde im Landkreis zwischen „ländlichem Raum“ und „Verkehrsachse“ unterschieden. Die Anbindung des S-Bahnhaltepunktes Dombühl macht eine Änderung der Gebietstypen notwendig. Zukünftig wird der Gebietstyp Verkehrsachse weiter differenziert. Alle Orte mit einem Bahnhaltepunkt werden als „Verkehrsachse Typ1“ eingestuft.

Eine neue „Verkehrsachse Typ2“ wird von Dinkelsbühl über Dombühl nach Rothenburg o.d.T. festgelegt.

Hinweis:

Gezählt werden An- und Abfahrten an einem Ort unabhängig von der Relation, also woher der Bus kommt und wohin der Bus fährt.

(vgl. Anhang Abb. 1-II: Gebietstypen - Bedienung; Tabelle 11: Gebietstypeneinteilung Bedienungshäufigkeit)

Da die Leitlinie keine Angaben zu den Verkehrszeiträumen (**HauptVerkehrsZeit** = HVZ, **NebenVerkehrsZeit** = NVZ und **SchwachVerkehrsZeit** = SVZ) vornimmt, hat der Aufgabenträger diese Zeiträume selbst festzulegen.

Bedienungshäufigkeit abhängig vom Gebietstyp und der Verkehrszeit

Gebietstyp	Hauptverkehrszeit *	Nebenverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Verkehrsachse Typ 1	20 Min. Takt	30 Min. Takt	60 Min. Takt
Verkehrsachse Typ 2	30 Min. Takt	30 Min. Takt	60 Min. Takt
ländlicher Raum			
> 3.000 EW	12 Fahrtenpaare	6 Fahrtenpaare	3 Fahrtenpaare
1.000 - 3.000 EW	6 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare
bis 1.000 EW	4 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare	1 Fahrtenpaare

* Die Hauptverkehrszeit kann bedarfsgerecht verdichtet werden.

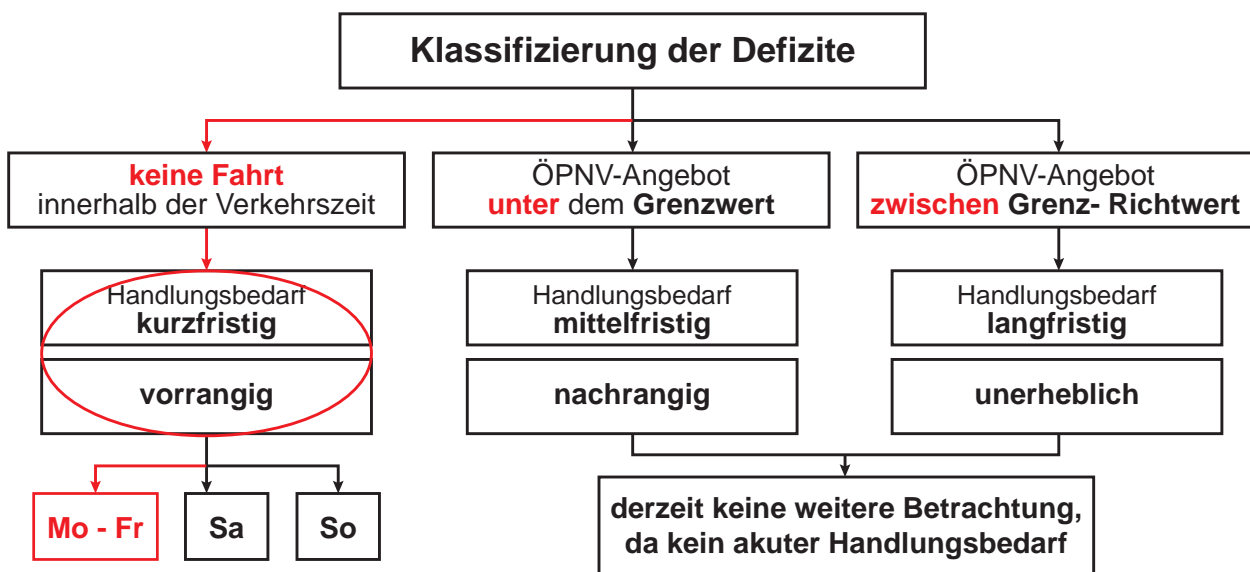
Bedienungszeiträume

Montag - Freitag HVZ: 06:01 - 08:00 Uhr entspricht dem Hinfahrtintervall 12:01 - 13:30 Uhr entspricht Rückfahrt Halbtagesintervall am Mittag 15:31 - 18:30 Uhr entspricht Rückfahrt Ganztagesintervall am Nachmittag NVZ: 08:01 - 12:00 Uhr 13:31 - 15:30 Uhr 18:31 - 20:30 Uhr SVZ: 04:30 - 06:00 Uhr 20:31 - 02:00 Uhr
Samstag NVZ: 07:01 - 18:30 Uhr SVZ: 04:30 - 07:00 Uhr 18:31 - 02:00 Uhr
Sonn- und Feiertag SVZ: 07:00 - 02:00 Uhr

Festlegung der Kriterien für die ausreichende Verkehrsbedienung (Richtwert)

Gebietstypen	- Verkehrsachse - ländlicher Raum
Relevante Gemeindeteile ab	150 Einwohner
Haltestelleneinzugsbereich - allg. ÖPNV - SPNV	500 m 1.000 m
Erreichbarkeit übergeordneter Orte - Halbtagesintervall - Ganztagesintervall	Hin: 06:00 - 08:30 Uhr Rück: 12:00 - 13:30 Uhr Hin: 06:00 - 08:00 Uhr Rück: 15:30 - 18:30 Uhr
Erreichbarkeit Gemeindehauptort ab - Beförderungszeit Gemeindehauptort - Beförderungszeit Zielort A - Beförderungszeit Zielort B und C	3 km 20 Min (Richtwert) 30 Min (Richtwert) 50 Min (Richtwert)
Verkehrszeiten Montag - Freitag - HVZ (Hauptverkehrszeit) - NVZ (Nebenverkehrszeit) - SVZ (Schwachverkehrszeit) Samstag - NVZ - SVZ Sonn- und Feiertag - SVZ	06:01 - 08:00 Uhr 12:01 - 13:30 Uhr 15:31 - 18:30 Uhr 08:01 - 12:00 Uhr 13:31 - 15:30 Uhr 18:31 - 20:30 Uhr 04:30 - 06:00 Uhr 20:31 - 02:00 Uhr 07:01 - 18:30 Uhr 04:30 - 07:00 Uhr 18:31 - 02:00 Uhr 07:00 - 02:00 Uhr
Bedienungshäufigkeiten - Verkehrsachse - Verkehrsachse Typ2 - ländlicher Raum > 3.000 Einwohner 1.000 - 3.000 Einwohner bis 1.000 Einwohner	Taktfolgen HVZ 20 Min, NVZ 30 Min, SVZ 60 Min HVZ 30 Min, NVZ 30 Min, SVZ 60 Min Anzahl Fahrtenpaare HVZ 12, NVZ 6, SVZ 3 HVZ 6, NVZ 4, SVZ 2 HVZ 3, NVZ 2, SVZ 1
Zentrale Zielorte	Ansbach Burgbernheim Crailsheim Dietenhofen Dinkelsbühl Feuchtwangen Fürth Gunzenhausen Heilsbronn Herrieden Leutershausen Neuendettelsau Neusitz Nürnberg Oettingen Rothenburg ob der Tauber Schillingsfürst Schwabach Wassertrüdingen Wilburgstetten Windsbach

6. Analyse des ÖPNV-Angebotes und Klassifizierung der Defizite



Untersucht wurden für alle Ortsteile ab 150 Einwohner die für die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienungs¹⁷ aufgeführten Kriterien: **Haltestelleneinzugsbereich, Erreichbarkeit übergeordneter Orte und Bedienungshäufigkeit.**

Klassifizierung der Defizite

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig**/kurzfristig:

- Es gibt **kein** (zumutbares) **Angebot** innerhalb der Tagesintervalle (einschließlich Toleranzgrenzen von 15 Minuten)

Priorität 2

Handlungsbedarf **nachrangig**/mittelfristig:

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

Priorität 3

Handlungsbedarf **unerheblich**/langfristig:

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

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

Hinweis zu den Auswertungstabellen:

Aufgrund der Komplexität der Auswertungsergebnisse wurde eine

abgestufte Darstellung der Ergebnisse vorgenommen. Im nachfolgenden Text werden die Auswertungsergebnisse für das Kriterium Erreichbarkeit übergeordneter Orte und Bedienungshäufigkeit nach Ortsgrößenklassen summenmäßig zusammengefasst dargestellt. Die Differenzierung erfolgte nach den vier Verkehrstagen Schultage, Ferientage, Samstage sowie Sonn- und Feiertage.

Hierbei wurde bereits eine Gewichtung der Defizite nach erfüllt, langfristiger, mittelfristiger oder vorrangiger Handlungsbedarf vorgenommen.

In den anschließenden Tabellen S. 88 ff. kann für alle untersuchten Ortsteile - nach Verkehrstagen gegliedert - der Handlungsbedarf für die untersuchten Kriterien abgelesen werden.

¹⁷ Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Anhang C

Um die Ursache für ein Defizit nachzuvollziehen, sind im Anhang in den Tabellen 12-19 für jeden Ortsteil und zu bewertendem Kriterium differenziert nach Verkehrstagen, die Ursache für das Defizit (z.B. keine Fahrtmöglichkeit) ablesbar.

6.1 Haltestellenerschließung

Die Vorgaben aus dem bestehenden Nahverkehrsplan wurden übernommen.

Parameter Einzugsbereich von Haltestellen:

- Der Fahrgast soll nicht weiter als **500 m zur Bushaltestelle** und max. **1.000 m zum nächsten Bahnhofpunkt** laufen müssen (**Luftlinie**).
- Lt. BayLzN gilt die Haltestellenerschließung als erfüllt, wenn mindestens 80 % der Bevölkerung innerhalb dieses Einzugsbereiches wohnen.

Kein Handlungsbedarf wird gesehen, wenn von den 80 % zu erschließenden Einwohner weniger als 10 Einwohner mehr als 500 m (Bus) bzw. 1.000 m (Bahn) zur Haltestelle laufen müssen. **Langfristiger** Handlungsbedarf besteht bei einem Anteil von bis zu 150 Einwohnern nicht erschlossener Einwohner und **mittelfristig** sollte das Defizit behoben werden, wenn zwischen 250 und 500 Bewohner keinen Zugang zum ÖPNV haben. **Vorrangig** sind Maßnahmen zu treffen, wenn mehr als 500 Mitbürger außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereiches wohnen bzw. der Ort nicht erschlossen ist.

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

(vgl. Anhang Tabelle 12: Auswertung Erschließung mit Haltestellen)

Klassifizierung der Defizite Erschließung

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

Klassifizierung der nicht ausreichend mit Haltestellen erschlossenen Ortsteile

Handlungsbedarf	Anteil EW nicht erschlossen bis 80%
vorrangig	> 500 oder keine Haltestelle
mittelfristig	150 - 500
langfristig	10 - 150
kein Handlungsbedarf (HB)	< 10

Gemeinde	Teilort	EW	erschlossen 500 m / 1000 m	Erschlie- bungsgrad in %	Anteil nicht erschlosse- ner EW*	Hand- lungsbe- darf	EW bis 100%	keine öffentl. HST
Dietenhofen	Oberschlauersb.	164	N	0	131	vorrangig	164	k.H.
Dinkelsbühl	Segringen	329	N	0	263	vorrangig	329	k.H.
Dinkelsbühl	Seidelsdorf	181	N	0	145	vorrangig	181	k.H.
Dinkelsbühl	Weidelbach	161	N	0	129	vorrangig	161	k.H.
Dinkelsbühl	Wolfertsbronn	182	N	0	146	vorrangig	182	k.H.
Dombühl	Kloster Sulz	184	N	75	9	erfüllt	46	
Herrieden	Neunstetten	637	N	53	174	langfristig	302	
Mönsroth	Mönchsroth	1.437	N	71	131	langfristig	418	
Neuendettelsau	Wollersdorf	164	N	0	131	vorrangig	164	k.H.
Rügland	Unternbibert	283	N	66	41	langfristig	97	
Wassertrüdingen	Schobdach	164	N	32	79	langfristig	112	
Weihenzell	Wernsbach b.A.	263	N	54	68	langfristig	121	
Weiltingen	Frankenhofen	273	N	77	9	erfüllt	64	
Wilburgstetten	Wilburgstetten	1.214	N	62	223	mittelfristig	466	

Ortsteile: 164

150

k. Handlungsbedarf/erfüllt

152

k.H. = keine Haltestelle: 6

14

langfristig

5

* EW bis 80% Erschließungsgrad nach
Leitlinie

mittelfristig

1

Fahrplanstand: April 2014

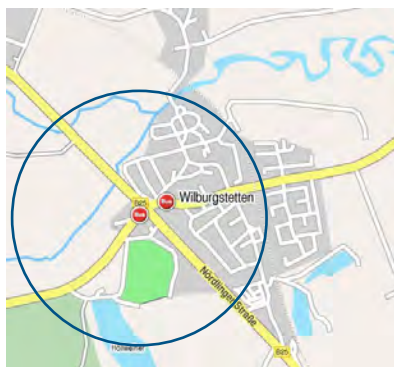
vorrangig

6

Unter diesen Annahmen bestehen in folgenden 14 Ortsteilen Erschließungsdefizite:

Durch die differenzierte Betrachtungsweise reduziert sich der Handlungsbedarf deutlich. Von den 14 ermittelten Defiziten wurden 6 Defizite als vorrangig zu beheben eingestuft. Diese überwiegend in der Stadt Dinkelsbühl gelegenen Ortsteile besitzen keine öffentliche VGN-Haltestelle.

In Wilburgstetten besteht mittelfristiger Handlungsbedarf. Von den 1.214 Einwohnern wohnen 223 Einwohner außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereiches von 500 m.



Karte 1: Defizite Haltestelleneinzugsbereich Wilburgstetten 500 m

Der Bereich östlich der Bahnlinie ist nicht ausreichend in das ÖPNV-Netz eingebunden. Zu prüfen ist, ob eine verbesserte ÖPNV-Erschließung aufgrund der baulichen und verkehrlichen Struktur als auch vom Busumlauf / Linienführung möglich ist.

6.2 Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Auswahl der Zielorte

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

Die Auswahl der zentralen Orte erfolgte auf der Grundlage der Berufsaus- und der Schulpendinger.

(vgl. Anhang Tabelle 10: Auswahl der Zielorte nach Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Berufsaus- und Schulpendinger;

Tabelle 10a: Auswahl der Zielorte nach Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Berufsauspendler)

Unabhängig hiervon soll für alle untersuchten Ortsteile die Erreichbarkeit des Oberzentrums **Ansbach** als Sitz der Kreisverwaltung und wichtiger Arbeitsplatz- und Schulstandort analysiert werden.

Parameter Erreichbarkeit der Zielorte

Die Erreichbarkeit der ausgewählten Zielorte soll innerhalb eines **Halb-** und eines **Ganztagesintervalls** gegeben sein.

	Mo - Fr	Sa - So
Hinfahrt am Morgen	06:00 - 08:00 Uhr	07:00 - 09:00 Uhr
Mittagsrückfahrt	12:00 - 13:30 Uhr	12:00 - 13:30 Uhr
Rückfahrt am Nachmittag	15:30 - 18:30 Uhr	15:30 - 18:30 Uhr

- Umsteigezeit max. 10 Min
- Anzahl Umstiege max. 2 mal
- Beförderungszeit (Fahrzeit + Umsteigezeit) abhängig vom Ziel zwischen 20 - 50 Min

Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes / Sitz Verwaltungsgemeinschaft

(vgl. Anhang Tabelle 13: Auswertung Erreichbarkeit Gemeindehauptort / Sitz VG (Montag-Sonntag))

Nach dem Richtwert sollen alle **Ortsteile ab einer Straßenkm-Entfernung von 3 km** an den Gemeindehauptort (GHO) bzw. Sitz der Verwaltungsgemeinschaft angebunden sein. Dabei soll die Beförderungszeit nach dem Richtwert 20 Minuten (30 Minuten Grenzwert) nicht überschreiten.

Da das Programm „Angebotsanalyse“ die Luftlinienentfernung von der Einstiegshaltestelle zur Endhaltestelle ermittelt, wurde die Luftlinienentfernung mit einem landkreisweiten Umwegfaktor auf Straßenkm hochgerechnet. Hierdurch kann es im Einzelfall zu Abweichungen zu den tatsächlichen Straßenkm zwischen Wohnort und Zielort kommen. Lt. der Gemeinde Unterschwaningen sollte die Anbindung von Oberschwanningen an den Hauptort untersucht werden. Da Oberschwanningen jedoch unterhalb der zu prüfenden Entfernung von 3 km liegt, wurde die Erreichbarkeit vom Sitz

der Verwaltungsgemeinschaft, Ehingen analysiert.

Es flossen 91 Ortsteile in die Untersuchung ein. Die drei Ortsteile Weidelbach (161 EW), Wolfertsbronn (182 EW) und Wollersdorf (164 EW) sind nicht an das ÖPNV-Netz angebunden. Daher besteht in diesen Ortsteilen an allen Tagen vorrangiger Handlungsbedarf. (vgl. Tabellen Handlungsbedarf S. 26 ff. Spalte GHO)

An **Schul- und Ferientagen** beschränkt sich die defizitäre Erreichbarkeit der Ortsteile an den Hauptort primär auf Ortsteile zwischen 150 und 500 Einwohnern.

An **Schultagen** bestehen in 24 Ortsteilen vorrangige Defizite, d.h. in einem der Zeitintervalle wird keine (zumutbare) Fahrt angeboten. Durch das schülerbedingt geringere Fahrtenangebot an **Ferientagen** verdoppeln sich die vorrangigen Defizite auf 53 vorrangige Defizite.

Schul- und Ferientage

	Schul- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Ferien- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	40	18	14	7	1	69	25	27	14	3
vorrangig	24	13	7	4	0	53	20	20	11	2
mittelfristig	4	1	1	2	0	4	3	1	0	0
langfristig	12	4	6	1	1	12	2	6	3	1
keine Defizite	51	14	22	12	3	22	7	9	5	1
Summe OT	91	32	36	19	4	91	32	36	19	4

Wochenende

	Sams- tag	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn- tag	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	86	30	34	18	4	88	32	34	18	4
vorrangig	85	30	34	17	4	87	32	34	17	4
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0
keine Defizite	5	2	2	1	0	3	0	2	1	0
Summe OT	91	32	36	19	4	91	32	36	19	4

Erreichbarkeit zentrale Orte

Die Auswahl der zentralen Orte erfolgte auf der Grundlage der Berufsauspendler und der Schulpender.

Bei der Auswahl der zentralen Orte wurden je Gemeinde z.T. bis zu vier Pendlerrelationen berücksichtigt. Vorrangig werden Pendlerrelationen mit mehr als 100 Berufsauspendlern betrachtet.

Zentrale Zielorte A

(vgl. Anhang Tabelle 14: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort A (Montag-Sonntag))

Zentraler Ort A (Stadt Ansbach)

Die **Beförderungszeit** soll **30 Minuten** (Richtwert) nicht überschreiten.

Die Umsteigezeit beträgt max. 10 Min. und die Anzahl der Umstiege max. 2 mal.

Netz angebunden. Daher besteht in diesen Ortsteilen an allen Tagen vorrangiger Handlungsbedarf.

(vgl. Tabellen Handlungsbedarf ab S. 26 ff. Spalte Zentraler Ort A)

An **Schultagen** sind 53 vorrangig zu behebende Defizite ermittelt worden, d. h. in einem der drei Zeitintervalle (morgens, mittags, nachmittags) wird keine Fahrt angeboten. Davon befinden sich 42 vorrangige Defizite in Orten unter 500 EW.

In den **Ferien** steigen die vorrangigen Defizite auf 74 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.

Untersucht wurden alle 164 Orte mit mehr als 150 Einwohnern. Die sieben Ortsteile Oberschlauersbach (164 EW), Segringen (329 EW), Seidelsdorf (181 EW), Weidelbach (161 EW), Wolfertsbronn (182 EW), Woltersdorf (164 EW) und Schobdach (164 EW) sind nicht an das ÖPNV-

Schul- und Ferientage Zentrale Zielorte A

	Schul-tage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferien-tage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	124	41	42	21	20	124	42	42	20	20
vorrangig	53	24	18	8	3	74	31	28	11	4
mittelfristig	51	16	17	9	9	32	9	7	7	9
langfristig	20	1	7	4	8	18	2	7	2	7
keine Defizite	40	6	8	7	19	40	5	8	8	19
Summe OT	164	47	50	28	39	164	47	50	28	39

Wochenende Zentrale Zielorte A

	Sams-tag	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn-tag	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	153	47	50	25	31	156	47	50	27	32
vorrangig	144	47	46	25	26	146	47	46	26	27
mittelfristig	3	0	1	0	2	3	0	1	0	2
langfristig	6	0	3	0	3	7	0	3	1	3
keine Defizite	11	0	0	3	8	8	0	0	1	7
Summe OT	164	47	50	28	39	164	47	50	28	39

Schul- und Ferientage Zentrale Zielorte B

	Schul- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Ferien- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	56	20	24	6	6	86	26	33	12	15
vorrangig	19	10	7	2	0	41	19	17	4	1
mittelfristig	11	4	6	1	0	20	2	10	6	2
langfristig	26	6	11	3	6	25	5	6	1	12
keine Defizite	83	17	19	20	27	53	11	10	14	18
Summe OT	139	37	43	26	33	139	37	43	26	33

Wochenende Zentrale Zielorte B

	Sams- tag	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn- tag	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	128	37	41	25	25	130	37	42	25	26
vorrangig	122	34	41	24	23	126	34	42	25	25
mittelfristig	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0
langfristig	4	3	0	0	1	4	3	0	0	1
keine Defizite	11	0	2	1	8	9	0	1	1	7
Summe OT	139	37	43	26	33	139	37	43	26	33

Zentrale Zielorte B

(vgl. Anhang Tabelle 15: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort B (Montag-Sonntag))

Bei der Auswahl der Zielorte B und C handelt es sich u.a. um Orte im Verdichtungsraum Nürnberg und Fürth. Untersucht wurden 139 Orte mit mehr als 150 Einwohnern.

Zentraler Ort Kategorie B und C
Die **Beförderungszeit** soll **50 Minuten** (Richtwert) nicht überschreiten.
Die Umsteigezeit beträgt max. 15 Min. und die Anzahl der Umstiege max. 2 mal.

ist die Erreichbarkeit des definierten Zielortes gegeben.

In den **Ferien** macht sich wieder insbesondere in den Ortsteilen unter 500 Einwohnern das geringere Fahrtenangebot aufgrund des fehlenden Schülerverkehrs bemerkbar. Die vorrangigen Defizite steigen auf 41 an.

Am **Wochenende** erhöhen sich im ländlichen Bereich die vorrangigen Defizite erheblich. Von den 139 untersuchten Relationen weisen lediglich 13 bzw. 9 keine Defizite auf.

Die sieben Ortsteile Oberschlauersbach (164 EW), Segringen (329 EW), Seidelsdorf (181 EW), Weidelbach (161 EW), Wolfertsbronn (182 EW), Wollersdorf (164 EW) und Schobdach (164 EW) sind nicht an das ÖPNV-Netz angebunden. Daher besteht in diesen Ortsteilen an allen Tagen vorrangiger Handlungsbedarf. (vgl. Tabellen Handlungsbedarf ab S. 26 ff. Spalte Zentraler Ort B)

An **Schultagen** wurden 19 vorrangige Defizite ermittelt. In 83 Orten

Schul- und Ferientage Zentrale Zielorte C

	Schul- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Ferien- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	48	20	20	4	4	86	27	32	12	15
vorrangig	26	13	10	2	1	63	23	26	8	6
mittelfristig	5	2	2	0	1	16	2	6	2	6
langfristig	17	5	8	2	2	7	2	0	2	3
keine Defizite	82	16	19	19	28	44	9	7	11	17
Summe OT	130	36	39	23	32	130	36	39	23	32

Wochenende Zentrale Zielorte C

	Sams- tag	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn- tag	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	122	36	38	22	26	124	36	39	22	27
vorrangig	119	35	38	21	25	124	36	39	22	27
mittelfristig	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0
keine Defizite	8	0	1	1	6	6	0	0	1	5
Summe OT	130	36	39	23	32	130	36	39	23	32

Zentrale Zielorte C

(vgl. Anhang Tabelle 16: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort C (Montag-Sonntag))

Für 41 Gemeinden (130 Orte mit mehr als 150 Einwohnern) wurde aufgrund der Pendlerzahlen die Erreichbarkeit eines dritten Zielortes untersucht.

(vgl. Tabellen Handlungsbedarf ab S. 26 ff. Spalte Zentraler Ort C)

Von den untersuchten Relationen an **Schultagen** sind 26 vorrangige Defizite ermittelt worden. In den Ferien steigt die Anzahl der vorrangigen Defizite auf 63 an.

Wie bereits bei der Analyse bei der Erreichbarkeit der vorherigen Zielorte steigt die Anzahl der Defizite an **Ferien** und besonders am **Wochenende** stark an.

Schul- und Ferientage Zentrale Zielorte D

	Schul- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Ferien- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	38	15	13	5	5	44	17	14	7	6
vorrangig	26	11	10	2	3	30	13	10	4	3
mittelfristig	5	0	3	1	1	10	4	4	1	1
langfristig	7	4	0	2	1	4	0	0	2	2
keine Defizite	14	3	1	4	6	8	1	0	2	5
Summe OT	52	18	14	9	11	52	18	14	9	11

Wochenende Zentrale Zielorte D

	Sams- tag	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn- tag	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	46	18	14	8	6	46	18	14	8	6
vorrangig	41	15	14	8	4	41	15	14	8	4
mittelfristig	1	0	0	0	1	5	3	0	0	2
langfristig	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0
keine Defizite	6	0	0	1	5	6	0	0	1	5
Summe OT	52	18	14	9	11	52	18	14	9	11

Zentrale Zielorte D

(vgl. Anhang Tabelle 17: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort D (Montag-Sonntag))

Für 12 Gemeinden (52 Orte mit mehr als 150 Einwohnern) wurde aufgrund starker Berufsauspendlerströme ein vierter Zielort untersucht.

(vgl. Tabellen Handlungsbedarf S. 26 ff. Spalte Zentraler Ort D)

An **Schultagen** wurde die Erreichbarkeit in 26 Orten als vorrangig zu beheben eingestuft. An **Ferientagen** steigen die vorrangig zu behebenden Defizite auf 30 an.

Am **Wochenende** bestehen lediglich in sechs von 52 Orten keine Defizite.

Schul- und Ferientage Zentrale Zielorte E

	Schul- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Ferien- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	25	10	9	4	2	27	11	9	4	3
vorrangig	17	9	6	1	1	24	9	9	4	2
mittelfristig	4	0	1	2	1	3	2	0	0	1
langfristig	4	1	2	1	0	0	0	0	0	0
keine Defizite	7	2	1	0	4	5	1	1	0	3
Summe OT	32	12	10	4	6	32	12	10	4	6

Wochenende Zentrale Zielorte E

	Sams- tag	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Sonn- tag	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	30	12	10	4	4	30	12	10	4	4
vorrangig	26	9	10	4	3	30	12	10	4	4
mittelfristig	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0
langfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
keine Defizite	2	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Summe OT	32	12	10	4	6	32	12	10	4	6

Zentrale Zielorte E

(vgl. Anhang Tabelle 18: Auswertung Erreichbarkeit Zentraler Ort E (Montag-Sonntag))

Für sechs Gemeinden (32 Orte mit mehr als 150 Einwohnern) wurde aufgrund starker Berufsauspendlerströme ein fünfter Zielort untersucht. (vgl. Tabellen Handlungsbedarf ab S. 26 ff. Spalte Zentraler Ort E)

An **Schultagen** wurde die Erreichbarkeit in 17 Orten als vorrangig zu beheben eingestuft. An **Ferientagen** steigen die vorrangig zu behebenden Defizite auf 24 an.

Am **Wochenende** bestehen lediglich in zwei von 32 Orten /Relationen keine Defizite.

Fazit Erreichbarkeit

Der Großteil der Defizite bei der Erreichbarkeit ausgewählter Zielorte betrifft Ortsteile unter 500 Einwohner. In den Ferien steigen die Defizite erwartungsgemäß aufgrund des fehlenden Schülerverkehrs an.

Insbesondere für Berufstätige ist es jedoch notwendig, sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen

mit attraktiven Fahrtzeiten zu den Arbeitsplatzstandorten zu gelangen.

Am Wochenende reduziert sich das ÖPNV-Angebot weitestgehend auf die Schienenstrecken.

Anrufsammeltaxi (AST)

Da das AST erst ab 19 Uhr fährt, dient es nicht zur Erreichbarkeit der ausgewählten Zielorte. Hier ist zu überlegen, ob das AST am Wochenende auch tagsüber angeboten werden sollte.

6.3 Bedienungshäufigkeit

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

Bei der Einteilung des Landkreises in Gebietstypen wurden Faktoren wie Siedlungsdichte und die zentralörtliche Gliederung der Regional- und Landesplanung berücksichtigt.

Alle Orte mit einem Bahnhaltepunkt werden als Verkehrsachse Typ1 definiert. Der neue S-Bahnhaltepunkt Dombühl erforderte eine Neuordnung der Busverkehre in diesem Raum. Daher wurde zwischen Dinkelsbühl und Rothenburg o.d.T. eine weitere Verkehrsachse Typ2, die eine stündliche Anbindung von Dombühl vorsieht, eingeführt. Die übrigen Ortsteile wurden dem Gebietstyp Ländlicher Raum zugeordnet.

Während für den Gebietstyp „Verkehrsachsen“ Taktfolgen definiert werden, gibt die BayLzN im „Ländlichen Raum“ die Anzahl Fahrtenpaare (Hin- und Rückfahrt) im Intervall vor.

Klassifizierung der Defizite Bedienungshäufigkeit

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

Es wird - ohne Relationsbezug - ermittelt, wie viele Fahrten (Ankunft

	Schultage			Ferienstage			Samstag		Sonn-/Feiertag
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Erfüllt	107	112	139	56	90	139	46	139	139
Defizit	57	52	25	108	74	25	118	25	25
- langfristig	41	14	18	57	12	18	18	13	10
- mittelfristig	9	30	7	39	45	7	39	12	15
- vorrangig	7	8	0	12	17	0	61	0	0
untersuchte OT	164	164	164	164	164	164	164	164	164

Bedienungshäufigkeit abhängig vom Gebietstyp und der Verkehrszeit

Gebietstyp	Hauptverkehrszeit *	Nebenverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Verkehrsachse Typ 1	20 Min. Takt	30 Min. Takt	60 Min. Takt
Verkehrsachse Typ 2	30 Min. Takt	30 Min. Takt	60 Min. Takt
ländlicher Raum			
> 3.000 EW	12 Fahrtenpaare	6 Fahrtenpaare	3 Fahrtenpaare
1.000 - 3.000 EW	6 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare
bis 1.000 EW	4 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare	1 Fahrtenpaare

* Die Hauptverkehrszeit kann bedarfsgerecht verdichtet werden.

Bedienungszeiträume

Montag - Freitag						Samstag				Sonn- u. Feiertag	
HVZ		NVZ		SVZ		NVZ		SVZ		SVZ	
von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
06:01	08:00	08:01	12:00	04:30	06:00	07:01	18:30	04:30	07:00	07:00	02:00
12:01	13:30	13:31	15:30	20:31	02:00			18:31	02:00		
15:31	18:30	18:31	20:30								

und Abfahrt) in einem Ortsteil stattfinden. Diese Vorgaben werden mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot verglichen und die Defizite ermittelt. Für den Schul- und Berufsverkehr ist insbesondere die Hauptverkehrszeit (HVZ) von Bedeutung. Ein fehlendes Angebot in der HVZ wird daher als „vorrangig zu beheben“ eingestuft. Bei der Behebung der Defizite hat die HVZ Vorrang vor der NVZ und der SVZ.

Auswertung Bedienungshäufigkeit

(vgl. Anhang Tabelle 19: Auswertung Bedienungshäufigkeit (Montag-Sonntag))

Ohne ÖPNV-Anbindung sind die Ortsteile Oberschlauersbach (164 EW), Segringen (329 EW), Seidelsdorf (181 EW), Weidelbach (161 EW), Wolfertsbronn (182 EW), Wol-

lersdorf (164 EW) und Schobdach (164 EW) nicht an das ÖPNV-Netz angebunden. Daher besteht in diesen Ortsteilen an allen Tagen und zu jeder Verkehrszeit vorrangiger Handlungsbedarf.

(vgl. Tabellen Handlungsbedarf ab S. 26 ff. Spalte Bedienungshäufigkeit)

Die o.g. sieben Ortsteile sind auch die Ortsteile, in denen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) an **Schultagen** vorrangiger Handlungsbedarf besteht.

Wie bereits bei der Analyse der Erreichbarkeit der Zielorte festgestellt, steigen die Defizite in den **Ferien** aufgrund des fehlenden Schülerverkehrs stark an.

Auffallend ist, dass in der Schwachverkehrszeit, also in der Woche am Abend ab 20:30 Uhr sowie am Sams-

tag ab 18:30 Uhr sowie an **Sonn- und Feiertagen** ganztags, keine vorrangigen Defizite anzutreffen sind. Ursache hierfür ist das landkreisweite Angebot des Anrufsammeltaxis (AST) am Abend ab ca. 19:30 Uhr.

Zusammenfassung

Das Kriterium Bedienungshäufigkeit gibt Auskunft über das mengenmäßige ÖPNV-Angebot in einem Ortsteil. An Schultagen entspricht das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit in 2/3 der Ortsteile dem Richtwert (107 Ortsteile), in 148¹⁸ von 164 untersuchten Orten wird zumindest der Grenzwert erreicht. Die Hauptverkehrszeitintervalle entsprechen den Intervallen, die beim Kriterium Erreichbarkeit definiert wurden.

An Sonn- und Feiertagen gilt für den ganzen Tag die sog. Schwach- / Spätverkehrszeit (SVZ). Daher trägt das erst am Abend verkehrende AST „optisch“ zu den geringen Defiziten bei, obwohl tagsüber weitestgehend nur mit der Bahn Fahrtmöglichkeiten bestehen.

¹⁸ Erfüllt 107 + langfristig 41 = 148 Ortsteile

Schultage

Schultage		Ortsteil	EW	GHO	Zentraler Ort A	Zentraler Ort B	Zentraler Ort C	Zentraler Ort D	Zentraler Ort E	HVZ	NVZ	SVZ
Adelsnotten	Adelsnotten	193	Rothenburg ob d. Tauber	erkult	Vorhangs	X	X	X	X	langfristig	erkult	erkult
	Adelsnotten	217	Rothenburg ob d. Tauber	langfristig	Vorhangs	X	X	X	X	langfristig	mittelständig	erkult
	Adelsnotten	174	Rothenburg ob d. Tauber	erkult	Vorhangs	X	X	X	X	erkult	erkult	erkult
	Anberg	176	X	X	langfristig	erkult	Herrieden	X	X	erkult	erkult	erkult
	Anberg	495	Anberg	erkult	langfristig	Gunzenhausen	langfristig	X	X	erkult	erkult	erkult
	Anberg	866	Anberg	erkult	mittelständig	Gunzenhausen	langfristig	X	X	erkult	erkult	erkult
	Anberg	81	Anberg	Vorhangs	mittelständig	Gunzenhausen	langfristig	X	X	erkult	erkult	erkult
	Aurach	1628	X	X	erkult	Herrieden	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Aurach	887	Aurach	erkult	Vorhangs	Herrieden	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Aurach	160	Aurach	erkult	Vorhangs	Herrieden	erkult	X	X	mittelständig	erkult	erkult
Bechhofen	Bechhofen	2578	X	X	erkult	Herrieden	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Bechhofen	607	Bechhofen	erkult	erkult	Herrieden	langfristig	X	X	erkult	erkult	erkult
	Bechhofen	816	X	X	erkult	Herrieden	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Bechhofen	71	Bechhofen	erkult	mittelständig	Herrieden	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Bechhofen	165	X	X	erkult	Herrieden	mittelständig	X	X	erkult	erkult	erkult
	Bruckberg	1238	Weihenau	erkult	erkult	X	X	X	X	erkult	erkult	erkult
	Buch a. Wald	543	Schliffingsfurt	mittelständig	erkult	erkult	X	X	X	erkult	erkult	erkult
	Burgoberebach	2490	X	X	erkult	Rothenburg ob d. Tauber	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Burgoberebach	312	X	X	erkult	Nürnberg	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Burgoberebach	252	X	X	erkult	Nürnberg	langfristig	X	X	erkult	erkult	erkult
Burgoberebach	Burgoberebach	212	Burgoberebach	erkult	erkult	Nürnberg	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Burgoberebach	853	Dieteln a. Forst	erkult	mittelständig	Feuchtwangen	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Buk	163	Dieteln a. Forst	Vorhangs	Vorhangs	Feuchtwangen	Vorhangs	X	X	mittelständig	mittelständig	erkult
	Buk	196	Colmberg	erkult	mittelständig	Rothenburg ob d. Tauber	Vorhangs	X	X	erkult	erkult	erkult
	Colmberg	1319	Colmberg	X	langfristig	Rothenburg ob d. Tauber	langfristig	X	X	erkult	erkult	erkult
	Dieteln a. Forst	754	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Dieteln a. Forst	167	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	erkult	X	X	erkult	langfristig	erkult
	Diebach	463	Schliffingsfurt	erkult	Vorhangs	Rothenburg ob d. Tauber	erkult	X	X	langfristig	mittelständig	langfristig
	Diebach	467	Schliffingsfurt	erkult	Vorhangs	Rothenburg ob d. Tauber	erkult	X	X	langfristig	langfristig	langfristig
	Diebach	435	Schliffingsfurt	erkult	Vorhangs	Rothenburg ob d. Tauber	erkult	X	X	mittelständig	mittelständig	langfristig
Dieteln	Dieteln	150	Dieteln ob d. Tauber	Vorhangs	langfristig	Nürnberg	mittelständig	Fürth	langfristig	langfristig	erkult	erkult
	Dieteln	3629	X	X	langfristig	Nürnberg	erkult	Fürth	langfristig	erkult	erkult	erkult
	Dieteln	151	Dieteln ob d. Tauber	Vorhangs	langfristig	Nürnberg	Vorhangs	Fürth	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult
	Dieteln	215	X	X	erkult	Nürnberg	erkult	Fürth	langfristig	erkult	erkult	erkult
	Dieteln	178	X	X	mittelständig	Nürnberg	langfristig	Fürth	langfristig	erkult	erkult	erkult
	Dieteln	164	X	X	Vorhangs	Nürnberg	Vorhangs	Fürth	Vorhangs	Vorhangs	erkult	erkult
	Dieteln	168	X	X	Vorhangs	Feuchtwangen	Vorhangs	Fürth	Vorhangs	erkult	erkult	erkult
	Dieteln	812	X	X	mittelständig	Feuchtwangen	erkult	Fürth	langfristig	erkult	erkult	erkult
	Dieteln	329	X	X	Vorhangs	Feuchtwangen	Vorhangs	Fürth	langfristig	erkult	erkult	erkult
	Dieteln	181	X	X	Vorhangs	Feuchtwangen	Vorhangs	Fürth	langfristig	erkult	erkult	erkult
Domdorf	Domdorf	1264	Schliffingsfurt	erkult	erkult	Feuchtwangen	erkult	X	X	erkult	erkult	mittelständig
	Domdorf	384	Schliffingsfurt	erkult	mittelständig	Feuchtwangen	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Domdorf	1512	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	erkult	X	X	erkult	mittelständig	erkult
	Domdorf	323	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	erkult	X	X	erkult	mittelständig	erkult
	Domdorf	319	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	erkult	X	X	erkult	mittelständig	erkult
	Domdorf	376	Enningen	erkult	Vorhangs	Wassermoden	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Domdorf	980	X	X	mittelständig	Wassermoden	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Domdorf	385	Enningen	erkult	mittelständig	Wassermoden	erkult	X	X	erkult	erkult	erkult
	Domdorf	284	Feuchtwangen	mittelständig	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	erkult
	Domdorf	386	Feuchtwangen	erkult	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	langfristig	mittelständig	langfristig
Feuchtwangen	Feuchtwangen	7369	X	X	langfristig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	langfristig
	Feuchtwangen	150	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	erkult
	Feuchtwangen	150	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	erkult
	Feuchtwangen	150	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	erkult
	Feuchtwangen	150	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	erkult
	Feuchtwangen	150	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	erkult
	Feuchtwangen	150	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	erkult
	Feuchtwangen	150	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	erkult
	Feuchtwangen	150	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	erkult
	Feuchtwangen	150	X	X	mittelständig	Dikelsbühl	langfristig	langfristig	Vorhangs	erkult	erkult	erkult

Schulfläche		Bedienungsnahe Verfügbarkeit									
Gemeinde	Ortsteil	EW	GHO	Zentraler Ort A	Zentraler Ort B	Zentraler Ort C	Zentraler Ort D	Zentraler Ort E	HVZ	NVZ	SVZ
Feuchtwangen	Lamellen	206	Feuchtwangen	Ansbach	Dirkelebach	Herrieden	Craishem	Craishem	langfristig	langfristig	erfüllt
Feuchtwangen	Moosbach	163	Feuchtwangen	Ansbach	Dirkelebach	Herrieden	Craishem	Craishem	langfristig	langfristig	erfüllt
Feuchtwangen	Oberrain	191	Feuchtwangen	Ansbach	Dirkelebach	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Feuchtwangen	Thunhofen	219	Feuchtwangen	Ansbach	Dirkelebach	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Feuchtwangen	Vornberg	405	Feuchtwangen	Ansbach	Dirkelebach	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Flachslanden	Flachslanden	186	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Flachslanden	Neustetten	169	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Flachslanden	Sondermoos	154	Flachslanden	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Flachslanden	Vinsberg	334	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Gebatsell	Birkfeld	155	Rottheimburg	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Gebatsell	Gebatsell	1288	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Gebatsell	Kirnberg	185	Rottheimburg	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Gernoltingen	Gernoltingen	898	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Gesau	Gesau	865	Rottheimburg	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Heilsbrunn	503	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Burgeln	593	Heilsbrunn	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Heilsbrunn	5901	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Ketteldorf	159	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Münchensbach	240	Heilsbrunn	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Weidenbrunn	393	Heilsbrunn	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Weidenbrunn	584	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	166	Heilsbrunn	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	273	Heilsbrunn	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	3976	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	225	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	637	Heilsbrunn	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	632	Heilsbrunn	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	638	Heilsbrunn	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	217	Heilsbrunn	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	570	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	353	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	375	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	154	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	195	Lehrberg	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	2128	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	223	Leutershausen	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	255	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	2778	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	236	Leutershausen	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	471	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	367	Leutershausen	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	2331	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	227	Leutershausen	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	1875	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	1516	Leutershausen	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	1437	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	180	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	6766	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	164	Neuendettelsau	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	1436	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	400	Rottheimburg	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	193	Oberrain	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	1231	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	183	Rottheimburg	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	191	Wienbrunn	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Wienbrunn	1403	X	Ansbach	Nürnberg	Herrieden	Craishem	Craishem	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Ferientage

Gemeinde	Ortsteil	EW	GHO	Zentraler Ort A	Zentraler Ort B	Zentraler Ort C	Zentraler Ort D	Zentraler Ort E	H-VZ	NVZ	Bedienungshäufigkeit
Adelsheim	Adelsheim	193	Rothenburg ob. Taub.	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Adelsheim	Großb. Adelsbach	217	Rothenburg ob. Taub.	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Adelsheim	Taubertal	74	Rothenburg ob. Taub.	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Arberg	Arberg	116	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Arberg	Großb. Adelsbach	496	Arberg	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Arberg	Kleinb. Adelsbach	166	Arberg	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Arberg	M. Adelsbach	181	Arberg	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Aurach	Aurach	1628	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Aurach	Weinberg	387	Aurach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Aurach	Winkelhofen	160	Aurach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Bechhofen	Bechhofen	2678	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Bechhofen	Großb. Bechhofen	807	Bechhofen	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Bechhofen	Königsb. a. d. Heide	818	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Bechhofen	Sachsbad	171	Bechhofen	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Bechhofen	Vogelsdorf	166	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Bruckberg	Bruckberg	1238	Wienertal	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Buch a. Wald	Buch a. Wald	543	Schillingst. f. d. Buch a. Wald	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Burgberbach	Burgberbach	2460	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Burgberbach	Neuses	312	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Burgberbach	Niederb. Burgberbach	252	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Burgberbach	Sommersdorf	212	Burgberbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Burk	Burk	853	Dietrich a. Forst	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Burk	M. Burk	163	Dietrich a. Forst	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Colmbach	Colmbach	198	Colmbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Colmbach	Colmbach	1319	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Colmbach	Dietrich a. Forst	754	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Colmbach	Dietrich a. Forst	167	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Debach	Debach	163	Schillingst. f. d. Debach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Debach	Debach	467	Schillingst. f. d. Debach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Debach	Oberb. Debach	435	Schillingst. f. d. Debach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dieterhofen	Dieterhofen	160	Dieterhofen	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dieterhofen	Dieterhofen	3629	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dieterhofen	Eberdorf	154	Dieterhofen	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dieterhofen	Kleinb. Dieterhofen	216	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dieterhofen	Leonrod	176	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dieterhofen	Oberb. Dieterhofen	164	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dinkelsbühl	Dinkelsbühl	168	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dinkelsbühl	Dinkelsbühl	832	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dinkelsbühl	Sepingen	329	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dinkelsbühl	Seibelsdorf	181	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dinkelsbühl	Sinroth	329	Dinkelsbühl	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dinkelsbühl	Weibach	161	Dinkelsbühl	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dinkelsbühl	Woltersbrunn	182	Dinkelsbühl	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dombühl	Dombühl	1284	Schillingst. f. d. Dombühl	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dombühl	Kloster Sulz	184	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dürnwangen	Dürnwangen	1512	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dürnwangen	Halsbach	323	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Dürnwangen	Halsbach	319	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Ehingen	Ehingen	378	Ehingen	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Ehingen	Ehingen	980	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Ehingen	Leutersheim	385	Ehingen	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Faichtwangen	Faichtwangen	294	Faichtwangen	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Faichtwangen	Faichtwangen	398	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Faichtwangen	Faichtwangen	7309	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach
Faichtwangen	Heilbrunn	160	X	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach	Adelsbach

Gemeinde	Ferienlage	Ortsteil	EW	GHO	Zentraler Ort A	Zentraler Ort B	Zentraler Ort C	Zentraler Ort D	Zentraler Ort E	HVZ	HVZ	S/VZ
Feuchtwangen	Feuchtwangen	Lauten	206	Feuchtwangen	Ansbach	Dinkelsbühl	Hemden	Crailsheim	Schneibühl	Witternig	Witternig	erfüllt
Feuchtwangen	Feuchtwangen	Mosbach	163	Feuchtwangen	Ansbach	Dinkelsbühl	Hemden	Crailsheim	Schneibühl	Witternig	Witternig	erfüllt
Feuchtwangen	Feuchtwangen	Oberrain	191	Feuchtwangen	Ansbach	Dinkelsbühl	Hemden	Crailsheim	Schneibühl	Witternig	Witternig	erfüllt
Feuchtwangen	Feuchtwangen	Thümlingen	219	Feuchtwangen	Ansbach	Dinkelsbühl	Hemden	Crailsheim	Schneibühl	Witternig	Witternig	erfüllt
Feuchtwangen	Feuchtwangen	Vordere Kettelhahn	405	Feuchtwangen	Ansbach	Dinkelsbühl	Hemden	Crailsheim	Schneibühl	Witternig	Witternig	erfüllt
Flachslanden	Flachslanden	Flachslanden	186	X	Ansbach	Nürnberg	Dietenhof	X	X	Witternig	Witternig	erfüllt
Flachslanden	Flachslanden	Neustetten	169	X	Ansbach	Nürnberg	Dietenhof	X	X	Witternig	Witternig	erfüllt
Flachslanden	Flachslanden	Siedelmohe	34	X	Ansbach	Nürnberg	Dietenhof	X	X	Witternig	Witternig	erfüllt
Flachslanden	Flachslanden	Vinsberg	334	X	Ansbach	Nürnberg	Dietenhof	X	X	Witternig	Witternig	erfüllt
Gebatsell	Gebatsell	Bockelhof	165	erfüllt	Ansbach	X	X	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Gebatsell	Gebatsell	Gebatsell	1269	X	Ansbach	X	X	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Gebatsell	Gebatsell	Kimberg	195	erfüllt	Ansbach	X	X	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Geroltingen	Geroltingen	Geroltingen	898	X	Ansbach	Wassertruden	Dinkelsbühl	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Gesau	Gesau	Gesau	665	X	Ansbach	Wassertruden	Dinkelsbühl	X	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Bornhof	503	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Büdingen	593	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Heilsbrunn	5901	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Kettelhahn	169	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Münchensbach	240	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Weidenbrunn	393	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Weidenbrunn	584	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	165	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	276	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	3976	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	225	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	637	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	632	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	638	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	217	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	570	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	353	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	875	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	154	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	195	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	2128	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	223	Witternig	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	255	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig
Heilsbrunn	Heilsbrunn	Wittichen	2778	X	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	X	X	Witternig	Witternig	Witternig

Sonntag

Gemeinde	Ortszettel	EWI	Erschließung	GHO	Zentraler Ort A	Zentraler Ort B	Zentraler Ort C	Zentraler Ort D	Zentraler Ort E	SVZ
Adelsnorf	Adelsnorf	193	erfüllt	Rotenburg	Ansbach	X	X	X	X	erfüllt
Adelsnorf	Großbarbach	217	erfüllt	Rotenburg	Ansbach	X	X	X	X	erfüllt
Adelsnorf	Taurenzell	174	erfüllt	Rotenburg	Ansbach	X	X	X	X	erfüllt
Anberg	Anberg	115	erfüllt	X	Ansbach	Günzenhausen	Henneden	X	X	erfüllt
Anberg	Großellenfeld	495	erfüllt	Anberg	Ansbach	Günzenhausen	Henneden	X	X	erfüllt
Anberg	Kleinellenfeld	166	erfüllt	Anberg	Ansbach	Günzenhausen	Henneden	X	X	erfüllt
Anberg	Mörsbach	131	erfüllt	Anberg	Ansbach	Günzenhausen	Henneden	X	X	erfüllt
Aurach	Aurach	1628	erfüllt	X	Ansbach	Henneden	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Aurach	Wienberg	887	erfüllt	Aurach	Ansbach	Henneden	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Aurach	Windshofen	160	erfüllt	Aurach	Ansbach	Henneden	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Bechnhofen	Bechnhofen	2.678	erfüllt	X	Ansbach	Henneden	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Bechnhofen	Großried	607	erfüllt	Bechnhofen	Ansbach	Henneden	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Bechnhofen	Königslofen a.d. Heide	818	erfüllt	Bechnhofen	Ansbach	Henneden	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Bechnhofen	Sachsbach	171	erfüllt	Bechnhofen	Ansbach	Henneden	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Bechnhofen	Vogelndorf	165	erfüllt	X	Ansbach	Henneden	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Bruckberg	Bruckberg	1238	erfüllt	Waherzell	Ansbach	X	X	X	X	erfüllt
Buch a. Wald	Buch a. Wald	543	erfüllt	Schillingshausen	Ansbach	Rothenburg	X	X	X	erfüllt
Burgberbach	Burgberbach	2.490	erfüllt	X	Ansbach	Nürnberg	Henneden	X	X	erfüllt
Burgberbach	Neuses	312	erfüllt	X	Ansbach	Nürnberg	Henneden	X	X	erfüllt
Burgberbach	Niederberbach	252	erfüllt	X	Ansbach	Nürnberg	Henneden	X	X	erfüllt
Burgberbach	Sommeresdorf	212	erfüllt	Burgberbach	Ansbach	Nürnberg	Henneden	X	X	erfüllt
Burk	Burk	853	erfüllt	Denkendorf	Ansbach	Fuchtwangen	Dinkelsbühl	X	X	erfüllt
Burk	Meleendorf	163	erfüllt	Denkendorf	Ansbach	Fuchtwangen	Dinkelsbühl	X	X	erfüllt
Coimberg	Coimberg	198	erfüllt	Coimberg	Ansbach	Rothenburg	Leutershausen	X	X	erfüllt
Coimberg	Coimberg	139	erfüllt	X	Ansbach	Rothenburg	Leutershausen	X	X	erfüllt
Denkendorf	Denkendorf	754	erfüllt	X	Ansbach	Dinkelsbühl	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Denkendorf	Großreuthmann	1.67	erfüllt	X	Ansbach	Dinkelsbühl	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Diebach	Diebach	163	erfüllt	Schillingshausen	Ansbach	Rothenburg	X	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	467	erfüllt	Schillingshausen	Ansbach	Rothenburg	X	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	435	erfüllt	Schillingshausen	Ansbach	Rothenburg	X	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	150	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	3.629	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	154	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	215	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	178	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	164	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	166	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	8.812	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	329	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	181	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	329	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	161	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	182	erfüllt	Diebach	Ansbach	Nürnberg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	1284	erfüllt	Schillingshausen	Ansbach	Rothenburg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	184	erfüllt	Schillingshausen	Ansbach	Rothenburg	Neudorf	Fürth	Helsbroich	erfüllt
Diebach	Obmesheim	1510	erfüllt	X	Ansbach	Dinkelsbühl	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	323	erfüllt	X	Ansbach	Dinkelsbühl	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	319	erfüllt	X	Ansbach	Dinkelsbühl	Fuchtwangen	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	378	erfüllt	Enningen	Ansbach	Wassertrud	Dinkelsbühl	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	980	erfüllt	Enningen	Ansbach	Wassertrud	Dinkelsbühl	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	383	erfüllt	Enningen	Ansbach	Wassertrud	Dinkelsbühl	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	284	erfüllt	Enningen	Ansbach	Wassertrud	Dinkelsbühl	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	386	erfüllt	Enningen	Ansbach	Wassertrud	Dinkelsbühl	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	7.369	erfüllt	Enningen	Ansbach	Wassertrud	Dinkelsbühl	X	X	erfüllt
Diebach	Obmesheim	150	erfüllt	X	Ansbach	Dinkelsbühl	Henneden	Neudorf	Schillingshausen	erfüllt

7. Angebotsdefinition und Linienbündelungskonzept

Für die Überplanung von Linienbündeln ist es sinnvoll, das ÖPNV-Angebot nicht nur auf Ortsteilebene zu definieren, sondern auch auf sog. Streckenabschnitten.

7.1 Angebotsdefinition auf Streckenabschnitten

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

Bestimmung des Fahrtenangebotes anhand der Fahrtzwecke

Die Angebotsgestaltung auf Relationen bzw. Streckenabschnitten wird abgeleitet an den Fahrtzwecken Arbeit/Ausbildung und private Erledigungen wie Einkauf und Besorgungen.

Lt. Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung entsprechen 6 Fahrtenpaare tagsüber von Montag – Freitag in der Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeit dem Grenzwert für Ortsteile zwischen 1.000 bis 3.000 Einwohner. Die Anzahl Fahrtenpaare liegen damit unter dem

ansonsten auf Ortsebene festgelegten Richtwert beim Kriterium Bedienungshäufigkeit.

Es wurden folgende vier Klassen gebildet:

Fahrtenpaare Montag-Freitag in der Haupt- und Nebenverkehrszeit (ca. 6-19/20 Uhr)

EW-Klasse	Fahrtenpaare (Grenzwert)
< 1.000 EW	4
1.000 - 3.000 EW	6
> 3.000 EW	8
Auspendler > 500	Std-Takt

Dieses **Fahrtenangebot** sollte an **Ferientagen** angeboten werden. An Schultagen kann sich das **Angebot durch schülerspezifische Fahrten** (andere Fahrtstrecke, Zeitlagen und Endhaltestelle Schule) **erhöhen**.

Am Wochenende soll zunächst das bestehende ÖPNV-Angebot Grundlage für weitere Planung sein.

Angebotsdefinition tagsüber abseits der Streckenabschnitte

Die ergänzende Erschließung der Ortsteile an den Hauptort (Ortsverkehre) tagsüber sowie die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes am

Abend und am Wochenende sollte aufgrund zu erwartender geringer Fahrgastnachfrage durch Bedarfsverkehre erfolgen.

Hierzu wird empfohlen, ein separates ÖPNV-Konzept zu erstellen. Als Mindestbedienung in stark ländlich geprägten Räumen sowie zur Anbindung von Ortsteilen an den Gemeindehauptort werden tagsüber 4 Fahrtenpaare entsprechen dem Grenzwert für Ortsteile unter 1.000 Einwohner für sinnvoll gehalten. Dieses Fahrtenangebot kann durch den Einsatz von Bedarfsverkehren geschaffen werden.

7.2 Linienbündelungskonzept

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

Die Bildung von Linienbündeln ermöglicht es dem Landkreis, sein Verkehrsangebot innerhalb dieses Bereiches zusammenhängend zu überplanen und entsprechend der Zielsetzung des Nahverkehrsplanes sowohl fahrplantechnisch als auch finanziell zu optimieren. Notwendig ist hierfür u.a. eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten je Bündel, d.h. die Liniengenehmigungen laufen je Bündel zeitgleich aus.

Der Aufgabenträger hat die Möglichkeit einzelne unten aufgeführte Linienbündel zusammenzufassen, um größere Synergieeffekte bei der Überplanung des Liniennetzes zu erreichen. Innerhalb der Linienbündel kann der Aufgabenträger mittelstandsfreundliche Lose definieren.

Mindest-Fahrtenangebot nach Fahrtzweck Montag-Freitag von ca. 6-19/20 Uhr

Zeitintervall	Fahrtzweck	Fahrten hin	Fahrten zurück
morgens	Arbeit, Ausbildung	2	-
vormittags	Einkauf	1-2	1
mittags	Arbeit, Ausbildung	-	1-2
nachmittags	Arbeit, Ausbildung, Einkauf	1-2	2-3
		4-6 Fahrten	4-6 Fahrten



Karte 2: Angebotsdefinition auf Streckenabschnitten

Durch die Bildung von mittelstandsfreundlichen Losen innerhalb des Linienbündels, wird der Struktur der ortsansässigen Verkehrsunternehmen Rechnung getragen.

Die in der nachfolgenden Tabelle gewählten Linienbündel orientieren sich an der Vorgabe der Mittelstandsfreundlichkeit.

Es wurden nur Linien berücksichtigt, die überwiegend (mehr als 50 % der Linienkm) im Landkreis Ansbach verkehren. Linien, die verkehrlich ebenfalls benachbarte Aufgabenträger betreffen, sind in Abstimmung mit dem betroffenen Aufgabenträger zu überplanen.

Seitens der VGN GmbH kann aufgrund der Verbundstruktur eine

Definition von Linienbündeln nur aus räumlich-verkehrlichen Aspekten erfolgen. Die detaillierte fahrplan-scharfe Planung sowie die Abschätzung der Kosten und Erlöse erfolgt daher durch ein separates Planungsbüro. Hierdurch kann es zu einzelnen Änderungen bei den angedachten Linienbündeln kommen.

Linienbündel

Linien-bündel	Name	Anzahl Linien	Linien	Summe km	Lk Ans-bach	Max. Konz.-Ende
1	Dombühl S-Bahn	4	805, 807 813, 814	838.000	733.000	11.12.2021
2	Leutershausen S-Bahn	5	701, 703, 726, 727, 731	300.000	251.000	10.12.2028
3	Heilsbronn Süd	5	708, 711, 712, 721, 722	308.000	285.000	31.12.2023
3a	Heilsbronn Nord	6	707, 715, 716, 717, 718, 719	377.000	311.000	31.12.2023
4	Rothenburg Nord	2	815, 857	159.000	148.000	14.12.2025
5	Lehrberg	3	705, 706, 734	262.000	194.000	31.12.2020
6	Schillingsfürst	4	855, 856, 858, 859	136.000	136.000	12.12.2026
7	Schnelldorf	3	817, 818, 854	256.000	255.000	30.09.2021
8	Feuchtwangen	4	862, 863, 864, 866	96.000	96.000	30.09.2023
9	Feuchtwangen Ost	2	821, 823	90.000	90.000	07.12.2024
10	Hesselberg	5	825, 827, 874, 875, 877	419.000	419.000	11.12.2022
11	Wassertrüdingen-AN	4	736, 738, 739, AN1	593.000	461.000	07.12.2024
12	Herrieden	4	802, 803, 804, 822	377.000	290.000	07.12.2024
13	Hesselberg Ost	2	826, 829	170.000	104.000	31.12.2022
732	732 Rothenburg-AN	1	732	206.000	180.000	31.12.2025
Summe		54		4.587.000	3.953.000	

km aus Jahresfahrplan 2013/14

Hinweis: Linienbündel 1 und 2 sind bereits von den politischen Gremien umgesetzt.

Linienbündel 3 Heilsbronn Süd

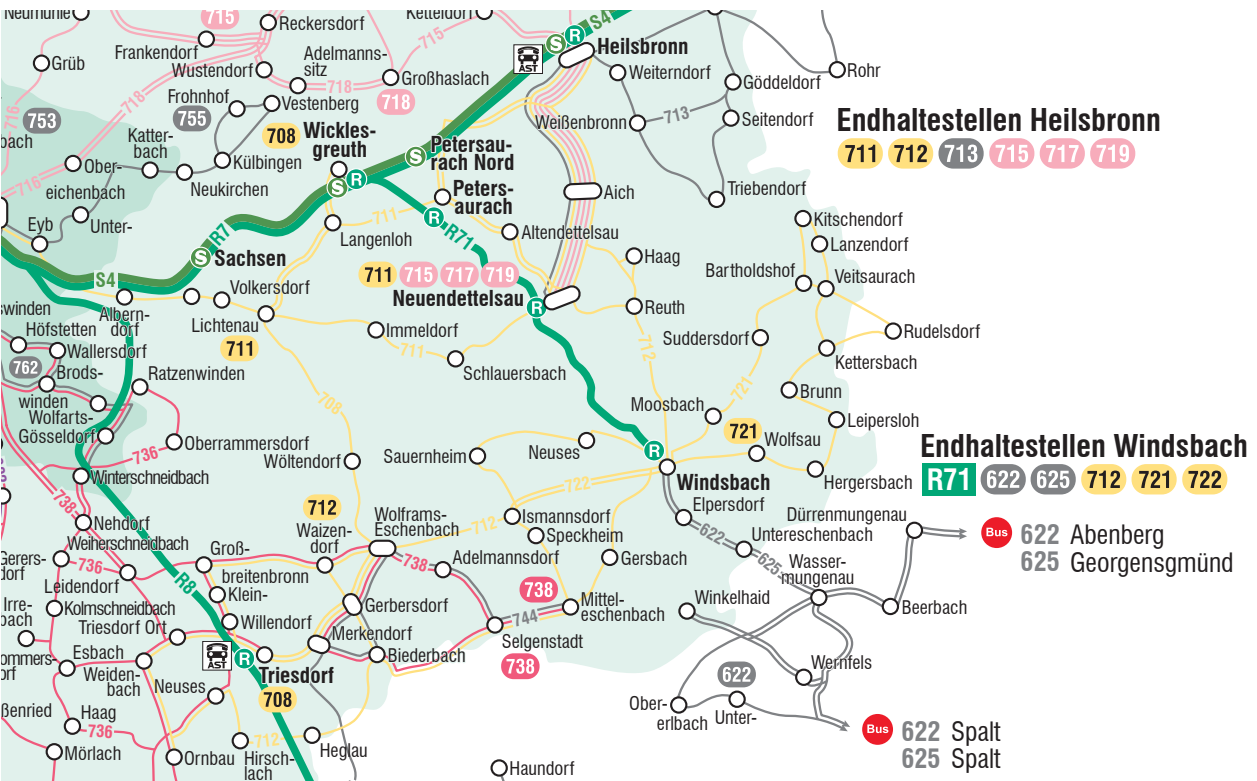
Das Linienbündel 3 enthält die Linien

- **708** Triesdorf - Merkendorf – Wolframs-Eschenbach – Lichtenau - Wicklesgreuth (DB Frankenbus)

- **711** Ansbach – Lichtenau – Neuendettelsau – Heilsbronn (Wellhöfer/DB Frankenbus)
- **712** Merkendorf – Windsbach – Neuendettelsau – Heilbronn (DB Frankenbus)
- **721** Wolfsau – Veitsaurach – Bertholdsdorf – Windsbach (Kwitt)

- **722** Windsbach – Speckheim – Sauernheim – Windsbach (Kwitt)

Diese Linien erschließen den Bereich südlich der Bahnlinie Ansbach – Heilsbronn – Nürnberg und östlich der Bahnstrecke Ansbach – Treuchtlingen mit den Gemein-



Karte 3: Linienbündel 3 Heilsbronn Süd

den Merkendorf, Wolframs-Eschenbach, Mitteleschenbach, Lichtenau, Windsbach und Neuendettelsau und binden diese primär an die Schulen in Windsbach, Neuendettelsau und Heilsbronn an. Zudem fungieren diese Linien auch als Zubringer zu den Haltepunkten Wicklesgreuth und Heilsbronn der Bahnlinie Ansbach - Nürnberg (R7/S4).

Mit der Linie 711 werden die Schüler entlang der Achse Ansbach – Neuendettelsau - Heilsbronn zu den Schulstandorten gebracht und dient den Bürgern aus Lichtenau, um Ansbach mit dem ÖPNV zu erreichen.

Die Linien 721 und 722 haben vorrangig die Funktion die Schüler aus den Ortsteilen von Windsbach nach Windsbach zu befördern und übernehmen dadurch vor allem an Schultagen auch eine Ortsteilerschließung von Windsbach.

Angebotsdefinition

Aufgrund der regionalen Erschließungsfunktion der Linie 712, die den Bahnhof Heilsbronn anbindet, werden auf dem Streckenabschnitt Wolframs-Eschenbach - Heilsbronn tagsüber von Montag-Freitag mind. 6 Fahrtenpaare (Fahrzwecke Arbeit/ Schule, private Erledigungen) für sinnvoll gehalten.

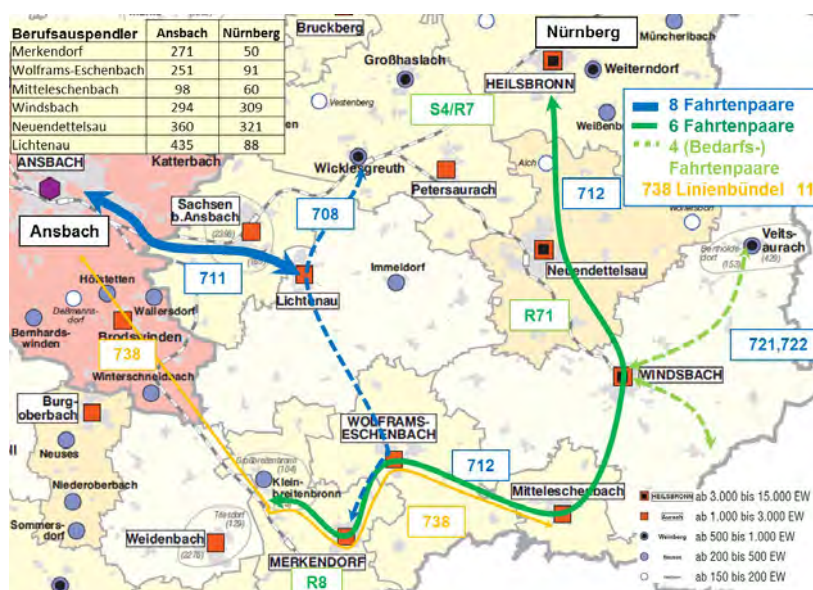
In einem Gesamtkonzept zur Anbindung der Schiene (R7/S4) Ansbach - Nürnberg ist insbesondere die Linie 708 Triesdorf - Merkendorf – Wolframs-Eschenbach – Lichtenau – Wicklesgreuth zu integrieren.

Der Streckenabschnitt zum Bahnhof Triesdorf sollte im Zusammenhang mit der Überplanung der VGN-Linie 738 (LB 11), die nach Ansbach ausgerichtet ist, vorgenommen werden.

Die Anbindung der Ortsteile (Linien 721,722) nach Windsbach in den Ferien kann durch einen Bedarfsverkehr erfolgen

Da zahlreiche Bürger aus Lichtenau nach Ansbach als Berufstätige und für private Erledigungen pendeln, werden 8 Fahrtenpaare als sinnvoll angesehen.

Das ÖPNV-Angebot der Linien 712 (Triesdorf – Heilsbronn) und 738 (Mitteleschenbach – Ansbach) sollten aufgrund der Überlappung zwischen Mitteleschenbach und Triesdorf gegenseitig berücksichtigt werden.



Karte 4: LB 3, definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. mit Bedienungshäufigkeit Mo-Fr tagsüber

LB 3: Heilsbronn Süd Linienbündel und Angebotsgestaltung

Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr			Handlungsbedarf
				Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	
Merkendorf - Wicklesgreuth	708	Merkendorf	1.875	6/4	1	1/0	
Merkendorf - Windsbach / Heilsbronn	712 (721, 722)	Merkendorf			4/2	1/0	Betrachtung Merkendorf: zusätzliche 2-3 (Bedarfs-) Fahrten
Mitteleschenbach - Triesdorf / AN	712 (LB 11 Linie 738)	Mitteleschenbach	1.513	6/4	4/2	0,5/0	Angebotsverbesserungen auf Linie 738 LB 11
Windsbach „Ortsteile“	721, 722	Veitsaurach	429	4/2	2/2	1,5	Bedarfsverkehr zur Anbindung der Ortsteile nach Windsbach
AN - Lichtenau (N'au - Heilsbronn)	711	Lichtenau	2.331	6/4	6/2	6/1,5	zusätzliche (Bedarfs-) Fahrt gegen 09:30 Uhr nach AN

Linienbündel 3a Heilsbronn Nord

Linienbündel 3a Heilsbronn Nord
enthält die Linien

- **707** Ansbach – Rügland – Unternbibert (DB Frankenbus)
- **715** Frankendorf – Weihenzell – Bruckberg – Großhaslach – Heilsbronn – Neuendettelsau (Braun)
- **716** Diethenhofen – Kleinhaslach – Bruckberg – Frankendorf – Weihenzell – Grüb – Ansbach (Ströbel)
- **717** Leonrod – Diethenhofen – Betzendorf – Heilsbronn – Neuendettelsau (Braun)
- **718** Steinbach – Großhaslach – Neubruck – Ansbach (Ströbel)
- **719** Großhabersdorf – Heilsbronn – Neuendettelsau – Windsbach (DB Frankenbus)

Das Linienbündel 3a erschließt den nördlichen Bereich der Bahn-

strecke Ansbach – Nürnberg mit den Gemeinden Rügland, Diethofen, Weihenzell, Bruckberg und Heilsbronn und bindet diese einerseits an den Bahnhof Heilsbronn als auch an die weiterführenden Schulen in Heilsbronn und Neuendettelsau an. Zusätzlich werden die Gemeinden Rügland, Diethofen, Bruckberg und Weihenzell an das Oberzentrum Ansbach und seine weiterführenden Schulen angebunden.

Im Bereich Bruckberg und Weihenzell kommt es zu einer Überlappung der Richtung Heilsbronn und der nach Ansbach verkehrenden Linien. Durch die Überplanung des Linienbündels soll geprüft werden, ob hier Synergieeffekte erreicht werden können.

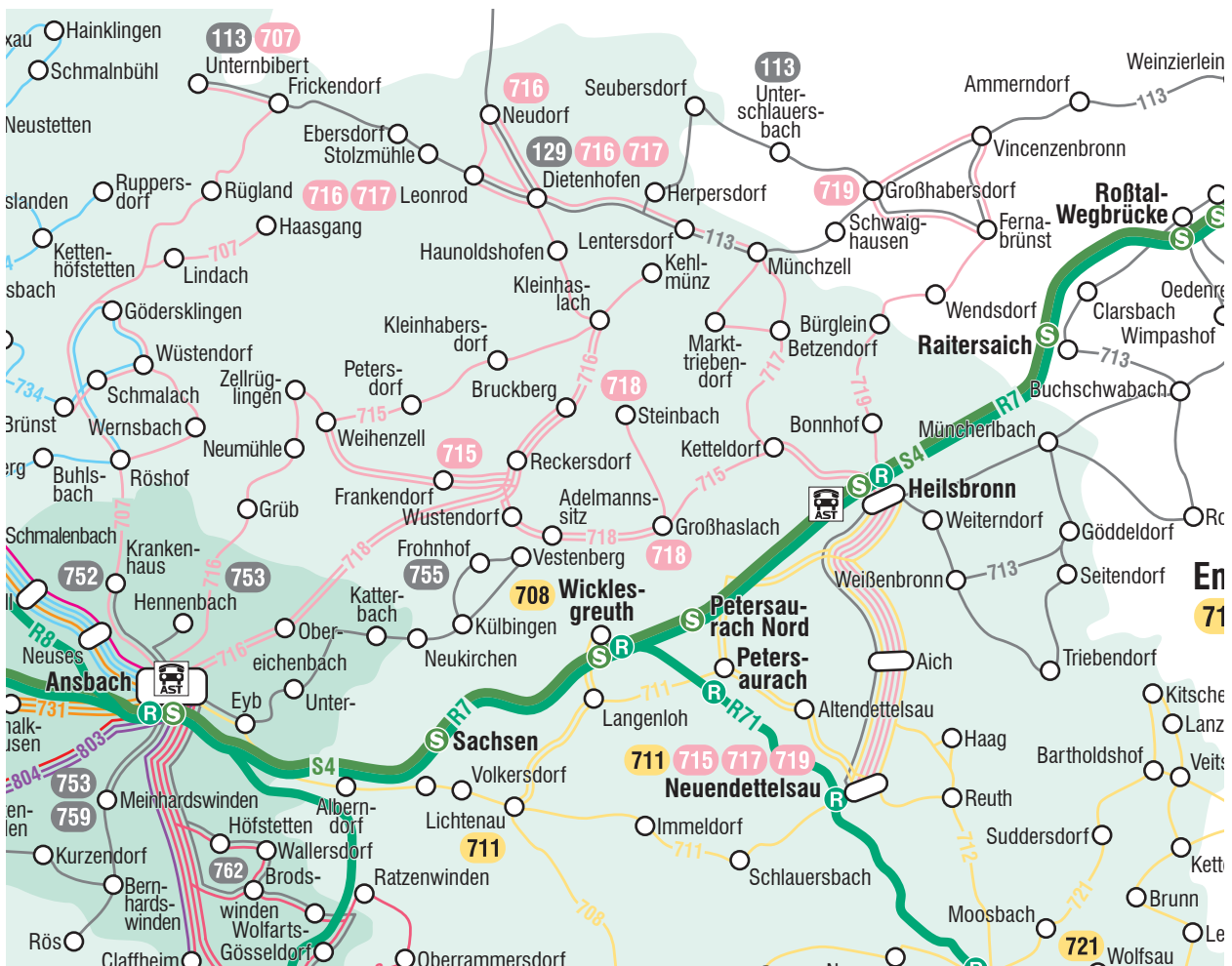
Angebotsdefinition

Aufgrund der regionalen Erschließungsfunktion der Linien 717 Dietenhofen – Heilsbronn Bhf./Neu-

endettelsau, 719 Großhabersdorf
- Heilsbronn Bhf./Neuendettelsau
und 716 Diethenhofen - Ansbach wer-
den tagsüber von Montag-Freitag 6
Fahrtenpaare (Fahrtzwecke Arbeit/
Schule, private Erledigungen) für
sinnvoll gehalten.

Streckenabschnitte mit betroffener Liniennr, Einwohnerzahlen und Berufsauspendlerzahlen:

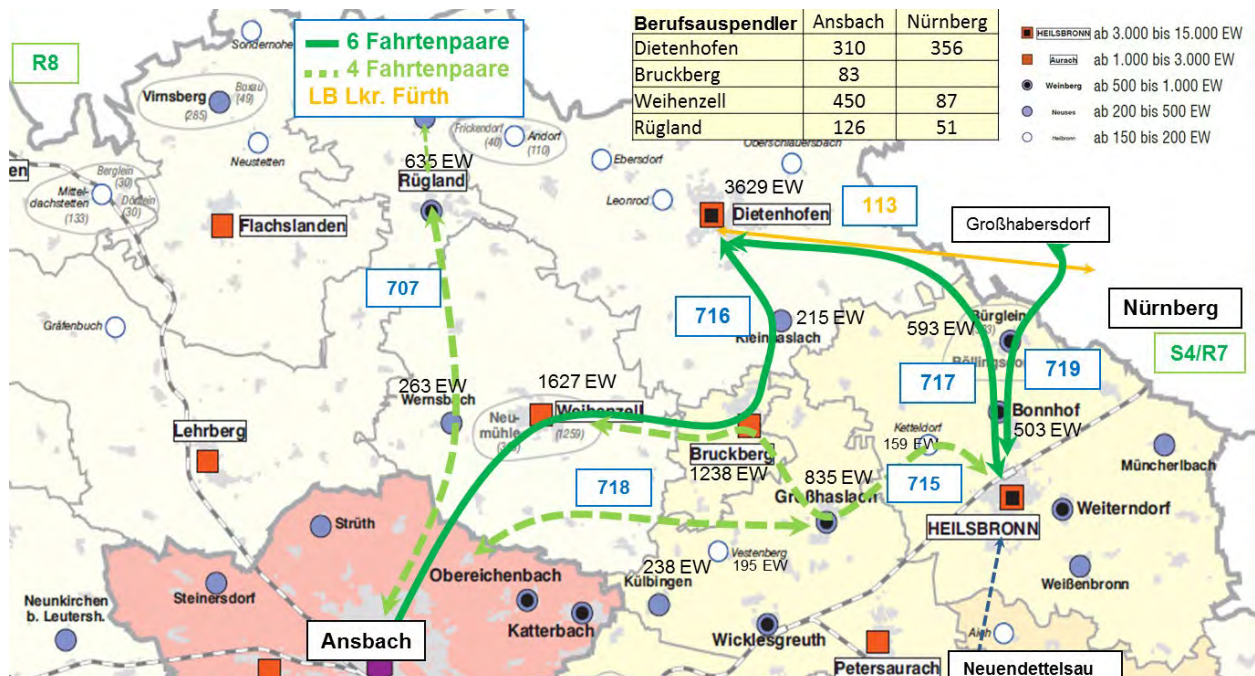
- Dietenhofen – Heilsbronn,
- Dietenhofen – Ansbach,
- Rügland – Ansbach



Karte 5: Linienbündel 3a Heilsbronn Nord

LB 3a: Heilsbronn Nord Linienbündel und Angebotsgestaltung

				Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr			Handlungsbedarf
Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	
Dietenhofen - Heilsbronn / Nbg	717	Dietenhofen	3.629	12/6	4/2	3/3	Heilsbronn Umsteigezeit max. 10 Min, Taktfpl. und „Tages-Verteilung der Fahrten optimieren
Großhabersdorf - Heilsbronn / Nbg	719			6/4	4/2	4/2	
Weihenzell - Bruckberg - Heilsbronn/Nbg	715	Weihenzell	1.259	6/4	2/2	2/1	Heilsbronn Umsteigezeit max. 10 Min, eine zusätzliche (Bedarfs-) Fahrt
Dietenhofen - Ansbach	716, (718)	Dietenhofen	3.629	12/6	4/2	3,5/1	Anbindung Bf und Stadtbuss, zusätzl. Fahrt vormittags, Taktfpl. optimieren, VGN-Tarif
Großhaslach - Ansbach	718	Großhaslach	835	4/2	2/2	1,5/1	Anbindung Bf und Stadtbuss, zusätzl. Fahrt morgens und Nachmittag, VGN-Tarif
Rügland - Ansbach	707	Rügland	635	4/2	2/2	3,5/1,5	1-2 zusätzliche Fahrten für Schüler



Karte 6: LB 3a, Definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. mit Bedienungshäufigkeit Mo-Fr tagsüber

Linienbündel 4 Rothenburg Nord

Linienbündel 4 Rothenburg Nord enthält die Linien

- **815** Rothenburg – Schweinsdorf – Windelsbach – Marktbergel – Windelsbach – Rothenburg (Scharnagel)
- **857** Rothenburg – Steinsfeld – Langensteinach – Adelshofen – Oberscheckenbach - Ohrenbach (Lkr. AN / Hütter)

Die Linie 857 bindet die nördlichen Gemeinden Ohrenbach, Adelshofen und Steinsfeld nach Rothenburg an. Die Linie 815 erschließt den nordöstlichen Bereich mit der Gemeinde Windelsbach. Beide Linien sind vorrangig auf die Belange der Schülerbeförderung zum Schulstandort Rothenburg ausgerichtet.

In den Ferien bestehen am Morgen mit der Linie 857 keine Fahrtmöglichkeiten nach Rothenburg.

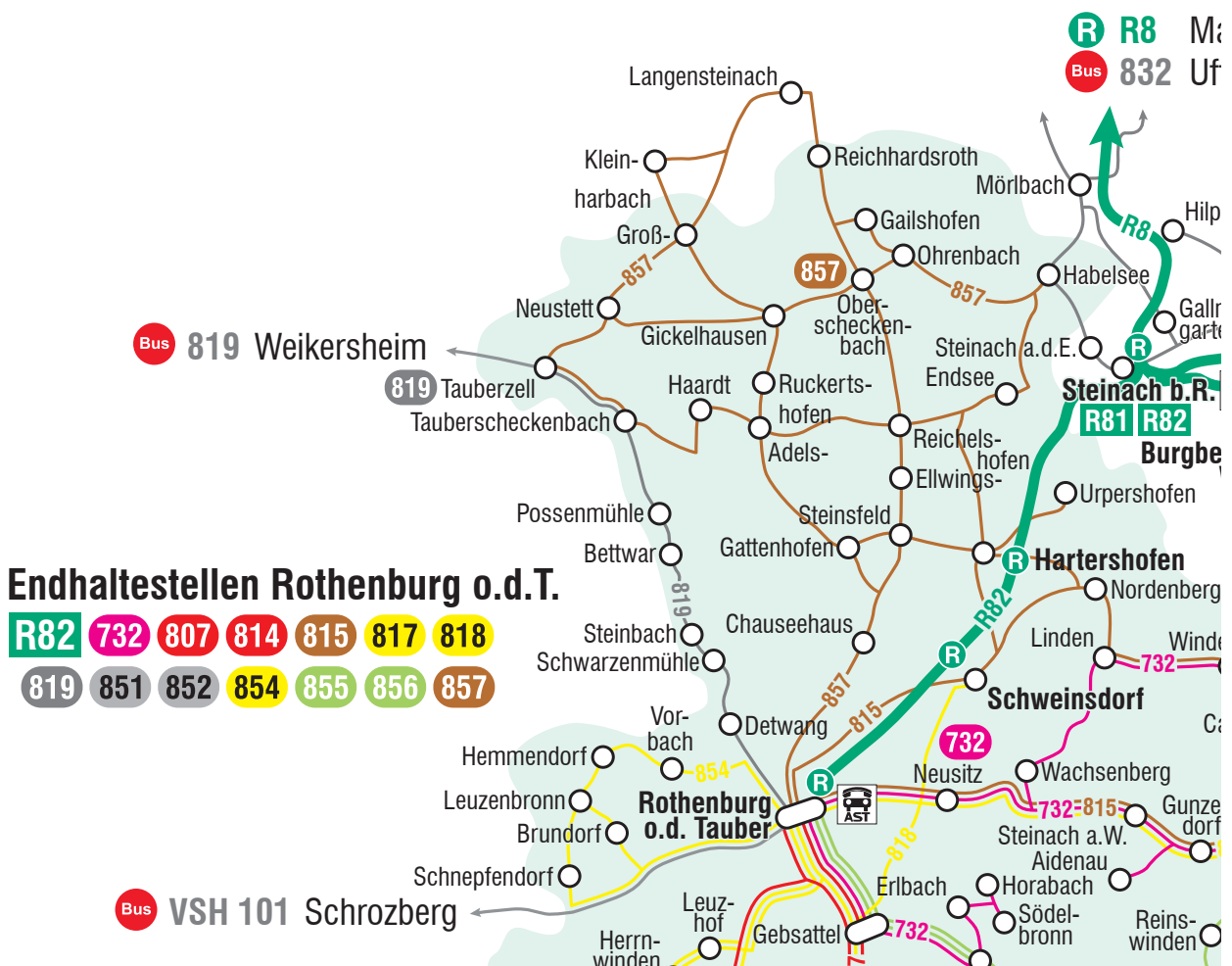
Angebotsdefinition

Durch die einwohnerschwache Siedlungsstruktur (Orte unter 500 Einwohner) lassen sich nur schwer zusätzliche Fahrgäste gewinnen. Zumindest von den Gemeindehauptorten sollten auch an Ferientagen **4 Fahrtenpaare (Grenzwert) nach/ von Rothenburg** angeboten werden um die Fahrzwecke Arbeit, private Erledigungen abzudecken. Im LB 4 Rothenburg o.d.T. Nord bietet sich zur Defizitbehebung der Einsatz von Bedarfsverkehren an.

Die Anschlüsse zur Bahn sind zu optimieren, wobei die Umsteigezeiten nicht mehr als 10 Minuten betragen sollten.

Bedienungsgebiete mit betroffe-
ner Liniennr. Einwohnerzahlen und
Berufsauspendlerzahlen:

- Ohrenbach, Adelshofen, Steinsfeld, Windelsbach



Karte 7: Linienbündel 4 Rothenburg o.d.T. Nord

LB 4: Rothenburg Nord Linienbündel und Angebotsgestaltung

				Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr			
Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	Handlungsbedarf
Windelsbach - Marktbergel - Schweinsdorf - Rothenburg	815	Windelsbach	324	4/2	2/2	primär an Schultagen	Bedarfsverkehrskonzept
Ohrenbach - Adels- hofen - Steinsfeld - Rothenburg	857	Ohrenbach, Adels- hofen	183 193	4/2	2/2	primär an Schultagen	Bedarfsverkehrskonzept



Karte 8: LB 4, Bedienungsgebiet mit Linien-Nr. und betroffene Gemeinden zur Festlegung der Bedienungshäufigkeit: Mo-Fr. 4 Fahrtenpaare z.T. als Bedarfsverkehr

Linienbündel 5 Lehrberg

Linienbündel 5 Lehrberg enthält die Linien

- **705** Burgbernheim – Lehrberg – Ansbach (DB Frankenbus, ab 01.07.2017 VU Hübel)
- **706** Schulverband Lehrberg, nur an Schultagen (DB Frankenbus)
- **734** Oberzenn – Flachslanden – Ansbach (Hübel)

Die Linie 705 bis Burgbernheim und die Linie 706 (Schulverband Lehrberg verkehrt nur an Schultagen) bedienen Ortschaften entlang der R8 zwischen Ansbach und Oberdachstetten. Die Linie 734 erschließt insbesondere die Gemeinde Flachslanden und bindet diese an Lehrberg und Ansbach an. Ab Lehrberg

überlappen sich diese drei Linien bis Ansbach.

Angebotsdefinition

Ein Ziel dieses Linienbündels ist es, die Fahrpläne so abzustimmen, dass zeitliche Parallelfahrten zwischen Lehrberg und Ansbach vermieden werden. Aufgrund der Berufspendlerzahlen von Oberdachstetten (202 Auspendler), Flachslanden (373 Auspendler), Lehrberg (566 Auspendler) nach Ansbach sollte zwischen Lehrberg und Ansbach tagsüber ein 60-Min.-Takt mit Verdichtungen in der HVZ eingerichtet werden. Zusätzlich sollte nach Ladenschluss gegen 20:30 Uhr noch eine Rückfahrt angeboten werden.

Für die Relationen Oberdachstetten und Flachslanden nach Lehrberg

und weiter nach Ansbach sind tagsüber 6 Fahrtenpaare vorzusehen.

Streckenabschnitte mit betroffener Liniennr. Einwohnerzahlen und Berufspendlerzahlen:

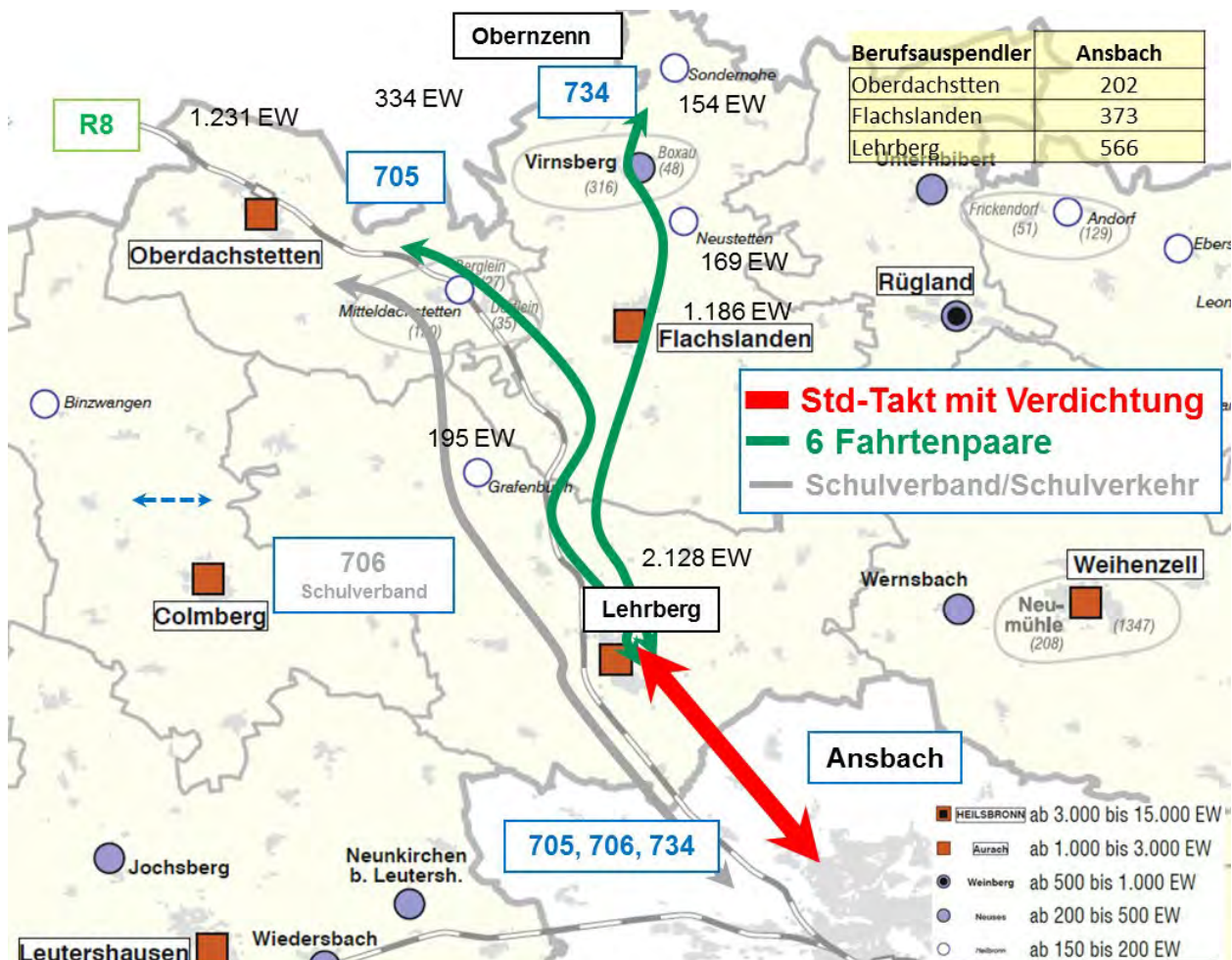
- Flachslanden – Lehrberg/Ansbach,
- Oberdachstetten – Lehrberg/Ansbach,
- Lehrberg – Ansbach



Karte 9: Linienbündel 5 Lehrberg

LB 5: Lehrberg Linienbündel und Angebotsgestaltung

					Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr		
Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	Handlungsbedarf
Burgbernheim - Oberdachstetten - Lehrberg - AN	705	Oberdachstetten	1.231	6/4	- Oberdachstetten/Flachlanden - Lehrberg 4/2, Ferien ca. 12 Uhr Rückfahrt - Lehrberg - AN 60 Min.-Takt mit Verdichtung in HVZ	4/2	Achse Lehrberg - AN möglichst 60 Min.-Takt, Lücken vormittags und am frühen Nachmittag schließen, Ausdehnung bis 20:30 Uhr, Sa 60 Min.-Takt Ergänzung auch als Bedarfsverkehr
Obernzenn - Flachlanden - AN	734	Flachlanden	1.186	6/4			
Schulverband Lehrberg	706	Lehrberg	2.128	6/4		nur an Schultagen	



Karte 10: LB 5, Definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. zur Festlegung der Bedienungshäufigkeit
Abschnitt Lehrberg – Ansbach Mo-Fr. 60-Min-Takt mit Verstärkern in HVZ

Linienbündel 6 Schillingsfürst

Linienbündel 6 Schillingsfürst enthält
die Linien

- **855** Höfen – Rothenburg o.d.T., nur an Schultagen (Scharnagel)
- **856** Brunst – Rothenburg o.d.T. (Scharnagel)
- **858** Schulverband Dombühl, Schorndorf – Schwand – Weißenkirchberg – Höfen – Dombühl (Scharnagel)
- **859** Schulverband Schillingsfürst, Geslau – Buch a.W. – Stitzendorf – Schillingsfürst, nur an Schultagen (Scharnagel)

Die Linien 855, 856, 858 und 859 wurden in einem Linienbündel zusammengefasst, da diese Fahrpläne primär auf die Schülerbeförderung abgestimmt sind. Erschlossen werden hierdurch die Gemeinde Buch a.W., sowie Ortsteile der Gemeinde Geslau und der Stadt Leutershausen.

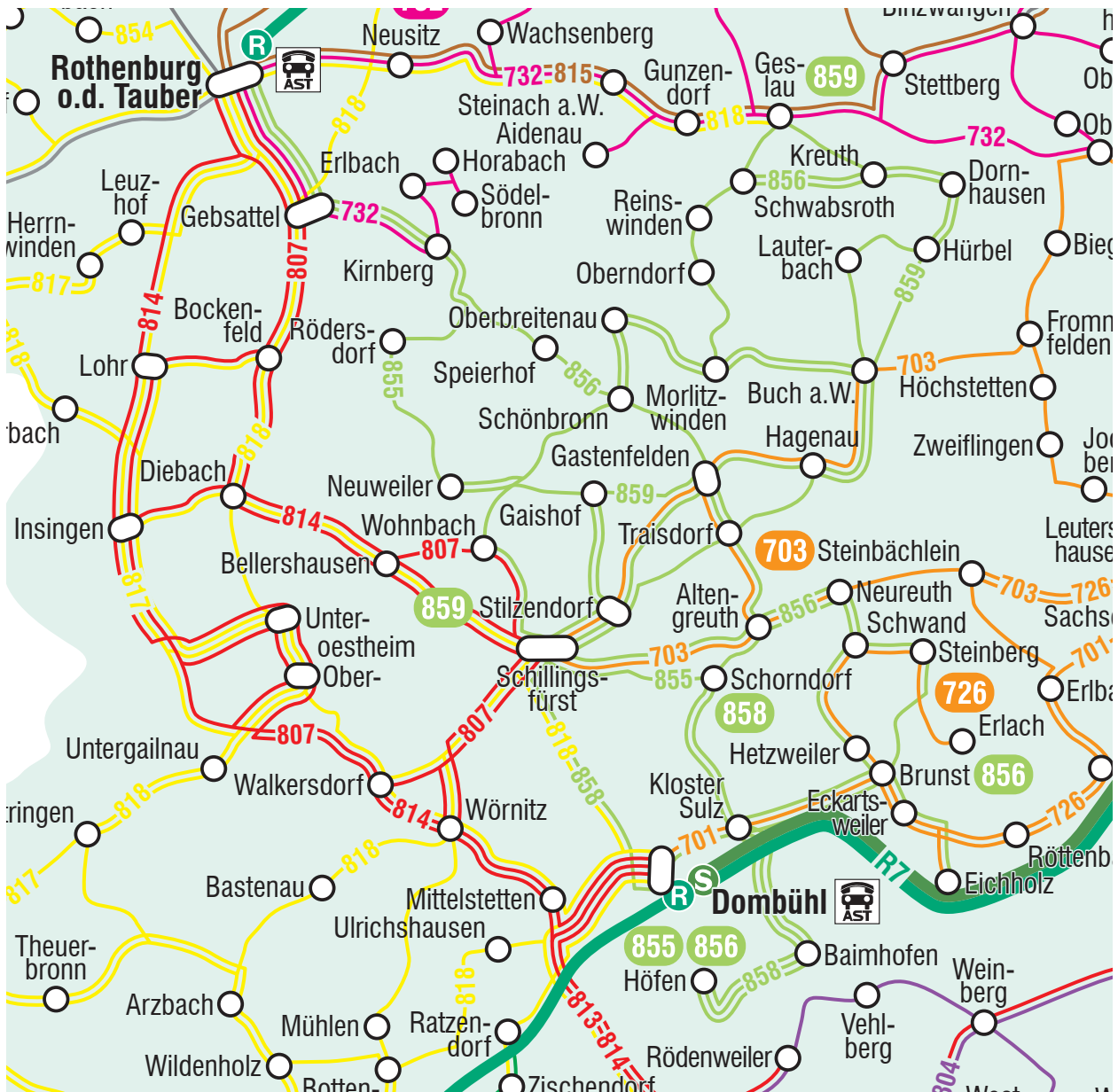
Angebotsdefinition

Das Buskonzept (LB2) zur Anbindung des Haltepunktes Leutershausen-Wiedersbach sieht Fahrtmöglichkeiten für die Nahverkehrsplan relevanten Ortsteile (>150 EW) von Buch a. W. sowie von Leutershausen zu Bahn vor. Dabei sind einzelne

Fahrten über Buch bis Schillingsfürst
zu verlängern.

Das LB 10 sollte Buch durch Bedarfsverkehre nach Rothenburg o.d.T. angebinden (Berufsauspendler von Buch a. Wald nach Ansbach 53 und nach Rothenburg o.d.T. 53.).

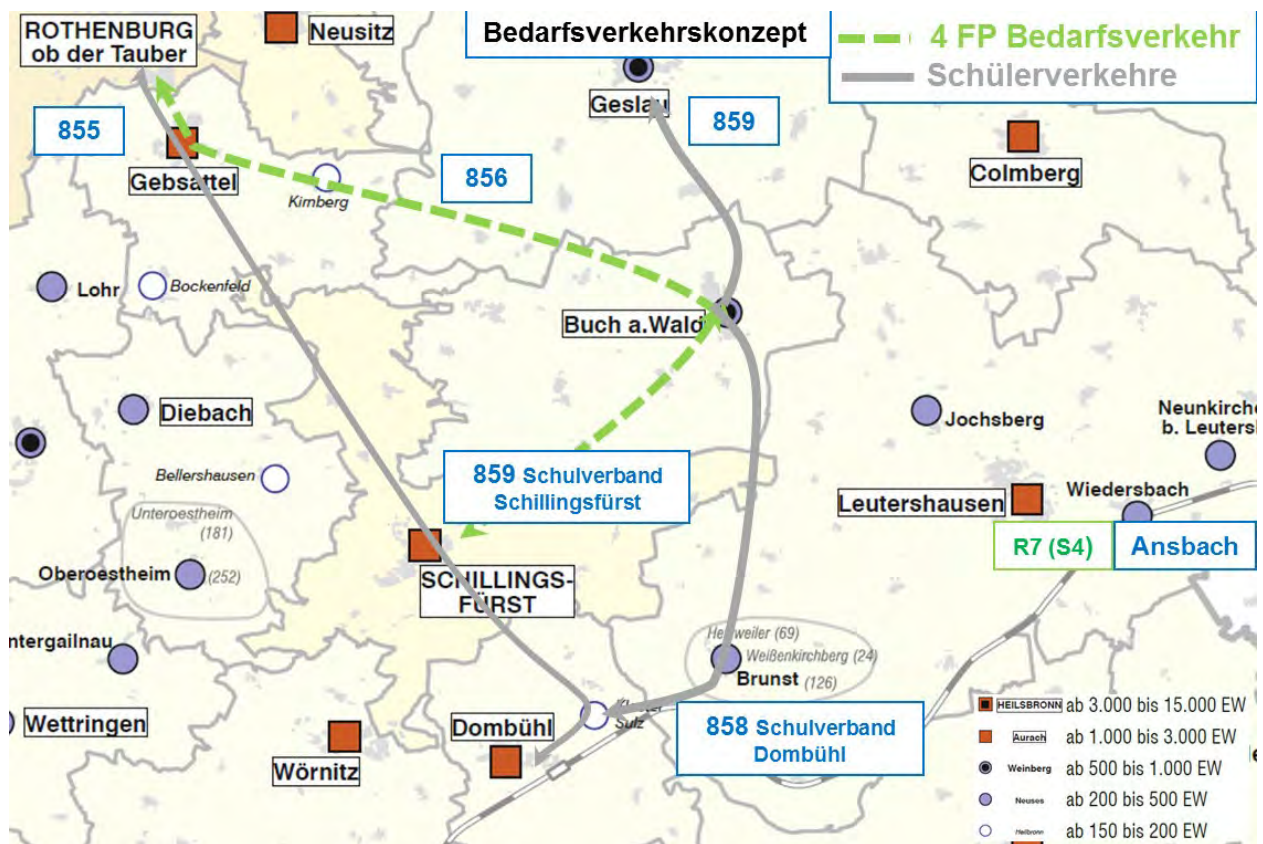
Bedarfsverkehrskonzept (Buch a.W.
- Schillingsfürst siehe auch LB 2 Leu-
tershausen-Wiedersbach)



Karte 11: Linienbündel 6 Schillingsfürst

LB 6: Schillingsfürst Linienbündel und Angebotsgestaltung

				Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr			
Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	Handlungsbedarf
Rothenburg - Höfen	815			4/2		primär an Schultagen	Bedarfsverkehrskonzept in den Ferien mit tagsüber mind. 4 Fahrtenpaaren Buch - Rothenburg, Buch - Schillingsfürst (s. LB 2 Anbindung Leutershausen- Wiedersbach)
Rothenburg - Brunst	857	Buch i.W.	543	4/2		primär an Schultagen	
Schulverband Dombühl	857			4/2		primär an Schultagen	
Schulverband Schillingsfürst	857	Buch i.W.	543	4/2		primär an Schultagen	



Karte 12: LB 6, Definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. zur Festlegung der Bedienungshäufigkeit (tagsüber 4 Fahrtenpaare)

Linienbündel 7 Schnelldorf

Linienbündel 7 Schnelldorf enthält die Linien

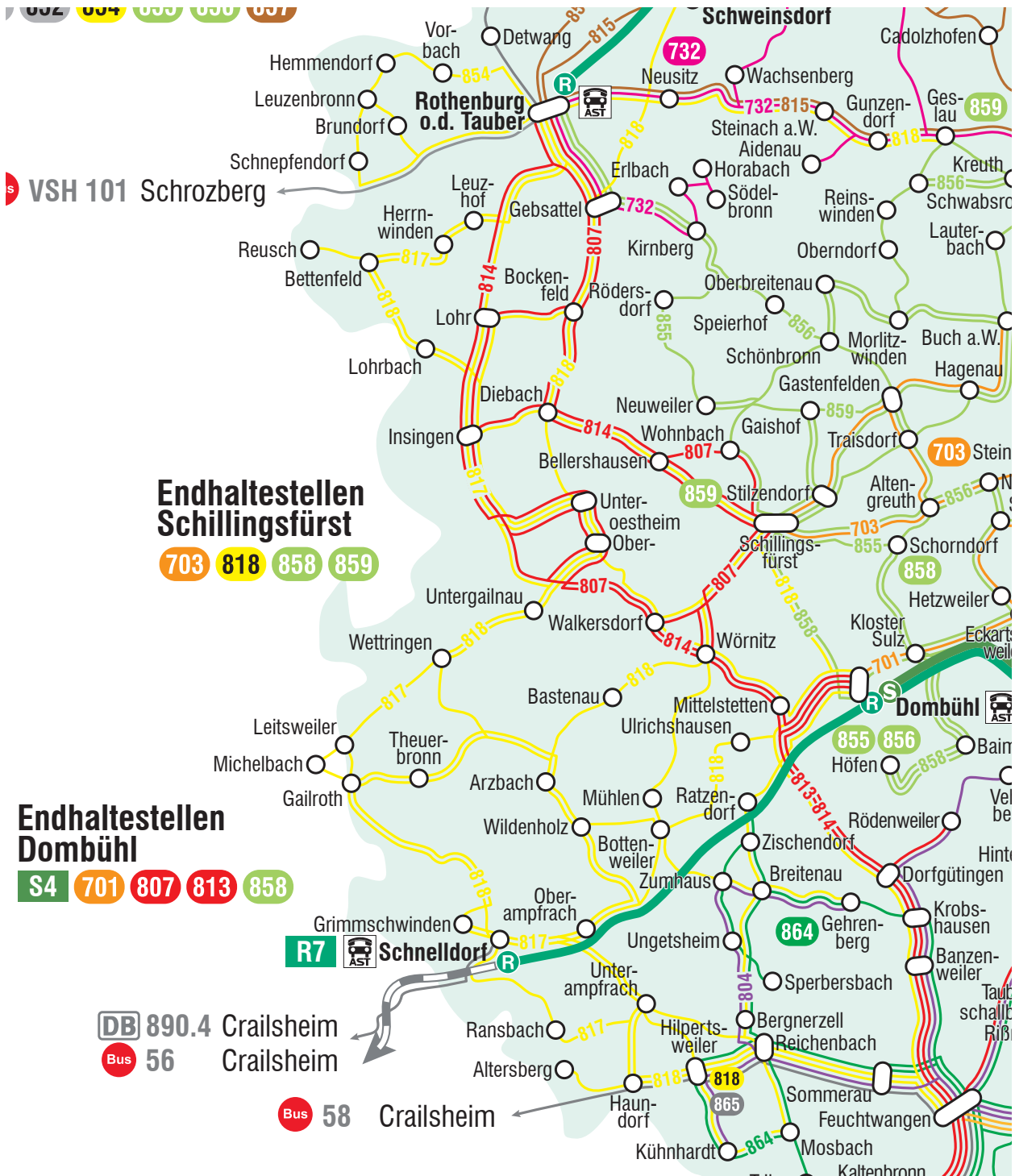
- **817** Rothenburg o.d.T. – Schnelldorf - Feuchtwangen (DB Frankenbus/Scharnagel)
- **818** Rothenburg o.d.T. – Schnelldorf – Breitenau, nur an Schultagen (Scharnagel)

Die primär auf die Schülerbelange ausgerichteten und somit an Schultagen verkehrenden Linien 817 und 818 verbinden die Schulstandorte Rothenburg o.d.T. und Feuchtwangen sowie Schillingsfürst. Durch die z.T. räumliche Überlappung der Linien und der Erschließungsfunktion der Ortsteile zumindest an Schultagen, wurden beide Linien in einem eigenen Linienbündel zusammen-

gefasst. Die Laufzeit wird mit dem Linienbündel 1 Dombühl S-Bahn harmonisiert (Dezember 2021), um bei einer angestrebten Reaktivierung der Bahnstrecke Dombühl-Dinkelsbühl, diesen Raum großflächig überplanen zu können.

Angebotsdefinition

Durch den zweistündigen RE-Halt in Schnelldorf (1.890 EW) bestehen



Karte 13: Linienbündel 7 Schnelldorf

LB 7: Schnelldorf Linienbündel und Angebotsgestaltung

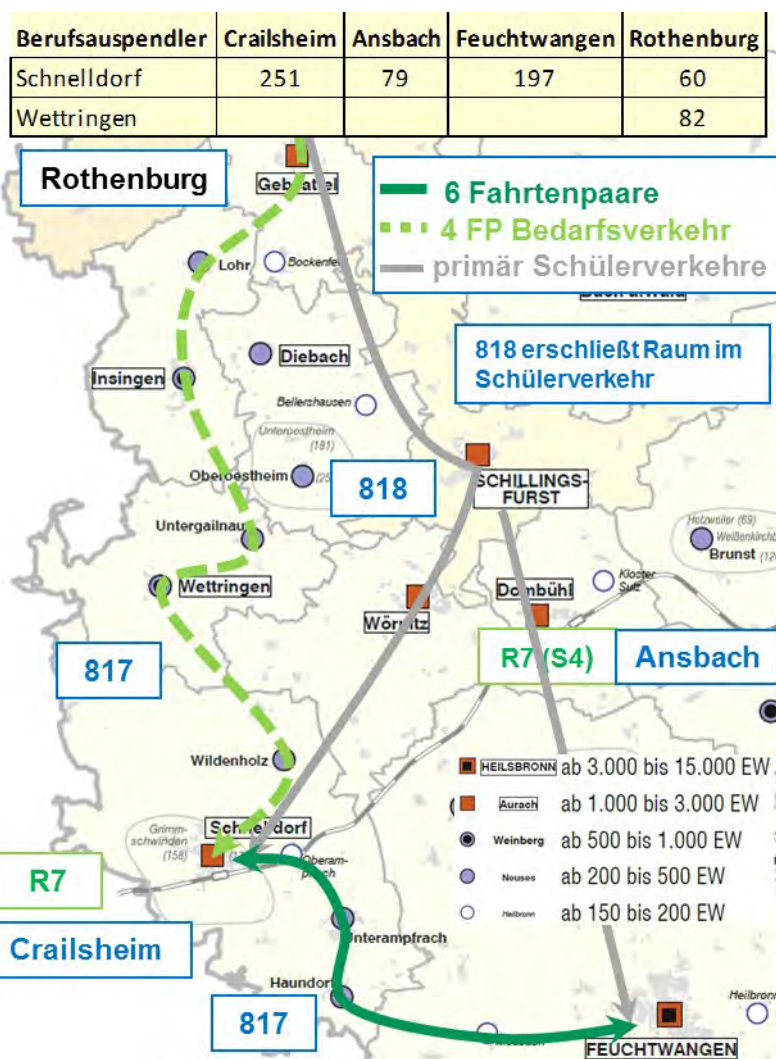
				Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr			
Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	Handlungsbedarf
Rothenburg - Wettlingen - Schnelldorf - Feuchtwangen	817	Schnelldorf Wettlingen	1.890 608	Verkehrsachse 4/2	Rothenburg - Schnelldorf 4 FP, Schnelldorf - Feuchtwangen 6 FP	primär an Schultagen	Ausweitung des Angebotes vor allem in den Ferien Relation Rothenburg - Wettlingen - Schnelldorf - Feuchtwangen, dabei Anbindung Schnelldorf Bf
Rothenburg - Wettlingen - Schnelldorf - Breitenau	818					nur an Schultagen	

schnelle Verbindungen Richtung Ansbach und Nürnberg sowie Richtung Crailsheim.

Angebotsverbesserungen insbesondere in den Ferien können aufgrund der geringen Einwohnerdichte durch Bedarfsverkehre behoben werden. Dies gilt für die Relation Schnelldorf-Wettlingen-Rothenburg (mind. 4 Fahrtenpaare) als auch zwischen Schnelldorf und Feuchtwangen (6 Fahrtenpaare). In Schnelldorf sind die Anschlüsse an die Bahn zu gewährleisten.

Um Fahrtmöglichkeiten für Berufstätige sowie Einkauf bzw. private Erledigungen anzubieten, werden mindestens 4 Fahrtenpaare als notwendig angesehen.

In Schnelldorf sollen die Umsteigezeiten – soweit Schülerbelange dem nicht entgegenstehen – auf max. 10 Minuten angepasst werden.



Karte 14: LB 7, Definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. zur Festlegung der Bedienungshäufigkeit

Linienbündel 8 Feuchtwangen

Linienbündel 8 Feuchtwangen enthält die Linien

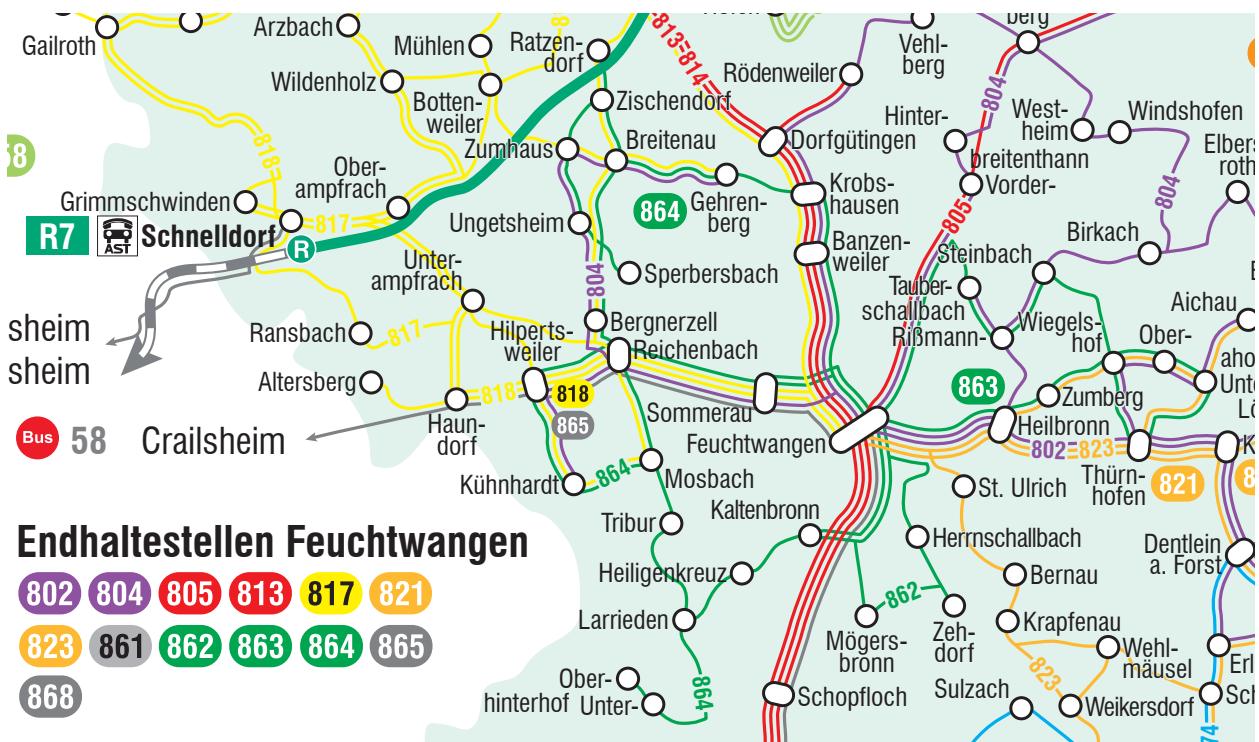
- **862** Stadtverkehr Feuchtwangen
Linie 1 primär Schultage (Scharnagel)
- **863** Stadtverkehr Feuchtwangen
Linie 2 nur dienstags (Scharnagel)
- **864** Feuchtwangen – Heiligenkreuz – Larrieden – Mosbach – Zumhaus – Breitenau – Feuchtwangen (Scharnagel)
- **866** Böhlhof – Neidlingen – Ober-/Unterdallersbach – Krebs-
hof – Wüstenweiler Feuchtwan-
gen (Scharnagel)

Die vorrangige Funktion der Linien 862, 863, 864 und 866 (ohne Linien-darstellung) besteht in der Beförderung der Schüler aus den Ortsteilen der Stadt Feuchtwangen zum Schulzentrum bzw. Volksschule in Feuchtwangen. Eine Überplanung ist daher nur in einem gemeinsamen Linienbündel sinnvoll.

an den Hauptort Feuchtwangen (Ortsverkehr). Da nur geringe Fahrgastzahlen erwartet werden, sollten zusätzliche Fahrten als Bedarfsverkehre ausgestaltet werden. Insgesamt werden 4 Fahrtenpaare als notwendig angesehen, um Fahrtmöglichkeiten für Berufstätige sowie Einkauf bzw. private Erledigungen zu schaffen. Zu prüfen sind Anschlussverbindungen zu den Regionalbuslinien.

Angebotsdefinition

Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes dient vor allem der ÖPNV-Erschließung der Ortsteile in den Ferien



Karte 15: Linienbündel 8 Feuchtwangen

LB 8: Feuchtwangen Linienbündel und Angebotsgestaltung

				Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr			Handlungsbedarf
Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	
StVk Feuchtwangen	862	Feuchtwangen	7.369			nur an Schultagen	Betrachtung Stadtverkehr gesamt Bedarfsverkehrskonzept mit mind. 4 Fahrtenpaaren an Schul- und Ferientagen
StVk Feuchtwangen	863	Ortsteile	< 500	4/2		nur dienstags	
OT Feuchtwangen	864	Ortsteile	< 500	4/2		primär an Schultagen	
OT Feuchtwangen	866	Ortsteile	< 500	4/2		primär an Schultagen	



Karte 16: LB 8, Definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. zur Festlegung der Bedienungshäufigkeit

Linienbündel 9 Feuchtwangen OST

Linienbündel 9 Feuchtwangen OST
enthält die Linien

- **821** Feuchtwangen – Wieseth – Bechhofen (DB Frankenbus/Scharnagel)
- **823** Feuchtwangen – Dürrewangen/Dentlein a.F. - Burk (DB Frankenbus/Scharnagel)

Diese nur an Schultagen verkehrende Linien 821 und 823 binden im Rahmen der Schülerbeförderung die südöstlich von Feuchtwangen liegenden Gemeinden Wieseth, Burk, Dürrwangen und Dentlein nach Feuchtwangen an. Die Linie 821 stellt zusätzlich – nur an Schultagen – eine Querverbindung zwischen Feuchtwangen und Bechhofen her. Somit beschränken sich die Linien des Linienbündels 9 auf die Belange der Schülerbeförderung.

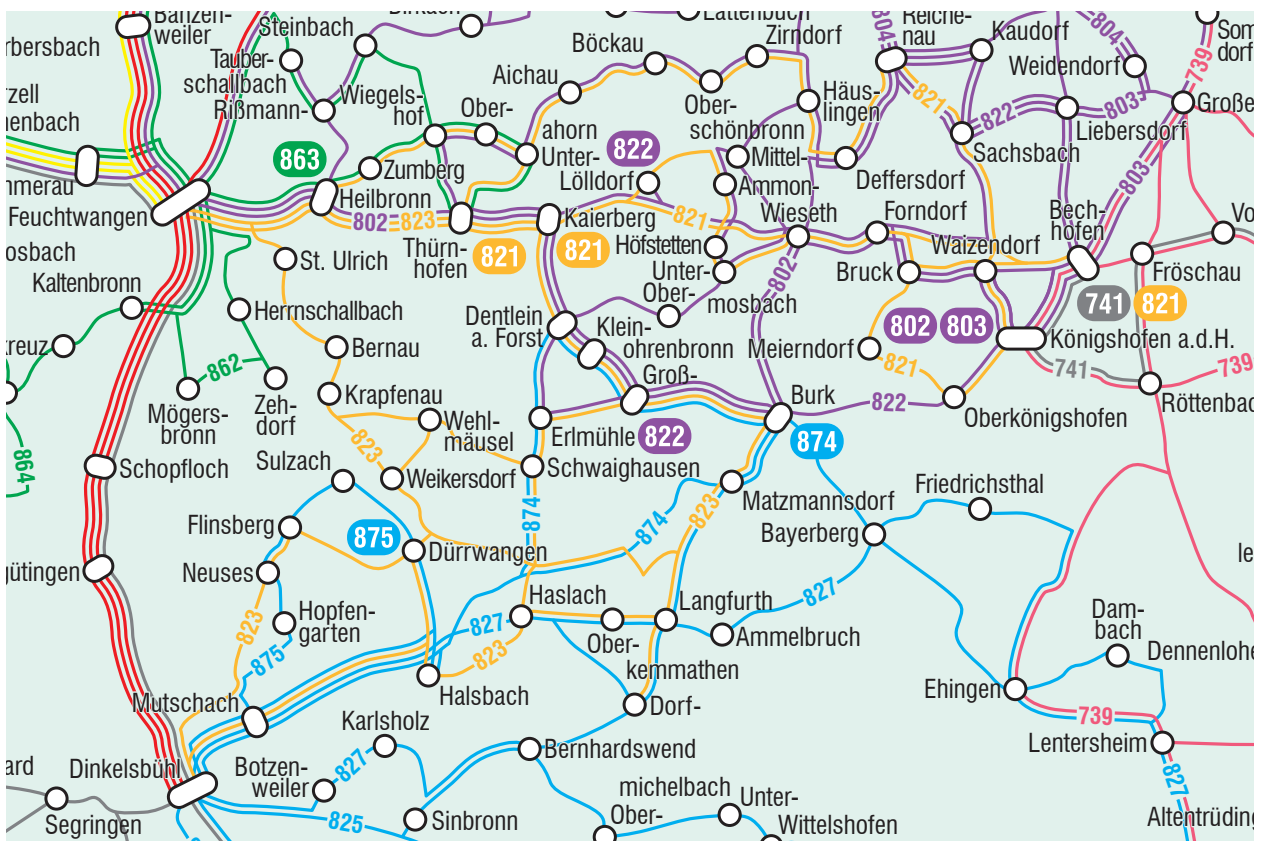
Angebotsdefinition

Größere Berufspendlerströme bestehen von Dentlein (228 Auspendler) und Dürrwangen (204 Auspendler)

nach Feuchtwangen. Daher sollte das Fahrtenangebot an Schul- und Ferientagen – ausgerichtet auf die Fahrzeitbelange der Berufstätigen und des Einkaufs- und Versorgungsverkehrs – ausgeweitet werden. Dies entspricht mindestens 4 Fahrtenpaaren, die auch als Bedarfsverkehr durchgeführt werden können.

Anschlüsse in Feuchtwangen und Bechhofen an den Regionalverkehr sollten beachtet werden.

Um die Verbindungen Feuchtwangen über Dentlein/Burk/Wieseth nach Herrieden und Ansbach zu optimieren, soll dieses Linienbündel zeitlich mit den **Linienbündeln 11 und 12 harmonisiert** werden. Mit mindestens 4 Fahrtenpaaren tagsüber kann die Linie 821 die Querverbindung Feuchtwangen – über Wieseth die Anschlüsse in Bechhofen herstellen, während die Linie 802 den südlichen Ast über Burk und Dentlein übernehmen kann.



Karte 17: Linienbündel 9 Feuchtwangen Ost

LB 9: Feuchtwangen Ost Linienbündel und Angebotsgestaltung

Mo-Fr Fahrtenpaare in
HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr

Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	Handlungsbedarf
Bechhofen - Wieseth - Feuchtwangen	821 (mit 802 LB 12 betrachten)	Wieseth	785	4/2		nur an Schultagen	Bedarfsverkehrskonzept mit mind. 4 Fahrtenpaaren, Betrachtung mit Linie 802 LB 11/12
Burk - Dentlein / Dürrwangen - Feuchtwangen	823 (mit 802 LB 12 betrachten)	Burk	853	4/2		nur an Schultagen	



Karte 18: LB 9, Definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. zur Festlegung der Bedienungshäufigkeit

Linienbündel 10 Hesselberg

Linienbündel 10 Hesselberg enthält die Linien

- **825** Dinkelsbühl – Wittelshofen - Wassertrüdingen (VU Faber)
- **827.1** Dinkelsbühl – Ehingen - Wassertrüdingen, primär an Schultagen (VU Faber)
- **827.2** Schulverband Langfurth, nur an Schultagen (VU Faber)
- **827.3** Schulverband Ehingen, nur an Schultagen (VU Faber)
- **874** Dinkelsbühl – Dentlein a.F. – Burk - Dinkelsbühl (VU Faber)
- **875** Dürrwangen - Dinkelsbühl (VU Faber)
- **877** Weiltingen – Mönchsroth – Wilburgstetten - Dinkelsbühl (VU Faber)

Der Verkehrsraum zwischen Dinkelsbühl und Wassertrüdingen mit den Gemeinden Mönchsroth, Wilburgstetten, Weiltingen, Wittelshofen, Gerolfingen, Röckingen und Ehingen wird als ein Linienbündel betrachtet.

Die Linien 825 und 827 stellen die ÖPNV-Verbindung zwischen Wassertrüdingen und Dinkelsbühl her. Die übrigen Linien binden die umliegenden Gemeinden insbesondere im Rahmen der Schülerbeförderung nach Dinkelsbühl an.

Vor dem Hintergrund der angestrebten Reaktivierung der Hesselberg-Bahn Wassertrüdingen – Gunzenhausen ist eine grundlegende Überplanung zum Fahrplanwechsel Dez. 2022 geplant.

Angebotsdefinition

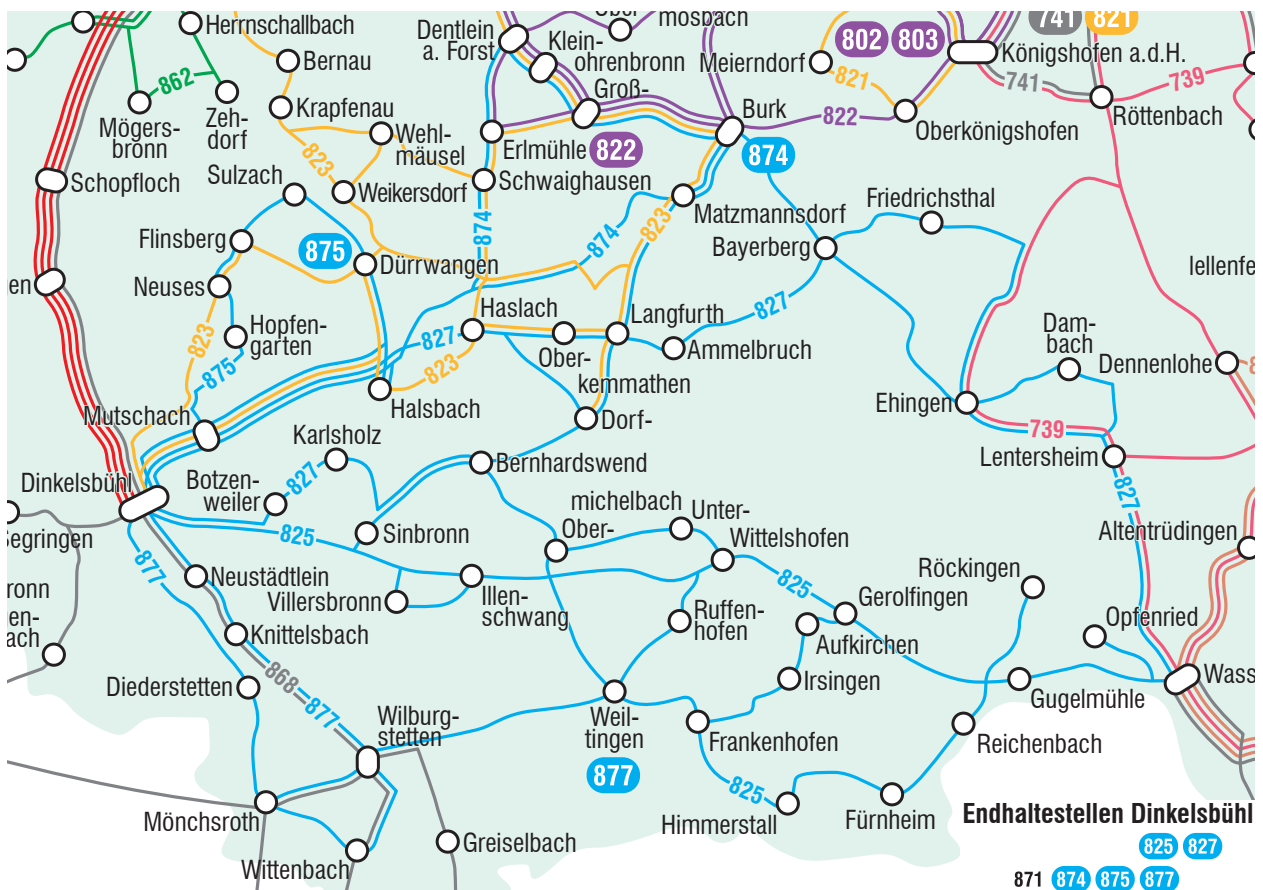
Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung und der Berufspendlerströme insbesondere nach Dinkelsbühl werden auf der Achse Dinkelsbühl – Wassertrüdingen über Wittelshofen / Weiltingen tagsüber 8-10 Fahrtenpaare für notwendig gehalten. Einzelne Fahrten können als Bedarfslinien eingerichtet werden.

Ehingen ist von den Berufspendlerzahlen sowohl nach Dinkelsbühl als auch nach Wassertrüdingen orientiert. Für die Streckenführung über

Ehingen und Langfurth werden mind. 6 Fahrtenpaare vorzusehen.

Ebenfalls 6 Fahrtenpaare sollten zwischen Dürrwangen und Dinkelsbühl sowie Wilburgstetten/Mönchsroth nach Dinkelsbühl vorgehalten werden.

Die Linien sollten in Dinkelsbühl Anschluss an die Regionalbuslinien nach Dombühl bieten.



Karte 19: Linienbündel 10 Hesselberg

LB 10: Hesselberg Linienbündel und Angebotsgestaltung

Mo-Fr Fahrtenpaare in
HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr

Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	Handlungsbedarf
Wassertrüdingen - Wittelshofen / Weiltungen - Dinkelsbühl	825	Wassertrüdingen	4.128	12/6	6/3	5/1,5	Ferien zusätzliche (Bedarfs-) Fahrten
Wassertrüdingen - Ehingen - Dinkelsbühl	827 (z.T. Verknüpfungen mit 874, 875)	Wassertrüdingen	4.129	12/6	4/2	2,5/0	Ferien zusätzliche (Bedarfs-) Fahrten am Vormittag
Rückrichtung		Ehingen	980	4/2	4/2	2,5/0	Ferien zusätzliche (Bedarfs-) Fahrten am Vormittag
Weiltungen - Wilburgstetten - Dinkelsbühl	877	Wilburgstetten	1.214	6/4	4/2	ca. 4 FP	zusätzliche (Bedarfs-) Fahrten am Vormittag
Burk - Dentein a.F. - Dinkelsbühl	874 (Verknüpfungen mit 827, 875)	Burk	853	4/2		2/0	Planung mit Linie 827, 874, 875
Dürrwangen - Dinkelsbühl	875 (z.T. Fahrten 827)	Dürrwangen	1.512	6/4	4/2	3/0	zusätzliche (Bedarfs-) Fahrten



Karte 20: LB 10, Definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. zur Festlegung der Bedienungshäufigkeit

- **736** Ansbach – Weidenbach – Ornbau (Bauer & Schlecht)
- **738** Ansbach–Wolframs-Eschenbach – Merkendorf – Mittelschenbach (Bauer & Schlecht)
- **739** Ansbach – Burgoberbach – Großenried – Arberg – Wassertrüdingen (Bauer & Schlecht)
- **AN1** Arberg – Herrieden, nicht im VGN-Tarif integriert (Bauer & Schlecht)
- **802** Feuchtwangen – Bechhofen - Ansbach (DB Frankenbus, ab 01.04.2017 VU Bauer Schlecht)

schweningen, Arberg, Ornbau, Weidenbach und Burgoberbach sowie Teile der Gemeinde Bechhofen mit ein. Diese Linien dienen der Anbindung der Gemeinden an die Stadt Ansbach. Ab Großenried – Bechhofen – Ansbach wird das ÖPNV-Angebot durch die Linie 802 ergänzt. Die nicht im VGN integrierte Linie AN1 befördert vorrangig die Schüler aus diesem Bereich nach Herrieden.

eine Abstimmung im überlappenden Bereich erfolgen.

Um ebenfalls eine Fahrplanabstimmung (Vermeidung von zeitlichen Parallelfahrten) zwischen den Linien nach Ansbach auf dem Streckenabschnitt Großenried – Bechhofen und Burgoberbach (VGN-Linie 802, LB 12) vornehmen zu können, sollen die **Konzessionslaufzeiten** der Linien der **Linienbündel 11 und 12 vereinheitlicht** werden.

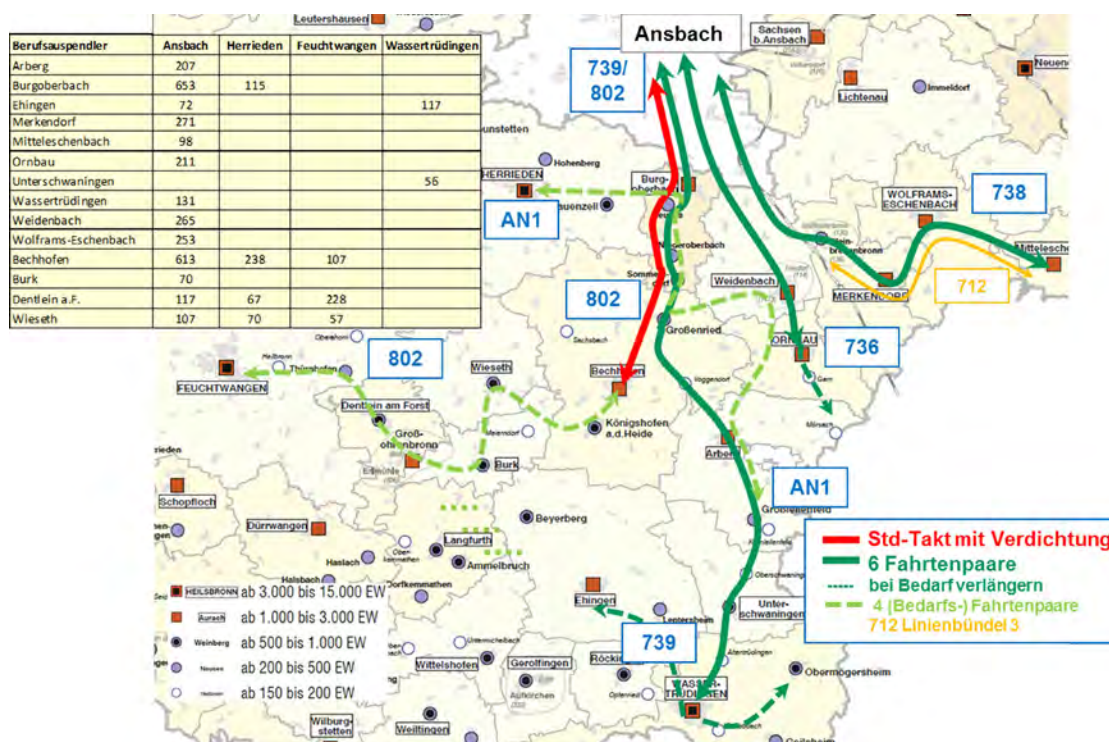
Die auf das Oberzentrum Ansbach mit seinen Schulen und Arbeitsplätzen sowie Versorgungseinrichtungen ausgerichteten Linien sollten eine Mindestanzahl von 6 Fahrtenpaaren aufweisen. Die Übergänge in Ansbach zum Stadtverkehr und zur Bahn sind zu berücksichtigen.

Karte 21: Linienbündel 11 Wassertrüdingen-Ansbach (AN1 Arberg - Herrieden nicht dargestellt)

(Linie 739) oder von Ornbau (Linie 738) können bei Bedarf mit 4 Fahrtenpaaren geschaffen werden.

LB 11: Wassertrüdingen - Ansbach Linienbündel und Angebotsgestaltung

				Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr			
Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	Handlungsbedarf
Wassertrüdingen - Burgoberbach - Ansbach	739 (802 LB 12)	Wassertrüdingen	4.128	12/6	4/2 ab Burgoberbach mit 802 60 Min-Takt mit Verdichtungen in HVZ	4(3)/1,5	zusätzl. Fahrtenpaar vormittags, in den Ferien auch nachmittags, Harmonisierung Abfahrtszeiten
Mitteleschenbach - Triesdorf / AN	738 (712 (LB 3)	Mitteleschenbach	1.513	5/4	4/2	3/1,5	zusätzl. Fahrtenpaar, Harmonisierung Abfahrtszeiten
Ornbau - Weidenbach - Triesdorf - AN	736 (AN1)	Ornbau	1.403	6/4	4/2	4/2	Harmonisierung Abfahrtszeiten, Anschluss Bahn und Stadtbus
Arberg - Herrieden	AN1	Arberg	1.115	6/4	4 FP	0,5/2	in Ferien 4 (Bedarfs-) Fahrten
Bechhofen - Wieseth / Burk - Dentlein - Feuchtwangen	802 (Ri Feuchtwangen Betrachtung mit Linien 821 und 823 LB 9	Bechhofen Wieseth Dentlein	1.628 754 785	6/4 4/2 4/2	2/2	2/0,5/0,5	3-4 fehlende (Bedarfs-) Fahrten für Berufstätige und Besorgungen (Linien 821 und 823 LB 9)
Bechhofen - Burgoberbach - AN	802 (Ri AN)	Bechhofen	1.628	6/4	Std-Takt mit Verstärkern	7,5/3/1	kein Handlungsbedarf durch Überlagerung Linie 739



Karte 22: LB 11, Definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. zur Festlegung der Bedienungshäufigkeit

Linienbündel 12 Herrieden

Linienbündel 12 Herrieden enthält die Linien

- **803** Ansbach – Herrieden – Bechhofen (DB Frankenbus)
- **804** Ansbach – Herrieden – Feuchtwangen (DB Frankenbus, ab 01.04.2017 VU Scharnagel)
- **822** Herrieden – Wieseth – Dentelein, nur an Schultagen (DB Frankenbus, ab 01.01.2017 VU Scharnagel)

Die Linien des Linienbündels 12 erschließen den Bereich zwischen Herrieden, Bechhofen und Feuchtwangen einschließlich der Gemeinden Dentelein a.F., Burk und Wieseth und binden diese vorrangig im Schülerverkehr (Linien 804, 822) nach Feuchtwangen und Herrieden sowie Bechhofen bis an das Oberzentrum Ansbach an.

Die Streckenführung der Linie 803 verläuft über Herrieden und die Linie 802 (LB 11) über Burgoberbach.

Zwischen Großenried, Burgoberbach und Ansbach wird das Fahrtenangebot durch die Fahrten der Linie 739 (LB11) ergänzt. Ebenfalls Überschneidungen der Linienführung bestehen mit den nach Feuchtwangen ausgerichteten Schülerverkehren der Linien 821 und 823 des Linienbündels 9 (Feuchtwangen Ost).

Daher wurde empfohlen, die Laufzeiten der **Linienbündel 9, 11 und 12** zeitlich zu **harmonisieren**, um eine übergreifenden Planung für diesen Raum weiterhin zu ermöglichen.

Angebotsdefinition

Zwischen Bechhofen und Feuchtwangen mit den Gemeinden Wieseth und Dentelein a.F. sollten an Schul- und Ferientagen für Berufstätige sowie Einkauf bzw. private Erledigungen mindestens 4 Fahrtenpaare vorgehalten werden. Aufgrund größerer Pendlerströme nach Herrieden und der Ortsgröße werden 6 Fahrtenpaare tagsüber empfohlen.

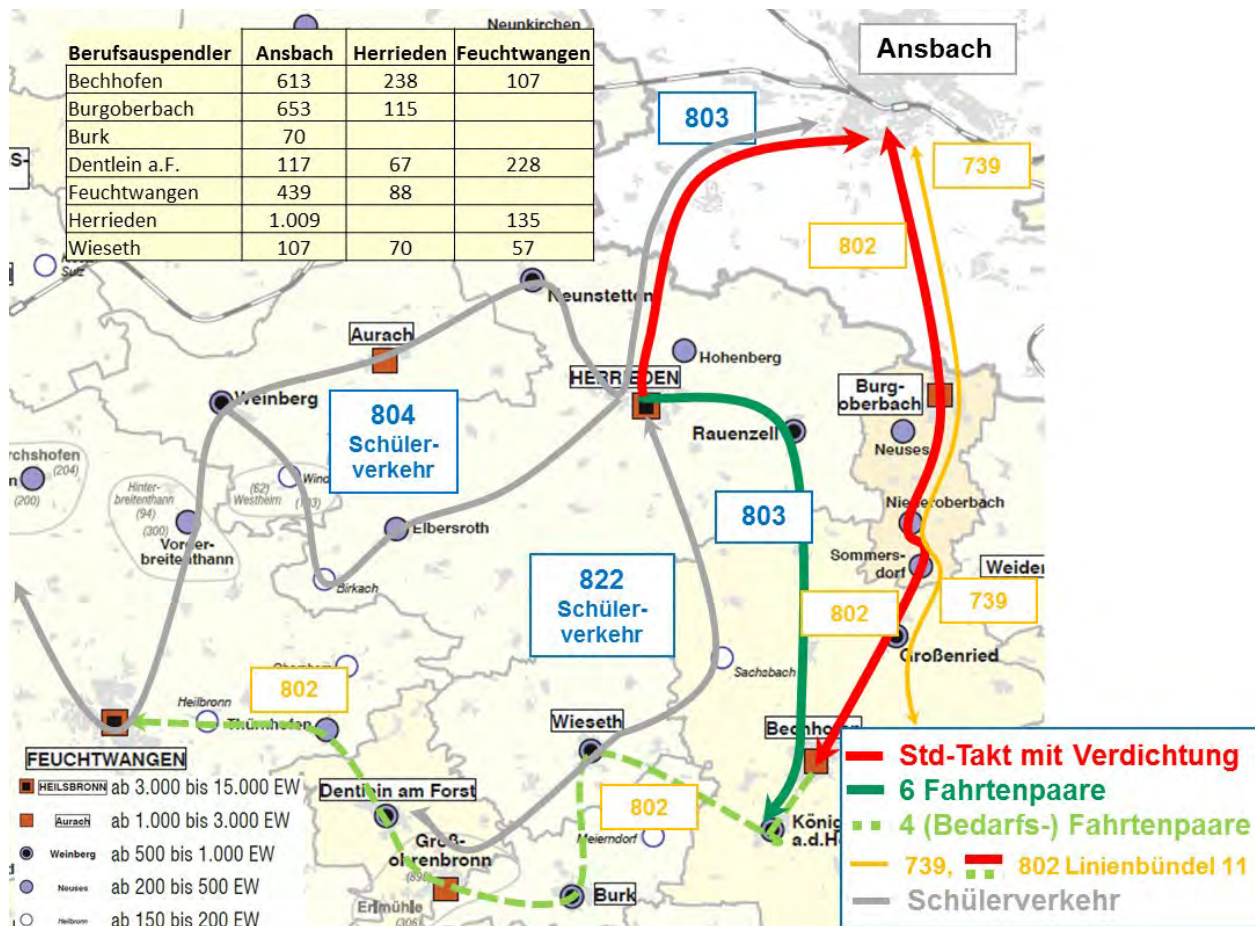
Sowohl von Bechhofen nach Ansbach und Herrieden nach Ansbach besteht bereits tagsüber weitestgehend ein Stundentakt z.T. mit einzelnen bedarfsgerechten Verdichtungen. Dieses Angebot sollte auf einen durchgehenden Stundentakt ausgeweitet werden.



Karte 23: Linienbündel 12 Herrieden

LB 12: Herrieden Linienbündel und Angebotsgestaltung

Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr							
Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	Handlungsbedarf
Bechhofen - Herrieden - Ansbach	803	Bechhofen	1.628	6/4	4/2	2/1/0	Ferien zusätzl. (Bedarfs-) Fahrt am Vormittag
Herrieden - Ansbach	803/804	Herrieden	3.976	12/6	Std-Takt mit Verstärkern	10/6/0,5	kein Handlungsbedarf
Feuchtwangen - Herrieden - Ansbach	804					primär Schülerverkehr	kein Handlungsbedarf
Dentlein - Wieseth - Herrieden	822					primär Schülerverkehr	kein Handlungsbedarf



Karte 24: LB 12, Definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. zur Festlegung der Bedienungshäufigkeit

Linienbündel 13 Hesselberg Ost

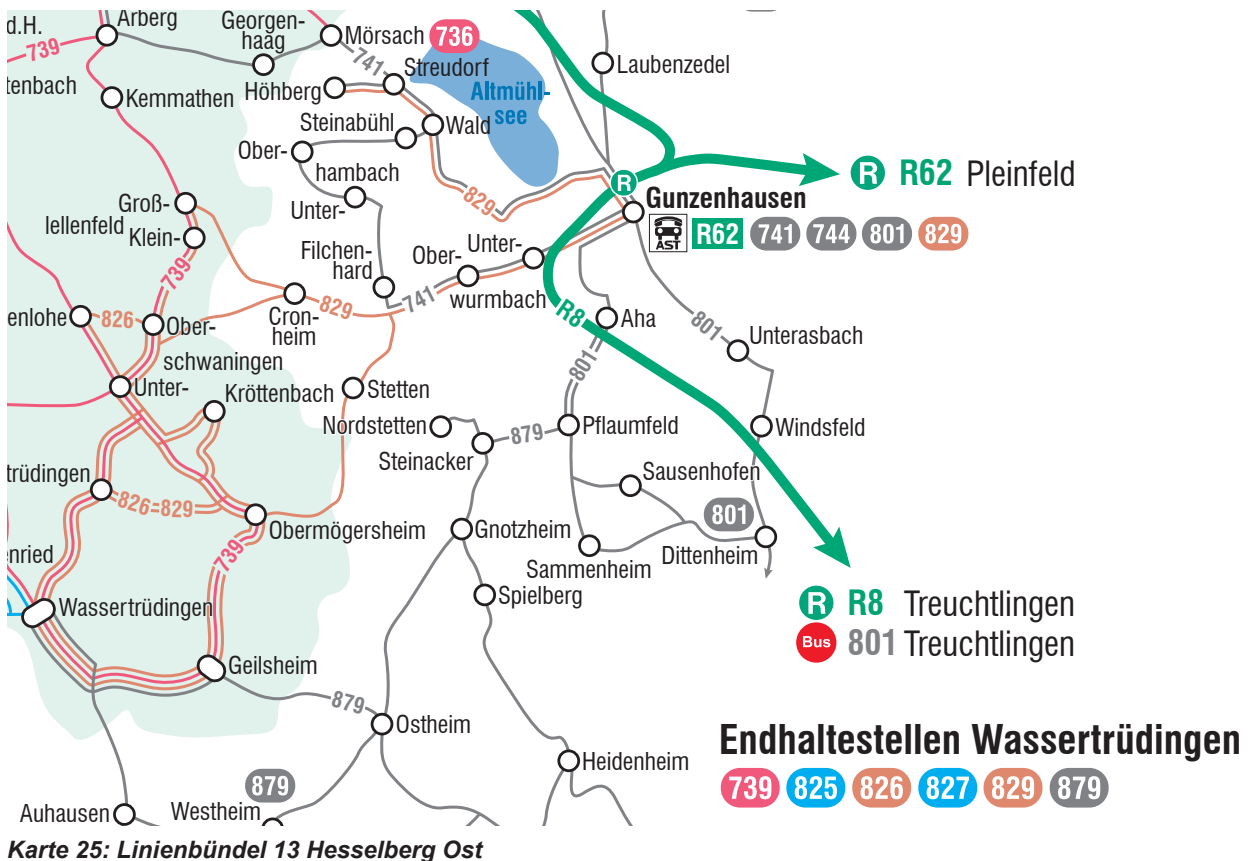
Linienbündel 13 Hesselberg Ost enthält die Linien

- **826** Schulverband Wassertrüdingen, nur an Schultagen (DB Frankenbus)
- **829** Gunzenhausen - Wassertrüdingen (DB Frankenbus)

Vor dem Hintergrund der angestrebten Reaktivierung der Hesselberg-Bahn Wassertrüdingen – Gunzenhausen und der damit verbundenen Verlagerung der Schüler und übrigen Fahrgäste auf die Bahn, ist eine grundlegende Überplanung zum Fahrplanwechsel Dez. 2022 geplant.

Mit 10 Fahrten von Wassertrüdingen nach Gunzenhausen und 8 Fahrten zurück, wird derzeit auf der Linie 829 kein Handlungsbedarf gesehen. Ergänzt wird dieses Angebot an Schultagen durch schulbedingte Fahrten.

Der Fahrplan der Linie 826 ist auf die Bedürfnisse der Schüler im Schulverband Wassertrüdingen abgestimmt.



Linienbündel Rothenburg o.d.T. – Ansbach

Linienbündel Rothenburg - Ansbach enthält die Linie

- **732** Ansbach – Lehrberg – Colmberg - Rothenburg o.d.T. (Wellhöfer)

Die Linie 732 verkehrt zwischen Rothenburg, Colmberg und Ansbach wobei der Großteil der Fahrten auf die Schülerbelange ausgerichtet

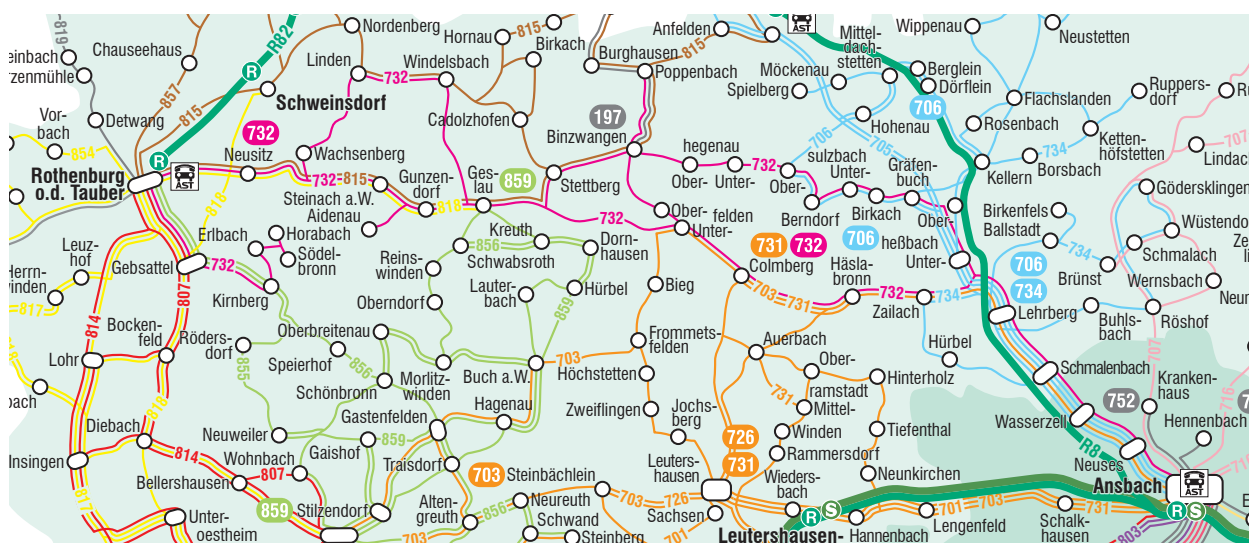
ist. Für die Gemeinden Colmberg und Geslau werden Fahrten nach Rothenburg ermöglicht. Ebenfalls besteht mit der Linie 732 die Anbindung von Colmberg über Lehrberg nach Ansbach und verdichtet damit das ÖPNV-Angebot für Lehrberg.

Teilweise überschneidende Linienführungen ergeben sich mit der Linie 815 des Linienbündels 4 Rothenburg Nord. Um hier die Fahrplanabstimmung zu gewähren, sollen die Laufzeiten des Linienbündels

4 mit der Laufzeit der Linie 732 angepasst werden.

Angebotsdefinition

Um das Busangebot für die Berufstätigen sowie für private Erledigungen wie Einkauf und Arztbesuche zu verbessern sollten 6 Fahrtenpaare tagsüber eingerichtet werden und Fahrplanlücken am Vormittag und Nachmittag geschlossen werden. Diese 6 Fahrten entsprechen dem Grenzwert für Orte über 1.000 Einwohner.



Karte 26: Linienbündel 732 Rothenburg o.d.T.-Ansbach

732 Rothenburg - Ansbach Linienbündel und Angebotsgestaltung

Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr			Handlungsbedarf
				Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	
Rothenburg - Colmberg - Lehrberg - AN	732	Colmberg	1.319	6/4	4/2	4,5/0,5/0,5	Lücken vormittags und nachmittags schließen



Karte 27: Linie 732, Definierte Streckenabschnitte mit Linien-Nr. zur Festlegung der Bedienungshäufigkeit

7.3 Bedarfsorientierte Bedienungsformen

Die ergänzende Erschließung insbesondere der Ortsteile an den Hauptort (Ortsverkehre) tagsüber abseits der Streckenabschnitte sowie die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes am Abend und am Wochenende sollte aufgrund zu erwartender geringer Fahrgastnachfrage durch Bedarfsverkehre erfolgen.

Hierzu soll auf der Grundlage des Nahverkehrsplanes und abgestimmt auf die Linienbündelungskonzepte (vgl. Kap. 7.2 *Linienbündelungskonzept*) zeitnah ein separates Bedarfsverkehrskonzept erstellt werden. Als Mindestbedienung in stark ländlich geprägten Räumen sowie zur Anbindung von Ortsteilen an den Gemeindehauptort werden tagsüber mindestens vier Fahrtenpaare entsprechend dem Grenzwert für Ortsteile unter 1.000 Einwohner für sinnvoll gehalten.

Vor Ort ist zu klären, ob bestehende im Regelverkehr betriebene Linien durch zusätzliche Bedarfsfahrten ergänzt werden bzw. Fahrten mit geringer Auslastung zukünftig in Bedarfsfahrten umgewandelt werden sollen. Bei einer dispersen Siedlungsstruktur ist der Einsatz eines flächendeckenden Bedarfsverkehrs zum Gemeindehauptort mit Anschluss an die Regionalbusse zu prüfen.

Zwecks tariflicher Gleichstellung zwischen dem herkömmlichen Linienverkehr und dem Bedarfsverkehr, sollte tagsüber an Werktagen kein Zuschlag im Bedarfsverkehr erhoben werden. Für das am Abend und am Wochenende bestehende landkreisweite Anrufsammeltaxi (AST) wird, da hier eine Haustürbedienung möglich ist, ein Zuschlag erhoben. Um das ÖPNV-Angebot am Wochenende zu verbessern, sollte eine Ausweitung des Bedienungszeitraumes des AST am Samstag auch auf den Nachmittag (nach Betriebsschluss

Bus) und ganztags an Sonn- und Feiertagen geprüft werden.

Die Digitalisierung (Internet-, bzw. App-basierte Fahrdienste bzw. Vermittlungen von Fahrdiensten) kann die Hemmschwelle zur Nutzung bedarfsorientierter Systeme abbauen und sollte bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

7.4 Fazit / Handlungsempfehlung

Im Landkreis wurden 15 Linienbündel definiert und die Konzessionslaufzeiten harmonisiert. Durch die zeitliche Staffelung wurde erreicht, dass zwischen Ende 2020 und 2026 jedes Jahr mindestens ein Linienbündel zur Vergabe ansteht. Für die Vorbereitungen ist ein Vorlauf von ca. zwei Jahren anzusetzen. Die Vergaben sollen u.a. auch dazu dienen, die beschlossenen Angebotsdefinitionen der jeweiligen Linienbündel (vgl. Kap. 7 *Angebotsdefinition und Linienbündel*) umzusetzen.

Da im ländlichen Raum das Fahrplanangebot von **Montag – Freitag** vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist, wurden Mängel insbesondere für den Einkaufsverkehr am Vormittag sowie für den Berufs- und Einkaufsverkehr in den Ferien ermittelt. Um diese Defizite zu beheben, wird vor allem der Einsatz von Bedarfsverkehren empfohlen.

An **Samstagen** beschränkt sich derzeit das Busangebot meist auf eine Hinfahrt am Morgen und eine Rückfahrt mittags. An **Sonn- und Feiertagen** reduziert sich das Angebot überwiegend auf das Anrufsammeltaxi (AST), das aber i.d.R. erst gegen 19 Uhr zum Einsatz kommt.

Um diese Defizite zu beheben, wird vor allem der Einsatz von Bedarfsverkehren empfohlen.

8. Gesamtverkehrsprognose

Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sieht die Erstellung einer Gesamtverkehrsprognose vor. Aufgrund der fehlenden Datengrundlage wurde diese bisher zurückgestellt. Mit dem Gemeinschaftsprojekt DIVAN (Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg), das in Zusammenarbeit mit der Straßenbauverwaltung des Freistaates Bayern und dem Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) entwickelt wurde, stehen jetzt entsprechende Daten zur Verfügung. Somit wird die Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes um eine Gesamtverkehrsprognose ergänzt. Hierin flossen folgende Daten ein:

- Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung (Bayerisches Landesamt für Statistik),
- VGN GmbH Verkehrserhebung,
- Straßenverkehrszählung (Bayerische Straßenverwaltung),
- Berufspendlerstatistik (Bundesagentur für Arbeit),
- Schülerdaten weiterführende Schulen,
- Bereits seit 2015 durchgeführte Infrastrukturmaßnahmen oder bis 2025 planerisch gesicherte Maßnahmen (z.B. im Schienen- und Straßennetz),
- Angaben der Gemeinden (Einwohner und Arbeitsplätze)

8.1 Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung

Grundlage ist die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung (Demographischer Wandel)¹⁹ des Bayeri-

schen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung.

Zu dieser Bevölkerungsvorberechnung konnten die Gemeinden Stellung nehmen. Sollte die Gemeinde aufgrund von gesicherten planerischen Baumaßnahmen von anderen Prognosewerten ausgehen, sollte mitgeteilt werden, in welchen Ortsteilen neue Wohnbebauung (Anzahl Wohneinheiten) vorgesehen ist. Grundlage sind die Daten des Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung.

Ebenfalls sollten größere, **planerisch bis 2025 gesicherte Infrastrukturprojekte** wie Gewerbeansiedlungen (nur Gewerbegebiete mit mehr als 100 Beschäftigten) oder Straßenbaumaßnahmen, die zur Beschleunigung des ÖPNV oder des motorisierten Individualverkehrs beitragen (z.B. Umgehungsstraßen), genannt werden.

Diese zusätzlichen Daten flossen anschließend in die Prognoseberechnung mit ein. Hierdurch kommt es zu geringfügigen Abweichungen gegenüber den Daten des Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung. Die Werte für die Gemeinden und Teilbereiche 2015 zu 2025 sind in der nachfolgenden Tabelle gegenübergestellt.

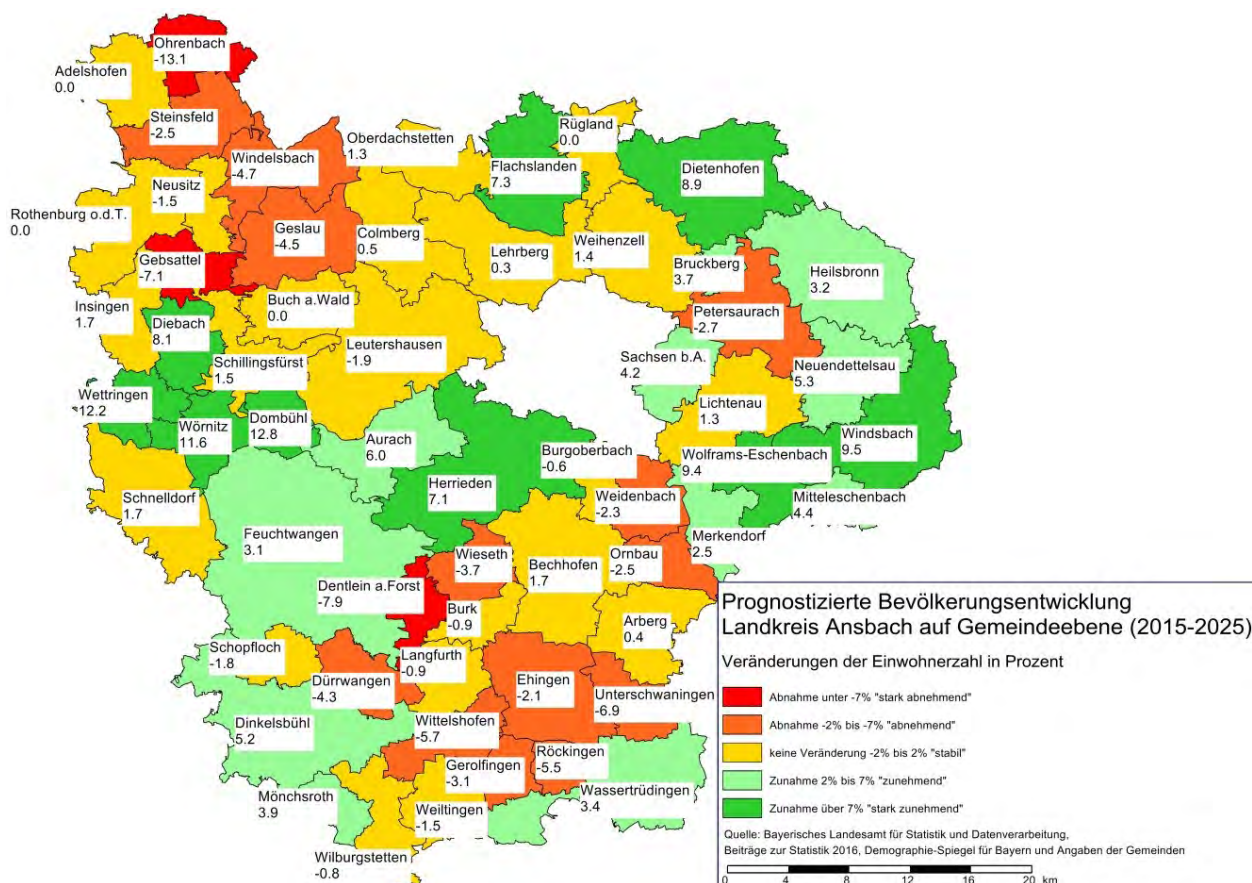
¹⁹ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Demografie Spiegel 2016

Bevölkerungsentwicklung 2015 zu 2025 nach Gemeinden und Angaben der Gemeinden

Gemeinde	2015				2025				Veränderungen 2025 zu 2015			
	Jahr 2015	< 18 Jahre	19-64 Jahre	> 64 Jahre	Jahr 2025	< 18 Jahre	19-64 Jahre	> 64 Jahre	gesamt	< 18 Jahre	19-64 Jahre	> 64 Jahre
Adelshofen	990	200	580	210	990	190	570	230	0%	-5%	-2%	10%
Arberg, M	2.250	400	1.450	400	2.260	380	1.390	490	0%	-5%	-4%	23%
Aurach	2.830	480	1.880	470	3.000	422	1.917	661	6%	-12%	2%	41%
Bechhofen, M	5.800	900	3.800	1.100	5.900	800	3.650	1.450	2%	-11%	-4%	32%
Bruckberg	1.360	170	930	250	1.410	170	860	370	4%	0%	-8%	48%
Buch a.Wald	990	180	630	190	990	160	610	220	0%	-11%	-3%	16%
Burgoberbach	3.240	590	2.110	530	3.220	510	1.990	720	-1%	-14%	-6%	36%
Burk	1.090	170	690	230	1.080	170	610	300	-1%	0%	-12%	30%
Colmberg, M	1.960	310	1.250	390	1.970	270	1.140	550	1%	-13%	-9%	41%
Dentlein a.Forst, M	2.280	360	1.430	490	2.100	300	1.260	550	-8%	-17%	-12%	12%
Diebach	1.110	220	700	190	1.200	246	718	246	8%	12%	3%	29%
Dietenhofen, M	5.600	1.000	3.600	1.000	6.100	1.070	3.692	1.338	9%	7%	3%	34%
Dinkelsbühl, GKSt	11.500	1.900	7.100	2.500	12.100	2.000	7.100	3.000	5%	5%	0%	20%
Dombühl, M	1.640	300	1.070	280	1.850	299	1.138	414	13%	0%	6%	48%
Dürrwangen, M	2.540	450	1.620	460	2.430	430	1.510	490	-4%	-4%	-7%	7%
Ehingen	1.920	320	1.210	390	1.880	310	1.150	420	-2%	-3%	-5%	8%
Feuchtwangen, St	12.200	2.100	7.700	2.400	12.575	2.130	7.707	2.738	3%	1%	0%	14%
Flachslanden, M	2.330	390	1.480	460	2.500	435	1.522	543	7%	12%	3%	18%
Gepsattel	1.700	310	1.090	300	1.580	240	990	350	-7%	-23%	-9%	17%
Gerolfingen	960	160	600	200	930	150	570	220	-3%	-6%	-5%	10%
Geslau	1.340	230	830	290	1.280	190	750	330	-4%	-17%	-10%	14%
Heilsbronn, St	9.300	1.600	5.800	1.800	9.600	1.700	5.800	2.100	3%	6%	0%	17%
Herrieden, St	7.700	1.400	5.000	1.300	8.250	1.481	5.024	1.745	7%	6%	0%	34%
Insingen	1.190	200	790	210	1.210	190	750	270	2%	-5%	-5%	29%
Langfurth	2.120	380	1.340	400	2.100	320	1.269	501	-1%	-16%	-5%	25%
Lehrberg, M	3.050	530	1.940	570	3.060	510	1.850	690	0%	-4%	-5%	21%
Leutershausen, St	5.400	1.000	3.400	1.100	5.300	900	3.200	1.200	-2%	-10%	-6%	9%
Lichtenau, M	3.770	600	2.330	840	3.820	520	2.260	1.040	1%	-13%	-3%	24%
Merkendorf, St	2.820	500	1.870	450	2.890	500	1.830	560	2%	0%	-2%	24%
Mitteleschenbach	1.590	280	1.040	270	1.660	310	1.030	320	4,4%	11%	-1%	19%
Mönchsroth	1.540	280	1.010	260	1.600	254	996	350	4%	-9%	-1%	35%
Neuendettelsau	7.600	1.400	4.800	1.500	8.000	1.400	4.850	1.750	5%	0%	1%	17%
Neusitz	1.980	350	1.250	370	1.950	320	1.230	400	-2%	-9%	-2%	8%
Oberdachstetten	1.530	250	960	320	1.550	255	919	388	1%	2%	-4%	21%
Ohrenbach	610	100	370	140	530	80	310	140	-13%	-20%	-16%	0%
Ornbau, St	1.600	290	1.020	280	1.560	270	960	330	-3%	-7%	-6%	18%
Petersaurach	4.790	840	3.060	880	4.660	790	2.830	1.040	-3%	-6%	-8%	18%
Röckingen	730	120	470	140	690	110	420	170	-5%	-8%	-11%	21%
Rothenburg/ Tauber, GKSt	11.000	1.500	6.800	2.700	11.000	1.400	6.600	3.000	0%	-7%	-3%	11%
Rügland	1.240	230	760	250	1.240	200	740	300	0%	-13%	-3%	20%

Gemeinde	2015				2025				Veränderungen 2025 zu 2015			
	Jahr 2015	< 18 Jahre	19-64 Jahre	> 64 Jahre	Jahr 2025	< 18 Jahre	19-64 Jahre	> 64 Jahre	gesamt	< 18 Jahre	19-64 Jahre	> 64 Jahre
Sachsen b. Ansbach	3.350	580	2.000	770	3.490	610	2.030	850	4%	5%	1%	10%
Schillingsfürst, St	2.750	430	1.710	610	2.790	360	1.640	780	1%	-16%	-4%	28%
Schnelldorf	3.570	610	2.280	680	3.630	590	2.220	810	2%	-3%	-3%	19%
Schopfloch, M	2.840	500	1.780	570	2.790	460	1.720	610	-2%	-8%	-3%	7%
Steinsfeld	1.200	180	760	260	1.170	170	710	300	-3%	-6%	-7%	15%
Unterschwaningen	870	180	530	160	810	150	480	190	-7%	-17%	-9%	19%
Wassertrüdingen, St	5.900	1.000	3.800	1.200	6.100	1.000	3.600	1.500	3%	0%	-5%	25%
Weidenbach, M	2.190	360	1.450	370	2.140	320	1.390	430	-2%	-11%	-4%	16%
Weihenzell	2.840	530	1.850	460	2.880	500	1.760	620	1%	-6%	-5%	35%
Weitingen, M	1.350	260	830	270	1.330	280	780	270	-1%	8%	-6%	0%
Wettringen	980	180	610	200	1.100	162	695	243	12%	-10%	14%	22%
Wieseth	1.350	240	870	240	1.300	210	820	270	-4%	-13%	-6%	13%
Wilburgstetten	2.070	330	1.360	380	2.054	311	1.293	451	-1%	-6%	-5%	19%
Windelsbach	1.060	200	660	200	1.010	170	620	220	-5%	-15%	-6%	10%
Windsbach, St	6.100	1.100	3.800	1.100	6.680	1.166	4.029	1.484	10%	6%	6%	35%
Wittelshofen	1.220	200	760	260	1.150	160	690	300	-6%	-20%	-9%	15%
Wolframs-Eschenbach, St	2.980	510	1.900	570	3.260	560	1.890	810	9%	10%	-1%	42%
Wörnitz	1.770	350	1.140	280	1.975	391	1.205	379	12%	12%	6%	35%
Landkreis Ansbach	179.580	30.730	113.850	35.090	183.674	29.951	111.283	42.441	2,3%	-2,5%	-2,3%	20,9%

Quelle: Beiträge zur Statistik April 2016, Demographie-Spiegel für Bayern
 Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
 Gemeinedaten 2025 aus dem Rücklauf der Gemeindebefragung



Grafik 4: Veränderung Bevölkerungsentwicklung auf Gemeindeebene 2015 zu 2025 in %

Der Landkreis Ansbach gehört in Mittelfranken zu den Landkreisen, deren Entwicklung der Einwohnerzahlen von 2015 bis 2025 als „stabil“ (2,3 %) bezeichnet wird. Innerhalb des Landkreises sind jedoch erhebliche Schwankungen festzustellen.

Zunahmen werden u.a. im östlichen Bereich (z.B. Dietenhofen, Heilsbronn, Neuendettelsau, Windsbach, Woframs-Eschenbach) sowie westlich von Ansbach mit den Gemeinden Aurach, Herrieden, Feuchtwangen, Dombühl und Dinkelsbühl gesehen. Ein Rückgang der Einwohnerzahlen wird hingegen im Bereich um den Hesselberg sowie im Norden in den Gemeinden Gebsattel, Geslau, Windelbach, Steinsfeld und Ohrenbach prognostiziert. (Grafik 4)

Veränderungen nach Altersgruppen

In der Altersgruppe der unter 18-Jährigen wird bis 2025 im Landkreisdurchschnitt von einem moderaten Rückgang von -2,5 % ausgegangen. Auch diese Entwicklung verläuft

nicht landkreiseinheitlich. Vor allem im nordwestlichen sowie im südlichen Landkreis wird mit Rückgängen von über 10 % gerechnet. (Grafik 5)

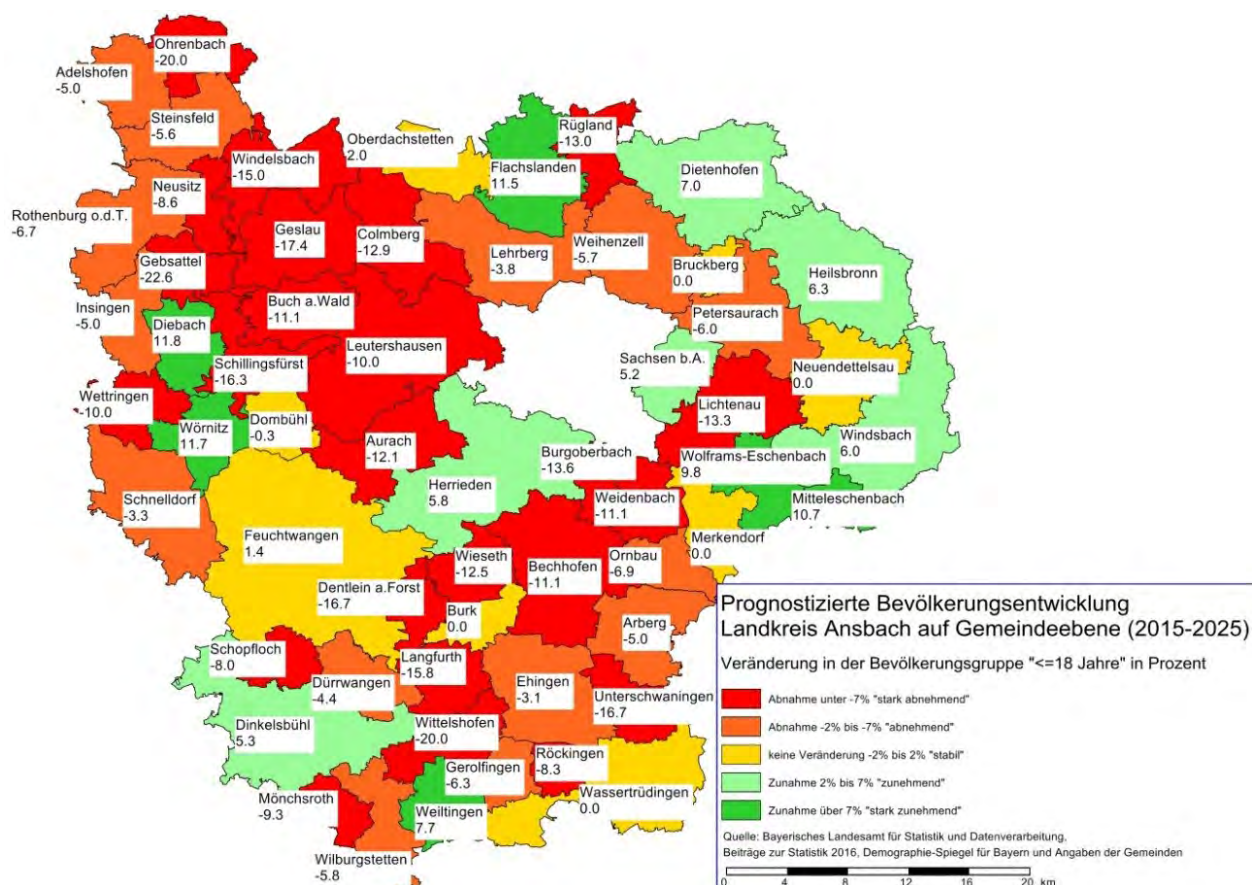
Der Rückgang der arbeitsfähigen Bevölkerung, das ist die Gruppe der 19 bis 64-Jährigen, fällt laut Prognose bis zum Jahre 2025 landkreisweit mit -2,25 % etwas geringer aus, als bei den unter 18-Jährigen. (Grafik 6)

Dem Rückgang der unter 18-Jährigen sowie 19 bis 64-Jährigen steht eine deutliche Zunahme der über 64-Jährigen mit landesweit 20 % gegenüber und soll lt. dem Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung in einigen Gemeinden wie Wörnitz oder auch Windsbach einen Zuwachs von über 30 % erreichen. Ausnahmen bilden die zwei Gemeinden Ohrenbach und Weltingen, die jedoch relativ geringe Einwohnerzahlen aufweisen. (Grafik 7)

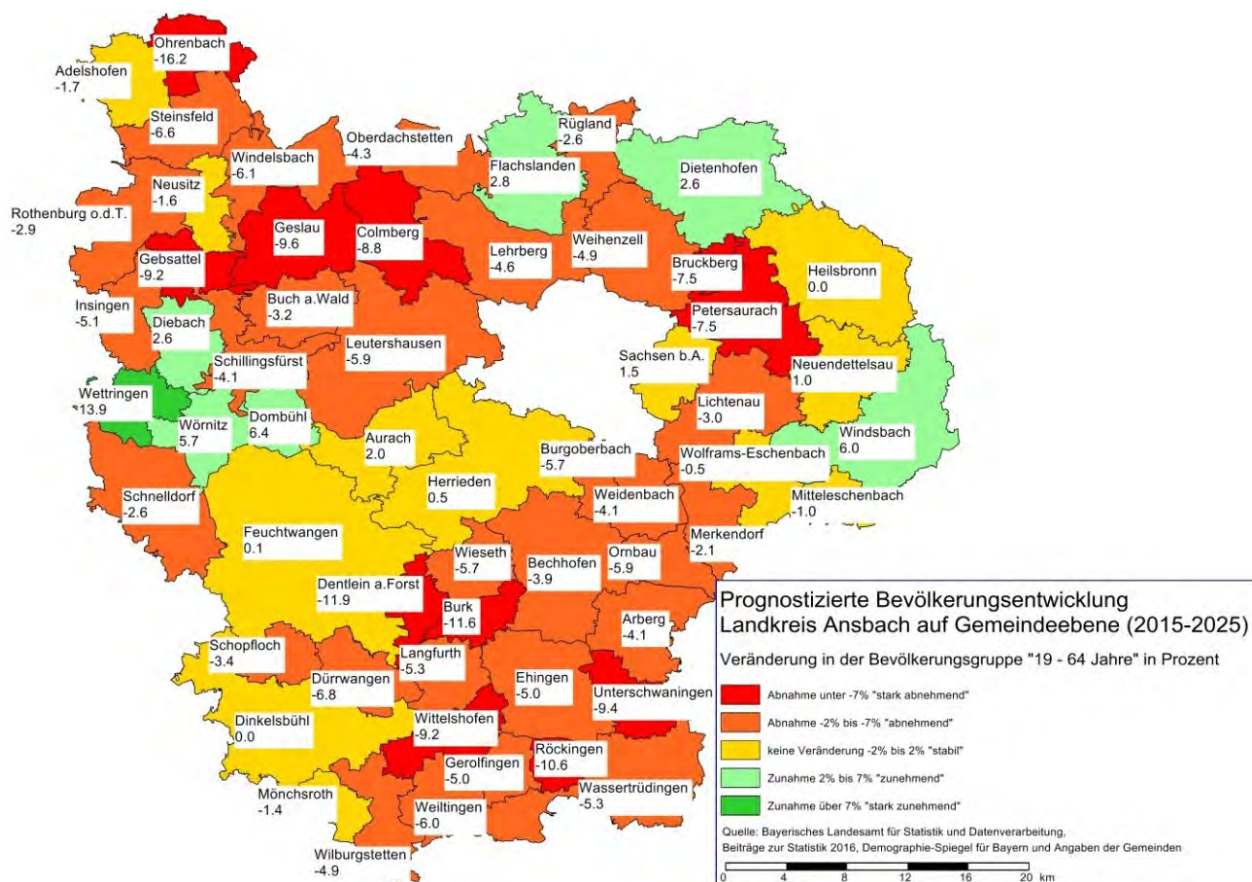
Zusammenfassung

Insgesamt wird in den nächsten Jahren von einer erheblichen Ver-

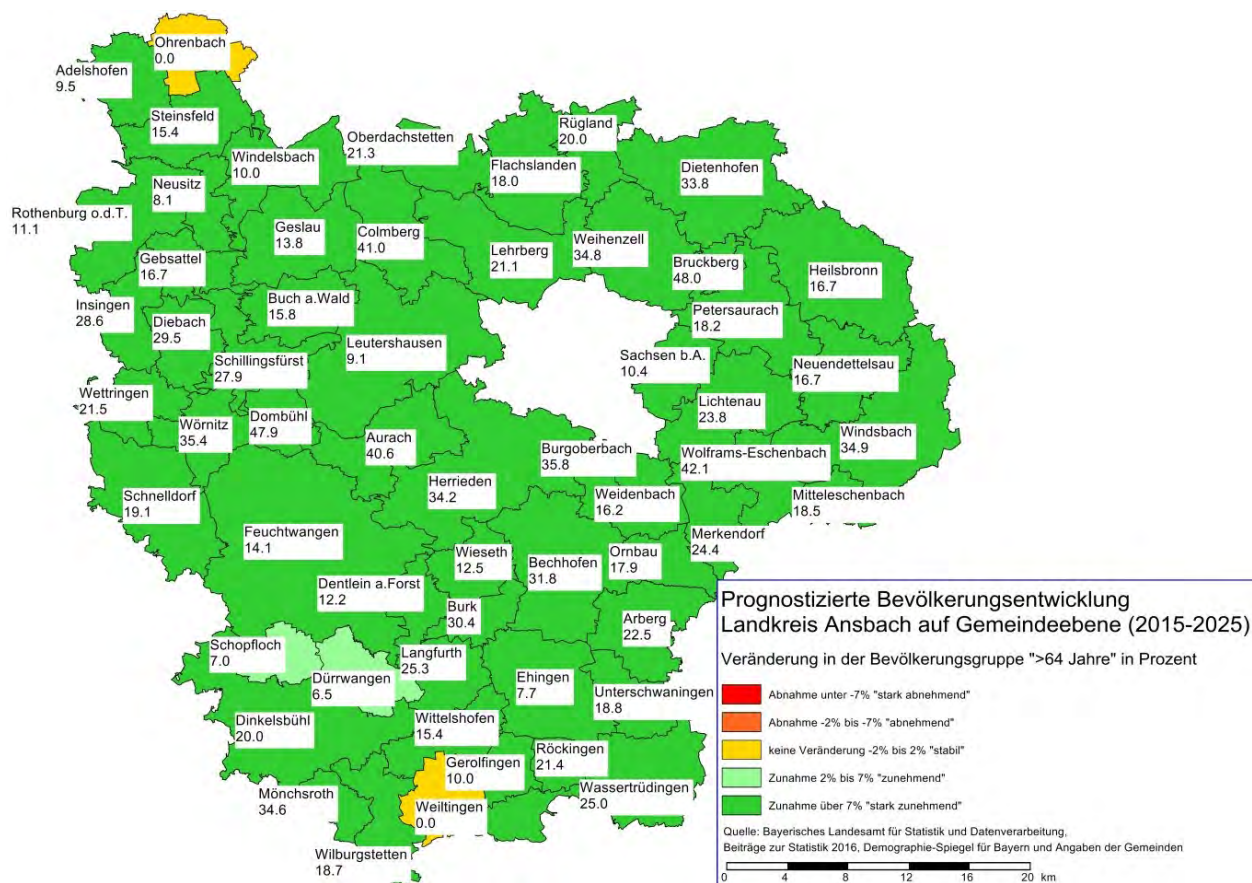
schiebung der Altersstruktur ausgegangen. Der Anteil der über 64-Jährigen gegenüber heute soll lt. dem Bayerischen Landesamt für Statistik landkreisweit gegenüber dem Jahr 2015 um 20 % bis 2025 zunehmen, die Anteile der arbeitsfähigen Bevölkerung (18-64-Jährigen) um -2,2 % abnehmen und die unter 18-Jährigen ebenfalls um -2,5 % sinken.



Grafik 5: Veränderung Bevölkerungsentwicklung <= 18 Jahre auf Gemeindeebene 2015 zu 2025 in %



Grafik 6: Veränderung Bevölkerungsentwicklung 19-64 Jahre auf Gemeindeebene 2015 zu 2025 in %



Grafik 7: Veränderung Bevölkerungsentwicklung > 64 Jahre auf Gemeindeebene 2015 zu 2025 in %

8.2 Gesamtverkehrsprognose Landkreis Ansbach 2025

Die Gesamtverkehrsprognose des VGN in Kooperation mit der Autobahndirektion Nordbayern baut auf der Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg (DIVAN, Stand 2015) auf.

Die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern (erstellt durch das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung) gibt einen Überblick über die erwartete Entwicklung der Bevölkerungszahlen in Bayern bis zum Jahr 2028 (Gemeinden unter 5.000 EW) bzw. bis 2034 (Gemeinden über 5.000 EW).

Auf der Grundlage der skizzierten Einwohnerentwicklung und der planerisch gesicherten Veränderungen im Verkehrsangebot erfolgte eine Simulation des Verkehrsgeschehens im Jahr 2025.

Rahmenbedingungen der Gesamtverkehrsprognose

Eingeflossen sind die **S-Bahnverlängerung bis Dombühl** und die hiermit verbundenen Buskonzepte Anbindung Haltepunkt Dombühl und Haltepunkt Leutershausen-Wiedersbach sowie die **Reaktivierung der Hesselbergbahn**.

Die Gesamtverkehrsprognose wurde für einen durchschnittlichen Schultag erstellt. Gesondert betrachtet wurden der Binnenverkehr innerhalb der Teilbereiche, das Verkehrsaufkommen zwischen dem Teilbereich und dem übrigen Landkreis, die Verkehrsverflechtungen in die Stadt Ansbach, in die Städteachse Nürnberg/Fürth/Erlangen sowie in das „übrige“ VGN-Gebiet.

Es wird davon ausgegangen, dass trotz weitestgehend stabiler Einwohnerzahlen die Arbeitsplätze sowie Infrastruktureinrichtungen für den täglichen Bedarf (Einkauf, Versorgung wie z.B. Ärzte) im ländlichen Raum abnehmen und es zu einer Konzentration in Orten mit höhe-

rer Zentralität wie z.B. Dinkelsbühl, Herrieden oder Rothenburg o.d.T. aber auch im Bereich Heilsbronn/Neuendettelsau sowie z.T. Diethenhofen kommen wird. Die Arbeitsplätze werden - abgesehen von einzelnen größeren Gewerbeansiedlungen auf dem Lande - insbesondere in den Ballungsraum Nürnberg und im Oberzentrum Ansbach zunehmen. Diese veränderten Rahmenbedingungen können zu einem Anstieg der Anzahl Fahrten pro Person sowie zu längeren Fahrtwegen führen. Dies würde bedeuten, dass der prozentuale Anstieg des Gesamtverkehrsaufkommens über dem prozentualen Anstieg der Bevölkerungsentwicklung liegt.

Derzeit liegt der Anteil des Schülerverkehrs am ÖPNV im Binnenverkehr des Landkreises bei ca. 75 %. Sinkende Schülerzahlen werden sich vor allem auf das Angebot des überwiegend eigenwirtschaftlich durchgeführten Regionalbusverkehrs auswirken. Lt. der Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesam-

tes wird sich bis 2025 aufgrund des demografischen Wandels der Anteil der unter 18-Jährigen im Landkreis um ca. -2,5 % verringern, in einigen Gemeinden wird ein Rückgang der unter 18-Jährigen von über 10 % (Geba, Rügland) vorausgesagt. Der schülerbedingte Fahrgastrückgang im Regionalbusverkehr wird im Landkreis nur bedingt durch eine Erhöhung anderer Nutzergruppen wie Berufspendler, Einkaufs- und Versorgungsverkehr kompensiert werden können.

Der Anteil der Personen im berufsfähigen Alter (18 bis unter 65-Jährigen) wird im Landkreisdurchschnitt um -2,2 % sinken. Dies wird sich auch auf die Berufspendlerströme auswirken. Allerdings ist der Anteil der Berufstätigen im Regionalbusverkehr gering. Wenn Berufstätige den ÖPNV nutzen, dann meist auf der Schiene (teilweise unter Nutzung von P+R) in die Ballungszentren.

Die Gruppe der über 64-Jährigen soll lt. Prognose im Landkreisdurchschnitt um etwa 20 % stark zunehmen. Die Auswirkungen auf die Mobilität sind nur bedingt vorauszusagen. Die Mobilität sowie die Nutzung des Verkehrsmittels hängen

insbesondere von der gesundheitlichen Konstitution ab. Wird davon ausgegangen, dass zukünftig mehr ältere Menschen die Rente durch zusätzliche (Mini-)Jobs aufbessern (müssen), wird dies meist – um die Fahrtkosten niedrig zu halten – in der näheren Umgebung und mit dem Pkw geschehen. Mit zunehmendem Alter reduziert sich jedoch die Anzahl der Wege. Der Mobilitätsradius beschränkt sich zunehmend auf die Erledigungen des täglichen Bedarfs und den Versorgungssektor (z.B. Ärzte).

Erfahrungsgemäß wird jedoch auch bei der Altersgruppe der über 64-Jährigen im Freizeitverkehr vermehrt der ÖPNV genutzt. Im Landkreis Ansbach wird primär der Schienenverkehr von diesem Trend profitieren. Daher sind Zubringer zur Schiene, wie am Bahnhof Dombühl, landkreisweit notwendig.

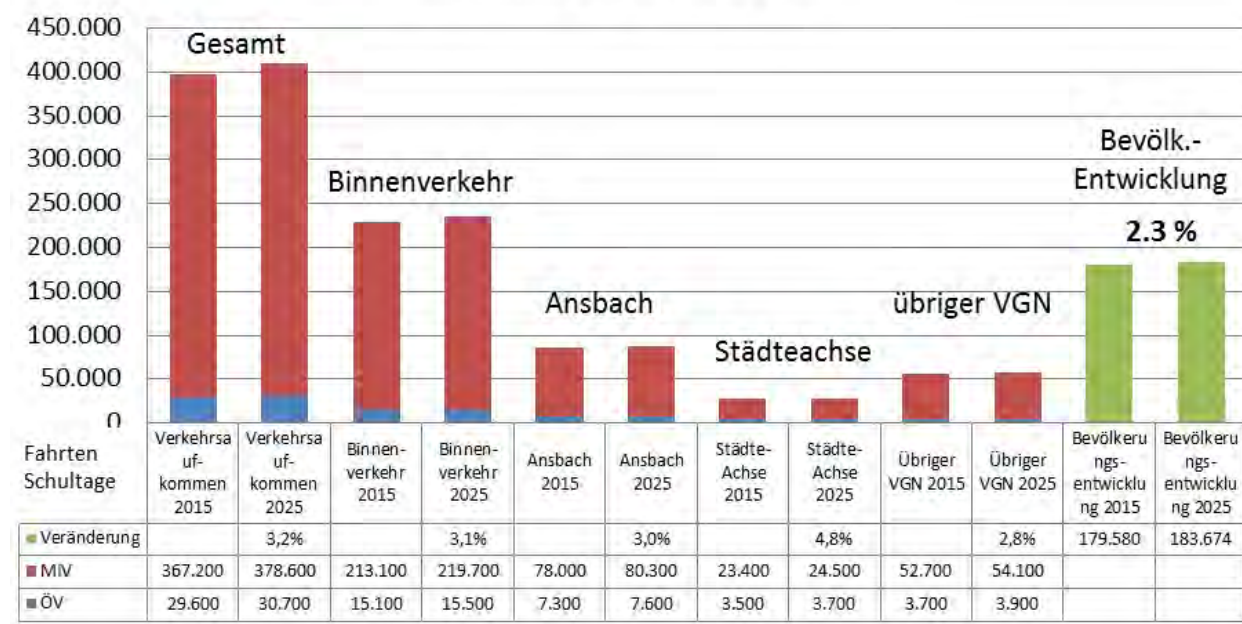
Die veränderte Altersstruktur mit einer deutlichen Zunahme der über 64-Jährigen und um weiterhin einen attraktiven ÖPNV anzubieten, erfordert einen kontinuierlichen barrierefreien Ausbau der Haltestellen und der Zuwegung bis zum Fahrzeug-einsatz.

8.3 Zusammenfassung

Im Landkreisdurchschnitt wird die Bevölkerungsentwicklung von 2015 bis 2025 mit 2 % Zuwachs als stabil bezeichnet.

Die Bevölkerungsprognose für den Landkreis geht von einem landkreisweiten Rückgang der unter 18-Jährigen von -2,5 % aus und der 18 – 65-Jährigen von durchschnittlich -2,2 %. Es ist somit ein Rückgang der Schüler und der Berufstätigen zu erwarten, also den Personengruppen, die täglich entweder mit dem ÖPNV oder dem Auto unterwegs sind. Bei den über 65-Jährigen prognostiziert das Bay. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung hingegen ein Zuwachs von 20 %. Die längere Lebensarbeitszeit sowie der Trend zu einer Nebentätigkeit im Alter kann zunächst (vor allem bei den 65- bis 70-Jährigen) zu einem, dem Berufstätigen vergleichbaren Mobilitätsverhalten führen. Dieses verschiebt sich mit zunehmendem Alter hin zu einem höheren Anteil im Freizeit- und Versorgungsverkehr. Im sog. hohen Alter reduziert sich jedoch wieder die Anzahl Wege, die Versor-

Verkehrsprognose 2015 - 2025 Landkreis Ansbach



Grafik 8: Verkehrsprognose 2015 – 2025 Landkreis Ansbach

gung konzentriert sich – soweit möglich – auf das örtliche Umfeld.

Es wird eine Steigerung des Gesamt-Verkehrsaufkommens im Landkreis von 3,2 % prognostiziert. Zusätzlich zu erwartende, veränderte Rahmenbedingungen wie z. B. die Zentralisierung der Versorgungsstruktur, beim Einkauf, der Ärzteversorgung und den Arbeitsplätzen werden zu einem, wenn auch moderaten, Anstieg der Fahrten führen. In die Städteachse Nürnberg/Fürth/Erlangen errechnet sich ein Wachstum von 4,6 %. Dort, wo ein gut ausgebautes Schienennetz besteht, profitiert auch der ÖPNV vom Zuwachs. Denn das Schienennetz im Landkreis mit Anbindungen an den Ballungsraum Nürnberg sowie an das Oberzentrum Ansbach (3 %) bieten dem Berufspendler sowie dem Einkaufs- und Versorgungsverkehr attraktive Fahrtmöglichkeiten.

Der überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtete Regionalbusverkehr im Landkreis wird die erwartenden Fahrgastrückgänge im Schülerverkehr z.T. auf verkehrsrelevanten Achsen und durch die Verlängerung der S4 bis Dombühl z.T. kompensieren können.

Die Einrichtung von bedarfsgerechten Verkehrsangeboten, die der veränderten Altersstruktur und Mobilitätsverhalten gerecht werden sowie der Ausbau der Barrierefreiheit muss zukünftig bei der ÖPNV-Planung besonders berücksichtigt werden. Hierdurch kann eine Grundmobilität für alle geschaffen und aufrechterhalten werden.

9. 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:

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.

Als in ihrer Mobilität behindert im sog. engeren Sinne gehören sowohl Menschen, die körperbehindert sind (gehen, sehen, hören) als auch Men-

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,



Grafik 9: Mobilitätseingeschränkte Personen²⁰

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**

schen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen. Ebenfalls zu berücksichtigen sind reisebedingte Behinderungen (Gepäck, Kinderwagen etc.). Hier wird von mobilitäts-

²⁰ Quelle: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA, Ausgabe 11, Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- u. Verkehrswesen e. V. (FGSV) Köln; nach Rebstock, Markus: Instrumente der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV – Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregion, Erfurt 2009.



Quelle: ad-hof-AG der BAG ÖPNV / September 2014, S. 15.

Information / Kommunikation Betrieb und Unterhalt.

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. 661/2009 i.V.m. Abs. 3.1.4.1.4 der UN-ECE Regelung²¹ 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.

Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug und Haltestelle sind der Tabelle auf S. 76 ff. 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 Konzessionsinhaber liegt und die akustische Ansage sowie die optische Anzeige im Fahrzeug z.B. als Qualitätsstandard im Rahmen eines Vergabeverfahrens geregelt werden kann, sollen barrierefreie Fahrgast-Informationen (z.B. Fahrplan, Fahrpreis) und die Kommunikation (Echtzeitdaten z.B. bei Verspätungen) auf Verbundebene einheitlich aufgebaut werden (z.B. Internetauskunft mit Sprachmodul).

9.1 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 Halstellenausstattung 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.

Hierbei ist der Gestaltungsgrundsatz des Zwei-Sinne-Prinzips zu beachten. Nach diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden.

9.2 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.

Sie sollen nach einer vom Landratsamt 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.

²¹ 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)

Die örtliche Umsetzung dieser Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger (Kommune / Landkreis / Freistaat) in Abstimmung mit dem Landratsamt (Straßenverkehrsbehörde sowie ÖPNV-Aufgabenträger).

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. Diese auf der Grundlage der 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 einzubeziehen²².

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.

²² Vgl. hierzu die einschlägigen Quellen für diese baulichen Standards auf Seite 12.

Bauliche Mindeststandards

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

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Erläuterung / Ergänzung
Zugänglichkeit der Haltestelle		
stufenlose Erreichbarkeit der Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> ■ mindestens ein stufenloser Zugang ■ größere Niveauunterschiede sollten durch Rampen ausgeglichen werden ■ lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. aber 0,9 m 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,5 m ■ bei kombiniertem Fuß- und Radweg mindestens 3,0 m
verkehrssichere und barrierefreie Rampen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mindestbreite 1,2 m ■ Längsgefälle max. 6 % (bzw. bis zu 12 % auf max. 1 m Länge) ■ an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mind. 1,5 x 1,5 m ■ Nach je 6 m Rampenlänge ist ein mind. 1,5 m langes Ruhepodest vorzusehen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,8 m x 1,8 m geplant werden
Flächen der Bussteige und sonst. Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg)		
ausreichend Fläche für Rangievorgänge auf der Bewegungsfläche	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1,5 m x 1,5 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer ■ Bei Einsatz einer Klapprampe ist eine Tiefe von 2,5 m erforderlich, bestehend aus 1,0 m Klapprampe und 1,5 m Mindestflächenbedarf Rollstuhlfahrer ■ Position und Länge der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potentiell eingesetzten Bustypen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ nach Möglichkeit Ausweitung der nutzbaren Breite auf mindestens 3,0 m ■ sollte die Mindestbreite von 2,5 m nicht umsetzbar sein, kann diese auf 1,5 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)
Neigungsarme Gestaltung mit geringem Quergefälle	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maximale Längsneigung ohne Erholungsebene: 3 % ■ Maximale Querneigung: 2 % wenn Längsneigung vorhanden ist, 2,5 % wenn keine Längsneigung vorhanden ist 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei schwierigen topographischen Höhenverhältnissen und einer Längsneigung von 3 – 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen mit maximal 3 % Längsneigung vorgesehen werden
Oberflächenbelag		
gefahrlos begeh- und befahrbarer Bodenbelag	<ul style="list-style-type: none"> ■ Oberflächenbelag muss befestigt sein: rutschhemmend und erschütterungsarm nach DIN 18040-3 	<ul style="list-style-type: none"> ■ visuelle Unterscheidung zur Fahrbahn hin, rutschfeste möglichst fugenlose, erschütterungsarme Oberflächen ■ z. B. Asphalt oder Gehwegplatten

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Erläuterung / Ergänzung
Taktiler/Visueller Leitsystem		
optisch und haptisch erfassbare Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> ■ taktiler Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren ■ Auffindestreifen auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite ■ Einstiegsfeld mit Rippenprofil mindestens auf Höhe der Tür 1 in 30 cm Entfernung zum Bordstein ■ quert ein Radweg den Auffindestreifen, ist der Auffindestreifen zu unterbrechen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Leitstreifen längs des Bushaltes bis zu Einstiegsfeld(ern) / Aufmerksamkeitsfeld(ern) ■ Einstiegsfeld(er) mit Rippenprofil je auf Höhe der Türen 1 und 2 in 30 cm Entfernung zum Bordstein
Art des Bordsteins		
Der Bordstein muss sich kontraststark abheben und nahes Anfahren zulassen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bordsteinhöhe soll mindestens 16 cm betragen. Der Landkreis strebt 18 cm an. ■ 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 u. 2, ■ in besonders beengten Situationen jedoch mindestens an der für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Tür 2) ■ ab 16 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben ■ Gerade Anfahrbarkeit; alternativ Überstreichbarkeit im Bereich heranschwenkender Anfahrt bspw. Haltestelle nach Bogen oder in Buchten oder mit davorliegendem Fahrgassenversatz ■ Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenkbussen bei Busbuchten 	<ul style="list-style-type: none"> ■ bei ausreichender Anfahrmöglichkeit, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche < 2,5 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe geprüft werden, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Klapprampe gewährleistet (bspw. durch eine Bordsteinhöhe von 20 bzw. 22 cm) ■ der Einsatz von Sonderborden ist hierbei ausdrücklich empfohlen (Reduzierung der Reststufe und des Restspaltes durch Kontaktfahrt, hierbei zugleich Schonung der Busreifen sowie der Karosserie und des Fahrgestells) ■ Bussteigkantenabschnitte, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Einsatz der Klapprampe ermöglichen sollen, müssen im Grundriss gerade verlaufen
möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn		<ul style="list-style-type: none"> ■ bei hohem Fahrzeugaufkommen: Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle
Beleuchtung		
Die Beleuchtung muss ausreichend und blendfrei sein	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten ■ nach Möglichkeit sollen sie in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen angeordnet oder mit einer eigenen Lichtquelle ausgestattet werden 	<ul style="list-style-type: none"> ■ es soll eine blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung insbesondere auch für Orientierungssysteme ermöglicht werden

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Erläuterung / Ergänzung
Ausstattung (Haltestellenmast, Fahrgastunterstand/ Wartehalle, Möblierung, Müllbehälter, etc.)		
Hindernisvermeidung bei Aufstellung und Bestimmung der Abstände der Ausstattungselemente	<ul style="list-style-type: none"> ■ darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers (sowie ggf. der Klapprampe) nicht beeinträchtigen ■ darf darüber hinaus nicht zu Behinderungen führen ■ lichte Durchgangsbreite von ■ 1 m, mind. aber 0,9 m 	<ul style="list-style-type: none"> ■ bei Platzmangel kann der Mast ggf. auch auf der fahrbahnabgewandten Seite platziert werden ■ kann der Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers dennoch nicht eingehalten werden, ist eine Prüfung zur Verlegung der Haltestelle erforderlich ■ Ausstattungselemente und Einbauten sind so zu platzieren, dass sie die spaltminimierende Anfahrt der Busse nicht beeinträchtigen (insbesondere bei Überstreichen mit Fahrzeugbug)
Aushangfahrpläne sind für alle Fahrgäste gut einsehbar	<ul style="list-style-type: none"> ■ einheitliche Aufhängung bei mittlerer Sichthöhe von 1,4 m (bezogen auf die Mitte des Fahrplankastens) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ bei einem Fahrgastunterstand mit Informationsvitrine ist kein separater Aushangfahrplan am Mast nötig ■ unter dem Aushangfahrplan soll kein Abfallbehälter angebracht werden
Taktil erfassbare und kontrastreich gestaltete Haltestellenmöblierung / Einbauten und Ausstattungen (Pforten, Maste)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellenmöblierung sollte mit dem Langstock ertastbar sein 	

Folgende Quellen wurden für den vorliegenden baulichen Standard für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN verwendet. Diese sind in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten:

- DIN 18040-1 – Barrierefreies Bauen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975 – Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107

Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

Fahrzeuge / Fahrzeugausstattung	Infrastruktur / Haltestelle
Hochflurbus	<ul style="list-style-type: none"> ■ keine Barrierefreiheit möglich
Niederflur- / Low-Entry-Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ unter 16 cm Bordstein nicht barrierefrei ■ ab 16 cm Bordstein mit Klapprampe barrierefrei ■ (Tiefe der Aufstellfläche von ca. 2,5 m erforderlich) ■ ab einem Resthöhenunterschied von 5 cm oder weniger vom Fahrzeug zum Bordstein ist keine Klapprampe erforderlich <p>Nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren überstrichen werden.</p> <p>Höhe der Überstreichfähigkeit sowie der Absenkfähigkeit (Kneeling) der Fahrzeuge ist auch von den Einstellungen in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen abhängig.</p> <p>Bei der Anlage von Busbuchten ist die Schleppkurve von Gelenkbussen zu beachten.</p>
Kleinbus (auch Niederflur- / Low-Entry-Varianten)	<ul style="list-style-type: none"> ■ über 16 cm Bordstein nicht barrierefrei <p>Nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können aufgrund tiefgreifender Außenschwenktüren angefahren werden.</p> <p>(↯ Neigung der Klapprampe $\leq 12\%$)</p>
PKW	<ul style="list-style-type: none"> ■ keine Barrierefreiheit möglich ■ Pkw-Türen können, je nach Fahrzeugmodell, an Bordsteinhöhen von mehr als 8 cm unter Umständen nicht mehr geöffnet werden

- 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.

Planungsschritte zur Prüfung von Haltestellen auf Umsetzbarkeit des Mindeststandards

Oberstes Ziel ist die Umsetzung des Mindeststandards. Beim Um- bzw. Neubau von Haltestellen sind daher folgende Planungsschritte nachvollziehbar zu prüfen.

Planungsschritt 1:

Der Mindeststandard ist am vorgesehenen Standort vollständig umsetzbar.

- ☒ Umsetzung Mindeststandard
- ↪ [Planungsschritt 2](#)

Planungsschritt 2:

Sofern der Mindeststandard am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen (z.B. aus Platzmangel) nicht umsetzbar ist, sind folgende Handlungsoptionen zu prüfen und deren Ergebnisse zu dokumentieren:

- 2.1 Kann die Haltestelle im Umkreis von 100 m sinnvoll an einen anderen Standort verlegt werden, wo der geforderte Standard möglich ist?

- ☒ Umsetzung Mindeststandard
- ↪ [Planungsschritt 2.2](#)

- 2.2 Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf eines Grundstücks angrenzend zum Bürgersteig die erforderliche Haltestellentiefe für den Einsatz der Einstiegshilfe hergestellt werden?

- ☒ Umsetzung Mindeststandard
- ↪ [Planungsschritt 2.3](#)

- 2.3 Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z. B. durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps?



Beispiel: Die Gehwegbreite wurde von ca. 1,30 m auf 2,60 m vergrößert, damit die Wartefläche für den Einsatz der Klapprampe ausreichend breit ist. Außerdem ist so ein Buskap entstanden. Die Haltestelle befindet sich in einem Wohngebiet mit relativ wenig Verkehr.

- ☒ Umsetzung Mindeststandard
- ↪ [Planungsschritt 2.4](#)

Foto 1: Fahrbahneinengung, Beispiel Münster/Westf.

Quelle: Mehrens, 2015

- 2.3 Kann der Standard durch Einbau eines Sonderbords mit 20 cm (oder höher) erreicht werden, so dass der Ein- und Ausstieg auch ohne den Einsatz der Klapprampe ermöglicht wird?

Vor einer Verwendung von hohen Sonderborden ist zusätzlich zu prüfen:

- Ist das Sonderbord mit den eingesetzten Fahrzeugtypen kompatibel?
- Ist eine geradlinige und störungsfreie Anfahrbarkeit des Haltestellenbereichs gewährleistet?
- Kann an der Haltestelle erforderlichenfalls eine Höhenzonierung (oder ein vergleichbares Verfahren) umgesetzt werden?

Das bedeutet, dass die Überstreichungsflächen in der An- und Abfahrt z.B. mit einem 16 cm hohen Sonderbord und der Haltebereich (v.a. 2. Tür) mit einem mindestens 20 cm hohen Sonderbord ausgestattet werden. 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.



Beispiel: Wegen der Anfahrbarkeit aus einer starken Kurve konnte die Haltestelle Schulzentrum Brückenhof nicht vollständig auf 22 cm erhöht werden. Die Überstreichungsfläche in der Anfahrt wurde mit einem 16 cm hohen Sonderbordstein ausgestattet. Die Rampen nicht berücksichtigt, ist die 50 m lange Haltestelle so aufgeteilt, dass 17 m mit einer Haltestellenhöhe von 16 cm sowie 29 m mit einer Haltestellenhöhe von 22 cm ausgeführt wurden.

Foto 2: Höhenzonierung, Beispiel Kassel

Quelle: Wiesenhütter, KVG Kassel, 2015



Foto 3: Busbucht mit Nase, Beispiel Kanton Basel-Landschaft

Quelle: Stocker Arnet, Bau- u. Umweltschuttdirektion Kanton Basel-Landschaft, 2016

Zur Verbesserung der Anfahrbarkeit von Haltestellenbuchten werden Busbuchten mit einer Nase im Anfahrtsbereich gebaut. Durch diese Nasen kann der eigentliche Haltebereich mit erhöhten Sonderbordsteinen auch bei kurzen Anfahrtsflächen optimal angefahren werden.

☒ Umsetzung Mindeststandard

⚡ Planungsschritt 3

Planungsschritt 3:

Wird nach Prüfung der o.g. 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:

1. Bauliche Gründe, z.B.

- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz
- keine ausreichende Gehwegbreite, die mit einem verhältnismäßigem Aufwand erweitert werden kann (z.B. Grunderwerb)

2. Topografische Gründe, z.B.

- Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung, um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremsicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.

3. Funktionale Gründe, z.B.

- temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr,
- Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

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

- ☒ Dokumentation Ausnahmetatbestand

↪ [Planungsschritt 4](#)

Planungsschritt 4:

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 Verbindung zum Gehweg besteht.
- der Einbau von Bodenindikatoren, d.h. Auffindestreifen und Einstiegsfeld, sofern eine Verbindung zum Gehweg vorhanden ist.
- die Anforderungen an die Position und bauliche Ausgestaltung des Haltestellenmast
- die Anforderungen an den Aushangkasten inkl. Aushangfahrplan

9.3 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.

Dennoch sollte entsprechend den Empfehlungen (VGN-Papier) für jeden Steig geprüft werden, welche (Teil-) Maßnahme zum Erreichen der Barrierefreiheit machbar ist. Auch eine Verlegung der Haltestelle ist in Erwägung zu ziehen.

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

Hierbei ist der Gestaltungsgrundsatz des Zwei-Sinne-Prinzips zu beachten. Nach diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne

„Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden.

Kriterien für eine Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

- Einwohnerzahl,
- Ein- Aussteigerzahlen,
- Bedienungshäufigkeit / Umsteigeknoten,
- Haltestellenumfeld: Einrichtungen mit erhöhtem Anteil mobilitätseingeschränkter Personen (soziale Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Behörden, etc.)

Eine gesonderte Betrachtung erfolgt für Schulen und Bahnhöfe, da hier abhängig von der Anzahl Steige, einerseits mit einem höheren finanziellen Aufwand zu rechnen ist. Bei der Abwägung mehr Sitzplätze im Fahrzeug oder die Möglichkeit z.B. der Rollstuhlmitnahme wird insbesondere im Schülerverkehr aus Sicherheitsgründen eine Sitzplatzmöglichkeit (längerer Beförderungszeiten im ländlichen Raum) als derzeit vorrangiger angesehen.

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen an Bahnhöfen sollte spätestens im Zusammenhang mit dem

barrierefreien Umbau des Bahnhaltdepunkten erfolgen.

Ist bereits ein Sonderbordstein oder ein Bordsteinhöhe von 18 -22 cm vorhanden, sollte die Haltestelle um das taktile Leitsystem ergänzt werden.

Kriterien für Ausnahmen

- Haltestellen für flexible Bedienformen (**Bedarfsverkehre**), die oftmals mit **PKW** (z.B. Taxen) durchgeführt werden; diese Fahrzeuge können keine Barrierefreiheit für alle Nutzer bieten.
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann.
- Hier läuft die Herstellung einer barrierefreien Haltestelle „ins Leere“ und es wird eine „**barrierefreie Insel**“ geschaffen.
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist.

Entsprechend der o.g. Vorgaben werden vier Priorisierungsklassen gebildet und jede Haltestelle priorisiert.

Abgestuft nach der Einwohnerzahl eines Ortes sowie den Ein- und Aussteigerzahlen soll ein zeitlich

Priorisierung und zeitliche Staffelung barrierefreie Haltestellenausbau

Prioisierung	Zeitpunkt	Kriterium	Rückmeldung Gemeinden
1	zeitnaher Umbau (bis 01.01.2022)	■ Gemeindehauptort, zentrale Haltestelle(n) mit höchster Einsteigerzahl oder mit Einrichtungen, bei denen erhöhter Bedarf besteht	204
2	mittelfristig bis 2024	■ OT 500 bis 999 EW (außer Gemeindehauptort), oder mit Einrichtungen bei denen ein erhöhter Bedarf besteht ■ über 50 Einsteiger, mehr als 10 Fahrten/Tag	244
3	langfristig auch über 2024 hinaus	■ OT 150 - 500 EW, Bushaltestellen Umstieg zur Bahn, Schulen ■ Haltestellen außerorts sowie Ortsteile unter 150 EW, Ein-Aussteiger unter 50, unter 10 Fahrten/Tag	445
4	vorläufig zurückgestellt	■ derzeit keine Umsetzungsmöglichkeit aufgrund baulicher/geografischer Verhältnisse (mit Gemeinde klären) ■ Abzw Haltestelle ■ reine Bedarfshaltestelle	965
Barrierefreier Ausbau bei Neu- oder Umbau einer Haltestelle, soweit staädtebaulich und topografisch möglich. Nachbessern, wo wenig fehlt, z.B. (Sonder-)Bordsteinhöhe mind. 18 cm vorhanden			1858

gestaffelter Umbau der Haltestellen erreicht werden. Danach sollte bis 2022 zumindest in jedem Gemeindehauptort eine zentrale Haltestelle barrierefrei sein.

Im Anhang sind die Haltestellen der Priorität 1 und 2 aufgelistet.

(vgl. Tabelle 22: Priorisierung und zeitliche Staffelung barrierefreie Haltestellenausbau)

10. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden insbesondere die „vorhandenen“ Verkehrsunternehmer, sowie die angrenzenden Landkreise, die Behindertenvertreter / Verbände sowie die Gemeinden beteiligt. Ihnen wurde der Entwurf des Endberichts am 15.03.2019 per Mail zugesandt.

(vgl. *Tabelle 23: Stellungnahmen zum Endbericht des NVP 2019*)

10.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer nach § 8 PBefG

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

Im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung wurden die vorhandenen Verkehrsunternehmer (VUs mit Linienkonzessionen im Landkreis) in die Planung eingebunden. Den Verkehrsunternehmen wurde die Möglichkeit gegeben, an den Sitzungen des AK-Nahverkehrsplan teilzunehmen. Der Entwurf des Zwischenberichtes wurde den VUs am 05.02.2015 und das Linienbündelungskonzept am 10.08.2015 zu Stellungnahme per Mail übersandt. Die Möglichkeit zum Endbericht eine Stellungnahme abzugeben ist ebenfalls am 15.03.2019 per Mail erfolgt.

10.2 Beteiligung der Behindertenvertreter und Verbände

Mit der Novellierung des Person beförderungsgesetzes (PBefG) ist nach § 8 (3) PBefG 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. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Die BehindertenvertreterInnen des Landkreises wurden zu den Sitzungen des interfraktionellen Arbeitskreises eingeladen. Zusätzlich fand am 07.11.2018 eine Informationsveranstaltung statt, die sich explizit mit dem Thema Barrierefreiheit befasste und zu der neben den Gemeinden ebenfalls die Verbände eingeladen wurden. Es wurden geringfügige Einwände erhoben. Ein Entwurf des Endberichts wurde am 15.03.2019 per Mail zugesandt.

Ergänzend ging eine Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland (VCD) am 17.05 per Mail ein. (vgl. *Tabelle 23: Stellungnahmen zum Endbericht des NVP 2019*)

10.3 Weitere Beteiligungen

Angrenzende Aufgabenträger

Den angrenzenden Aufgabenträgern wurde der Endbericht mit der Möglichkeit der Stellungnahme am 15.03.2019 übersandt.

Landkreisgemeinden

Den Landkreisgemeinden wurde der Zwischenbericht (Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung, Defizitanalyse) am 04.02.2015 zur Stellungnahme zugesandt. Weiter wurden die Gemeinden bei der Erstellung der Gesamtverkehrsprognose (per Mail am 25.10.2016) sowie beim Thema „Barrierefreiheit“ (per Mail am 19.07.2018) eingebunden.

Der Endbericht wurde am 15.03.2019 per Mail mit der Bitte um

Stellungnahme an die Gemeinden versandt.