



NAHVERKEHRSPLAN 2026



Nahverkehrsplan

für den Landkreis

Weißenburg-Gunzenhausen

und die Stadt Gunzenhausen

Endbericht

April 2026

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Christoph Ruhland, M. Eng.

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	01
1.1 Ausgangslage	01
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	01
1.3 Gültigkeit	02
1.4 Zielvorgaben	02
1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen	06
1.6 Arbeitsschritte	06
2. Bestandsaufnahme	07
2.1 Raumstruktur	07
2.2 Verkehrsnachfrage	09
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	09
2.4 Derzeitige Nutzung	10
3. Ausreichende Verkehrsbedienung	11
3.1 Verkehrszellen	11
3.2 Gebietstypen	11
3.3 Erschließung	11
3.4 Erreichbarkeit	11
3.5 Bedienungshäufigkeit	12
4. Schwachstellenanalyse	15
4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen	15
4.1.1 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	15
4.1.2 Stadt Gunzenhausen	16
4.2 Defizitbewertung	17
4.2.1 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	17
4.2.2 Stadt Gunzenhausen	20
4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen	21
5. Voraussichtliche Entwicklungen	24
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	24
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	24
5.3 Verkehrsprognose	25
6. Maßnahmenpaket	27
6.1 Zielsetzung und methodischer Ansatz	27
6.2 Maßnahmenpaket Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	27
6.2.1 Erreichbarkeit	27
6.2.2 Bedienungshäufigkeit	28
6.2.3 Erschließung	28
6.2.4 Weiterentwicklung der Bedarfsverkehre	28
6.3 Maßnahmenpaket Stadt Gunzenhausen	29
6.3.1 Reaktivierung der Hesselbergbahn	29
6.3.2 Weiterentwicklung des Haltestellennetzes	29
6.3.3 Ausweitung des Rufbusangebots	30
6.3.4 Stadtbuslinien	30
6.4 Linienbündelung	30
7. Wirkungen des Maßnahmenpakets	32
7.1 Verkehrliche Wirkung	32
7.2 Finanzielle Wirkung	33

8. Bewertung des Maßnahmenpakets	34
8.1 Gesamtbewertung	34
8.2 Zeitliche Reihung der Maßnahmen	34
9. Beteiligungsverfahren	36
9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer	36
9.2 Weitere Beteiligungen	36
9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung	36
10. Karten	37
11. Tabellen	57
12. Anlagen	86

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen und die Stadt Gunzenhausen als neuer Aufgabenträger für den ÖPNV seit dem 01.01.2022 haben in einer Ergänzungsvereinbarung mit der VGN GmbH die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben. Die letzte Fortschreibung des Nahverkehrsplans vom Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen wurde 2019 vom Kreistag beschlossen.

Im Mai 2023 wurde die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit der Auftaktsitzung des neu gebildeten Arbeitskreises Nahverkehrsplanung begonnen.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

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

Der Aufgabenträger ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig. Er „definiert dazu die Anforderungen an

Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem **Nahverkehrsplan**“². Dieser ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Dabei ist die Definition der sogenannten ausreichenden Verkehrsbedienungen ein zentrales Element.

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

Das Bayerische ÖPNV-Gesetz legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der

Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“⁵ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (...) Aufgabe des Freistaates Bayern“.⁶

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

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

2 § 8 Abs. 3 PBefG

3 „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind abzuwägen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

4 § 8 Abs. 3a S. 1 PBefG

5 Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG

6 Art. 15 Abs. 1 BayÖPNVG

7 Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

Diese Kriterien wurden von zwei Arbeitskreisen für die jeweiligen Aufgabenträger erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Neben Vertretern der einzelnen Fraktionen wurden auch die Verkehrsunternehmer, die im Stadt- bzw. Kreisgebiet mindestens eine Linie nach § 42 PBefG betreiben, eingeladen.

In Weiterführung des Rechtsgedankens des § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG, wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.⁸ Die Verordnung (EG) 1370/2007 kommt insbesondere dann zur Anwendung, wenn die öffentliche Hand durch finanzielle Ausgleichsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den ÖPNV intervenieren möchte (öffentliche Dienstleistungsaufträge), um das Kriterium der ausreichenden Verkehrsbedienung zu erfüllen. Mit anderen Worten: eine gemeinwirtschaftliche Leistungssicherung ist grundsätzlich erst dann geboten, wenn die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienung durch ein eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot nicht möglich ist.

1.3 Gültigkeit

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

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

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

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

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

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

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

Sofern landkreisübergreifende Linien in das Gebiet von Aufgabenträgern fahren, die nicht Verbandsmitglieder des ZVGN sind, ist ggf. eine direkte Abstimmung mit dem betroffenen Landkreis bzw. der kreisfreien Stadt erforderlich.

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

1.4 Zielvorgaben

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

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

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

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

Um das Klimaziel des Bundes, die CO₂-Emission von 1990 bis 2030 um 55 % zu reduzieren⁹, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln

⁹ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Klimaschutz in Zahlen (https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2020_broschuere_bf.pdf)

teln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO₂, Feinstaub, NO_x, etc. bedeutend, sondern auch Lärm und logistische Probleme, wie Straßenbelastung und Parkraumbeschaffung.

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

Möchte man die Schadstoff- und Lärmemissionen verringern, muss man sich konkrete Ziele setzen und entsprechende Maßnahmen umsetzen.

Diese Grundzielsetzung kann durch weitere Maßnahmen begleitet werden, die jedoch nicht durch die Aufgabenträger, sondern die Kommunen oder Dritte umgesetzt werden müssten, wie zum Beispiel:

- Siedlungsentwicklung unter Gesichtspunkten der „Stadt der kurzen Wege“
- Reduzierung des Verkehrsraums und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Förderung der Nahversorgung
- Parkraumbewirtschaftung
- Ausbau Park & Ride (P+R)
- Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes einschließlich Bike & Ride („Altmühlfranken radelt!“) mit dem Ziel der Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune. Das Radverkehrskonzept des Landkreises Weißenburg-Gunzenhausen wurde im Jahr 2024 erarbeitet und zwischenzeitlich beschlossen. Für die Umsetzung wurde eine Radverkehrsbeauftragte eingestellt. Ziel ist es, den Landkreis perspektivisch ebenfalls als fahrradfreundliche Kommune zertifizieren zu lassen
- Für die Stadt Gunzenhausen wurde ein eigenes Radverkehrskonzept erarbeitet und im Jahr

2025 abgeschlossen. Die Stadt Gunzenhausen wurde bereits im Jahr 2018 durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr als „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ ausgezeichnet. Die Re-Zertifizierung wird weiterhin angestrebt

- Radbegleitinfrastruktur
- Einrichtung und regelmäßige Bewerbung einer Mitfahrzentrale (MiFaZ)
- Orientierung an schwachen Verkehrsteilnehmern bei Gestaltung des Verkehrsraumes
- Einführung des VGN-FirmenAbos

Ausreichende Verkehrsbedienung

Mit der Festlegung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) tragen der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen und die Stadt Gunzenhausen im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen bei. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt und damit den Vorgaben des Art. 4 BayÖPNVG Rechnung getragen werden. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen (Behinderte, ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen, Personen ohne Führerschein/Pkw) sind zu berücksichtigen.

Als ausreichende Verkehrsbedienung entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird als ÖPNV-Standards der **Richtwert** (guter ÖPNV-Standard) für die Erschließung und der **Grenzwert** für die Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit festgelegt.

Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu

erreichen. Die (...) genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (...) sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände hält in ihrer Schrift „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“¹⁰ fest, dass die Aufgabenträger die Pflicht haben, „sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören. Kommen sie der Pflicht nach, sind sie keinem (erhöhten) Klagerisiko ausgesetzt. Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“

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

¹⁰ Ad-hoc-AG der BAG ÖPNV „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; 09/2014

Bei der Maßgabe zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV muss das Gesamtsystem ÖPNV betrachtet werden. Hierzu zählen neben Infrastruktur und Fahrzeugen auch die Information der Fahrgäste.

Der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen und die Stadt Gunzenhausen schließen sich diesen Formulierungen der Ad-hoc-AG an.

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

Die Information vor Ort an den Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jedoch vom Aufgabenträger definiert und im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur umgesetzt werden. Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft, welche in der Schrift „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ (siehe Anhang) festgehalten sind. Der Erhalt der Barrierefreiheit und der Betrieb bei Infrastruktur und Fahrzeugen müssen ständig gewährleistet sein. Daher legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge fest. Diese sind im Nahverkehrsplan unter dem Gliederungspunkt 6.2 aufgelistet.

Bedienungsstandards und Angebotsgestaltung

Vorrangig soll der ÖPNV auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet sowie für den Berufsverkehr als möglichst gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen (d. h. auch in den Ferien für den Berufsverkehr ein Angebot). Wo Schüler auf Unter-

richtsstätten außerhalb des eigenen Verantwortungsbereichs angewiesen sind, sollen diese angemessen erreichbar sein.

Freigestellte Schülerverkehre sind nach Möglichkeit in den ÖPNV zu integrieren.

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

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

Die räumliche und zeitliche Ausweitung von bedarfsgesteuerten Verkehren soll regelmäßig überprüft und ggf. verbessert werden.

Die Freizeitlinien im Seenlandgebiet sollen für eine räumliche und zeitliche Weiterentwicklung geprüft werden. Die Stadtbuslinien der Stadt Gunzenhausen sollen im Sinne einer zeitlichen Ausweitung für eine Angebotserweiterung geprüft werden. Im Zuge der Reaktivierung der Hesselbergbahn auf dem nördlichen Abschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen strebt der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen die Einrichtung zweier neuer VGN-Taktlinien an.

Die Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre (Benutzungshinweis, Fahrzeugkennzeichnung, etc.) müssen den Anforderungen des Moduls „Bedarfsverkehre“ im RNVP, Teil II, entsprechen (vgl. Kapitel 13).

Die Bedienung von Ortsteilen der Stadt Gunzenhausen unter 150 Einwohnern, die nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, können durch alternative Bedienformen, wie Bedarfsverkehre, Bürgerbusse o. ä. abgedeckt werden. Zumindest sollte hier für Besorgungsfahrten oder Arztbesuche – vor allem für ältere Personen und Menschen ohne Möglichkeit zur individuellen motorisierten Beför-

derung – ein Angebot geschaffen werden. Dieses Angebot wird jedoch nicht zwingend durch die Stadt Gunzenhausen im Rahmen des Nahverkehrsplans finanziert.

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

Das Busangebot soll dabei auf den Schienenpersonennahverkehr ausgerichtet werden. Die Umsteigezeit auf den Schienenpersonennahverkehr soll so ausgestaltet werden, dass ein verlässlicher Anschluss (auch bei geringen Verspätungen) geschaffen wird. Die Schaffung von Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride- (B+R) Anlagen ist zu prüfen.¹¹

Infrastruktur und Beschleunigung

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

Bei Straßenumbauten oder Haltestellenausbau sollte darauf geachtet werden, in Zukunft zur Beschleunigung des ÖPNV – wo möglich – Buskaps an Stelle von Bushaltebuchten zu errichten. Ausnahmen ergeben sich an Haltestellen, bei denen es regelmäßig zu längeren Wartezeiten kommt (z. B. vor Schulen oder an Endhaltestellen) sowie an stark frequentierten Straßen. Zur weiteren Beschleunigung sollten auch zusätz-

¹¹ Die Zuständigkeit dafür ist im Bay-ÖPNVG nicht geregelt.



Abbildung 1: Außendesign für Fahrzeuge (Modellbeispiel)

liche Vorrangschaltungen für Busse an Lichtsignalanlagen geprüft und wo sinnvoll umgesetzt werden sowie Vorfahrtregelungen entlang der Linienwege geändert werden.

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

Zwischen Verknüpfungspunkten einzelner Linien sind die Wege kurz zu halten und verständlich auszuschildern. Dabei sind besonders die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu beachten. Die Anschlusssicherung sollte insbesondere bei der letzten Fahrtmöglichkeit am Tag gewährleistet sein.

Bereits bei der Planung neuer Baugebiete sowie Freizeiteinrichtungen ist die Realisierbarkeit einer guten ÖPNV-Anbindung zu berücksichtigen. Auf kurze Zugangswege zu Haltestellen ist zu achten. Für die Ausweisung neuer Baugebiete bieten sich besonders auch die Einzugsbereiche von Bahnhaltepunkten an, sofern der Lärmschutz gewährleistet ist. Der Bahnhof Gunzenhausen soll im Zuge eines Umbaus als neue Mobilitätsdrehscheibe fungieren. Mit der Neugestaltung des Bahnhofsge-

bäudes soll auch das konzessionierte Verkehrsunternehmen der Stadtbuslinien (in diesem Fall: Mobilitäts- und Verkehrs GmbH) mit einem Kundencenter vertreten sein.

Fahrzeuge

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

Busdesign

Die Aufgabenträger im VGN-Gebiet haben sich im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans darauf verständigt, ein einheitliches Außendesign der Fahrzeuge bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu fordern. Der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen und die Stadt Gunzenhausen werden daher auch im Rahmen von Vorabkennzeichnungen bzw. Vergaben diese Gestaltung der Fahrzeuge vorschreiben, sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden (vgl. Abb. 1).

Fahrplan und Fahrgastinformation

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

Um Echtzeitdaten an die Kunden übermitteln zu können und die Anschlusssicherung innerhalb der Bündel sowie an Schienenhaltepunkten sicherzustellen, haben die Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)¹² zu nutzen und sich an das DEFAS-System der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) anzuschließen. Notwendig hierfür ist, dass in jedem Bus ein entsprechender Bordrechner und elektronischer Fahrscheindrucker eingesetzt wird. Das RBL und die Bordrechner müssen in der Lage sein, Informationen über verspätete Zubringer zu empfangen und an den Fahrer zu kommunizieren. Der erforderliche Datenaustausch zur Anschlussbindung zwischen den Verkehrsunternehmen wird über die Zentrale Datendre-

¹² Rechnerverbund-System im ÖPNV, das z.B. die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Leitstelle ermöglicht.

scheibe bzw. DEFAS Bayern realisiert. Ferner soll das eingesetzte RBL an DEFAS kommunizieren können, dass der Abbringer bzw. Fahrer auf den Zubringer wartet.

Tarifgestaltung

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

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

1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Grundsätzlich ist eine Steigerung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV anzustreben. Dafür sind die Vorgaben im Nahverkehrsplan Grundlage für eine Vorabbekanntmachung. Leistungen sollen dabei nach Möglichkeit eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht werden. Sollte jedoch kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, erfolgt die Vergabe im Einklang mit den einschlägigen europarechtlichen und nationalen vergaberechtlichen Bestimmungen, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Für die Finanzierung soll ein landkreisweit einheitliches Modell dienen, mit dem sichergestellt wird, dass in allen Landkreiskommunen eine gleichwertige ÖPNV-Bedienung

für die Bürgerinnen und Bürger angeboten werden kann. Der Landkreis wendet das sogenannte „Grenzwert-Modell“ an. Bei diesem Modell stellt der Landkreis die Umsetzung aller Maßnahmen, die für den Grenzwert (Mindeststandard) notwendig sind, sicher. Alle Maßnahmen, die über dem Grenzwert liegen und von den Gemeinden oder von Dritten gewünscht werden, müssen von diesen finanziert werden.

Die Auslastung des Verkehrsangebotes soll regelmäßig überprüft werden.

1.6 Arbeitsschritte

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

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

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

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

Zentralörtliche Gliederung

Mit der Stadt Gunzenhausen als ein Mittelzentrum liegt der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen in der Planungsregion 8 „Westmittelfranken“¹³

Zentrale Orte

Die Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach definiert die nächstgelegene **Metropolregion**.

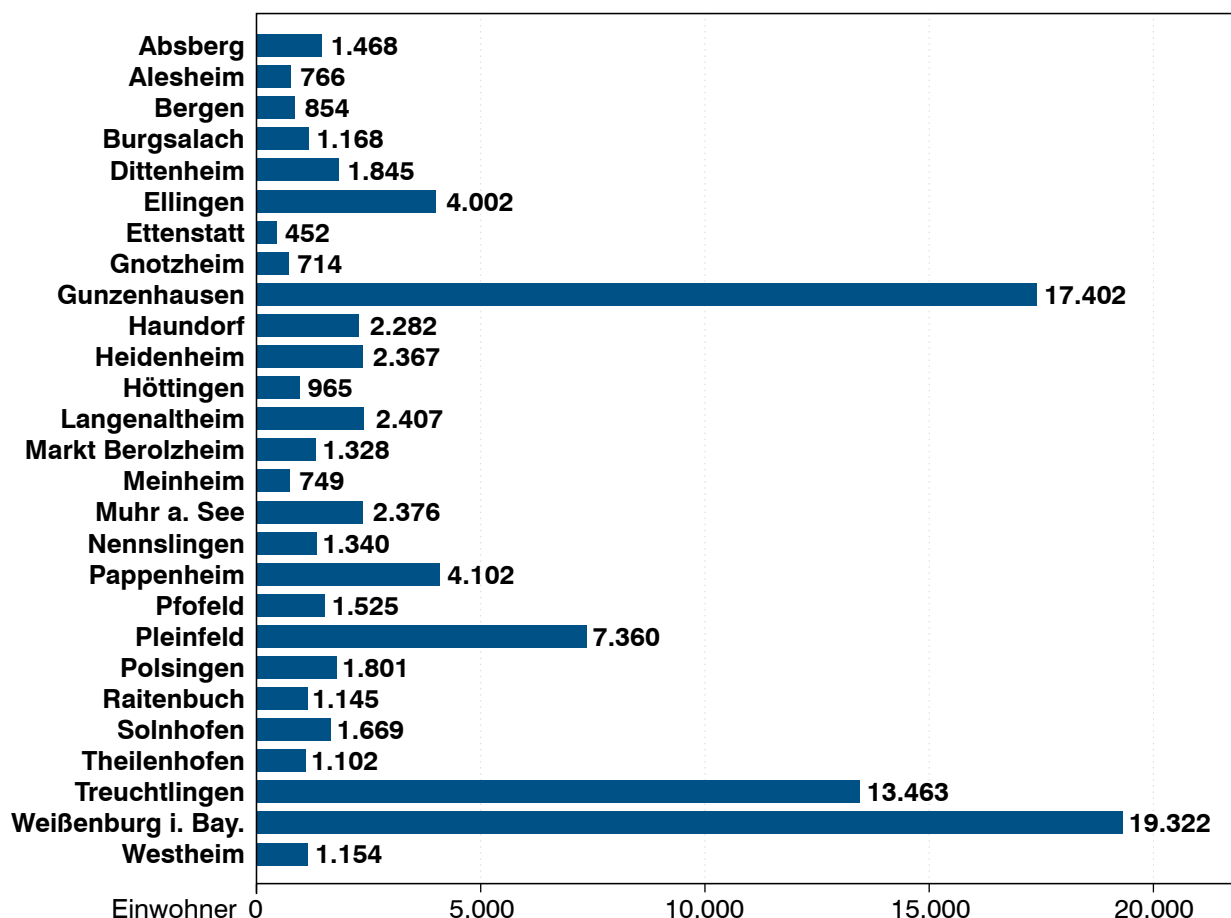
Das nächstgelegene **Oberzentrum** ist die Stadt Ansbach.

Die Städte Treuchtlingen, Weißenburg i.Bay. und Gunzenhausen sind **Mittelzentren** im Kreisgebiet.

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

¹³ vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013

Abbildung 2: Einwohner in den Gemeinden



Quelle: Gemeindedaten der Aufgabenträger, Stand 31.12.2023

Gebietskategorien

Der gesamte Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen inklusive der Stadt Gunzenhausen ist im Landesentwicklungsprogramm als allgemeiner ländlicher Raum definiert. Die gesamte Kreisregion wird mit besonderem Handlungsbedarf eingestuft (siehe hierzu auch *Abb. I Raumstruktur* im Anhang).

Strukturdaten

Einwohner

Der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen hat insgesamt ca. 94.500 Einwohner, wovon ca. 78.000 Einwohner dem Landkreisgebiet zugeordnet werden können. Diese sind in 98 Verkehrszellen unterteilt. Weitere ca. 16.500 Einwohner sind im Gebiet der Stadt Gunzenhausen und den dazugehörigen Ortsteilen, welche in

insgesamt 33 Verkehrszellen aufgeteilt sind. Bei einer Fläche von etwa 82,72 Quadratkilometern ergibt sich daraus eine Einwohnerdichte von durchschnittlich 210 Einwohnern pro Quadratkilometer.

Die Einstufung des Landkreises als „ländlicher Raum“ spiegelt sich in der Einwohnerdichte wider.

Durchschnittlich leben hier ca. 100 Einwohner auf einem Quadratkilometer.

Die Einwohnerzahlen der einzelnen Städte und Gemeinden im Landkreis sind der *Abbildung 2* zu entnehmen. Weitere detaillierte Daten hierzu sind im Anhang *Tabelle 1 Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden* sowie in *Abb. III Siedlungsstruktur* zu finden.

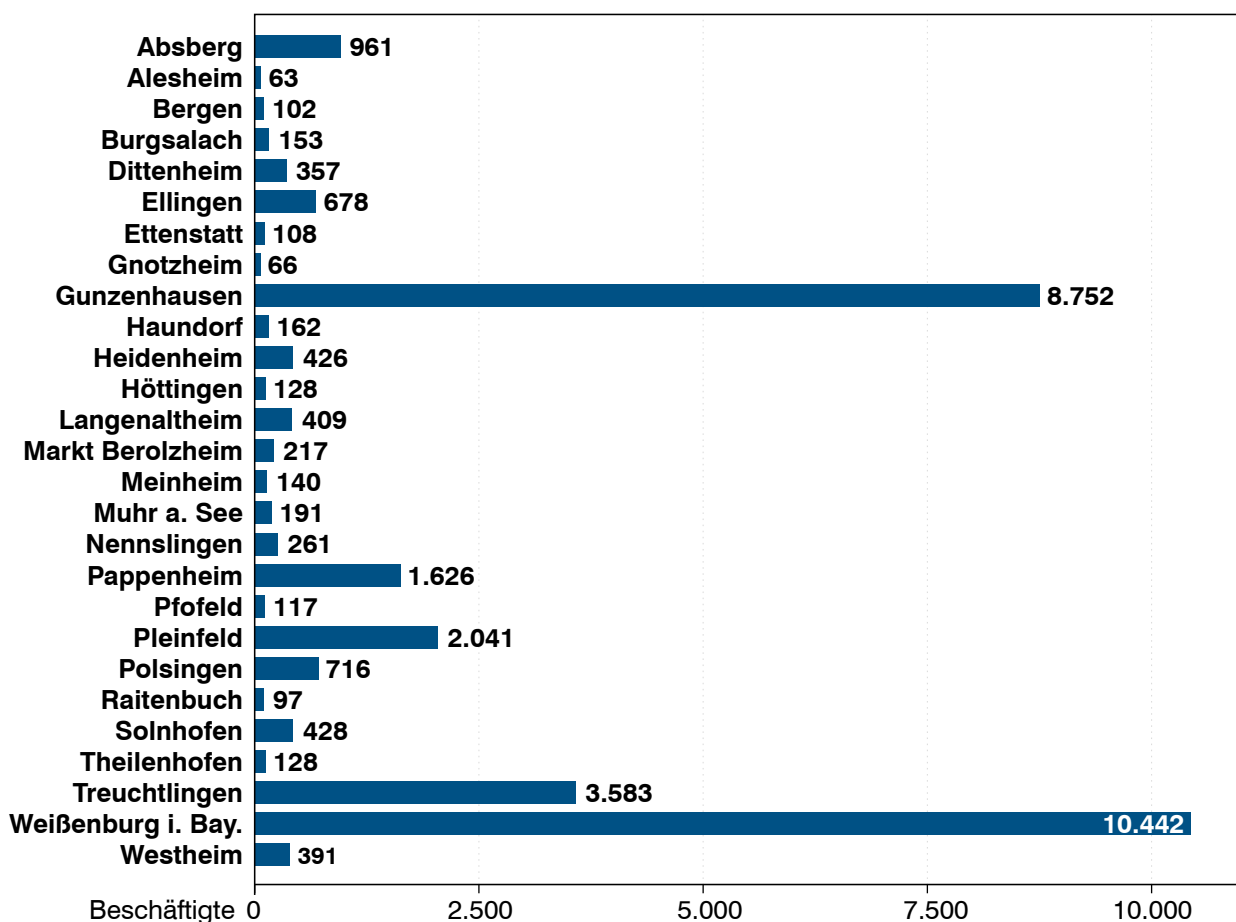
Arbeitsplätze

Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Städten, Märkten und Gemeinden werden die Daten der Bundesagentur für Arbeit bezüglich der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten aus dem Jahr 2023 herangezogen. Demnach hat die Stadt Weißenburg i.Bay. mit gut 10.400 Personen die meisten Beschäftigten. Dieser folgen die Stadt Gunzenhausen mit etwa 8.800 Beschäftigten und die Stadt Treuchtlingen mit ca. 3.600 Beschäftigten (vgl. *Abbildung 3*).

Schul- und Hochschulstandorte

Der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen ist Aufgaben- und Aufwandsträger für die weiterführenden Schulen und sonderpädagogischen Förderzentren.

Abbildung 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort



Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Gemeindedaten aus der Beschäftigungsstatistik; 2023

In den Mittelzentren Gunzenhausen, Treuchtlingen und Weißenburg gibt es jeweils ein Gymnasium und eine Realschule. Darüber hinaus sind die Städte Weißenburg und Gunzenhausen jeweils Standort eines Berufsschulzentrums. Im Jahr 2022 besuchten insgesamt ca. 3.200 Schüler diese Schulen.

Für die Grund- und Mittelschulen liegt die Zuständigkeit bei den Gemeinden. Diese Schulen wurden im Jahr 2022 von ca. 5.500 Schülern besucht, davon knapp 1.000 Schüler in der Stadt Gunzenhausen. In Weißenburg wird seit 2015 das Technologie- und Studienzentrum „kunststoffcampus bayern“ betrieben. Dort werden berufsbegleitende Studiengänge angeboten mit relativ geringen Präsenzzeiten der Studierenden am Standort Weißenburg. Treuchtlingen ist ein Standort der (privaten) Hochschule für angewandtes Management. Auch an dieser Bildungseinrichtung sind die Präsenzzeiten für die Studierenden eher kurz.

Ausführliche Daten hierzu sind im Anhang in *Tabelle 1 Schulen und Schüler* sowie in *Abb. IV Schulstandorte* dargestellt.

Tourismus

Ein wichtiger Indikator für die touristische Bedeutung des Landkreises ist die Zahl der Gästeübernachtungen. Im Jahr 2023 wurden im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen insgesamt rund 944.000 Übernachtungen registriert. Der Großteil hiervon entfällt auf die Gemeinden im nördlichen Landkreis (Seenland). Wichtigster Standort ist die Stadt Gunzenhausen mit ca. 309.000 Übernachtungen.

Ausführliche Daten können im Anhang aus *Tabelle 2 Gästebetten, -ankünfte und -übernachtungen* und *Abb. V Tourismus* entnommen werden.

2.2 Verkehrsnachfrage

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

Pkw-Verfügbarkeit

Die Pkw-Dichte liegt im Landkreis mit 668 Pkw pro 1.000 Einwohner leicht über dem Bundesdurchschnitt von 620 Pkw pro 1.000 Einwohner (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Stand: 2022).

Verkehrsmittelwahl

Der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen hat sich an der VGN-Mobilitätsbefragung (KONTIV) aus dem Jahr 2023 beteiligt. Hierbei wurde auch der Modal Split erhoben. Danach weist der MIV mit 55% den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen nur 7%. Die übrigen Anteile verteilen sich auf 28% Fußgänger und 11% Fahrradverkehr.

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Die Darstellung des derzeitigen ÖPNV-Angebots basiert auf einer Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2023 und bildet somit den einheitlichen Bezugszustand für die Angebotsanalyse in den nachfolgenden Kapiteln ab.

Sämtliche Auswertungen und Bewertungen, insbesondere in Kapitel 4, beziehen sich auf diesen definierten Bestandszustand. Zwischenzeitlich eingetretene Veränderungen im ÖPNV-Angebot sind daher nicht Bestandteil der Analyse, sondern werden erst in den Kapiteln zur zukünftigen Entwicklung sowie zur Verkehrsprognose berücksichtigt.

Schienenpersonennahverkehr

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

Der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen und die Stadt Gunzenhausen werden von mehreren SPNV-Linien bedient, die Montag bis Freitag sowie am Wochenende im Taktverkehr fahren.

- **RE 16** Nürnberg - Schwabach
- Roth - Pleinfeld - Weißenburg - Treuchtlingen - Otting-Weilheim
- **RE 60** Nürnberg - Schwabach
- Roth - Pleinfeld - Weißenburg - Treuchtlingen
- **RE 80** Otting-Weilheim - Treuchtlingen - Gunzenhausen - Ansbach - Steinach - Marktbreit
- **RB 16** Nürnberg - Schwabach
- Roth - Pleinfeld - Weißenburg - Treuchtlingen - Solnhofen
- **RB 62** Pleinfeld - Gunzenhausen

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen wird von 32 **öffentlichen Buslinien** und drei AnrufSammel-Taxi-Verkehren (AST) erschlossen.

Die Stadt Gunzenhausen wird von zwei Stadtbuslinien, fünf Rufbuslinien und einem AnrufSammelTaxi (AST) erschlossen.

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Freigestellte Schülerverkehre gibt es vor allem im Grund-, Mittel- und Förderschulbereich. In Abstimmung mit den entsprechenden Gemeinden bzw. Schulverbänden soll bei der Vergabe von Linienbündeln geprüft werden, in wie weit diese freigestellten Verkehre in die öffentlichen Linien integriert werden können.

Sonstige Linienverkehre

In der Freizeitsaison von 01.05. bis 01.11. verkehren zudem die beiden VGN-Freizeitlinien 689 („Altmühlsee-Express“) und 699 („Kleiner Brombachsee-Express“). Darüber hinaus wird zur Gunzenhäuser Kerwa ein Sonderlinienverkehr mit vier Linien angeboten.

Haltestellen

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

Verknüpfungspunkte im SPNV

Die 10 Bahnhofpunkte an den drei R-Bahn-Strecken im Landkreis bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind an 8 Bahnhofpunkten offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden.

Tarifsystem

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

2.4 Derzeitige Nutzung

Fahrgäste

Die Verbundgesellschaft führt in Abständen von 4-5 Jahren eine verbundweite Fahrgastbefragung inklusive Zählung durch. Für die aktuell letzte Erhebung im Jahr 2022 wurde in der Gesellschafterversammlung am 7. Juli 2016 vereinbart, Linien, die weniger als 10.000 Linienbeförderungsfälle im Regeltarif besitzen und/oder deren Anteil der Auszubildenden mehr als 80 % an der Gesamtzahl der Fahrgäste beträgt, nicht mehr in die Erhebung aufzunehmen. Die Schülerzahlen werden ohnehin auf allen Linien auf Grundlage der Listen der Schulaufwandsträger sowie der Verbundpassanträge ausgewertet. Die übrigen Fahrgastzahlen werden künftig über die Entwicklung der linien- bzw. unternehmensspezifischen Verkaufsergebnisse unter Einbeziehung der Ergebnisse der letzten verbundweiten Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2022 abgeleitet.

3. Ausreichende Verkehrsbedienung

Die „ausreichende Verkehrsbedienung“ definiert nach dem PBefG die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistung. Diese wird vom Aufgabenträger dabei mit dem Grenz- bzw. Richtwert bestimmt.

(vgl. *Abbildung 4 Kriterien für die Schwachstellenanalyse*)

3.1 Verkehrszellen

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

Landkreis Weißenburg

Für den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen sollen alle Ortsteile mit mindestens 150 Einwohnern (EW) untersucht und im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden.

Stadt Gunzenhausen

Für die Stadt Gunzenhausen sollen alle Ortsteile untersucht werden, aber Ortsteile mit weniger als 150 Einwohnern nicht zwingend berücksichtigt werden.

Zusätzlich wurde im Rahmen dieser Untersuchung ein höherer Detailgrad angestrebt, sodass die Verkehrszelle Gunzenhausen in sieben weitere Verkehrszellen unterteilt worden ist.

Des Weiteren wurden die Orte Höhberg, Obenbrunn, Steinacker und

Sinderlach (inklusive Schnackemühle) jeweils als separate Verkehrszelle dargestellt (vgl. Anhang *Abb. VI Verkehrszellen Stadt Gunzenhausen*).

3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien Erschließung und Bedienungshäufigkeiten unterscheidet die Leitlinie nach unterschiedlichen Gebietstypen. Unter Beachtung von Regionalplan und Landesentwicklungsprogramm (LEP) wurden die zu untersuchenden Orte im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen und der Stadt Gunzenhausen nach den folgenden Gebietstypen klassifiziert.

- **Orte an Verkehrsachse:** Alle Orte mit Bahnhaltepunkt an den Hauptbahnlinien
- **Orte an Verkehrsachse „modifiziert“:** Alle Orte mit Bahnhaltepunkt an den Nebenbahnlinie. Mit der geplanten Reaktivierung der Hesselbergbahn wurden die Verkehrszellen Cronheim und Unterwurmloch ebenfalls zu diesem Gebietstyp zugeordnet.
- **Ländlicher Raum:** Alle übrigen Orte

(vgl. Anhang *Abb. I Raumstruktur, Abb. II Gebietskategorien*)

3.3 Erschließung

Verkehrszellen gelten als erschlossen, wenn mindestens **80% der Einwohner (EW)** im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen. Da kein

Kartenmaterial zur Verfügung steht, das die Verteilung der Einwohner in der Fläche berücksichtigt, wird der Einwohner-Prozentwert durch einen Flächen-Prozentwert ersetzt. Das heißt, die Erschließung ist dann gegeben, wenn mindestens 80% der Siedlungsfläche im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.

Radius für Haltestellen

- 300 m (Orte an Verkehrsachsen)
- Bus: 500 m (übrige Gebiets-typen)
- Bahn: 1.000 m

3.4 Erreichbarkeit

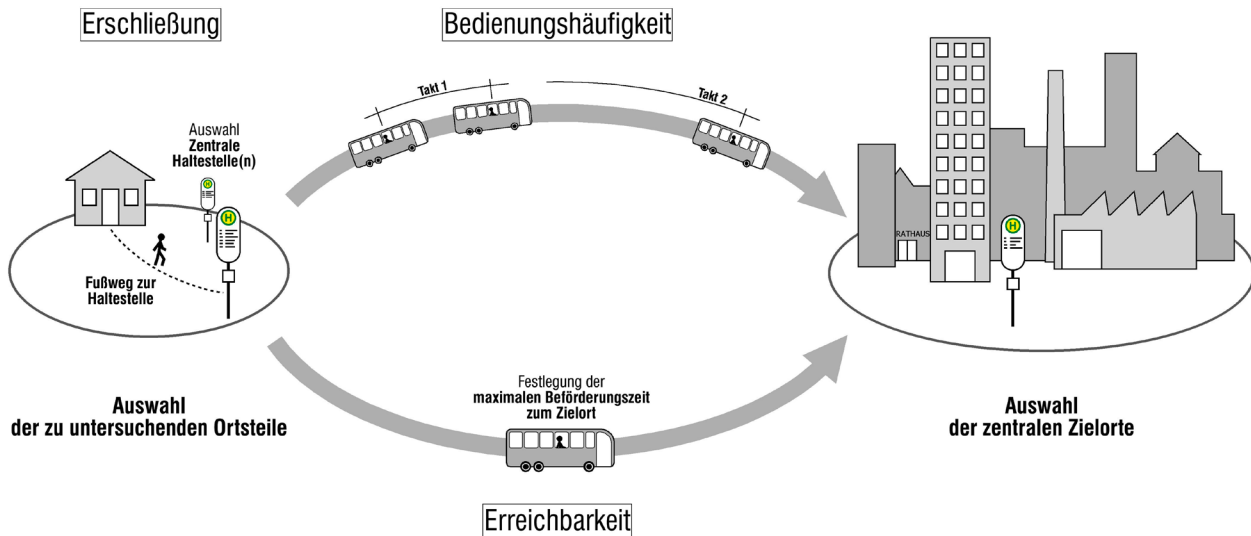
Die Leitlinie gibt vor, Zielorte zu bestimmen, die aus den Ortsteilen innerhalb eines bestimmten Zeitfensters in einer bestimmten Reisezeit erreichbar sein sollen.

Zielorte

Für die zu untersuchenden Ortsteile soll die Erreichbarkeit zu **übergeordneten Zielen** sowie des sog. Nachbarschaftsbereiches ermittelt werden. Beim Nachbarschaftsbereich handelt es sich zumeist um den **Gemeindehauptort**.

Bei einem Flächenlandkreis wie dem Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen verschieben sich je nach geographischer Lage die Zielortsinteressen, sodass eine differenzierte Betrachtungsweise je Verkehrszelle herangezogen werden sollte.

Abbildung 4: Kriterien für die Schwachstellenanalyse

**Landkreis Weißenburg**

Eine Auflistung der Zielorte für die Verkehrszellen aus dem Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen ist in *Tabelle 3* im Anhang dargestellt.

Samstag, Sonn- und Feiertag

- Hinfahrt: 06:00 – 10:00
- Rückfahrt 1: 11:30 – 14:00
- Rückfahrt 2: 15:30 – 20:00

Stadt Gunzenhausen**Reisezeit in die Zielorte**

- Zielort 1: 40 min
- Zielort 2: 70 min
- Zielort 3: 40 min
- Zielort 4-7: 30 min

Stadt Gunzenhausen

- ZO 1: Weißenburg i.Bay.
- ZO 2: Nürnberg
- ZO 3: Ansbach
- ZO 4: GUN Innenstadt
- ZO 5: GUN Gewerbegebiet Süd
- ZO 6: GUN Gewerbegebiet Nord
- ZO 7: GUN Gewerbegebiet Ost

Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Sie setzt sich aus der *Fahrzeit*, der *Umsteigezeit* sowie den *Ab- und Zugangszeiten* zur Haltestelle sollen in der Summe **10 Minuten** betragen. Bei einer **Umsteigezeit** von jeweils maximal **15 Minuten** darf höchstens **2-mal umgestiegen** werden. Für die Erreichbarkeit der Zielorte 4 bis 7 soll **kein Umstieg** notwendig sein. Ebenfalls sollen die jeweiligen Gemeindehauptorte im Landkreis WUG **ohne Umstieg** erreichbar sein.

3.5 Bedienungshäufigkeit

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

Zeitfenster

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

Intervalle für Zeitfenster**Montag - Freitag**

- Hinfahrt: 06:00 – 08:00
- Rückfahrt 1: 12:00 – 13:30
- Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30

Landkreis Weißenburg**Reisezeit in die Zielorte**

- GHO: 40 min
- Zielort 1: 70 min
- Zielort 2: 100 min
- Zielort 3: 70 min
- Zielort 4: 70 min
- Zielort 5: 70 min

Die **Anzahl der notwendigen Fahrten** sowie die **Zeitlagen der Tageszeiten** sind in *Abbildung 5 und 6* definiert.

Abbildung 5: Bedienstandards und Verkehrszeiten - Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Bedienstandards

		Gebietstyp „Orte an Verkehrsachsen“		Gebietstyp „Orte an Verkehrsachsen modifiziert“	
		Taktfolge bzw. Fahrtenpaare (FP)			
		Grenzwert	Richtwert	Grenzwert	Richtwert
Montag - Freitag	HVZ	60	20	60	30
	NVZ	60	30	60	60
	SVZ	120	60	2 FP	120
Samstag	NVZ	120	30	120	60
	SVZ	120	60	2 FP	120
Sonn- und Feiertag	SVZ	120	60	2 FP	120

		Gebietstyp „Orte im ländlichen Raum“					
		> 3.000 EW	3.000 - 1.000 EW	1.000 - 150 EW	> 3.000 EW	3.000 - 1.000 EW	1.000 - 150 EW
		Fahrtenpaare					
		Grenzwert			Richtwert		
Montag - Freitag	HVZ	8	4	2	12	6	4
	NVZ	4	2	2	6	4	2
	SVZ	2	1	1	3	2	1
Samstag	NVZ	3	2	1	6	4	2
	SVZ	1	1	1	3	2	1
Sonn- und Feiertag	SVZ	1	1	1	3	2	1

Verkehrszeiten

Montag - Freitag															
SVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		SVZ	
von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
04:00	05:59	06:00	08:00	08:01	11:59	12:00	13:30	13:31	15:29	15:30	18:30	18:31	20:30	20:31	02:00

Samstag						Sonn- und Feiertag	
SVZ		NVZ		SVZ		SVZ	
von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
04:00	05:59	06:00	20:30	20:31	02:00	04:00	02:00

Abbildung 6: Bedienstandards und Verkehrszeiten - Stadt Gunzenhausen

Bedienstandards

		Gebietstyp „Orte an Verkehrsachsen“		Gebietstyp „Orte an Verkehrsachsen modifiziert“		Gebietstyp „Orte im länd- lichen Raum“	
						> 150 - 1.000 EW	
		Taktfolge bzw. Fahrtenpaare (FP)				Fahrtenpaare	
		Grenzwert	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert	Richtwert
Montag - Freitag	HVZ	60	20	60	30	120	60
	NVZ	60	30	60	60		
	SVZ	120	60	120	60		
Samstag	NVZ	60	30	120	60		
	SVZ	120	60	120	60		
Sonn- und Feiertag	SVZ	120	60	120	60		

Verkehrszeiten

Montag - Freitag															
SVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		SVZ	
von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
04:00	05:59	06:00	08:00	08:01	11:59	12:00	13:30	13:31	15:29	15:30	18:30	18:31	20:30	20:31	00:30

Samstag						Sonn- und Feiertag	
SVZ		NVZ		SVZ		SVZ	
von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
04:00	05:59	06:00	20:30	20:31	00:30	04:00	00:30

4. Schwachstellenanalyse

Die Untersuchung des ÖPNV-Angebots hinsichtlich der Indikatoren

- Räumliche Erschließung
- Erreichbarkeit und
- Bedienungshäufigkeit

erfolgt anhand der Parameter, die in Abschnitt 3 beschrieben sind. Diese Parameter werden mit dem bestehenden Fahrplanangebot verglichen und so die Schwachstellen/Defizite ermittelt.

Datengrundlage für die Auswertung des ÖPNV-Angebotes ist der Fahrplanstand April 2024.

4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem Richtwert nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß der Abweichung und zur Gewichtung des Defizits oder zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

4.1.1 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

In *Abbildung 7* sind die Anzahl der Defizite je Kriterium in Bezug auf den Richtwert zusammengefasst, differenziert nach Schul- und Ferientagen, sowie Samstagen und Sonn-/Feiertagen.

Das Kriterium „Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes“ wird für den jeweiligen Gemeindehauptort selbst nicht untersucht. Darüber hinaus gibt die Leitlinie vor, nur Ortsteile zu untersuchen, die mehr als drei Straßenkilometer vom Gemeindehauptort entfernt liegen. Demnach wurden bei diesem Kriterium nur 66 Ortsteile untersucht.

Als Zielort 1 wurde für alle Gemeinden ein Mittelzentrum festgelegt, meist Weißenburg oder Gunzenhausen. Der Zielort 2 wurde als Oberzentrum festgelegt, das in den meisten Fällen Nürnberg entspricht. Als dritter Zielort wurde meist eines der Mittelzentren im Landkreis zugeordnet. Für drei Gemeinden wurden dagegen Zentren außerhalb des

Kreisgebietes festgelegt, und bei sechs Gemeinden ist auf die Auswahl eines dritten Zielortes verzichtet worden. Gemeindespezifisch wurde für zwölf Gemeinden ein Zielort 4 festgelegt. Dabei handelt es sich teils um die Mittelzentren im Kreisgebiet, teils um außerhalb gelegene Ziele. Die Anbindung an den Zielort 4 ist für insgesamt 38 Verkehrszellen im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen zu untersuchen. Für die Ortsteile der Gemeinden Heidenheim und Polsingen wurde aufgrund relevanter Schülerverflechtungen ein weiterer Zielort 5 mit in die Analyse aufgenommen.

Eine Auflistung der Ergebnisse ist den *Tabellen 4 bis 9* aus dem Anhang zu entnehmen.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden sieben Defizite festgestellt, wobei die meisten Defizite mittelfristig einzustufen sind, da noch immer ausreichend Einwohner erschlossen werden. Lediglich in Markt Berolzheim ist ein vorrangiges Defizit zu erkennen.

Abbildung 7: Ergebnisüberblick Defizite (Anzahl Verkehrszellen) der Angebotsanalyse Landkreis WUG

	Schultage	Ferien	Samstage	Sonn-/Feiertage
Erschließung	7	7	7	7
Erreichbarkeit GHO	22	32	54	65
Erreichbarkeit Zielort 1	18	18	71	89
Erreichbarkeit Zielort 2	82	71	88	88
Erreichbarkeit Zielort 3	40	50	69	78
Erreichbarkeit Zielort 4	25	21	33	40
Erreichbarkeit Zielort 5	3	3	8	8
Bedienungshäufigkeit HVZ	46	44	-	-
Bedienungshäufigkeit NVZ	18	13	13	-
Bedienungshäufigkeit SVZ	6	6	3	7
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	267	265	346	382

Ergebnisüberblick

Montag bis Freitag

Bei der **Erreichbarkeit übergeordneter Ziele** sind zwei Anforderungen zu erfüllen. Zum einen müssen jeweils Fahrtmöglichkeiten zur Hin- und Rückfahrt in einem vorgegebenen Intervall vorhanden sein, zum anderen darf eine bestimmte Reisezeit nicht überschritten werden.

Bei der **Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes** lässt sich ein Unterschied zwischen der Schul- und Ferienzeit feststellen. Während an Schultagen bei 79% der Ortsteile der Richtwert erreicht wird, beträgt der Anteil dieser Ortsteile an Ferientagen nur noch 70%. Vor allem in der Gemeinde Haundorf mit den Ortsteilen Brombach, Gräfensteinberg und Obererlbach lassen sich Defizite erkennen, da die Verkehre in der Regel Richtung Gunzenhausen ausgerichtet sind. Auch die Ortsteile von Burgsalach weisen wenige bzw. unzureichende Verbindungen zum Gemeindehauptort auf. In der Ferienzeit weisen auch die Ortsteile von Pleinfeld und Ellingen, bedingt durch Verkehrsbeschränkungen mit Fahrten nur an Schultagen, zusätzliche Defizite auf.

Die **Erreichbarkeit der zentralen Orte** ist an Schultagen größtenteils zufriedenstellend. So wird der Grenzwert im Durchschnitt von 74% (abhängig vom Zielort) der Ortsteile erreicht. Lediglich der Zielort 2 mit Nürnberg als Oberzentrum wird nur von knapp 57% (Ferientage: 65%) der Ortsteile innerhalb des Grenzwertes erreicht. Diese Abstufung ist auf den gezwungenen SPNV-Umstieg in Pleinfeld von Gunzenhausen nach Nürnberg zurückzuführen.

Herausfordernd stellt sich die Sachlage jedoch für das Erreichen des Richtwerts dar, da dieser nur knapp für die Hälfte der gesamten Ortsteile erreicht wird.

Dies liegt unter anderem an langen Reisezeiten aus den Randgemeinden des Landkreises (Polsingen,

Haundorf, Raitenbuch), welche aufgrund ihrer geographischen Lage bereits einen Standortnachteil aufweisen. Auch Bewohner anderer Gemeinden wie die Ortsteile von Pleinfeld müssen aufgrund der fehlenden Bahnanbindung zum Teil mit erhöhten Reisezeiten rechnen.

Für die **Bedienungshäufigkeit** muss eine bestimmte Anzahl an Fahrten in den Zeitlagen Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit vorhanden sein.

Mit Ausnahme der Hauptverkehrszeit weisen nur weniger als 20% der Ortsteile ein Defizit auf. In der Hauptverkehrszeit haben dennoch über die Hälfte kein Defizit. Die doch sehr positiven Ergebnisse können auf ein vermehrtes Fahrtangebot seit dem letzten Nahverkehrsplan bei nahezu gleichbleibenden Kriterien für die Verkehrsbedienung zurückzuführen sein. Besonders hervorzuheben ist, dass der Grenzwert über alle Verkehrszeiten nahezu erreicht wird.

Ergebnisüberblick am Wochenende

Am Wochenende liegt die **Erreichbarkeit** des Gemeindehauptortes in über 70% der Ortsteile unter dem Grenzwert. Vor allem am Sonntag können lediglich 2% aller Ortsteile ihren jeweiligen Gemeindehauptort erreichen.

Lediglich in Heidenheim und Teilen von Weißenburg kann am Samstag die Erreichbarkeit sichergestellt werden. Neben den bereits beschriebenen Problemen hinsichtlich Reisezeit und Bahnanschluss sind fehlende ÖPNV-Angebote tagsüber die Ursache für diese Ergebnisse.

Beim Kriterium der **Bedienungshäufigkeit** gibt es am Samstag Neben- und Schwachverkehrszeit, am Sonntag nur die Schwachverkehrszeit, daher werden bei der Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit keine Werte angegeben.

Am Wochenende wird der Grenzwert für alle Gemeinden und Teilorte erreicht. Zur Erreichung dieser positiven Ergebnisse leisten vor allem die Anrufsammeltaxis im Landkreis einen entscheidenden Beitrag.

4.1.2 Stadt Gunzenhausen

In *Abbildung 8* ist die Anzahl der Defizite je Kriterium in Bezug auf den Richtwert zusammengefasst, differenziert nach Schul- und Ferienzeiten.

Das Kriterium „Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes“ wird hierbei nicht gesondert untersucht, da diese vertieft mit den Zielorten 4 bis 7 untersucht werden.

Für die insgesamt 32 Verkehrszellen wurde als Zielort 1 ebenso das Mittelzentrum Weißenburg i.Bay ausgewählt. Die Metropole Nürnberg wurde als Oberzentrum für den Zielort 2 gewählt. Als dritter Zielort wurde das nächstgelegene Mittelzentrum ausgewählt, welches in diesem Fall aufgrund der nordwestlichen Ausrichtung im Landkreisgebiet der Stadt Ansbach entspricht. Für die folgenden Zielorte sollen nun Verkehrszellen innerhalb der Stadt Gunzenhausen ausgewählt werden. Der Zielort 4 umfasst somit den Bereich Innenstadt und Marktplatz mit der zentralen Haltestelle "Steingass". Als Zielort 5 wurde das Gewerbegebiet Süd entlang der Weißenburger Straße ausgewählt. Der Zielort 6 entspricht dem Gewerbegebiet Nord oberhalb des Bahnhofes Gunzenhausen, wobei der Bahnhofhaltepunkt kein Bestandteil der Verkehrszelle ist. Als letzten Zielort 7 wurde das Gewerbegebiet Ost rund um die Nürnberger Straße bis hin zur Industriestraße und Walkmühle ausgewählt. Die Erreichbarkeit des Bahnhofes Gunzenhausen wird nicht separat untersucht, da die Analyse bereits durch die Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren abgedeckt wird.

Abbildung 8: Ergebnisüberblick Defizite (Anzahl Verkehrszellen) der Angebotsanalyse Stadt Gunzenhausen

	Schultage	Ferien	Samstage	Sonn-/Feiertage
Erschließung	0	0	0	0
Erreichbarkeit Zielort 1	29	31	32	32
Erreichbarkeit Zielort 2	32	32	32	32
Erreichbarkeit Zielort 3	31	31	30	31
Erreichbarkeit Zielort 4	14	14	22	31
Erreichbarkeit Zielort 5	28	28	28	31
Erreichbarkeit Zielort 6	11	13	19	30
Erreichbarkeit Zielort 7	28	30	31	31
Bedienungshäufigkeit HVZ	16	19	-	-
Bedienungshäufigkeit NVZ	28	28	30	-
Bedienungshäufigkeit SVZ	6	6	32	31
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	223	232	256	249

Eine Auflistung der Ergebnisse ist den Tabellen 10 bis 16 aus dem Anhang zu entnehmen.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden keine Defizite festgestellt.

Ergebnisüberblick Montag bis Freitag

Bei der **Erreichbarkeit** übergeordneter Ziele sind zwei Anforderungen zu erfüllen. Zum einen müssen jeweils Fahrtmöglichkeiten zur Hin- und Rückfahrt in einem vorgegebenen Intervall vorhanden sein, zum anderen darf eine bestimmte Reisezeit nicht überschritten werden.

Die Ergebnisse der **Erreichbarkeit der zentralen Orte** unterscheiden sich von Schultagen zu Ferientagen nur in geringem Maß. Die Ergebnisse haben eine große Spannweite und reichen von 6% - 90% bezüglich des Grenzwertes (Durchschnitt 29% an Schultagen). Auch an dieser Stelle ist das negativste Ergebnis die Erreichbarkeit des Oberzentrums Nürnberg aufgrund der fehlenden SPNV-Durchbindung über Pleinfeld nach Nürnberg. Besonders gut ist die Innenstadt erreichbar, indem der Grenzwert über 90% erfüllt ist. Die zentrale Haltestelle Steingass in der

Nähe des Markplatzes dürfte hier eine entscheidende Rolle spielen.

Mit durchschnittlich 53% erfülltem Grenzwert kann auch das Gewerbegebiet Süd hervorgehoben werden.

Problematisch ist jedoch, dass der Grenzwert für das Gewerbegebiet Nord in keiner der untersuchten Verkehrszellen erreicht werden konnte.

Für die **Bedienungshäufigkeit** muss eine bestimmte Anzahl an Fahrten in den Zeitlagen Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit vorhanden sein.

Sowohl an Schultagen als auch an Ferientagen sinkt über die Verkehrszeiten der Anteil an Ortschaften, welche den Grenzwert erreichen. So wird der Grenzwert in der HVZ zu 97%, in der NVZ zu 90% und in der SZV zu 81% erreicht..

4.2 Defizitbewertung

Klassifizierung des Handlungsbedarfes

Im Rahmen der Angebotsanalyse sind Defizite durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit

den Vorgaben des Nahverkehrsplans ermittelt worden. Für jedes Defizit wurde die Ursache ermittelt sowie die Abweichung vom Richt- bzw. Grenzwert beurteilt. Des Weiteren wurden diese anhand von Kriterien klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt.

4.2.1 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Graphische Übersichtskarten pro Wochentagstyp mit allen untersuchten Kriterien und deren Defizitbewertung je Verkehrszelle wurden im Anhang beigelegt (vgl. *Abb. VII-Handlungsbedarf*).

Defizitkriterium Erschließung

Abhängig von der Einwohnerzahl, wurde für die Orte, die nicht ausreichend erschlossen sind, eine Klassifizierung vorgenommen.

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** - kurzfristig zu beheben

- Mehr als 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Abbildung 9: Erschließungsdefizit Landkreis WUG

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Absberg	Absberg	926	71,33%	mittelfristig
Burgsalach	Burgsalach	711	68,98%	mittelfristig
Ettenstatt	Ettenstatt	452	76,06%	mittelfristig
Haundorf	Eichenberg	175	64,65%	mittelfristig
Haundorf	Obererlbach	647	48,00%	mittelfristig
Markt Berolzheim	Markt Berolzheim	1.328	78,02%	vorrangig
Treuchtlingen	Bubenheim	364	63,22%	mittelfristig
Nicht ausreichend erschlossen				7

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- 150 – 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Priorität 3

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

- Bis zu 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Wie *Abbildung 9* zeigt, sind derzeit sieben Ortsteile nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden. Insgesamt besteht jedoch nur ein vorrangiges Defizit im Landkreis – im Markt Markt Berolzheim, wo fast 80% der Siedlungsflächen (78,02%) erschlossen wird, jedoch aber mehr als 500 EW von diesem Defizit betroffen sind.

Für die Gemeindehauptorte Absberg, Burgsalach und Ettenstatt, sowie die Ortsteile Eichenberg, Obererlbach und Bubenheim bestehen mittelfristige Handlungsbedarfe. Hier werden Erschließungsgrade von knapp unter 50% bis knapp 80% erreicht, jedoch sind die Erschließungsdefizite in einem Rahmen von bis zu 500 Einwohnern.

Defizitkriterium Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit ist gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt innerhalb eines Halbtages- und Ganztagesintervalls

in einer vorgegebenen Beförderungszeit möglich ist.

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** - kurzfristig zu beheben

- Es gibt kein Angebot innerhalb der Zeitintervalle oder
- die Beförderungszeit und/oder Umsteigezeiten liegen weit über dem Grenzwert.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle.
- Die Beförderungszeit liegt leicht über dem Grenzwert oder die Umsteigezeit liegt über 15 Minuten.
- Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn in dem Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

Priorität 3

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

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle.
- Die Beförderungszeit liegt zwischen dem Richtwert und dem Grenzwert.
- Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn in dem Tages-

intervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

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

Bei der Defizitverteilung lässt sich ein Fokus auf den Zielort 2 feststellen. Da die Erreichbarkeit des Oberzentrums Nürnberg sehr stark von Schienenpersonennahverkehrsverbindungen abhängig ist, kann hier nur bedingt dagegen gesteuert werden.

Die zusätzliche Analyse der Zielorte 4 und 5 bei ausgewählten Gemeinden ergab für Montag bis Freitag ein recht positives Ergebnis (vgl. *Abbildung 10* und *Abbildung 11*).

Lediglich am Wochenende und an Feiertagen ist die Erreichbarkeit nicht gegeben. Die Wochenendsituation ist dabei - wie *Abbildung 12* und *Abbildung 13* verdeutlichen - auf nahezu alle Gemeinden übertragbar.

Defizitkriterium**Bedienungshäufigkeit**

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** - kurzfristig zu beheben

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- Es bestehen Fahrten, deren Anzahl ist jedoch je Verkehrszeit-Intervall weniger als nach dem Grenzwert gefordert bzw. der Takt ist schlechter als der Grenzwert vorgibt.

Priorität 3

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

- Die Anzahl der Fahrten liegt zwischen Richtwert und Grenzwert.

Es bestehen keine vorrangig zu behandelnden Defizite über alle Verkehrszeiten und Wochentagstypen hinweg.

Der Großteil von langfristigen Defiziten lässt sich in der Hauptverkehrszeit während Schul- und Ferientagen wiederfinden. Insbesondere die Gemeinden Ellingen und Absberg weisen langfristige Defizite auf. Aber

auch in vereinzelt Ortsteilen an Verkehrsachsen wie Muhr am See, Rehenbühl oder auch Solnhofen sind langfristige Defizite zu erkennen.

Mittelfristige Defizite sind ausschließlich von Montag bis Freitag festzustellen. Hierbei verhält es sich ähnlich zu den langfristigen Defiziten und der überwiegende Teil der Defizite konzentriert sich auf die Hauptverkehrszeit. Diese Kategorie wird primär durch die Gemeinden Höttlingen und Pleinfeld geprägt.

Abbildung 10: Erreichbarkeit Schultage Landkreis WUG

	Erreichbarkeit Schultage					
	GHO	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5
vorrangig	13	4	26	13	10	0
mittelfristig	1	3	16	11	6	1
langfristig	8	11	40	16	9	2
Defizite gesamt	22	18	82	40	25	3

Abbildung 11: Erreichbarkeit Ferien Landkreis WUG

	Erreichbarkeit Ferien					
	GHO	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5
vorrangig	19	6	21	11	10	3
mittelfristig	1	1	13	9	2	0
langfristig	12	11	37	31	9	0
Defizite gesamt	32	18	71	51	21	3

Abbildung 12: Erreichbarkeit Samstage Landkreis WUG

	Erreichbarkeit Samstage					
	GHO	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5
vorrangig	47	63	78	62	29	8
mittelfristig	1	1	7	0	3	0
langfristig	6	7	3	7	1	0
Defizite gesamt	54	71	88	69	33	8

Abbildung 13: Erreichbarkeit Sonn- und Feiertage Landkreis WUG

	Erreichbarkeit Sonn- und Feiertage					
	GHO	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5
vorrangig	65	89	88	78	39	8
mittelfristig	0	0	0	0	1	0
langfristig	0	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	65	89	88	78	40	8

Zudem finden sich auch vereinzelt Teilorte aus den Gemeinden Bergen, Meinheim, Nennslingen, Pappenheim, Raitenbuch und Treuchtlingen.

Am Wochenende wird der Grenzwert zu 100% aufgrund des flächendeckenden AST-Angebots erreicht und es sind nur vereinzelt langfristige Defizite festzustellen.

Für die Bewertung von Defiziten sowie für die darauffolgende Planung von Maßnahmen ist auf die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung und des Arbeitsmarktes sowie auf die voraussichtliche Veränderung der Verkehrsinfrastruktur zu achten.

4.2.2 Stadt Gunzenhausen

Graphische Übersichtskarten pro Wochentagstyp mit allen untersuchten Kriterien und deren Defizitbewertung je Verkehrszelle wurden im Anhang beigelegt (vgl. *Abb. VIII-Handlungsbedarf*).

Defizitkriterium Erschließung

Wie in Kapitel 4.1.2 beschrieben konnten für das Kriterium Erschließung keine Defizite festgestellt werden, sodass von einer Klassifizierung der Defizite abgesehen werden kann.

Defizitkriterium Erreichbarkeit

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** - kurzfristig zu beheben

- Es gibt kein Angebot innerhalb der Zeitintervalle oder
- die Beförderungszeit und/oder Umsteigezeiten liegen weit über dem Grenzwert.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle,
- die Beförderungszeit liegt leicht über dem Grenzwert oder die Umsteigezeit liegt über 15 Minuten.
- Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn in dem Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

Priorität 3

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

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle,
- die Beförderungszeit liegt zwischen dem Richtwert und dem Grenzwert.
- Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn in dem Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

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

Bei der Defizitverteilung lässt sich ein Fokus auf das Gewerbegebiet Nord (Zielort 6) festlegen, da für alle Ortsteile ein vorrangiges Defizit besteht. Zudem ist für die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Ansbach (Zielort 3) eine erhöhte Anzahl an vorrangigen Defiziten festzustellen. Über die restlichen Zielorte hinweg kann der Großteil des Defizits mittelfristig eingestuft werden. Eine Ausnahme bildet die Innenstadt von Gunzenhausen (Zielort 4) – hierbei wird überwiegend der Grenzwert erreicht.

Zum Wochenende hin ist das ÖPNV-Angebot deutlich reduziert, sodass

sich die zuvor mittelfristigen Defizite zu vorrangigen Defiziten entwickeln (vgl. *Abbildung 14, 15 und 16*).

Defizitkriterium

Bedienungshäufigkeit

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** - kurzfristig zu beheben

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- Es bestehen Fahrten, deren Anzahl ist jedoch je Verkehrszeit-Intervall weniger als nach dem Grenzwert gefordert bzw. der Takt ist schlechter als der Grenzwert vorgibt.

Priorität 3

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

- Die Anzahl der Fahrten liegt zwischen Richtwert und Grenzwert.

Vorrangige Defizite bestehen ausschließlich in den Verkehrszellen innerhalb der Stadt Gunzenhausen, mit Ausnahme der östlichen Innenstadt zur Schwachverkehrszeit. Das Ergebnis lässt sich durch den Fahrplan des Anrufsammeltaxis A640 erklären, welches als Zu- und Abbringer in den Abendstunden von Gunzenhausen Bahnhof zu den Ortsteilen um die Stadt Gunzenhausen fungiert.

Ein Großteil der Defizite kann der NVZ an Schul- und Ferientagen, sowie Samstagen mit einem langfristigen Handlungsbedarf zugeschrieben werden.

Abbildung 14: Erreichbarkeit Schultage Stadt Gunzenhausen

	Erreichbarkeit Schultage						
	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5	Zielort 6	Zielort 7
vorrangig	2	5	14	2	2	31	2
mittelfristig	26	25	10	1	16	0	21
langfristig	1	2	7	11	10	0	5
Defizite gesamt	29	32	31	14	28	31	28

Abbildung 15: Erreichbarkeit Samstage Stadt Gunzenhausen

	Erreichbarkeit Samstage						
	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5	Zielort 6	Zielort 7
vorrangig	27	28	23	18	26	31	31
mittelfristig	5	3	7	0	2	0	0
langfristig	0	1	0	4	0	0	0
Defizite gesamt	32	32	30	22	28	31	31

Abbildung 16: Erreichbarkeit Sonn- und Feiertage Stadt Gunzenhausen

	Erreichbarkeit Sonn- und Feiertage						
	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5	Zielort 6	Zielort 7
vorrangig	32	31	31	31	31	31	31
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	0	1	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	32	32	31	31	31	31	31

Das verkürzte Angebot bis lediglich Samstagnachmittag der Rufbuslinien 642.1 – 642.5 spielt eine entscheidende Rolle.

Mit einem erweiterten Betrachtungszeitraum der SVZ am Sonntag und dem fehlenden Angebot der Rufbuslinien entstehen somit mittelfristige Defizite.

4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen

Im Zuge des oben angesprochenen barrierefreien Zugangs zum ÖPNV sollen folgende Kriterien und Vorgehensweisen für die Umsetzung der Vorgabe gelten:

Standards bei Barrierefreiheit

Der Aufgabenträger hat die zuständigen Straßenbaulastträger hierüber

informiert, sich bei den **baulichen Mindeststandards** von Haltestellen an die Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ zu richten (vgl. <https://www.vgn.de/planungsprojekte/mvp>).

Die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge orientieren sich nach der Verordnung (EG) Nr. 661/209 i.V.m. Abs.3.11.4.1.3 der UN-ECE Regelung 107/19. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflereinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, Klappampen, etc. fest.

Da sich diese Vorgaben nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen beziehen, muss darüber hinaus vom Landkreis festgelegt werden, ob auch Fahrzeuge unter 22 Sitzplätzen barrierefrei gestaltet sein müssen. Da es sich bei diesen Fahrzeugen vor allem um den Betrieb im Bedarfsverkehr han-

delt und dieser vom Betriebskonzept u.a. auch mit Taxiunternehmen betrieben werden kann, welche den oben angegebenen Vorgaben meist nicht entsprechen, wird festgelegt, dass diese Vorgaben nur für Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen gelten.

Allerdings haben im Bedarfsverkehr tätige Verkehrsunternehmen dafür Sorge zu tragen, dass Fahrtwünsche, welche ein barrierefreies Fahrzeug erfordern, abgedeckt werden können.

Sollten auf einzelnen Linien zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, die zur besseren Verteilung der Fahrgäste in Spitzenzeiten und zeitnah zu bestehenden Fahrten verkehren (sogenannte Verstärkerfahrten), gelten für diese Fahrzeuge die oben angegebenen Standards nicht.

Erstellung eines Haltestellenkatasters

Derzeit gibt es im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen 453 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien, davon 124 auf dem Stadtgebiet von Gunzenhausen. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Busse halten (i.d.R. in zwei Richtungen, an Bahnhöfen wie z.B. in Gunzenhausen, Weißenburg auch mehr als zwei Bussteige). Im Landkreis gibt es 834 Bussteige. Alle Bussteige wurden besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie Fotos aus zwei Perspektiven aufgenommen. Somit konnte ein Haltestellenkataster aller Bushaltestellen mit den Bussteigen im Landkreis erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

Schwachstellenanalyse

Im Landkreis entsprechen aktuell nur wenige Haltestellen den Vorgaben für eine barrierefreie Haltestelle, z.B. die Bushaltestellen der Bahnhöfe in Weißenburg und Gunzenhausen. Darüber hinaus sind die Haltestellen im Landkreis bislang nur teilweise oder gar nicht barrierefrei (Stand: Juli 2025).

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

Der Gesetzgeber setzte zur Umsetzung der Maßnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG eine Frist bis zum 1. Januar 2022. Er gewährt den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen hierzu jedoch die Möglichkeit, begründete Ausnahmen zu definieren, die im Nahverkehrsplan verankert werden müssen.

Die zeitliche Vorgabe konnte jedoch nicht vollständig erreicht werden. Sofern eine vollständige Umsetzung nicht möglich ist, sind begründete

Ausnahmen zu definieren und im Nahverkehrsplan zu dokumentieren.

Vor diesem Hintergrund erfordert die weitere Umsetzung der Barrierefreiheit eine Priorisierung der Maßnahmen sowie die Festlegung entsprechender Ausnahmen. Die Umsetzung der Maßnahmen liegt jedoch nur in wenigen Fällen unmittelbar in der Hand des Landkreises. In der Regel sind die Gemeinden als Straßenbaulastträger für den Haltestellenbereich zuständig, sodass eine entsprechende Abstimmung erforderlich ist.

Für einen gemeinsamen Kriterienkatalog sollen Handlungsprinzipien festgelegt und eine Priorisierung bzw. Ausnahmen bei der Barrierefreiheit definiert werden. Vorrangig soll dabei entlang wichtiger Linien ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen erfolgen, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu erreichen. In baulich eigenständigen Ortslagen soll angestrebt werden, zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Zusätzlich gilt für die Stadt Gunzenhausen, dass der barrierefreie Ausbau der Haltestellen vorrangig nach den Prioritäten des Haltestellenkatasters erfolgen soll. Ergänzend wird flexibel auf Standorte mit erkennbarem erhöhten Bedarf - etwa durch besondere Nutzergruppen oder örtliche Entwicklungen - reagiert.

Folgende Kriterien sind für die Prioritätsstufen ausschlaggebend:

Netzfunktion – Die Haltestelle hat eine bedeutende Funktion im ÖPNV-Netz.

- **Umsteigeknoten:** Bedienung durch zwei oder mehr Linien mit Möglichkeit zum Umstieg.
- **Fahrtenhäufigkeit:** Mindestens sechs Fahrtenpaare
- **Bedienform:** Bedienung der Haltestelle durch Linienbus oder Bedarfsverkehr

Einrichtungen - Wichtige Einrichtungen liegen im Einzugsgebiet der Haltestelle

- **Einrichtungen**, die für besonders mobilitätseingeschränkte Personen relevant sind, wie Krankenhaus, Alten- bzw. Pflegeheim, Werkstätten für Menschen mit Behinderung
- **Allgemein wichtige Ziele**, wie z.B. Bahnhof, Behörden, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten

Fahrgastzahlen

- **Starke Frequenz:** mindestens 20 Ein- / Aussteiger pro Schultag

Bauliche Situation

- Die **Zugänglichkeit** der Haltestelle vom öffentlichen Fußwegenetz ist bereits barrierefrei.

Neu geschaffene Haltestellen sind grundsätzlich barrierefrei auszugestalten.

Insgesamt sind sieben Kriterien für die Untersuchung vorgegeben. Alle Haltestellen werden auf diese Kriterien hin überprüft und anschließend in folgende Kategorien eingeteilt:

Priorität 1: vorrangig zu beheben

- mehr als vier Kriterien sind erfüllt

Priorität 2: nach Möglichkeit zu beheben

- drei oder vier Kriterien sind erfüllt

Priorität 3: wenn mit wenig Aufwand möglich

- zwei oder weniger Kriterien sind erfüllt

Für Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau nur mit großem Aufwand möglich bzw. wenig sinnvoll ist, soll eine Ausnahme vom vollständig barrierefreien Ausbau im ÖPNV gelten:

- Haltestellen, die nur von Bedarfsverkehren bedient werden. Da hier i.d.R. im Fahrzeug keine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, würde ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle

trotzdem keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten.

- Haltestellen, deren Bestand aufgrund von Umbaumaßnahmen oder Verlegung nicht langfristig gesichert ist.
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B. wenn die Zuwegung langfristig nicht barrierefrei ausgebaut wird, wie häufig im ländlichen Raum an Straßenabzweigungen, bei denen keine Siedlung in der Nähe ist).

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

Ergebnis

Alle Haltestellen wurden nach den vorgegebenen Kriterien untersucht.

Insgesamt wurden 119 Bussteige der Prioritätsstufe 1 zugeordnet. Diese erfüllen fünf oder mehr der zugrunde gelegten Bewertungskriterien und weisen damit die höchste Priorität für einen barrierefreien Ausbau bzw. für infrastrukturelle Verbesserungen auf.

Weitere 285 Bussteige wurden der Prioritätsstufe 2 zugeordnet. Diese erfüllen mehrere der betrachteten Kriterien und besitzen ebenfalls eine erhöhte Bedeutung im Netz, weisen jedoch eine geringere Dringlichkeit als die Haltestellen der ersten Prioritätsstufe auf.

Die übrigen 430 Bussteige wurden der Prioritätsstufe 3 zugeordnet. Diese erfüllen nur wenige der betrachteten Kriterien und weisen im Vergleich eine geringere verkehrliche Bedeutung auf, sodass Maßnahmen hier nachrangig zu betrachten sind.

Die **baulichen Mindeststandards** von Haltestellen sollen sich nach der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ richten.

(vgl. <https://www.vgn.de/planungsprojekte/rnvp>)

Wesentliche Elemente für eine barrierefreie Haltestelle sind:

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

5. Voraussichtliche Entwicklungen

5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

Die Planungen und Entwicklungen der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sind vor allem im Hinblick auf die Konzeption und Bewertung von Maßnahmen zu berücksichtigen. Entwicklungen in der Bevölkerung sowie bei den Arbeitsplätzen müssen dabei in die Planung aufgenommen werden.

Das Bayerische Landesamt für Statistik gibt alle zwei Jahre eine Bevölkerungsvorausberechnung heraus. Demnach nimmt die Bevölkerung im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen von 2023 mit 94.700 Einwohner auf 97.600 Einwohner im Jahr 2043¹⁴ zu. In Tabelle 17 „Bevölkerungsvorausberechnung“ im Anhang sind die Prognosedaten für die Gemeinden im Landkreis dargestellt. Über die Arbeitsplätze lässt sich keine Prognose erzielen, da keine entsprechenden Daten vorliegen.

Siedlungsflächen

In einzelnen Gemeinden des Landkreises gibt es in den kommenden Jahren einige Wohn- und Gewerbeplanungen. Bei Fertigstellung der Baugebiete müssen die Erschließung dieser überprüft und ggf. Maßnahmen zur ausreichenden Erschließung getroffen werden.

¹⁴ Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2043, Datenbank des bayerischen Landesamts für Statistik

Wohnbauflächen

Folgende Wohngebiete befinden sich derzeit in der Planung bzw. in der Umsetzung:

- Ellingen: Windhofplateau mit 35 Bauparzellen
- Ettenstatt: 13 Bauparzellen
- Gunzenhausen: Reutberg III mit ca. 350 bis 400 Bewohner und Aha mit ca. 35 Bewohner
- Höttingen: Lachwiesen mit 17 Bauparzellen
- Weiboldshausen: 22 Bauparzellen
- Pappenheim: Neudorf II
- Bieswang: Fuchsenweg
- Treuchtlingen: Restflächen Treuchtlingen und Gundelsheim
- Baugebiet Möhren
- Langenaltheim: Erweiterung Büttelbronn, Langenaltheim und Neuausweitung Rehlingen
- Pleinfeld: Pleinfeld, Stirn, Ramsberg, Mischlbach und Walting

Weitere Projekte sind im Landkreis aktuell nicht geplant.

Gewerbliche Bauflächen

Erweiterungen oder neue Planungen für gewerbliche Bauflächen sind im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen in den kommenden Jahren in folgenden Kommunen geplant:

- Gunzenhausen: Erweiterung Gewerbegebiet Nord mit ca. 400 Arbeitsplätzen
- Scheupeleinsmühle: ca. 50 zusätzliche Arbeitsplätze
- Langenaltheim: neue Gewerbeflächen in Langenaltheim

und Büttelbronn mit 20 neuen Arbeitsplätzen

- Pleinfeld I: 250 Arbeitsplätze
- Pleinfeld II: 100 Arbeitsplätze

Verkehrsinfrastruktur

Im Straßenbereich sind aktuell keine Projekte im Landkreis geplant, welche eine Auswirkung auf den ÖPNV haben könnten. Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist die Bahnstrecke Wassertrüdingen – Gunzenhausen inzwischen reaktiviert und wird seit dem Fahrplanjahr 2025 im Regelbetrieb bedient. Darüber hinaus bestehen Überlegungen zur möglichen Reaktivierung des südlichen Abschnitts der Hesselbergbahn. Konkrete Untersuchungen oder weiterführende Planungen liegen hierzu derzeit jedoch noch nicht vor.

5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Im Landkreis Ansbach bestanden Planungen hinsichtlich eines grenzüberschreitenden Verkehrsangebots in Richtung Gunzenhausen. Beide Landkreise haben sich hierzu abgestimmt und ein integriertes Verkehrsangebot entwickelt. Ein wesentlicher Bestandteil war die Anpassung des ÖPNV-Angebots im Zuge der Reaktivierung der Hesselbergbahn, die inzwischen umgesetzt wurde.

Weitere Planungen benachbarter Aufgabenträger im ÖPNV, die Aus-

wirkungen auf den Landkreis hätten, sind aktuell nicht bekannt.

5.3 Verkehrsprognose

Die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV haben nach Art. 13 Bay-ÖPNVG auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV durchzuführen. Dabei sind insbesondere

- „das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Schiene und Straße zu prognostizieren,“
- „planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.“

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank, in die sowohl ÖPNV- als auch MIV-Daten einfließen, erstellt. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Als Zielhorizont für die Gesamtverkehrsprognose wird auch in Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen weiterer Aufgabenträger im VGN-Gebiet das Jahr 2030 festgelegt. Die Ergebnisse von Prognosen hängen entscheidend von den zugrunde gelegten Annahmen ab. Für die Annahmen der Gesamtverkehrsprognose werden, soweit vorhanden, aktuelle Verkehrsuntersuchungen aus dem VGN-Raum herangezogen. Für die Prognose der Einwohnerzahlen wird auf die regionale Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik zurückgegriffen. Arbeitsplatzzahlen, die nicht in aktuellen Verkehrsuntersuchungen enthalten waren, wurden zunächst bei

den Gemeinden selbst erfragt. Lagen auch hier keine Zahlen vor, wurde die Zahl der Arbeitsplätze unverändert übernommen.

Die Bevölkerungsprognosen beinhalten neben der Entwicklung der Gesamtbevölkerung auch die künftigen Verläufe bei den einzelnen Altersgruppen. Daraus lassen sich Schätzungen zur künftigen Zahl der Schülerinnen und Schüler sowie der arbeitsfähigen Bevölkerung ableiten.

Informationen zu einer Veränderung bei den Schulplätzen sowie den Freizeit- und Tourismuseinrichtungen wurden, soweit bei den Kommunen für 2030 bereits bekannt, übernommen.

Der Gesamtverkehrsprognose liegt für den Istzustand das derzeitige Liniennetz zugrunde, für den Prognosezeitraum wurden das Liniennetz mit den geplanten Maßnahmen im Nahverkehrsplan nach „Kapitel 6. Maßnahmenpaket“ hinterlegt.

Der Landkreis wurde für die Prognose des Binnenverkehrs in zwei verschiedene Teilbereiche unterteilt:

- Bereich Stadt Gunzenhausen: ohne Stadtumlandgemeinden
- Bereich Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen: Restliche Fläche im Landkreis ohne Stadt Gunzenhausen

Ergebnisse

Das gesamte Verkehrsaufkommen im Bereich des Landkreises wird sich bis 2030 um ca. 2,16% erhöhen. Die Ergebnisse zeigen insgesamt eine stabile bis moderat steigende Verkehrsnachfrage. Dabei wird deutlich, dass sich die prozentualen Veränderungen zwischen MIV und ÖV entgegengesetzt zum bisherigen Trend entwickeln. Während der motorisierte Individualverkehr überwiegend nur geringe Zuwächse oder teilweise Rückgänge verzeichnet, weist der öffentliche Verkehr in mehreren

Relationen überdurchschnittliche Wachstumsraten auf.

Landkreis

Weißenburg-Gunzenhausen

Für den Binnenverkehr im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen wird im MIV ein leichter Rückgang von -0,4% prognostiziert, während der öffentliche Verkehr im gleichen Zeitraum um etwa 10,3% zunimmt. In den überregionalen Verkehrsbeziehungen zeigt sich ein ähnliches Bild: Hier werden für den ÖV je nach Relation Zuwächse zwischen etwa 8,3% und 26,3% erwartet, während der MIV in diesen Korridoren lediglich zwischen rund -1,7% und 5,6% aufweist.

Besonders in den Verflechtungen mit den umliegenden Landkreisen und Städten deutet sich damit eine positive Entwicklung des ÖV-Anteils an. Diese Entwicklung ist vor allem auf Angebotsverbesserungen, verbesserte Erreichbarkeiten sowie strukturelle Veränderungen im Mobilitätsverhalten zurückzuführen. Infrastrukturelle Veränderungen wie die Reaktivierung der Hesselbergbahn und deren angepasstes ÖPNV-Angebot haben einen entscheidenden Einfluss auf die sehr positive Entwicklung des ÖV-Anteils im nord-westlichen Bereich des Landkreises. Insgesamt lässt sich feststellen, dass der öffentliche Verkehr im Prognosezeitraum stärker wächst als der motorisierte Individualverkehr, was auf eine schrittweise Verschiebung der Verkehrsmittelwahl hindeutet.

Die Verkehrsprognose zeigt damit keine grundlegenden Strukturbrüche, jedoch eine allmähliche Stärkung des Umweltverbundes, insbesondere auf regionalen Relationen. Gleichwohl bleibt der MIV weiterhin ein dominierender Verkehrsträger, insbesondere in ländlich geprägten Teilräumen.

Die grafische Darstellung der Prognoseergebnisse erfolgt getrennt für den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen und die Stadt Gunzenhausen.

sen und ist im Anhang (*Abbildung IX-I* und *Abbildung IX-II*) des Nahverkehrsplans enthalten.

Stadt Gunzenhausen

Für die Stadt Gunzenhausen wurde eine eigenständige Verkehrsprognose erstellt. Ziel ist die differenzierte Betrachtung der innerstädtischen Verkehrsbeziehungen sowie der Verflechtungen mit dem Umland.

Im Binnenverkehr der Stadt Gunzenhausen wird für den motorisierten Individualverkehr ein leichter Rückgang von rund -1,2% prognostiziert. Zugleich steigt der öffentliche Verkehr in diesem Bereich um etwa 9,4%. Diese Entwicklung spiegelt weiterhin bestehende Nutzungsmuster wider, insbesondere bei kurzen innerstädtischen Wegen.

In den Verflechtungen mit dem Umland zeigt sich ein noch deutlich positiveres Bild für den ÖV. Hier werden Zuwächse von rund 20,1% prognostiziert, während der MIV nur um etwa 2,0% zunimmt. Trotz der Herausforderung von ländlich geprägten Stadtumlandgemeinden ist auch ein Zuwachs von 8,2% bei Verkehrsbeziehungen zwischen den Gemeinden zu verzeichnen. Mit der Erweiterung des Rufbusangebotes kann in diesem Bereich sogar ein Rückgang des MIV von -6,8% verzeichnet werden.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Stadt Gunzenhausen im Prognosezeitraum von einer überdurchschnittlich positiven Entwicklung des öffentlichen Verkehrs profitiert. Die Verkehrsprognose bestätigt damit die Wirksamkeit bereits umgesetzter Maßnahmen und unterstreicht die Bedeutung bedarfsgerechter Angebotsstrukturen im städtischen Raum.

6. Maßnahmenpaket

Auf Grundlage der in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Bestands- und Defizitanalyse wurde für den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen ein umfassendes Maßnahmenpaket erarbeitet. Ziel ist es, die identifizierten Schwachstellen im ÖPNV-Angebot schrittweise zu reduzieren und die Angebotsqualität nachhaltig zu verbessern. Die Maßnahmen wurden im Rahmen mehrerer Sitzungen des Arbeitskreises Nahverkehrsplanung gemeinsam mit den beteiligten Akteuren entwickelt und abgestimmt.

Leitgedanke der Maßnahmenentwicklung ist das Prinzip „Evolution statt Revolution“. Es wird bewusst auf tiefgreifende strukturelle Umbrüche im Liniennetz verzichtet. Stattdessen stehen realistisch umsetzbare, schrittweise Verbesserungen bestehender Angebotsstrukturen im Vordergrund. Dadurch soll eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV erreicht werden, die sowohl verkehrlich sinnvoll als auch finanziell tragfähig ist.

Das Maßnahmenpaket verfolgt einen pragmatischen Ansatz: Vorrangig werden Defizite adressiert, bei denen mit überschaubarem Aufwand eine spürbare Verbesserung für die Fahrgäste erzielt werden kann. Ergänzend werden auch mittelfristige Handlungsfelder benannt, deren Umsetzung von zukünftigen Rahmenbedingungen abhängig ist.

6.1 Zielsetzung und methodischer Ansatz

Die Erarbeitung des Maßnahmenpakets erfolgte auf Basis der zuvor identifizierten Defizite in den Bereichen Erreichbarkeit, Bedienungs-

häufigkeit und Erschließung. In mehreren Arbeitskreissitzungen wurden Problemlagen systematisch bewertet und mögliche Lösungsansätze diskutiert. Dabei standen folgende Grundsätze im Vordergrund:

- Stärkung der Grunderschließung im ländlichen Raum
- Verbesserung der Anbindung an zentrale Orte und Verkehrsknoten
- Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit
- Nutzung von Synergieeffekten zwischen bestehenden Linien
- Vermeidung von Parallelverkehren

Der Nahverkehrsplan versteht sich dabei als strategischer Rahmen. Die beschriebenen Maßnahmen stellen keine verbindlichen Umsetzungszusagen dar, sondern dienen als fachliche Grundlage für zukünftige Entscheidungen der politischen Gremien und Umsetzung in Ausschreibungen von Verkehrsleistungen.

6.2 Maßnahmenpaket Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

6.2.1 Erreichbarkeit

Ein Schwerpunkt des Maßnahmenpakets liegt auf der Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit. Die hierzu erarbeiteten Einzelmaßnahmen lassen sich inhaltlich in mehrere thematische Kategorien einordnen. Zentrale Ansatzpunkte sind dabei unter anderem Linienverlängerungen sowie Anpassungen bestehender Linienführungen, um zusätzliche Relationen direkt anzubinden und Umsteigezwänge zu reduzieren.

Ergänzend wurden Maßnahmen zur Einführung von Bedarfshalten sowie zur Aufhebung einzelner Bedienungsverbote („Hält nur zum Aussteigen“) entwickelt, um die tatsächliche Nutzbarkeit bestehender Angebote zu verbessern.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Einrichtung neuer Bedarfsfahrten, insbesondere in nachfrageschwächeren Zeiträumen sowie an Wochenenden. Diese flexiblen Bedienformen ermöglichen eine gezielte Angebotsausweitung, ohne die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems unverhältnismäßig zu belasten. Darüber hinaus wurden Fahrzeit- und Taktanpassungen geprüft, um bestehende Angebote besser auf die Nachfrage abzustimmen und die Attraktivität einzelner Relationen zu erhöhen.

Zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung wurden zudem Maßnahmen zur Optimierung von Bahn-Bus-Anschlüssen erarbeitet. Ziel ist es, Übergangszeiten zu minimieren und die Zuverlässigkeit von Umsteigeverbindungen zu erhöhen. In einzelnen Fällen wurde jedoch bewusst entschieden, bestimmte Defizite nicht aktiv zu adressieren. Unter der Kategorie „Situation akzeptieren“ wurden solche Sachverhalte zusammengefasst, bei denen eine Maßnahme zwar grundsätzlich denkbar wäre, der erforderliche Aufwand jedoch in keinem angemessenen Verhältnis zum zu erwartenden Nutzen steht. Diese bewussten Nicht-Maßnahmen sind Ergebnis einer fachlichen Abwägung und tragen zur wirtschaftlichen Stabilität des Gesamtsystems bei.

Darüber hinaus wurden Fälle identifiziert, in denen Defizite bereits durch bestehende oder bereits beschlos-

sene Maßnahmen gelöst sind. Beispielhaft ist hier die Erweiterung des Linienbündels 6 zu nennen, durch die strukturelle Erreichbarkeitsdefizite bereits gezielt behoben wurden. Im Zuge dieser Weiterentwicklung wurde das Linienbündel um zwei zusätzliche Taktlinien ergänzt.

Die neu eingeführte Linie 647 verkehrt im Zweistundentakt zwischen Gunzenhausen und Hüssingen und erschließt dabei die Orte Gnotzheim und Heidenheim. Damit wird eine regelmäßige und verlässliche Verbindung zwischen den zentralen Orten sowie den dazwischenliegenden Ortsteilen hergestellt und die regionale Erreichbarkeit deutlich verbessert.

Ergänzend dazu wurde die Linie 878 eingeführt, die im Stundentakt zwischen Heidenheim und Wassertrüdingen verkehrt. Die Bedienung erfolgt dabei alternierend über Ostheim und Westheim, sodass beide Ortsteile regelmäßig angebunden werden.

Hintergrund dieser Angebotsausweitung ist das angepasste ÖPNV-Konzept im Zuge der Reaktivierung der nördlichen Hesselbergbahn. Die neuen Taktlinien dienen insbesondere der Feinerschließung des Einzugsbereichs der reaktivierten Bahnstrecke und stellen eine verbesserte Verknüpfung zwischen Bus- und Schienenverkehr sicher. Damit wird die Erreichbarkeit der Bahnhaltepunkte gestärkt und eine attraktive Zubringerfunktion geschaffen.

Durch die Erweiterung des Linienbündels 6 konnten somit bereits wesentliche Defizite im Bereich der Erreichbarkeit strukturell behoben werden, sodass für diese Relationen aktuell kein weiterer unmittelbarer Handlungsbedarf besteht.

Ergänzend wurden auch Prüfaufträge und offene Untersuchungen definiert. Diese betreffen Sachverhalte, bei denen derzeit noch keine belastbare Entscheidungsgrundlage vorliegt oder bei denen externe Rah-

menbedingungen (z. B. bauliche Entwicklungen oder SPNV-Planungen) abzuwarten sind. Diese Themenfelder werden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans weiter zu beobachten sein.

Die im Maßnahmenpaket enthaltenen Einzelmaßnahmen werden immer dann zur Umsetzung angestrebt, wenn Verkehrsleistungen neu ausgeschrieben werden. In diesem Zusammenhang wird grundsätzlich geprüft, ob eine Umsetzung eigenwirtschaftlich durch Verkehrsunternehmen erfolgen kann. Eigenwirtschaftliche Anträge haben dabei Vorrang, da sie für den Aufgabenträger keine finanzielle Belastung darstellen. Ziel ist es, möglichst viele Angebotsverbesserungen ohne zusätzliche öffentliche Mittel realisieren zu können.

Die konkreten Einzelmaßnahmen sind detailliert im Anhang unter Tabelle 18 dokumentiert und der vorliegende Text beschränkt sich bewusst auf eine strategische Einordnung.

6.2.2 Bedienungshäufigkeit

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung wurde bewusst darauf verzichtet, ein eigenständiges Maßnahmenpaket ausschließlich zur Erhöhung der Bedienungshäufigkeit zu erarbeiten. Hintergrund ist, dass Synergieeffekte mit Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit gezielt genutzt werden.

Wird ein Defizit im Bereich der Erreichbarkeit durch das erarbeitete Maßnahmenpaket behoben, führt dies in vielen Fällen gleichzeitig zu einer Verbesserung der Bedienungshäufigkeit. Zwar besteht keine direkte, mathematische Korrelation zwischen beiden Faktoren, dennoch zeigt die Praxis, dass Angebotsausweitungen zur besseren Erreichbarkeit häufig auch eine dichtere Bedienung zur Folge haben.

Vor diesem Hintergrund erscheint es fachlich nicht zielführend, für die Bedienungshäufigkeit ein separates Maßnahmenpaket zu entwickeln. Stattdessen wird dieses Qualitätsmerkmal integrativ innerhalb der Maßnahmen zur Erreichbarkeit mit betrachtet und bei der konkreten Ausgestaltung der Einzelmaßnahmen entsprechend berücksichtigt.

6.2.3 Erschließung

Auf die Erschließung kann seitens des Aufgabenträgers nur bedingt Einfluss genommen werden, da die Kommunen für den Bau und den Unterhalt der notwendigen Infrastruktur, insbesondere von Bushaltestellen, verantwortlich sind.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, bestehende Defizite zu reduzieren, indem vorhandene Haltestellen häufiger bedient werden. Hierbei ist jedoch stets eine sorgfältige Abwägung zwischen verkehrlichem Nutzen sowie finanzieller und betrieblicher Machbarkeit erforderlich. In vielen Fällen überwiegen die negativen Auswirkungen, etwa verlängerte Fahrzeiten, zusätzliche Betriebskosten oder Verschlechterungen für bestehende Fahrgäste, wenn Haltestellen „auf Zwang“ häufiger bedient werden.

Aus diesem Grund wird von pauschalen Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung abgesehen. Stattdessen erfolgt eine einzelfallbezogene Prüfung, ob eine Angebotsausweitung fachlich sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar ist.

6.2.4 Weiterentwicklung der Bedarfsverkehre

Die Weiterentwicklung der Bedarfsverkehre soll ab dem 01.04.2027 gelten.

Die Bedarfsverkehre nehmen im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen eine zentrale Rolle ein. Sie tragen wesentlich zur Grunderschließung insbesondere in schwächer nachgefragten Zeiträumen bei und stellen im Verhältnis zu klassischem Linienverkehr ein vergleichsweise kostengünstiges Angebotsinstrument dar. Diese Wirtschaftlichkeit ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass im Landkreis bereits etablierte Taxi-Strukturen vorhanden sind, auf die im Rahmen der Weiterentwicklung der Anrufsammeltaxis (AST) zurückgegriffen werden kann. Durch die Nutzung dieser bestehenden Strukturen entstehen keine zusätzlichen Vorhaltekosten für eigenes Fahrpersonal, sodass die Personalkosten insgesamt deutlich geringer ausfallen beziehungsweise nicht in vollem Umfang neu kalkuliert werden müssen. Dies stellt einen wesentlichen Vorteil gegenüber neu aufzubauenden Bedienformen dar und trägt maßgeblich zur finanziellen Tragfähigkeit des Systems bei.

Geplant sind unter anderem Erweiterungen bestehender Anrufsammeltaxiangebote in den Räumen:

- Treuchtlingen: A880
- Pleinfeld: A645
- Gunzenhausen: A640
- Weißenburg: A690

Kern der Angebotsausweitung ist eine stündliche Bedienung an Wochenenden, die künftig nicht nur in den Abendstunden, sondern ganztägig angeboten werden soll. Damit wird die zeitliche Verfügbarkeit dieser Angebote deutlich verbessert.

Mit dieser Ausweitung kann ein großer Teil der kurzfristig identifizierten Defizite am Wochenende behoben werden. Insbesondere Freizeit- und Besuchsverkehre profitieren von der verbesserten Erreichbarkeit.

Gleichzeitig werden Restriktionen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Verfügbarkeit von Fahrpersonal berücksichtigt. Die Bedarfsverkehre

sollen langfristig als flexibles Ergänzungselement des Linienverkehrs weiterentwickelt werden.

6.3 Maßnahmenpaket Stadt Gunzenhausen

Ergänzend zu den landkreisweiten Maßnahmen wurde für die Stadt Gunzenhausen ein eigenständiges Maßnahmenpaket erarbeitet. Ziel ist es, die innerstädtische Mobilität sowie die Verknüpfung mit dem regionalen und überregionalen ÖPNV gezielt zu verbessern. Auch hier folgt die Maßnahmenentwicklung dem Grundsatz der schrittweisen Weiterentwicklung bestehender Strukturen. Die Maßnahmen wurden in enger Abstimmung mit der Stadt Gunzenhausen sowie relevanten Akteuren entwickelt und berücksichtigen sowohl aktuelle Defizite als auch zukünftige Entwicklungsperspektiven.

6.3.1 Reaktivierung der Hesselbergbahn

Ein zentrales Element der zukünftigen Angebotsentwicklung stellt die Reaktivierung der nördlichen Hesselbergbahn dar. Mit der Wiedereinführung des Schienenpersonennahverkehrs auf dieser Relation wird die Region nachhaltig gestärkt. Die künftig als RB 62 verkehrende Linie wird in einem täglichen Stundentakt angeboten und bindet die Stadt Gunzenhausen sowie die Ortsteile Cronheim und Unterwurbach deutlich besser an.

Im Zuge dieser Reaktivierung wurde ein abgestimmtes Nahverkehrskonzept erarbeitet, das insbesondere die Anpassung der bestehenden Rufbuslinienführungen vorsieht. Die Verkehrszellen Cronheim und Unterwurbach werden künftig primär durch die Schiene bedient und erhalten damit eine deutlich attraktivere, regelmäßige und leistungsfähige Verbindung. Die Rufbusangebote

werden entsprechend neu ausgerichtet und ergänzen die Schienenverkehre bedarfsgerecht. Ziel ist eine optimale Verknüpfung von Bus und Bahn, um Umsteigevorgänge zu minimieren und attraktive Reiseketten zu ermöglichen.

6.3.2 Weiterentwicklung des Haltestellennetzes

Zur Verbesserung der räumlichen Erschließung innerhalb und außerhalb des Stadtgebiets ist die Einrichtung bzw. Anbindung zusätzlicher Haltestellen vorgesehen. Hierzu zählen unter anderem neue Haltepunkte im Gewerbegebiet Nord, im Bereich Abzweig Cronheim sowie an der Kreuzung Ansbacher Straße / Alemannenstraße. Mit diesen Maßnahmen sollen neue Siedlungs- und Gewerbeflächen besser an den ÖPNV angebunden und bestehende fußläufige Erreichbarkeitsdefizite reduziert werden. Die Weiterentwicklung des Haltestellennetzes trägt somit sowohl zur Standortattraktivität als auch zur Erhöhung der Nutzungsqualität des ÖPNV bei.

Ergänzend zu den verkehrlichen Maßnahmen ist ab dem Jahr 2025 die Sanierung des Bahnhofs Gunzenhausen vorgesehen. Im Rahmen dieser Maßnahme soll der Bahnhof barrierefrei ausgebaut werden. Dies stellt einen wichtigen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV dar und verbessert insbesondere die Verknüpfung zwischen Schienen- und Busverkehr. Gleichzeitig wird ein wichtiger Beitrag zur gleichberechtigten Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen geleistet.

Einzelne Haltestellen sollen zu sog. Mobilitätsstationen ausgebaut werden. Einer der zentralen Bausteine ist neben vielen Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr und Alltagsradverkehr die Förderung der Intermodalität. Vor allem mit der Umsetzung von Mobilstationen soll besonders die Vernetzung der Ver-

kehrsmittel des Umweltverbunds wie Bahn/Bus und Fahrrad sowie der Umstieg vom Auto an P+R-Standorten attraktiver und einfacher werden. Mobilstationen sind Umsteigeplätze, die in Abhängigkeit ihrer räumlichen Lage, ihrer Bedeutung und Aufgabe im ÖPNV-Netz und der zu kombinierenden Verkehrsmittel modular gestaltbar sind. Sie dienen der Förderung der Intermodalität, d. h. der Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern, wie z. B. Straße und Schiene, der Förderung der Multimodalität, d. h. der Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette (z. B. Bus, Bahn, Pkw, Rad, Fuß ...) und der Verbesserung des Einzugsbereichs und der Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV in Verbindung mit der Einrichtung von Zubringer- und / oder Shuttleverkehren und der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr.

6.3.3 Ausweitung des Rufbusangebots

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt auf der zeitlichen Ausweitung des Rufbusangebotes. Während bislang an Wochenenden lediglich ein eingeschränkter Betrieb bis etwa 14 Uhr stattfand, soll künftig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen eine Bedienung mindestens im Zweistundentakt zwischen 8 und 18 Uhr erfolgen. An Werktagen (Montag bis Freitag) ist ein Angebot zwischen 7 und 20 Uhr mit mindestens zehn Fahrtenpaaren vorgesehen.

Diese Anforderungen orientieren sich an der Richtlinie zum Förderprogramm ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen (ErNa). Ziel ist es, die bislang bestehenden zeitlichen Angebotslücken insbesondere am Wochenende deutlich zu reduzieren und kurzfristige Defizite mit überschaubarem Aufwand zu beheben.

Die geplanten Erweiterungen sind auch wirtschaftlich darstellbar, da in der Stadt Gunzenhausen auf etablierte Taxi-Strukturen zurückgegriffen werden kann. Durch die Nutzung dieser vorhandenen Strukturen entstehen keine zusätzlichen Vorhaltekosten für Fahrpersonal, wodurch die Bedarfsverkehre im Verhältnis sehr kosteneffizient betrieben werden können. Dieser Vorteil ermöglicht eine attraktive Angebotsausweitung bei gleichzeitig verantwortungsvollem Mitteleinsatz.

Neben der zeitlichen Ausweitung ist auch eine räumliche Erweiterung des Rufbussystems vorgesehen. Künftig sollen die Gemeinden Dittenheim, Haundorf, Absberg, Gnotzheim, Westheim sowie die bereits angeschlossene Gemeinde Pfofeld in das Bedienebiet integriert werden. Dadurch wird die Stadt Gunzenhausen stärker mit ihrem Umland vernetzt und als zentraler Mobilitätsknoten gestärkt.

Die Ausweitung trägt insbesondere den Pendlerverflechtungen sowie dem zunehmenden Freizeit- und Einkaufsverkehr Rechnung. Ziel ist es, die Stadt-Umland-Beziehungen im ÖPNV abzubilden und flexible, bedarfsgerechte Verbindungen über kommunale Grenzen hinweg zu ermöglichen.

6.3.4 Stadtbuslinien

Die beiden Stadtbuslinien 640 und 641 stellen das Rückgrat des innerstädtischen Linienverkehrs dar. Derzeit endet der reguläre Linienbetrieb montags bis freitags gegen 19 Uhr, samstags bereits gegen 14 Uhr, während sonntags bislang keine Bedienung erfolgt.

Künftig sollen diese Angebotslücken durch eine Umstellung auf bedarfsorientierte Bedienformen geschlossen werden. Freitags sollen die Stadtbuslinien im Bedarfsverkehr bis zur Ankunft der letzten RB 62,

voraussichtlich gegen 0 Uhr, weitergeführt werden. Eine vergleichbare Regelung ist für Samstage vorgesehen. Sonntags sollen erstmals Fahrten im Bedarfsverkehr angeboten werden.

Analog zur Situation im Landkreis bestehen auch in der Stadt Gunzenhausen insbesondere am Wochenende zahlreiche kurzfristige Defizite infolge bislang fehlender oder stark eingeschränkter Angebote. Diese können durch die Umstellung auf Bedarfsverkehre mit überschaubarem finanziellem und betrieblichem Aufwand behoben werden. Auch hier wirkt sich die vorhandene Taxi-Infrastruktur positiv aus, da keine zusätzlichen Personalkapazitäten vorgehalten werden müssen. Unabhängig von diesen Angebotsanpassungen ist auch die langfristige Leistungsfähigkeit des Stadtbusnetzes zu betrachten

Die bestehenden Umläufe der Stadtbuslinien 640 und 641 bewegen sich bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Sollten künftig weitere Entwicklungsflächen, wie beispielsweise das Gebiet Reutberg 3, angebunden werden, ist eine Ausweitung des Angebots mit den bestehenden Strukturen nur eingeschränkt möglich.

Vor diesem Hintergrund wird ein Prüfauftrag formuliert, der die Einführung einer zusätzlichen Stadtbuslinie untersucht. Eine konkrete Umsetzung ist damit nicht vorweggenommen. Vielmehr soll im Bedarfsfall fachlich geprüft werden, ob eine weitere Linie verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich darstellbar ist.

6.4 Linienbündelung

Ziel des Landkreises Weißenburg-Gunzenhausen ist es, eine ausreichende Verkehrsbedienung mit den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erreichen.

Nach § 9 Abs. 2 PBefG ist es möglich, „soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, (...) die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt (...)“ zu erteilen. § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG erteilt den Aufgabenträgern die Aufgabe zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung. Hierbei hat nach § 8 Abs. 3a PBefG die Genehmigungsbehörde die Aufgabenträger unter Beachtung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung zu unterstützen.

Hinsichtlich der möglichen Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind nach § 8a PBefG entsprechende Angaben zu den Anforderungen (Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards) sowie zum Umfang (Netz, Teilnetz, Linienbündel oder Linie) zu machen. Hierbei kann ausdrücklich auch auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans verwiesen werden. Nach § 13 Abs. 2a Satz 3 PBefG ist die Genehmigung unter anderem zu versagen, wenn ein „gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht (...)“. Daher ist es sinnvoll, bereits im Nahverkehrsplan entsprechende Linienbündel gemäß den Anforderungen der PBefG-Novelle vom 01.01.2013 vorzusehen.

Der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen legt im Nahverkehrsplan Linienbündel fest. Die Linienbündel richten sich zunächst nach geographischer Nähe, um Synergieeffekte durch beieinander liegende Linien nutzen zu können. Darüber hinaus sollen die Linienbündel bzw. die aus den Linienbündeln konkret zu vergebenden Teilleistungen mittelstandsfreundlich gestaltet werden.

Grundsätzliches Ziel des Landkreises Weißenburg-Gunzenhausen ist es, dass der im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Bedienungsstandard möglichst eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht wird. Dies gilt gleichermaßen für das im „Kapitel 6.2 Maßnah-

menkategorien“ beschriebene Maßnahmenpaket. Ist dies nicht möglich, so wird der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen die Möglichkeiten des PBefG nutzen, um entsprechend seiner finanziellen Möglichkeiten die ausreichende Verkehrsbedienung im Landkreisgebiet sicherzustellen.

Der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen behält sich vor, Linienbündel bei veränderten verkehrlichen Bedürfnissen und damit verbundenen alternativen Linienführungen gemäß der geographischen Zugehörigkeit im Zuge der Neuvergabe anzupassen. Bedarfsverkehre sind nach Möglichkeit im Sinne des wirtschaftlichen Querausgleichs in die jeweiligen Linienbündel zu integrieren.

Linienbündel im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

- **LB1:**
690, 691, 692, 693.1 -4
- **LB3:**
880.1, 880.2, 880.3, 885, 887
- **LB4:**
695, 801
- **LB5:**
621, 637, 744
- **LB6:**
647, 648, 649, 878, 879
- **LB7:**
643, 644, 645, 646
- **LB8:**
639
- **LB9:**
616, 618, 619, 694
- **LB10:**
698.1, 698.2

Linienbündel der Stadt Gunzenhausen

- **LB Stadtverkehr:**
640, 641
- **LB Schülerverkehr:**
640.1
- **LB Rufbusverkehr:**
642.1 – 5
- **LB Freizeitverkehr:**
689, 699

7. Wirkungen des Maßnahmenpakets

7.1 Verkehrliche Wirkung

Durch die Umsetzung des Maßnahmenpakets ist insgesamt mit einer Verbesserung der verkehrlichen Angebotsqualität im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen zu rechnen. Insbesondere die Reisezeiten sowie die Verbindungshäufigkeiten werden auf zahlreichen Relationen optimiert. Durch Linienverlängerungen, angepasste Linienführungen, zusätzliche Fahrtenangebote sowie die Verbesserung von Anschlüssen an den Schienenpersonennahverkehr ergeben sich für viele Fahrgäste kürzere Reisezeiten und stabilere Reiseketten.

Ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verbindungshäufigkeit erfolgt durch die Einführung der ersten neuen Taktlinien im Festverkehr im Linienbündel 6. Entlang der Nord-Süd-Achse Gunzenhausen - Gnotzheim - Heidenheim - Hüssingen wird mit der Linie 647 erstmals ein regelmäßiges Zweistundenangebot geschaffen. Dadurch wird die Erreichbarkeit der anliegenden Orte deutlich verbessert und eine verlässliche Grundbedienung etabliert. Ergänzend dazu wird im westlichen Landkreisgebiet zwischen Heidenheim und Wassertrüdingen mit der Linie 878 ein stündliches Angebot eingeführt, das alternierend über Ostheim und Westheim verkehrt. Insbesondere für den Pendler- und Alltagsverkehr entsteht damit eine deutlich attraktivere Verbindungshäufigkeit.

Die Ausweitung von Taktangeboten und die Einführung zusätzlicher bedarfsorientierter Verkehre führen

darüber hinaus zu einer besseren zeitlichen Erreichbarkeit zentraler Orte und Verkehrsknotenpunkte. Insbesondere in den Randzeiten sowie an Wochenenden wird das Angebot deutlich verbessert. Damit steigt die Flexibilität der Nutzung des ÖPNV und die Abhängigkeit von individuellen Abfahrtszeiten wird reduziert.

Auch die Maßnahmen der Stadt Gunzenhausen entfalten eine spürbare verkehrliche Wirkung. Durch die Reaktivierung der Hesselbergbahn mit der RB 62 wird die Stadt sowie die Ortsteile Cronheim und Unterwurm-bach deutlich besser an das regionale Bahnnetz angebunden. Die abgestimmte Neuausrichtung der Rufbusangebote verbessert die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn und führt zu stabileren Reiseketten.

Die zeitliche und räumliche Ausweitung der Rufbusverkehre sowie die Umstellung der Stadtbushlinien auf bedarfsorientierte Bedienformen in den Abend- und Wochenendstunden schließen bislang bestehende Angebotslücken. Insbesondere an Samstagen, Sonntagen und in den späten Abendstunden wird damit erstmals eine verlässliche Mobilitätsoption geschaffen. Dadurch verbessert sich die Erreichbarkeit von Freizeit-, Einkaufs- und Veranstaltungszielen innerhalb der Stadt sowie im Umland deutlich.

Insgesamt trägt das Maßnahmenpaket sowohl auf Landkreisebene als auch im Stadtgebiet Gunzenhausen dazu bei, die Attraktivität des ÖPNV nachhaltig zu erhöhen. Verbesserte

Reisezeiten, häufigere Verbindungen sowie erweiterte Bedienzeiten sind zentrale Faktoren für die Verkehrsmittelwahl und stellen damit eine wesentliche Grundlage für eine positive Nachfrageentwicklung dar.

Durch die Vorgaben in den Vorab-bekanntmachungen bzw. Vergaben des Landkreises besteht für die einzelnen Linien heute schon ein hoher Reisekomfort, was die Barrierefreiheit sowie Ausstattung der Busse und die Information an den Bussen betrifft.

Die Reisekosten orientieren sich am VGN-Tarif.

Für den Bedarfsverkehr soll mit Ausnahme der Anrufsammeltaxis der gleiche Tarif gelten, wie für den Linienverkehr.

Veränderung des Fahrgastaufkommens

Die Ermittlung des Fahrgastpotentials durch die Umsetzung der Maßnahmen ist nur schwer möglich und kann nur großflächig für den gesamten Landkreis in Form der Gesamtverkehrsprognose, wie sie unter „Kapitel 5.3 Verkehrsprognose“ vorgestellt wird, erfolgen. Eine linienscharfe Prognose ist nicht möglich. Die Verkehrsprognose basiert jedoch auf dem Liniennetz mit der Umsetzung der geplanten Maßnahmen, sodass mit einer Fahrgaststeigerung auf allen Linien mit verbessertem Angebot zu rechnen ist.

Veränderung der Einnahmen

Da keine linienscharfe Aussage über eine Veränderung des Fahr-gastaufkommens getroffen werden kann, ist auch eine Berechnung der Einnahmen für zu erwartende zusätzliche Fahrgäste nicht möglich.

7.2 Finanzielle Wirkung

Die in „Kapitel 6. Maßnahmenpaket“ beschriebenen Maßnahmen bewirken eine Zunahme der Verkehrsleistung, die in einigen Fällen dem Stunden- bzw. Zweistundentakt entspricht.

Somit wird es mit der Umsetzung des Nahverkehrsplanes zu einem Ausbau der Leistungen kommen. Hierfür wird auch ein zusätzlicher finanzieller Aufwand notwendig.

Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Zur Berechnung der Veränderung der Betriebsleistung wird der Status Quo des aktuell im Landkreis verkehrenden ÖPNV mit den Fahrplanentwürfen für das Maßnahmenpaket verglichen. Wird bei der künftigen Vergabe für ein Linienbündel ein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, so entstehen keine Kosten für dieses Bündel. Sollte kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leistung vom Landkreis ausgeschrieben. Da aktuell nicht bekannt ist, zu welchem Kostensatz künftig die Leistungen vergeben werden, soll für die Berechnung der Kosten eine Spannweite der Vergabepreise pro ausgeschriebenem Betriebskilometer im Busbetrieb vorgegeben werden. Ebenfalls ungewiss ist, ob für die bisher eigenwirtschaftlich ausgeführten Leistungen auch bei kommenden Vergaben ein kommerzieller Antrag eingeht. Darüber hinaus ist nicht bekannt, wie sich die Einnahmensituation dieser Verkehre bislang gestaltet. Aus diesem Grund werden im Folgenden lediglich die entstehenden Kosten für die Mehrleistung angesetzt. Gegebenfalls ist für die bisherigen Leistungen

ebenfalls ein anteiliges Defizit zu übernehmen.

Im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Taktlinien im Linienbündel 6 ergibt sich eine deutliche Ausweitung der Betriebsleistung. Die jährlichen Betriebskilometer erhöhen sich hierbei um rund 300.000 Kilometer. Während dieses Linienbündel bislang - wie alle übrigen Linienbündel im Landkreis - eigenwirtschaftlich betrieben wurde, führt die Angebotsausweitung im Taktverkehr zu einem betrieblichen Defizit. Das Linienbündel 6 wird damit erstmals im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen gemeinwirtschaftlich betrieben.

Die gesamten jährlichen Betriebskosten für dieses Linienbündel belaufen sich auf rund 2,9 bis 3,2 Mio. Euro, abzüglich der Einnahmen, die derzeit nicht belastbar quantifiziert werden können.

Die derzeitigen abgefragten Taxikilometer in Höhe von ca. 47.000 Kilometer/Jahr werden mit Umsetzung der Angebotserweiterung um ca. 20.000 Kilometer/Jahr auf insgesamt 67.000 Kilometer/Jahr steigen. Für die geplanten Erweiterungen der AST-Verkehre wurden auf Basis der Betriebszahlen 2023 Kostenabschätzungen vorgenommen. Nach den oben beschriebenen Annahmen werden sich die zusätzlichen Kosten für die neu eingeführten Betriebskilometer des Maßnahmenpakets auf eine Summe von ca. 131.000 bis 155.000 € belaufen. Zu berücksichtigen ist, dass gemäß bestehendem Kreistagsbeschluss 50% der jährlichen Ausgleichskosten von den Gemeinden übernommen werden. Diese Kostenbeteiligung stellt eine wichtige Grundlage für die finanzielle Tragfähigkeit des Systems dar.

Für die Stadt Gunzenhausen ist ergänzend das Kostenkonstrukt der Rufbusausweitung zu berücksichtigen. Die Mehrkilometer infolge der räumlichen Ausweitung des Rufbusystems auf weitere Umlandgemeinden werden von den jeweils ange-

bundenen Gemeinden übernommen. Bezüglich der übrigen Angebotsausweitungen, insbesondere der zeitlichen Erweiterung am Wochenende sowie in den Abendstunden, ist insgesamt von einem moderaten finanziellen Mehraufwand auszugehen. Dieser relativiert sich jedoch durch die geplante Inanspruchnahme der Förderung nach dem Programm „Ergänzende Nahverkehrsangebote“ (ErNa).

Im Rahmen des Förderprogramms ErNa erfolgt eine degressive Förderung der zuwendungsfähigen Ausgaben der ÖPNV-Aufgabenträger für die Übernahme von Betriebskostendefiziten. Die Förderquote beträgt im ersten Jahr 65%, im zweiten Jahr 55%, im dritten Jahr 45% und im vierten Jahr 40%. Die Förderung wird für eine maximale Dauer von vier Jahren gewährt und erfolgt unter Beachtung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 inklusive Überkompensationskontrolle. Durch diese Förderkulisse kann der finanzielle Mehraufwand für die Stadt Gunzenhausen deutlich reduziert werden. In der Gesamtbetrachtung ist davon auszugehen, dass sich die Ausweitung des Rufbusangebotes finanziell im vertretbaren Rahmen bewegt und teilweise sogar kostendämpfend wirkt.

Investitionskosten

Da die Ausstattung der Haltestellen bzgl. der Barrierefreiheit sowie der Haltestellenschilder und Fahrpläne i.d.R. nicht im Aufgabenbereich des Landkreises liegen, fallen keine Investitionskosten an.

Veränderung in den Betriebskostenzuschüssen

Die zu erwartenden Mehrkosten für den Betrieb berechnen sich aus den Betriebskosten abzüglich der Einnahmen. Da die möglichen Mehreinnahmen nicht abgeschätzt werden können, wird hier auf eine separate Darstellung der Betriebskostenzuschüsse verzichtet. Es werden die vorgenannten Berechnungen zum finanziellen Aufwand angesetzt..

8. Bewertung des Maßnahmenpakets

8.1 Gesamtbewertung

Das im vorliegenden Nahverkehrsplan entwickelte Maßnahmenpaket stellt einen ausgewogenen und realistischen Ansatz zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen dar. Auf Grundlage der umfassenden Bestands- und Defizitanalyse wurden gezielt Maßnahmen abgeleitet, die sowohl kurzfristige Angebotsdefizite adressieren als auch mittel- bis langfristige Entwicklungsperspektiven aufzeigen. Dabei wurde bewusst der Leitgedanke „Evolution statt Revolution“ verfolgt. Tiefgreifende strukturelle Eingriffe in das bestehende Liniennetz wurden vermieden, zugunsten einer schrittweisen und bedarfsgerechten Optimierung bestehender Strukturen.

Besonders positiv zu bewerten ist die Einführung erster Taktlinien im Festverkehr mit dem Linienbündel 6. Dadurch werden erstmals regelmäßige Angebotsstrukturen auf bislang schwächer bedienten Relationen geschaffen. Dies stellt einen qualitativen Entwicklungsschritt für den Landkreis dar und verbessert die Verlässlichkeit sowie Planbarkeit des ÖPNV-Angebots deutlich.

Ein weiterer Schwerpunkt des Maßnahmenpakets liegt auf der konsequenten Weiterentwicklung bedarfsorientierter Bedienformen. Sowohl die Ausweitung der AST-Verkehre im Landkreis als auch die Ausweitung der Rufbusse der Stadt Gunzenhausen ermöglichen insbesondere in nachfrageschwächeren Zeiträu-

men eine flexible und wirtschaftliche Grunderschließung. Dadurch können Angebotslücken, vor allem in den Abendstunden sowie an Wochenenden, gezielt geschlossen werden. Die Nutzung bestehender Taxi-Strukturen erweist sich hierbei als wesentlicher Erfolgsfaktor für eine kosteneffiziente Umsetzung.

Auch die weiteren Maßnahmen der Stadt Gunzenhausen fügen sich schlüssig in die Gesamtstrategie ein. Die Anpassung der städtischen Bus- und Rufbusangebote anhand der Reaktivierung der Hesselbergbahn stärkt die Rolle der Stadt als regionaler Mobilitätsknoten. Durch die bessere Verknüpfung von Schienen- und Busverkehr sowie die Ausweitung der Bedienzeiten wird die Erreichbarkeit innerhalb der Stadt und in das Umland deutlich verbessert.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Maßnahmenpaket eine ausgewogene Balance zwischenverkehrlichem Nutzen, wirtschaftlicher Tragfähigkeit und praktischer Umsetzbarkeit erreicht. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind bewusst so konzipiert, dass sie flexibel an zukünftige Rahmenbedingungen angepasst werden können. Der Nahverkehrsplan versteht sich dabei als strategischer Orientierungsrahmen, der die Grundlage für künftige politische Entscheidungen und Ausschreibungen bildet.

8.2 Zeitliche Reihung der Maßnahmen

Die Umsetzung der im Maßnahmenpaket beschriebenen Einzelmaßnahmen erfolgt in Abhängigkeit von den jeweiligen Konzessionslaufzeiten der Linienbündel sowie den vergaberechtlichen Rahmenbedingungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Frühestens 27 Monate vor Ablauf der Konzession (vgl. § 8a Abs. 2 PBefG) kann der Aufgabenträger die Vergabe im Rahmen der Vorabkennzeichnung einleiten. Daraufhin haben die Verkehrsunternehmen drei Monate Zeit (vgl. § 12 Abs. 6 PBefG), einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen. Sollte nach einer Vorabkennzeichnung für ein Linienbündel kein eigenwirtschaftlicher Antrag bei der Genehmigungsbehörde eingehen, wird dessen Verkehrsleistung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorschriften als Bruttovertrag veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben. Vor Veröffentlichung der Vorabkennzeichnung wird der Landkreis mit den entsprechenden Kommunen die vorgesehenen Maßnahmen abstimmen und die verkehrlichen Anforderungen konkretisieren.

Die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen orientiert sich maßgeblich an den bestehenden Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linienbündel. Für das Linienbündel 6, dessen eigenwirtschaftliche Genehmigung am 14.12.2024 endete, erfolgte im Anschluss die Umstellung auf einen gemeinwirt-

schaftlichen Betrieb. Damit ist dieses Linienbündel als erstes Bündel im Landkreis von einer Ausschreibung betroffen. Die im Maßnahmenpaket vorgesehenen Taktlinien wurden im Zuge dieser Neuvergabe umgesetzt.

Das Linienbündel 5 lief bis zum 31.12.2024 eigenwirtschaftlich und wurde anschließend erneut eigenwirtschaftlich verlängert. Für dieses Bündel sind derzeit keine strukturellen Anpassungen im Rahmen des Maßnahmenpakets vorgesehen, sodass sich hier kein unmittelbarer Handlungsbedarf ergibt.

Für das Linienbündel 9 endete die vorherige eigenwirtschaftliche Genehmigung am 31.12.2025. Auch dieses Linienbündel wurde eigenwirtschaftlich verlängert. Bestehende Defizite konnten dabei durch bedarfsorientierte Maßnahmen im Rahmen der Angebotsgestaltung behoben werden.

Das Linienbündel 1 läuft noch bis zum 31.08.2027 eigenwirtschaftlich. Erste Vorbereitungen für eine mögliche Anpassung der Verkehrsleistungen können somit ab dem Jahr 2025 erfolgen. Konkrete Maßnahmenumsetzungen sind abhängig vom Ausgang der Vorabbekanntmachung und möglichen eigenwirtschaftlichen Anträgen.

Für die Linienbündel 7 und 4 enden die Genehmigungen am 31.07.2032 bzw. 31.12.2032. Aufgrund der langen Restlaufzeiten sind hier kurzfristig keine strukturellen Veränderungen vorgesehen. Entsprechende Maßnahmen können erst im Zuge zukünftiger Vergabeverfahren berücksichtigt werden.

Das Linienbündel 3 ist bis zum 31.08.2034 eigenwirtschaftlich genehmigt. Auch hier besteht derzeit kein kurzfristiger Handlungsbedarf. Maßnahmen können frühestens im Rahmen einer späteren Neuvergabe umgesetzt werden.

Für die Linienbündel 8 und 10 enden die Konzessionen am 30.06.2031 bzw. 31.12.2030. Die zeitliche Reihung der dortigen Maßnahmen orientiert sich entsprechend an diesen Laufzeiten.

Das Linienbündel 2, welches die Stadtbuslinien, die Rufbusverkehre sowie die Freizeitlinien der Stadt Gunzenhausen umfasst, wird künftig nicht mehr vom Landkreis, sondern von der Stadt Gunzenhausen verantwortet. Die beiden Stadtbuslinien laufen noch bis zum 31.12.2026 und sollen im Rahmen einer Direktvergabe an die Mobilitäts- und Verkehrs-GmbH (MVG) vergeben werden. Die Umsetzung der im Maßnahmenpaket beschriebenen Anpassungen erfolgt daher im Zuständigkeitsbereich der Stadt.

Die Erweiterung der Rufbusverkehre in der Stadt Gunzenhausen soll bereits zum 01.01.2025 umgesetzt werden und ist an die Inanspruchnahme der Förderung nach dem ErNa-Programm gekoppelt. Die Freizeitlinien werden im Rahmen dieses Nahverkehrsplans separat betrachtet und sind nicht Bestandteil des beschlossenen Maßnahmenpakets.

Zusammenfassend erfolgt die zeitliche Umsetzung der Einzelmaßnahmen abgestuft und abhängig von den jeweiligen Konzessionslaufzeiten sowie den Ergebnissen der Vorabbekanntmachungen.

9. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmen, die Behindertenbeauftragte des Landkreises sowie der Stadt Gunzenhausen, Fahrgastverbände, die Interessensvertreter und öffentlichen Stellen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowie die Gemeinden beteiligt.

9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer

Das PBefG schreibt nach § 8 Abs. 3 sowie das BayÖPNVG nach Art. 13 Abs. 1 die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmer bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans vor.

Allen Unternehmen, die im Landkreis eine Linienkonzession besitzen, wurde im Februar 2026 der Endbericht zugesandt. Die Möglichkeit der Stellungnahme wurde dabei allen Unternehmen gegeben.

9.2 Weitere Beteiligungen

Nach § 8 Abs. 3 PBefG müssen darüber hinaus soweit vorhanden Fahrgastverbände angehört werden. Diesen wurden ebenso wie den Gemeinden des Landkreises sowie den benachbarten Aufgabenträgern der Endbericht zugesandt. Die Möglichkeit zur Stellungnahme wurde dabei gewährleistet.

Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sind ebenso zu beteiligen. Diese wurden zum Thema Barrierefreiheit bereits in der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2019 zu den entsprechenden Sitzungen eingeladen und wurden im Rahmen dieser Teilfortschreibung ebenso eingeladen, um die Möglichkeit zur Stellungnahme zu ermöglichen. Die eingegangenen Stellungnahmen sind gekürzt in „Tabelle XY“ aufgeführt.

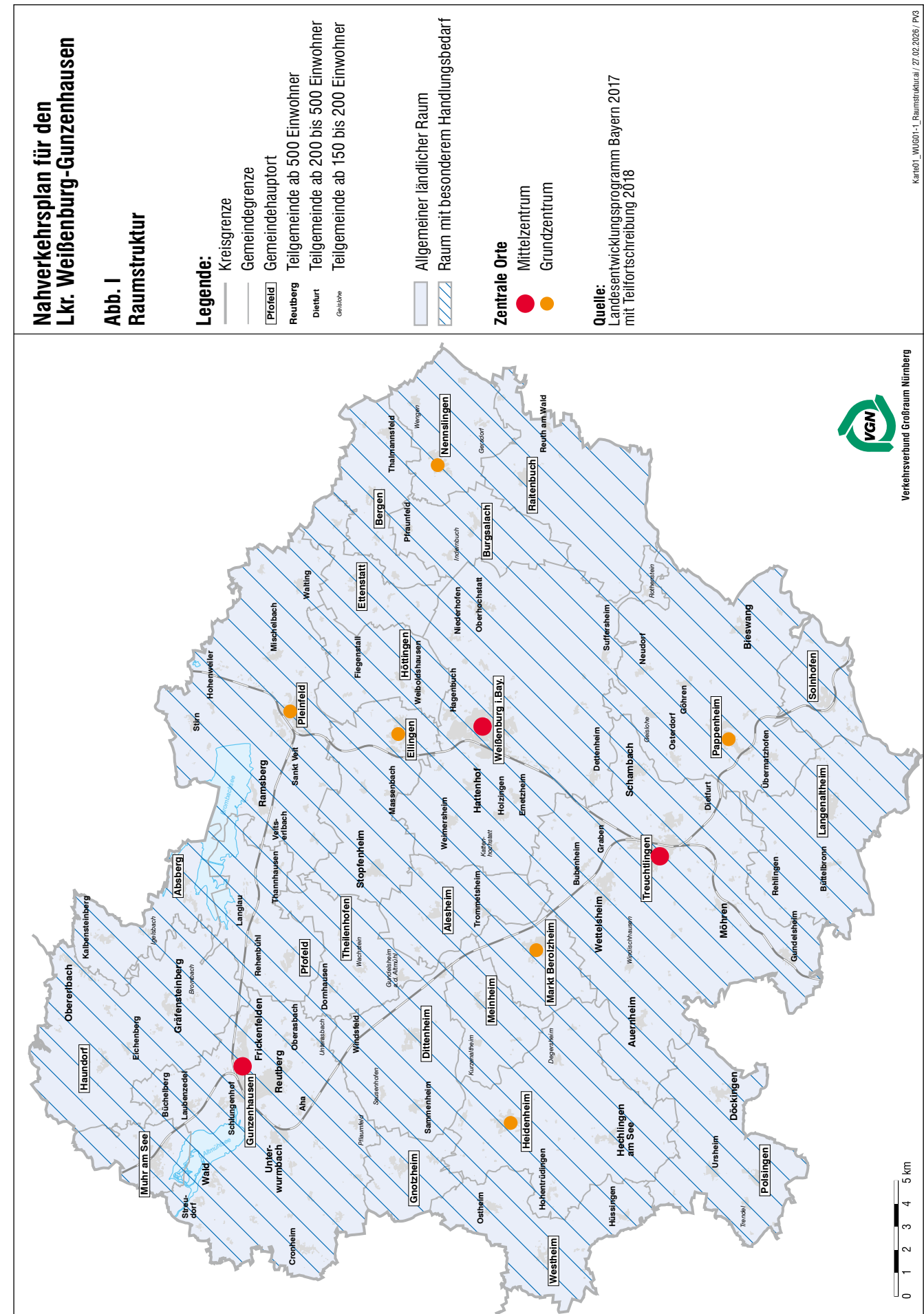
9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung

Nachfolgend sind die wichtigsten Eckpunkte bei der Erstellung des Nahverkehrsplans und der Möglichkeiten der Beteiligung aufgelistet.

- Datum: **25.05.2023**
Eröffnungsveranstaltung im Rahmen des Kreis-ausschusses
- Datum: **04.03.2025**
Zwischenbericht
- Datum: **23.03.2026**
Endbericht

10. Karten

Abb. I	Raumstruktur Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
Abb. II	Gebietstypen Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
Abb. III	Siedlungsstruktur Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
Abb. IV	Schulstandorte Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
Abb. V	Tourismus Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
Abb. VI-I	Verkehrszellen Stadt Gunzenhausen
Abb. VI-II	Verkehrszellen Stadt Gunzenhausen
Abb. VII-I	Handlungsbedarf: Montag – Freitag an Schultagen Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
Abb. VII-II	Handlungsbedarf: Montag – Freitag an Ferientagen Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
Abb. VII-III	Handlungsbedarf an Samstagen Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
Abb. VII-IV	Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
Abb. VIII-I	Handlungsbedarf: Montag – Freitag an Schultagen Stadt Gunzenhausen
Abb. VIII-II	Handlungsbedarf: Montag – Freitag an Ferientagen Stadt Gunzenhausen
Abb. VIII-III	Handlungsbedarf an Samstagen Stadt Gunzenhausen
Abb. VIII-IV	Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen Stadt Gunzenhausen
Abb. IX-I	Gesamtverkehrsprognose Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
Abb. IX-II	Gesamtverkehrsprognose Stadt Gunzenhausen



Nahverkehrsplan für den Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen

Abb. II
Gebietskategorien
Bedienungshäufigkeit

Legende:

— Kreisgrenze

— Gemeindegrenze

Profeld Gemeindehauptort

Auernheim Teilgemeinde ab 500 Einwohner

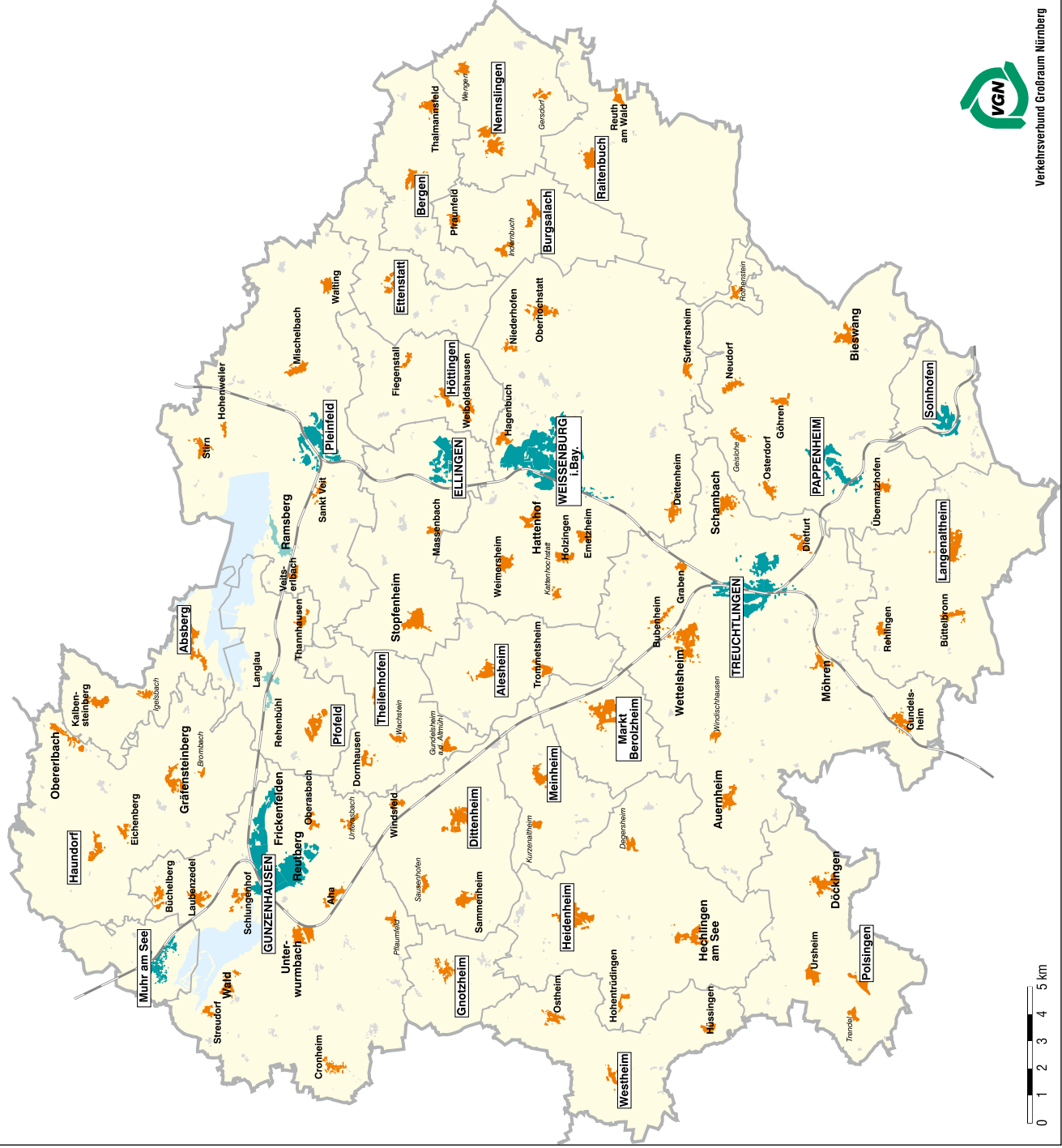
Aha Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Graben Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Orte an Verkehrsachse

Orte an Verkehrsachse (modifiziert)

Orte im ländlichen Raum



0 1 2 3 4 5 km



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Karte02_VUG01-2_Bedienung.ai / 27.02.2026 / P-V3

Nahverkehrsplan für den Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen

Abb. III
Siedlungsstruktur

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Reutberg
- Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Einwohnerzahlen der Ortsteile

- ab 15.000 EW
- ab 3.000 bis 15.000 EW
- ab 1.000 bis 3.000 EW
- ab 500 bis 1.000 EW
- ab 200 bis 500 EW
- ab 150 bis 200 EW

Bevölkerungsdichte

- ab 1.000 EW/km²
- ab 500 bis 1.000 EW/km²
- ab 400 bis 500 EW/km²
- ab 300 bis 400 EW/km²
- ab 200 bis 300 EW/km²
- ab 100 bis 200 EW/km²
- unter 100 EW/km²



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen

Abb. IV
Schulstandorte

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Platfeld** Gemeindegrenze
- Reutberg** Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Dietfurt** Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Geslöche** Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

- Grundschule
- Mittelschule
- Realschule
- Gymnasium
- Berufsschule
- Förderschule

Außenstellen der Schulstandorte sind nicht dargestellt.

Nahverkehrsplan für den Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen

Abb. V
Tourismus

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Reutberg
- Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Dielturt
- Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner
- Gutsche

Gästeübernachtungen im Jahr 2016

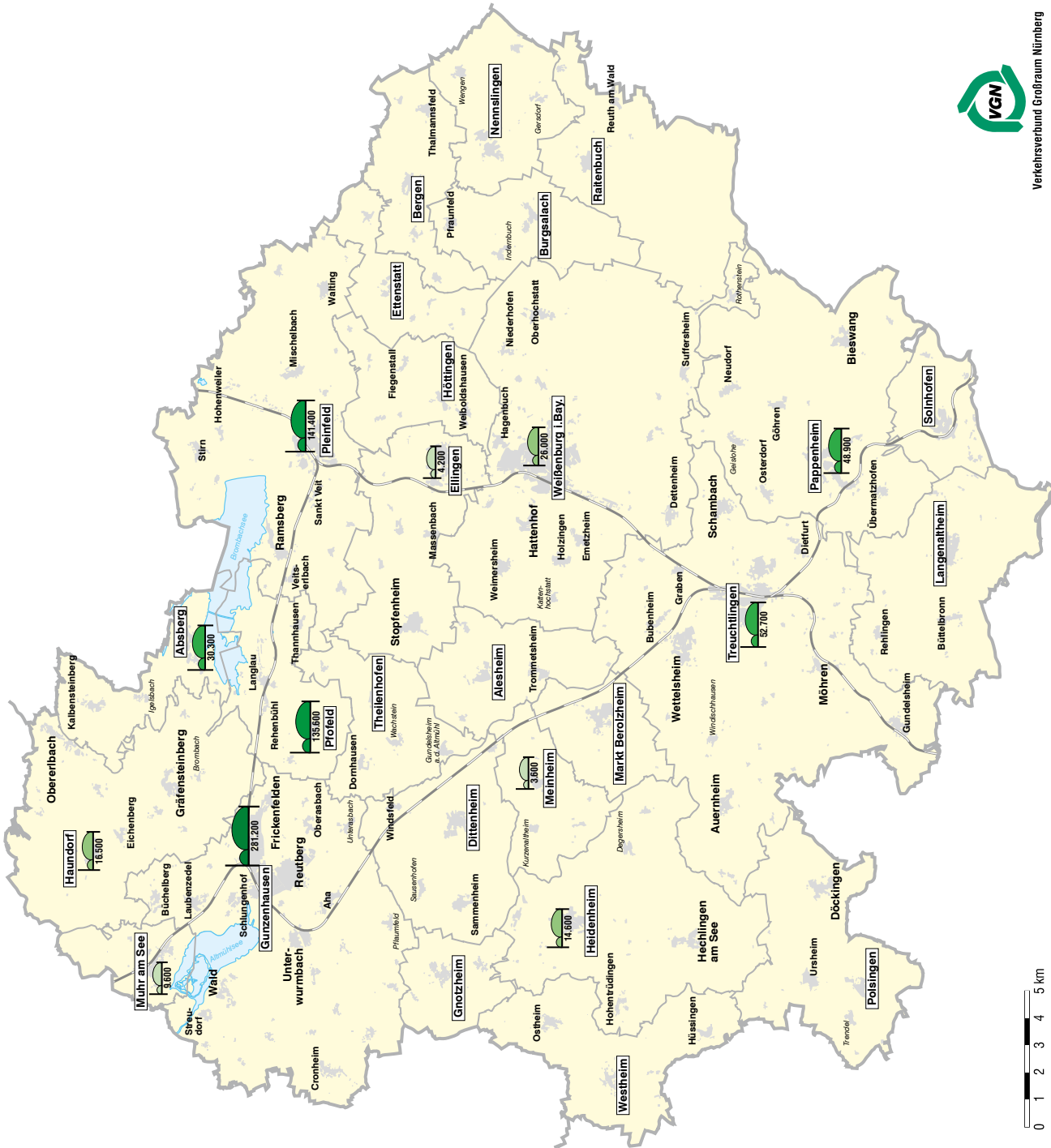
- bis 10.000 Übernachtungen
- ab 10.000 bis 30.000 Übernachtungen
- ab 30.000 bis 100.000 Übernachtungen
- ab 100.000 bis 200.000 Übernachtungen
- ab 200.000 Übernachtungen



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

0 1 2 3 4 5 km

Karte05_WUG02-2_Schulstandorte.ai / 27.02.2020 / PV3



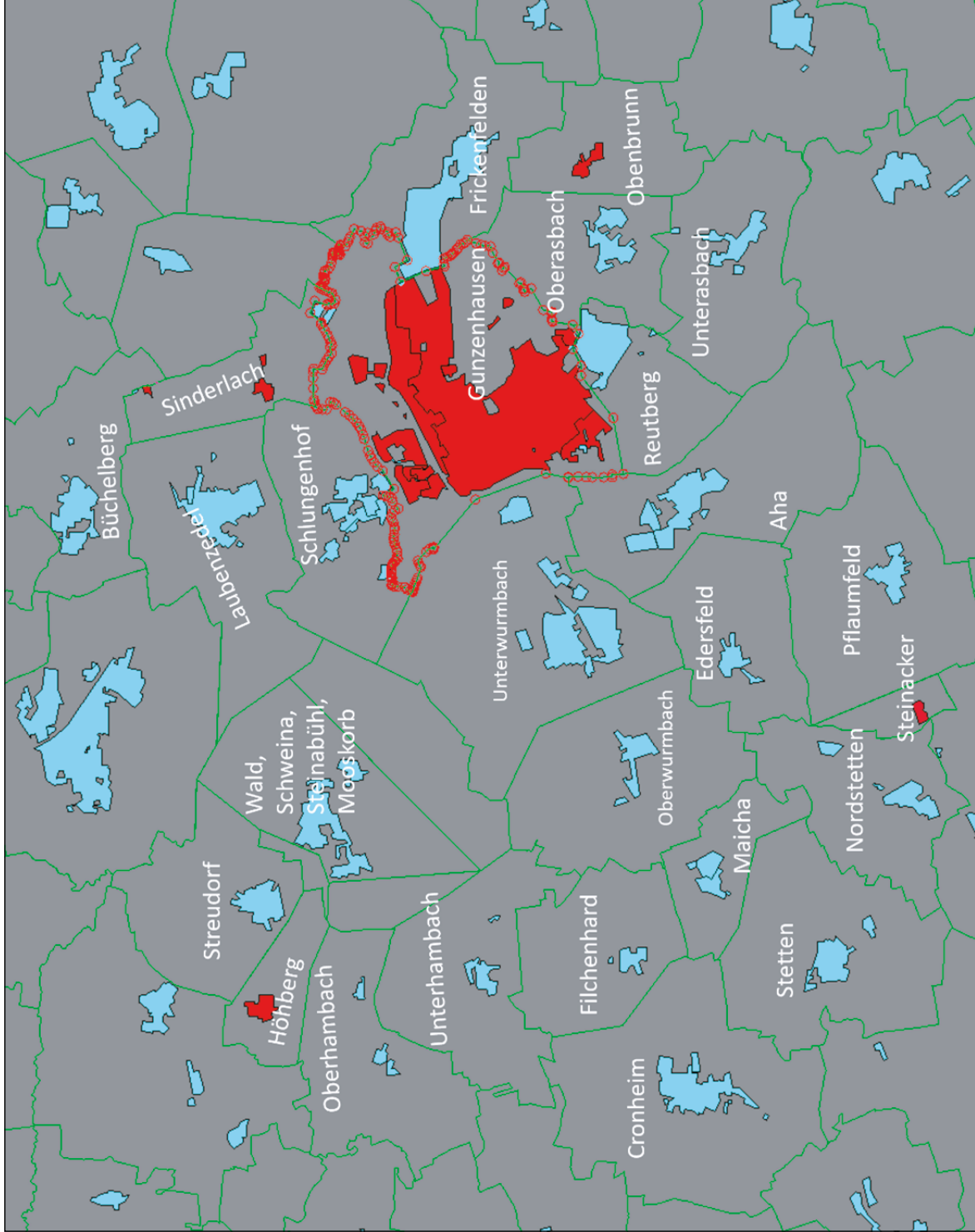
Nahverkehrsplan Stadt Gunzenhausen

Abb. VI-1 Verkehrszellen

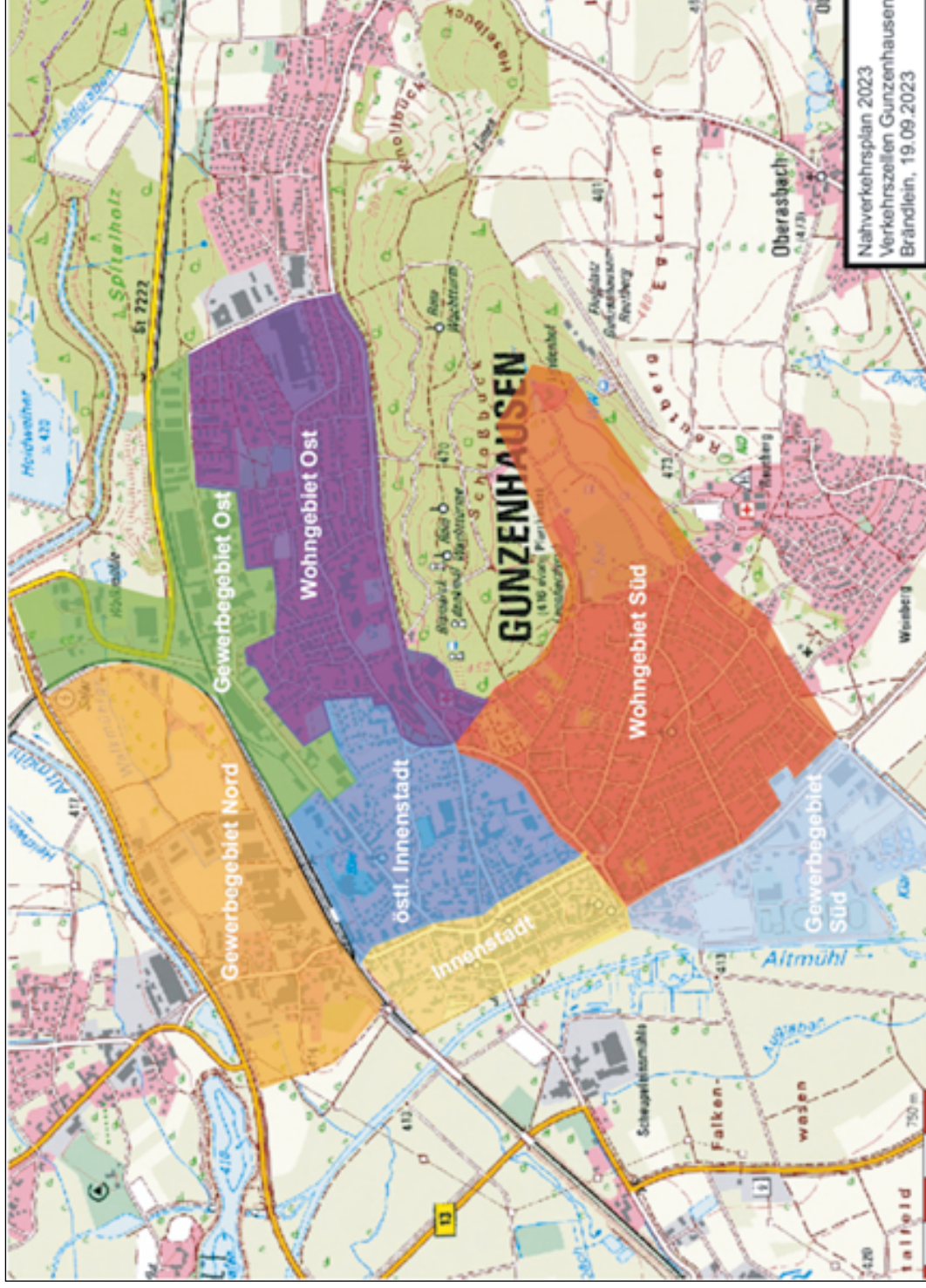


Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Karte 06-1_GUN_Verkehrszellen.ai / 27.02.2026 / PVG



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



6	7	8	9	10	Fallteilnahrungkeit Nebenverkeitszell (NVZ)
1	2	3	4	5	Fallteilnahrungkeit Nebenverkeitszell (NVZ)



Nahverkehrsplan für den Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen

Abb. VII-II

Handlungsbedarf

Richtwert
Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Auerndorf
- Aha
- Graben

Handlungsbedarf

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- vorrangiger Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

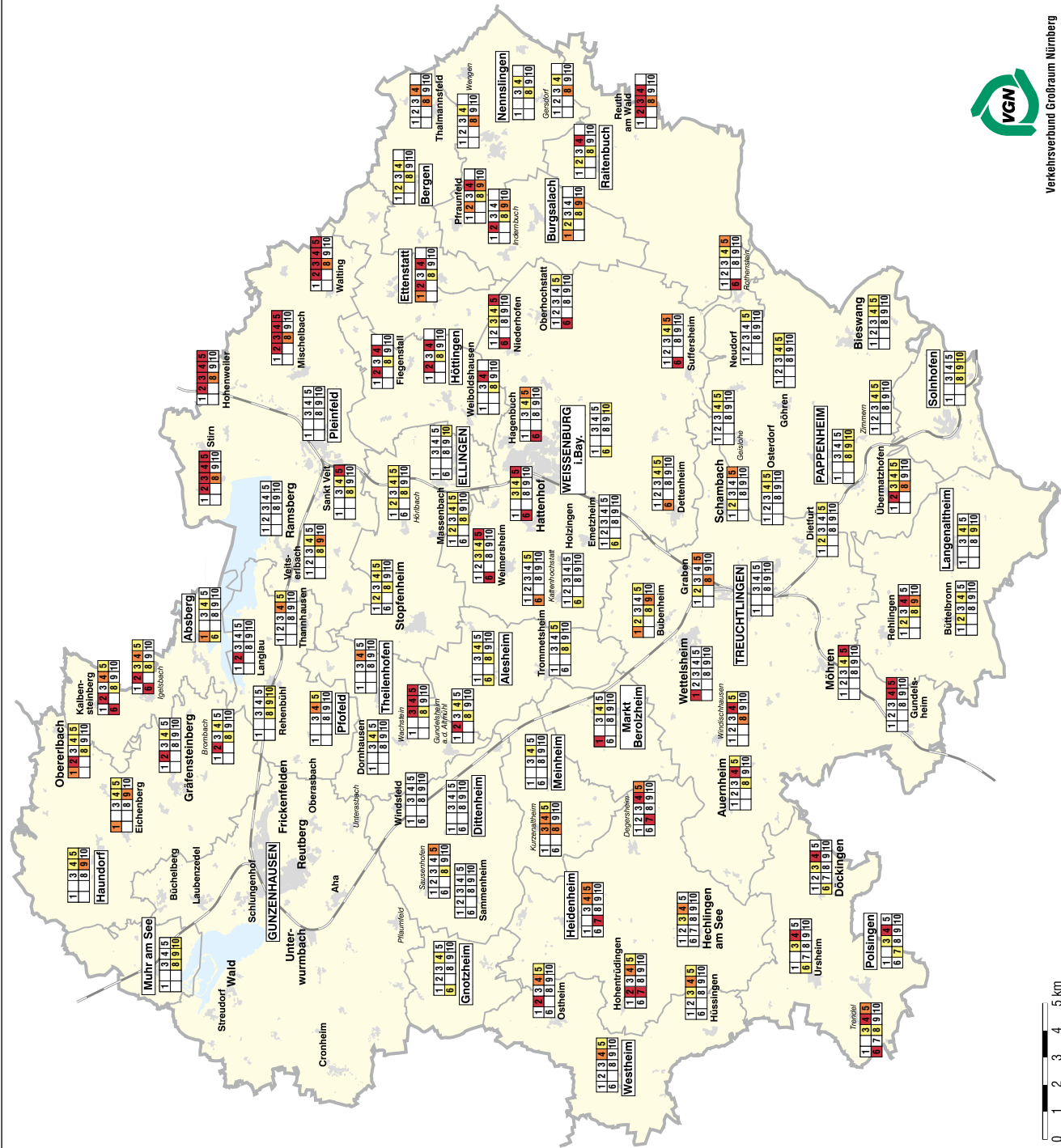
- Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

- Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 4
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 5

Defizit bei der Bedienungshäufigkeit

- Fahrtenthäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Fahrtenthäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Fahrtenthäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

0 1 2 3 4 5 km

Nahverkehrsplan für den Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen

Abb. VII-III

Handlungsbedarf

Richtwert

an Samstagen

Legende:

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Gemeindehauptort

Teilgemeinde ab 500 Einwohner

Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Auernheim

Aha

Graben

Handlungsbedarf

kein Handlungsbedarf

langfristiger Handlungsbedarf

mittelfristiger Handlungsbedarf

vorrangiger Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

Erreichbarkeit Nachbartschaftsbereich

Erreichbarkeit Zentraler Ort 1

Erreichbarkeit Zentraler Ort 2

Erreichbarkeit Zentraler Ort 3

Erreichbarkeit Zentraler Ort 4

Erreichbarkeit Zentraler Ort 5

Defizit bei der Bedienungshäufigkeit

Fahrtenthäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

Fahrtenthäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

Fahrtenthäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Kartiert: 3. MU004-3_Handlung_Sa. / 20.03.2026 / PPG

Nahverkehrsplan für den Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen

Abb. VII-IV

Handlungsbedarf

Richtwert
an Sonn- und Feiertagen

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Handlungsbedarf

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- vorrangiger Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

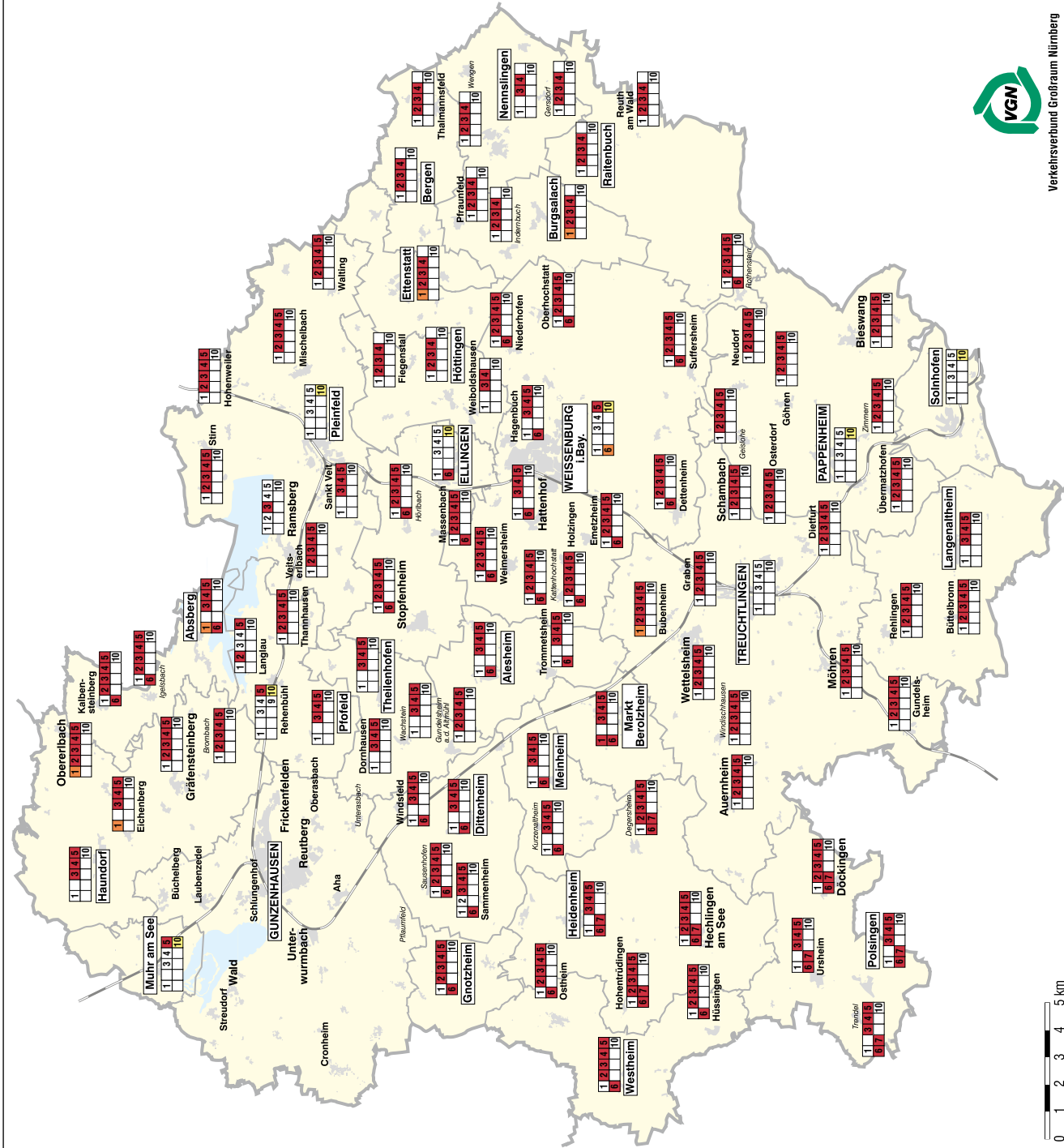
- Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

- Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 4
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 5

Defizit bei der Bedienungshäufigkeit

- Fahrtenthäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Fahrtenthäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Fahrtenthäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan Stadt Gunzenhausen

Abb. VIII-I

Handlungsbedarf

Richtwert

Montag - Freitag an Schultagen

Legende:

Cronheim über 500 Einwohner
Aha 250 - 500 Einwohner
Stetten 150 - 250 Einwohner
Sindelach unter 150 Einwohner

Handlungsbedarf

- ☐ kein Handlungsbedarf
- ☐ langfristiger Handlungsbedarf
- ☐ mittelfristiger Handlungsbedarf
- ☐ vorrangiger Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

Erschließungsdefizit

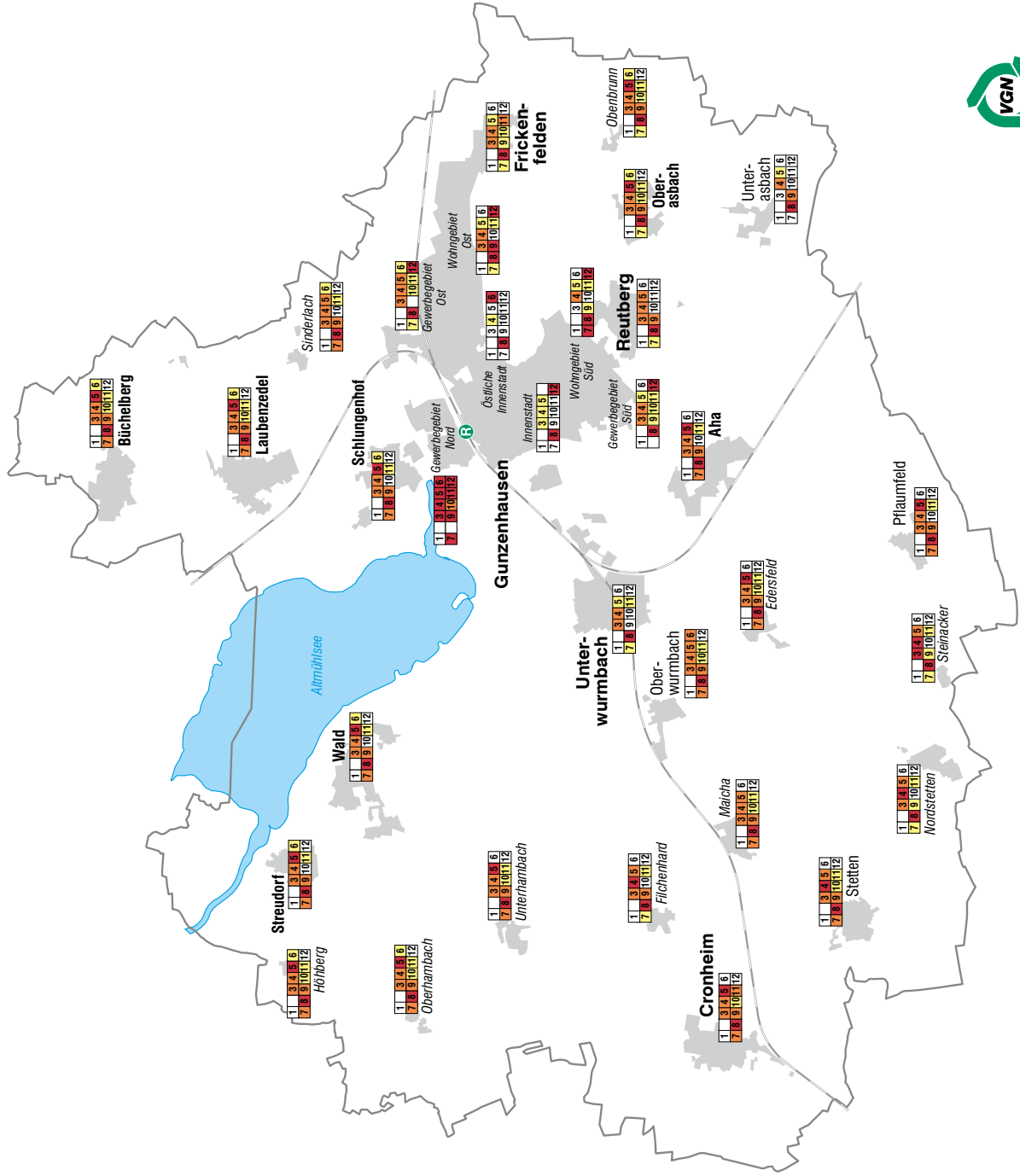
Erreichbarkeitsdefizite

nicht untersucht

- Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 4
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 5
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 6
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 7

Defizit bei der Bedienungsfähigkeit

- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

KarteID08-1_GUN_04-1_Handlung_Schul_27.02.2026 / PG3

Nahverkehrsplan Stadt Gunzenhausen

Abb. VIII-II Handlungsbedarf

Richtwert
Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

- Cronheim über 500 Einwohner
- Aha 250 - 500 Einwohner
- Stetten 150 - 250 Einwohner
- Sindelach unter 150 Einwohner

Handlungsbedarf

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- vorrangiger Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

erschließungsdefizit

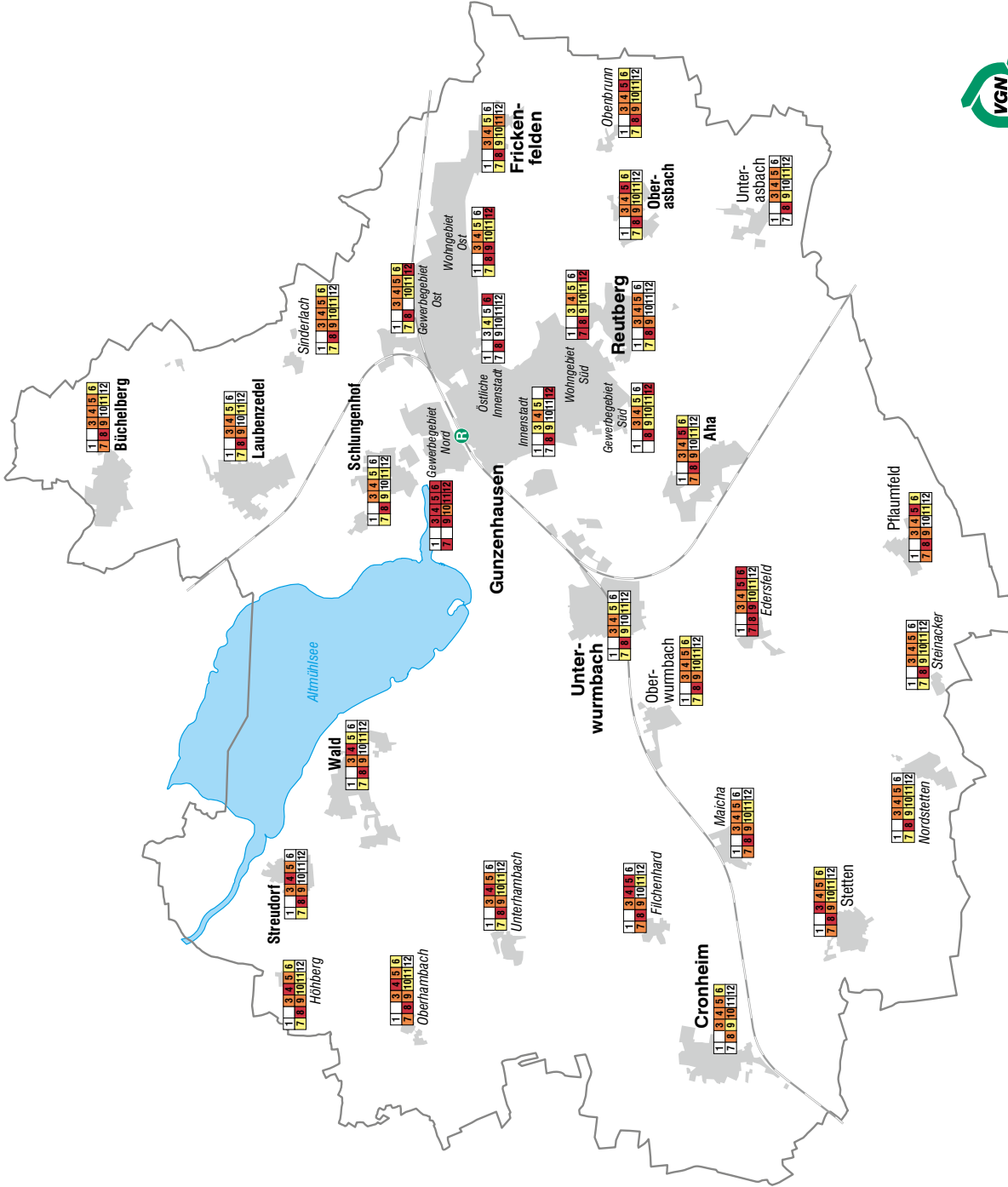
Erreichbarkeitsdefizite

nicht untersucht

- Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 4
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 5
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 6
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 7

Defizit bei der Bedienungshäufigkeit

- Fahrtenthäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Fahrtenthäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Fahrtenthäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Nahverkehrsplan Stadt Gunzenhausen Abb. VIII-III Handlungsbedarf Richtwert an Samstagen

Legende:

- Cronheim** über 500 Einwohner
Aha 250 - 500 Einwohner
Stetten 150 - 250 Einwohner
Sindelach unter 150 Einwohner

Handlungsbedarf

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- vorrangiger Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

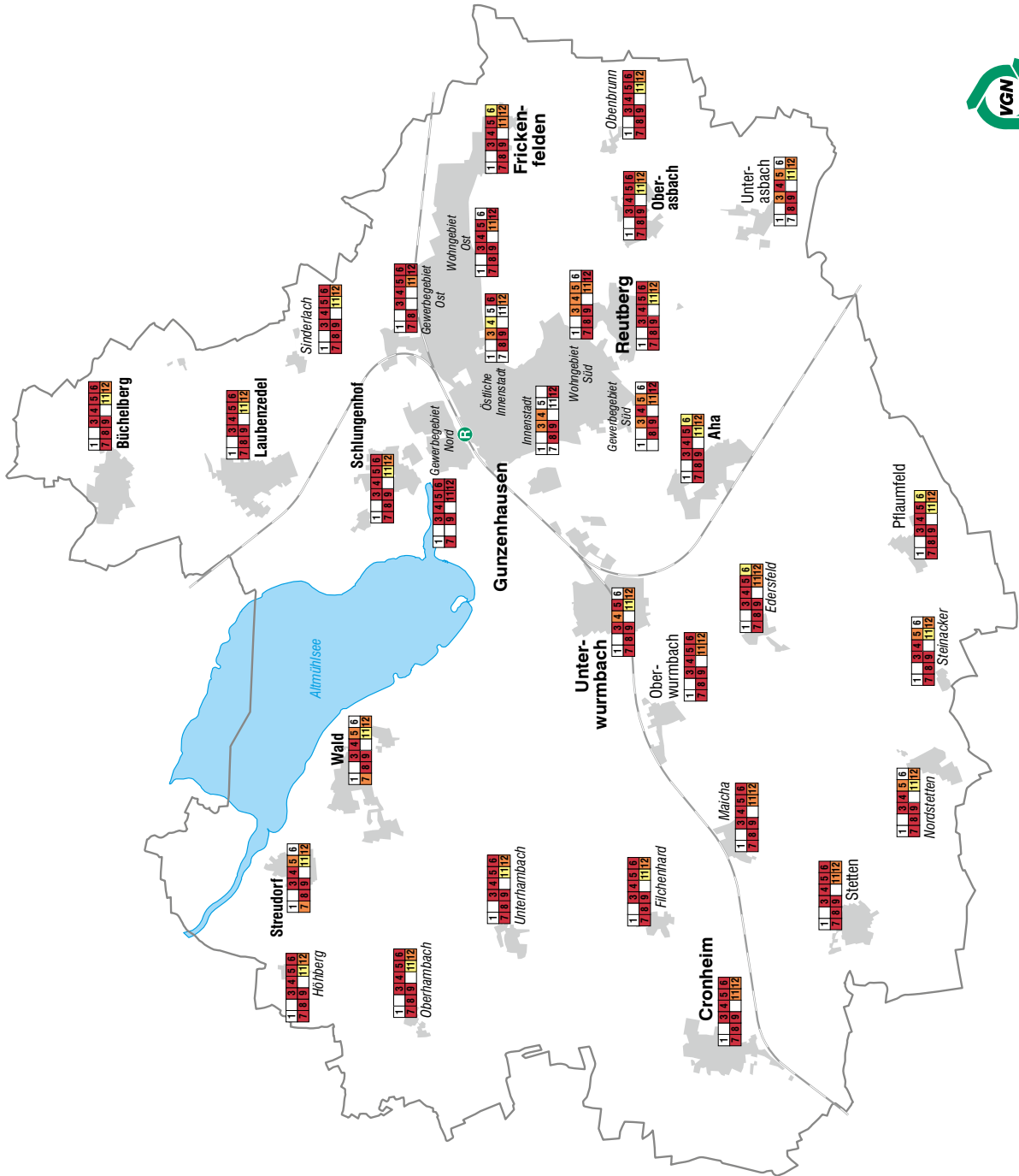
- Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

- nicht untersucht
Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
Erreichbarkeit Zentraler Ort 4
Erreichbarkeit Zentraler Ort 5
Erreichbarkeit Zentraler Ort 6
Erreichbarkeit Zentraler Ort 7

Defizit bei der Bedienungshäufigkeit

- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Karte08-3_GUN_04-3_Handlung_Sam / 27.02.2026 / PG3

Nahverkehrsplan
Stadt Gunzenhausen

Abb. VIII-IV

Handlungsbedarf
Richtwert
an Sonn- und Feiertagen

Legende:

- Cronheim** über 500 Einwohner
Aha 250 - 500 Einwohner
Stetten 150 - 250 Einwohner
Sindelach unter 150 Einwohner

Handlungsbedarf

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- vorrangiger Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

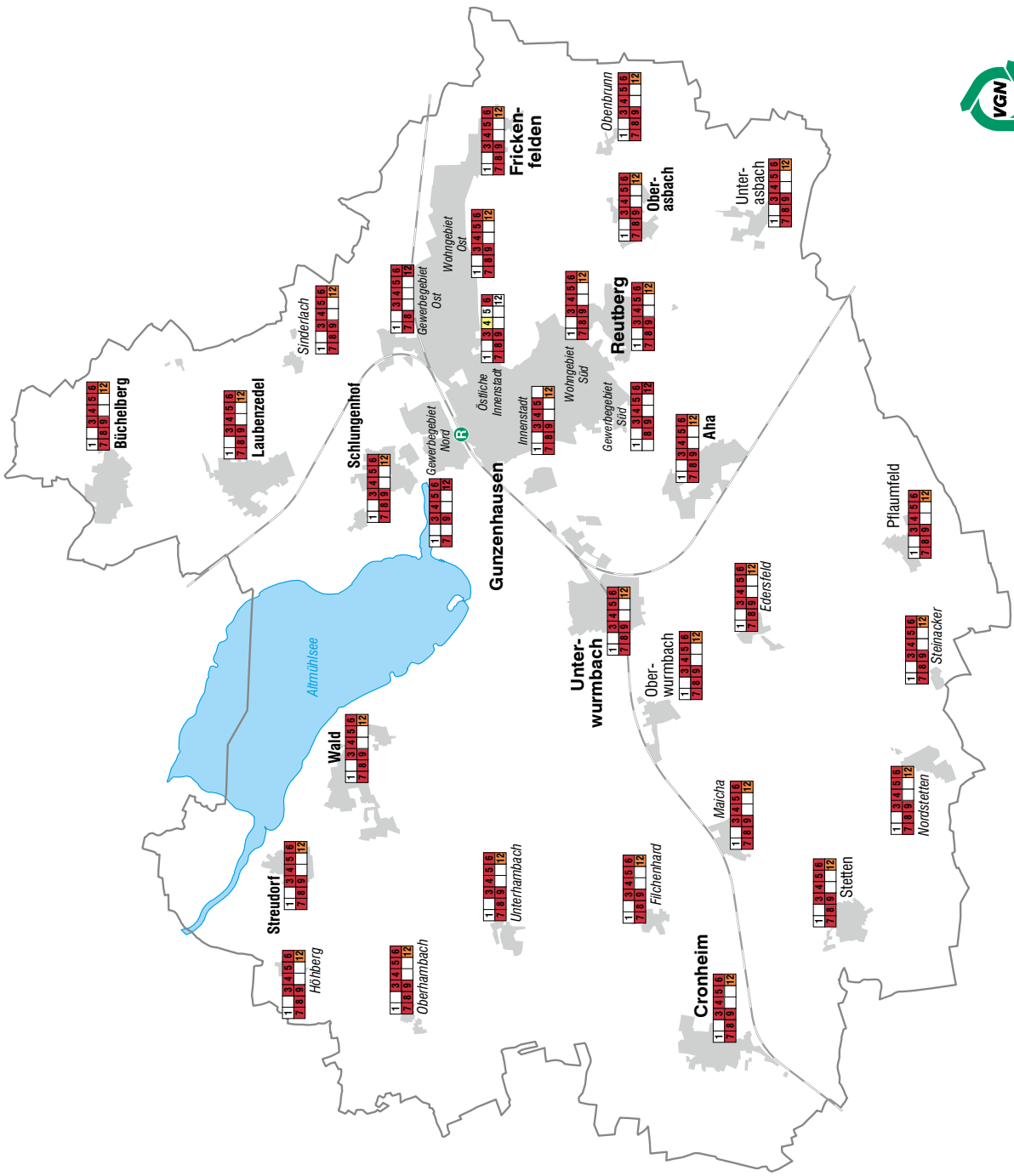
Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

- nicht untersucht
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
 - Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
 - Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
 - Erreichbarkeit Zentraler Ort 4
 - Erreichbarkeit Zentraler Ort 5
 - Erreichbarkeit Zentraler Ort 6
 - Erreichbarkeit Zentraler Ort 7

Defizit bei der Bedienungshäufigkeit

- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Nahverkehrsplan für den Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen

Abb. IX-I
Gesamtverkehrsprognose

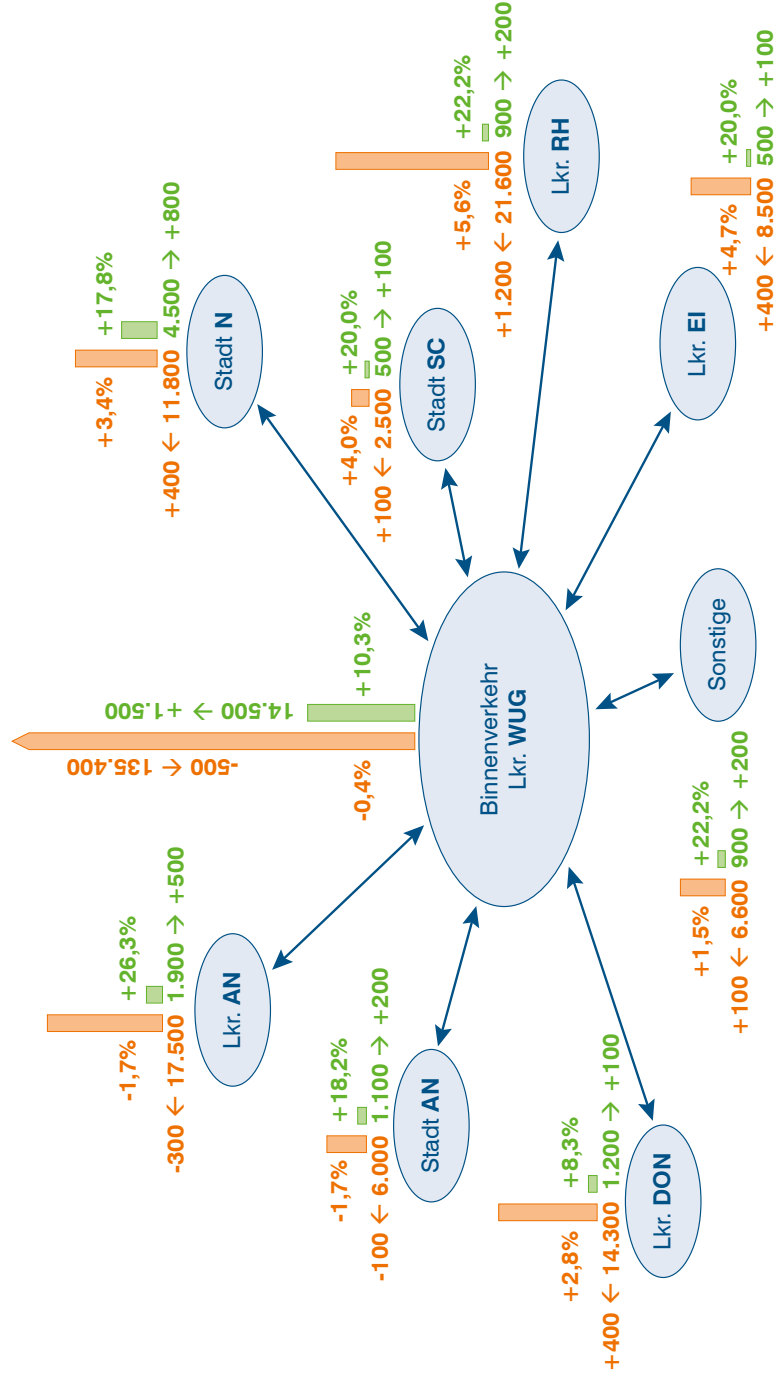
Legende:

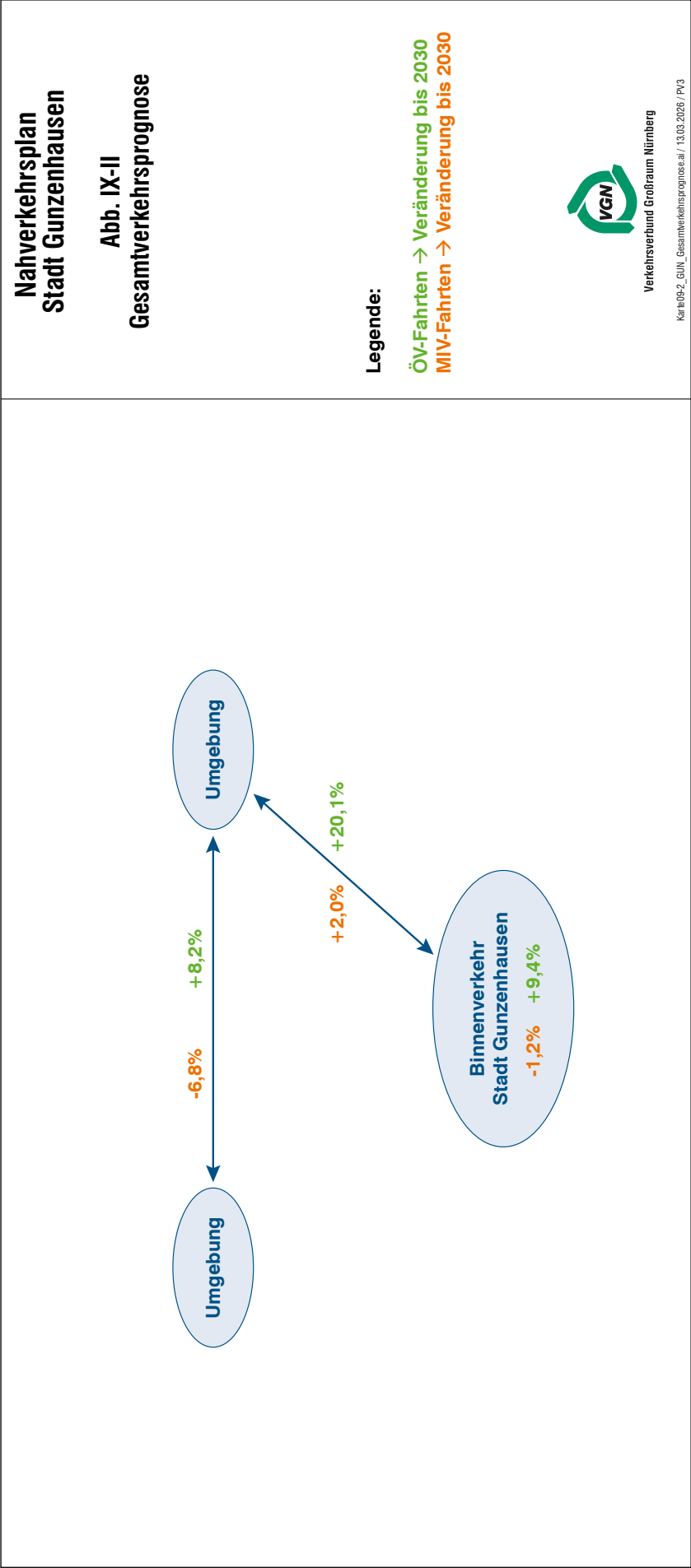
ÖV-Fahrten → Veränderung bis 2030
MIV-Fahrten → Veränderung bis 2030



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

KarteID: 1_WUG_Gesamtverkehrsprognose.a / 13.03.2026 / PV3





11. Tabellen

Tabelle 1: Schulen und Schüler im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Tabelle 2: Tourismus im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Tabelle 3: Zielorte Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Tabelle 4: Erreichbarkeit GH0 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Tabelle 5: Erreichbarkeit ZO1 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Tabelle 6: Erreichbarkeit ZO2 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Tabelle 7: Erreichbarkeit ZO3 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Tabelle 8: Erreichbarkeit ZO4 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Tabelle 9: Erreichbarkeit ZO5 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Tabelle 10: Erreichbarkeit ZO1 Stadt Gunzenhausen

Tabelle 11: Erreichbarkeit ZO2 Stadt Gunzenhausen

Tabelle 12: Erreichbarkeit ZO3 Stadt Gunzenhausen

Tabelle 13: Erreichbarkeit ZO4 Stadt Gunzenhausen

Tabelle 14: Erreichbarkeit ZO5 Stadt Gunzenhausen

Tabelle 15: Erreichbarkeit ZO6 Stadt Gunzenhausen

Tabelle 16: Erreichbarkeit ZO7 Stadt Gunzenhausen

Tabelle 17: Bevölkerungsvorausberechnung

Tabelle 18: Maßnahmenpaket Lkr. WUG - Einzelmaßnahmen

Tabelle 1: Schulen und Schüler im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Gemeinde	Grund- und Mittelschulen	Realschulen	Gymnasien	Berufsschulen	Summe Schüler
Absberg, M.	155				155
Alesheim	123				123
Bergen					0
Burgsalach					0
Dittenheim					0
Ellingen, St.	201				201
Ettenstatt					0
Gnotzheim, M.	47				47
Gunzenhausen, St.	963	322	680	822	2.787
Haundorf	305				305
Heidenheim, M.	277				277
Höttingen	76				76
Langenaltheim	70				70
Markt Berolzheim, M.	238				238
Meinheim					0
Muhr am See	122				122
Nennslingen, M.	218				218
Pappenheim, St.	192				192
Pfofeld					0
Pleinfeld, M.	510				510
Polsingen					0
Raitenbuch					0
Solnhofen					0
Theilenhofen	99				99
Treuchtlingen, St.	900	450	374		1.724
Weißenburg, St.	1.114	536	817	489	2.956
Westheim					0
Gesamt	5.610	1.308	1.871	1.311	10.100

Stand: 01.10.2022

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2022

Tabelle 2: Tourismus im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Gemeinde	Tourismus 2022		
	Angebotene Gästebetten (Juni)	Gäste-Ankünfte	Gäste-Übernachtungen
Absberg, M.	244	33.554	129.371
Alesheim	—	—	—
Bergen	•	•	•
Burgsalach	—	—	—
Dittenheim	•	•	•
Ellingen, St.	•	•	•
Ettenstatt	—	—	—
Gnotzheim, M.	•	•	•
Gunzenhausen, St.	1.346	78.149	309.083
Haundorf	124	2.658	15.606
Heidenheim, M.	137	5.089	13.096
Höttingen	—	•	•
Langenaltheim	•	•	•
Markt Berolzheim, M.	—	—	—
Meinheim	•	•	•
Muhr am See	84	2.202	9.560
Nennslingen, M.	—	—	—
Pappenheim, St.	182	15.811	35.618
Pföfeld	236	28.046	153.210
Pleinfeld, M.	259	48.104	171.826
Polsingen	—	—	—
Raitenbuch	—	—	—
Solnhofen	—	•	•
Theilenhofen	•	•	•
Treuchtlingen, St.	378	24.094	59.801
Weißenburg, St.	133	12.002	20.285
Westheim	•	•	•
Gesamt	3.353	257.688	944.147

Stand: 2022

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2022

*= Zahlenwert unbekannt, geheim zu halten oder nicht rechenbar

Tabelle 3: Zielorte Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Gemeinde	Gemeinde- hauptort / VG1	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5
Absberg, M.	Absberg	Gunzenhausen	Nürnberg	Weißenburg i. Bay.	Spalt	
Alesheim	Alesheim	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	Gunzenhausen	Treuchtlingen	
Bergen	Nennslingen	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	-	-	
Burgsalach	Nennslingen	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	-	-	
Dittenheim	Dittenheim	Gunzenhausen	Ansbach	Weißenburg i. Bay.	Treuchtlingen	
Ellingen, St.	Ellingen	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	Pleinfeld	Gunzenhausen	
Ettenstatt	Ellingen	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	-	-	
Gnotzheim, M.	Heidenheim	Gunzenhausen	Nürnberg	Weißenburg i. Bay.	Ansbach	
Haundorf	Haundorf	Gunzenhausen	Nürnberg	Weißenburg i. Bay.	-	
Heidenheim, M.	Heidenheim	Gunzenhausen	Nürnberg	Weißenburg i. Bay.	Wasser- trüdingen	Treuchtlingen
Höttingen	Ellingen	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	-	-	
Langenaltheim	Langenaltheim	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	Treuchtlingen	-	
Markt Berolzheim, M.	Markt Berolzheim	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	Treuchtlingen	Gunzenhausen	
Meinheim	Meinheim	Gunzenhausen	Nürnberg	Treuchtlingen	Weißenburg i. Bay.	
Muhr am See	Muhr a. See	Gunzenhausen	Ansbach	Weißenburg i. Bay.	-	
Nennslingen, M.	Nennslingen	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	-	-	
Pappenheim, St.	Pappenheim	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	Treuchtlingen	-	
Pfolfeld	Pfolfeld	Gunzenhausen	Nürnberg	Weißenburg i. Bay.	-	
Pleinfeld, M.	Pleinfeld	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	Gunzenhausen	-	
Polsingen	Polsingen*	Gunzenhausen	Nürnberg	Treuchtlingen	Oettingen	Wemding
Raitenbuch	Nennslingen	Weißenburg i. Bay.	Ingolstadt	-	-	
Solnhofen	Solnhofen	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	Treuchtlingen	-	
Theilenhofen	Theilenhofen	Gunzenhausen	Nürnberg	Weißenburg i. Bay.	-	
Treuchtlingen, St.	Treuchtlingen	Weißenburg i. Bay.	Nürnberg	Gunzenhausen	-	
Weißenburg, St.	Weißenburg i. Bay.	Treuchtlingen	Nürnberg	Gunzenhausen	Ansbach	
Westheim	Heidenheim	Gunzenhausen	Nürnberg	Oettingen	Wasser- trüdingen	

Tabelle 4: Erreichbarkeit Gemeindehauptort Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Gemeinde	Teillort	Zielort	Einwohner Teillort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Absberg	Igelsbach	Absberg	181	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Absberg	Kalbensteinberg	Absberg	361	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bergen	Bergen	Nennslingen	491	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Bergen	Thalmannsfeld	Nennslingen	363	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Burgsalach	Burgsalach	Nennslingen	711	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Burgsalach	Indernbuch	Nennslingen	170	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Burgsalach	Pfrafenfeld	Nennslingen	259	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Sammenheim	Dittenheim	351	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Dittenheim	Sausenhofen	Dittenheim	204	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Ellingen	Hörlbach	Ellingen	155	vorrangig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Ellingen	Massenbach	Ellingen	264	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Ellingen	Stopfenheim	Ellingen	843	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Ettenstatt	Ettenstatt	Ellingen	452	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gnotzheim	Gnotzheim	Heidenheim	714	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Haundorf	Brombach	Haundorf	192	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Gräfensteinberg	Haundorf	714	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Obererlbach	Haundorf	647	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Degersheim	Heidenheim	166	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Heidenheim	Hechlingen a.See	Heidenheim	577	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Heidenheim	Hohentrüdingen	Heidenheim	268	erfüllt	vorrangig	langfristig	vorrangig
Höttingen	Fiegenstall	Ellingen	205	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Höttingen	Höttingen	Ellingen	377	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Büttelbronn	Langenaltheim	348	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Rehlingen	Langenaltheim	270	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Nennslingen	Gersdorf	Nennslingen	168	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Nennslingen	Wengen	Nennslingen	195	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Übermatzhofen	Pappenheim	253	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Bieswang	Pappenheim	648	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Göhren	Pappenheim	243	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Geislohe	Pappenheim	214	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Neudorf	Pappenheim	279	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Osterdorf	Pappenheim	287	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Zimmern	Pappenheim	153	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pfolfeld	Langlau	Pfolfeld	406	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pfolfeld	Thannhausen	Pfolfeld	210	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Hohenweiler	Pleinfeld	190	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Mischelbach	Pleinfeld	357	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Ramsberg	Pleinfeld	824	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pleinfeld	Stirn	Pleinfeld	460	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Veitserlbach	Pleinfeld	243	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Walting	Pleinfeld	291	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Döckingen	Polsingen	641	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Raitenbuch	Raitenbuch	Nennslingen	898	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Raitenbuch	Reuth a.Wald	Nennslingen	247	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Theilenhofen	Gundelsheim a.d.Alt	Theilenhofen	220	vorrangig	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Treuchtlingen	Auernheim	Treuchtlingen	624	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Bubenheim	Treuchtlingen	364	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Dietfurt i.MFr.	Treuchtlingen	451	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Graben	Treuchtlingen	291	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Gundelsheim	Treuchtlingen	454	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Möhren	Treuchtlingen	543	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Schambach	Treuchtlingen	736	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Wettelsheim	Treuchtlingen	1.373	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Treuchtlingen	Windischhausen	Treuchtlingen	168	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Dettenheim	Weißenburg i.Bay.	474	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Emetzhaim	Weißenburg i.Bay.	473	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Weißenburg	Holzigen	Weißenburg i.Bay.	486	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Weißenburg	Kattenhochstatt	Weißenburg i.Bay.	180	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Weißenburg	Niederhofen	Weißenburg i.Bay.	234	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Oberhochstatt	Weißenburg i.Bay.	521	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Rothenstein	Weißenburg i.Bay.	186	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Suffersheim	Weißenburg i.Bay.	303	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Weimersheim	Weißenburg i.Bay.	360	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Westheim	Hüssingen	Heidenheim	236	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Westheim	Ostheim	Heidenheim	359	erfüllt	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Westheim	Westheim	Heidenheim	469	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				22	32	54	65

Tabelle 5: Erreichbarkeit Zielort 1 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Absberg	Absberg	Gunzenhausen östliche Innenstadt	926	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Absberg	Igelsbach	Gunzenhausen östliche Innenstadt	181	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Absberg	Kalbensteinberg	Gunzenhausen östliche Innenstadt	361	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Alesheim	Alesheim	Weißenburg i.Bay.	434	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Alesheim	Trommetsheim	Weißenburg i.Bay.	332	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Bergen	Bergen	Weißenburg i.Bay.	491	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Bergen	Thalmannsfeld	Weißenburg i.Bay.	363	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Burgsalach	Burgsalach	Weißenburg i.Bay.	711	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Burgsalach	Indernbuch	Weißenburg i.Bay.	170	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Burgsalach	Pfrafenfeld	Weißenburg i.Bay.	259	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Dittenheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	1.064	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Dittenheim	Sammenheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	351	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Dittenheim	Sausenhofen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	204	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Windsfeld	Gunzenhausen östliche Innenstadt	226	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Ellingen	Ellingen	Weißenburg i.Bay.	2.740	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Ellingen	Hörlbach	Weißenburg i.Bay.	155	vorrangig	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Ellingen	Massenbach	Weißenburg i.Bay.	264	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Ellingen	Stopfenheim	Weißenburg i.Bay.	843	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Ettenstatt	Ettenstatt	Weißenburg i.Bay.	452	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gnotzheim	Gnotzheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	714	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Haundorf	Brombach	Gunzenhausen östliche Innenstadt	192	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Eichenberg	Gunzenhausen östliche Innenstadt	175	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Gräfensteinberg	Gunzenhausen östliche Innenstadt	714	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Haundorf	Gunzenhausen östliche Innenstadt	554	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Obererlbach	Gunzenhausen östliche Innenstadt	647	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Degersheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	166	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Heidenheim	Hechlingen a.See	Gunzenhausen östliche Innenstadt	577	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Heidenheim	Heidenheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	1.522	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Heidenheim	Hohentrüdingen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	268	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Höttingen	Fiegenstall	Weißenburg i.Bay.	205	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Höttingen	Höttingen	Weißenburg i.Bay.	377	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Höttingen	Weiboldshausen	Weißenburg i.Bay.	383	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Büttelbronn	Weißenburg i.Bay.	348	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Langenaltheim	Weißenburg i.Bay.	1.789	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Rehlingen	Weißenburg i.Bay.	270	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Markt Berolzheim	Markt Berolzheim	Weißenburg i.Bay.	1.328	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Meinheim	Kurzenaltheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	178	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Meinheim	Meinheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	571	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Muhr am See	Muhr a.See	Gunzenhausen östliche Innenstadt	2.376	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Nennslingen	Gersdorf	Weißenburg i.Bay.	168	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Nennslingen	Nennslingen	Weißenburg i.Bay.	977	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Nennslingen	Wengen	Weißenburg i.Bay.	195	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Übermatzhofen	Weißenburg i.Bay.	253	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Bieswang	Weißenburg i.Bay.	648	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Göhren	Weißenburg i.Bay.	243	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Geislohe	Weißenburg i.Bay.	214	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Neudorf	Weißenburg i.Bay.	279	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Osterdorf	Weißenburg i.Bay.	287	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Pappenheim	Weißenburg i.Bay.	1.984	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pappenheim	Zimmern	Weißenburg i.Bay.	153	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Pfofeld	Langlau	Gunzenhausen östliche Innenstadt	406	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pfofeld	Pfofeld	Gunzenhausen östliche Innenstadt	697	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pfofeld	Rehenbühl	Gunzenhausen östliche Innenstadt	212	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pfofeld	Thannhausen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	210	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Hohenweiler	Weißenburg i.Bay.	190	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Mischelbach	Weißenburg i.Bay.	357	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Pleinfeld	Weißenburg i.Bay.	4.743	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pleinfeld	Ramsberg	Weißenburg i.Bay.	824	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Sankt Veit	Weißenburg i.Bay.	252	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Stirn	Weißenburg i.Bay.	460	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Veitserlbach	Weißenburg i.Bay.	243	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Walting	Weißenburg i.Bay.	291	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Döckingen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	641	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Polsingen	Polsingen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	575	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Polsingen	Trendel	Gunzenhausen östliche Innenstadt	162	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Ursheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	407	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Raitenbuch	Raitenbuch	Weißenburg i.Bay.	898	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Raitenbuch	Reuth a.Wald	Weißenburg i.Bay.	247	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Solnhofen	Solnhofen	Weißenburg i.Bay.	1.669	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Theilenhofen	Dornhausen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	243	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Theilenhofen	Gundelsheim a.d.Alt	Gunzenhausen östliche Innenstadt	220	langfristig	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Theilenhofen	Theilenhofen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	445	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Theilenhofen	Wachstein	Gunzenhausen östliche Innenstadt	194	erfüllt	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Treuchtlingen	Auernheim	Weißenburg i.Bay.	624	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Bubenheim	Weißenburg i.Bay.	364	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Treuchtlingen	Dietfurt i.MFr.	Weißenburg i.Bay.	451	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Graben	Weißenburg i.Bay.	291	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Gundelsheim	Weißenburg i.Bay.	454	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Möhren	Weißenburg i.Bay.	543	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Schambach	Weißenburg i.Bay.	736	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Treuchtlingen	Weißenburg i.Bay.	8.459	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Treuchtlingen	Wettelsheim	Weißenburg i.Bay.	1.373	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Treuchtlingen	Windischhausen	Weißenburg i.Bay.	168	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Dettenheim	Treuchtlingen	474	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Emetzhaim	Treuchtlingen	473	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Hagenbuch	Treuchtlingen	331	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Hattenhof	Treuchtlingen	596	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Holzigen	Treuchtlingen	486	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Kattenhochstatt	Treuchtlingen	180	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Niederhofen	Treuchtlingen	234	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Oberhochstatt	Treuchtlingen	521	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Rothenstein	Treuchtlingen	186	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Suffersheim	Treuchtlingen	303	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Weißenburg i.Bay.	Treuchtlingen	15.178	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weißenburg	Weimersheim	Treuchtlingen	360	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Westheim	Hüssingen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	236	erfüllt	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Westheim	Ostheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	359	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Westheim	Westheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	469	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				18	18	71	89

Tabelle 6: Erreichbarkeit Zielort 2 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Absberg	Absberg	Nürnberg	926	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Absberg	Igelsbach	Nürnberg	181	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Absberg	Kalbensteinberg	Nürnberg	361	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Alesheim	Alesheim	Nürnberg	434	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Alesheim	Trommetsheim	Nürnberg	332	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Bergen	Bergen	Nürnberg	491	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Bergen	Thalmannsfeld	Nürnberg	363	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Burgsalach	Burgsalach	Nürnberg	711	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Burgsalach	Indernbuch	Nürnberg	170	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Burgsalach	Pfrafenfeld	Nürnberg	259	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Dittenheim	Ansbach	1.064	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Sammenheim	Ansbach	351	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Sausenhofen	Ansbach	204	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Windsfeld	Ansbach	226	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Ellingen	Ellingen	Nürnberg	2.740	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Ellingen	Hörlbach	Nürnberg	155	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig
Ellingen	Massenbach	Nürnberg	264	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig
Ellingen	Stopfenheim	Nürnberg	843	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Ettenstatt	Ettenstatt	Nürnberg	452	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gnotzheim	Gnotzheim	Nürnberg	714	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Brombach	Nürnberg	192	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Eichenberg	Nürnberg	175	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Gräfensteinberg	Nürnberg	714	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Haundorf	Nürnberg	554	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Obererlbach	Nürnberg	647	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Degersheim	Nürnberg	166	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Hechlingen a.See	Nürnberg	577	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Heidenheim	Heidenheim	Nürnberg	1.522	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Hohentrüdingen	Nürnberg	268	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Höttingen	Fiegenstall	Nürnberg	205	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Höttingen	Höttingen	Nürnberg	377	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Höttingen	Weiboldshausen	Nürnberg	383	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Büttelbronn	Nürnberg	348	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Langenaltheim	Nürnberg	1.789	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Rehlingen	Nürnberg	270	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Markt Berolzheim	Markt Berolzheim	Nürnberg	1.328	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Meinheim	Kurzenaltheim	Nürnberg	178	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Meinheim	Meinheim	Nürnberg	571	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Muhr am See	Muhr a.See	Ansbach	2.376	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Nennslingen	Gersdorf	Nürnberg	168	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Nennslingen	Nennslingen	Nürnberg	977	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Nennslingen	Wengen	Nürnberg	195	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Übermatzhofen	Nürnberg	253	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Bieswang	Nürnberg	648	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Göhren	Nürnberg	243	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Geislohe	Nürnberg	214	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Neudorf	Nürnberg	279	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Osterdorf	Nürnberg	287	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Pappenheim	Nürnberg	1.984	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pappenheim	Zimmern	Nürnberg	153	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Pfofeld	Langlau	Nürnberg	406	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pfofeld	Pfofeld	Nürnberg	697	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Pfofeld	Rehenbühl	Nürnberg	212	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pfofeld	Thannhausen	Nürnberg	210	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Hohenweiler	Nürnberg	190	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Mischelbach	Nürnberg	357	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Pleinfeld	Nürnberg	4.743	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pleinfeld	Ramsberg	Nürnberg	824	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pleinfeld	Sankt Veit	Nürnberg	252	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Stirn	Nürnberg	460	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Veitserlbach	Nürnberg	243	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Walting	Nürnberg	291	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Döckingen	Nürnberg	641	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Polsingen	Polsingen	Nürnberg	575	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Trendel	Nürnberg	162	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Ursheim	Nürnberg	407	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Raitenbuch	Raitenbuch	Ingolstadt(Hbf)	898	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Raitenbuch	Reuth a.Wald	Ingolstadt(Hbf)	247	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Solnhofen	Solnhofen	Nürnberg	1.669	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Theilenhofen	Dornhausen	Nürnberg	243	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Theilenhofen	Gundelsheim a.d.Alt	Nürnberg	220	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Theilenhofen	Theilenhofen	Nürnberg	445	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Theilenhofen	Wachstein	Nürnberg	194	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Treuchtlingen	Auernheim	Nürnberg	624	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Bubenheim	Nürnberg	364	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Dietfurt i.MFr.	Nürnberg	451	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Graben	Nürnberg	291	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Gundelsheim	Nürnberg	454	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Möhren	Nürnberg	543	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Schambach	Nürnberg	736	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Treuchtlingen	Nürnberg	8.459	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Treuchtlingen	Wettelsheim	Nürnberg	1.373	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Windischhausen	Nürnberg	168	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Dettenheim	Nürnberg	474	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Emetzhaim	Nürnberg	473	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Hagenbuch	Nürnberg	331	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Hattenhof	Nürnberg	596	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Holzigen	Nürnberg	486	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Kattenhochstatt	Nürnberg	180	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Niederhofen	Nürnberg	234	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Oberhochstatt	Nürnberg	521	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Rothenstein	Nürnberg	186	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Suffersheim	Nürnberg	303	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Weißenburg i.Bay.	Nürnberg	15.178	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weißenburg	Weimersheim	Nürnberg	360	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Westheim	Hüssingen	Nürnberg	236	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Westheim	Ostheim	Nürnberg	359	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Westheim	Westheim	Nürnberg	469	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				82	71	88	88

Tabelle 7: Erreichbarkeit Zielort 3 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Absberg	Absberg	Weißenburg i.Bay.	926	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Absberg	Igelsbach	Weißenburg i.Bay.	181	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Absberg	Kalbensteinberg	Weißenburg i.Bay.	361	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Alesheim	Alesheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	434	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Alesheim	Trommetsheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	332	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Dittenheim	Weißenburg i.Bay.	1.064	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Dittenheim	Sammenheim	Weißenburg i.Bay.	351	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Dittenheim	Sausenhofen	Weißenburg i.Bay.	204	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Windsfeld	Weißenburg i.Bay.	226	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Ellingen	Ellingen	Pleinfeld	2.740	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Ellingen	Hörlbach	Pleinfeld	155	mittelfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Ellingen	Massenbach	Pleinfeld	264	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig
Ellingen	Stopfenheim	Pleinfeld	843	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig
Gnotzheim	Gnotzheim	Weißenburg i.Bay.	714	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Brombach	Weißenburg i.Bay.	192	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Eichenberg	Weißenburg i.Bay.	175	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Gräfensteinberg	Weißenburg i.Bay.	714	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Haundorf	Weißenburg i.Bay.	554	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Haundorf	Obererlbach	Weißenburg i.Bay.	647	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Degersheim	Weißenburg i.Bay.	166	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Hechlingen a.See	Weißenburg i.Bay.	577	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Heidenheim	Weißenburg i.Bay.	1.522	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Hohenrüdigen	Weißenburg i.Bay.	268	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Büttelbronn	Treuchtlingen	348	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Langenaltheim	Treuchtlingen	1.789	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Langenaltheim	Rehlingen	Treuchtlingen	270	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Markt Berolzheim	Markt Berolzheim	Treuchtlingen	1.328	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Meinheim	Kurzenaltheim	Treuchtlingen	178	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Meinheim	Meinheim	Treuchtlingen	571	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Muhr am See	Muhr a.See	Weißenburg i.Bay.	2.376	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Übermatzhofen	Treuchtlingen	253	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Bieswang	Treuchtlingen	648	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Göhren	Treuchtlingen	243	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Geislohe	Treuchtlingen	214	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Neudorf	Treuchtlingen	279	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Osterdorf	Treuchtlingen	287	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pappenheim	Pappenheim	Treuchtlingen	1.984	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pappenheim	Zimmern	Treuchtlingen	153	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pföfeld	Langlau	Weißenburg i.Bay.	406	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pföfeld	Pföfeld	Weißenburg i.Bay.	697	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pföfeld	Rehenbühl	Weißenburg i.Bay.	212	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pföfeld	Thannhausen	Weißenburg i.Bay.	210	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Hohenweiler	Gunzenhausen östliche Innenstadt	190	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Mischelbach	Gunzenhausen östliche Innenstadt	357	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Pleinfeld	Gunzenhausen östliche Innenstadt	4.743	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pleinfeld	Ramsberg	Gunzenhausen östliche Innenstadt	824	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pleinfeld	Sankt Veit	Gunzenhausen östliche Innenstadt	252	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Stirn	Gunzenhausen östliche Innenstadt	460	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Veitserlbach	Gunzenhausen östliche Innenstadt	243	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pleinfeld	Walting	Gunzenhausen östliche Innenstadt	291	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Polsingen	Döckingen	Treuchtlingen	641	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Polsingen	Treuchtlingen	575	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Trendel	Treuchtlingen	162	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Ursheim	Treuchtlingen	407	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Solnhofen	Solnhofen	Treuchtlingen	1.669	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Theilenhofen	Dornhausen	Weißenburg i.Bay.	243	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Theilenhofen	Gundelsheim a.d.Alt	Weißenburg i.Bay.	220	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Theilenhofen	Theilenhofen	Weißenburg i.Bay.	445	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Theilenhofen	Wachstein	Weißenburg i.Bay.	194	erfüllt	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Treuchtlingen	Auernheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	624	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Bubenheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	364	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Dietfurt i.MFr.	Gunzenhausen östliche Innenstadt	451	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Graben	Gunzenhausen östliche Innenstadt	291	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Gundelsheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	454	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Möhren	Gunzenhausen östliche Innenstadt	543	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Schambach	Gunzenhausen östliche Innenstadt	736	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Treuchtlingen	Treuchtlingen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	8.459	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Treuchtlingen	Wettelsheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	1.373	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Treuchtlingen	Windischhausen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	168	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Dettenheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	474	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Emetzhaim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	473	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Hagenbuch	Gunzenhausen östliche Innenstadt	331	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Hattenhof	Gunzenhausen östliche Innenstadt	596	erfüllt	vorrangig	langfristig	vorrangig
Weißenburg	Holzingen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	486	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Kattenhochstatt	Gunzenhausen östliche Innenstadt	180	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Niederhofen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	234	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Oberhochstatt	Gunzenhausen östliche Innenstadt	521	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Rothenstein	Gunzenhausen östliche Innenstadt	186	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Suffersheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	303	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Weißenburg i.Bay.	Gunzenhausen östliche Innenstadt	15.178	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Weißenburg	Weimersheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	360	erfüllt	vorrangig	langfristig	vorrangig
Westheim	Hüssingen	Oettingen	236	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Westheim	Ostheim	Oettingen	359	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Westheim	Westheim	Oettingen	469	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				40	50	69	78

Tabelle 8: Erreichbarkeit Zielort 4 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Absberg	Absberg	Spalt	926	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Absberg	Igelsbach	Spalt	181	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Absberg	Kalbensteinberg	Spalt	361	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Alesheim	Alesheim	Treuchtlingen	434	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Alesheim	Trommetsheim	Treuchtlingen	332	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Dittenheim	Treuchtlingen	1.064	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Dittenheim	Sammenheim	Treuchtlingen	351	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Dittenheim	Sausenhofen	Treuchtlingen	204	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Dittenheim	Windsfeld	Treuchtlingen	226	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Ellingen	Ellingen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	2.740	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Ellingen	Hörlbach	Gunzenhausen östliche Innenstadt	155	vorrangig	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Ellingen	Massenbach	Gunzenhausen östliche Innenstadt	264	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Ellingen	Stopfenheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	843	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gnotzheim	Gnotzheim	Ansbach	714	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Degersheim	Wassertrüdingen	166	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Hechlingen a.See	Wassertrüdingen	577	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Heidenheim	Wassertrüdingen	1.522	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Hohentrüdingen	Wassertrüdingen	268	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Markt Berolzheim	Markt Berolzheim	Gunzenhausen östliche Innenstadt	1.328	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Meinheim	Kurzenaltheim	Weißenburg i.Bay.	178	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Meinheim	Meinheim	Weißenburg i.Bay.	571	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Polsingen	Döckingen	Oettingen	641	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Polsingen	Oettingen	575	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Trendel	Oettingen	162	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Ursheim	Oettingen	407	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Dettenheim	Ansbach	474	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Emetzheim	Ansbach	473	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Hagenbuch	Ansbach	331	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Hattenhof	Ansbach	596	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Weißenburg	Holzingen	Ansbach	486	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Kattenhochstatt	Ansbach	180	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Niederhofen	Ansbach	234	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Oberhochstatt	Ansbach	521	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Rothenstein	Ansbach	186	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Suffersheim	Ansbach	303	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weißenburg	Weißenburg i.Bay.	Ansbach	15.178	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Weißenburg	Weimersheim	Ansbach	360	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Westheim	Hüssingen	Wassertrüdingen	236	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Westheim	Ostheim	Wassertrüdingen	359	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Westheim	Westheim	Wassertrüdingen	469	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				25	21	33	40

Tabelle 9: Erreichbarkeit Zielort 5 Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Heidenheim	Degersheim	Treuchtlingen	166	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Hechlingen a.See	Treuchtlingen	577	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Heidenheim	Treuchtlingen	1.522	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heidenheim	Hohentrüdingen	Treuchtlingen	268	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Döckingen	Wemding	641	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Polsingen	Wemding	575	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Trendel	Wemding	162	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Polsingen	Ursheim	Wemding	407	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				3	3	8	8

Tabelle 10: Erreichbarkeit Zielort 1 Stadt Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Gunzenhausen	Aha	Weißenburg i.Bay.	411	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Büchelberg	Weißenburg i.Bay.	433	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Cronheim	Weißenburg i.Bay.	508	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Edersfeld	Weißenburg i.Bay.	108	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Filchenhard	Weißenburg i.Bay.	35	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Frickenfelden	Weißenburg i.Bay.	1.573	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	Weißenburg i.Bay.	1.504	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	Weißenburg i.Bay.	217	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	Weißenburg i.Bay.	114	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	Weißenburg i.Bay.	281	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Innenstadt	Weißenburg i.Bay.	1.058	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Ost	Weißenburg i.Bay.	3.181	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Süd	Weißenburg i.Bay.	2.997	erfüllt	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Höhberg	Weißenburg i.Bay.	73	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Laubenzedel	Weißenburg i.Bay.	502	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Maicha	Weißenburg i.Bay.	74	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Nordstetten	Weißenburg i.Bay.	77	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Obenbrunn	Weißenburg i.Bay.	41	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberasbach	Weißenburg i.Bay.	321	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberhambach	Weißenburg i.Bay.	62	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberwurbach	Weißenburg i.Bay.	151	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Pflaumfeld	Weißenburg i.Bay.	179	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Reutberg	Weißenburg i.Bay.	884	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Schlungenhof	Weißenburg i.Bay.	383	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Sinderlach	Weißenburg i.Bay.	21	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Steinacker	Weißenburg i.Bay.	13	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Stetten	Weißenburg i.Bay.	149	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Streudorf	Weißenburg i.Bay.	263	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterasbach	Weißenburg i.Bay.	190	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterhambach	Weißenburg i.Bay.	92	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterwurbach	Weißenburg i.Bay.	975	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Wald	Weißenburg i.Bay.	525	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				29	31	32	32

Tabelle 11: Erreichbarkeit Zielort 2 Stadt Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Gunzenhausen	Aha	Nürnberg	411	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Büchelberg	Nürnberg	433	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Cronheim	Nürnberg	508	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Edersfeld	Nürnberg	108	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Filchenhard	Nürnberg	35	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Frickenfelden	Nürnberg	1.573	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	Nürnberg	1.504	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	Nürnberg	217	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	Nürnberg	114	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	Nürnberg	281	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Innenstadt	Nürnberg	1.058	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Ost	Nürnberg	3.181	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Süd	Nürnberg	2.997	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Höhberg	Nürnberg	73	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Laubenzedel	Nürnberg	502	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Maicha	Nürnberg	74	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Nordstetten	Nürnberg	77	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Obenbrunn	Nürnberg	41	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberasbach	Nürnberg	321	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberhambach	Nürnberg	62	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberwurmloch	Nürnberg	151	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Pfäumlach	Nürnberg	179	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Reutberg	Nürnberg	884	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Schlungenhof	Nürnberg	383	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Sinderlach	Nürnberg	21	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Steinacker	Nürnberg	13	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Stetten	Nürnberg	149	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Streuendorf	Nürnberg	263	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterasbach	Nürnberg	190	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterhambach	Nürnberg	92	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterwurmloch	Nürnberg	975	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Wald	Nürnberg	525	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				32	32	32	32

Tabelle 12: Erreichbarkeit Zielort 3 Stadt Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Gunzenhausen	Aha	Ansbach	411	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Büchelberg	Ansbach	433	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Cronheim	Ansbach	508	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Edersfeld	Ansbach	108	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Filchenhard	Ansbach	35	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Frickenfelden	Ansbach	1.573	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	Ansbach	1.504	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	Ansbach	217	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	Ansbach	114	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	Ansbach	281	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Innenstadt	Ansbach	1.058	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Ost	Ansbach	3.181	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Süd	Ansbach	2.997	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Höhberg	Ansbach	73	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Laubenzedel	Ansbach	502	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Maicha	Ansbach	74	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Nordstetten	Ansbach	77	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Obenbrunn	Ansbach	41	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberasbach	Ansbach	321	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberhambach	Ansbach	62	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberwurbach	Ansbach	151	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Pflaumfeld	Ansbach	179	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Reutberg	Ansbach	884	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Schlungenhof	Ansbach	383	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Sinderlach	Ansbach	21	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Steinacker	Ansbach	13	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Stetten	Ansbach	149	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Streudorf	Ansbach	263	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterasbach	Ansbach	190	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterhambach	Ansbach	92	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterwurbach	Ansbach	975	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Wald	Ansbach	525	vorrangig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				31	31	30	31

Tabelle 13: Erreichbarkeit Zielort 4 Stadt Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Gunzenhausen	Aha	Gunzenhausen Innenstadt	411	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Büchelberg	Gunzenhausen Innenstadt	433	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Cronheim	Gunzenhausen Innenstadt	508	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Edersfeld	Gunzenhausen Innenstadt	108	erfüllt	vorrangig	langfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Filchenhard	Gunzenhausen Innenstadt	35	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Frickenfelden	Gunzenhausen Innenstadt	1.573	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	Gunzenhausen Innenstadt	1.504	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	Gunzenhausen Innenstadt	217	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	Gunzenhausen Innenstadt	114	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	Gunzenhausen Innenstadt	281	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Ost	Gunzenhausen Innenstadt	3.181	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Süd	Gunzenhausen Innenstadt	2.997	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Höhberg	Gunzenhausen Innenstadt	73	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Laubenzedel	Gunzenhausen Innenstadt	502	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Maicha	Gunzenhausen Innenstadt	74	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Nordstetten	Gunzenhausen Innenstadt	77	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Obenbrunn	Gunzenhausen Innenstadt	41	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberasbach	Gunzenhausen Innenstadt	321	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberhambach	Gunzenhausen Innenstadt	62	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberwurmloch	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	151	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Pfäfersfeld	Gunzenhausen Innenstadt	179	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Reutberg	Gunzenhausen Innenstadt	884	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Schlungenhof	Gunzenhausen Innenstadt	383	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Sinderlach	Gunzenhausen Innenstadt	21	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Steinacker	Gunzenhausen Innenstadt	13	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Stetten	Gunzenhausen Innenstadt	149	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Streuendorf	Gunzenhausen Innenstadt	263	langfristig	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Unterasbach	Gunzenhausen Innenstadt	190	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Unterhambach	Gunzenhausen Innenstadt	92	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterwurmloch	Gunzenhausen Innenstadt	975	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Wald	Gunzenhausen Innenstadt	525	langfristig	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				14	14	22	31

Tabelle 14: Erreichbarkeit Zielort 5 Stadt Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Gunzenhausen	Aha	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	411	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Büchelberg	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	433	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Cronheim	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	508	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Edersfeld	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	108	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Filchenhard	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	35	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Frickenfelden	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	1.573	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	1.504	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	217	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	114	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Innenstadt	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	1.058	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Ost	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	3.181	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Süd	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	2.997	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Höhberg	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	73	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Laubenzedel	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	502	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Maicha	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	74	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Nordstetten	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	77	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Obenbrunn	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	41	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberasbach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	321	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberhambach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	62	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberwurbach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	151	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Pflaumfeld	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	179	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Reutberg	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	884	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Schlungenhof	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	383	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Sinderlach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	21	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Steinacker	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	13	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Stetten	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	149	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Streudorf	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	263	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterasbach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	190	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Gunzenhausen	Unterhambach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	92	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterwurbach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	975	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Wald	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	525	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				28	28	28	31

Tabelle 15: Erreichbarkeit Zielort 6 Stadt Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Gunzenhausen	Aha	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	411	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Büchelberg	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	433	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Cronheim	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	508	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Edersfeld	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	108	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Filchenhard	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	35	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Frickenfelden	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	1.573	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	1.504	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	114	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	281	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Innenstadt	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	1.058	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Ost	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	3.181	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Süd	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	2.997	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Höhberg	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	73	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Laubenzedel	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	502	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Maicha	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	74	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Nordstetten	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	77	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Obenbrunn	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	41	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberasbach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	321	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberhambach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	62	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberwurmloch	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	151	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Pflaumfeld	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	179	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Reutberg	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	884	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Schlungenhof	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	383	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Sinderlach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	21	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Steinacker	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	13	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Stetten	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	149	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Streuendorf	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	263	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterasbach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	190	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterhambach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	92	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterwurmloch	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	975	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Wald	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	525	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				31	31	31	31

Tabelle 16: Erreichbarkeit Zielort 7 Stadt Gunzenhausen

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Gunzenhausen	Aha	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	411	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Büchelberg	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	433	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Cronheim	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	508	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Edersfeld	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	108	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Filchenhard	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	35	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Frickenfelden	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	1.573	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen östliche Innenstadt	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	1.504	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Nord	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	217	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Gewerbegebiet Süd	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	281	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Innenstadt	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	1.058	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Ost	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	3.181	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Gunzenhausen Wohngebiet Süd	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	2.997	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Höhberg	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	73	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Laubenzedel	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	502	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Maicha	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	74	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Nordstetten	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	77	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Obenbrunn	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	41	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberasbach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	321	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberhambach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	62	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Oberwurbach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	151	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Pflaumfeld	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	179	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Reutberg	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	884	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Schlungenhof	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	383	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Sinderlach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	21	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Steinacker	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	13	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Stetten	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	149	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Streudorf	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	263	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterasbach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	190	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterhambach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	92	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Unterwurbach	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	975	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gunzenhausen	Wald	Gunzenhausen Gewerbegebiet Ost	525	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				28	30	31	31

Tabelle 17: Bevölkerungsvorausberechnung

Gemeinde	2019	...	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Absberg	1.382		1.400	1.400	1.400	1.410	1.410	1.410	1.410	1.420	1.420	1.420	1.420
Alesheim	956		960	960	950	950	950	950	950	950	950	960	960
Muhr a. See	2.338		2.370	2.370	2.370	2.370	2.370	2.370	2.370	2.370	2.370	2.370	2.370
Bergen	1.139		1.150	1.140	1.140	1.140	1.130	1.130	1.120	1.120	1.120	1.110	1.110
Burgsalach	1.156		1.160	1.160	1.150	1.150	1.150	1.140	1.140	1.140	1.130	1.130	1.130
Dittenheim	1.815		1.840	1.840	1.850	1.850	1.860	1.860	1.860	1.860	1.870	1.870	1.870
Ellingen	3.851		4.030	4.050	4.070	4.090	4.100	4.120	4.130	4.140	4.150	4.160	4.170
Ettenstatt	836		860	860	860	860	870	870	870	870	870	870	870
Gnotzheim	824		800	790	790	780	780	770	770	770	760	760	760
Gunzenhausen	16.616		16.800	16.800	16.800	16.800	16.900	16.900	16.900	16.900	16.900	16.900	17.000
Haundorf	2.686		2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710
Heidenheim	2.564		2.570	2.570	2.570	2.570	2.570	2.570	2.570	2.560	2.560	2.560	2.560
Höttingen	1.074		1.050	1.040	1.020	1.010	1.000	1.000	990	980	970	970	960
Langenaltheim	2.200		2.230	2.230	2.220	2.220	2.220	2.220	2.210	2.210	2.210	2.210	2.210
Markt Berolzheim	1.281		1.260	1.260	1.250	1.240	1.240	1.230	1.230	1.220	1.220	1.210	1.210
Meinheim	841		810	810	800	800	790	780	780	770	770	760	760
Nennslingen	1.396		1.410	1.410	1.420	1.420	1.420	1.430	1.430	1.430	1.430	1.430	1.440
Pappenheim	4.039		3.930	3.930	3.930	3.930	3.930	3.930	3.930	3.930	3.930	3.930	3.930
Pföfeld	1.529		1.560	1.560	1.550	1.550	1.540	1.540	1.530	1.530	1.530	1.520	1.520
Pleinfeld	7.556		7.600	7.600	7.600	7.600	7.600	7.600	7.600	7.600	7.600	7.600	7.600
Pölsingen	1.827		1.840	1.850	1.850	1.860	1.870	1.870	1.880	1.890	1.900	1.900	1.910
Raitenbuch	1.195		1.200	1.210	1.210	1.210	1.210	1.210	1.220	1.220	1.220	1.220	1.220
Solnhofen	1.748		1.720	1.710	1.710	1.710	1.700	1.700	1.700	1.690	1.690	1.690	1.690
Theilenhofen	1.119		1.100	1.090	1.090	1.080	1.080	1.070	1.070	1.060	1.060	1.060	1.050
Treuchtlingen	12.952		13.100	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000
Weißenburg i.Bay.	18.645		18.700	18.800	18.800	18.800	18.800	18.900	18.900	18.900	18.900	18.900	18.900
Westheim	1.169		1.180	1.180	1.170	1.170	1.170	1.170	1.170	1.170	1.170	1.170	1.170

Tabelle 18: Maßnahmenpaket Lkr. WUG - Einzelmaßnahmen

Maßnahmen Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich vorrangig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrstag	Ziel Nachbarschaftsbereich	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Absberg	Igelsbach	645	Schule	Absberg	vorrangig	Zeit R2 = 147 Min, R2 UmZ = 58 Min	645: Linienführung der Nachmittagsfahrten nach Igelsbach/Kalbensteinberg über Absberg weiter nach Gräfensteinberg führen (hält nur zum Aussteigen)
		645	Ferien			Zeit R2 = 147 Min, R2 UmZ = 58 Min	645: Linienführung der Nachmittagsfahrten nach Igelsbach/Kalbensteinberg über Absberg weiter nach Gräfensteinberg führen (hält nur zum Aussteigen)
	Kalbensteinberg	645	Schule	Absberg	vorrangig	Zeit R2 = 144 Min, R2 UmZ = 58 Min	645: Linienführung der Nachmittagsfahrten nach Igelsbach/Kalbensteinberg über Absberg weiter nach Gräfensteinberg führen (hält nur zum Aussteigen)
		645	Ferien			Zeit R2 = 144 Min, R2 UmZ = 58 Min	645: Linienführung der Nachmittagsfahrten nach Igelsbach/Kalbensteinberg über Absberg weiter nach Gräfensteinberg führen (hält nur zum Aussteigen)
Burgsalach	Indernbuch	616	Ferien	Nennslingen	vorrangig	keine H,	Bei vorhandenem Frühkurs Bedarfshalt in Indernbuch ergänzen (mit Voranmeldung)
	Pfraunfeld	618	Schule	Nennslingen	vorrangig	Zeit H = 110 Min, H UmZ = 46 Min	Auf Rufbusfahrt um 08:17 Uhr verweisen. Situation akzeptieren
Ellingen	Hörlbach	639	Schule	Ellingen	vorrangig	Zeit H = 68 Min, H UmZ = 49 Min,	Bei ersten Kurs 639 HIN-Richtung als Bedarfshaltestelle aufnehmen
Ettenstatt	Ettenstatt	618	Schule	Ellingen	vorrangig	Zeit R2 = 64 Min, R2 UmZ = 39 Min	Bedienungsverbote bei letzten Kurs RÜCK-Richtung in Ellingen aufheben
			Ferien			Zeit R2 = 64 Min, R2 UmZ = 39 Min	Bedienungsverbote bei letzten Kurs RÜCK-Richtung in Ellingen aufheben
Haundorf	Brombach	645	Schule	Haundorf	vorrangig	keine R1, Zeit R2 = 89 Min, R2 UmZ = 42 Min	Bedarfsfahrt R2 & R1 einrichten
		645	Ferien			keine R2	Bedarfsfahrt R2 einrichten
	Gräfensteinberg	645	Schule	Haundorf	vorrangig	Zeit R1 = 96 Min, R1 UmZ = 58 Min, Zeit R2 = 90 Min, R2 UmZ = 42 Min	Bedarfsfahrt R2 & R1 einrichten
		645	Ferien			keine R2	Bedarfsfahrt R2 einrichten
	Obererlbach	645	Schule	Haundorf	vorrangig	Zeit R2 = 104 Min, R2 UmZ = 42 Min	Bedienungsverbote Hält nur zum Aussteigen aufheben
		645	Ferien			keine R2	Bedienungsverbote Hält nur zum Aussteigen aufheben
Heidenheim	Hohentrüdingen	879	Ferien	Heidenheim	vorrangig	H UmZ = 33 Min	Linie 879 V14-Kurs um 3 Minuten vorziehen für Umstieg in Westheim auf Linie 648 nach Heidenheim
Höttingen	Fiegenstall	618	Schule	Ellingen	vorrangig	R2 UmZ = 39 Min	Letzter Kurs RÜCK-Richtung das Bedienungsverbot "Hält nur zum Aussteigen" in Ellingen aufheben
			Ferien			R2 UmZ = 39 Min	Letzter Kurs RÜCK-Richtung das Bedienungsverbot "Hält nur zum Aussteigen" in Ellingen aufheben
	Höttingen		Schule	Ellingen	vorrangig	R2 UmZ = 39 Min	Letzter Kurs RÜCK-Richtung das Bedienungsverbot "Hält nur zum Aussteigen" in Ellingen aufheben
			Ferien	Nennslingen		R2 UmZ = 39 Min	Letzter Kurs RÜCK-Richtung das Bedienungsverbot "Hält nur zum Aussteigen" in Ellingen aufheben
Pappenheim	Übermatzhofen	698.2	Ferien	Pappenheim	vorrangig	Zeit H = 94 Min, H UmZ = 51 Min	Pappenheim als Bedarfshaltestelle in 08:11 Uhr Kurs aufnehmen
Pfofeld	Langlau	621	Schule	Pfofeld	vorrangig	Zeit H = 95 Min, H UmZ = 60 Min, Zeit R1 = 64 Min, R1 UmZ = 36 Min	07:28 Uhr Kurs in Langlau starten lassen; 12:57 Uhr Kurs nach Langlau verlängern
			Ferien			Zeit H = 95 Min, H UmZ = 60 Min	07:28 Uhr Kurs in Langlau starten lassen
Pleinfeld	Hohenweiler	643	Ferien	Pleinfeld	vorrangig	keine H, keine R1	Neue Bedarfsfahrten einrichten (linienübergreifend)
	Mischelbach	643	Ferien	Pleinfeld	vorrangig	keine H, keine R1	Neue Bedarfsfahrten einrichten (linienübergreifend)
	Stirn	643	Ferien	Pleinfeld	vorrangig	keine H, keine R1	Neue Bedarfsfahrten einrichten (linienübergreifend)
	Waiting	644	Ferien	Pleinfeld	vorrangig	keine H, keine R1	Neue Bedarfsfahrten einrichten (linienübergreifend)
Raitenbuch	Reuth a.Wald	616	Ferien	Nennslingen	vorrangig	Zeit R1 = 145 Min, R1 UmZ = 90 Min	Situation akzeptieren. Fahrwegänderung eines vorhandenen Kurses wäre für mehrere größere Orte nachteilig.
Theilenhofen	Gundelheim a.d.Alt	639	Schule	Theilenhofen	vorrangig	Zeit R1 = 79 Min, R1 UmZ = 42 Min	Situation akzeptieren. Fahrmöglichkeit knapp außerhalb des Zeitfensters möglich um ca. 13:50 Uhr
		639	Ferien			keine H	Situation akzeptieren. Fahrwegänderung eines vorhandenen Kurses wäre für mehrere größere Orte nachteilig.
	Ostheim		Ferien	Heidenheim	vorrangig	R2 UmZ = 31 Min	Wird mit der Einführung des LB 6 ab 15.12.24 behoben

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 1 vorrangig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrstag	Zielort 1	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Ellingen	Hörlbach	639	Schule	Weißenburg i.Bay.	vorrangig	Zeit H = 77 Min, H UmZ = 53 Min	Einen der Frühkurse der HIN-Richtung über Hörlbach (als Bedarfshaltestelle) aufnehmen
Pleinfeld	Hohenweiler		Ferien	Weißenburg i.Bay.	vorrangig	keine H	Frühere Hinfahrt als Bedarfsfahrt (nur bis Pleinfeld) einrichten (linienübergreifend)
	Mischelbach		Ferien	Weißenburg i.Bay.	vorrangig	keine H	Frühere Hinfahrt als Bedarfsfahrt (nur bis Pleinfeld) einrichten (linienübergreifend)
	Stirn		Ferien	Weißenburg i.Bay.	vorrangig	keine H	siehe Hohenweiler
	Walting		Ferien	Weißenburg i.Bay.	vorrangig	keine H	siehe Mischelbach
Raitenbuch	Reuth a.Wald		Ferien	Weißenburg i.Bay.	vorrangig	keine R1	Vorhand. Kurs bei Bedarf über Reuth (zum Aussteigen)
Theilenhofen	Wachstein		Ferien	Gunzenhausen	vorrangig	keine H	Situation akzeptieren. Hinfahrt möglich über Haltestelle Wachstein B13 (ca. 1 km Entfernung vom Ortskern).

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 2 vorrangig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrstag	Zielort 2	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Alesheim	Trommetsheim		Schule	Nürnberg	vorrangig	keine R1	Situation akzeptieren. R1 ab 11:39 Uhr möglich
Burgsalach	Pfraunfeld	618	Schule	Nürnberg	vorrangig	keine R1, Zeit R2 = 107 Min, R2 UmZ = 39 Min	Vorhandene Bedarfsfahrt ggf. auch über Pfraunfeld
			Ferien			keine R1	Vorhandene Rufbusfahrt ggf. auch über Pfraunfeld führen
Dittenheim	Sammenheim	801.1	Schule	Ansbach	vorrangig	Zeit H = 73 Min, H UmZ = 33 Min, Zeit R1 = 74 Min, R1 UmZ = 40 Min	Situation akzeptieren - Bedienung durch bereits vorhand. Kurs hätte für mehrere größere Orte Nachteile
	Sausenhofen	801.1	Schule	Ansbach	vorrangig	Zeit H = 77 Min, H UmZ = 33 Min, Zeit R1 = 82 Min, R1 UmZ = 43 Min	s. Sammenheim
Ellingen	Hörlbach	639	Schule	Nürnberg	vorrangig	Zeit H = 135 Min, H UmZ = 63 Min	Einen der Frühkurse der HIN-Richtung über Hörlbach (als Bedarfshaltestelle) aufnehmen
Ettenstatt	Ettenstatt	644	Schule	Nürnberg	vorrangig	Zeit R2 = 98 Min, R2 UmZ = 39 Min	Nachmittagsfahrt der RÜCK-Richtung verlängern (Hält nur zum Aussteigen)
		644	Ferien			Zeit R2 = 98 Min, R2 UmZ = 39 Min	Nachmittagsfahrt der RÜCK-Richtung verlängern (Hält nur zum Aussteigen)
Gnotzheim	Gnotzheim	647	Schule	Nürnberg	vorrangig	Zeit R1 = 152 Min, R1 UmZ = 40 Min	Wird mit der Einführung des LB 6 ab 15.12.24 behoben
Heidenheim	Degersheim	647	Schule	Nürnberg	vorrangig	Zeit H = 112 Min, Zeit R1 = 151 Min, R1 UmZ = 40 Min, Zeit R2 = 107 Min	Wird mit der Einführung des LB 6 ab 15.12.24 behoben
		647	Ferien			Zeit H = 126 Min, Zeit R1 = 106 Min, Zeit R2 = 107 Min	Wird mit der Einführung des LB 6 ab 15.12.24 behoben
Langenaltheim	Rehlingen	885	Ferien	Nürnberg	vorrangig	keine R1	Situation akzeptieren - geringes Fahrgastpotenzial
Meinheim	Kurzenaltheim	695; 801.1	Schule	Nürnberg	vorrangig	Zeit H = 110 Min, Zeit R1 = 117 Min, R1 UmZ = 36 Min, Zeit R2 = 127 Min, R2 UmZ = 50 Min	Situation akzeptieren - geringes Potenzial. Fahrwegänderungen vorhandener Kurse hätten für mehrere Orte Nachteile.
Pappenheim	Bieswang	698.1	Schule	Nürnberg	vorrangig	keine H	06:20 Uhr Kurs über Weißenburg Bahnhof führen
	Göhren	698.1	Schule	Nürnberg	vorrangig	keine H	06:20 Uhr Kurs über Weißenburg Bahnhof führen
	Geislohe	698.1	Schule	Nürnberg	vorrangig	keine H	06:20 Uhr Kurs über Weißenburg Bahnhof führen
	Neudorf	698.1	Schule	Nürnberg	vorrangig	keine H	06:20 Uhr Kurs über Weißenburg Bahnhof führen
	Osterdorf	698.1	Schule	Nürnberg	vorrangig	keine H	06:20 Uhr Kurs über Weißenburg Bahnhof führen
Pleinfeld	Hohenweiler	643	Ferien	Nürnberg	vorrangig	keine H,	Ersten Kurs über Bahnhof führen
	Mischelbach	644	Ferien	Nürnberg	vorrangig	keine H,	Situation akzeptieren. Hinfahrt ab 08:22 Uhr möglich
	Sankt Veit	645	Schule	Nürnberg	vorrangig	keine R1,	Situation akzeptieren. R1 ab 11:39 Uhr möglich
	Stirn	643	Ferien	Nürnberg	vorrangig	keine H,	Ersten Kurs über Bahnhof führen
	Walting	644	Ferien	Nürnberg	vorrangig	keine H,	Situation akzeptieren. Hinfahrt ab 08:22 Uhr möglich

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 2 vorrangig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrstag	Zielort 2	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Polsingen	Döckingen	887	Ferien	Nürnberg	vorrangig	Zeit H = 96 Min, keine R1, Zeit R2 = 81 Min,	Situation akzeptieren. R1 ab 11:39 Uhr möglich
	Polsingen	887	Ferien	Nürnberg	vorrangig	Zeit H = 92 Min, keine R1, Zeit R2 = 77 Min,	Situation akzeptieren. R1 ab 11:39 Uhr möglich
	Ursheim	887	Ferien	Nürnberg	vorrangig	keine R1	Situation akzeptieren. R1 ab 11:39 Uhr möglich
Raitenbuch	Raitenbuch	616	Schule	Ingolstadt	vorrangig	keine H, Zeit R1 = 137 Min, Zeit R2 = 152 Min, R2 UmZ = 37 Min	Langer Fahrweg L.616 in WUG auf Züge nach von Nbg. ausgerichtet (mehr Nachfr). Situation akzeptieren.
		616	Ferien			keine H, Zeit R1 = 137 Min, Zeit R2 = 152 Min, R2 UmZ = 37 Min	Langer Fahrweg L.616 in WUG auf Züge nach von Nbg. ausgerichtet (mehr Nachfr). Situation akzeptieren.
	Reuth a.Wald	616	Schule	Ingolstadt	vorrangig	keine H, Zeit R1 = 141 Min, Zeit R2 = 156 Min, R2 UmZ = 37 Min	siehe Raitenbuch
		616	Ferien			keine H, Zeit R1 = 141 Min, Zeit R2 = 156 Min, R2 UmZ = 37 Min	siehe Raitenbuch
Theilenhofen	Wachstein	639	Ferien	Nürnberg	vorrangig	keine H	Situation akzeptieren. Hinfahrt möglich über Haltestelle Wachstein B13 (ca. 1 km Entfernung vom Ortskern).
Treuchtlingen	Auernheim	887	Ferien	Nürnberg	vorrangig	keine R1	Bedarfskurs ab Treuchtlingen einrichten
	Bubenheim	880.3	Schule	Nürnberg	vorrangig	keine R1	13:00 Uhr Kurs ändern (ggf. als Bedarfs-haltestelle)
	Graben	880.3	Schule	Nürnberg	vorrangig	keine R1, keine R2,	13:00 Uhr Kurs ändern (ggf. als Bedarfs-haltestelle)
	Gundelsheim	880.2	Schule	Nürnberg	vorrangig	keine R1	Vorhanden Kurs 880.2 verlängern
	Windischhausen	887	Ferien	Nürnberg	vorrangig	keine R1	Vorhanden Kurs 880.2 verlängern
Westheim	Ostheim		Schule	Nürnberg	vorrangig	Zeit H = 108 Min, H UmZ = 42 Min, Zeit R1 = 127 Min, R1 UmZ = 32 Min	Bedarfskurs ab Treuchtlingen einrichten
							Wird mit der Einführung des LB 6 ab 15.12.24 behoben

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 3 vorrangig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrstag	Zielort 3	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Alesheim	Trommetsheim		Schule	Gunzenhausen	vorrangig	keine R1,	Linie 695 Fahrt um 12:30 nach hinten verlegen, um RE 16 aus Richtung Gunzenhausen um 12:44 abzapfen und Linie über Trommetsheim führen
Pleinfeld	Hohenweiler		Schule	Gunzenhausen	vorrangig	Zeit R1 = 73 Min, R1 UmZ = 44 Min,	Situation akzeptieren, Veränderung der Abfahrtszeit würde sich negativ auf Anschlüsse aus Richtung Nürnberg und Weißenburg auswirken
			Ferien			keine H,	Rufbus bei Linie 643 für Ferientage mit Abstimmung auf RB62 Richtung Gunzenhausen
	Mischelbach		Schule	Gunzenhausen	vorrangig	Zeit H = 78 Min, Zeit R1 = 86 Min, R1 UmZ = 44 Min,	Zeit H = 52 Min, Zeit R1: Situation akzeptieren, Veränderung der Abfahrtszeit würde sich negativ auf Anschlüsse aus Richtung Nürnberg und Weißenburg auswirken
			Ferien			keine H,	Rufbus bei Linie 644 für Ferientage mit Abstimmung auf RB62 Richtung Gunzenhausen
	Sankt Veit		Schule	Gunzenhausen	vorrangig	keine R1,	Situation akzeptieren, Veränderung der Abfahrtszeit würde sich negativ auf Anschlüsse aus Richtung Nürnberg und Weißenburg auswirken
			Ferien			Zeit H = 79 Min, H UmZ = 46 Min,	Konflikt zwischen Anbindung an Nürnberg und Anbindung an Gunzenhausen. Situation akzeptieren
	Stirn		Schule	Gunzenhausen	vorrangig	R1 UmZ = 44 Min,	Situation akzeptieren. Veränderung der Abfahrtszeit würde sich negativ auf Anschlüsse aus Richtung Nürnberg und Weißenburg auswirken
			Ferien			keine H,	Rufbus bei Linie 643 für Ferientage mit Abstimmung auf RB62 Richtung Gunzenhausen
	Veitserlbach		Schule	Gunzenhausen	vorrangig	Zeit R1 = 87 Min, R1 UmZ = 44 Min,	Analog zu St. Veit
	Walting		Schule	Gunzenhausen	vorrangig	Zeit R1 = 94 Min, R1 UmZ = 44 Min,	Analog zu Mischelbach
			Ferien			keine H,	Analog zu Mischelbach
Theilenhofen	Wachstein		Ferien	Weißenburg i.Bay.	vorrangig	keine H,	0,9 km bzw. 15 Minuten Fußweg zur Linie 639. Möglicherweise kann die Linie 639 in den Ort reinfahren
Treuchtlingen	Graben		Schule	Gunzenhausen	vorrangig	keine R2,	Situation akzeptieren, R2 um 15:15 möglich
Weißenburg	Hattenhof	639	Ferien	Gunzenhausen	vorrangig	Zeit H = 92 Min, H UmZ = 65 Min,	Situation akzeptieren. Fahrtmöglichkeit ab 08:23 Uhr
		694	Ferien			Zeit H = 82 Min, H UmZ = 49 Min, Zeit R1 = 73 Min, R1 UmZ = 43 Min,	H = 50 Min - Fehler; Prüfen ob vorhanden Kurs Linie 694 verschoben werden kann (-> Anschluss von Linie 639)
	Rothenstein	639	Schule	Gunzenhausen	vorrangig	Zeit R1 = 78 Min, R1 UmZ = 43 Min,	UmZ = 32 Min - Prüfen ob ggf. 639 später Abfährt um Reisezeit und Umstiegszeit zu kürzen.
	Suffersheim	639	Schule	Gunzenhausen	vorrangig	Zeit R1 = 73 Min, R1 UmZ = 32 Min,	siehe Rothenstein
	Weimersheim	639	Ferien	Gunzenhausen	vorrangig	Zeit H = 90 Min, H UmZ = 65 Min,	Situation akzeptieren. Fahrtmöglichkeit ab 08:20 Uhr

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 4 vorrangig

Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrstag	Zielort 4	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Absberg	Igelsbach	645	Schule	Spalt	vorrangig	Zeit H = 106 Min, H UmZ = 45 Min, keine R1, Zeit R2 = 92 Min,	prüfen, ob Rbu-Fahrt L.645 auch ab Gräfensteinberg bestellt werden kann (mit Anschluss von L. 621).
		621	Ferien			keine H, Zeit R1 = 79 Min, R1 UmZ = 44 Min, Zeit R2 = 92 Min,	prüfen ob vorhand. Rbu L. 621 bei Bedarf nach Igelsbach fahren kann
	Kalbensteinberg	621	Schule	Spalt	vorrangig	Zeit H = 100 Min, H UmZ = 45 Min, Zeit R2 = 89 Min,	siehe Igelbach
		621	Ferien			keine H, Zeit R1 = 76 Min, R1 UmZ = 44 Min, Zeit R2 = 89 Min,	prüfen ob vorhand. Rbu L. 621 bei Bedarf nach Kalbensteinberg fahren kann
Alesheim	Trommetsheim	695	Schule	Treuchtlingen	vorrangig	keine H	Frühere Hinfahrt (als Bedarfsfahrt) nach WUG einrichten, auch auf Zuganschluss Ri. Treuchtlingen achten.
Ellingen	Hörlbach	639	Schule	Gunzenhausen	vorrangig	Zeit H = 71 Min, H UmZ = 38 Min,	Kurse von Ellingen nach Gunzenhausen prüfen für Bedarfshalt in Hörlbach
Heidenheim	Degersheim		Schule	Wassertrüdingen	vorrangig	R1 UmZ = 32 Min,	Situation akzeptieren. Änderung der Linienführung steht nicht im Verhältnis zum Potenzial der Fahrgastnachfrage
Weißenburg	Emetzhaim	695	Schule	Ansbach	vorrangig	Zeit R1 = 94 Min, R1 UmZ = 50 Min	Situation akzeptieren - Zeitänderungen vorhandener Kurse wären mehrfach nachteilig H; Anschluss Rufbusse auf RB16 prüfen und ggf. anpassen; R1: 3 Umstiege akzeptieren, da Umstiegszeiten sehr kurz sind und Haltestelle in Rufbusfahrt aufnehmen; R2: Letzter Kurs RÜCK-Richtung als "Hält nur zum Aussteigen aufnehmen"
	Hagenbuch	618 / 693.4	Ferien	Ansbach	vorrangig	Zeit H = 107 Min, H UmZ = 63 Min, Zeit R1 = 86 Min, R1 UmZ = 50 Min, Zeit R2 = 80 Min, R2 UmZ = 31 Min	
	Hattenhof	639	Ferien	Ansbach	vorrangig	Zeit H = 112 Min, H UmZ = 65 Min, Zeit R1 = 76 Min, R1 UmZ = 32 Min, Zeit R2 = 73 Min, R2 UmZ = 31 Min	H: Situation akzeptieren - Lange Umsteigezeiten in Treuchtlingen, da Züge/Anschlüsse nicht nach AN sondern nach Nürnberg ausgerichtet sind; R1; Situation akzeptieren - R1 ab 11:54 Uhr möglich; R2; Prüfen ob spätere Abfahrt des Kurses 17:15 Uhr möglich für Anschluss RE80 in Gunzenhausen
	Kattenhochstatt	695	Schule	Ansbach	vorrangig	Zeit H = 71 Min, Zeit R1 = 98 Min, R1 UmZ = 50 Min, Zeit R2 = 75 Min,	siehe Holzingen
	Niederhofen	694	Schule	Ansbach	vorrangig	Zeit H = 116 Min, H UmZ = 61 Min, Zeit R1 = 80 Min, Zeit R2 = 74 Min,	Situation akzeptieren - Verbesserung mit realistischen Mehraufwand nicht möglich
			Ferien			Zeit H = 107 Min, H UmZ = 58 Min, Zeit R1 = 90 Min, R1 UmZ = 50 Min, Zeit R2 = 84 Min, R2 UmZ = 31 Min	Situation akzeptieren - Verbesserung mit realistischen Mehraufwand nicht möglich
	Oberhochstatt		Ferien	Ansbach	vorrangig	Zeit R1 = 100 Min, R1 UmZ = 50 Min, Zeit R2 = 94 Min, R2 UmZ = 31 Min	Lange Fahrstrecke - Situation akzeptieren
	Rothenstein		Ferien	Ansbach	vorrangig	Zeit H = 73 Min, Zeit R1 = 95 Min, R1 UmZ = 50 Min, Zeit R2 = 77 Min,	Situation akzeptieren - Verbesserung mit realistischen Mehraufwand nicht möglich
	Suffersheim		Ferien	Ansbach	vorrangig	Zeit R1 = 99 Min, R1 UmZ = 50 Min, Zeit R2 = 78 Min,	siehe Rothenstein
	Weimersheim		Ferien	Ansbach	vorrangig	Zeit H = 110 Min, H UmZ = 65 Min, Zeit R1 = 78 Min, R1 UmZ = 32 Min, Zeit R2 = 70 Min, R2 UmZ = 31 Min	siehe Hattenhof

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 5 vorrangig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrs- tag	Zielort 5	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Heidenheim	Degersheim		Ferien	Treuchtlingen	vorrangig	Zeit H = 79 Min, Zeit R1 = 88 Min, R1 UmZ = 39 Min,	Querverbindung zwischen LB 6 und LB 3 mit Relation/Umstieg Heidenheim - Treucht- lingen zu prüfen und planen
	Heidenheim		Ferien	Treuchtlingen	vorrangig	Zeit H = 71 Min, Zeit R1 = 79 Min, R1 UmZ = 39 Min,	siehe Degersheim
	Hohentrüdingen		Ferien	Treuchtlingen	vorrangig	Zeit H = 65 Min, Zeit R1 = 73 Min, R1 UmZ = 39 Min,	siehe Degersheim

Maßnahmen Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich mittelfristig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrs- tag	Ziel Nachbar- schaftsbereich	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Burgsalach	Pfraunfeld		Ferien	Nennslingen	mittelfristig	R1 nicht im Zeit- fenster	Situation akzeptieren - H: ab 08:17 Uhr möglich

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 1 mittelfristig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrs- tag	Zielort 1	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Meinheim	Kurzenaltheim	801.1	Ferien	Gunzenhausen	mittelfristig	Zeit H = 84 Min,	H: Situation akzeptieren - Fahrtmöglichkeit ab 09:14 Uhr
Pleinfeld	Hohenweiler	643	Schule	Weißenburg i.Bay.	mittelfristig	Kein H im Zeit- fenster; R2 UmZ = 25 Min	H: Situation akzeptieren - Fahrtmöglichkeit ab 08:30 Uhr; R2: Frühere Abfahrt Linie 643 prüfen
	Mischelbach	644	Schule	Weißenburg i.Bay.	mittelfristig	H UmZ = 24 Min; R2 UmZ = 25 Min	H: Situation akzeptieren - spätere Abfahrt nicht möglich aufgrund Schulbeginn; R2: Situation akzeptieren - Anschluss an RE 60 hat höhere Priorität
	Stirn		Schule	Weißenburg i.Bay.	mittelfristig	R2 UmZ = 25 Min	H: Situation akzeptieren - spätere Abfahrt nicht möglich aufgrund Schulbeginn; R2: Situation akzeptieren - Wichtige Zugan- schlüsse als Zwangspunkt

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 2 mittelfristig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrs- tag	Zielort 2	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Absberg	Igelsbach	637; 645	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit H = 99 Min, Zeit R1 = 112 Min, Zeit R2 = 94 Min,	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
		637; 645	Ferien			Zeit R1 = 105 Min, Zeit R2 = 94 Min,	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
	Kalbensteinberg	637; 645	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit H = 93 Min, Zeit R1 = 102 Min, Zeit R2 = 91 Min,	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
		637; 645	Ferien			Zeit R1 = 92 Min, Zeit R2 = 91 Min,	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
Bergen	Thalmannsfeld	616	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit R1 = 91 Min, Zeit R2 = 98 Min,	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
		616	Ferien			Zeit R1 = 91 Min, Zeit R2 = 93 Min,	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
Haundorf	Haundorf	637	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit R1 = 91 Min, R1 UmZ = 33 Min	Umsteigezeit in Pleinfeld kann nicht beein- flusst werden - Situation akzeptieren
	Obererlbach	637	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit R1 = 99 Min, R1 UmZ = 32 Min	siehe Haundorf
Heidenheim	Hechlingen a.See	648, 649	Ferien	Nürnberg	mittelfristig	Zeit R1 = 114 Min	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
	Heidenheim	648, 649	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit H = 103 Min, Zeit R1 = 108 Min, Zeit R2 = 101 Min, R2 UmZ = 31 Min	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
		648, 649	Ferien			Zeit H = 118 Min, H UmZ = 35 Min, Zeit R1 = 97 Min, Zeit R2 = 101 Min, R2 UmZ = 31 Min	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
	Hohentrüdingen	648, 649	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit H = 113 Min, Zeit R1 = 117 Min, R1 UmZ = 32 Min, Zeit R2 = 97 Min,	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
		648, 649	Ferien			Zeit H = 112 Min, H UmZ = 35 Min, Zeit R1 = 91 Min, Zeit R2 = 97 Min,	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
Langen- altheim	Rehlingen	885	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit R1 = 95 Min	Fahrtmöglichkeit ab 11:39 Uhr mit R1 = 75 Min
Meinheim	Kurzenaltheim	695, 801.1	Ferien	Nürnberg	mittelfristig	Zeit R2 = 96 Min,	Alternative Anfahrt über Gunzenhausen ebenfalls mit sehr langen Fahrweg - Situa- tion akzeptieren

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 2 mittelfristig

Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrs- tag	Zielort 2	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Pfofeld	Pfofeld	642.5	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit H = 91 Min, Zeit R1 = 93 Min	H / R1: Fahrzeit in der Realität kürzer da direkter Weg gefahren kann
		639	Ferien			Zeit H = 102 Min	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
	Thannhausen	642.5	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit H = 97 Min, Zeit R1 = 100 Min,	siehe Pfofeld
		639	Ferien			Zeit H = 108 Min	siehe Pfofeld
Pleinfeld	Mischelbach	644	Schule	Nürnberg	mittelfristig	H UmZ = 35 Min	Schulbus an Schulanfangszeiten ausgerichtet - Situation akzeptieren
Polsingen	Döckingen	760 VDR	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit H = 96 Min, Zeit R1 = 101 Min	H: 70 Min über VDR 760 Otting Weilheim möglich; R1: Prüfen ob VDR 760 auch bei R1 näher an Zuganschluss angepasst werden kann
	Polsingen	887	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit H = 92 Min, Zeit R1 = 97 Min	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
	Ursheim	VDR 730, 790	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit R1 = 94 Min	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
Westheim	Hüssingen	648	Ferien	Nürnberg	mittelfristig	Zeit R1 = 120 Min	Situation akzeptieren - langer Fahrweg
	Ostheim	649	Ferien	Nürnberg	mittelfristig	Zeit H = 104 Min, H UmZ = 35 Min	Spätere Abfahrt des Kurses prüfen
	Westheim	648, 649	Schule	Nürnberg	mittelfristig	Zeit H = 112 Min, H UmZ = 42 Min, Zeit R1 = 105 Min, Zeit R2 = 93 Min,	H: siehe Ostheim; R1/R2: Mittagskurse sind von/nach RE80 Ansbach ausgerichtet
		648, 649	Ferien			Zeit H = 107 Min, H UmZ = 35 Min, Zeit R1 = 90 Min, Zeit R2 = 93 Min,	H: siehe Ostheim; R1/R2: Mittagskurse sind von/nach RE80 Ansbach ausgerichtet

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 3 mittelfristig

Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrs- tag	Zielort 3	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Absberg	Igelsbach	645	Schule	Weißenburg i.Bay.	mittelfristig	Zeit R1 = 74 Min, Zeit R2 = 67 Min,	Situation akzeptieren - Langer Fahrweg
Ellingen	Hörlbach	639	Schule	Pleinfeld	mittelfristig	Zeit H = 68 Min, H UmZ = 36 Min,	Als Bedarfshaltestelle auf einem der Frühkurse Richtung Weißenburg aufnehmen.
Haundorf	Brombach	621	Schule	Weißenburg i.Bay.	mittelfristig	Zeit H = 73 Min, H UmZ = 31 Min, Zeit R1 = 64 Min,	Spätere Abfahrt des ersten Kurses prüfen
Heidenheim	Degersheim		Schule	Weißenburg i.Bay.	mittelfristig	Zeit R1 = 71 Min, R1 UmZ = 36 Min, Zeit R2 = 80 Min,	Querverbindung zwischen LB 6 und LB 3 mit Relation/Umstieg Heidenheim - Treuchtlingen zu prüfen und planen
			Ferien			Zeit H = 76 Min, Zeit R1 = 85 Min, Zeit R2 = 80 Min,	Querverbindung zwischen LB 6 und LB 3 mit Relation/Umstieg Heidenheim - Treuchtlingen zu prüfen und planen
	Heidenheim		Schule	Weißenburg i.Bay.	mittelfristig	Zeit R1 = 65 Min, Zeit R2 = 63 Min, R2 UmZ = 31 Min	Querverbindung zwischen LB 6 und LB 3 mit Relation/Umstieg Heidenheim - Treuchtlingen zu prüfen und planen
			Ferien			Zeit H = 68 Min, Zeit R1 = 76 Min, Zeit R2 = 63 Min, R2 UmZ = 31 Min	Querverbindung zwischen LB 6 und LB 3 mit Relation/Umstieg Heidenheim - Treuchtlingen zu prüfen und planen
Polsingen	Trendel	VDR 790, 730	Schule	Treuchtlingen	mittelfristig	Zeit H = 101 Min,	H = 27 Min; Prüfen ob Linin in VGN-Tarif eintarifiert werden können
		VDR 790, 730	Ferien			Zeit H = 101 Min, Zeit R2 = 72 Min,	H = 27 Min; Prüfen ob Linin in VGN-Tarif eintarifiert werden können; R2 = 61 Min
	Schambach	885	Ferien	Gunzenhausen	mittelfristig	H UmZ = 28 Min	Kein Einfluss auf die Umstiegszeit von 22 Minuten in Treuchtlingen (SPNV) - Situation akzeptieren
Weißenburg	Emetzhaim	695	Schule	Gunzenhausen	mittelfristig	Zeit R1 = 77 Min, R1 UmZ = 43 Min,	Situation akzeptieren - Abfahrtszeiten können aufgrund Schulende nicht geändert werden
	Hagenbuch	618	Schule	Gunzenhausen	mittelfristig	Zeit R1 = 69 Min, R2 UmZ = 31 Min	Spätere Abfahrt des Kurses 12:38 Uhr prüfen für Zustieg RE16 Richtung Nürnberg
			Ferien			Zeit R1 = 69 Min, R1 UmZ = 43 Min	Spätere Abfahrt des Kurses 12:38 Uhr prüfen für Zustieg RE16 Richtung Nürnberg
	Holzungen	695	Schule	Gunzenhausen	mittelfristig	Zeit R1 = 79 Min, R1 UmZ = 43 Min,	s. Emetzhaim
	Kattenhochstatt	695	Schule	Gunzenhausen	mittelfristig	Zeit R1 = 81 Min, R1 UmZ = 43 Min,	s. Emetzhaim
	Rothenstein	698.1	Ferien	Gunzenhausen	mittelfristig	Zeit R1 = 78 Min, R1 UmZ = 43 Min,	Prüfen ob Anschlusssicherung L. 639 / L.698.1 möglich ist
	Suffersheim	698.1	Ferien	Gunzenhausen	mittelfristig	Zeit R1 = 82 Min, R1 UmZ = 43 Min,	siehe Rothenstein

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 4 mittelfristig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrs- tag	Zielort 4	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Heidenheim	Hechlingen a. See.	879, 647	Schule	Wassertrüdingen	mittelfristig	Zeit R1 = 65 Min,	Verschiebung des Kurses 647 aufgrund von Zwangspunkten nicht möglich - Situation akzeptieren
Weißenburg	Dettenheim	885	Schule	Ansbach	mittelfristig	Zeit H = 77 Min, Zeit R1 = 78 Min,	Kein Einfluss auf die Umstiegszeit in Treuchtlingen (SPNV) - Situation akzep- tieren
			Ferien			Zeit H = 77 Min,	Kein Einfluss auf die Umstiegszeit in Treuchtlingen (SPNV) - Situation akzep- tieren
	Hagenbuch	691, 698.1	Schule	Ansbach	mittelfristig	Zeit H = 80 Min, Zeit R1 = 86 Min, R1 UmZ = 50 Min, Zeit R2 = 80 Min, R2 UmZ = 31 Min	Fahrzeiten: Langer Fahrweg - Situation akzeptieren; R1: Spätere Abfahrt des Kur- ses 12:38 Uhr L. 618 prüfen; R2: Situation akzeptieren
	Kattenhochstatt		Ferien	Ansbach	mittelfristig	Zeit H = 72 Min, Zeit R1 = 68 Min, Zeit R2 = 71 Min,	Langer Fahrweg über Treuchtlingen - Situa- tion akzeptieren
	Oberhochstatt		Schule	Ansbach	mittelfristig	Zeit H = 63 Min, Zeit R1 = 94 Min, Zeit R2 = 79 Min,	Langer Fahrweg über Treuchtlingen - Situa- tion akzeptieren
	Rothenstein		Schule	Ansbach	mittelfristig	Zeit H = 86 Min, Zeit R1 = 82 Min, Zeit R2 = 77 Min,	Langer Fahrweg über Treuchtlingen - Situa- tion akzeptieren
	Suffersheim		Schule	Ansbach	mittelfristig	Zeit H = 75 Min, Zeit R1 = 73 Min, Zeit R2 = 78 Min,	Langer Fahrweg über Treuchtlingen - Situa- tion akzeptieren

Maßnahmen Erreichbarkeit Zielort 5 mittelfristig							
Gemeinde	Ortsteil	Linie	Verkehrs- tag	Zielort 5	Defizit	Ursache Defizit	Maßnahmenvorschlag
Heidenheim	Degersheim		Schule	Treuchtlingen	mittelfristig	H = 89 Min	Querverbindung zwischen LB 6 und LB 3 mit Relation/Umstieg Heidenheim - Treucht- lingen zu prüfen und planen

12. Anlagen

Anlage 1: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN

Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Modul II des Regionalen Nahverkehrsplans

Stand: 29.11.2022

Abteilung Verkehrsplanung

Auftraggeber:

Zweckverband Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

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

Vorwort

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

Zusammenspiel und Einbeziehen unterschiedlicher Institutionen und Beteiligten

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

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

Zwei-Sinne-Prinzip

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

Zielsetzung

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

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

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

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

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

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

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

1 Haltestellentypen

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

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

1.1 Haltestelle am Fahrbahnrand



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

Vorteile:

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

Zu beachten:

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

1.2 Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen

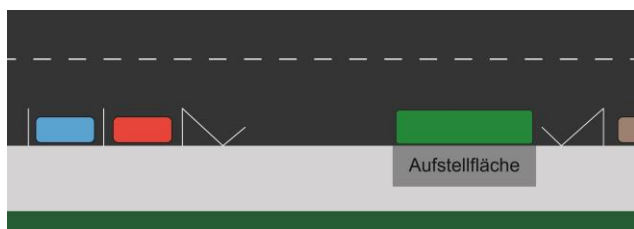


Abb. 2: Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen

Zu beachten:

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

1.3 Haltestellenbucht

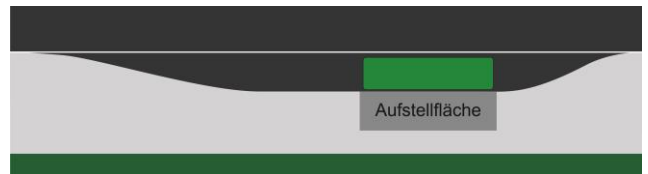


Abb. 3: Die Busbucht befindet sich wie eine zusätzliche Fahrspur rechts neben der Fahrbahn und galt in der Vergangenheit (zu Zeiten noch geringeren Straßenverkehrs) häufig als Regelfall einer Haltestelle.

Vorteile:

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

Nachteile:

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

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

1.4 Haltestellenbucht mit Nase

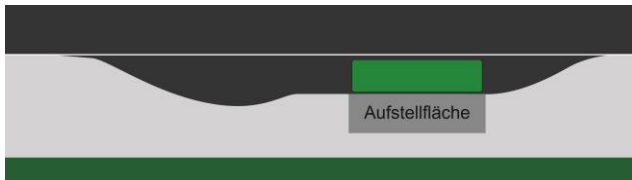


Abb. 4: Dieser Haltestellentyp verfügt zusätzlich zur gewöhnlichen Bucht über eine weitere kleine Einbuchtung (= Nase) im Anfahrtsbereich.

Vorteil:

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

Nachteile:

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

1.5 Haltestellenkap

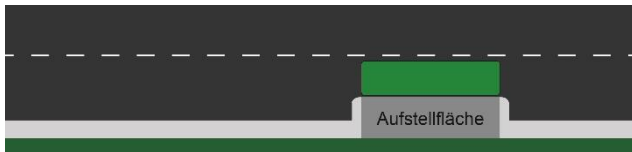


Abb. 5: Die Kaphaltestelle gehört zu den Haltestellen am Fahrbahnrand und zählt innerorts zu den betrieblich bevorzugten Ausbauformen.

Vorteile:

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

Nachteil:

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

1.6 Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen

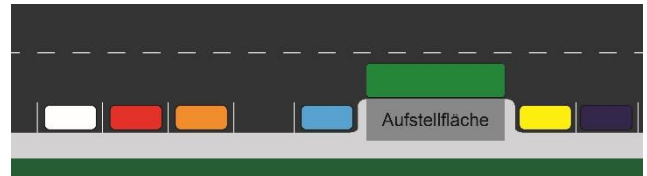


Abb. 6: Durch den Verzicht auf zwei (bis drei) Längsparkstände bietet diese Variante alle Vorteile eines Buskaps.

zusätzlicher Vorteil:

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

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

Beispiel für eine barrierefreie Kaphaltestelle



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

2 Bauliche Mindeststandards

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

2.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau

Idealerweise enthält eine vollständig barrierefrei ausgebaut Bushaltestelle folgende Merkmale:

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

2.2 Art des Bordsteins

Bauliche Zielsetzung

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

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

2.2.1 Mindestanforderung

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

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

Eine Abstimmung mit den beteiligten Verkehrsunternehmen ist dringend zu empfehlen.

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



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

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

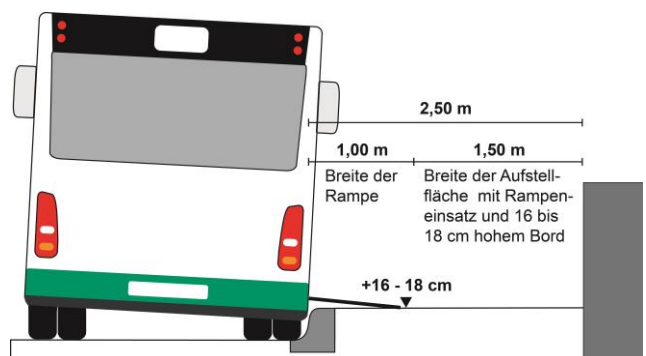


Abb. 9: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 16 bis 18 cm muss mindestens 2,50 m betragen.

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

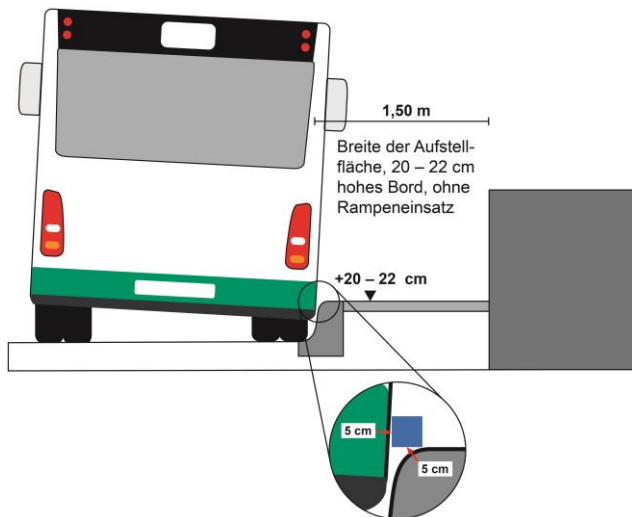


Abb. 10: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 20 - 22 cm beträgt mindestens 1,50 m. Die Spaltüberbrückung ist ohne Rampe möglich, da Reststufenhöhe und Spaltbreite jeweils nur noch maximal 5 cm betragen, hier zusätzlich vergrößert dargestellt. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite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

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



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

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



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

Empfehlung

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

2.2.2 Ergänzung / Empfehlung

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

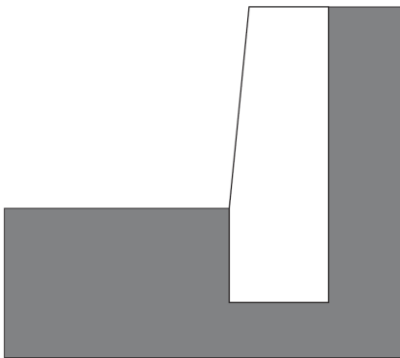


Abb. 13: Hochbord ohne Spurführung

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

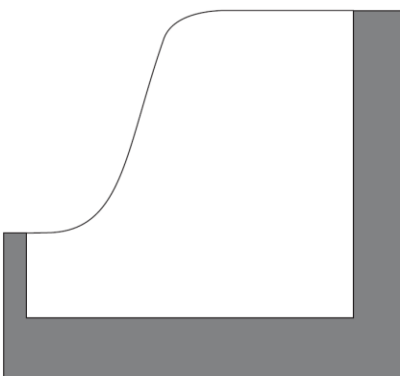


Abb. 14: Hochbord mit Spurführung, so genanntes „Sonderbord“

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

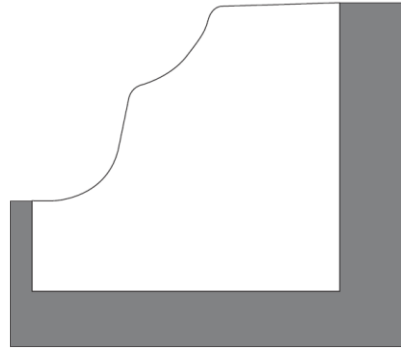


Abb. 15: Hochbord mit Spurführung und oberer Hohlkehle, welches Karosseriebeschädigungen beim spaltnahen Anfahren der Haltestelle vermeiden soll.

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



Abb. 16: Haltestelle Hirschenstr., Fürth

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

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



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

Beispiel Haltestellenbucht mit Nase



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

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

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

Bei Bordsteinen grundsätzlich zu beachten

Bei Einsatz von Bordsteinen ohne Spurführung, z. B. einem rauen Granitbord, besteht die Gefahr der Beschädigung der Reifen, weshalb nahes, spaltminimierendes Anfahren schwer oder im schlechtesten Fall gar nicht möglich ist. Daher werden grundsätzlich speziell für barrierefreie Bushaltestellen entwickelte Hochborde empfohlen.

2.3 Haltbarkeit der Fahrbahn

Ergänzung / Empfehlung

Bauliche Zielsetzung

möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn

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



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

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

Bauliche Zielsetzung (1)

ausreichend **Fläche** für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche

2.4.1 Mindestanforderung

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



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

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

2.4.2 Ergänzung / Empfehlung

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



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

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

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



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

Bauliche Zielsetzung (2)

Neigungsarme Gestaltung der Bewegungsfläche mit geringem Quergefälle

2.4.3 Mindestanforderung

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

2.4.4 Ergänzung / Empfehlung

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

2.5 Taktils / Visuelles Leitsystem

Bauliche Zielsetzung

Um blinden und sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und den selbständigen Einstieg ins Fahrzeug zu ermöglichen: optisch und haptisch (= mit dem Tastsinn) erfassbare **Bodenindikatoren**.

2.5.1 Mindestanforderung

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

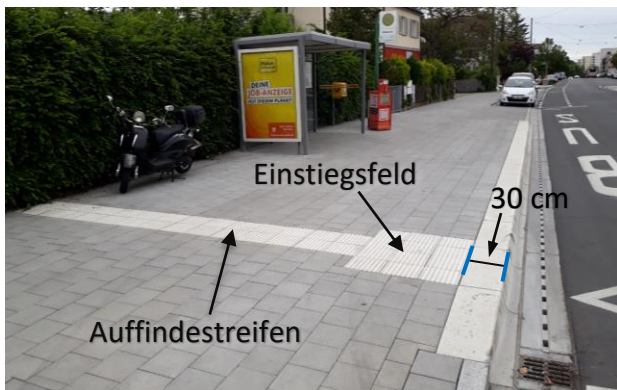


Abb. 23: Haltestelle Wiesenstraße (Steig 2), Fürth
Der über die gesamte Breite des Gehwegs befindliche Auffindestreifen weist Blinde und Sehbehinderte Menschen auf die Haltestelle hin. Er hebt sich farblich von den grauen Gehwegplatten ab. Das direkt daran anschließende Einstiegsfeld markiert die Position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

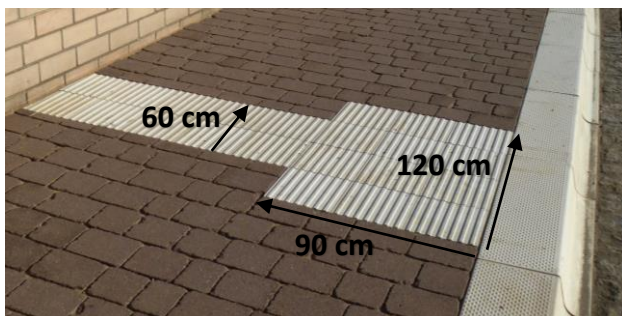


Abb. 24: Haltestelle Feucht Zeidlersiedlung, Lkr. Nürnberger Land
Die Rippen der Platten sind jeweils längs zum Gehweg verbaut worden, so dass blinde Menschen sie mit dem Langstock problemlos ertasten können.

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

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

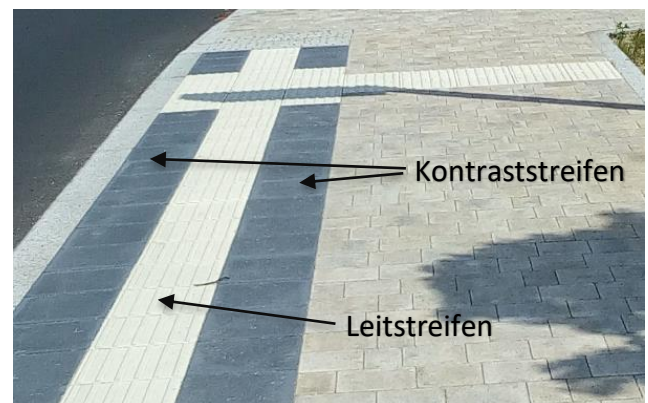


Abb. 25: Kastl Bahnhof, Lkr. Amberg-Weizbach
Da der Kontrast zwischen dem Pflasterbelag des Gehwegs einerseits und Leitstreifen, Einstiegsfeld sowie Aufmerksamkeitsfeld andererseits zu gering war, kamen dunkle Platten zur Verstärkung des Hell-Dunkel-Kontrastes zum Einsatz (sog. Kontraststreifen); diese hätten idealerweise zusätzlich auf Höhe des Auffindestreifens verbaut werden können.

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

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



Abb. 26: Haltestelle Gostenhof Ost, Nürnberg

Flächen mit Bodenindikatoren gelten für blinde und sehbehinderte Menschen als sichere Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche. Daher dürfen auf Flächen wie z. B. Radwegen keine taktilen Bodenindikatoren verlegt werden.

Der Auffindestreifen wird an obiger Haltestelle daher durch den querenden Radweg unterbrochen. Der Radweg verläuft hinter dem Fahrgastunterstand. Aufgrund einer Vorgabe der Stadt Nürnberg befindet sich auch an Tür 2 ein zweites Einstiegsfeld, welches durch einen Leitstreifen mit dem Einstiegsfeld an Tür 1 verbunden ist. Zwischen Leitstreifen und Sonderbord wurden dunkle Platten verlegt (Kontraststreifen).

- Abstand Leitstreifen zum Bord mindestens 60 cm



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

2.5.2 Ergänzung / Empfehlung

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



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

2.6 Zugänglichkeit der Haltestelle

Bauliche Zielsetzung (1)

stufenlose Erreichbarkeit der **Wartefläche**

2.6.1 Mindestanforderung (1)

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

2.6.2 Ergänzung / Empfehlung (1)

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



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

Alternativen für einen barrierefreien Umbau dieser Haltestelle:

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

Bauliche Zielsetzung (2)

verkehrssichere und barrierefreie **Steigungen/ Gefälle**

2.6.3 Mindestanforderung (2)

- Mindestbreite 1,20 m
- Längsgefälle max. 6 % (bzw. max. 12 % auf einer Länge von höchstens 1,00 m)
- an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mindestens 1,50 x 1,50 m
- nach je 10 m Länge ist ein mindestens 1,50 m langes Ruhepodest mit maximal 3 % Längsneigung vorzusehen

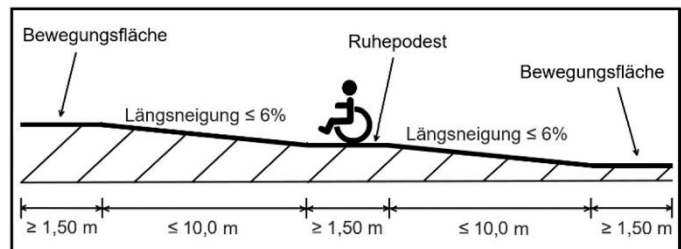


Abb. 30: Schematischer Aufbau einer Steigung mit Ruhepodest nach jeweils 10 m Länge

2.6.4 Ergänzung / Empfehlung (2)

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

2.7 Oberflächenbelag

Bauliche Zielsetzung

gefährlos begeh- und befahrbarer **Bodenbelag**

2.7.1 Mindestanforderungen

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

2.7.2 Ergänzung / Empfehlung

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

2.8 Beleuchtung

Bauliche Zielsetzung

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

2.8.1 Mindestanforderung

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



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

2.8.2 Ergänzung / Empfehlung

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

2.9 Ausstattung allgemein

Bauliche Zielsetzung

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

Die Ausstattung

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

2.10 Haltestellenmast / H-Schild

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

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

2.11 Fahrgastunterstand

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



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

- ausreichender Abstand des Fahrgastunterstands bzw. des Daches zum Bordstein, um die Gefahr einer Kollision des Seitenspiegels des Busses auszuschließen; bei geradliniger Anfahrt mindestens 0,50 m; bei Überstreichung des Bussteigs muss dies mittels Schleppkurve ermittelt werden
- ausreichender Sicherheitsabstand des Unterstands zum Bordstein bzw. zur Straße mit Blick auf wartende Fahrgäste
- aus Sicht der Kundenfreundlichkeit wird eine Position der Wartehalle in der Nähe des Einstiegsfeldes empfohlen, so dass Fahrgäste bei schlechtem Wetter geschützt sind und gleichzeitig kurze Wege zum Bus haben
- Anordnung Sitzgelegenheiten und Informationsvitrine / Aushangfahrpläne nebeneinander
- Abstand Unterkante Schutzdach zur Oberkante des Bodens mindestens 2,55 m (Kap. 4.1 u. 4.6 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, i. V. m. § 2 Abs. 5 Satz 3 StVO)

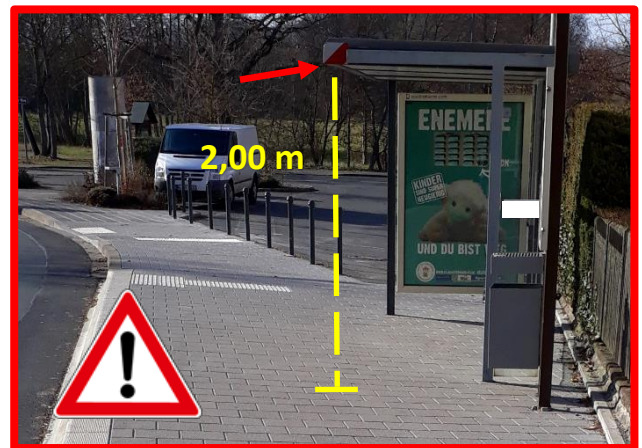


Abb. 33: Durch die Erhöhung des Bordsteins und der angrenzenden Fläche hat sich der Abstand zwischen Boden und vorderer linker Kante des Fahrgastunterstandes auf nur noch 2,00 m verringert (gelbe Linie). Auch der rot-weiße Reflektor (roter Pfeil) nutzt größeren blinden und sehbehinderten Fahrgästen nichts.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

2.12 Aushangfahrpläne

Bauliche Zielsetzung

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

2.12.1 Mindestanforderung

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



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

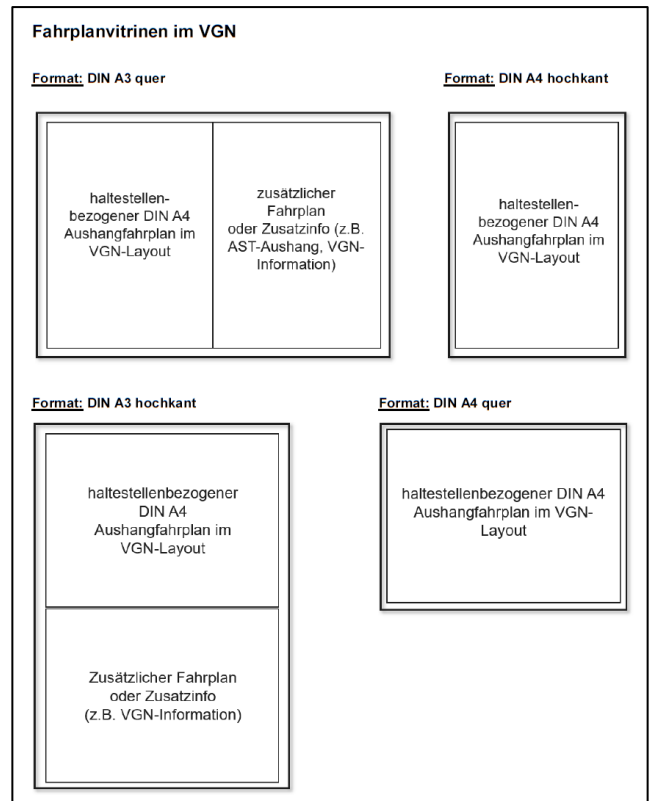


Abb. 35: schematischer Aufbau von Fahrplanvitriten gemäß VGN-Standard

2.12.2 Ergänzung / Empfehlung

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



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

3 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

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

Hochflurbus

- keine Barrierefreiheit möglich

Niederflurbus / Low-Entry-Bus

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



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

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

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



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

PKW

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

Weiterhin zu beachten:

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

4 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen

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

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

Umsetzung Barrierefreiheit nicht oder nur teilweise möglich – Ausnahmetatbestand

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

Gründe hierfür können sein:

Bauliche Gründe, z. B.

- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz und auf der Fahrbahn ein starker Kraftfahrzeugverkehr vorherrscht, der eine Benutzung der Fahrbahn für Behinderte als nicht vertretbar erscheinen lässt während gleichzeitig die Nutzungshäufigkeit keinen Gehwegbau zulässt (z. B. Abzweig-Haltestellen an Staats- oder Bundesstraßen)
- keine ausreichende Gehwegbreite, die nicht mit einem verhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (z. B. Grunderwerb)

Topografische Gründe, z. B.

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

Funktionale Gründe, z. B.

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

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

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

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



Abb. 39: Aufbau eines Haltestellenschildes nach VGN-Standard

Literaturverzeichnis /

Literaturhinweise

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

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

Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsführer:

Andreas Mäder
Anja Steidl

Konzeption: VGN GmbH,
Abteilung Verkehrsplanung

Redaktion: Thorsten Wüst

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

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

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

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

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