

# 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

# Angebotsdefinition auf Streckenabschnitten



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

Linienbündel	Name	Anzahl Linien	Linien	Summe km	Lk Ansbach	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
<b>Summe</b>		<b>54</b>		<b>4.587.000</b>	<b>3.953.000</b>	

km aus Jahresfahrplan 2013/14

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

### Linienbündel 3 Heilsbronn Süd

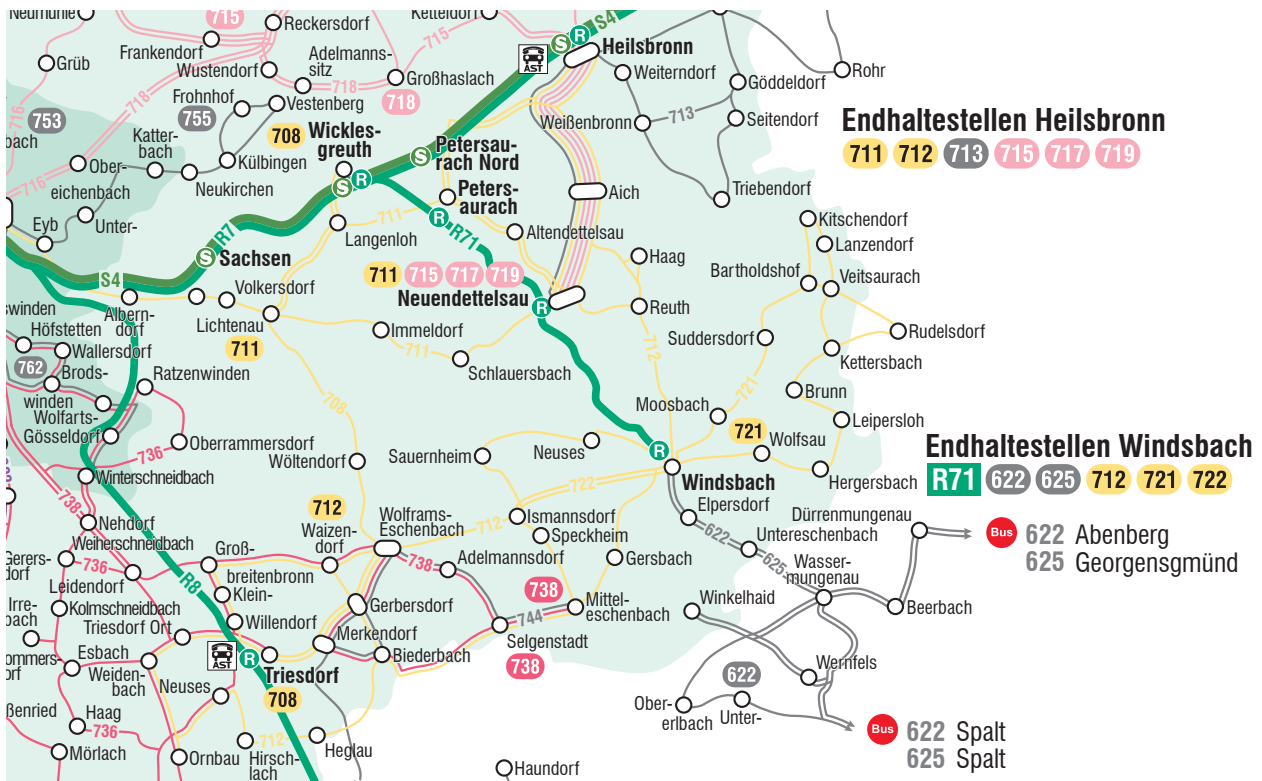
Das Linienbündel 3 enthält die Linien

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

- **711** Ansbach – Lichtenau – Neuendettelsau – Heilsbronn (Wellhöfer/DB Frankenbus)
- **712** Merkendorf – Windsbach – Neuendettelsau – Heilsbronn (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.

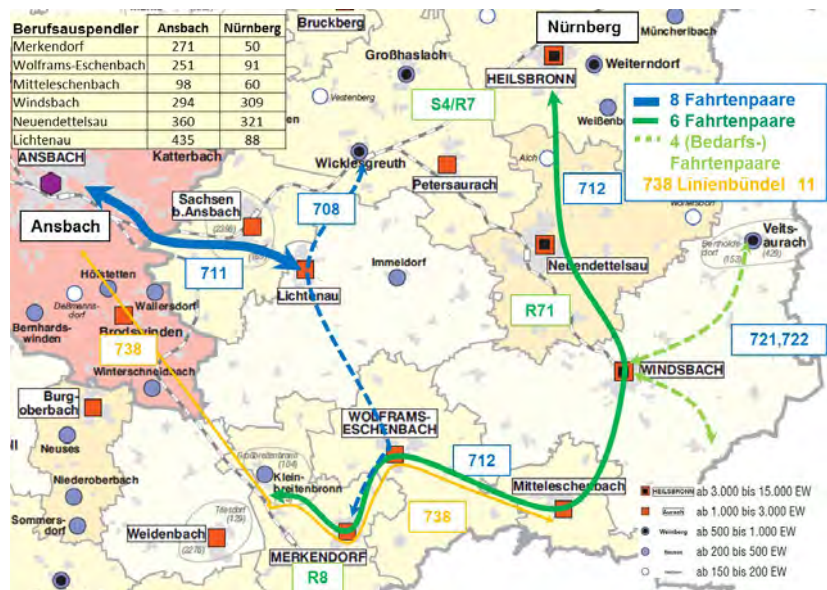
In einem Gesamtkonzept zur Anbindung der Schiene (R7/S4) Ansbach - Nürnberg ist insbesondere die Linie 708 Triesdorf - Merkendorf – Wolframs-Eschenbach – Lichtenau – Wicklesgreuth zu integrieren.

Der Streckenabschnitt zum Bahnhof Wicklesgreuth 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** Diethofen – Kleinhaslach – Bruckberg – Frankendorf – Weihenzell – Grüb – Ansbach (Ströbel)
- **717** Leonrod – Diethofen – 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 Überlapung der Richtung Heilsbronn und der nach Ansbach verkehrenden Linien. Durch die Überplanung des Linienbündels soll geprüft werden, ob hier Synergieeffekte erreicht werden können.

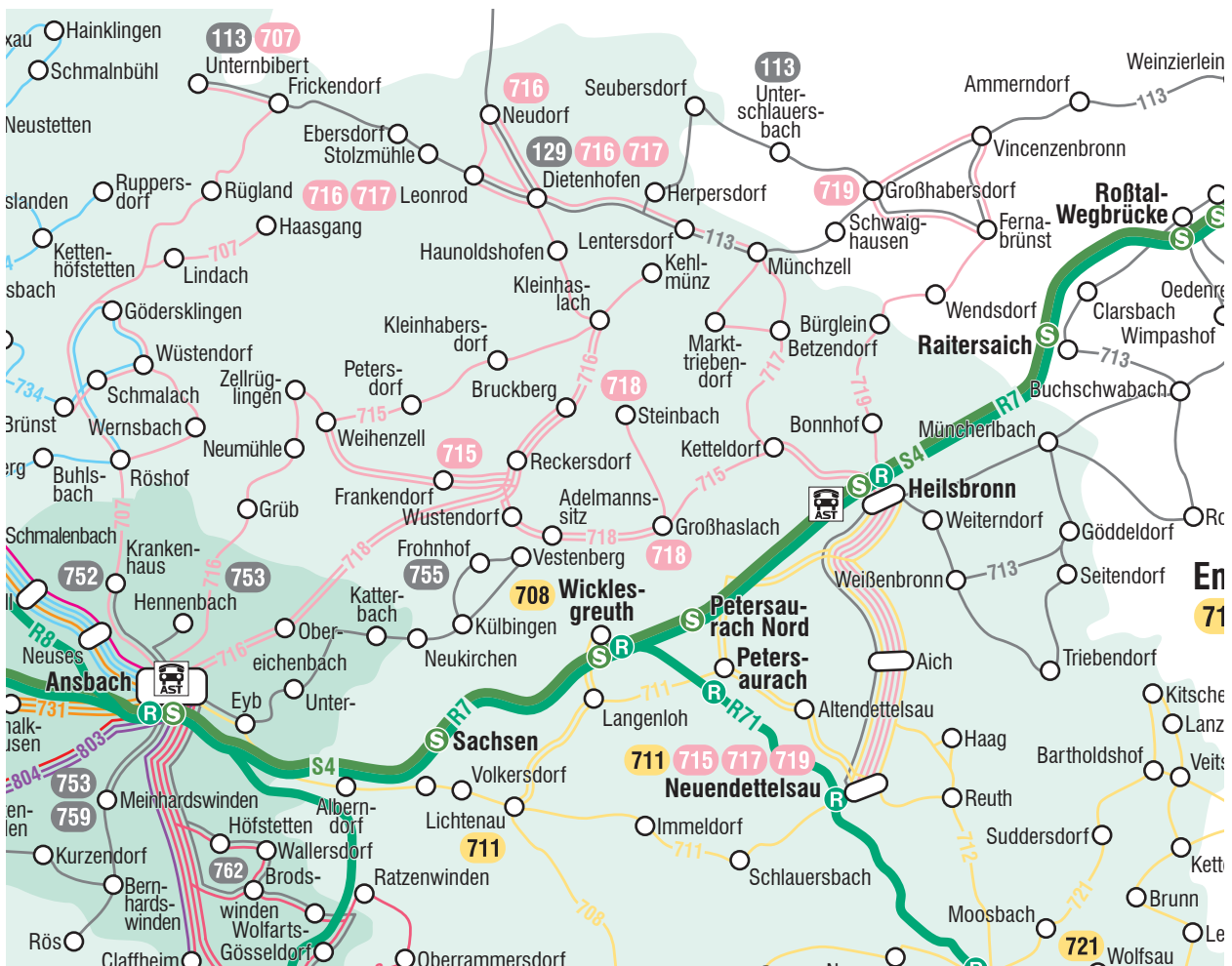
### Angebotsdefinition

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

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

Streckenabschnitte mit betroffener Liniennr, Einwohnerzahlen und Berufsauspendlerzahlen:

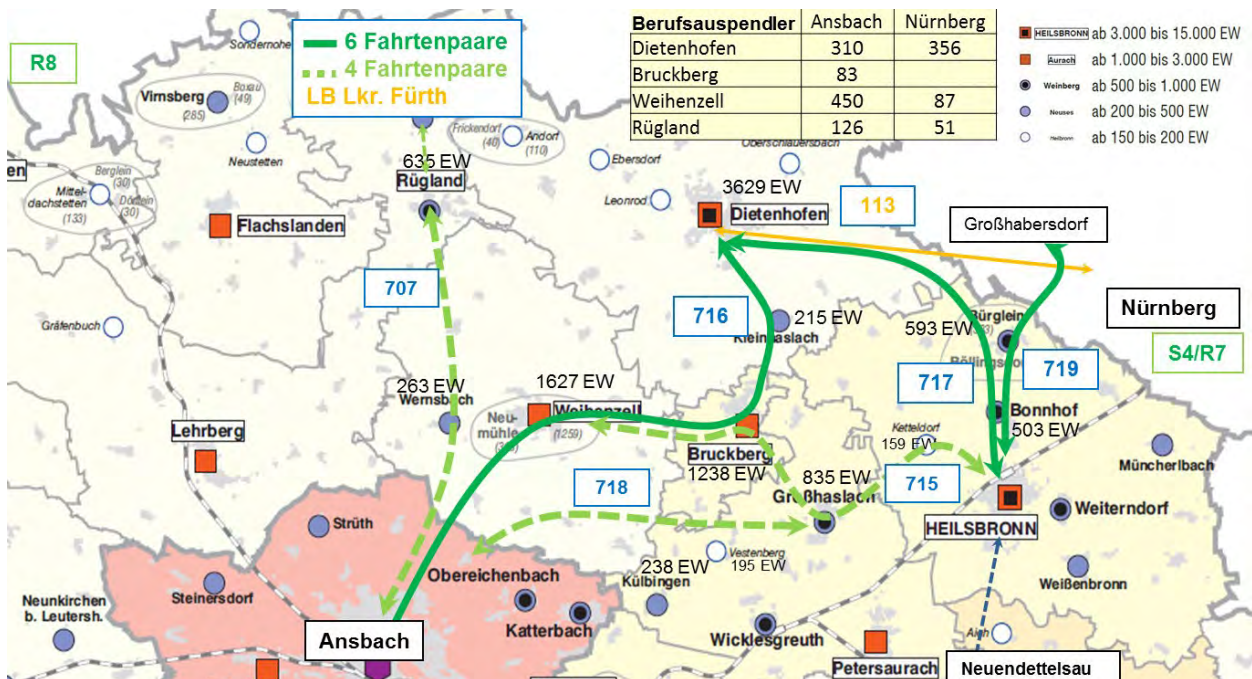
- Diethofen – Heilsbronn,
- Diethofen – Ansbach,
- Rügland – Ansbach



Karte 5: Linienbündel 3a Heilsbronn Nord

### LB 3a: Heilsbronn Nord 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	
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 Stadtbus, zusätzl. Fahrt vormittags, Taktfpl. optimieren, VGN-Tarif
Großhaslach - Ansbach	718	Großhaslach	835	4/2	2/2	1,5/1	Anbindung Bf und Stadtbus, 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.

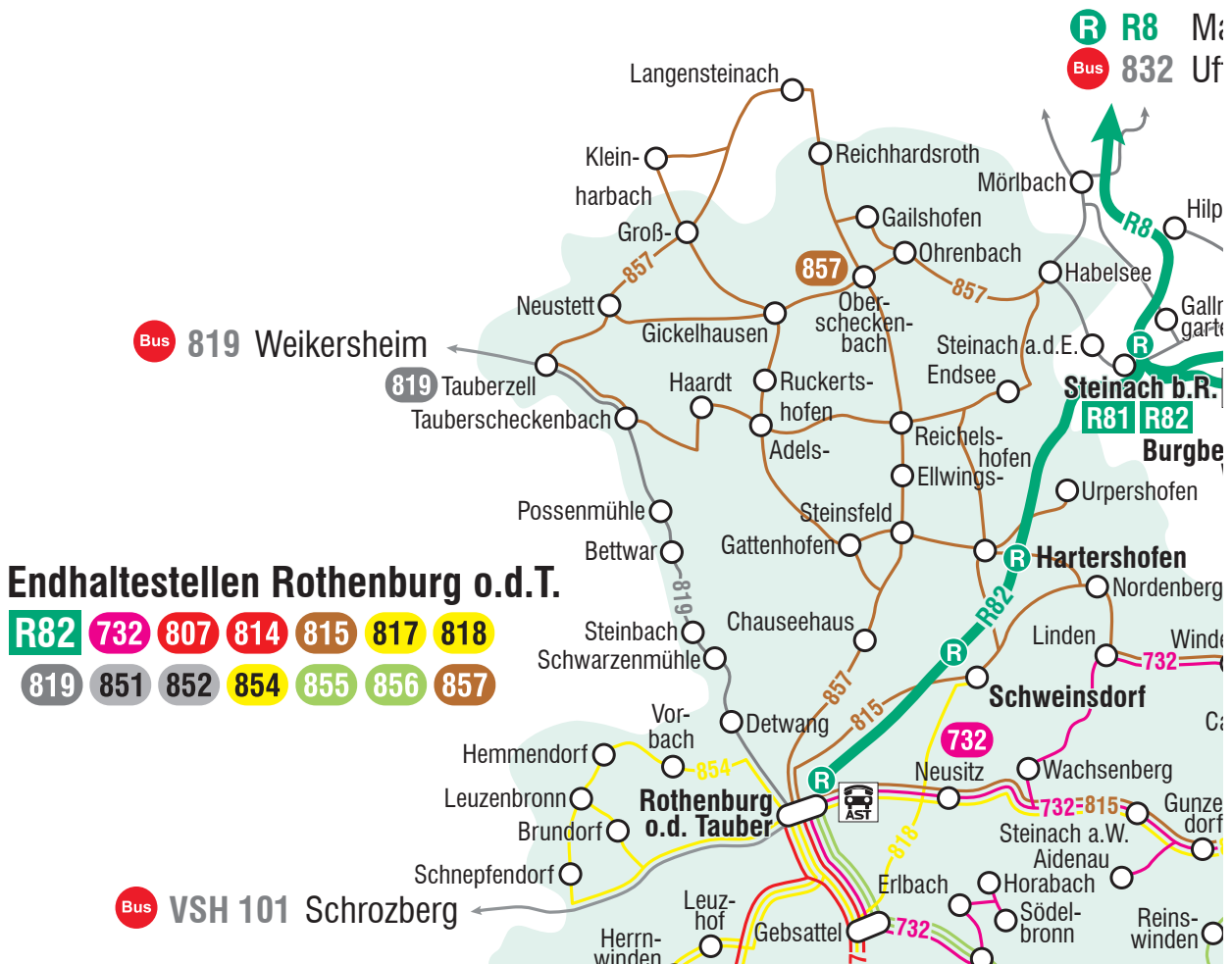
## Angebotsdefinition

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 betroffener 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

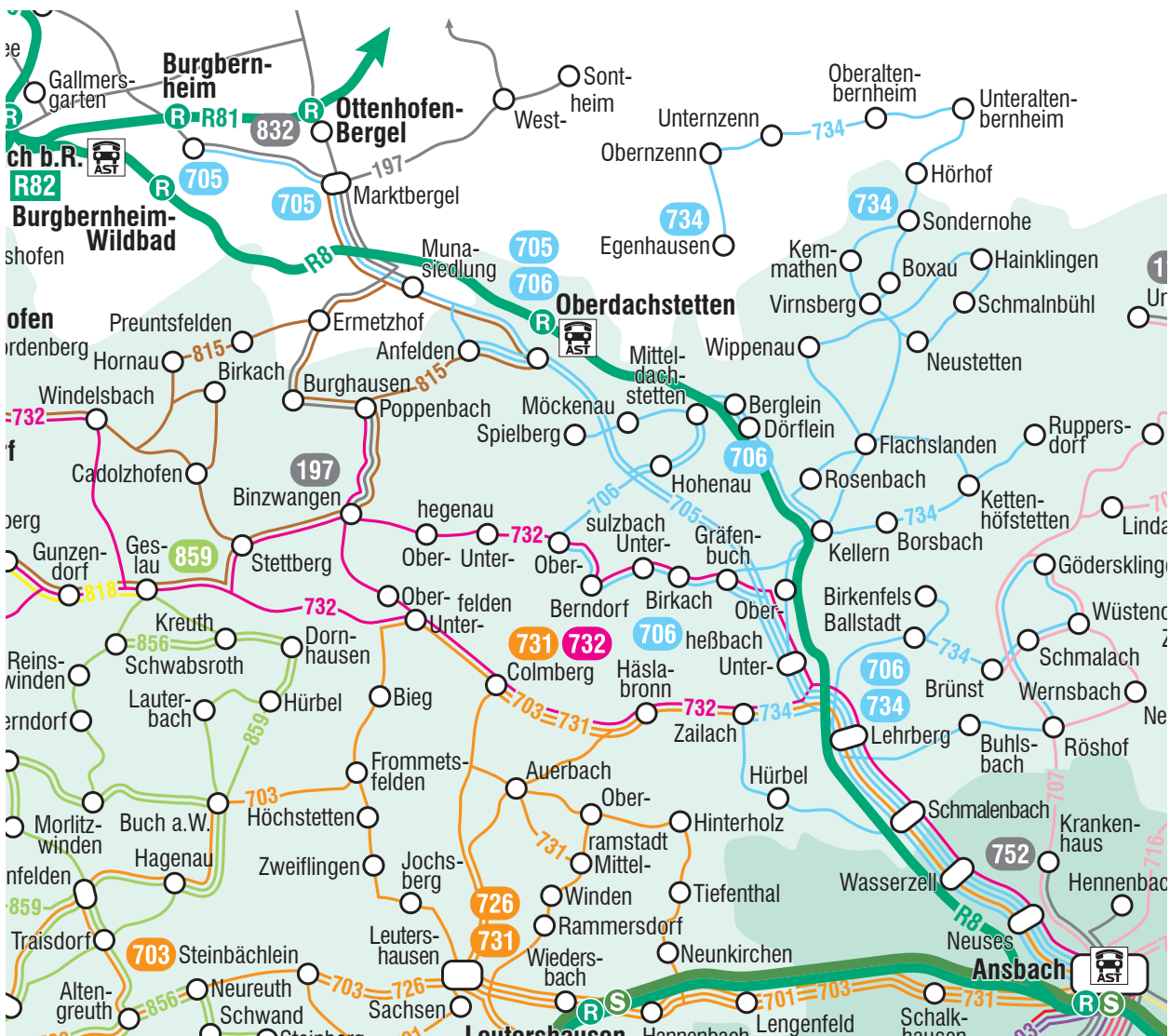
Ein Ziel dieses Linienbündels ist es, die Fahrpläne so abzustimmen, dass zeitliche Parallelfahrten zwischen Lehrberg und Ansbach vermieden werden. Aufgrund der Berufspendlerzahlen von Oberdachstetten (202 Auspendler), Flachslanden (373 Auspendler), Lehrberg (566 Auspendler) nach Ansbach sollte zwischen 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 Berufsauspendlerzahlen:

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

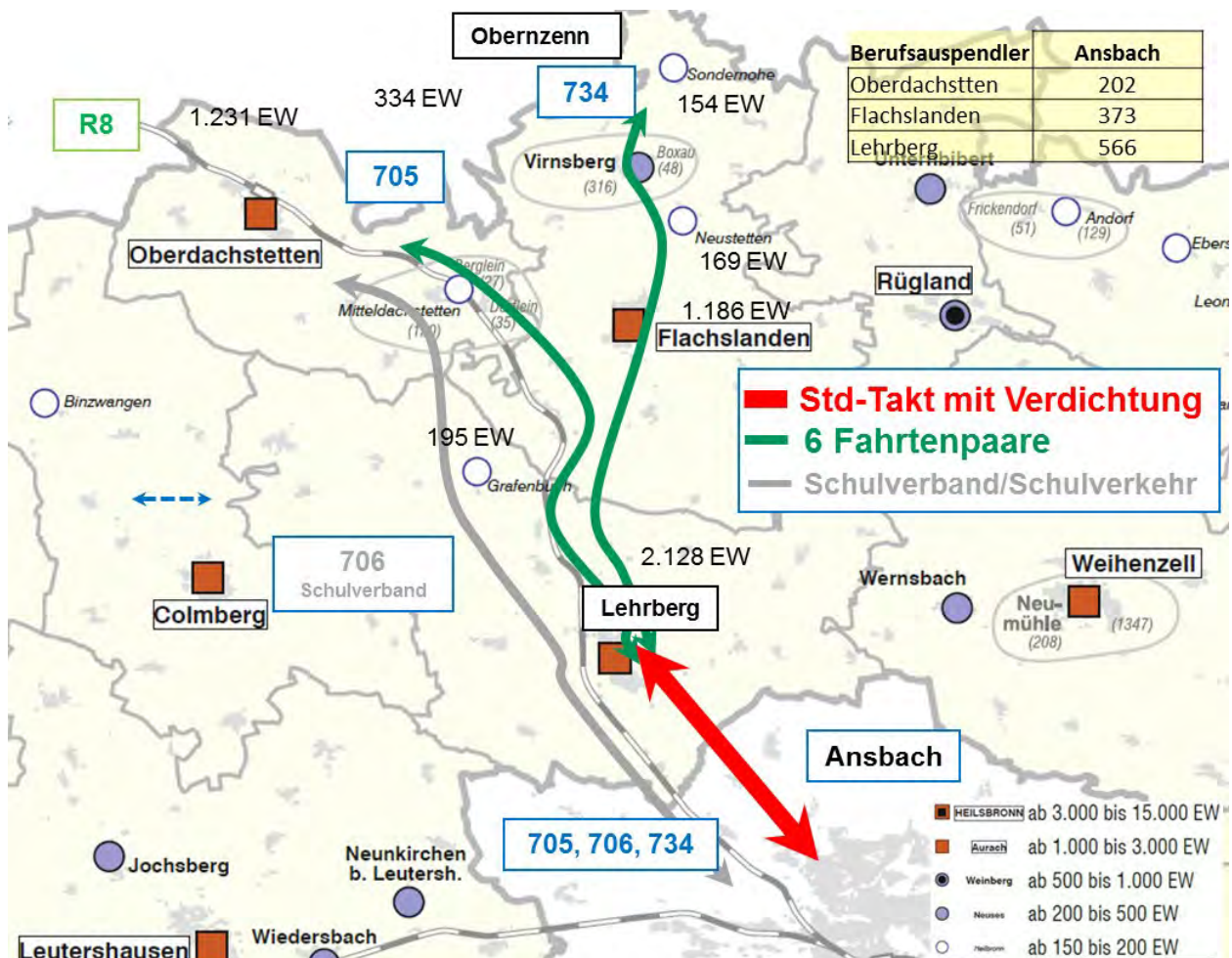


Karte 9: Linienbündel 5 Lehrberg

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/Flachslanden - 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 - Flachslanden - AN	734	Flachslanden	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

ANGEBOTSDEFINITION

## 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. – Stilizendorf – 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.

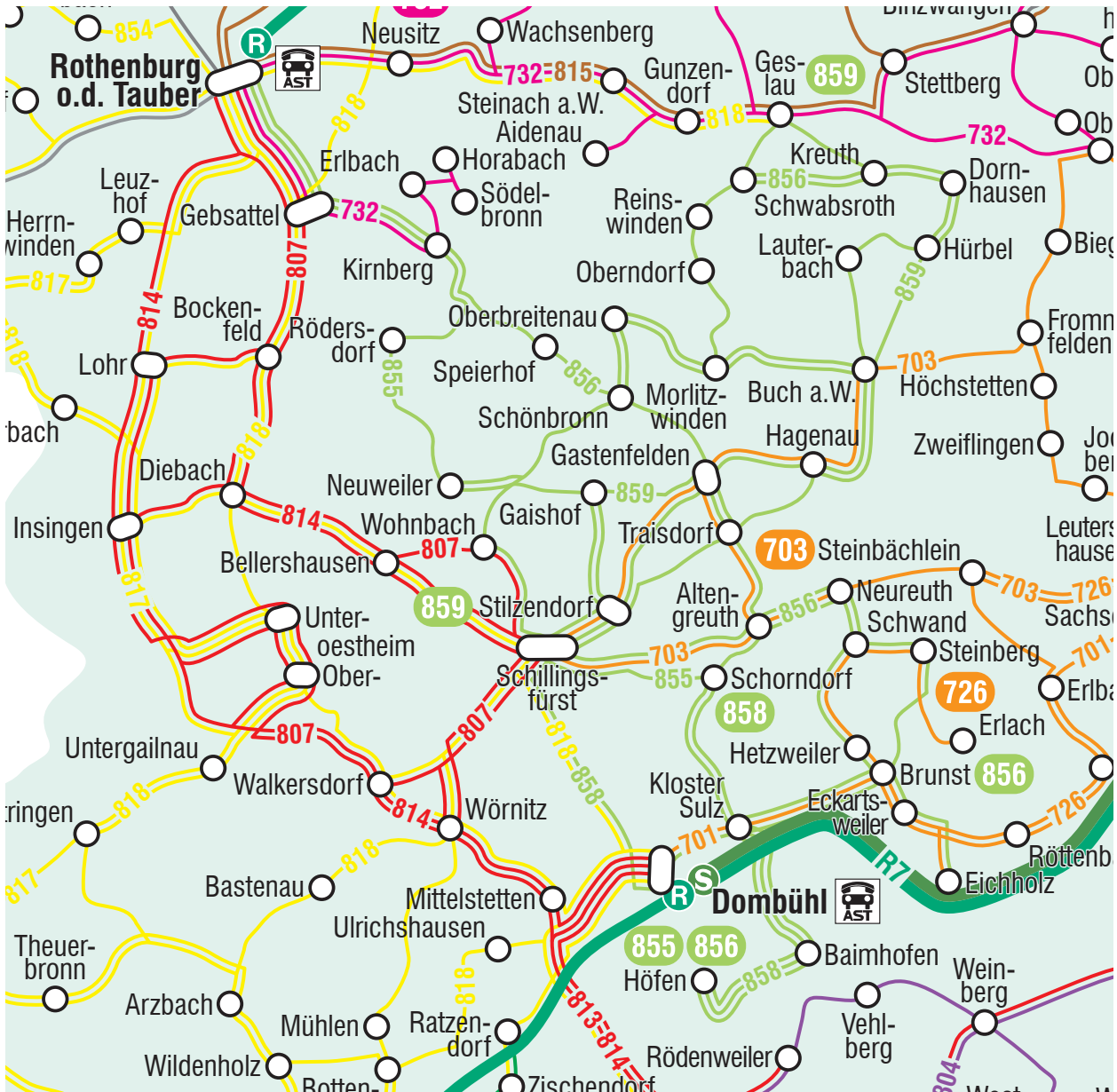
### Angebotsdefinition

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. anbinden (Berufsauspendler von Buch a. Wald nach Ansbach 53 und nach Rothenburg o.d.T. 53.).

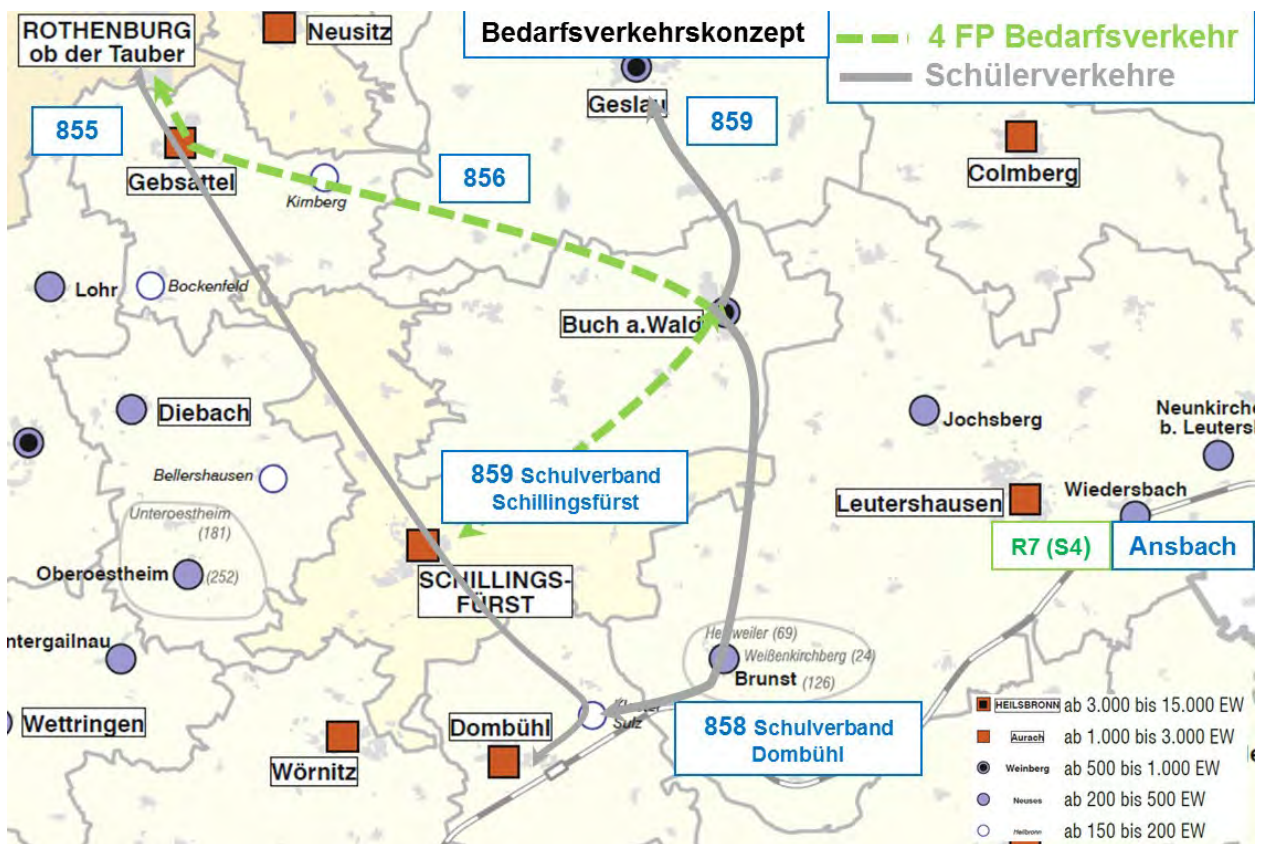
*Bedarfsverkehrskonzept (Buch a.W. - Schillingsfürst siehe auch LB 2 Leutershausen-Wiedersbach)*



Karte 11: Linienbündel 6 Schillingsfürst

## LB 6: Schillingsfürst 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 - 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

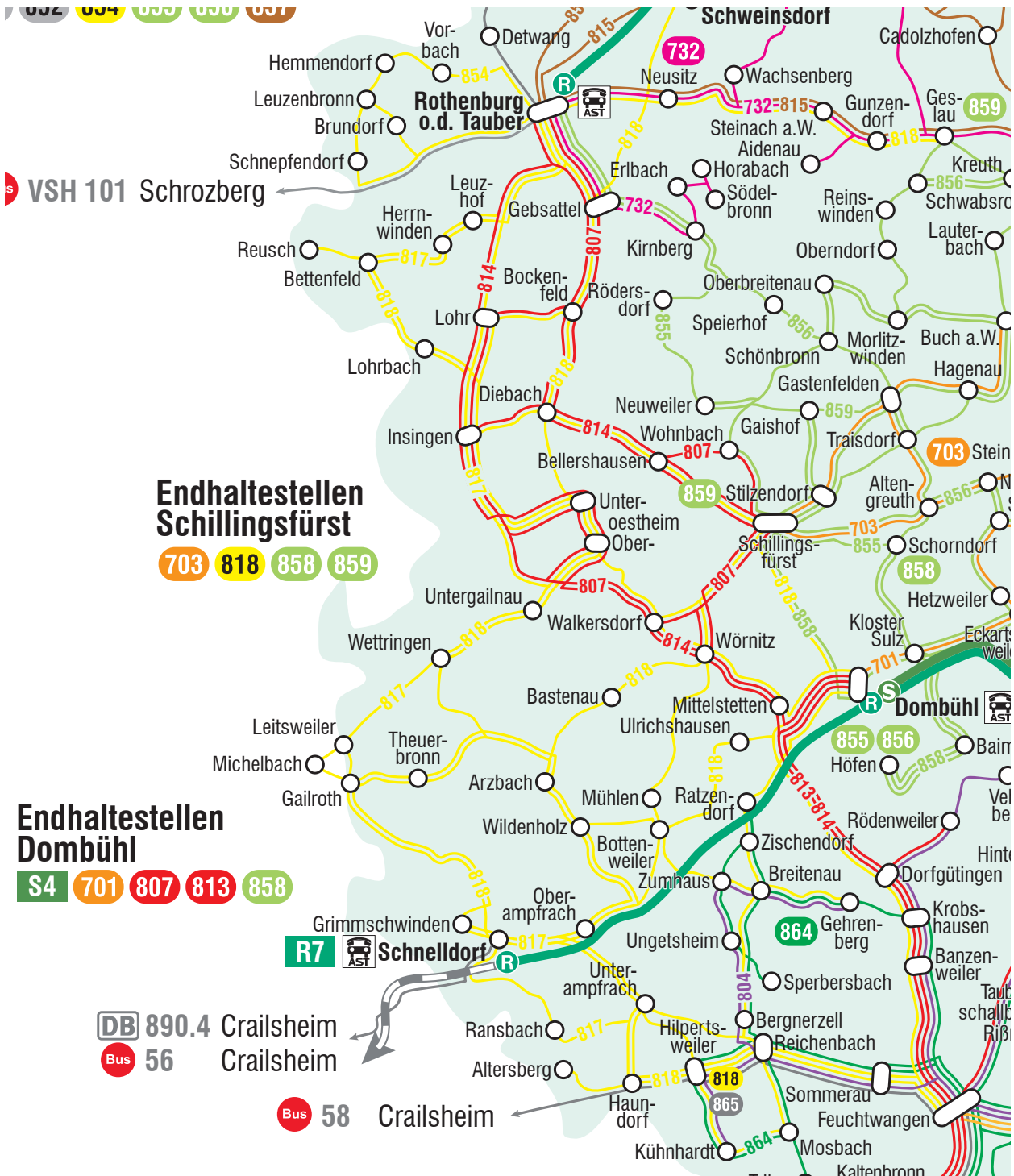
- **817** Rothenburg o.d.T – Schnelldorf - Feuchtwangen (DB Frankenbus/Scharnagel)
- **818** Rothenburg o.d.T – Schnelldorf – Breitenau, nur an Schultagen (Scharnagel)

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

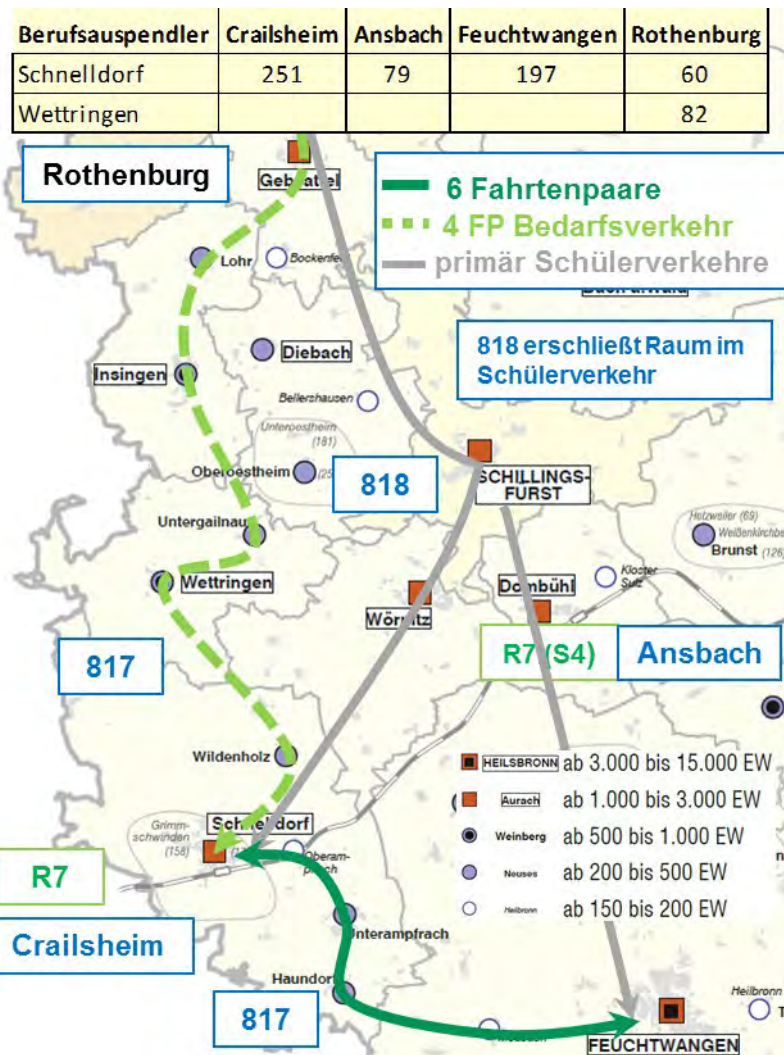
				Mo-Fr Fahrtenpaare in HVZ/NVZ, ca. 5-20 Uhr			
Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	Handlungsbedarf
Rothenburg - Wettlingen - Schnelldorf - Feuchtwangen	817	Schnelldorf Wettlingen	1.890 608	Verkehrssachse 4/2	Rothenburg - Schnelldorf 4 FP, Schnelldorf - 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 Fahrmöglichkeiten 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

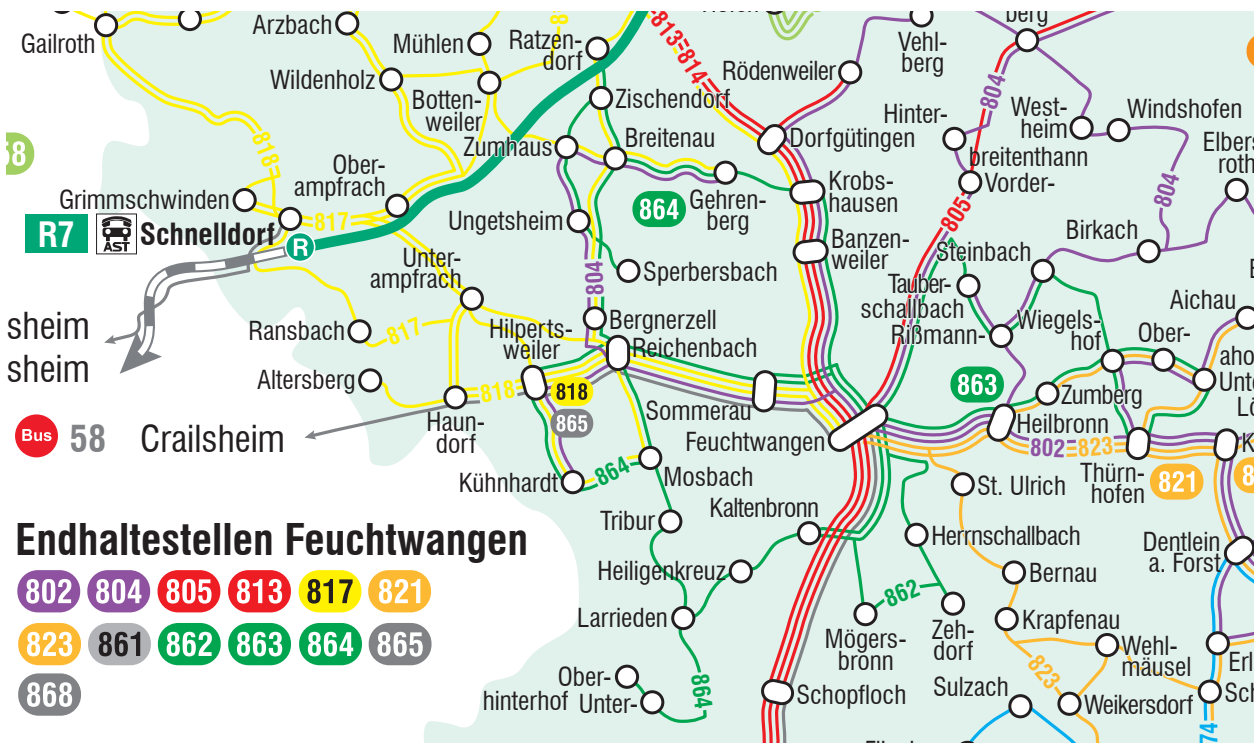
- **862** Stadtverkehr Feuchtwangen Linie 1 primär Schultage (Scharnagel)
- **863** Stadtverkehr Feuchtwangen Linie 2 nur dienstags (Scharnagel)
- **864** Feuchtwangen – Heiligenkreuz – Larrieden – Mosbach – Zumhaus – Breitenau – Feuchtwangen (Scharnagel)
- **866** Böhlhof – Neidlingen – Ober-/Unterdallersbach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

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.

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.

#### 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

Streckenabschnitt	betroffene Linie(n)	Start Ort	EW	Festlegung NVP	Definition Relation	IST-Ferien	Handlungsbedarf
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 – Dürrwangen/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.

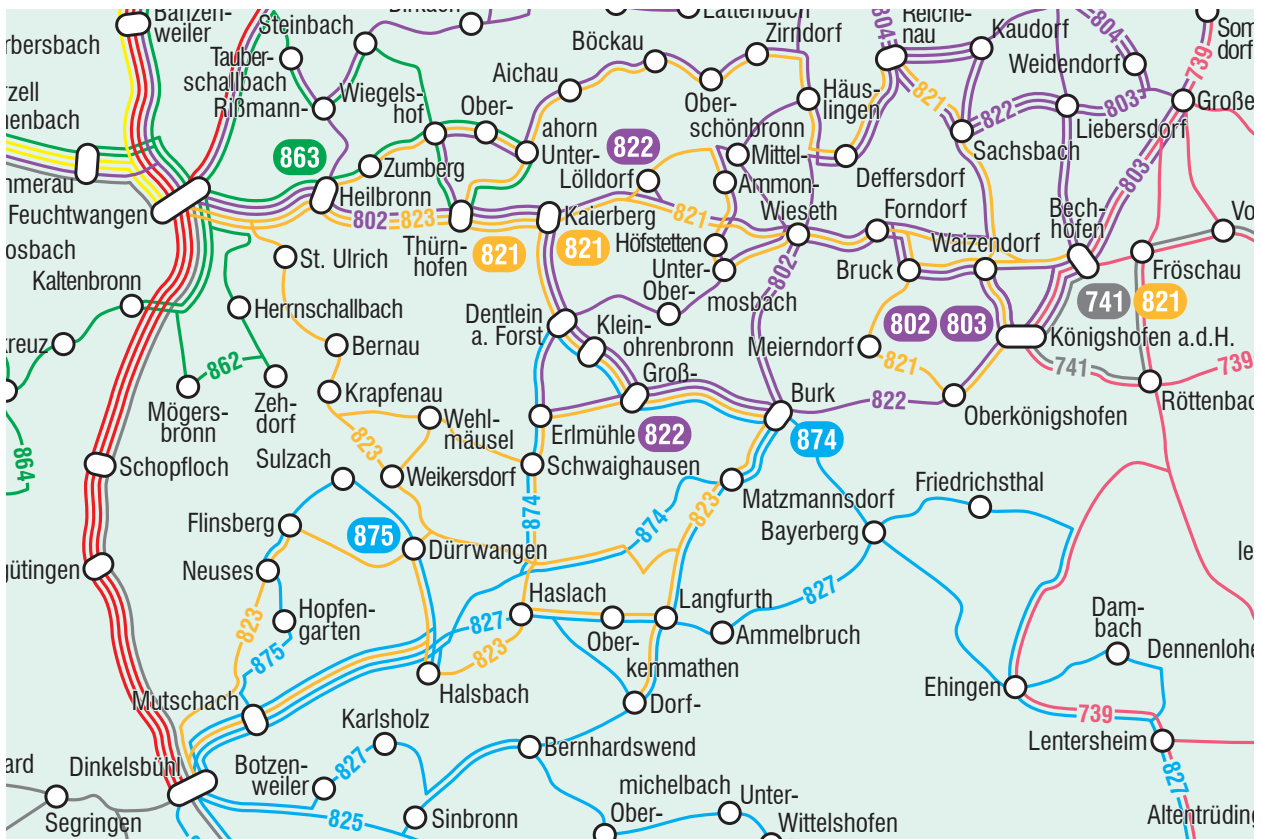
### Angebotsdefinition

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

ANGEBOTSDEFINITION

## 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

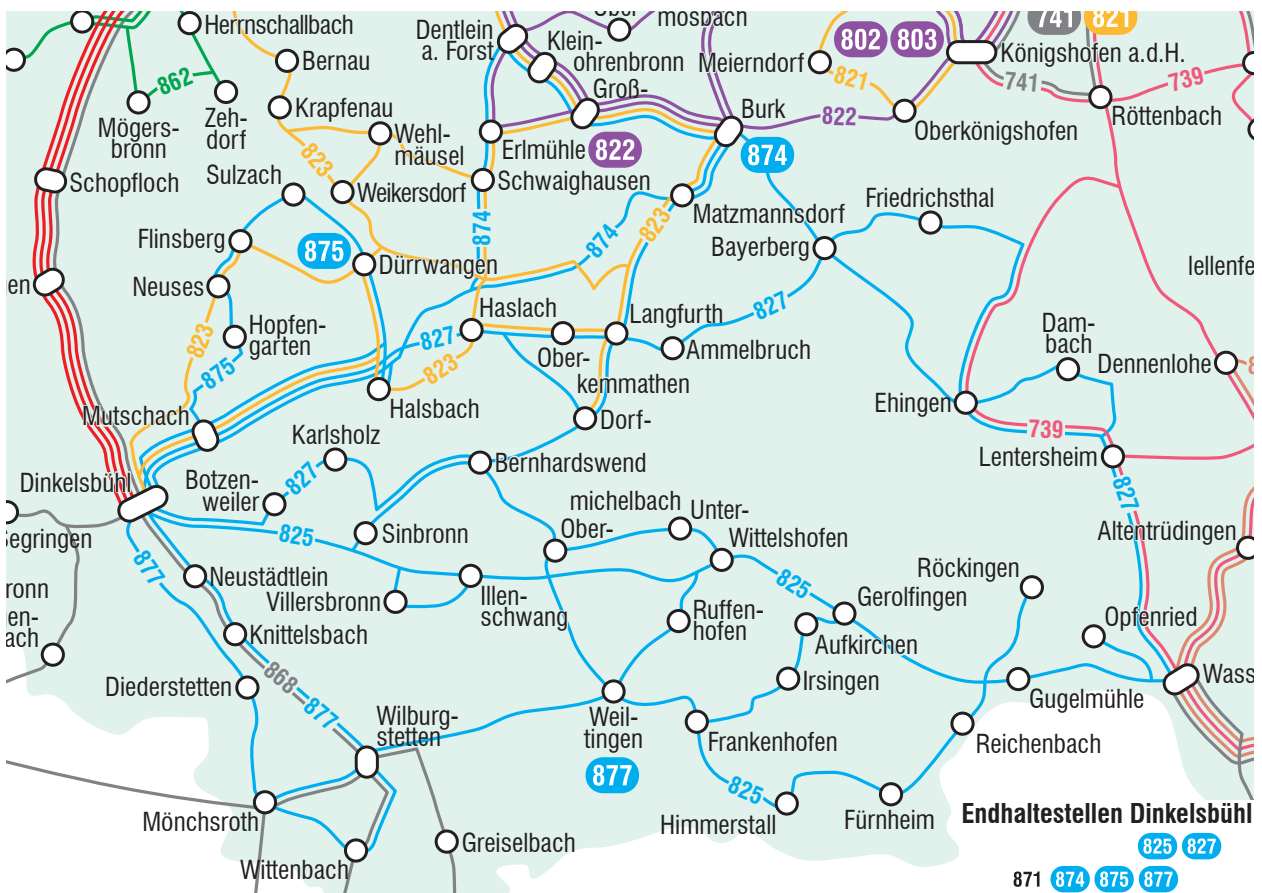
Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung und der Berufspendlerströme insbesondere nach Dinkelsbühl werden auf der Achse Dinkelsbühl – Wassertrüdingen über Wittelshofen / Weiltingen tagsüber 8-10 Fahrtenpaare für notwendig gehalten. Einzelne Fahrten können als Bedarfslinien eingerichtet werden.

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 / Weiltingen - 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
Weiltingen - Wilburgstetten - Dinkelsbühl	877	Wilburgstetten	1.214	6/4	4/2	ca. 4 FP	zusätzliche (Bedarfs-) Fahrten am Vormittag
Burk - Dentlein 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

ANGEBOTSDEFINITION

## Linienbündel 11 Wassertrüdingen-Ansbach

Linienbündel 11 Wassertrüdingen enthält die Linien

- **736** Ansbach – Weidenbach – Ornbau (Bauer & Schlecht)
- **738** Ansbach – Wolframs-Eschenbach – Merkendorf – Mittleschenbach (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)

Das Linienbündel 11 umfasst die Achse Wassertrüdingen – Ansbach und schließt die östlich bis zur Bahnlinie R8 liegenden Gemeinden Unter-

schwangen, 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.

Die Linien 738 und 712 (LB 3) überschneiden sich zwischen Triesdorf und Wolframs-Eschenbach. Während die Linie 738 die Anbindung nach Ansbach übernimmt stellt die Linie 712 den Anschluss Richtung Heilsbrunn an die Bahnstrecke Ansbach – Nürnberg (R7/S4) her und befördert die Schüler zu den Schulstandorten Windsbach, Neuendettelsau und Heilsbrunn. Soweit fahrplantechnisch möglich, sollte

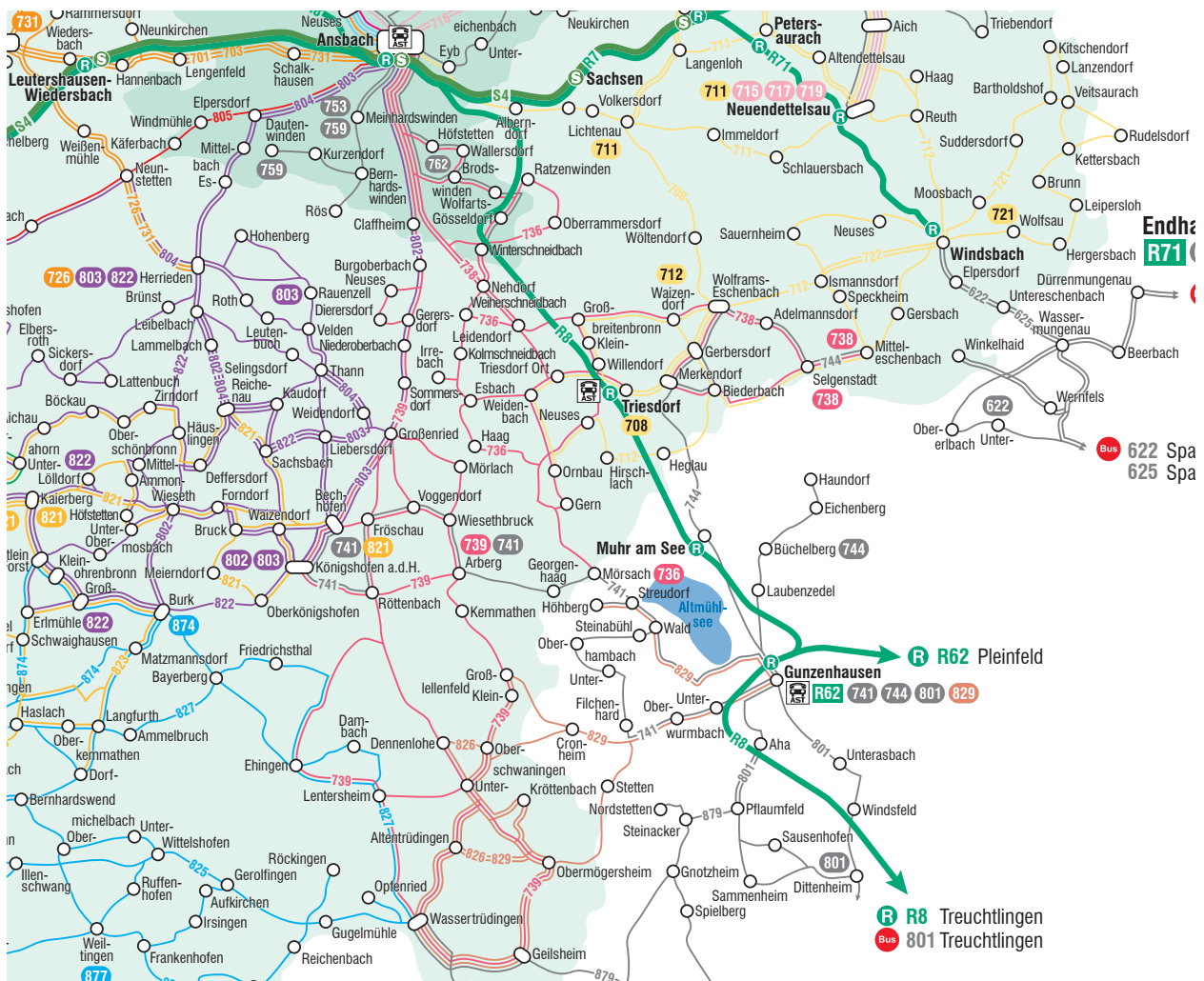
eine Abstimmung im überlappenden Bereich erfolgen.

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.

### Angebotsdefinition

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.

Die derzeit vor allem auf den Schülerverkehr abgestimmte Linie



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

AN1 Arberg - Herrieden sollte in den VGN integriert werden und in den Ferien 4 Fahrtenpaare, abgestimmt

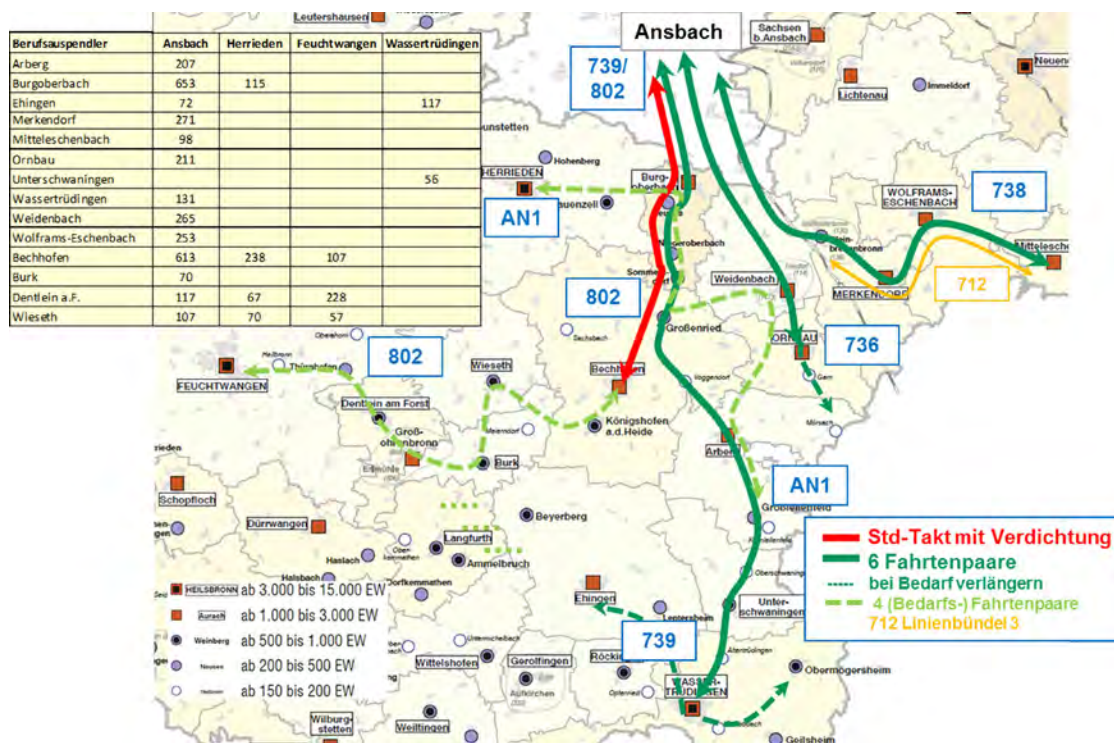
für Berufstätige und den Einkaufs- und Versorgungsverkehr, vorhalten. Fahrmöglichkeiten nach Ehingen und in Ortsteile von Wassertrüdingen

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

### LB 11: Wassertrüdingen - 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	
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
Mittleschenbach - Triesdorf / AN	738 (712 (LB 3))	Mittleschenbach	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

ANGEBOTSDEFINITION



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 – Dentlein, 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 Dentlein 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 Dentlein 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.

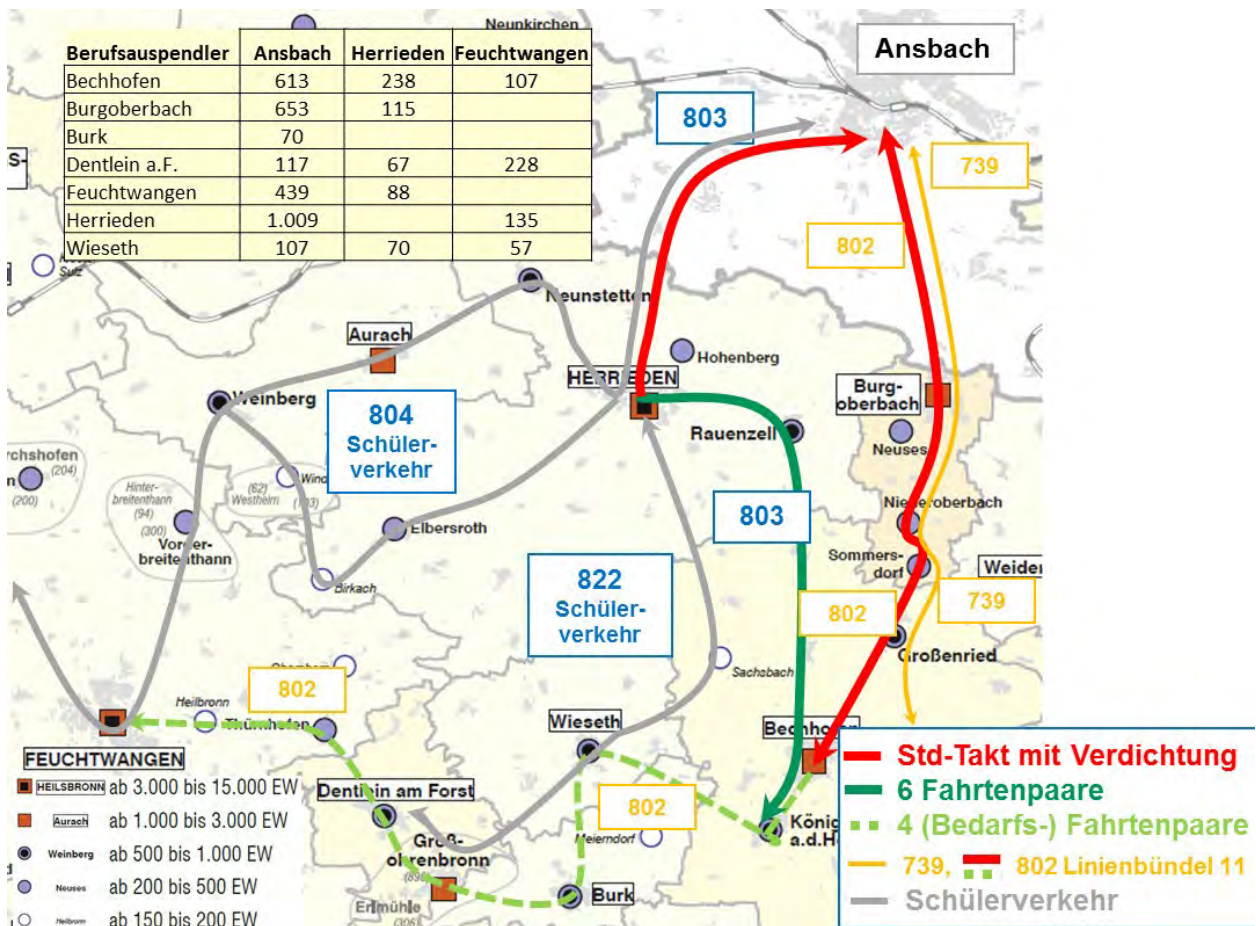


Karte 23: Linienbündel 12 Herrieden

## 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

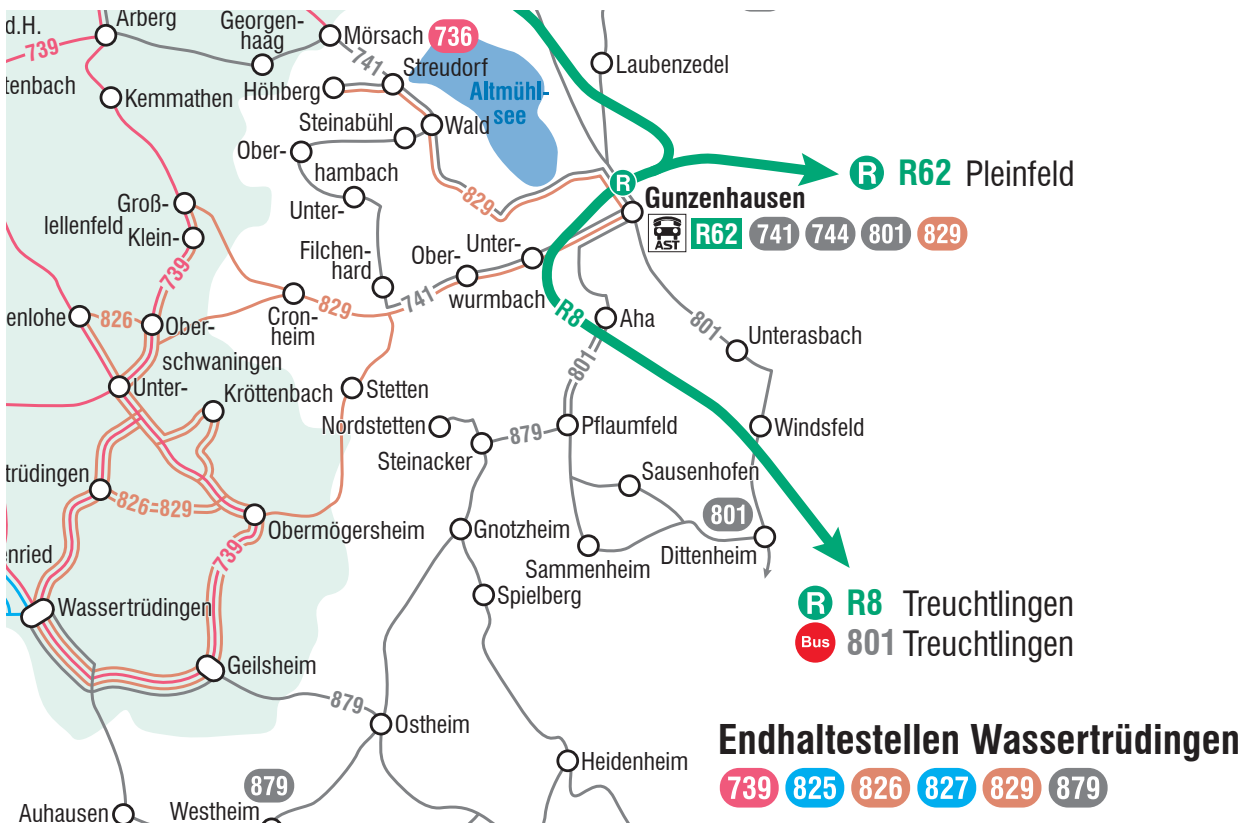
Linienbündel 13 Hesselberg Ost enthält die Linien

- **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.



Karte 25: Linienbündel 13 Hesselberg Ost

## 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

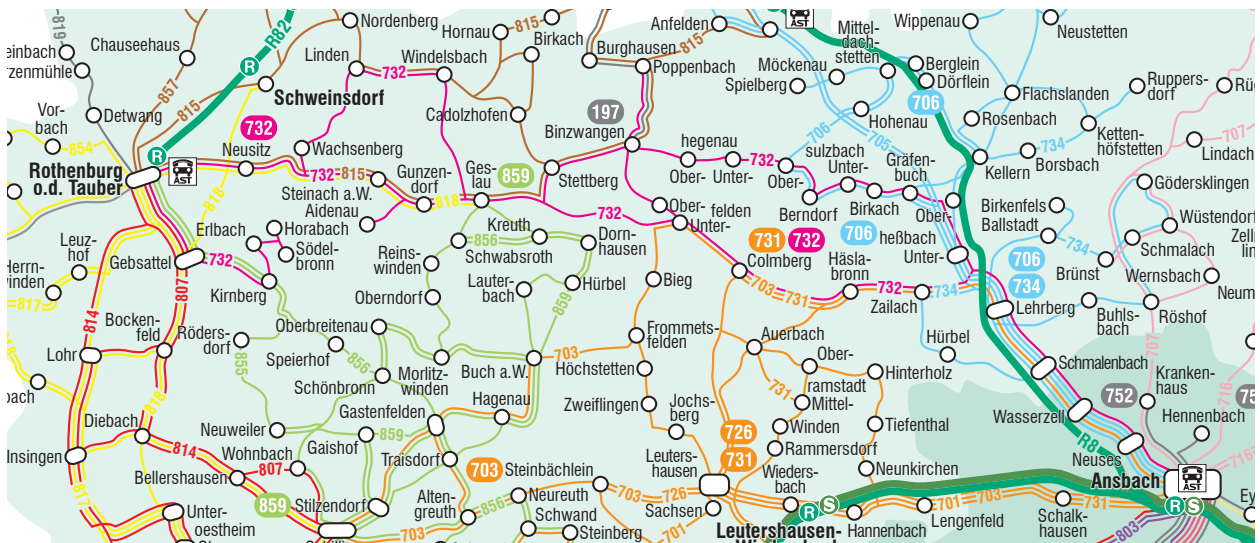
ist. Für die Gemeinden Colmberg und Geslau werden Fahrten nach Rothenburg ermöglicht. Ebenfalls besteht mit der Linie 732 die Anbindung von Colmberg über Lehrberg nach Ansbach und verdichtet damit das ÖPNV-Angebot für Lehrberg.

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

ANGEBOTSDEFINITION

### 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)<sup>19</sup> 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.

<sup>19</sup> Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Demografie Spiegel 2016

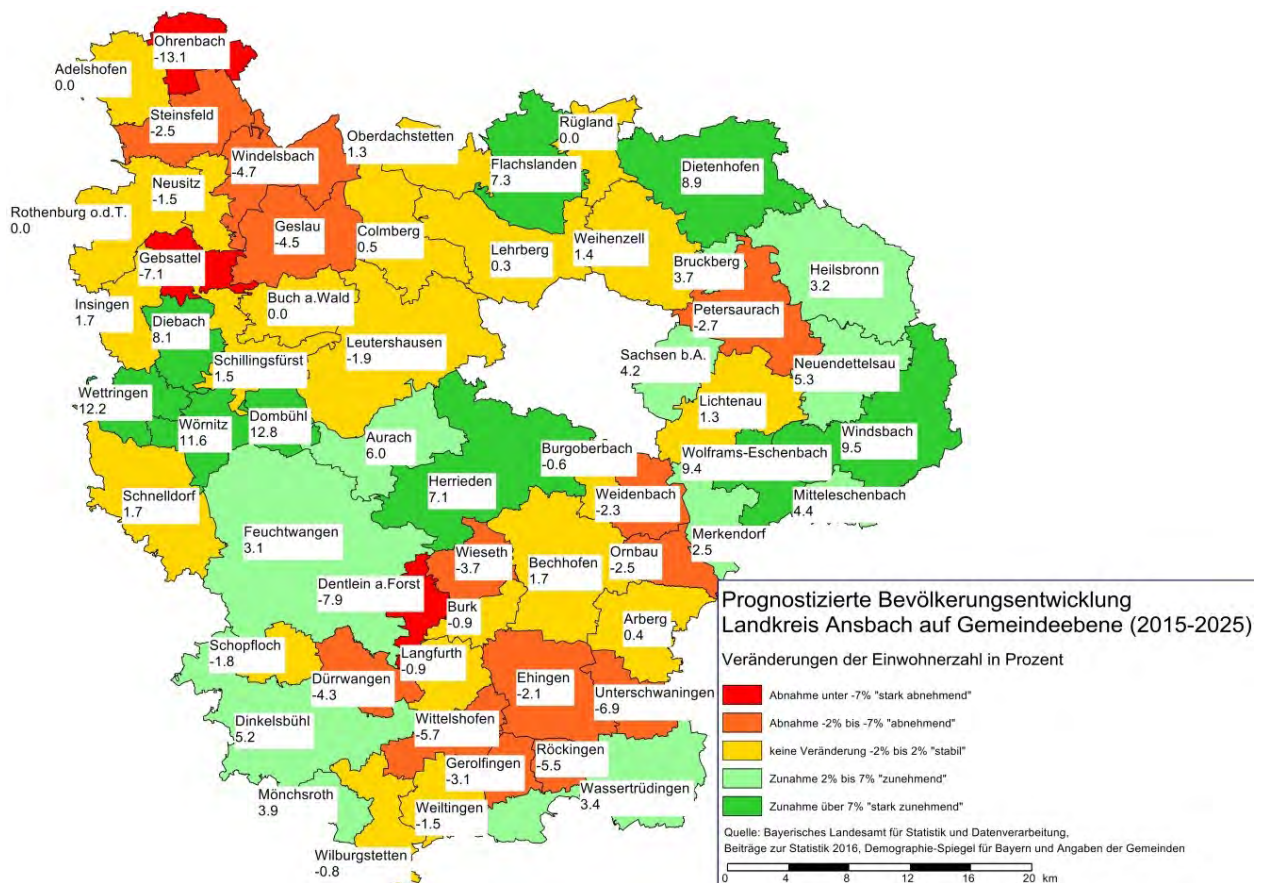
Bevölkerungsentwicklung 2015 zu 2025 nach Gemeinden und Angaben der Gemeinden

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%
Mittleschenbach	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%

GESAMTVERKEHRSPROGNOSE

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%
Weiltingen, 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%
<b>Landkreis Ansbach</b>	<b>179.580</b>	<b>30.730</b>	<b>113.850</b>	<b>35.090</b>	<b>183.674</b>	<b>29.951</b>	<b>111.283</b>	<b>42.441</b>	<b>2,3%</b>	<b>-2,5%</b>	<b>-2,3%</b>	<b>20,9%</b>

Quelle: Beiträge zur Statistik April 2016, Demographie-Spiegel für Bayern  
 Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung  
 Gemeinde Daten 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 Gebtsattel, Geslau, Windelsbach, 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)

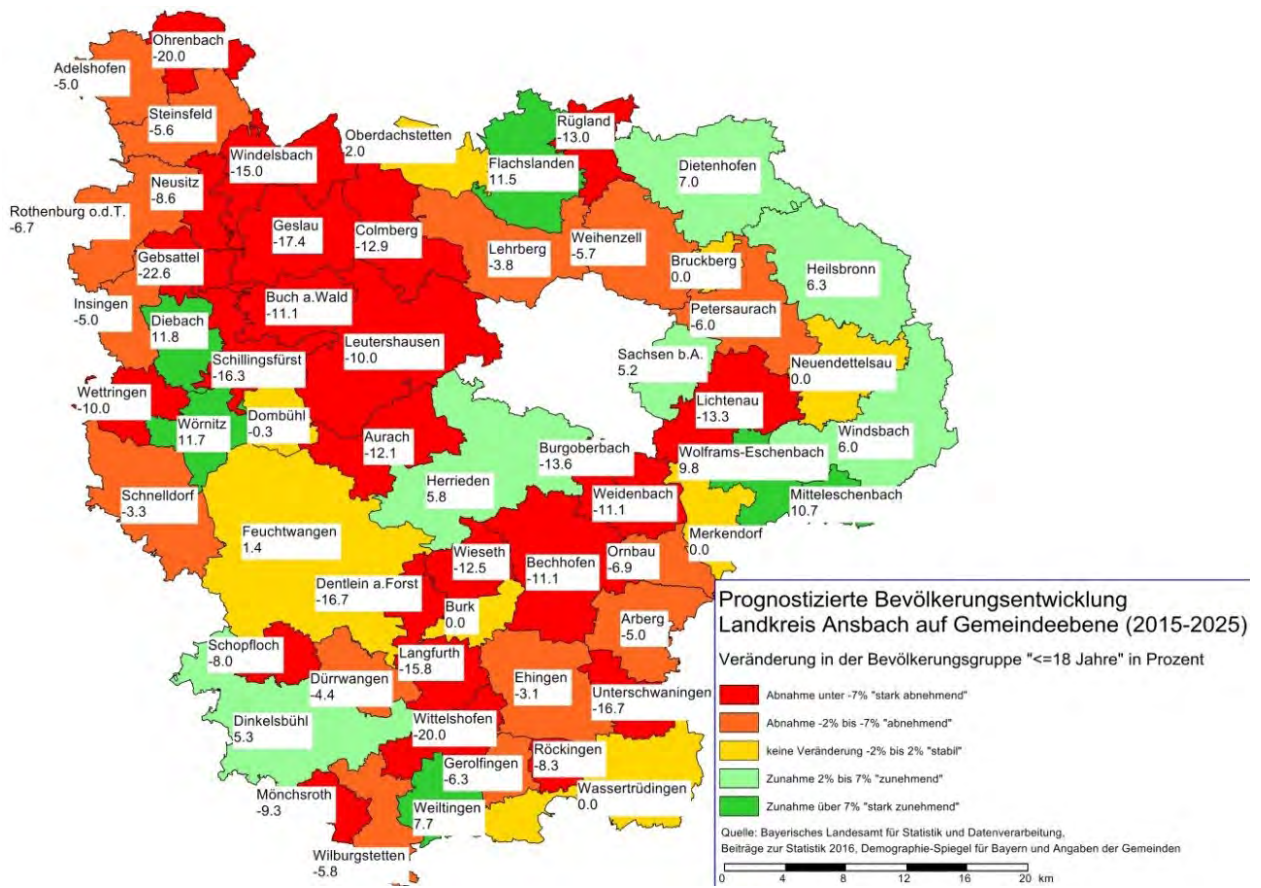
Der Rückgang der arbeitsfähigen Bevölkerung, das ist die Gruppe der 19 bis 64-Jährigen, fällt laut Prognose bis zum Jahre 2025 landkreisweit mit -2,25 % etwas geringer aus, als bei den unter 18-Jährigen. (Grafik 6)

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 Weitingen, die jedoch relativ geringe Einwohnerzahlen aufweisen. (Grafik 7)

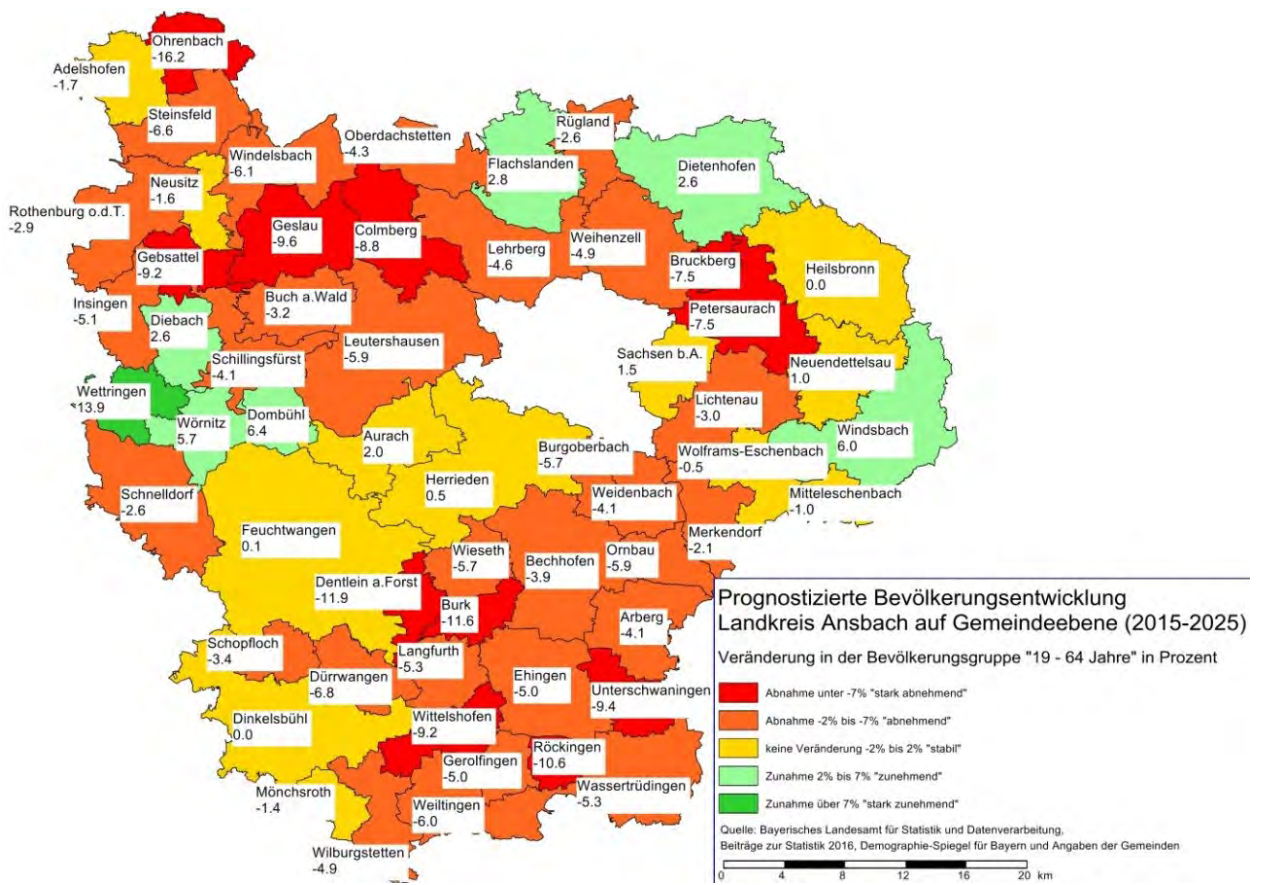
**Zusammenfassung**

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.

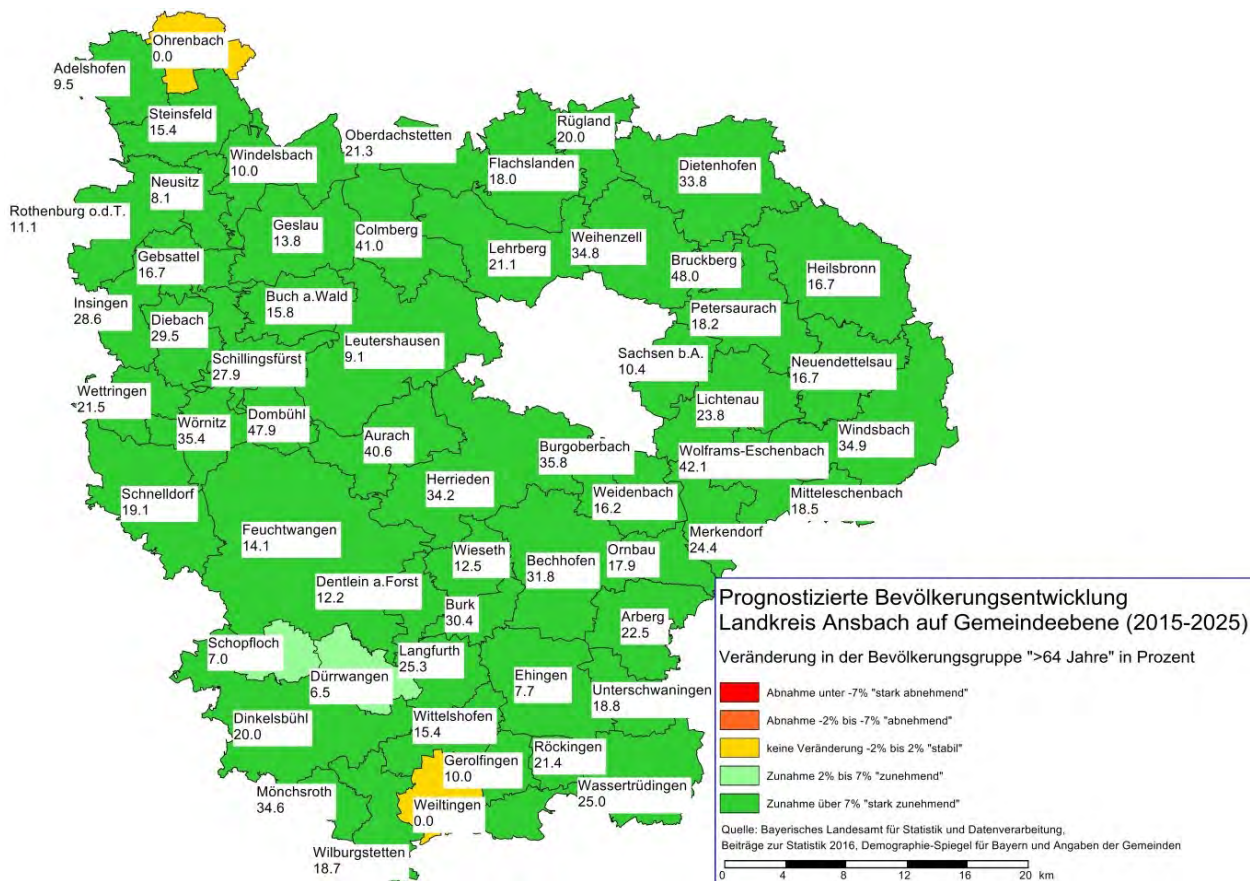


Grafik 5: Veränderung Bevölkerungsentwicklung <= 18 Jahre auf Gemeindeebene 2015 zu 2025 in %



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 % (Gepsattel, 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 Mobilitätswinkel 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.

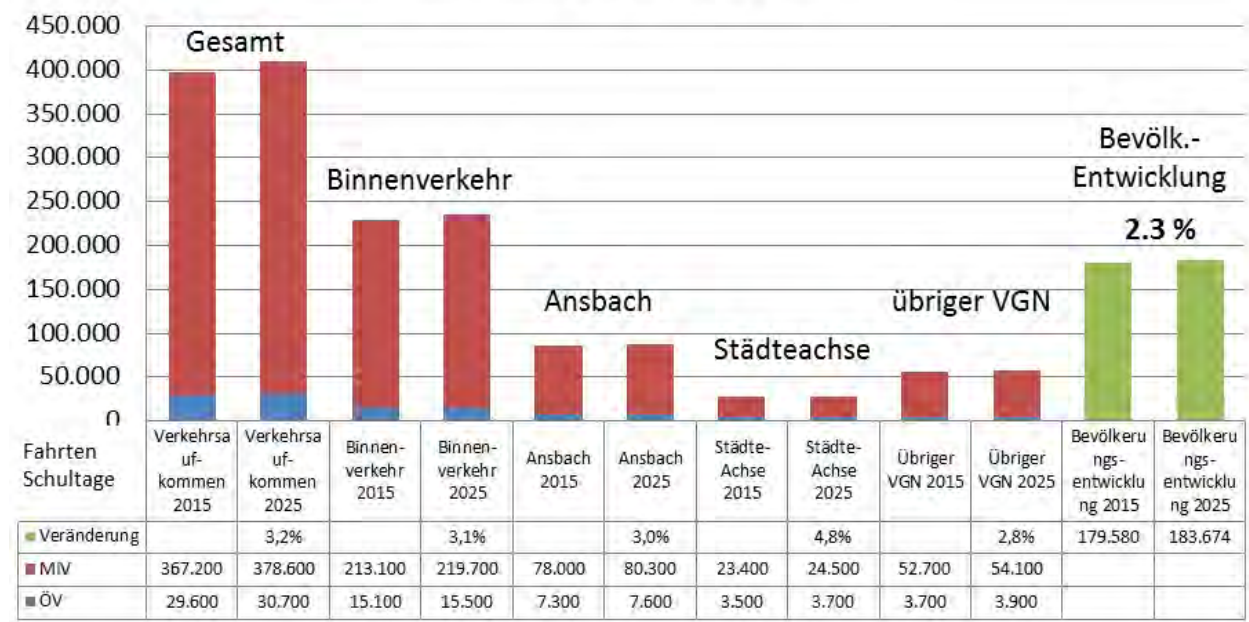
Die veränderte Altersstruktur mit einer deutlichen Zunahme der über 64-Jährigen und um weiterhin einen attraktiven ÖPNV anzubieten, erfordert einen kontinuierlichen barrierefreien Ausbau der Haltestellen und der Zuwegung bis zum Fahrzeug-einsatz.

### 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“.**

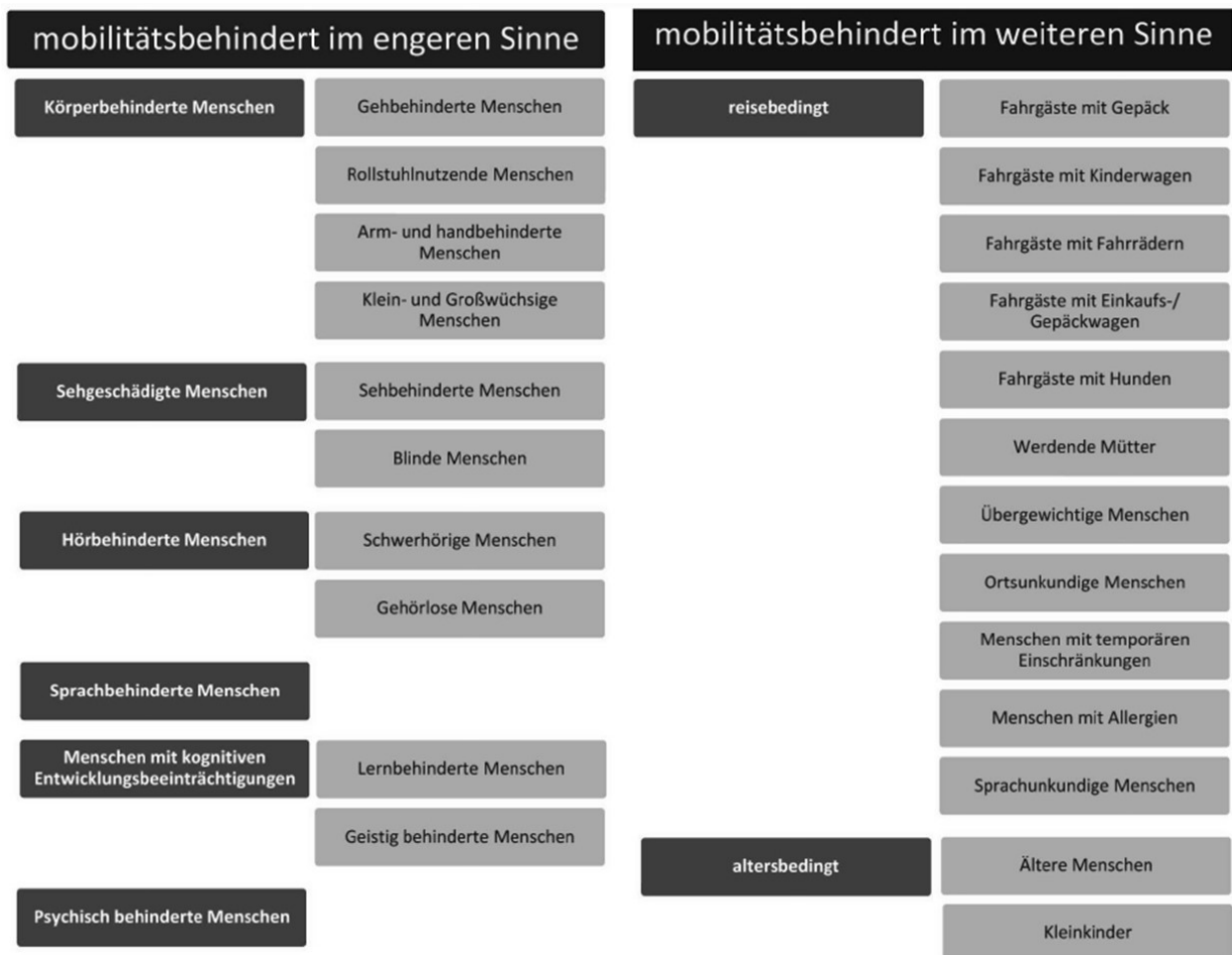
Dieser Begriff der vollständigen Barrierefreiheit umfasst sowohl die mobilitätsbehinderten Personen im „engeren“ Sinne und im „weiteren“ Sinne.

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 Personen<sup>20</sup>

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-

<sup>20</sup> 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. 661/209 i.V.m. Abs. 3.1.4.1.4 der UN-ECE Regelung<sup>21</sup> 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 Klapp rampen 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 Erfassungsbogen für die Erstellung eines Haltestellenkatasters erarbeitet. Stichwortartig beschrieben wurde auch das nähere Umfeld (Einkaufsgelegenheiten, soziale Einrichtungen wie Altenheim, Behörden etc.). Ergänzt wurde das

Kataster um die Ein- und Aussteigerzahlen an Schultagen je Haltestelle und die Linien, die diese Haltestellen bedienen. Das Haltestellenkataster ist Grundlage für eine detaillierte Beurteilung der Haltestellenausstattung im Hinblick auf die Barrierefreiheit und bildet die Grundlage für die Priorisierung und den schrittweisen barrierefreien Ausbau der Haltestellen.

### Empfehlung

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

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.

<sup>21</sup> 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.(ABI.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 einzubeziehen<sup>22</sup>.

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.

<sup>22</sup> 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
<b>Zugänglichkeit der Haltestelle</b>		
stufenlose Erreichbarkeit der <b>Wartefläche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ mindestens ein stufenloser Zugang</li> <li>■ größere Niveauunterschiede sollten durch Rampen ausgeglichen werden</li> <li>■ lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. aber 0,9 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,5 m</li> <li>■ bei kombiniertem Fuß- und Radweg mindestens 3,0 m</li> </ul>
verkehrssichere und barrierefreie <b>Rampen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mindestbreite 1,2 m</li> <li>■ Längsgefälle max. 6 % (bzw. bis zu 12 % auf max. 1 m Länge)</li> <li>■ an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mind. 1,5 x 1,5 m</li> <li>■ Nach je 6 m Rampenlänge ist ein mind. 1,5 m langes Ruhepodest vorzusehen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,8 m x 1,8 m geplant werden</li> </ul>
<b>Flächen der Bussteige und sonst. Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg)</b>		
ausreichend Fläche für Rangiervorgänge auf der <b>Bewegungsfläche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 1,5 m x 1,5 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer</li> <li>■ Bei Einsatz einer Klapprampe ist eine Tiefe von 2,5 m erforderlich, bestehend aus 1,0 m Klapprampe und 1,5 m Mindestflächenbedarf Rollstuhlfahrer</li> <li>■ Position und Länge der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potentiell eingesetzten Bustypen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ nach Möglichkeit Ausweitung der nutzbaren Breite auf mindestens 3,0 m</li> <li>■ 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)</li> </ul>
<b>Neigungsarme</b> Gestaltung mit geringem Quergefälle	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Maximale Längsneigung ohne Erholungsebene: 3 %</li> <li>■ Maximale Querneigung: 2 % wenn Längsneigung vorhanden ist, 2,5 % wenn keine Längsneigung vorhanden ist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bei schwierigen topographischen Höhenverhältnissen und einer Längsneigung von 3 – 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen mit maximal 3 % Längsneigung vorgesehen werden</li> </ul>
<b>Oberflächenbelag</b>		
gefährlos begeh- und befahrbarer <b>Bodenbelag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Oberflächenbelag muss befestigt sein: rutschhemmend und erschütterungsarm nach DIN 18040-3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ visuelle Unterscheidung zur Fahrbahn hin, rutschfeste möglichst fugenlose, erschütterungsarme Oberflächen</li> <li>■ z. B. Asphalt oder Gehwegplatten</li> </ul>

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



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

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

- 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 Überstreifungsfläche 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. Umweltschutzdirektion 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 Bahnhaltdepunktes 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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gemeindehauptort, zentrale Haltestelle(n) mit höchster Einsteigerzahl oder mit Einrichtungen, bei denen erhöhter Bedarf besteht</li> </ul>	204
2	mittelfristig bis 2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ OT 500 bis 999 EW (außer Gemeindehauptort), oder mit Einrichtungen bei denen ein erhöhter Bedarf besteht</li> <li>■ über 50 Einsteiger, mehr als 10 Fahrten/Tag</li> </ul>	244
3	langfristig auch über 2024 hinaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ OT 150 - 500 EW, Bushaltestellen Umstieg zur Bahn, Schulen</li> <li>■ Haltestellen außerorts sowie Ortsteile unter 150 EW, Ein-Aussteiger unter 50, unter 10 Fahrten/Tag</li> </ul>	445
4	vorläufig zurückgestellt	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ derzeit keine Umsetzungsmöglichkeit aufgrund baulicher/geografischer Verhältnisse (mit Gemeinde klären)</li> <li>■ Abzw Haltestelle</li> <li>■ reine Bedarfshaltestelle</li> </ul>	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 Personenbeförderungsgesetzes (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 Verkehrsbedienungs, 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.