



NAHVERKEHRSPLAN 2018



Nahverkehrsplan

für die Stadt Ansbach

Endbericht

Januar 2019

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Jonas Hüsam, Dipl.-Geogr.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| 1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben | 1 |
| 1.1 Ausgangslage | 1 |
| 1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen | 1 |
| 1.3 Gültigkeitsbereich | 2 |
| 1.4 Arbeitsschritte | 2 |
| 1.5 Zielvorgaben | 2 |
| 2. Bestandsaufnahme | 4 |
| 2.1 Raumstruktur | 4 |
| 2.2 Verkehrsnachfrage | 4 |
| 2.3 Derzeitiges Angebot | 4 |
| 2.4 Derzeitige Nutzung | 5 |
| 3. Ausreichende Verkehrsbedienung | 6 |
| 3.1 Gebietstypen | 6 |
| 3.2 Erschließung | 7 |
| 3.3 Erreichbarkeit | 7 |
| 3.4 Bedienungshäufigkeit | 7 |
| 3.5 Auslastung | 7 |
| 4. Schwachstellenanalyse | 9 |
| 4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen | 9 |
| 4.2 Infrastruktur und Schnittstellen | 11 |
| 4.3 Defizitbewertung | 12 |
| 5. Voraussichtliche Entwicklungen | 15 |
| 5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur | 15 |
| 5.2 Planungen benachbarter Aufgabenträger | 15 |
| 5.3 Verkehrsprognose | 15 |
| 5.4 Linienbündel | 16 |
| 6. Maßnahmenpaket | 18 |
| 6.1 Leistungsangebot | 18 |
| 6.2 Haltestellen und Fahrzeuge | 20 |
| 6.3 Information | 22 |
| 6.4 Tarif | 23 |
| 7. Wirkungen des Maßnahmenpakets | 24 |
| 7.1 Verkehrliche Wirkung | 24 |
| 7.2 Finanzielle Wirkung | 24 |
| 8. Bewertung des Maßnahmenpaketes | 26 |
| 8.1 Gesamtbewertung | 26 |
| 8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen | 26 |
| 9. Beteiligungsverfahren | 27 |
| 9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer | 27 |
| 9.2 Weitere Beteiligungen | 27 |
| 10. Anhang | 28 |
| 10.1 Abbildungen | 28 |
| 10.2 Tabellen | 28 |
| 10.3 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN | 28 |
| 10.4 Verkehrspolitische Ziele, Maßnahmen, Umsetzung und Wirksamkeit | 28 |

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

In seiner Sitzung am 24.03.2015 hat der Stadtrat die Verwaltung damit beauftragt, bei der VGN GmbH die Fortschreibung des Nahverkehrsplans in die Wege zu leiten. Am 24.07.2015 wurde mit der Auftaktsitzung die Fortschreibung des bestehenden Nahverkehrsplans begonnen.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Aufgabenträger für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind seit 1996 in Bayern die Landkreise und kreisfreien Städte¹.

Der Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“² Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr in Bayern ... Aufgabe des Freistaates Bayern“³.

Der Aufgabenträger „definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie

die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem **Nahverkehrsplan**“⁴. Dieser ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Ein wichtiges Ziel ist es, die sogenannte **Ausreichende Verkehrsbedienung** – im Sinne von angemessen – zu definieren.

Dabei wirkt nach § 8 Abs. 3a Satz 1 PBefG „die Genehmigungsbehörde ... im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger ...“ obliegenden Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung mit. „Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6⁵ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“

In Weiterführung des Rechtsgedankens des PBefG § 8 Abs. 4 (1), wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der VO (EG) 1370/2007 das Primat

der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.⁶

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

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN) hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen an die Hand gegeben. Diese enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien sowie Empfehlungen zu **Grenz- und Richtwerten** für das ÖPNV-Angebot. Damit „...sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“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 Spielräume.

Diese Kriterien wurden von einer Arbeitsgruppe, zu der neben Vertre-

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

2 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

3 BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

4 PBefG §8 Abs. 3

5 PBefG §8 Abs. 3 Satz 6: Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

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

7 Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

tern der einzelnen Fraktionen auch die Verkehrsunternehmer, die im Stadtgebiet mindestens eine Linie betreiben, sowie ein Vertreter des Landkreises Ansbach eingeladen wurden, erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt.

1.3 Gültigkeitsbereich

Der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans ist auf den Zuständigkeitsbereich der Stadt Ansbach begrenzt.

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

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

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

Stadtgrenzübergreifende Linien werden im Regionalen Nahverkehrsplan formal behandelt, ebenso wie Vereinheitlichungen oder anzustrebende Standards im ÖPNV. Die VGN GmbH erarbeitet im Auftrag des ZVGN gemeinsam mit den Aufgabenträgern modularartig die einzelnen Themenfelder des RNVP. Davon betroffene grenzüberschreitende Linien bedürfen einer weiteren Untersuchung. Die Realisierung dieser Planung liegt jedoch weiterhin bei den jeweiligen Aufgabenträgern.

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 Arbeitsschritte

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

- Festlegung der Kriterien
- Schwachstellenanalyse
- Defizitbewertung
- Maßnahmenentwicklung
- Maßnahmenbewertung

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

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ohne Mobilitätseinschränkung
- Verlagerung des MIV auf die umweltverträglichen Verkehrsarten Fuß, Rad und ÖPNV 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 2020 um 40% zu reduzieren, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln 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 hat, kommunalpolitisch nicht beeinflussbar.

Möchte man die Schadstoff- und Lärmemissionen verringern, muss man sich konkrete Ziele setzen und entsprechende Maßnahmen umsetzen. Als Ziel wird folgende Bandbreite in der unten stehenden Tabelle definiert, die bis zum Jahr 2025 erreicht werden soll:

Da der grenzüberschreitende motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Stadt Ansbach zugenommen hat, strebt die Stadt an, gemeinsam mit dem Landkreis Maßnahmen zu entwickeln, die sowohl im Bereich Marketing und Information als auch in der Optimierung und Verknüpfung zwischen Stadt- und Landkreislinien liegen sollen.

Ziel der Veränderung des Modal Split

| | Modal Split 2002 (MiD) | Bandbreite | | Veränderung um ... |
|--------------------------|---------------------------|-------------|-----|-----------------------|
| | | von | bis | |
| PKW-Fahrer | 42% | 34,5% | 31% | -21% bis -35% |
| PKW-Mitfahrer | 18% | 18% | 18% | 0% |
| Rad | 8% | 15% | 18% | 88% bis 125% |
| Fuß | 26% | 26% | 26% | 0% |
| ÖPNV | 6% | 6,5% | 7% | 8% bis 17% |
| PKW-Besetzungsgr. | 1,43 | 1,51 | | 5,7% |

Diese Grundzielsetzung wird von weiteren Zielvorgaben begleitet, wie

- Reduzierung des Verkehrsraums und Attraktivierung des öffentlichen Raumes
- Siedlungsentwicklung unter Gesichtspunkten der „Stadt der kurzen Wege“
- Orientierung an schwachen Verkehrsteilnehmern bei Gestaltung des Verkehrsraumes
- JobTicket
- Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
- Entwicklung von Maßnahmen im Rahmen des ISEK
- Parkraumbewirtschaftung

Weitere mögliche verkehrspolitische Maßnahmen, sind in im Anhang zusammengefasst (vgl. Kapitel 10.4).

Ausreichende Verkehrsbedienug

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

Als Ausreichende Verkehrsbedienug wurde der modifizierte Richtwert festgelegt (vgl. Kapitel 3).

Bedienungsstandards und Angebotsgestaltung

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

Das Angebot sollte 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, Rufbus, etc.) das Busangebot ergänzen.

Die Ziele können nur durch ein Zusammenspiel mehrerer Maßnahmen erreicht werden. Ein möglicher Maßnahmenkatalog ist im Anhang beigefügt.

Barrierefreiheit

In der Neufassung des PBefG vom 01.01.2013 hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (§ 8 Abs. 3 PBefG). 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“⁸ 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.“

„Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert: „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.“

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

Die Stadt Ansbach schließt sich diesen Formulierungen der Ad-hoc-AG an.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit bei der Information der Fahrgäste soll vor allem durch eine Anpassung der Internetauskunft sowie mobiler Endgeräte erfolgen. Dieses Aufgabenfeld kann nicht von der Stadt Ansbach alleine umgesetzt werden, sondern wird für alle Aufgabenträger im Verbundgebiet durch die Verbundgesellschaft realisiert. Die Information vor Ort an der Haltestelle und im Fahrzeug muss jedoch vom Aufgabenträger definiert werden und soll im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur umgesetzt werden. 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.

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. Die Stadt Ansbach wird daher auch diese Gestaltung der Fahrzeuge bei seinen Vergaben vorschreiben. (vgl. Anhang, Abb. 05-V)

⁸ ad-hoc-AG der BAG ÖPNV „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“; 09/2014

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

Bei den Kriterien Haltestellenein-zugsbereich und Bedienungshäufig-keit unterscheidet die Leitlinie nach Gebietstypen. Dies erfordert die Auf-nahme der räumlichen Gliederung, wobei auch die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen sind.

Zentralörtliche Gliederung

Ansbach ist Oberzentrum in der Pla-nungsregion 8 „Westmittelfranken“ und an allen Seiten umgeben vom Landkreis Ansbach.⁹

Zentrale Orte und Raumstruktur

Die Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach ist das nächst-gelegene Oberzentrum. Im Land-kreis Ansbach liegen die Mittelzent-ren Dinkelsbühl, Rothenburg o.d.T. und Feuchtwangen.

Im neuen Landesentwicklungs-programm (LEP) wurde auf das Festlegen von Entwicklungsachsen verzichtet, da der Aus- und Neubau von Bandinfrastruktur, der für die Bündelung entlang stark besiedelter Achsen geeignet ist, heute weitge-hend abgeschlossen ist.

Ansbach ist im Regionalplan nicht unterteilt und liegt im Stadt- und Umlandbereich Ansbach. (vgl. *Anhang Abb. 01-I: Raumstruktur*)

Strukturdaten

Einwohner

Ansbach besitzt im Kern eine kom-pakte Siedlungsstruktur, hat aber im Randbereich ländlich geprägte kleine Ortsteile. Die durchschnittli-che Bevölkerungsdichte beträgt 420 Einwohner pro Quadratkilome-ter. Von den ca. 40.000 Einwohnern der Stadt Ansbach leben ca. 37.000 in Verkehrszellen mit mehr als 500 Ein-wohnern. (vgl. *Grafik 1*)

Arbeitsplätze

Da die Daten der Bundesagentur für Arbeit keine ortsteilspezifischen Werte für Arbeitsplätze ausweisen, wurden die Angaben für die einzel-nen Verkehrszellen von der Verwal-tung der Stadt Ansbach ermittelt. Demnach sind in der Verkehrszelle Brodswinden/Wohlfahrtswinden mit Abstand die meisten Arbeitsplätze zu finden. Im Zentrum gibt es darüber hinaus mehrere Schwerpunkte.

Bei den Pendlerbeziehungen ist die Stadt Nürnberg neben dem eigenen Stadtgebiet der wichtigste Arbeitsort für Auspendler. Die meisten Einpend-ler kommen dagegen aus Herrie-den, Burgoberbach, Leutershausen, Bechhofen und Lehrberg. (vgl. *Anhang Tabelle 1 Eigenschaften und Merkmale der Verkehrszellen, Tabelle 2 Sozialversicherungspflich-tig beschäftigte Pendler, Abb. 01-II Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur*)

Schulplätze

Ansbach ist wichtigster Schulstand-ort für Stadt und Umland. Neben drei Gymnasien und einer Realschule gibt es in der Stadt zehn Grund- und drei Mittelschulen sowie im Förderschul-bereich das Förderzentrum sowie die staatliche Berufsschule für sonder-pädagogische Förderung. Darüber hinaus bestehen einige Berufsschu-len sowie eine Hochschule.

Im Schuljahr 2016/2017 besuch-ten 1.183 Schülerinnen und Schüler Grund-, 617 Mittel- und 235 Förder-schulen sowie 3.627 weiterführende Schulen in Ansbach.

An der Hochschule waren ca. 3.100 Studierenden eingeschrieben. (vgl. *Anhang Tabelle 3 Schulen und Schüler, Abb. 01-IV Schulstandorte*)

2.2 Verkehrsnachfrage

Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) stammt aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2002. Danach weist der MIV mit 59% (42% PKW-Fahrer, 17% PKW-Mit-fahrer) den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen nur 6%. Die übrigen Anteile verteilen sich auf Fußgänger-(26%) und Fahrradverkehr (8%).

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die PKW-Dichte liegt in Ansbach mit 0,74 PKW pro Einwohner über dem Bundesdurchschnitt von 0,62 PKW pro Einwohner.

2.3 Derzeitiges Angebot

Schienenpersonennahverkehr

Nach Art. 15 BayÖPNVG ist der Freistaat Bayern Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er bedient sich zur Durch-führung der Bayerischen Eisenbahn-gesellschaft (BEG).

Da das Angebot des SPNV auch in die Angebotsanalyse mit einge-flossen ist, soll es hier nachrichtlich erwähnt werden.

Ansbach wird von zwei Schie-nenstrecken bedient, die Montag bis Sonntag im Taktverkehr fahren. Auf diesen fahren teilweise parallel S-Bahn, R-Bahn- und IC-Verkehere.

- **S4** Nürnberg – Ansbach (– Dombühl seit Dez. 2017)
- **R7** Nürnberg – Ansbach – Schnelldorf (– Stuttgart)
- **R8** (Würzburg –) Marktbreit – Ansbach – Treuchtlingen (– München)

⁹ Vgl. LEP Bayern 2013

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Ansbach wird von **25 öffentlichen Buslinien** erschlossen. Sieben Linien fahren als Stadtbuslinien, die übrigen Linien sind regionale Linienverkehre, die Ansbach mit dem Landkreis verbinden. Die Linien sind alle im Tarifsystem des VGN integriert. Am Abend und an den Wochenenden werden die Stadtbuslinien durch Bedarfsverkehre ergänzt. Einige kleine Stadtteile werden nur im Schülerverkehr durch Buslinien bedient. Hier ergänzt der Bedarfsverkehr von Montag bis Sonntag auch tagsüber das Angebot. (vgl. Anhang Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG, Abb. 05-I Liniennetz, Abb. 05-II Bedarfsverkehr, Abb. 05-III Tarifzonenplan)

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Für Grund-, Mittel- und weiterführende Schulen gibt es in den Außenorten noch freigestellte Schülerverkehre. (vgl. Anhang Tabelle 5 Freigestellte Schülerverkehre)

2.4 Derzeitige Nutzung

Fahrgäste

Die Fahrgastzahlen für die Regionalbuslinien wurden der Verkehrserhebung (VE) 2012 des VGN entnommen, die Zahlen für die Stadtbuslinien kommen von der ABuV. Die Daten können nur für gesamte Linien ermittelt werden. Stadtgrenzübergreifende Linien werden daher immer gesamt dargestellt und nicht nur für den Abschnitt auf dem Gebiet der Stadt Ansbach.

Auf den Stadtbuslinien kann die Linie 752 mit dem Ast zum Krankenhaus mit 804 Fahrgästen an Schultagen mit Abstand am meisten aufweisen, bei den Regionalbuslinien nutzen durchschnittlich 1.081 Fahrgäste die Linie 805, gefolgt mit 988 Fahrgästen auf der Linie 804. (vgl. Anhang Tabelle 6 Fahrgäste pro Tag auf den einzelnen Linien)

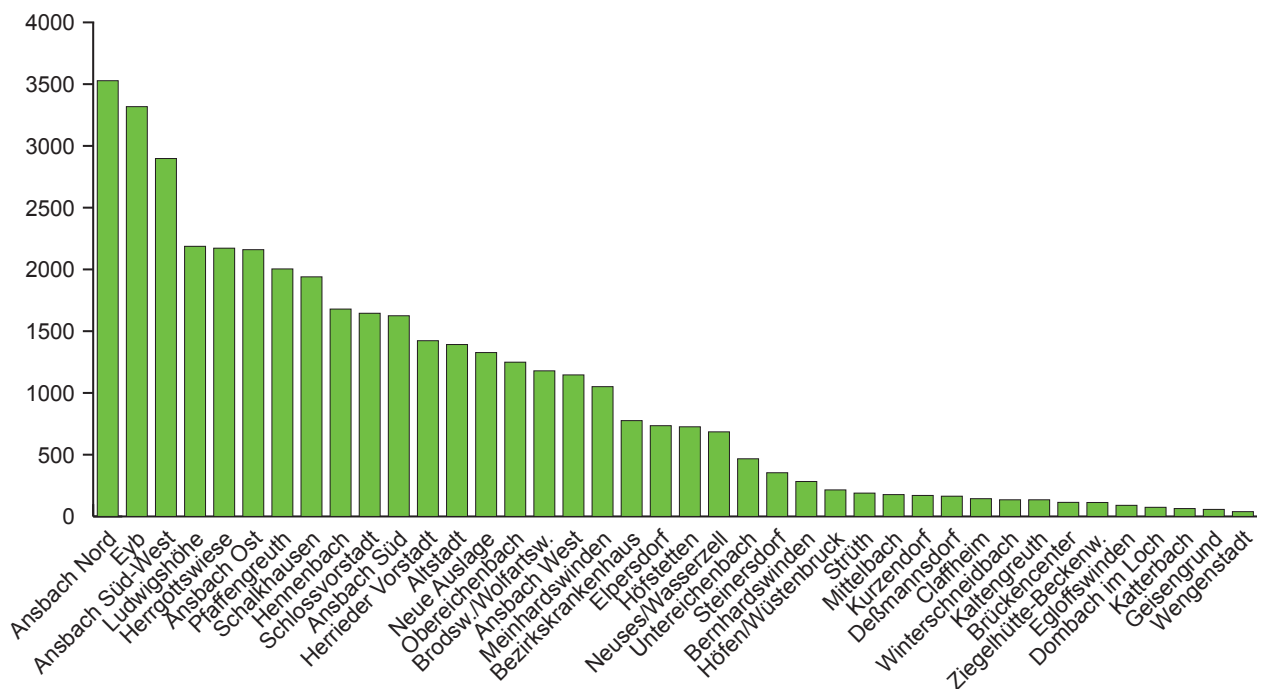
Fahrzeugauslastung

In den Kapiteln 3.5 sowie 4.1 wird ausführlich auf die Fahrzeugauslastung eingegangen, daher wird an dieser Stelle auf eine Darstellung verzichtet.

Verkehrsleistung

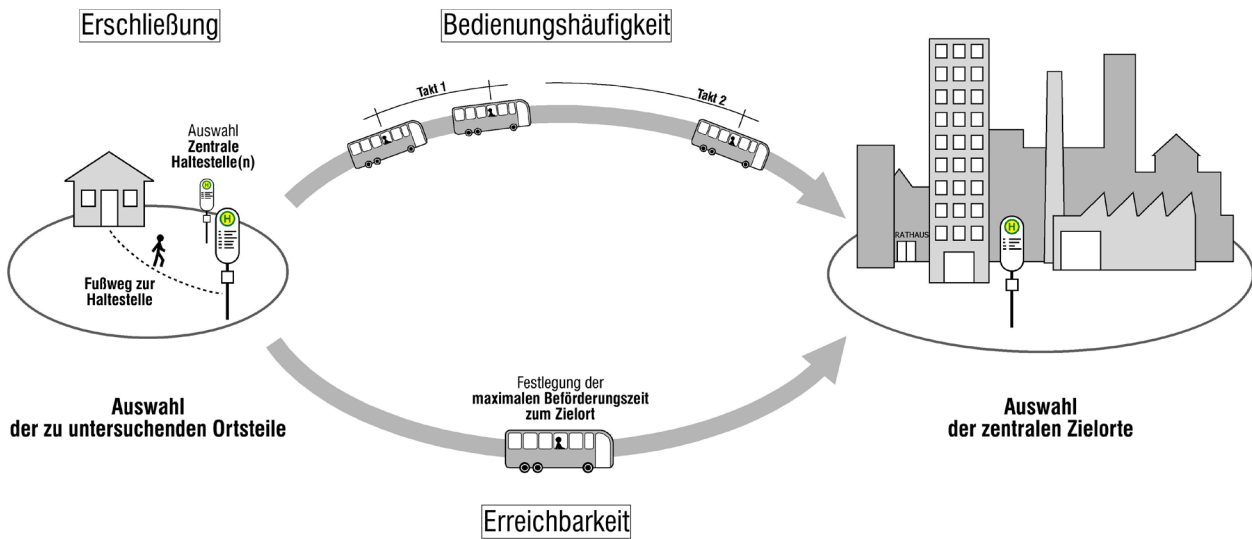
Die Daten stammen alle aus der VE2012. Auch hier erlaubt die Auswertung keine Abgrenzung zwischen der Stadt Ansbach und dem Landkreis, daher wird die Verkehrsleistung immer für die gesamte Linie ausgewiesen. Angegeben sind die Zahlen immer in Personenkilometern (Pkm), was der Summe aller zurückgelegten Kilometern der einzelnen Fahrgäste entspricht.

Die größte Verkehrsleistung ist mit knapp 25.000 Pkm/Tag erwartungsgemäß an Schultagen bei den Regionallinien (hier Linie 805) auf Grund der langen Reiseweiten zu verzeichnen. Bei den Stadtbuslinien ist die Linie 752 mit ca. 4.770 Pkm/Tag die Linie mit den meisten Personenkilometern. (vgl. Anhang Tabelle 7 Verkehrsleistung pro Tag auf den einzelnen Linien)



Grafik 1: Einwohner pro Verkehrszelle

3. Ausreichende Verkehrsbedienung



Grafik 2: Kriterien für die Schwachstellenanalyse

Mit der Festlegung von Grenz- und Richtwerten definiert der Aufgabenträger den Begriff der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung versteht unter dem Grenzwert die „Mindestanforderung an den ÖPNV“, während der Richtwert einen „guten ÖPNV-Standard“ darstellt. Die Kriterien orientieren sich an der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Anhang C.

Zur Sicherung und Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs übernimmt die Stadt Ansbach aus dem ersten Nahverkehrsplan als „**Ausreichende Verkehrsbedienung**“ – im Sinne von „**angemessener Verkehrsbedienung**“ – den modifizierten Richtwert.¹⁰

Verkehrszellen

Die im ersten Nahverkehrsplan festgelegten 40 Verkehrszellen bleiben

bestehen. Bei den Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite soll für Verkehrszellen unter 150 Einwohnern die Verhältnismäßigkeit des Aufwandes berücksichtigt werden.

3.1 Gebietstypen

Aufgrund der Lage im ländlichen Raum wird Ansbach nach der Terminologie der Leitlinie als **Oberzentrum ohne Verdichtung** eingestuft. Die Leitlinie definiert dabei für Oberzentren die Gebietstypen

¹⁰ Ansbach wird nach der LzN als Oberzentrum ohne Verdichtung eingestuft. Die Größe nach Einwohnern entspricht aber nicht der Größe anderer Oberzentren, wie Fürth oder Erlangen. Darum wurde das Kriterium „Bedienungshäufigkeit“ entsprechend modifiziert, An Stelle eines 10/15/20-Minutentaktes wird ein 10/20/20- (HVZ), bzw. 10/20/60-Minutentakt (NVZ) vorgegeben. Alle übrigen Kriterien entsprechen der Leitlinie. Ein neuer Gebietstyp „mittlere Nutzungsdichte“ wird eingeführt.

„**Kernbereich**“, „**Gebiete mit hoher Nutzungsdichte**“ und „**Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte**“. Gerade bei kleinen Oberzentren spiegelt der geforderte Fahrplankontakt zu diesen Vorgaben jedoch nicht das entsprechende Potential und die Nachfrage wider. Besonders in den Randlagen der geschlossenen Bebauung ist in der Hauptverkehrszeit ein vergleichbares Angebot wie in zentraleren Lagen notwendig, in der Neben- bzw. Schwachverkehrszeit hingegen aufgrund der geringeren Nachfrage ein reduziertes Angebot ausreichend. Daher wird der neue Gebietstyp „**mittlere Nutzungsdichte**“ eingeführt.

Die 40 Verkehrszellen werden entsprechend der Einwohner- sowie der Arbeitsplatzzahl (hauptausschlaggebend für das Nachfragepotential) gewichtet und anschließend den entsprechenden Gebietstypen zugeordnet. (vgl. Anhang Abb. 01-I Raumstruktur, Abb. 01-II Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur, Abb. 01-III

Gebietstypen, Tabelle 1 Eigenschaften und Merkmale der Verkehrszellen)

3.2 Erschließung

Wie auch im ersten Nahverkehrsplan werden alle Verkehrszellen zunächst untersucht. Bei der Aufstellung von Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite muss jedoch bei Verkehrszellen unter 150 Einwohnern die Verhältnismäßigkeit des Aufwandes berücksichtigt werden.

Einzugsbereich von Haltestellen

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

Die Radien der Einzugsbereiche wurden aus dem ersten Nahverkehrsplan übernommen. Gebiete der neu geschaffenen „mittleren Nutzungsdichte“ wurden wie Gebiete der „hohen Nutzungsdichte“ gewertet.

Radius für Haltestellen:

- Bus: **400m** (niedrige ND)
300m (übrige Gebiete)
- Bahn: **600m** (allgemein)

3.3 Erreichbarkeit

Die Leitlinie gibt vor, Zielorte zu bestimmen, die für die Bürger der Ortsteile innerhalb eines bestimmten Zeitfensters in einer bestimmten Reisezeit erreichbar sein sollen.

Zielorte

Die Zielorte wurden aus dem ersten Nahverkehrsplan übernommen.

Zielorte in Ansbach:

- Altstadt
- Bahnhof
- Krankenhaus (Brückencenter)
- Bezirkskrankenhaus
- Gewerbegebiet Brodswinden

Zielorte außerhalb Ansbachs:

- Nürnberg

(vgl. Anhang Abb. 02-II Erreichbarkeit)

Zeitfenster

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

- Hinfahrt Mo-Fr: **6 - 8 Uhr**
- Hinfahrt Sa: **7 - 9 Uhr**
- Hinfahrt So: **8 - 10 Uhr**

für alle Tagesarten:

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

Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Sie setzt sich zusammen aus der Fahrzeit, der Umsteigezeit sowie den Ab- und Zugangszeiten. Die **Ab- und Zugangszeiten** zur Haltestelle sollen in der Summe **10 Minuten** betragen, die **Umsteigezeit** maximal **15 Minuten**. Es soll höchstens **2-mal umgestiegen** werden.

Zielorte in Ansbach

- Die **Reisezeit** soll **40 Minuten** nicht überschreiten.

Oberzentrum Nürnberg

- Die **Reisezeit** soll **60 Minuten** nicht überschreiten.

3.4 Bedienungshäufigkeit

Das Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt an, wie oft am Tag ein Ortsteil/Verkehrszelle durch eine öffentliche Linie bedient wird. Die Standards richten sich nach den festgelegten Gebietstypen. Die Leitli-

nie gibt entsprechend der Gebietstypen verschiedene Taktfolgen bzw. Anzahl an Fahrten pro Tag vor. Die Zeitlagen der Verkehrszeiträume Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) sowie Schwachverkehrszeit (SVZ) sind vom Aufgabenträger festzulegen.

Die Stadt Ansbach übernimmt die Bedienstandards aus dem ersten Nahverkehrsplan. Für den neuen Gebietstyp „mittlere Nutzungsdichte“ werden in der Hauptverkehrszeit die gleichen Taktfolgen wie bei Gebieten hoher Nutzungsdichte übernommen, bei der Nebenverkehrszeit orientiert sich dieser Gebietstyp für den Grenzwert an Gebieten niedriger Nutzungsdichte, für den Richtwert liegt dieser zwischen den Vorgaben der Gebietstypen mit hoher bzw. niedriger Nutzungsdichte.

Die Leitlinie macht jedoch keinerlei Aussagen zur zeitlichen Lage und Ausdehnung der Verkehrszeiträume. Daher muss der Aufgabenträger diese selbst definieren (s. Tabelle unten).

3.5 Auslastung

Die Leitlinie schreibt vor, die derzeitige ÖPNV-Nutzung zu untersuchen und zu prüfen, ob auf einzelnen Linien Maßnahmen zur Erhöhung bzw. Senkung der Auslastung getroffen werden müssen. Hierbei wird nach dem Besetzungsgrad und der Tagesauslastung unterschieden. Sie setzt demnach keine Maßstäbe für Mindeststandards der Bedienung, sondern zielt auf ein der Nachfrage angemessenes Angebot ab.

Besetzungsgrad

Der Besetzungsgrad ist die prozentuale Auslastung eines Fahrzeuges zwischen zwei Haltestellen. Für die Untersuchung wird die höchste Fahrgastbesetzung am Tag gewählt, in Stundengruppen aufgeteilt und mit den Vorgaben der Leitlinie verglichen. Der Besetzungsgrad erlaubt Aussagen zur Notwendigkeit von Verstärkerfahrten bzw. zur Taktfolge in der Hauptverkehrszeit. Außerhalb

Bedienstandards (Taktfolge in Minuten)

| | Grenzwert | | | Richtwert | | |
|-------------------------|-----------|-----|----------------|-----------|-----|-----|
| | HVZ | NVZ | SVZ | HVZ | NVZ | SVZ |
| Kernbereich | 30 | 30 | 30 | 10 | 10 | 20 |
| Hohe Nutzungsdichte | 30 | 30 | 60 | 20 | 20 | 40 |
| Mittlere Nutzungsdichte | 30 | 60 | 60 | 20 | 40 | 60 |
| Niedrige Nutzungsdichte | 60 | 60 | Bedarfsverkehr | 20 | 60 | 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 |
| 05:00 | 06:00 | 06:01 | 08:00 | 08:01 | 11:30 | 11:31 | 14:00 | 14:01 | 16:00 | 16:01 | 18:00 | 18:01 | 20:30 | 20:31 | 24:00 |

Verkehrszeiten (Samstag)

| SVZ | | NVZ | | SVZ | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| von | bis | von | bis | von | bis |
| 07:00 | 10:00 | 10:01 | 16:00 | 16:01 | 24:00 |

Verkehrszeiten (Sonn- und Feiertag)

| SVZ | |
|-------|-------|
| von | bis |
| 08:00 | 23:00 |

der Hauptverkehrszeit spielt die Maximalbesetzung keine Rolle.

Richtwert, ab dem das Angebot aufgestockt werden müsste:

NVZ: 50%

HVZ: 65% (Einzelfahrten bis 100%)

Tagesauslastung

Bei der Tagesauslastung wird im Vergleich zum Besetzungsgrad die ganze Linie an einem durchschnittlichen Werktag betrachtet. Hinzu kommt eine Entfernungvariable, d.h. die Tagesauslastung wird aus dem Quotienten von Personenkilometern und Platzkilometern gewonnen. Dabei sind die Personenkilometer die Summe der im Bus zurückgelegten Kilometer aller Fahrgäste und die Platzkilometer das Produkt aus Betriebsleistung (Buskilometer) und der vorhandenen Kapazität an Sitz- und Stehplätzen. Sie ist Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage auf einzelnen Linien.

$$\text{Tagesauslastg.} = \frac{\text{Personenkilometer}}{\text{Platzkilometer}}$$

Da hohe Linienbelastungen zu bestimmten Tageszeiten meist nur

in einer Richtung (Lastrichtung) auftreten, in der Gegenrichtung gleichzeitig die Nachfrage aber gering ausfällt, erreicht die Tagesauslastung bei ganztägigem Angebot selten Werte über 30%.

Die Leitlinie unterscheidet die kundenorientierte von der betriebswirtschaftlichen Sichtweise. Abhängig von den Werten sollen Maßnahmen zur Verringerung bzw. Erhöhung der Auslastung geprüft werden.

Bei dieser Auswertung ist keine Begrenzung der Betrachtung nur auf das Stadtgebiet möglich. Bei allen Linien, die über die Stadtgrenzen gehen, wird auch der Abschnitt außerhalb der Stadt betrachtet.

Kundenorientierte Sicht:

- Auslastung > 30% Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung.

Betriebswirtschaftliche Sicht:

- Auslastung < 15% Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung.

(vgl. Anhang Tabelle 8 Zusammenfassung der Kriterien)

4. Schwachstellenanalyse

Für alle 40 Verkehrszellen wurden Berechnungen zu den zehn Kriterien (ein Kriterium für Erschließung, sechs für Erreichbarkeit und drei für Bedienungshäufigkeit) durchgeführt.

Es wurden sowohl Richt- als auch Grenzwerte berechnet. Die Untersuchung erfolgte im Herbst 2016. Verglichen wurden die Vorgaben dabei mit dem Fahrplanstand vom 13. September 2016.

4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

Die Abbildungen 03-I bis 03-IV im Anhang fassen die Defizite je Kriterium zusammen, differenziert nach Schul- und Ferientagen sowie nach Richt- und Grenzwert. Tabelle 9 im Anhang zeigt die Defizite an Wochenenden auf.

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

Ergebnisüberblick Montag bis Freitag

Aus dem Ergebnisüberblick wird deutlich, dass der Richtwert (guter ÖPNV-Standard) im Vergleich zum Grenzwert (Mindestanforderung an den ÖPNV) deutlich häufiger nicht erreicht wird. Dagegen gibt es zwischen Schul- und Ferientagen kaum Unterschiede.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden Defizite in den Verkehrszellen *Ludwigshöhe*, *Bezirkskrankenhaus*, *Untereichenbach*, *Höfstetten/Wallersdorf*, *Brodswinden/Wolfahrtswinden* sowie *Meinhardswinden* festgestellt. (vgl. Anhang Abb. 02-I *Erschließung*)

Bei der **Erreichbarkeit** übergeordneter Ziele erfüllen die *Altstadt* und der *Bahnhof* alle Vorgaben.

In Richtung *Krankenhaus* sowie *Brodswinden* sind auf manchen Relationen die Umsteigezeiten zu lange, weshalb vereinzelt selbst der Grenzwert nicht erfüllt wird. Um den Richtwert für diese Zielorte sowie das Oberzentrum Nürnberg erreichen zu können, muss bei etwa der Hälfte aller Verkehrszellen die gesamte Fahrzeit inklusive Umsteigen verkürzt werden.

Für das Kriterium **Bedienungshäufigkeit** müssen eine bestimmte Anzahl an Fahrten in den Zeitlagen Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeit vorhanden sein.

Der Grenzwert kann in der Haupt- und Nebenverkehrszeit für einige Zellen nicht erreicht werden, da vor allem auf den Stadtbuslinien 751-753 sowie 756 und 762 nicht durchgängig der Halbstundentakt gefahren wird, welcher hier für den Grenzwert notwendig ist.

Der Richtwert wird vor allem in der Hauptverkehrszeit nur bei wenigen Verkehrszellen erreicht. Hierfür wäre ein 20-Minuten-Takt auf den Stadtbuslinien und ein 30-Minuten-Takt im AST-Verkehr notwendig.

Die Schwachverkehrszeit wird im Grenzwert für alle Verkehrszellen erfüllt.

Ergebnisüberblick am Wochenende

An Samstagen gibt es per Definition keine Hauptverkehrszeit, an Sonntagen keine Haupt- und Nebenverkehrszeit, weshalb hier nur neun bzw. acht Kriterien untersucht wurden.

Ergebnisüberblick Montag – Freitag

| | Richtwert | |
|--|------------|------------|
| | Schultage | Ferien |
| Erschließung | 6 | 6 |
| Erreichbarkeit Altstadt | 0 | 0 |
| Erreichbarkeit Bahnhof | 0 | 0 |
| Erreichbarkeit Krankenhaus | 20 | 21 |
| Erreichbarkeit Bezirkskrankenhaus | 6 | 7 |
| Erreichbarkeit Gewerbegebiet Brodswinden | 24 | 23 |
| Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg | 18 | 19 |
| Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit | 30 | 31 |
| Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit | 14 | 14 |
| Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit | 0 | 0 |
| Summe Vorgaben nicht erfüllt: | 118 | 121 |

| | Grenzwert | |
|--|-----------|-----------|
| | Schultage | Ferien |
| Erschließung | 6 | 6 |
| Erreichbarkeit Altstadt | 0 | 0 |
| Erreichbarkeit Bahnhof | 0 | 0 |
| Erreichbarkeit Krankenhaus | 3 | 3 |
| Erreichbarkeit Bezirkskrankenhaus | 1 | 1 |
| Erreichbarkeit Gewerbegebiet Brodswinden | 3 | 3 |
| Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg | 0 | 0 |
| Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit | 8 | 11 |
| Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit | 5 | 5 |
| Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit | 0 | 0 |
| Summe Vorgaben nicht erfüllt: | 26 | 29 |

Für das Kriterium **Erschließung** gilt dasselbe wie für den Zeitraum Montag bis Freitag.

Beim Kriterium **Erreichbarkeit** können die Zielorte Altstadt und Bahnhof von fast allen Verkehrszellen aus gut erreicht werden.

Da die Linie 756 an Samstagen erst nach 9 Uhr in Richtung Obereichenbach fährt, können alle Zielorte von den Verkehrszellen „Obereichenbach“ und „Ansbach Ost“ nicht in den vorgegebenen Intervallen erreicht werden.

Die Stadtbusse bedienen am Wochenende die einzelnen Linien im Stundentakt. Dabei werden im halbstündigen Wechsel jeweils unterschiedliche Stadtteile angefahren. Dadurch bestehen nicht auf allen Relationen ideale Verbindungen durch Umstieg am Bahnhof oder am Schlossplatz. Auf manchen Relationen entstehen 30 minütige Wartezeiten. Vor allem in Richtung Krankenhaus sowie Brodswinden ergeben sich dadurch viele Defizite. Im Richtwert wird zusätzlich auch die vorgegebene Reisezeit oft nicht erfüllt.

Das Kriterium **Bedienungshäufigkeit** kann an Samstagen in der Nebenverkehrszeit, an Sonn- und Feiertagen in der Schwachverkehrszeit in etwa der Hälfte aller Verkehrszellen nicht erfüllt werden.

Erläuterung zu den Tabellen

Einen Überblick über alle Ergebnisse geben die Abbildungen 03-I bis

IV sowie die Tabelle 9. Dargestellt sind die Ergebnisse sowohl nach dem Grenzwert als auch nach dem Richtwert. (vgl. Anhang, Abb. 03-I Richtwert - Schule, Abb. 03-II Richtwert - Ferien, Abb. 03-III Grenzwert Schule, Abb. 03-IV Grenzwert Ferien, Tabelle 9: Wochenendverkehr)

Anders als bei den oben aufgeführten Kriterien wird beim Kriterium der **Auslastung** nicht der Standard der Verkehrszellen untersucht, sondern ein der Nachfrage angemessenes Angebot und bezieht sich somit nicht auf die Verkehrszellen sondern auf die einzelnen Linien. Daher wird es gesondert betrachtet.

Als Datengrundlage wird die verbundweite Verkehrserhebung 2012 herangezogen. Für die Tagesauslastung liegen für die Stadtbuslinien aktuellere Zahlen der unternehmenseigenen Zählungen aus dem Jahr 2015 vor, welche hierfür herangezogen werden. Linien, welche die Stadtgrenze überschreiten, können aus datentechnischen Gründen nicht grenzscharf abgebildet werden. Die Ergebnisse dieser Linien sind demnach immer für die ganze Linie dargestellt.

Der höchste **Besetzungsgrad** überschreitet in der Spitzenstunde bei den Regionalbussen in einigen Fällen sowohl Grenz- als auch Richtwert. Bei den Stadtbussen liegen diese immer unterhalb des Grenzwertes. Diese Fahrten liegen immer zur Stunde 7 bzw. 13, das heißt in der Schülerzeitlage. Es handelt sich

hier um einzelne Fahrten, die nach der Leitlinie auch Werte bis zu 100% erreichen dürfen. Dass in einigen Fällen sogar die Besetzung über 100% liegt, liegt daran, dass die Leitlinie für die Berechnung der Kapazitäten 4 Personen pro Quadratmeter vorschreibt, die gesetzlich erlaubte Menge jedoch fast doppelt so hoch ist. Da die Spitzenwerte in der Regel immer auf den letzten Haltestellen vor den Schulen erreicht werden und zu allen anderen Zeitlagen weder der Grenz-, noch der Richtwert überschritten wird, können diese Werte akzeptiert werden. Der Einsatz von Verstärkerbussen ist in einzelnen Fällen zu prüfen.

Die **Tagesauslastung** schwankt auf den regionalen Linien in der Schulzeit zwischen 10% und 30%. Die hohen Werte sind typisch für regionale Linien. Diese Linien verkehren in der Regel hauptsächlich in der Hauptverkehrszeit und befördern größtenteils Schüler. Daher werden sehr gute Auslastungswerte erreicht.

Die Stadtbuslinien liegen abgesehen von der Linie 755 an Schultagen zwischen 6% und 8%. Die Linien fahren im Halbstunden- bzw. Stundentakt. Die Tagesauslastung ist dementsprechend gering. Für die Größe der Stadt würde eine Ausdünnung des Taktes jedoch zu großen Defiziten in einzelnen Verkehrszellen führen. Daher sollen eher andere Maßnahmen, wie verstärkte Marketingaktivitäten, etc. gefunden werden, um die Auslastung zu erhöhen.

Ergebnisüberblick am Wochenende

| | Richtwert | | Grenzwert | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | Samstag | Sonntag | Samstag | Sonntag |
| Erschließung | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Erreichbarkeit Altstadt | 2 | 2 | 2 | 1 |
| Erreichbarkeit Bahnhof | 2 | 2 | 2 | 1 |
| Erreichbarkeit Krankenhaus | 33 | 36 | 13 | 17 |
| Erreichbarkeit Bezirkskrankenhaus | 13 | 8 | 6 | 5 |
| Erreichbarkeit Gewerbegebiet Brodswinden | 32 | 32 | 30 | 30 |
| Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg | 34 | 31 | 8 | 5 |
| Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit | - | - | - | - |
| Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit | 19 | - | 12 | - |
| Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit | 5 | 20 | 5 | 20 |
| Summe Vorgaben nicht erfüllt: | 24 | 20 | 17 | 20 |

In den Ferien ist die Auslastung auf den Linien mit Ausnahme der Linien 716 und 805 sehr gering. (vgl. Tabelle 10 Besetzungsgrad an Schultagen, Tabelle 11 Tagesauslastung an Schultagen, Tabelle 12 Tagesauslastung an Ferientagen)

4.2 Infrastruktur und Schnittstellen

Haltestellen

Die in Ansbach verkehrenden Linien sind alle in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg integriert. Die Haltestellen weisen in Bezug auf die Aushangfahrpläne und die Linien-

bezeichnungen einen einheitlichen Standard auf.

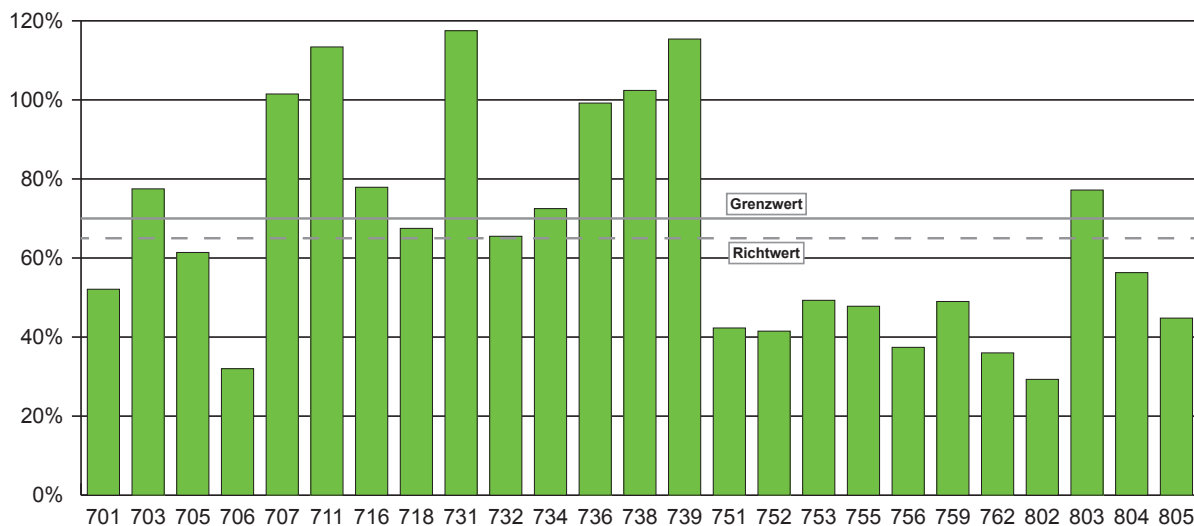
Verknüpfungspunkte

In Ansbach gibt es derzeit eine Park & Ride- (591 gebührenpflichtige Parkplätze) bzw. Bike & Ride-Anlage (329 Fahrradstellplätze) am Bahnhof. Diese bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz.

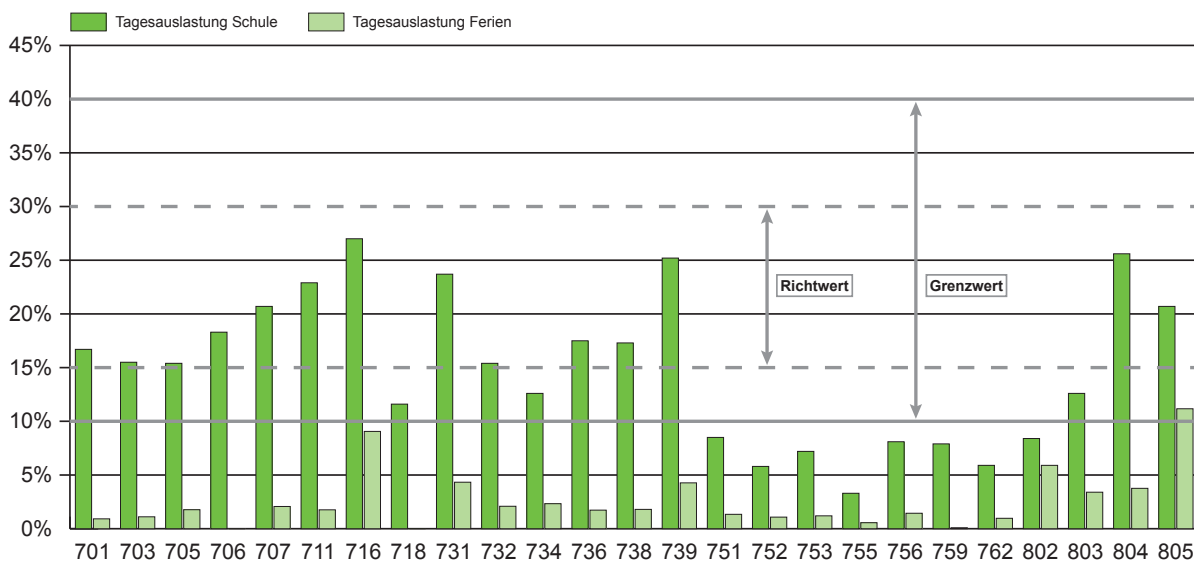
Tarifsystem

Die Stadt Ansbach ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) des VGN und im Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN). Für alle öffentlichen Linien nach § 42 PBefG gilt der VGN-Ta-

rif. Im Stadtgebiet gibt es in Ortsteilen ohne Busverkehr, bzw. nur geringem Busverkehr unter der Woche das Anrufsammeltaxi (AST) sowie auf den regulären Stadtbuslinien in den Abendstunden und am Wochenende das Linienbedarfstaxi (LBT). Beide Bedarfssysteme sind mit einem VGN-Fahrausweis zzgl. Zuschlag in Form eines Einzelfahrscheins Erwachsener Preisstufe D zu benutzen. Es muss mindestens eine Stunde vor Antritt der Fahrt telefonisch bestellt werden.



Grafik 3: Besetzungsgrad in der Spitzenstunde an Schultagen



Grafik 4: Tagesauslastung Montag - Freitag

4.3 Defizitbewertung

Im Rahmen der Angebotsanalyse sind durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans Defizite ermittelt worden. Für jedes Defizit wurde die Ursache festgestellt sowie die Abweichung vom Richt- bzw. Grenzwert beurteilt. Des Weiteren wurden diese anhand von Kriterien entsprechend ihrer Bedeutung für den Fahrgast sowie möglicher Fahrgastpotentiale klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt.

Defizitkriterium Erschließung

Abhängig von der Einwohnerzahl, die nicht ausreichend erschlossen sind, wurde eine Klassifizierung vorgenommen:

Priorität 1 - Handlungsbedarf **kurzfristig** (vorrangig zu beheben)

- mehr als 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen
- Teilort ist nicht erschlossen

Priorität 2 - Handlungsbedarf **mittelfristig** (nach Möglichkeit zu beheben)

- 150-500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen

Priorität 3 - Handlungsbedarf **langfristig** (zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich)

- bis 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen

In den Verkehrszellen *Ludwigshöhe* und *Bezirkskrankenhaus* sind jeweils über 500 Einwohner nicht durch Haltestellen erschlossen – es besteht hier kurzfristiger Handlungsbedarf. In *Höfstetten/Wallersdorf*, *Brodswinden* sowie in *Meinhardswinden* besteht mittelfristiger, in *Untereichenbach* langfristiger Handlungsbedarf.

Eine bessere Erschließung der *Ludwigshöhe* ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht möglich.

Das *Bezirkskrankenhaus* ist ein abgeschlossener Bereich, der nicht für den Busbetrieb zugänglich ist.

Zur Verkehrszelle *Untereichenbach* gehört das Gelände der Bismarck Kaserne. Für diese Kaserne gibt es eine Haltestelle am Rande des Kasernengebietes. Der Ortsteil Untereichenbach selber ist jedoch ausreichend erschlossen.

In *Wallersdorf* gibt es eine Haltestelle im Altort. Das Neubaugebiet im Osten des Stadtteils ist aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten bislang noch nicht ausreichend erschlossen. Ein Anfahren des Neubaugebietes würde die Fahrzeit darüber hinaus erheblich verlängern.

In *Brodswinden* wurde das Gewerbegebiet erweitert. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurden entsprechend neue Haltestellen eingerichtet, um die Flächen besser zu erschließen. Da jedoch Brodswinden dem Gebietstyp „hohe Nutzungsdichte“ zugeordnet wurde, welche sowohl Auswirkung auf das Bedienungshäufigkeits- (hier auch aufgrund des hohen Anteils an Arbeitsplätzen gerechtfertigt) als auch auf das Erschließungskriterium hat, liegt der Untersuchung der Erschließung ein Haltestellenradius von 300 Metern zu Grunde. Die ländliche Struktur der Wohngebiete in Brodswinden ist jedoch eher mit anderen ländlich strukturierten Ortsteilen von Ansbach vergleichbar, welche dem Gebietstyp „niedrige Nutzungsdichte“ zugeschrieben sind und daher mit einem Haltestellenradius von 400 Metern untersucht werden. Darüber hinaus wird für die Untersuchung der Erschließung die Untersuchung der bebauten Flächen zu Grunde gelegt. Hier liegen viele der großen Gebäude der Gewerbe- und Industriebetriebe außerhalb des 300-Meter-Radius. Es entstehen entsprechend Defizite. Würde man Brodswinden mit dem Haltestellenradius von 400 Metern, vergleichbar anderer ländlicher Ortsteile, untersuchen, würde ein Erschließungsgrad von 88,7% errechnet werden. Dieser würde die Vorgaben von einem Erschließungsgrad von mindestens 80 % entsprechen.

Zur Verkehrszelle *Meinhardswinden* gehört auch das Gelände der

„Barton Barracks“. Hier gibt es aktuell keine Haltestelle, was zu einer Unterversorgung der Verkehrszelle führt. Der Stadtteil Meinhardswinden selber ist dagegen ausreichend erschlossen.

Defizitkriterium Erreichbarkeit

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

Priorität 1 - Handlungsbedarf **kurzfristig** - vorrangig zu beheben

- Es gibt kein Angebot innerhalb der Zeitintervalle oder
- die Beförderungszeiten und/oder Umsteigezeiten liegen weit über den Vorgaben des Grenzwertes.

Priorität 2 - Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

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

Priorität 3 - Handlungsbedarf **langfristig** - zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich

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

An **Schultagen** sowie an **Ferientagen** besteht kein kurzfristiger Handlungsbedarf. Es gibt von allen Verkehrszellen zu den sechs Zielorten immer eine mögliche Verbindung.

Während die Zielorte *Altstadt* und *Bahnhof* von allen Verkehrszellen aus entsprechend erreicht werden, können die entsprechenden Zeitvorgaben vor allem bei der Erreichbarkeit des *Krankenhauses*, des Gewerbegebietes *Brodswinden* und des *Oberzentrums Nürnberg* nicht eingehalten werden. So besteht für die Erreichbarkeit des *Krankenhauses* an Schultagen für drei Verkehrszellen, für die Erreichbarkeit von *Brodswinden* ebenfalls für drei Verkehrszellen mittlerer Handlungsbedarf und für 17 bzw. 21 Verkehrszellen langfristiger Handlungsbedarf. Für die Erreichbarkeit des *Oberzentrums Nürnberg* besteht für 18 Verkehrszellen langfristiger Handlungsbedarf.

Bei der Erreichbarkeit des *Bezirkskrankenhauses* gibt es nur ein mittelfristig und fünf langfristig zu behebende Defizite.

Für Ferientage gelten ähnliche Werte.

Am **Wochenende** ergibt sich ein anderes Bild. Für die Verkehrszellen *Ansbach Ost* und *Obereichenbach* besteht für alle Zielorte samstags aufgrund der außerhalb des Intervalls liegenden Hinfahrt vormittags kurzfristiger Handlungsbedarf. Darüber hinaus besteht auch für die Zielorte *Krankenhaus* und *Brodswinden* von 12 bzw. 27 Verkehrszellen aus kurzfristiger Handlungsbedarf. Für die übrigen vier Zielorte ist der Handlungsbedarf jedoch vorrangig, mittel- bzw. langfristig. (vgl. *Anhang Abbildungen 03-I bis 03-IV*)

Defizitkriterium Bedienungshäufigkeit

Abhängig von Gebietstyp und Verkehrszeit – Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) bzw. Schwachverkehrszeit (SVZ) – gibt die Leitlinie Taktfolgen oder eine Anzahl an Fahrten vor.

Priorität 1 - Handlungsbedarf **kurzfristig** - vorrangig zu beheben

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls

Priorität 2 - Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- Es bestehen Fahrten, deren Anzahl ist jedoch 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

- Anzahl Fahrten liegen zwischen Richtwert und Grenzwert

Im Stadtgebiet Ansbach gibt es keine vorrangig zu behebenden Defizite, d.h. in allen Verkehrszellen besteht von Montag bis Sonntag zumindest ein Angebot.

Defizite für das Kriterium Erreichbarkeit verschiedener Zielorte

Defizite an Schultagen

| | Altstadt | Bahnhof | Krankenh.s. | Bezirkskrh. | Brodswind. | Nürnberg |
|------------------------|----------|----------|-------------|-------------|------------|-----------|
| kurzfristig | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| mittelfristig | 0 | 0 | 3 | 1 | 3 | 0 |
| langfristig | 0 | 0 | 17 | 5 | 21 | 18 |
| Defizite gesamt | 0 | 0 | 20 | 6 | 24 | 18 |

Defizite an Ferientagen

| | Altstadt | Bahnhof | Krankenh.s. | Bezirkskrh. | Brodswind. | Nürnberg |
|------------------------|----------|----------|-------------|-------------|------------|-----------|
| kurzfristig | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| mittelfristig | 0 | 0 | 3 | 1 | 3 | 0 |
| langfristig | 0 | 0 | 18 | 6 | 20 | 19 |
| Defizite gesamt | 0 | 0 | 21 | 7 | 23 | 19 |

Defizite an Samstagen

| | Altstadt | Bahnhof | Krankenh.s. | Bezirkskrh. | Brodswind. | Nürnberg |
|------------------------|----------|----------|-------------|-------------|------------|-----------|
| kurzfristig | 2 | 2 | 12 | 3 | 27 | 2 |
| mittelfristig | 0 | 0 | 1 | 3 | 3 | 6 |
| langfristig | 0 | 0 | 20 | 7 | 2 | 26 |
| Defizite gesamt | 2 | 2 | 33 | 13 | 32 | 34 |

Defizite an Sonntagen

| | Altstadt | Bahnhof | Krankenh.s. | Bezirkskrh. | Brodswind. | Nürnberg |
|------------------------|----------|----------|-------------|-------------|------------|-----------|
| kurzfristig | 1 | 1 | 15 | 5 | 29 | 0 |
| mittelfristig | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 5 |
| langfristig | 1 | 1 | 19 | 3 | 2 | 26 |
| Defizite gesamt | 2 | 2 | 36 | 8 | 32 | 31 |

Defizite für das Kriterium Bedienungshäufigkeit

Defizite an Schultagen

| | HVZ | NVZ | SVZ |
|------------------------|-----------|-----------|----------|
| kurzfristig | 0 | 0 | 0 |
| mittelfristig | 8 | 5 | 0 |
| langfristig | 22 | 9 | 0 |
| Defizite gesamt | 30 | 14 | 0 |

Defizite an Ferientagen

| | HVZ | NVZ | SVZ |
|------------------------|-----------|-----------|----------|
| kurzfristig | 0 | 0 | 0 |
| mittelfristig | 11 | 5 | 0 |
| langfristig | 20 | 9 | 0 |
| Defizite gesamt | 31 | 14 | 0 |

Defizite an Samstagen

| | NVZ | SVZ |
|------------------------|-----------|----------|
| kurzfristig | 0 | 0 |
| mittelfristig | 12 | 5 |
| langfristig | 7 | 0 |
| Defizite gesamt | 19 | 5 |

Defizite an Sonntagen

| SVZ |
|-----------|
| 0 |
| 20 |
| 0 |
| 20 |

Mittelfristig zu beheben, d.h. unterhalb des Grenzwertes, sind an Schultagen Defizite in acht (HVZ) bzw. fünf (NVZ) Verkehrszellen. In den Ferien sind ähnliche Mängel festzustellen. In diesen Verkehrszellen, welche alle durch den Stadtbusverkehr bedient werden, wird zeitweise nur ein Stundentakt angeboten. Es fehlen demnach entsprechende Fahrten um durchgängig einen Halbstundentakt anbieten zu können, welcher für die Erfüllung des Grenzwertes notwendig wäre.

In weitaus mehr Verkehrszellen bestehen *langfristige Defizite*. Da für den Richtwert (ausschlaggebend für langfristige Defizite) in Gebieten mit hoher und mittlerer Nutzungsdichte meist ein 20-Minuten-Takt vorgegeben ist und dieser nur in Verkehrszellen, in denen sich verschiedene Linien überschneiden, erfüllt werden kann, weisen in der Hauptverkehrszeit über die Hälfte aller Verkehrszellen an Schultagen ein Defizit auf, in der Nebenverkehrszeit immerhin noch neun.

An Samstagen fehlen vor allem auf den Stadtbuslinien vormittags

Fahrten. Im Nahverkehrsplan wird hier ein Betriebsbeginn um 7 Uhr vorgegeben. Da die meisten Linien jedoch erst nach 8 Uhr starten, fehlen hier jeweils eine oder mehr Fahrten am Vormittag.

An Sonntagen können i.d.R. nur für die Verkehrszellen entlang der Stadtbuslinien die Vorgaben erfüllt werden. Da im AST-Verkehr in den äußeren Stadtteilen i.d.R. nur fünf Fahrtenpaare angeboten werden, fehlen hier für die Hälfte aller Verkehrszellen entsprechende Fahrten. (vgl. Anhang Abb. 04-I Handlungsbedarf Schule, Abb. 04-II Handlungsbedarf Ferien).

5. Voraussichtliche Entwicklungen

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.

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 und Datenverarbeitung gibt alle zwei Jahre eine Bevölkerungsvorausberechnung heraus. Demnach erhöht sich die Bevölkerung leicht bis zum Jahr 2036 (Prognosehorizont) auf ca. 42.000. Die Einwohnerzahl bleibt damit in etwa konstant. (vgl. *Tabelle 13: Bevölkerungsvorausberechnung bis 2036*)

Über die Arbeitsplätze lässt sich keine Prognose erzielen, da keine entsprechenden Daten vorliegen.

Siedlungsflächen

Einige neue Bebauungsgebiete für Wohn- oder gewerbliche Nutzung gibt es in den kommenden fünf bis zehn Jahren oder sind in Planung. Bei Fertigstellung der Baugebiete muss die Erschließung dieser überprüft und ggf. Maßnahmen zur aus-

reichenden Erschließung getroffen werden.

Wohnbauflächen

Für die Siedlungsentwicklung der Wohnbebauung gibt es bereits bestehende Beschlüsse für Gebiete in Höfstetten (Feuchtlachfeld), Weinberg West, Brandlesweg und Galgenmühle. Darüber hinaus stehen weitere Erweiterungen der Wohnbebauung in den Gebieten Galgenmühle, Brandlesweg, Höfstetten, Meinhardswinden - Brechhausäcker, Obereichenbach Schule, Baustraße, Wattenbach, Eyb - Eichenbachstraße, Milchhof und Messeplatz. Weitere Projekte sind in Ansbach in naher Zukunft nicht geplant.

Gewerbliche Bauflächen

Neue Gewerbegebiete bzw. Erweiterungen von bestehenden Gewerbegebieten sind in Elpersdorf (Gewerbegebiet Ansbach West) sowie in Claffheim (Hohe Fichte) geplant. Weitere Projekte sind in Ansbach in naher Zukunft nicht geplant.

Verkehrsinfrastruktur

Im Bundesverkehrswegeplan ist der vierspurige Ausbau der B13 von Ansbach zur Anschlussstelle Ansbach sowie die Ortsumfahrung von Katterbach im weiteren Bedarf aufgeführt. Die Ortsumfahrung Schalkhausen ist im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern mit der Dringlichkeitsstufe 1 aufgeführt. Der Zeithorizont sieht einen Bau bis 2020 vor. Einige Kreisverkehre entstehen im Stadtgebiet. Diese Änderungen werden aber vermutlich keine maßgeblichen Auswirkungen auf den ÖPNV-Verkehr haben.

Im **Schienepersonennahverkehr** wurde die Verlängerung der S-Bahn über Leutershausen-Wiedersbach nach Dombühl im Dezember 2017 in Betrieb genommen. Weitere Änderungen sind aktuell nicht geplant.

5.2 Planungen benachbarter Aufgabenträger

Die Stadt Ansbach wird auf allen Seiten vom Landkreis Ansbach umgeben. Dieser hat 2008 seinen Nahverkehrsplan verabschiedet. Darin sind bis auf die Verlängerung der S-Bahn nach Dombühl und die damit zusammenhängenden Änderungen im Busverkehr, keine größeren Auswirkungen auf die Stadt enthalten.

Seit der Verlängerung der S-Bahn über Leutershausen-Wiedersbach nach Dombühl fährt die Linie 805 von Dinkelsbühl über Feuchtwangen vor allem den Bahnhofpunkt Dombühl im Stundentakt an. Über Aurach und Elpersdorf werden für den Grenzwert notwendige Fahrten weiter nach Ansbach geleitet. Damit würde sich die Anbindung in Elpersdorf leicht verschlechtern. Da der Ort jedoch vor allem durch die Linien 803 und 804 erschlossen wird und die Linie 805 nur bei der Fahrt in Richtung Ansbach am Ab-zweig Elpersdorf hält, nicht aber in der Gegenrichtung, entstehen keine Defizite im Grenzwert.

5.3 Verkehrsprognose

Die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV haben nach Art. 13 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes 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.

Basisjahr ist das Jahr 2012, aus dem die letzte, bisher ausgewertete Verkehrserhebung im VGN stammt. Aktuellere Daten, die für eine Gesamtverkehrsprognose verwendet werden können, liegen aktuell nicht vor. Als Prognosehorizont wird das Jahr 2025 festgelegt. Für die Annahmen der Gesamtverkehrsprognose werden, soweit vorhanden, aktuelle Verkehrsuntersuchungen aus dem VGN-Raum herangezogen, ebenso wie prognostizierte Einwohner-, Arbeitsplatz oder Schülerzahlen. Als ÖV-Netz wurde das Maßnahmenpaket unterstellt. Dabei hängen die Ergebnisse von Prognosen entscheidend von den zugrunde gelegten Annahmen ab.

Das Stadtgebiet wurde in fünf Bereiche eingeteilt. Der Bereich „Zentrum“ umfasst im Wesentlichen das zentrale Stadtgebiet mit durchgehender Bebauung. In diesem Bereich verkehren auch die meisten Stadtbushaltestellen. Nur Ober- und Untereichenbach („Ost“) sowie die Ortsteile Brodswinden, Höfstetten und Wallersdorf („Südost“) liegen an Stadtbushaltestellen und sind nicht dem Gebiet „Zentrum“ zugeordnet.

Die Prognose errechnet im Stadtgebiet Ansbach eine Zunahme des MIV von 2012 bis 2025 um 4,3%. Dabei können Zuwachsraten auf einzelnen Straßen oder Straßenabschnitten höher oder niedriger als der Durchschnittswert sein. Der ÖPNV wächst um 2,6%. Insgesamt wächst der motorisierte Verkehr um 4,1%.

Zwei Drittel des motorisierten Verkehrs wird im Stadtzentrum erzeugt (vgl. Abb. 06-I). Hier ist der Anteil des ÖV am gesamten motorisierten Verkehr auch am höchsten (2012: 11,6%), im ländlich geprägtem Bereich „Südwest“ lag dieser 2012 zum Beispiel bei nur 1%.

Im Prognosezeitraum von 2012 bis 2025 nehmen die ÖV-Fahrten im Zentrum um 500 Fahrten pro Tag zu, die MIV-Fahrten um 5.000. Der Zuwachs von 2012 bis 2025 liegt beim ÖV bei ca. 2,7%, bei den MIV-Fahrten bei ca. 3,6%.

Unterstellt man beim ÖV-Bereich, dass die Schülerzahlen in diesem Zeitraum nicht zunehmen (aufgrund des demographischen Wandels sogar eher noch abnehmen), d.h. diese Zunahme von ca. 500 Fahrten pro Tag nur im Bereich der sonstigen Fahrgäste stattfindet, dann wäre hier ein Zuwachs der sonstigen Fahrgäste von mindestens 5% zu verzeichnen. Wie oben beschrieben greift die Prognose auf das Basisjahr 2012 zurück, in dem im Stadtverkehr Ansbach noch mehr Betriebsleistung gefahren wurde und mehr Fahrgäste befördert wurden als heute. Somit würde die Zunahme von heute bis zum Prognosejahr sogar um einen höheren Wert zunehmen.

Ergebnisse der verbundweiten Verkehrserhebung aus dem Jahr 2017, mit welcher die ÖV-Daten der DIVAN-Datenbasis aktualisiert werden können, liegen aktuell noch nicht vor. Somit steht aktuell nur eine Gesamtverkehrsprognose mit dem Basisjahr 2012 zur Verfügung. Da sich das Angebot im Stadtverkehr Ansbach seit 2012 stark verändert hat, ist heute eine Gesamtverkehrsprognose mit der vorliegenden Aktualität der Daten nur schwer zu

interpretieren. Daher soll zu einem späteren Zeitpunkt eine weitere Gesamtverkehrsprognose erstellt und in einer Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans in diesen aufgenommen werden. (vgl. Anhang Abb. 06-I Gesamtverkehrsprognose, Fahrten MIV und ÖV pro Tag, Abb. 06-II Gesamtverkehrsprognose Anteil MIV und ÖV an MV)

5.4 Linienbündel

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu Verfügung stehen. (vgl. Art. 2 Bay-ÖPNVG)

§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG erteilt den Aufgabenträgern die Aufgabe zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung. Hierbei hat nach § 8 Abs. 3a die Genehmigungsbehörde die Aufgabenträger unter Beachtung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung zu unterstützen.

Nach § 9 Abs. 2 PBefG kann, „soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, (...) die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.“

Entsprechend § 13 Abs. 2a (3) ist die Genehmigung unter anderem zu versagen, wenn „der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Hinsichtlich der möglichen Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind nach § 8a entsprechende Angaben zu den Anforderungen (Beförderungsentgelt, Standards und Fahrplan) sowie zum Umfang (Netz, Teilnetz, Linienbündel oder Linie) zu machen. Hierbei kann ausdrücklich

auch auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans verwiesen werden. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Ausreichende Verkehrsbedienug mit den geringsten Kosten für die Allgemeinheit umgesetzt werden soll. Darüber hinaus sollen aus verkehrlich zusammenhängenden Linien nicht einzelne Linien herausgelöst werden können, um weiterhin Synergieeffekte beim Betreiben der Linien nutzen zu können.

Um somit sicherzustellen, dass keine ertragreichen Linien oder Fahrten einzelner Linien aus dem Liniennetz des Stadtverkehrs herausgelöst werden und die Stadt – und somit die Allgemeinheit – nur die Kosten auf den defizitären Linien oder Fahrten tragen muss, werden im Nahverkehrsplan entsprechende Linienbündel gemäß den Anforderungen der PBefG-Novelle vom 01.01.2013 gebildet. Das Bündel wird nach den Kriterien, geographisch sowie verkehrlich beieinander zu liegen und umlauftechnisch in direktem Bezug zu einander liegend, gestaltet.

Das Liniennetz des Stadtverkehrs mit den Linien 751-753, 755, 756, 759, 762 (neu nach dem Maßnahmenpaket 751-753, 755, 759, 762) sowie die AST-Verbindung in die äußeren Stadtteile soll ein Linienbündel bilden.

6. Maßnahmenpaket

Durch Fahrplanänderungen in den vergangenen Jahren kann aktuell nicht mehr in allen Verkehrszellen der Grenzwert erreicht werden. Es wird daher im Maßnahmenpaket zunächst für alle Verkehrszellen der Grenzwert sichergestellt. Darüber hinaus soll auf den Linien mit dem höchsten Nachfragepotential der Richtwert eingeführt werden.

In das Maßnahmenkonzept gingen auch Anregungen und Ideen des „Buskonzeptes Ansbach 2015“ von PBConsult, das von der Stadt Ansbach in Auftrag gegebene Gutachten zur Untersuchung des Konzeptes von PBConsult des Planungsbüros Link, die Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung der Stadt Ansbach im Frühjahr/Sommer 2018 bei 13 Unternehmen in der Stadt sowie Anregungen von Carina e.V./VCD und Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Ansbach ein.

In der Auftaktsitzung zum Nahverkehrsplan wurden u.a. folgende Themen erörtert, die geprüft wurden:

- Optimierung der Linienführung (kürzere Fahrzeiten)
- stadtgrenzüberschreitende Verkehre
- bessere Bedienung der Innenstadt
- bessere Anbindung der Ortsteile

6.1 Leistungsangebot

Im Folgenden sollen die Veränderungen im Angebot sowie im Linienverlauf der einzelnen Linienäste im Stadtverkehr Ansbach erläutert werden. Grundsätzlich ist eine Verbesserung der Anbindung an die S-Bahnen sowie die wichtigen RE-Verbindungen anzustreben. Auf den Linienästen nach Meinhardswinden sowie nach Schalkhausen wurden Testfahrten gemeinsam mit der

ABuV durchgeführt. Die Ergebnisse daraus flossen ebenfalls in das Maßnahmenpaket mit ein.

■ **„Schalkhausen“:** Die Schleifenführung durch die Ortsteile Schalkhausen und Bocksbergsiedlung kann ohne einen weiteren Buseinsatz nicht beseitigt werden. In die Untersuchung wurden auch die drei Varianten des Konzeptes von PBConsult aufgenommen. Während Variante a bereits von PBConsult zeitkritisch gesehen wurde und Variante c das Arbeitsamt nicht mehr bedient hätte und somit nicht weiterverfolgt wurde, kam für eine nähere Untersuchung nur Variante b in Frage. In leicht modifizierter Version würde die Linienführung von der Promenade in beiden Richtungen durch die Schalkhäuser, Kronacher und Würzburger Straße zum Aquella führen. Nach dem Aquella soll die Linie wie bisher über Bocksbergsiedlung und Schalkhausen zurück zum Hohenzollernring in einer Schleife führen. Problematisch zeigt sich hier vor allem der Bereich der Einmündung von der Schalkhausener in die Kronacher Straße. Darüber hinaus wurden von der ABuV das „Abkoppeln“ des Brücken Centers als problematisch gesehen, da hier vermehrt der Wunsch der Schalkhäuser Bürgerinnen und Bürger einer direkten Verbindung geäußert wurde. Somit wird ohne weiteren Buseinsatz eine Reduzierung der Schleifenfahrt als nicht möglich erachtet. Das bisherige Konzept soll daher bestehen bleiben.

■ **„Beckenweiher“:** Im Linienast nach Beckenweiher werden vor allem die Haltestellen an den Schulen stark frequentiert, die

übrigen dagegen eher schwach. Für eine ausreichende Erschließung des Stadtgebietes müssen die Haltestellen „Louis-Schmetzer-Straße“ und „Stahlstraße“ weiter bedient werden. Für die Haltestellen Welsersstraße „Ost“ und „West“ gibt es in der Umgebung weitere Haltestellen. Es wird daher vorgeschlagen, diesen Linienast in die Linien 753 und 762/736 zu integrieren. Die Schulen werden zu den wichtigen Schulzeiten von der Linie 762 nach/von Brodswinden mitbedient.

■ **„Krankenhaus“:** Der Linienast, der eine der stärksten Nachfragen aufweist, soll in Zukunft in einem 20-Minuten-Takt verkehren. Eine regelmäßige Anbindung des Schulzentrums Nord ist aus unserer Sicht außerhalb der Schulanfangs- und Schlusszeiten für die Erschließung nicht zwingend erforderlich. Daher soll dieses nur noch zu wichtigen Schulzeiten bedient werden. Dafür soll das Siedlungsgebiet rund um die Steingruberstraße bei allen Fahrten wieder auf der Hin- sowie Rückrichtung bedient werden. Wie auch heute schon wird dabei die Fachhochschule bzw. die Brünneleinswiese alternierend angefahren. Das Weinbergplateau wird nicht bei jeder Fahrt in beide Richtungen bedient, sondern im 20/40-Minuten-Takt. Der Fahrplan soll so getaktet sein, dass die S-Bahnanschlüsse immer in beiden Richtungen erreicht werden. Die Anbindung der wichtigen RE-Verbindungen nach Nürnberg ist ebenfalls sicherzustellen.

■ **„Waldfriedhof“:** Der Linienast soll ebenfalls im 20-Minuten-Takt

verkehren und mit dem Linienast nach Eyb bzw. nach Untereichenbach verbunden werden. Aufgrund von Einbahnstraßenregelungen und der Länge der Linie kann die Schleifenführung nicht ohne einen weiteren Buseinsatz aufgelöst werden. Mittelfristig ist zu prüfen, ob ein weiterer Bus in diesem Bereich eingesetzt werden kann, um die Linie durch den Abbau der Schleifenführung attraktiver zu gestalten.

- **„Obereichenbach“:** Eine Reduzierung der Schleifen im Bereich von Obereichenbach bzw. Windmühle ist aufgrund der fehlenden Abbiege- bzw. Quermöglichkeiten entlang der B14 nicht möglich. Der Linienverlauf muss daher bestehen bleiben. Obereichenbach ist aktuell mit dem Linienast zum Waldfriedhof verknüpft. In Zukunft ist eine Verknüpfung mit dem Ast nach Schalkhausen geplant.
- **„Eyb“:** In Eyb wird aktuell eine Schleife gefahren, welche in Richtung Eyb über den Höhenweg und zurück zum Bahnhof über die Eyber Straße verkehrt. Die Schleifenführung ist nicht ohne zusätzliche Fahrzeuge und entsprechende Erweiterung der Betriebskilometer zu beheben. Da zwischen dem Höhenweg und der Eyber Straße ein großer Höhenunterschied liegt, ist eine Reduzierung des Linienverlaufs nur auf eine der beiden Straßen nicht zweckmäßig. Gegebenenfalls ist hier eine Aufteilung der Linie bei einem vollständigen Ausbau des Wohngebietes in Pfaffengreuth in zwei eigenständige Linien mit angepasstem Linienweg sinnvoll. Aktuell fährt die Linie 751 halbstündlich nach Eyb. Parallel dazu fährt die Linie 755 nahezu stündlich über die Adalbert-Pilipp-Straße und das Gewerbegebiet in Eyb nach Untereichenbach und zeitweise über Katterbach hinaus nach Vestenberg. Da in der Adal-

bert-Pilipp-Straße über den ganzen Tag nur 8 Ein- und 7 Aussteiger gezählt werden und das Potential für weitere Fahrgäste in Eyb wesentlich größer ist, soll im Neukonzept eine Überschneidung des Eyber Linienastes der Linie 751 mit der Linie 755 erfolgen. Der Bereich der Adalbert-Pilipp-Straße bleibt über die Haltestelle „Bahnhofstraße“ fußläufig erreichbar. Der Ast der Linie 751 wird im 20-/ 40- Minuten-Takt verkehren. In der Taktlücke wird die Linie 755 fahren, so dass nach Eyb im Wechsel der beiden Linien ein 20-Minuten-Takt entstehen wird. Dadurch würde in Eyb nicht nur die Ausreichende Verkehrsbedienung erfüllt, sondern es könnten auch alle S-Bahnen für eine Weiterfahrt von bzw. nach Nürnberg erreicht werden.

- **„Hennenbach“:** Für die Schleife durch Hennenbach wird kein möglicher anderer, verkürzter Linienverlauf gesehen, ohne nicht ein weiteres Fahrzeug einzusetzen oder Gebiete vom ÖPNV abzutrennen. Somit soll der Linienverlauf hier bestehen bleiben. Der im Grenzwert geforderte durchgängige 30-Minuten-Takt (aktuell in der Nebenverkehrszeit nur 60-Minuten-Takt) wird im Maßnahmenpaket unterstellt.
- **„Meinhardswinden“:** Der Linienast nach Meinhardswinden soll in Richtung Meinhardswinden über die Kanal-, Stahl- und Louis-Schmetzer-Straße geführt werden. Somit würde dieses Gebiet trotz des Wegfalls des Linienastes zum Beckenweiher weiter erschlossen bleiben und hätte auch eine Bedienung im Busbetrieb bis 18:30 Uhr. Auf dem Rückweg zum Bahnhof soll aus umlauffechnischen Gründen der direkte Weg über die Triesdorfer bzw. Maximiliansstraße zum Bahnhof gewählt werden. Probeweise wird in der Nebenverkehrszeit von 8 Uhr bis 12 Uhr auch auf dem Rück-

weg eine Linienführung über die Louis-Schmetzer-Straße und Stahlstraße empfohlen. Sollte sich dieser bewähren, wäre die Ausweitung dieses Angebotes auch auf andere Zeitlagen sinnvoll. Darüber hinaus sind keine weiteren Änderungen im Linienverlauf vorgesehen. In Meinhardswinden wird aktuell der Grenzwert in der Nebenverkehrszeit der 60-Minuten-Takt gefordert, welcher aktuell auch gefahren wird. In Kombination mit dem Linienast nach Hennenbach soll in der Nebenverkehrszeit ebenso der 30-Minuten-Takt gefahren werden, welcher hier in etwa dem Richtwert entspricht.

- **„Brodswinden“ (Linien 762 und 736):** Der aktuell bereits überwiegend praktizierte Ringverkehr morgens über Deßmannsdorf und die Lebenshilfe ins Industriegebiet und auf dem Rückweg über die Siedlungsgebiete in Brodswinden, Wallersdorf und Höfstetten sowie nachmittags in entgegengesetzter Richtung soll beibehalten werden. Der Fahrplan soll jedoch vereinheitlicht und klarer strukturiert werden. Zu den wichtigen Schülerzeitlagen sollen die Haltestellen am Beckenweiher mit bedient werden. Zusätzlich soll eine Haltestelle in der Philip-Zorn-Straße auf Höhe der Beckenweiherstraße eingerichtet werden, um außerhalb der wichtigen Schülerzeitlagen auch diesen Bereich entsprechend anzubinden. Diese Haltestelle könnte auch von weiteren Regionalbuslinien bedient werden. Mit der Firma Bauer und Schlecht, aktueller Konzessionär der Linie 736, soll geklärt werden, ob der Linienverlauf hier ebenfalls zur Vereinheitlichung verlegt werden sollte. Der Takt entspricht auf beiden Linien heute dem Grenzwert. Zu einzelnen Zeitlagen gibt es hier eine Verdichtung des Taktes in Richtung Richtwert. Dies soll weiterhin so gefahren werden.



Bild 1: Haltestelle „Kurzendorf“

6.2 Haltestellen und Fahrzeuge

Im Zuge des unter Punkt 1.5 angesprochenen barrierefreien Zugangs zum ÖPNV sollen folgende Kriterien und Vorgehensweisen für die Umsetzung der Vorgabe gelten:

Standards der Barrierefreiheit

Der Aufgabenträger richtet sich bei der Definition der **baulichen Mindeststandards** von Haltestellen an der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ (vgl. Anlage 3).

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 107¹¹. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niedereinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapp rampen fest.

Da diese Vorgaben sich nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen bezie-

hen, muss darüber hinaus 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 handelt, dieser vom Betriebskonzept mit Taxiunternehmen betrieben wird, welche den oben angegebenen Vorgaben meist nicht entsprechen, sollen die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge nur für Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen gelten.

Sollten auf einzelnen Linien Verstärkerfahrzeuge vor allem für die Beförderung von Schülern eingesetzt werden, bei denen zeitnah auch eine Fahrtmöglichkeit im barrierefreien Fahrzeug möglich ist, sind für Verstärkerfahrten auch Fahrzeuge erlaubt, die nicht den oben angegebenen Standards entsprechen.

Wie oben bereits erwähnt, kann die **Information der Fahrgäste** in eine Information vor Ort an der Haltestelle bzw. im Fahrzeug und in eine allgemeine Information über den Internetauftritt und die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) aufgeteilt werden. Grundsätzlich gilt das „Zwei-Sinne-Prinzip“, d.h. alle notwendigen Informationen müssen über mindestens zwei Sinne (Tasten, Hören, Sehen) vermittelt werden.

Erstellung eines Haltestellenkatasters

Derzeit gibt es in Ansbach 164 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien bzw. AST-Haltestellen. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Fahrzeuge halten (i.d.R. in zwei Richtungen, z.B. am Bahnhof oder am Schlossplatz auch mehr als zwei Bussteige). So gibt es insgesamt 273 Bussteige. Alle Bussteige wurden besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie ein Foto aus zwei Perspektiven aufgenommen. Somit konnte ein Haltestellenkataster aller Bushaltestellen mit den Bussteigen erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

Schwachstellenanalyse

In der Stadt Ansbach besitzen die Haltestellen „Bandelstraße“, „Promenade“, „Untereichenbach Neunkirchener Str.“ sowie „Kurzendorf Mitte“ bereits taktile Leitstreifen und -felder und entsprechen auch darüber hinaus weitgehend den Anforderungen an eine barrierefreie Haltestelle. Bei den übrigen Haltestellen gibt es einige, welche Formsteine an der Haltestellenkante besitzen und von der Höhe bereits den Anforderungen entsprechen, aber taktile Felder fehlen. Die meisten Haltestellen sind jedoch gar nicht oder nur in wenigen Punkten barrierefrei ausgestattet.

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

Der Gesetzgeber setzt zur Umsetzung der Maßnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit eine Frist bis zum 1. Januar 2022. Er gewährt den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen hierzu aber die Möglichkeit begründete Ausnahmen zu definieren, die im Nahverkehrsplan verankert werden müssen.

Grundsätzlich begrüßt die Stadt das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022

¹¹ Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale; 11.08.2010 (ABl.L 255 vom 29.09.2010).

umzusetzen. Da aktuell jedoch nur wenige Haltestellen in der Stadt die Kriterien zur vollständigen Barrierefreiheit erfüllen, ist die zeitliche Vorgabe ohne eine Priorisierung der Maßnahmen bzw. die Definition von Ausnahmen nicht zu bewerkstelligen. Daher wird der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan eine Priorisierung der Maßnahmen vornehmen und Ausnahmen für Haltestellen, an denen derzeit kein barrierefreier Ausbau baulich möglich bzw. sinnvoll erscheint, definieren.

Die Vorgaben zur barrierefreien Nutzung der Fahrzeuge richten sich nach den oben beschriebenen Vorgaben. Ausnahmen hierfür gelten nur für Fahrzeuge im Bedarfsverkehr bzw. für Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, bei denen alternativ ein barrierefreies Fahrzeug zeitnah im Einsatz ist.

Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft. Die Vorgaben für Informationen an der Haltestelle sind in den oben erwähnten baulichen Standards festgehalten. Eine Definition von Ausnahmen ist hier nicht notwendig.

Die Stadt beschränkt sich daher im Weiteren auf die Priorisierung bzw. die Definition von Ausnahmen

bzgl. der vollständigen Barrierefreiheit der Infrastruktur.

Für einen gemeinsamen Kriterienkatalog sollen zunächst Handlungsprinzipien festgelegt und anschließend eine Priorisierung bzw. Ausnahmen der Barrierefreiheit definiert werden:

Vorrangig sollen Haltestellen, die besonders für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen wichtig sind, barrierefrei ausgebaut werden, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu erreichen. Darüber hinaus soll angestrebt werden in baulich eigenständigen Ortslagen zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Die Priorisierung erfolgt nach diesen Kriterien:

■ **Netzfunktion**

- Umsteigeknoten: Bedienung der Haltestelle durch zwei oder mehr Linien
- Mindestens Halbstundentakt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit
- Bedienform: Bedienung der Haltestelle durch Linienbus

■ **Fahrgastzahlen**

- Starke Frequenz: Mindestens 20 Einsteiger pro Schultag und Haltestelle

■ **Einrichtungen**

- Einrichtungen, die für besonders mobilitätseingeschränkte Personen relevant sind, wie z.B. Krankenhaus, Alten- bzw. Pflegeheim, Behindertenwerkstätten
- allgemein wichtige Ziele, wie z.B. Bahnhof, Behörden, Schulen, größere Einkaufsmöglichkeiten, Friedhof
- Besondere Gewichtung für große Einrichtungen: Haltestellen Schulzentrum Nord, Beckenweiher, Fachhochschule, Bahnhof, Krankenhaus, Bezirkskrankenhaus, Brückencenter, Museumssteg, Promenade

■ **Bauliche Situation**

- Synergieeffekte mit anderen Baumaßnahmen im Straßenbereich
- allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus, z.B. bei unsicheren Querungsmöglichkeiten oder fehlenden Aufstellflächen

Grafik 4: Kriterien, die für die Prioritätsstufen ausschlaggebend sein können:

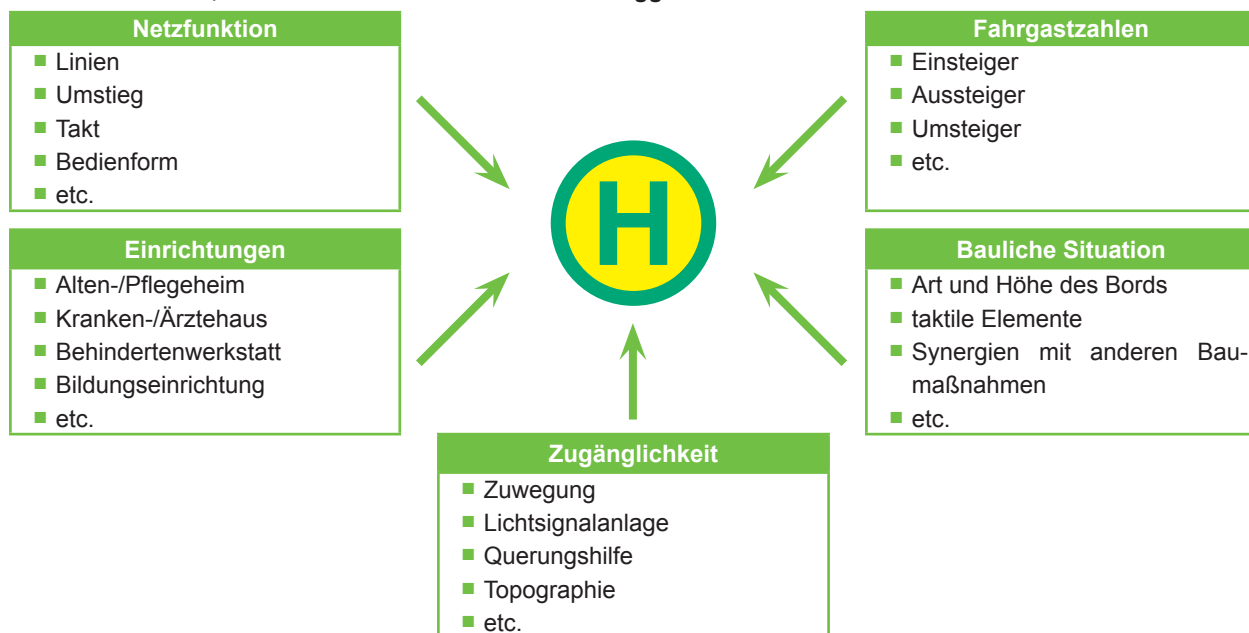




Bild 2: Haltestelle „Mittelbach Sportplatz“

Insgesamt sind acht Kriterien (hellgrüne Untergliederungspunkte obiger Auflistung) für die Untersuchung vorgegeben. Alle Haltestellen werden auf diese Kriterien hin überprüft und anschließend in folgende Kategorien eingeteilt:

Priorität 1: vorrangig zu beheben:

- fünf oder mehr Kriterien sind erfüllt

Priorität 2: nach Möglichkeit zu beheben

- drei oder vier Kriterien sind erfüllt

Priorität 3: wenn mit wenig Aufwand möglich zu beheben

- zwei oder weniger Kriterien sind erfüllt

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

- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Dies sind zum Beispiel Haltestellen, deren Zuwegung langfristig nicht barrierefrei ausgebaut werden. Vor allem im ländlichen Stadtgebiet finden sich solche Haltestellen an Straßenabzweigungen (vgl. Bild 2).
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist,

da Umbaumaßnahmen in der Umgebung anstehen oder es Planungen gibt die Haltestelle zu verlegen oder die Linienführung zu ändern.

Bei Änderungen im Umfeld der Haltestellen, soll deren Priorität zum barrierefreien Ausbau neu überprüft werden. Eine umfassende Prüfung aller Haltestellen erfolgt bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Ergebnis

Von den insgesamt 164 Haltestellensteigen wurden nach den vorgegebenen Kriterien folgende mit der Priorität 1 (vorrangig zu beheben) ermittelt:

Sieben oder acht Kriterien erfüllt:

- Bahnhof
- Schlossplatz

Sechs Kriterien erfüllt:

- keine Haltestelle

Fünf Kriterien erfüllt:

- Bezirkskrankenhaus
- Brückencenter
- Brunnleinswiese
- Fachhochschule
- Inselwiese
- Kanalstraße
- Krankenhaus
- Maximiliansstraße
- Museumssteg
- Promenade
- Rügländerstraße
- Schulzentrum Nord
- Weinbergschule

Zuständig für den barrierefreien Ausbau der einzelnen Haltestellen ist die Stadt Ansbach. Im Bereich der Bundesstraßen ist bei Umbauarbeiten eine Abstimmung mit dem staatlichen Bauamt notwendig.

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

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

Nähere Details sind der Richtlinie zu den baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN zu entnehmen (vgl. Anlage 3).

6.3 Information

Die VGN GmbH gibt jedes Jahr zum Fahrplanwechsel einen Linienfahrplan für den Stadtverkehr Ansbach bzw. für die sie bedienenden Bahnstrecken heraus. Hierin sind alle Bahn- bzw. Busstrecken aufgeführt. Darüber hinaus sind auf den Internetseiten der Stadtwerke Ansbach bzw. des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg Informationen zu den Fahrplänen, zum Tarif und darüber hinaus erhältlich.

6.4 Tarif

Für Fahrten innerhalb der Stadt Ansbach gilt die Tarifstufe „D“ des VGN. Diese soll auch weiterhin maßgeblich für die Verkehre innerhalb der Stadt Ansbach sein.

Die meisten ländlich geprägten Ortsteile im äußeren Stadtgebiet werden heute durch den AST-Betrieb angebunden. Im Busverkehr gibt es meist nur vereinzelt zu Schülerzeitlagen ein Angebot. Für die Nutzung des AST wird zu allen Zeitlagen ein Zuschlag in Höhe eines Einzelfahrscheins Erwachsene der Preisstufe „D“ verlangt. Um den Bürgerinnen und Bürgern aus den kleinen Ortsteilen, die aktuell nur durch den Bedarfsverkehr bedient werden, keine finanziellen Nachteile gegenüber den übrigen Bürgerinnen und Bürgern entstehen zu lassen, soll Montag bis Freitag von 5-19 Uhr sowie an Samstagen von 6-16 Uhr auf allen Bedarfsfahrten kein Zuschlag erhoben werden. Zu den übrigen Zeitlagen gilt für alle Bedarfsverkehre der oben genannte Zuschlag.

7. Wirkungen des Maßnahmenpakets

7.1 Verkehrliche Wirkung

Durch die Maßnahmen im Nahverkehrsplan wird die Reisezeit auf den Buslinien in etwa gleich bleiben, da sich an den Linienwegen nur vereinzelt etwas ändern wird. Durch den 20-Minuten-Takt auf dem Linienast zum Krankenhaus und Waldfriedhof und dem überlagerten 20-Minuten-Takt nach Eyb können aber alle S-Bahnen in Richtung Nürnberg mit attraktiven Umsteigezeiten erreicht werden. Somit verkürzen sich die Verbindungen nach Nürnberg auf diesen Relationen. Da auch auf den anderen Linienästen die Umsteigezeiten optimiert wurden, können auch hier teilweise schnellere Reisezeiten nach Nürnberg erzielt werden.

Da jedoch nicht alle Linienäste im 20-Minuten-Takt verkehren, sondern teilweise der 30-Minuten-Takt bestehen bleibt, wird es in Zukunft auf manchen Relationen auch zu einer Verschlechterung der Verknüpfung zwischen den einzelnen Stadtbuslinien kommen. Hier wird es nur noch einmal, anstatt aktuell zwei Mal pro Stunde eine gute Umsteigebeziehung geben. Da jedoch das Umsteigepotential von den Bus- auf die Schienenverbindungen (S-Bahn verkehrt ebenso im 20-Minuten-Takt) wesentlich größer ist, als das Potential zwischen den einzelnen Stadtbuslinien, soll dies akzeptiert werden. Ziel bleibt als der Richtwert ein 20-Minuten-Takt auf allen Stadtbuslinien.

Verbindungshäufigkeit

Die Verbindungshäufigkeit wird sich mit Umsetzung der Maßnahmen auf

vielen Linien verbessern. Dies gilt vor allem für die Linienäste zum Krankenhaus, zum Waldfriedhof und nach Eyb, wo ein 20-Minuten-Takt den bisherigen 30-Minutentakt ersetzt. Auf den Linienästen nach Meinhardswinden und nach Hennenbach soll der 30-Minuten-Takt in der NVZ wieder eingeführt werden.

Reisekomfort

In Bezug auf den Reisekomfort wird heute schon auf allen Stadtbussen die Barrierefreiheit durch niederflurige Busse sichergestellt.

Reisekosten

Die Reisekosten orientieren sich grundsätzlich am VGN-Tarif. Im Stadtgebiet gilt auf allen Relationen die Preisstufe „D“. Im Bedarfsverkehr soll von Montag bis Freitag von 5-19 Uhr und am Samstag von 6-16 Uhr der Zuschlag entfallen. Somit wird hier für die Bürgerinnen und Bürger in diesen Ortsteilen, die durch das AST bedient werden, verbessert. Die verbundweite Bezeichnung für Bedarfsverkehre ohne Zuschlag

„Rufbus“ soll hier übernommen werden. Zu den übrigen Zeitlagen gilt für alle Bedarfsverkehre der Zuschlag eines Einzelfahrscheines für Erwachsene der Preisstufe „D“. Hier soll einheitlich der verbundweite Begriff „AnrufSammelTaxi“ verwendet werden.

7.2 Finanzielle Wirkung

Die oben beschriebenen Maßnahmen bewirken eine Zunahme der Verkehrsleistung, die mindestens dem Grenzwert entspricht. Auf einigen Relationen wird auch die ausreichende Verkehrsbedienung, der Richtwert, erfüllt. 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 Sta-

| Linienast (neu) | Taktfolge neu | Kosten |
|-------------------------|--|-----------|
| 751 Eyb | 20/40-Minuten-Takt | 90.000 € |
| 755 Eyb-Untereichenbach | 60-Minuten-Takt (Kombination mit 751 Eyb) | |
| 751 Waldfriedhof | 20-Minuten-Takt | 110.000 € |
| 752 Krankenhaus | 20-Minuten-Takt | |
| 756 Schalkhausen | 30-Minuten-Takt | |
| 756 Obereichenbach | 30-Minuten-Takt | |
| 736/762 Brodswinden | 30/60-Minuten-Takt | 70.000 € |
| 753 Meinhardswinden | 30-Minuten-Takt | |
| 753 Hennenbach | 30-Minuten-Takt | 60.000 € |

tus Quo des Stadtverkehrs mit den Fahrplanentwürfen für das Maßnahmenpaket verglichen. Die einzelnen Maßnahmen auf den Linien werden in einem „Baukasten-Prinzip“ dargestellt. So können die Maßnahmen getrennt voneinander umgesetzt werden und verursachen jeweils die entsprechenden Kosten.

Als Kostensatz wird der durchschnittliche Kostensatz für Stadtverkehre im Verbundgebiet verwendet. Die zusätzlichen Betriebskilometer aus dem Maßnahmenpaket werden mit diesem Kostensatz bewertet.

Die tatsächlichen Kosten können jedoch hierbei variieren, je nachdem welcher Kostensatz bei eine Vergabe der Leistung entsteht.

Während die Maßnahmen auf den Linienästen nach Meinhardswinden und Hennenbach jeweils unabhängig von den anderen Veränderungen umgesetzt werden können, sind die übrigen Änderung im Liniennetz sowie in der Taktfolge nur als Gesamtheit umzusetzen, da diese jeweils Auswirkungen auf die übrigen Linienäste haben.

Investitionskosten

Die Haltestellen sollen sukzessive barrierefrei ausgebaut werden. Die jährlichen Kosten lassen sich schwer verallgemeinern, da je nach Zustand der Haltestelle bzw. Zuwege der Aufwand höher oder niedriger sein kann.

8. Bewertung des Maßnahmenpaketes

8.1 Gesamtbewertung

Mit dem Maßnahmenpaket wäre im ganzen Stadtgebiet der Grenzwert – Mindeststandard im ÖPNV nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung – erfüllt. In einigen Teilen (Linien zum Krankenhaus, Waldfriedhof, nach Eyb und Meinhardswinden in der NVZ) würde sogar die Ausreichende Verkehrsbedienung, der Richtwert (guter ÖPNV-Standard) erfüllt werden.

Die Umsetzung des Maßnahmenpaketes würde in vielen Gebieten der Stadt zu Verbesserungen im ÖPNV für die Bürgerinnen und Bürger führen.

Schalkhausen/Obereichenbach (756).

- Durchgehender 30-Minuten-Takt auf dem Linienast nach Meinhardswinden (753).
- Durchgehender 30-Minuten-Takt auf dem Linienast nach Hennenbach (753).

8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen

Die Konzession der aktuellen Linien im Stadtverkehr läuft im Dezember 2019 aus.

Die einzelnen Maßnahmen können in folgenden vier Blöcken umlauftechnisch gemeinsam oder auch getrennt von einander umgesetzt werden.

- 20-Minuten-Takt auf dem Linienast zum Krankenhaus (752) sowie Linienverlaufsänderung auf den Linienästen nach Brodswinden (736/762) sowie Meinhardswinden (753).
- 20-Minuten-Takt auf den Linienästen zum Waldfriedhof (751) sowie nach Eyb/Untereichenbach (751/755) sowie neue Verknüpfung der Linienäste nach

9. Beteiligungsverfahren

Zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurde eine Interfraktionelle Arbeitsgruppe gegründet, zu der auch die Verkehrsunternehmer sowie ein Vertreter des Landkreises Ansbach eingeladen wurde.

9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer

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

Alle Unternehmen, die im Landkreis eine Linienkonzession besitzen wurden zu allen Sitzungen eingeladen und bei den Zwischenberichten sowie dem Endbericht zur Übermittlung einer Stellungnahme gebeten.

Nachfolgend werden die einzelnen Berichte aufgelistet, die im Arbeitskreis erarbeitet wurden:

- **Mai 2017**
Bericht zur Barrierefreiheit (zusätzliche Möglichkeit der Stellungnahme durch Verbände mobilitätseingeschränkter Personengruppen)
- **Juni 2017**
Zwischenbericht „Ausreichende Verkehrsbedienung und Schwachstellenanalyse“
- **Oktober 2018**
Endbericht

9.2 Weitere Beteiligungen

Die Stadt Ansbach grenzt auf allen Seiten an den Landkreis Ansbach. Der Landkreis wurde zu den Sitzungen im Jahr 2018 eingeladen und hat alle Zwischenberichte sowie den Endbericht erhalten, mit der Möglich-

keit, eine entsprechende Stellungnahme abzugeben.

Zum Thema Barrierefreiheit wurden darüber hinaus die Behindertenbeauftragte der Stadt Ansbach sowie die jeweiligen betroffenen Interessensvertreter und öffentlichen Stellen eingeladen. Allen Beteiligten wurde die Möglichkeit eingeräumt, eine entsprechende Stellungnahme abzugeben. (vgl. Anhang Tabelle 14 *Beteiligung der Verkehrsunternehmen*, Tabelle 15 *Beteiligung zum Thema Barrierefreiheit*).

10. Anhang

10.1 Abbildungen

| | |
|--------------|---|
| Abb. 01-I | Raumstruktur |
| Abb. 01-II | Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur |
| Abb. 01-III | Gebietskategorien |
| Abb. 01-IV | Schulstandorte |
| Abb. 02-I | Erschließung |
| Abb. 02-II | Erreichbarkeit zentraler Orte |
| Abb. 03-I: | Gesamtbewertung – Richtwert – Schultage |
| Abb. 03-II: | Gesamtbewertung – Richtwert – Ferientage |
| Abb. 03-III: | Gesamtbewertung – Grenzwert – Schultage |
| Abb. 03-IV: | Gesamtbewertung – Grenzwert – Ferientage |
| Abb. 04-I: | Handlungsbedarf –Schultage |
| Abb. 04-II: | Handlungsbedarf – Ferientage |
| Abb. 05-I | Liniennetz ohne AST |
| Abb. 05-II | Bedienungsgebiet AST |
| Abb. 05-III | Tarifzonenplan |
| Abb. 05-IV | Mobilitätsuntersuchung |
| Abb. 5-V: | Busdesign |
| Abb. 06-I | Gesamtverkehrsprognose – MIV und ÖV-Fahrten pro Tag |
| Abb. 06-II | Gesamtverkehrsprognose – Anteil von MIV und ÖV am motorisierten Verkehr |

10.2 Tabellen

| | |
|-------------|--|
| Tabelle 1: | Eigenschaften und Merkmale der Verkehrszellen |
| Tabelle 2: | Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler |
| Tabelle 3: | Schulen und Schüler |
| Tabelle 4: | Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG |
| Tabelle 5: | Freigestellte Schülerverkehre nach § 43 PBefG |
| Tabelle 6: | Fahrgäste pro Tag auf den einzelnen Linien |
| Tabelle 7: | Verkehrsleistung pro Tag auf den einzelnen Linien |
| Tabelle 8: | Zusammenfassung der Kriterien |
| Tabelle 9: | Wochenendverkehr |
| Tabelle 10: | Besetzungsgrad an Schultagen |
| Tabelle 11: | Tagesauslastung an Schultagen |
| Tabelle 12: | Tagesauslastung an Ferientagen |
| Tabelle 13: | Bevölkerungsvorausberechnung |
| Tabelle 14: | Beteiligung der Verkehrsunternehmen |
| Tabelle 15: | Beteiligung zum Thema Barrierefreiheit |

10.3 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN

10.4 Verkehrspolitische Ziele, Maßnahmen, Umsetzung und Wirksamkeit

Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 01-I
Raumstruktur

Legende:

- Kreisgrenze
 - Gemeindegrenze
 - ANSBACH
 - Gemeindehauptort
- Großer Verdichtungsraum
Nürnberg - Fürth - Erlangen**
- Verdichtungsraum
 - Allgemeiner ländlicher Raum
 - Raum mit besonderem Handlungsbedarf
 - Grenze großer Verdichtungsraum

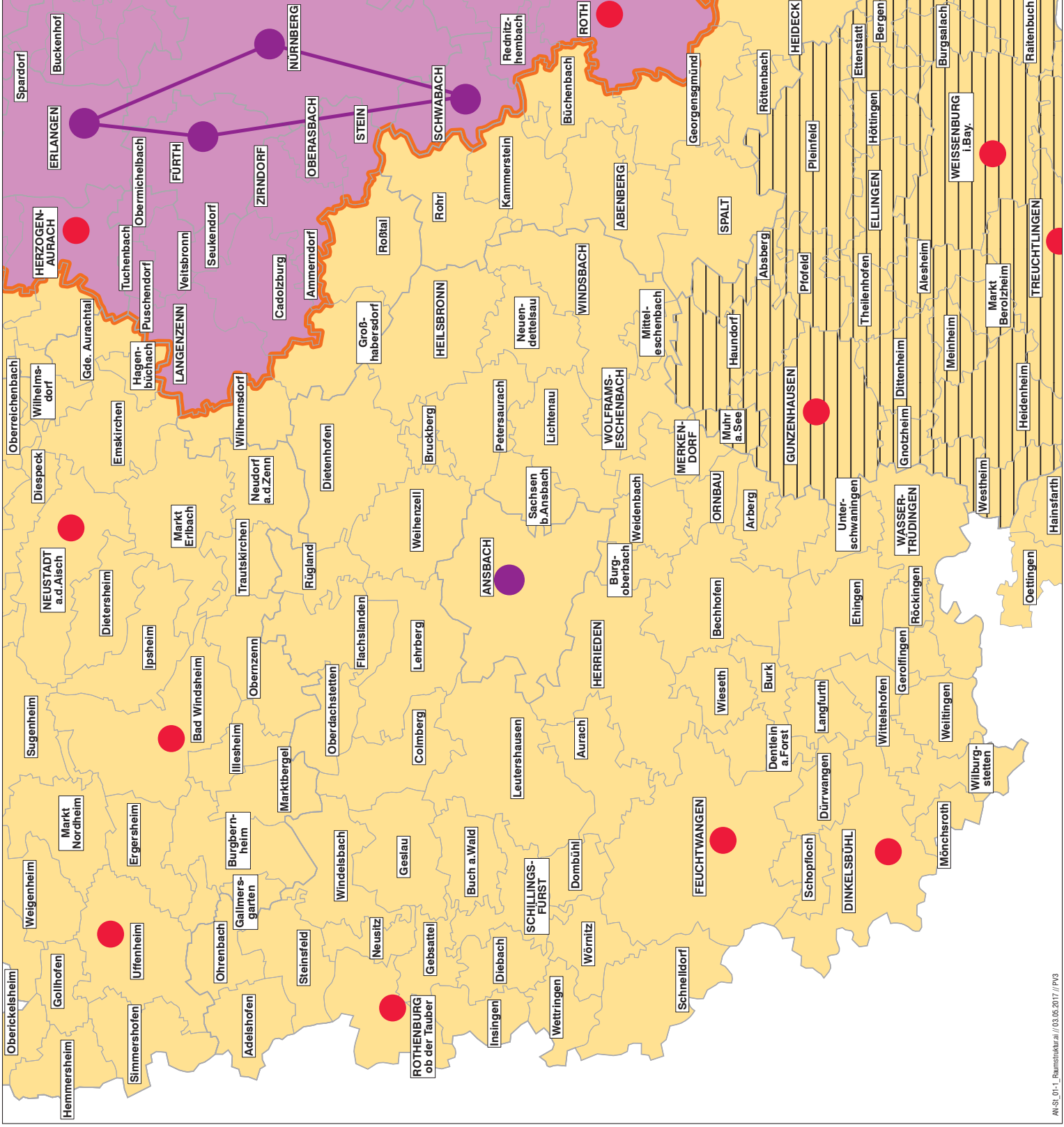
Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum

Quellen: Landesentwicklungsprogramm Bayern,
Stand 30.01.2013





Verkehrsverbund Großraum Nürnberg






Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 01-II
Siedlungs- und
Arbeitsplatzstruktur




Legende:

-  Grenze Stadt Ansbach
-  Grenze Verkehrszelle
- Eyb / 2**
Name / Nr. der Verkehrszelle

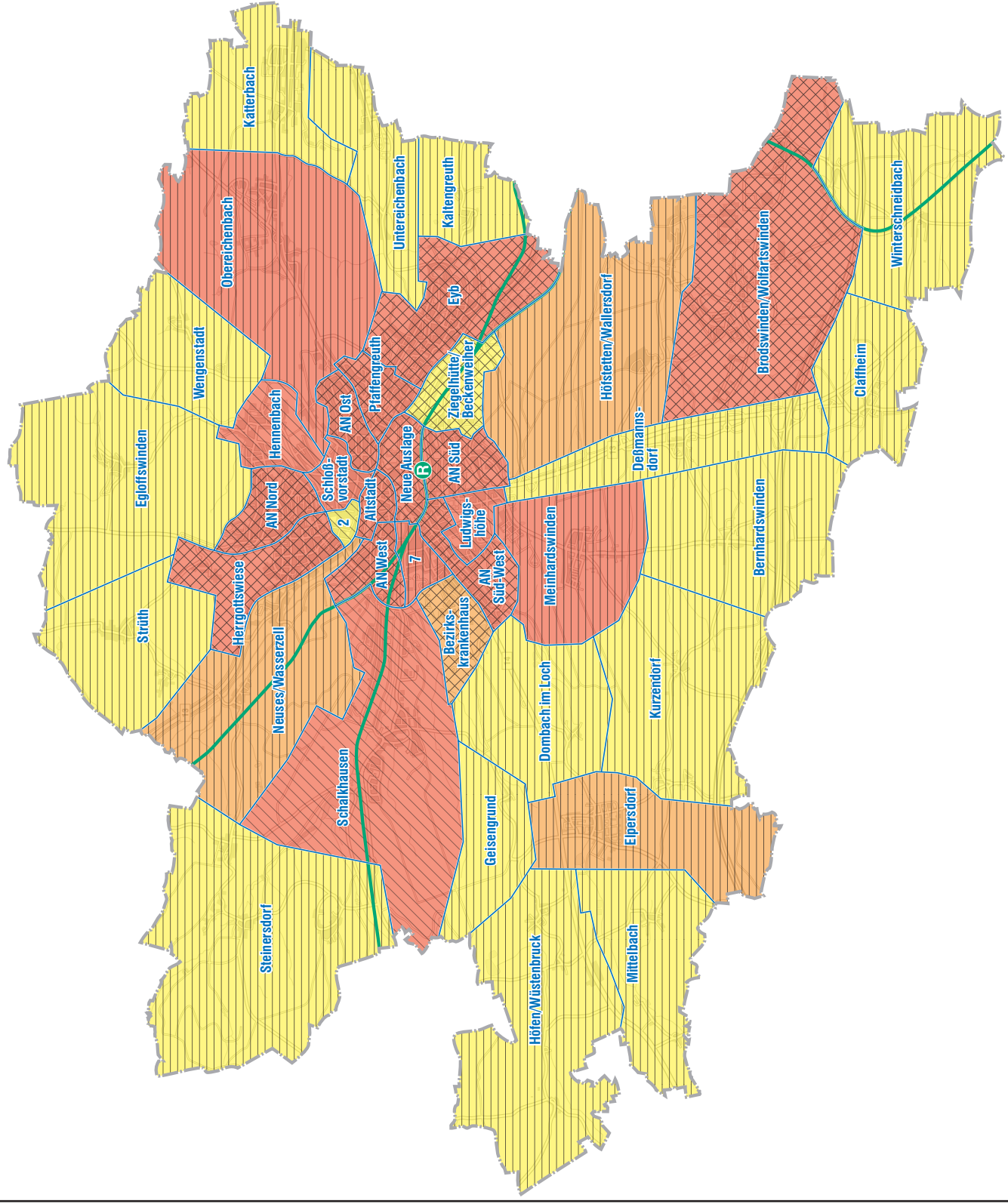
Einwohnerzahl
(Einwohner / Verkehrszelle)

-  über 1.000 EW
-  500 - 1.000 EW
-  unter 500 EW

Arbeitsplatzdichte
(Beschäftigte pro Verkehrszelle)

-  über 1.000 Beschäftigte
-  500 - 1.000 Beschäftigte
-  unter 500 Beschäftigte






2 Brückencenter
7 Herrfelder Vorstadt



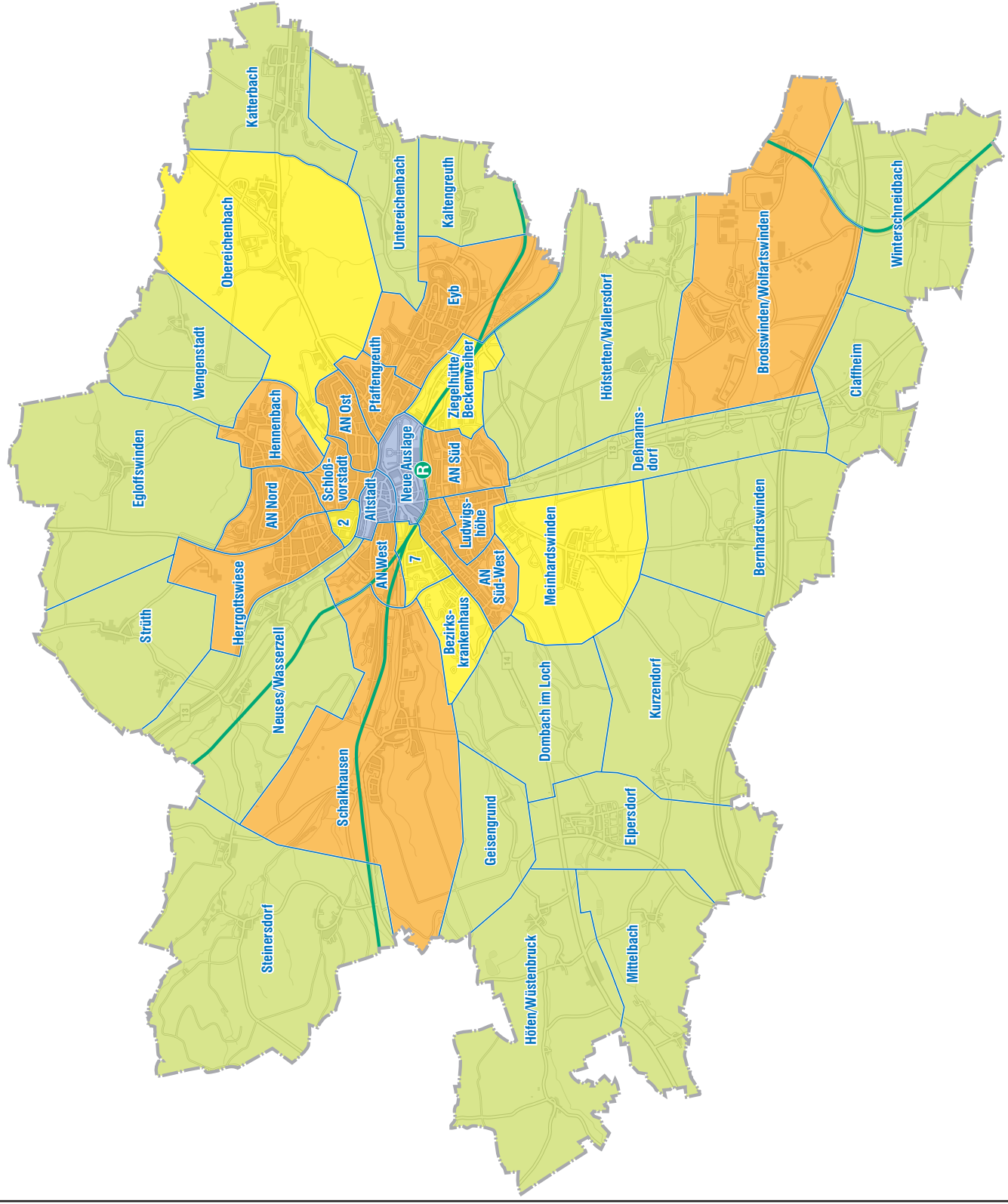
Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 01-III
Gebietskategorien

Legende:

-  Grenze Stadt Ansbach
-  Grenze Verkehrszelle
- Eyb / 2**
Name / Nr. der Verkehrszelle
-  Kernbereich
-  Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
-  Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte
-  Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte

2 Brückencenter
7 Herrfelder Vorstadt













0 500 1000 1500m



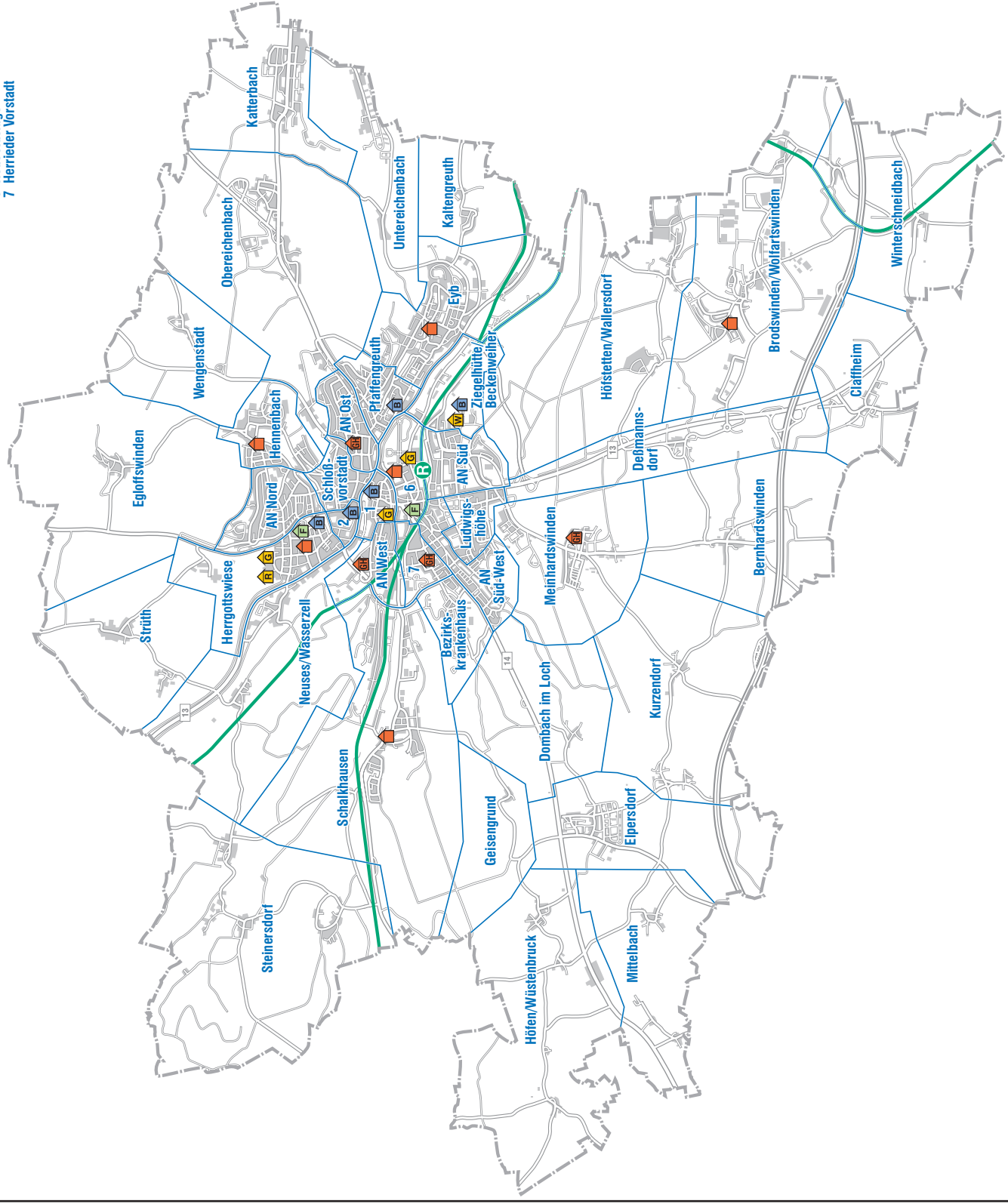
Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 01-IV
Schulstandorte

Legende:

-  Grenze Stadt Ansbach
-  Grenze Verkehrszelle
- Eyb / 2**
-  Grundschule
-  Hauptschule
-  Grund- und Hauptschule
-  Realschule
-  Wirtschaftsschule
-  Gymnasium
-  Berufsschule
-  Förderschule

- 1 Altstadt
- 2 Brückencenter
- 6 Neue Auslage
- 7 Herrleider Vorstadt



Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 02-1

Erschließung

Stadtbus- und Regionallinien

Legende:



Grenze Stadt Ansbach



Grenze Verkehrszelle

Eyb / 2

Name / Nr. der Verkehrszelle



Gebiet erfüllt Anforderung



Gebiet erfüllt Anforderung nicht



Radius Einzugsbereich Haltestelle

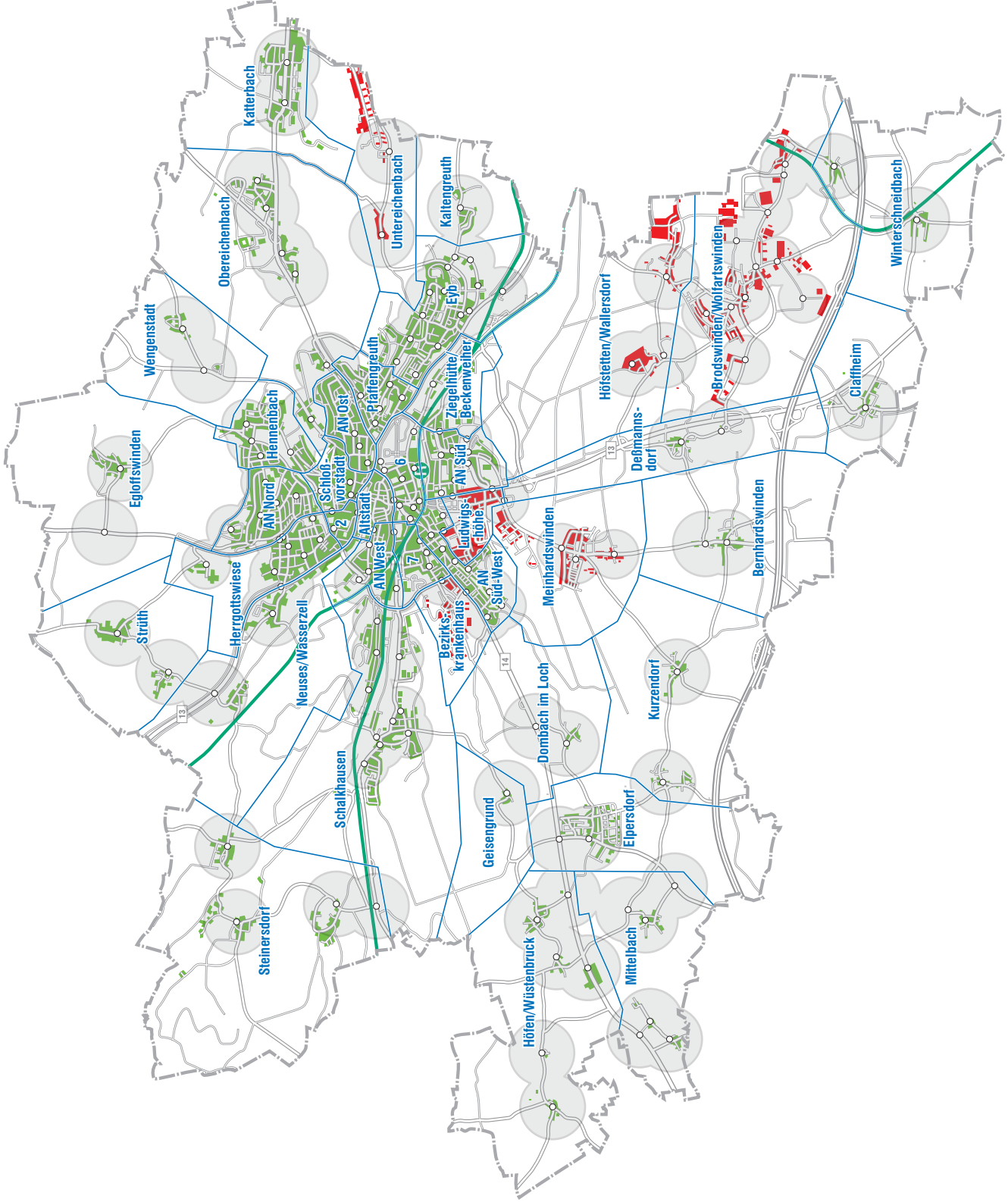
Kernbereich: 300 m

Bereich hohe Nutzungsdichte: 300 m

Bereich mittlere Nutzungsdichte: 400 m

Bereich niedrige Nutzungsdichte: 400 m







2 Brückencenter
6 Neue Auslage
7 Herrieder Vorstadt



Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

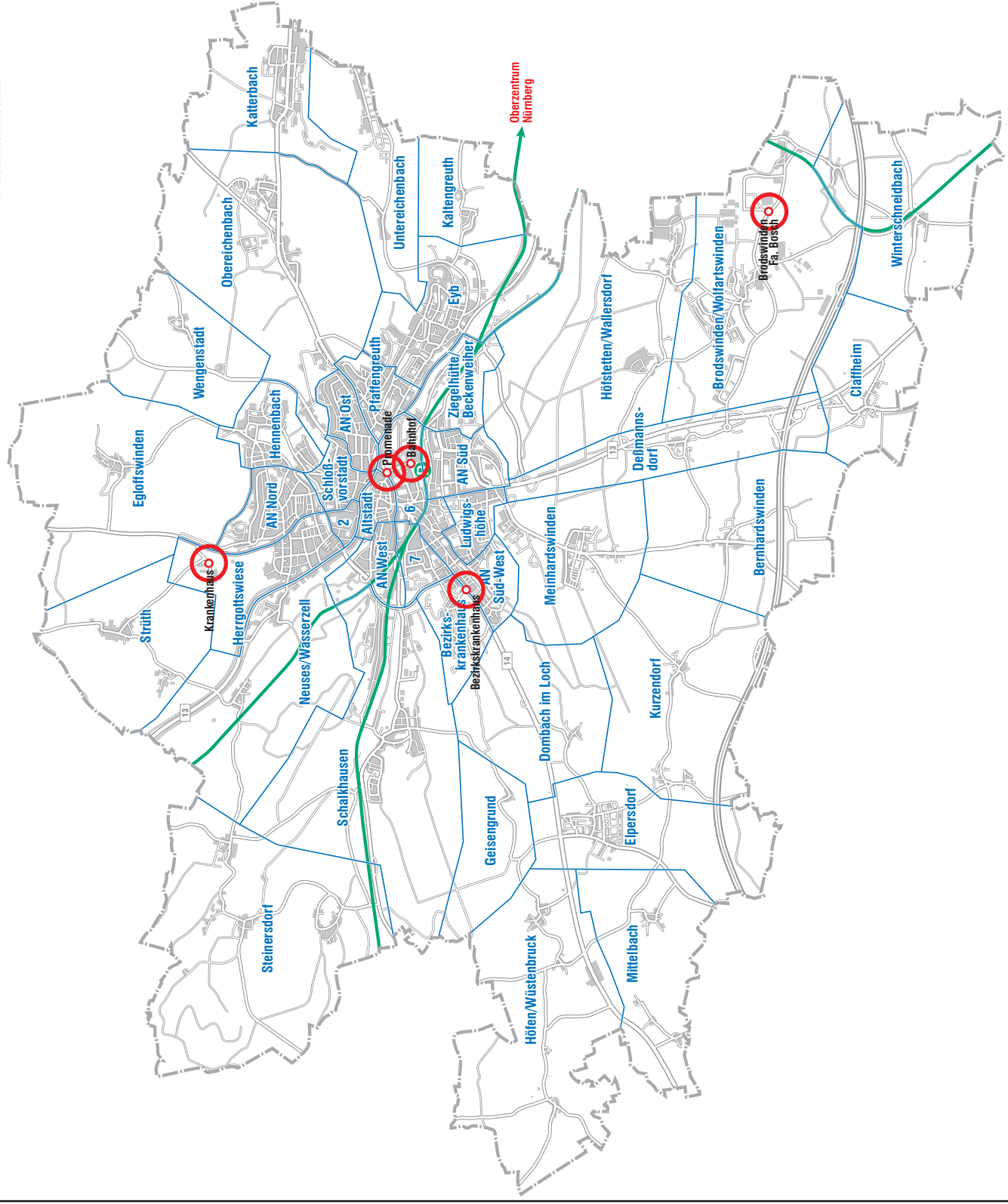
Abb. 02-II
Erreichbarkeit zentraler Orte

Legende:

-  Grenze Stadt Ansbach
-  Grenze Verkehrszelle
- Eyb / 2**
Name / Nr. der Verkehrszelle
-  Promenade
-  bedeutende Haltestelle
-  Zielorte im Stadtgebiet
-  zentraler Ort außerhalb Ansbachs

 Oberzentrum
Nürnberg

2 Brückencenter
6 Neue Auslage
7 Herrieder Vorstadt



Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 03-1
Gesamtbewertung Richtwert
Montag-Freitag an Schultagen

Legende:

- Gemeindegrenzen
- Grenze Verkehrszelle
- Eyb / 2** Name / Nr. der Verkehrszelle

- Vorgaben erfüllt
- Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Erreichbarkeitsdefizite

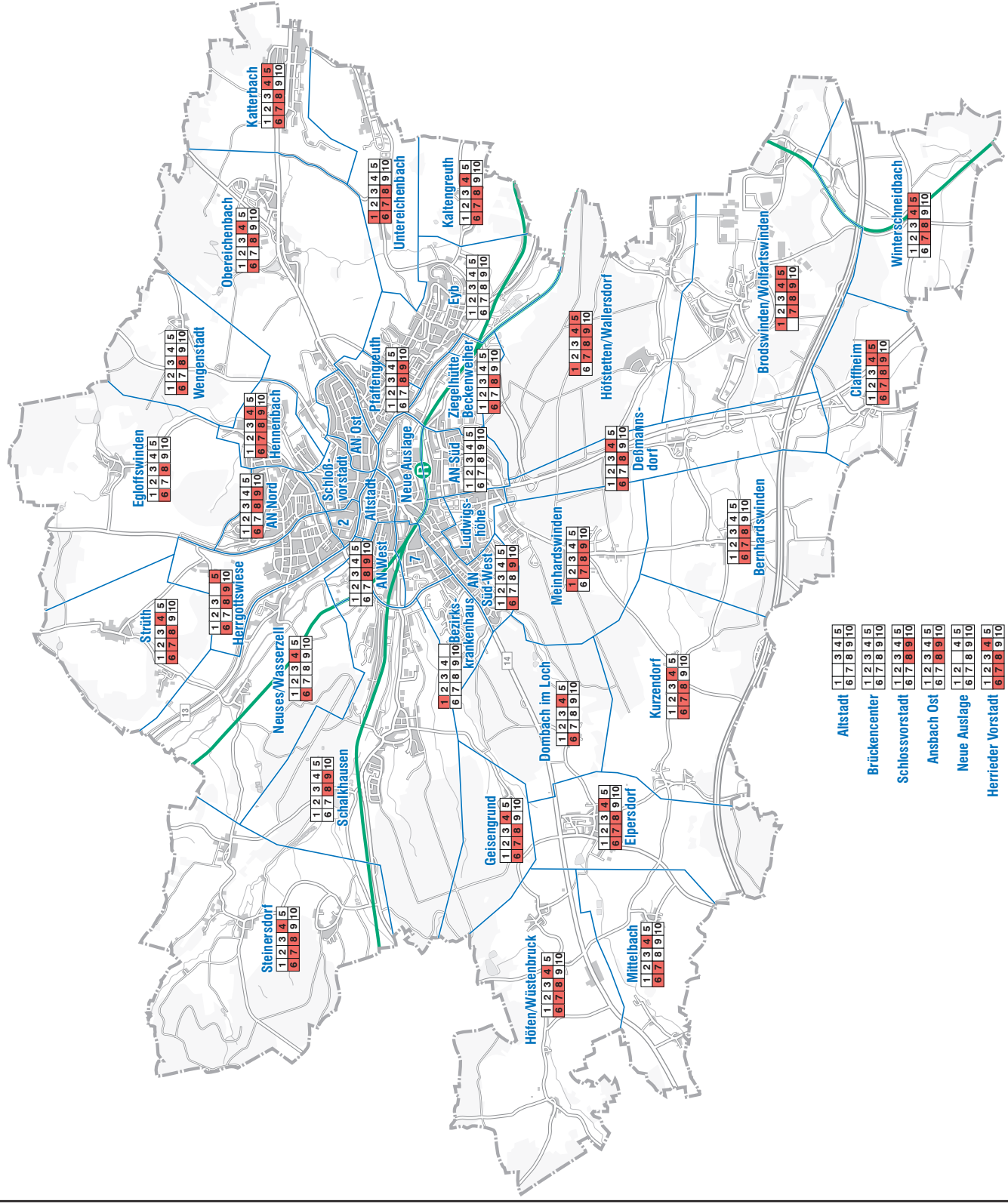
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Defizite beim Bedienstungsstandard

- 8
- 9
- 10



2 Brückencenter
7 Herrieder Vorstadt



| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|
| Altstadt | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Brückencenter | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Schlossvorstadt | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Ansbach Ost | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Neue Auslage | 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Herrieder Vorstadt | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Ludwigshöhe | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |



Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 03-II Gesamtbewertung Richtwert Montag-Freitag an Ferientagen

Legende:

--- Gemeindegrenzen

— Grenze Verkehrszelle

Eyb / 2 Name / Nr. der Verkehrszelle

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1 2 3 4 5

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

2 3 4 5

Erreichbarkeit Altstadt

3 4 5

Erreichbarkeit Bahnhof

4 5

Erreichbarkeit Krankenhaus

5 6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Bezirkskrankenhaus

6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Brodswinden

7 8 9 10

Erreichbarkeit Nürnberg

Defizite beim Bedienstungsstandard

8 9 10

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

9 10

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

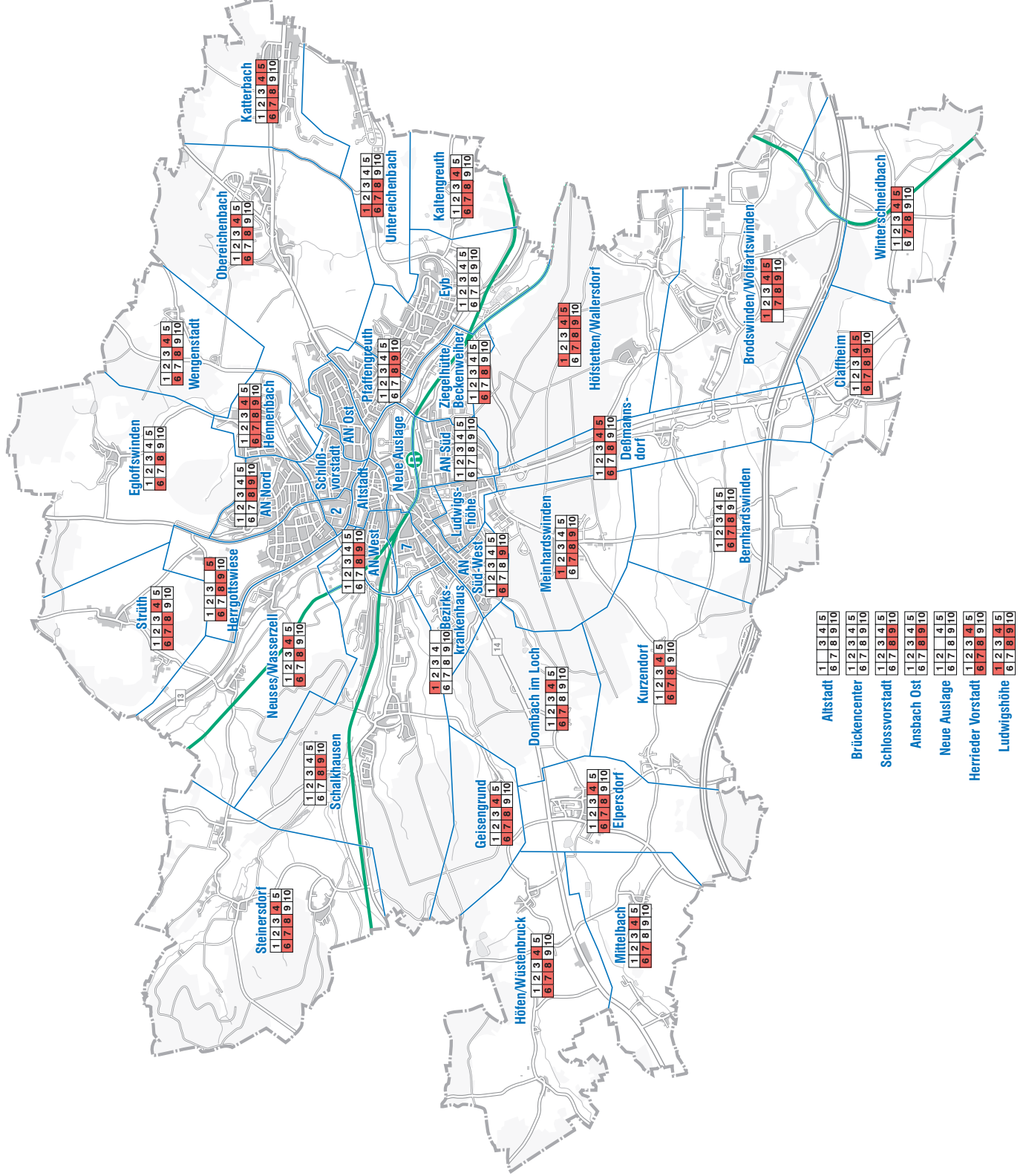
10

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

2 Brückencenter
7 Herrieder Vorstadt



| | | |
|--------------------|-----------|------------|
| Altstadt | 1 2 3 4 5 | 6 7 8 9 10 |
| Brückencenter | 1 2 3 4 5 | 6 7 8 9 10 |
| Schlossvorstadt | 1 2 3 4 5 | 6 7 8 9 10 |
| Ansbach Ost | 1 2 3 4 5 | 6 7 8 9 10 |
| Neue Auslage | 1 2 3 4 5 | 6 7 8 9 10 |
| Herrieder Vorstadt | 1 2 3 4 5 | 6 7 8 9 10 |
| Ludwigshöhe | 1 2 3 4 5 | 6 7 8 9 10 |



Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 03-III

Gesamtbewertung Grenzwert Montag-Freitag an Schultagen

Legende:

--- Gemeindegrenzen

— Grenze Verkehrszelle

Eyb / 2 Name / Nr. der Verkehrszelle

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

2 3 4 5
6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Altstadt

3 4 5
6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Bahnhof

4 5
6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Krankenhaus

5 6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Bezirkskrankenhaus

6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Brodswinden

7 8 9 10

Erreichbarkeit Nürnberg

Defizite beim Bedienstungsstandard

8 9 10

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

9 10

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

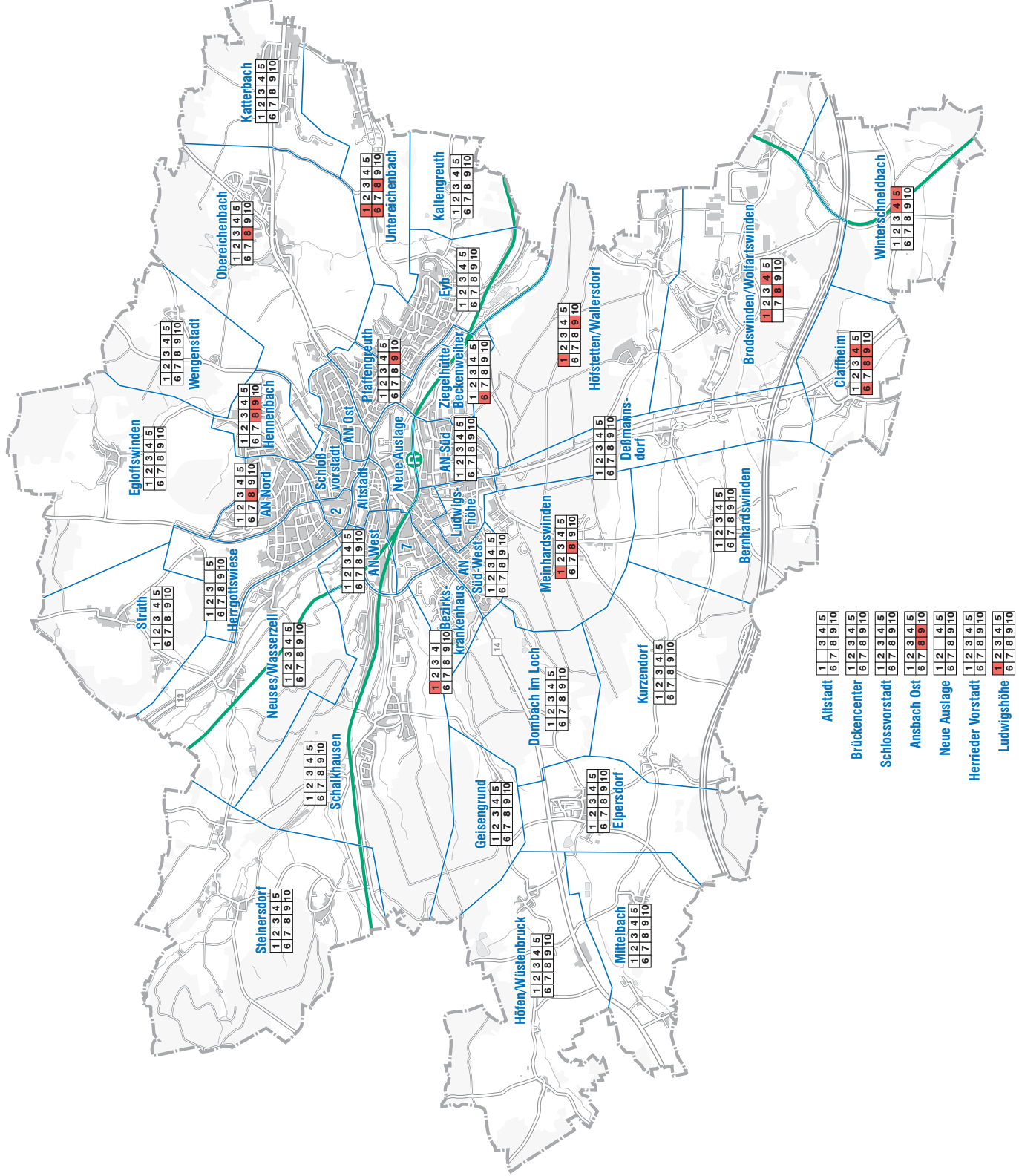
10

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

2 Brückencenter
7 Herrieder Vorstadt



| | |
|---------------------------|-------------------------|
| Altstadt | 1 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Brückencenter | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Schlossvorstadt | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Ansbach Ost | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Neue Auslage | 1 2 4 5 6 7 8 9 10 |
| Herrieder Vorstadt | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Ludwigshöhe | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |

Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 03-IV Gesamtbewertung Grenzwert Montag-Freitag an Ferien tagen

Legende:

--- Gemeindegrenzen

— Grenze Verkehrszelle

Eyb / 2 Name / Nr. der Verkehrszelle

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

2 3 4 5
6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Altstadt

3 4 5 6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Bahnhof

4 5 6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Krankenhaus

5 6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Bezirkskrankenhaus

6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Brodswinden

7 8 9 10

Erreichbarkeit Nürnberg

Defizite beim Bedienstungsstandard

8 9 10

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

9 10

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

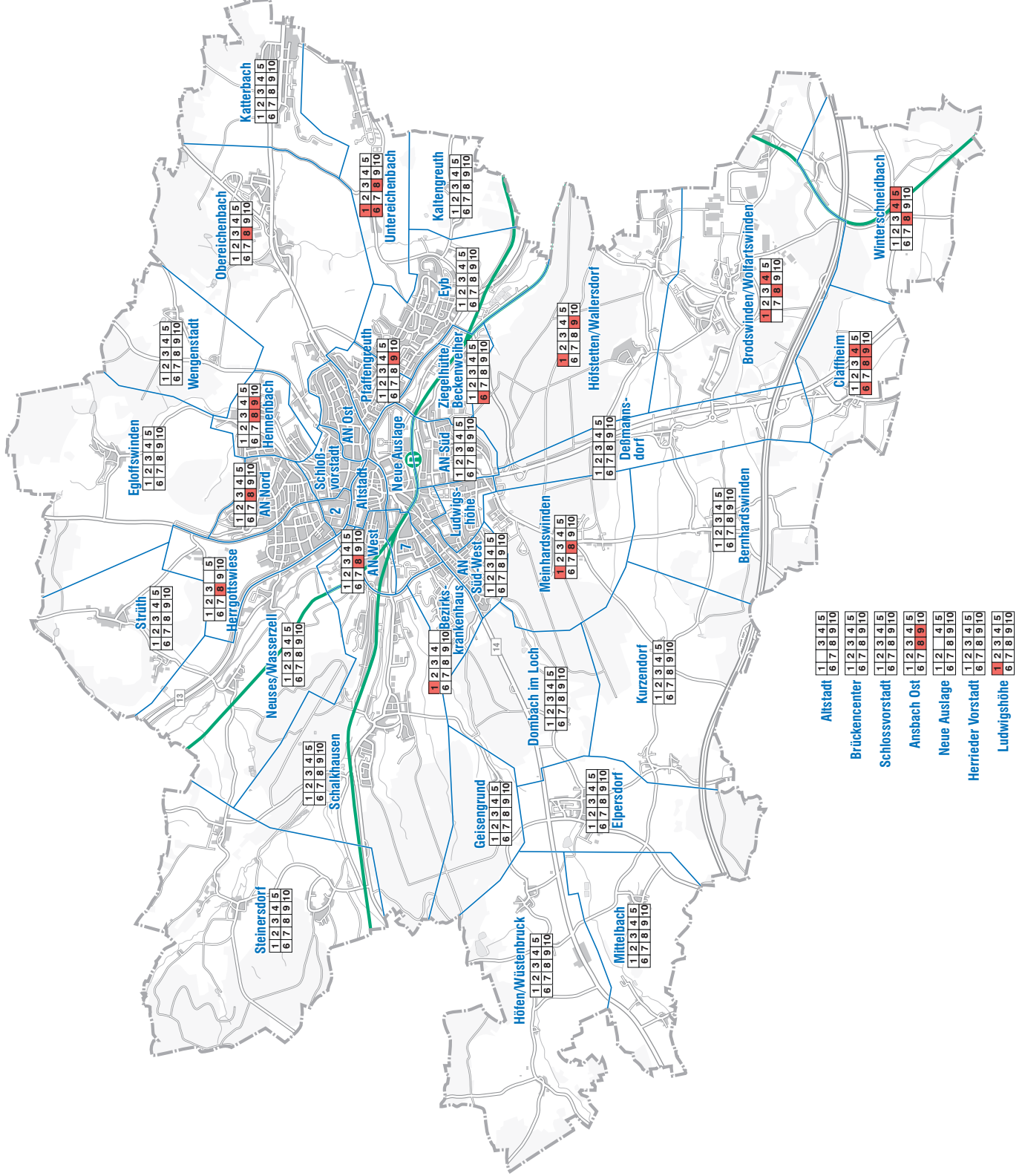
10

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

2 Brückencenter
7 Herrieder Vorstadt



| | |
|---------------------------|-------------------------|
| Altstadt | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Brückencenter | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Schlossvorstadt | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Ansbach Ost | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Neue Auslage | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Herrieder Vorstadt | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Ludwigshöhe | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |

Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 04-1





Handlungsbedarf Montag-Freitag an Schultagen

Legende:

-  Gemeindegrenzen
-  Grenze Verkehrszelle

Eyb / 2 Name / Nr. der Verkehrszelle







Handlungsbedarf

-  Priorität 1
-  Priorität 2
-  Priorität 3
-  kein Handlungsbedarf




Erschließungsdefizit

-  1
-  2
-  3
-  4
-  5
-  6
-  7

Erreichbarkeitsdefizite

-  2 Erreichbarkeit Altstadt
-  3 Erreichbarkeit Bahnhof
-  4 Erreichbarkeit Krankenhaus
-  5 Erreichbarkeit Bezirkskrankenhaus
-  6 Erreichbarkeit Brodswinden
-  7 Erreichbarkeit Nürnberg

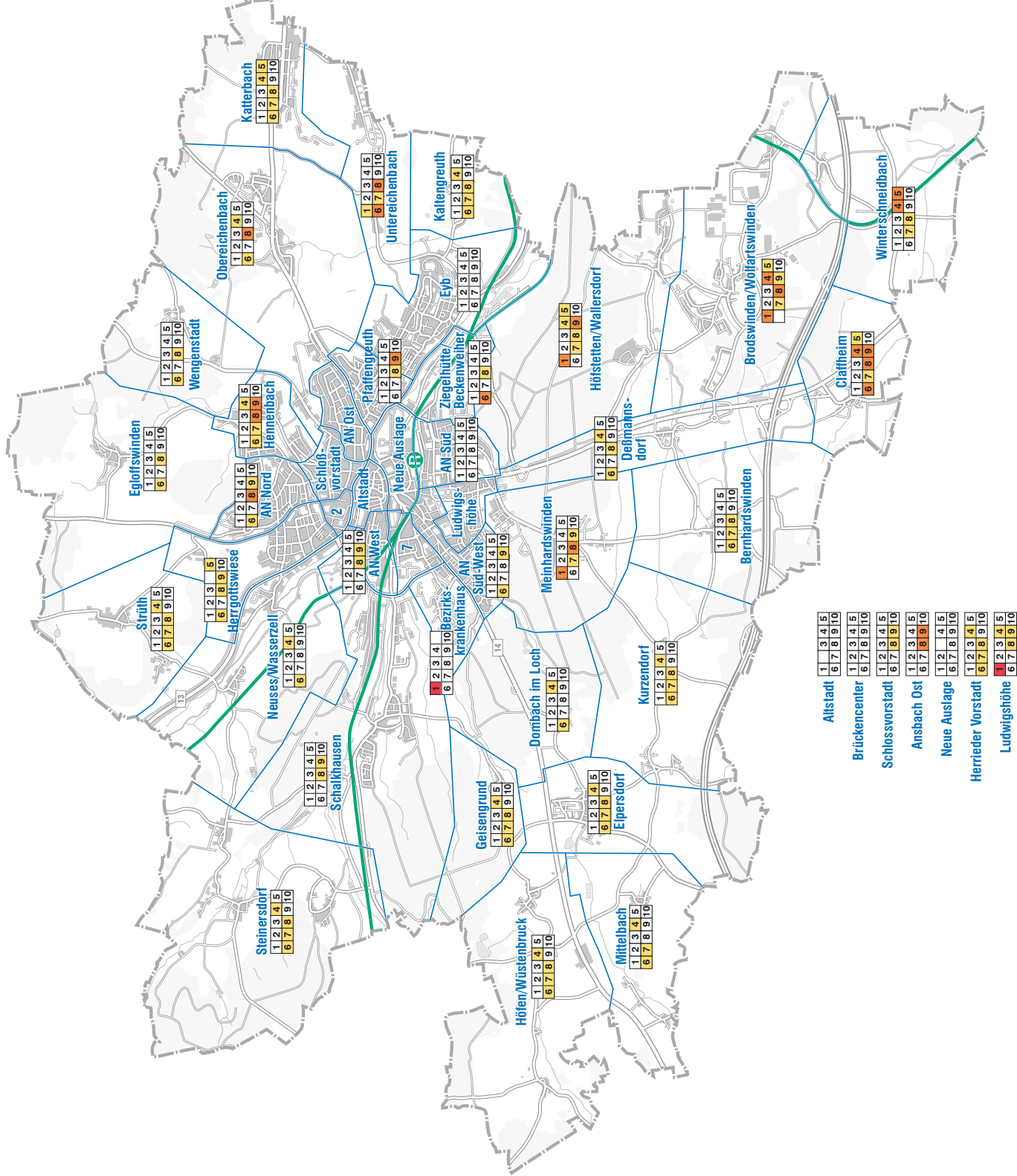
Defizite beim Bedienungsstandard

-  8 Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit
-  9 Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit
-  10 Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

2 Brückencenter
7 Herrieder Vorstadt



| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|
| Altstadt | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Brückencenter | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Schlossvorstadt | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Ansbach Ost | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Neue Auslage | 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Herrieder Vorstadt | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Ludwigshöhe | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |



Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 04-II

Handlungsbedarf Montag-Freitag an Ferientagen

Legende:

- Gemeindegrenzen
- Grenze Verkehrszelle

Eyb / 2 Name / Nr. der Verkehrszelle

Handlungsbedarf

- Priorität 1
- Priorität 2
- Priorität 3
- kein Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10

Erreichbarkeitsdefizite

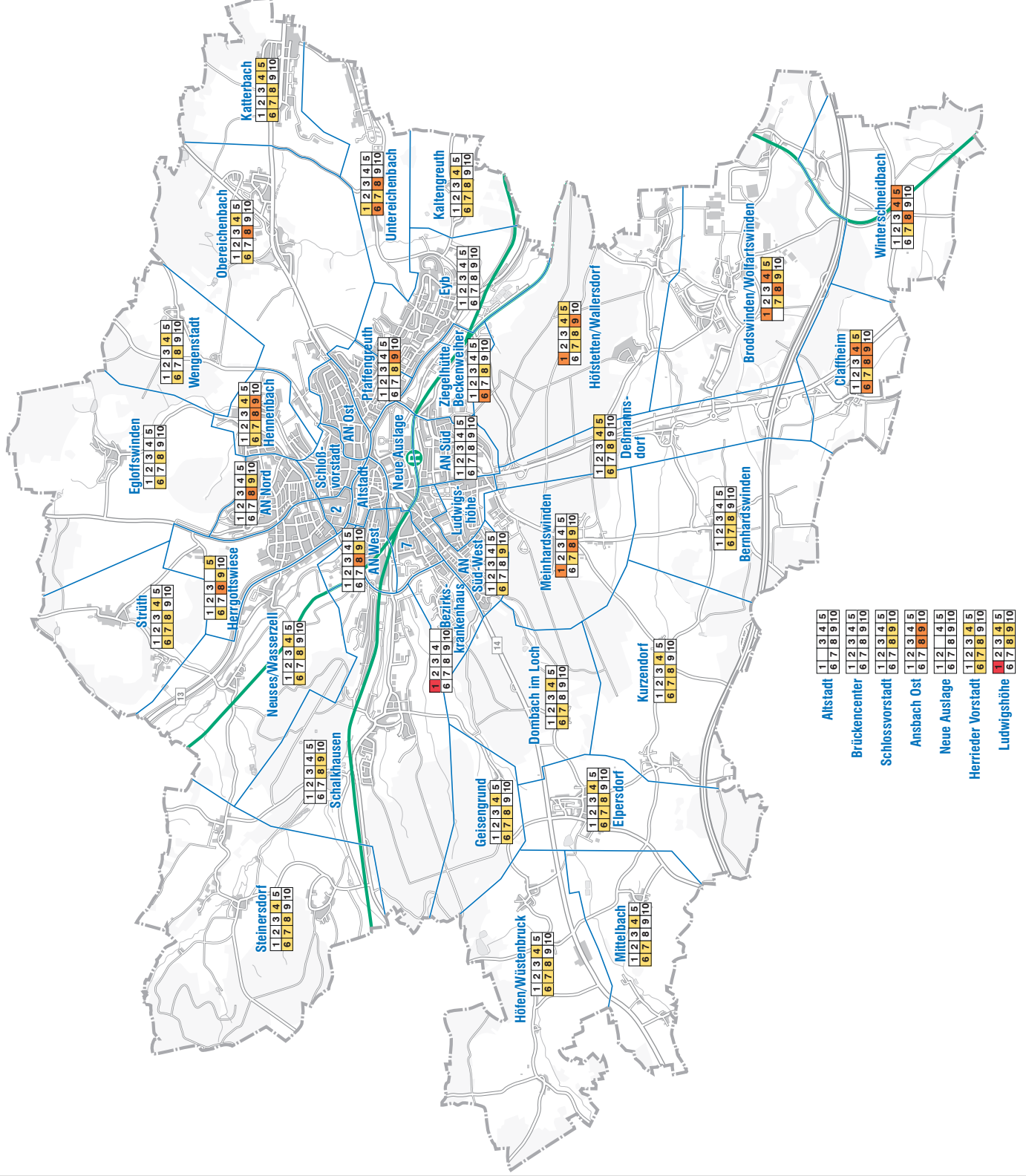
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Defizite beim Bedienungsstandard

- 8
- 9
- 10



2 Brückencenter
7 Herrieder Vorstadt



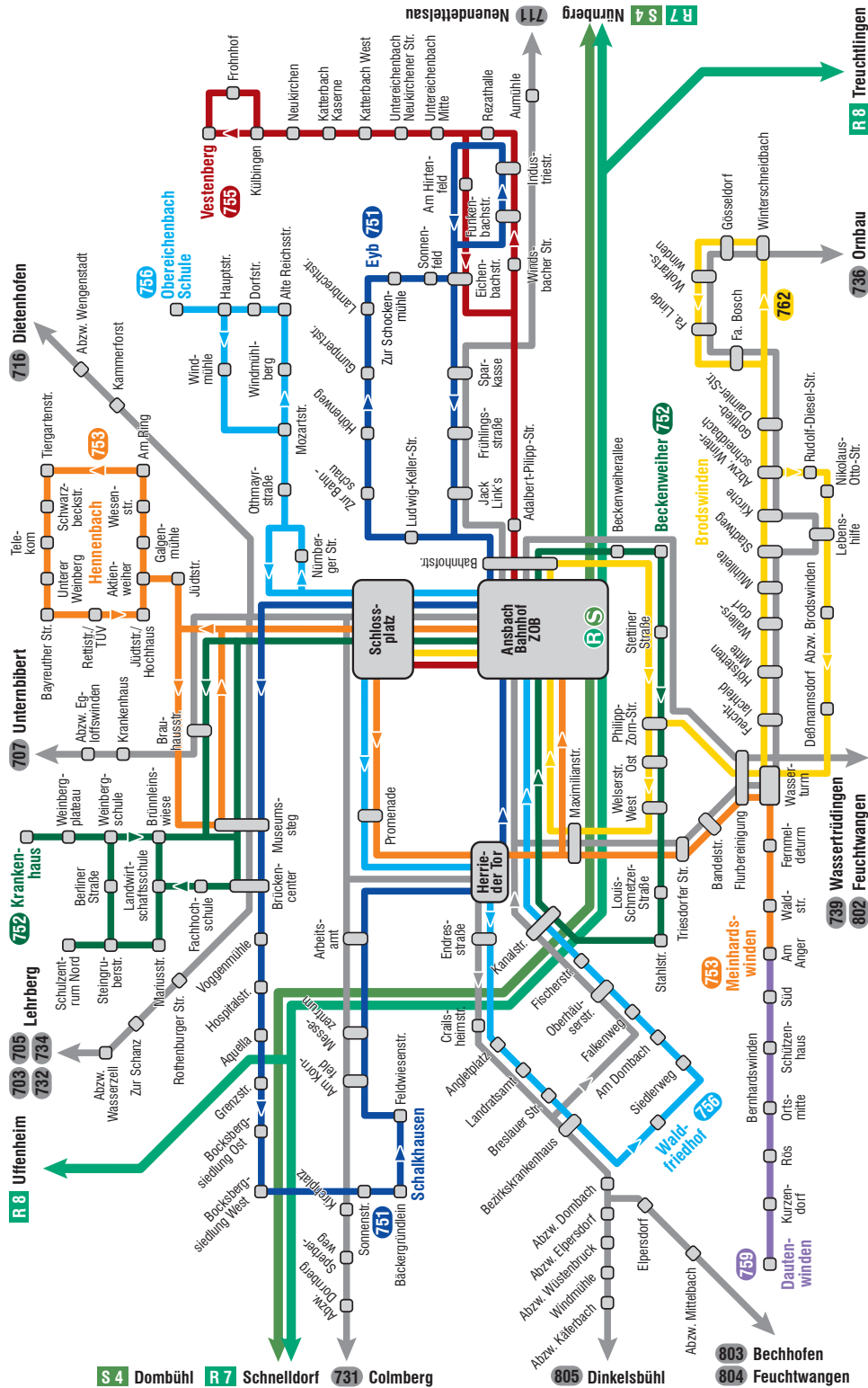
Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 05-1

Linienetz ohne AST Stadtverkehr - Stand: 10.12.2017

Legende:






- 751 Schlossplatz - Eyb - Schlossplatz - Bocksberg - Schalkhausen - Schlossplatz
- 752 Schlossplatz - Beckenweiher - Bahnhof - Krankenhaus - Schlossplatz
- 753 Bahnhof - Meinhardswinden - Bahnhof - Schlossplatz - Hennenbach - Bahnhof
- 755 Schlossplatz - Eyb - Untereichenbach - Katterbach - Vestenberg - Schlossplatz
- 756 Schlossplatz - Waldfriedhof - Bahnhof - Obereichenbach - Schlossplatz
- 759 Schlossplatz - Meinhardswinden - Dautenwinden - Schlossplatz
- 762 Bahnhof - Brodswinden - Winterschneidbach - Schlossplatz (zusammengefasst mit Linie 736)
- Regionalbus-Linien

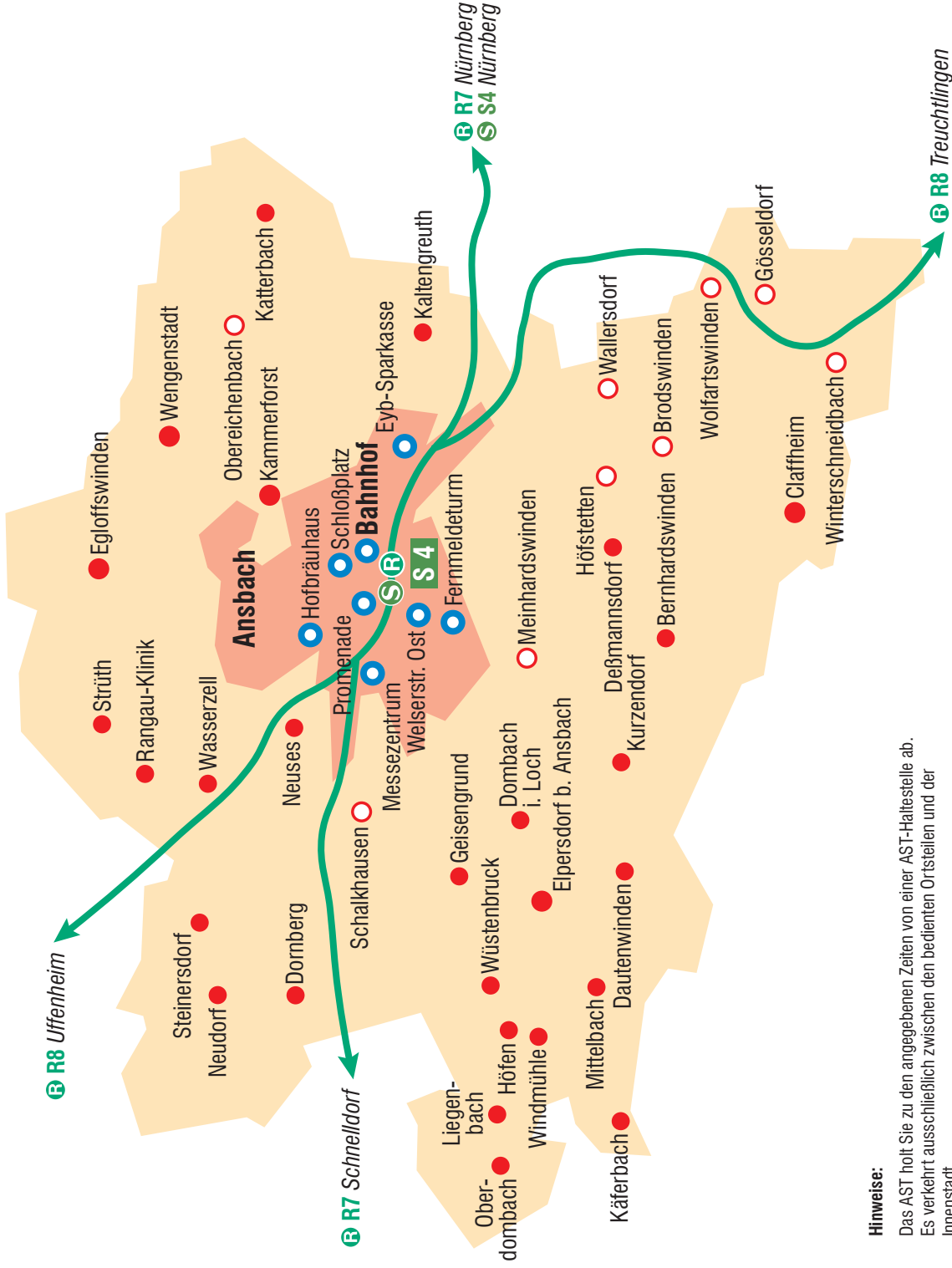


Nahverkehrsplan Stadt Ansbach



Abb. 05-II
Bedienungsgebiet AST

Legende:

-  S-/R-Bahn mit Bahnhof
-  AST-Station in den Ortsteilen
-  AST-Haltestellen in der Innenstadt
-  Bedienung durch Linienbus
-  Höfistetten Ortsteil



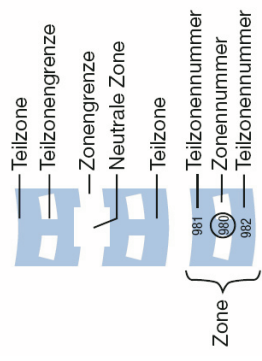
Hinweise:

- Das AST holt Sie zu den angegebenen Zeiten von einer AST-Haltestelle ab. Es verkehrt ausschließlich zwischen den bedienten Ortsteilen und der Innenstadt.
- Bei Fahrten in die Innenstadt fährt es Sie zum Bahnhof oder zu den mit  gekennzeichneten Haltestellen.
- Bei Fahrten vom Zentrum in die vom AST bedienten Ortsteile bringt es Sie bis vor die Haustüre.
- In den mit  gekennzeichneten Ortsteilen verkehrt kein AST. Bitte benutzen Sie die Buslinien.

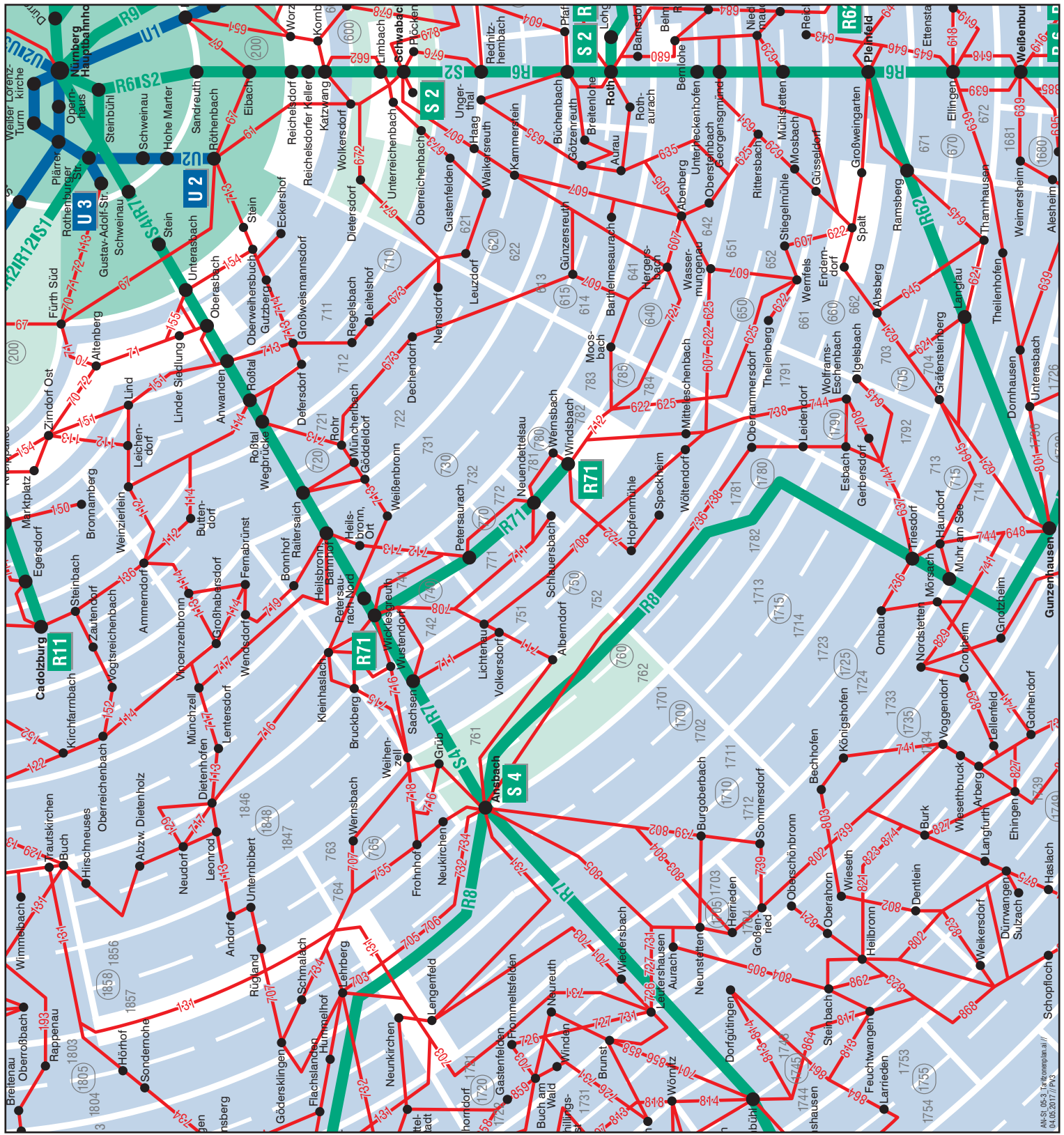
Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 05-III
Tarifzonenplan

Legende:






- █ S-Bahn
- █ R-Bahn = Regionalbahn (DB-Züge außer S-Bahn)
- █ U-Bahn
- █ Bus
- / ● Haltestelle/Bahnhof



Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

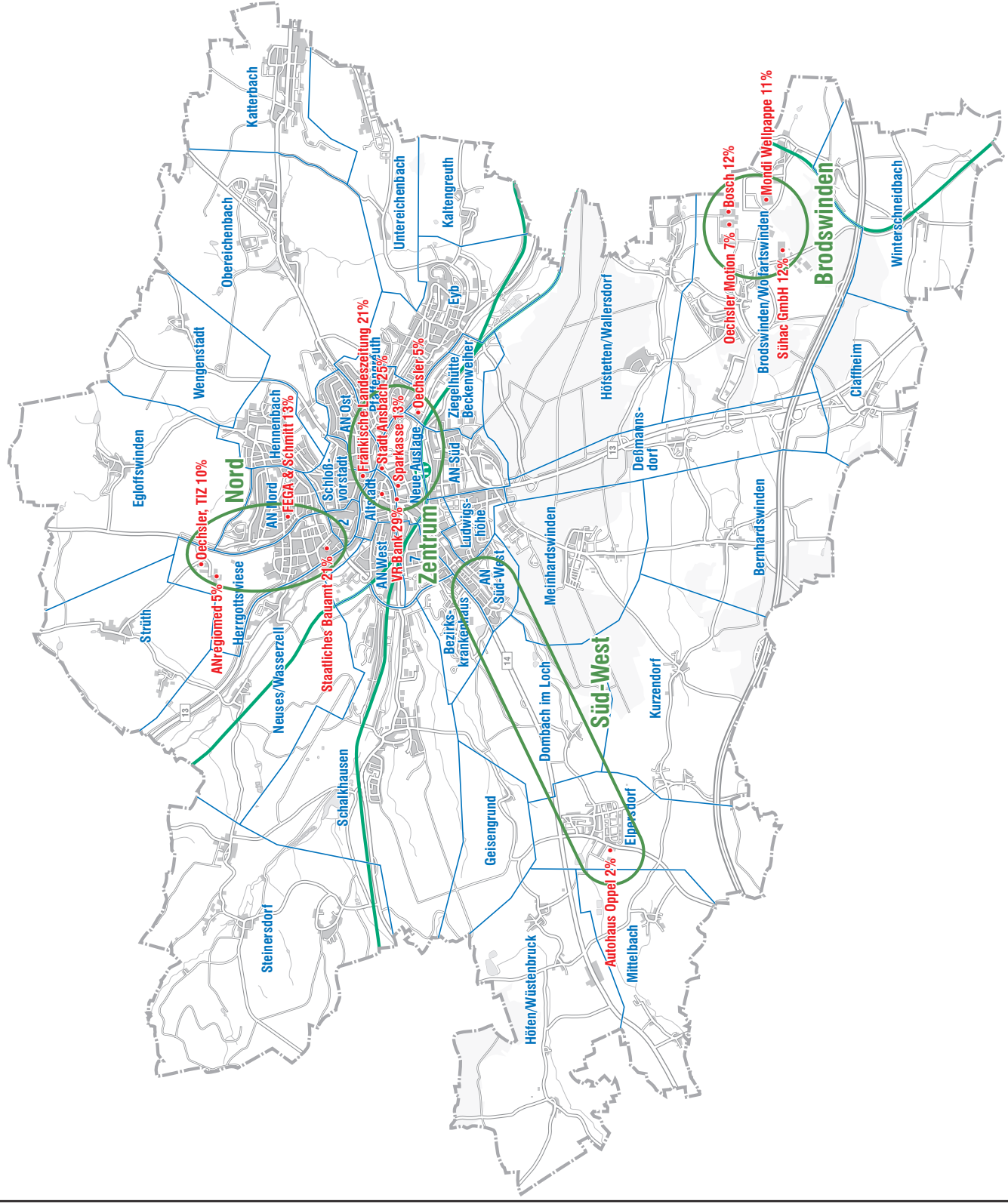
Abb. 05-IV
Mobilitätsuntersuchung

Legende:

-  Gemeindegrenzen
-  Grenze Verkehrszelle
- Eyb / 2**
-  Cluster

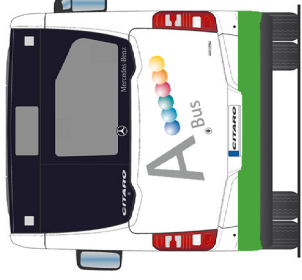
Teilnehmende Firmen mit Prozentwert der teilgenommenen Personen an der Grundgesamtheit

2 Brückencenter
7 Herrfelder Vorstadt









Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

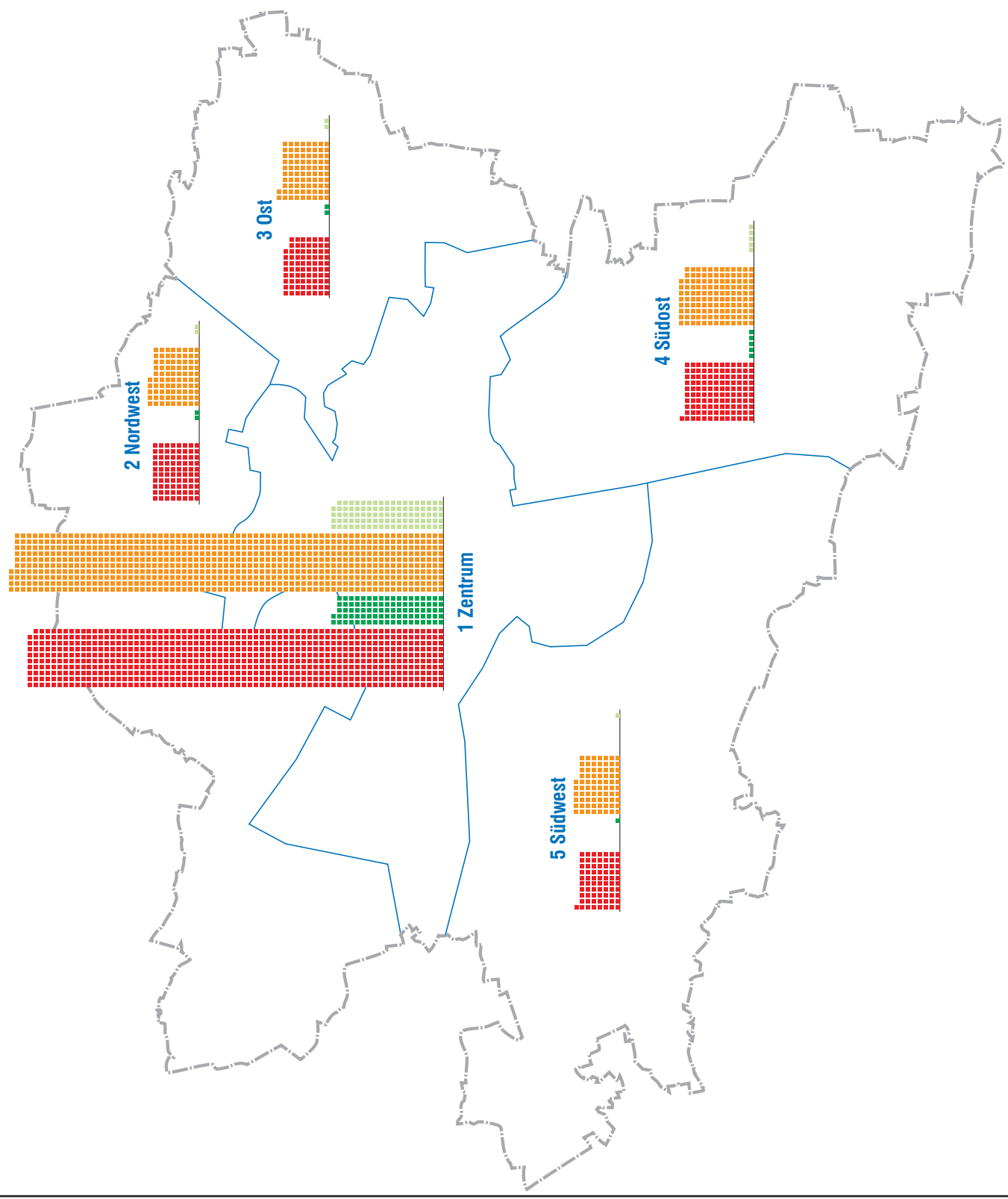
Abb. 05-V
Busdesign



Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 06-1
Gesamtverkehrsprognose
Fahrten MIV und ÖV pro Tag

- Legende:**
-  Gemeindegrenzen
 -  Grenze Bezirk
 - 3 Ost** Nr. / Name Bezirk
 -  Analyse MIV
 -  Analyse ÖV
 -  Prognose MIV
 -  Prognose ÖV
- 1 Kästchen ~ 200 Fahrten



Nahverkehrsplan Stadt Ansbach

Abb. 06-II
Gesamtverkehrsprognose
Anteil MIV und ÖV an MV

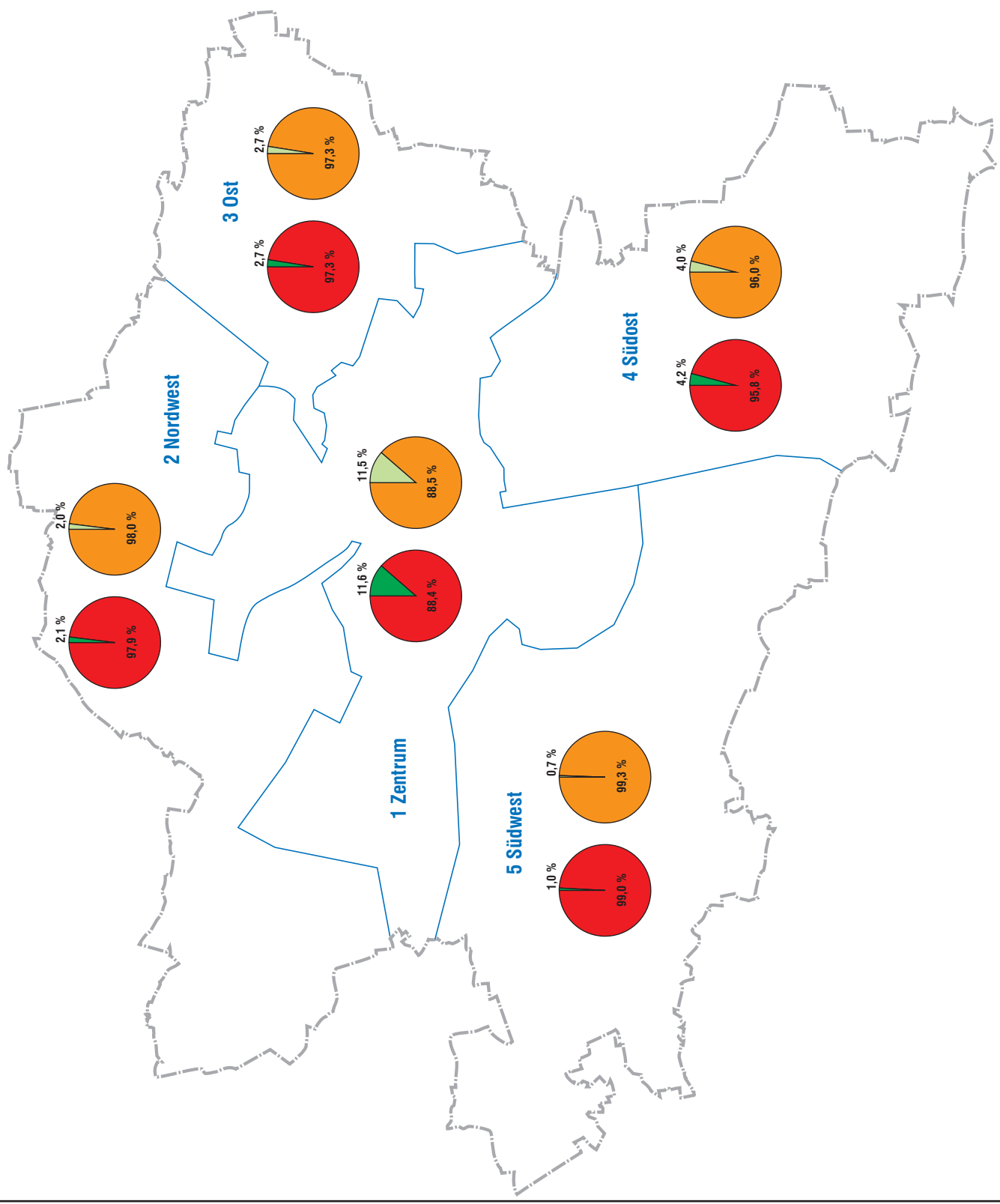
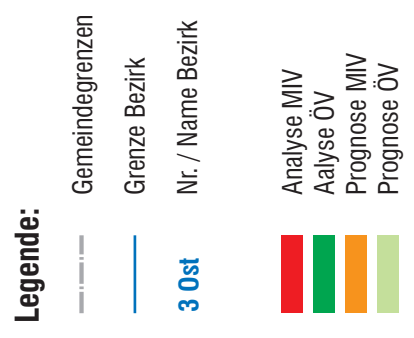


Tabelle 1: Eigenschaften und Merkmale der Verkehrszellen

| VZ Nr | Verkehrszelle | Einwohner | Beschäftigte | Gebietstyp |
|------------------------------|----------------------------|---------------|---------------|-------------|
| 1 | Altstadt | 1.392 | 1.746 | Kernbereich |
| 2 | Brückencenter | 114 | 933 | mittlere ND |
| 3 | Schlossvorstadt | 1.645 | 972 | hohe ND |
| 4 | Ansbach Ost | 2.160 | 1.811 | hohe ND |
| 5 | Pfaffengreuth | 2.004 | 1.647 | hohe ND |
| 6 | Neue Auslage | 1.327 | 1.041 | Kernbereich |
| 7 | Herrieder Vorstadt | 1.423 | 462 | mittlere ND |
| 8 | Ansbach West | 1.146 | 1.028 | hohe ND |
| 9 | Herrgottswiese | 2.172 | 1.705 | hohe ND |
| 10 | Ansbach Nord | 3.528 | 1.023 | hohe ND |
| 11 | Hennenbach | 1.679 | 622 | hohe ND |
| 12 | Eyb | 3.318 | 1.224 | hohe ND |
| 13 | Ziegelhütte-Beckenweiher | 113 | 1.130 | mittlere ND |
| 14 | Ansbach Süd | 1.625 | 1.709 | hohe ND |
| 15 | Ludwigshöhe | 2.187 | 743 | hohe ND |
| 16 | Ansbach Süd-West | 2.898 | 1.380 | hohe ND |
| 17 | Bezirkskrankenhaus | 776 | 1.900 | mittlere ND |
| 18 | Schalkhausen | 1.940 | 684 | hohe ND |
| 19 | Steinersdorf | 354 | 111 | niedrige ND |
| 20 | Neuses/Wasserzell | 685 | 222 | niedrige ND |
| 21 | Strüth | 189 | 267 | niedrige ND |
| 22 | Egloffswinden | 90 | 26 | niedrige ND |
| 23 | Wengenstadt | 39 | 14 | niedrige ND |
| 24 | Obereichenbach | 1.249 | 325 | mittlere ND |
| 25 | Katterbach | 64 | 287 | niedrige ND |
| 26 | Untereichenbach | 467 | 331 | niedrige ND |
| 27 | Kaltengreuth | 135 | 12 | niedrige ND |
| 28 | Höfsetten | 726 | 217 | niedrige ND |
| 29 | Brodswinden/Wolfartswinden | 1.179 | 3.886 | hohe ND |
| 30 | Winterschneidbach | 135 | 73 | niedrige ND |
| 31 | Claffheim | 144 | 47 | niedrige ND |
| 32 | Deßmannsdorf | 164 | 62 | niedrige ND |
| 33 | Meinhardswinden | 1.051 | 355 | mittlere ND |
| 34 | Bernhardswinden | 283 | 77 | niedrige ND |
| 35 | Kurzendorf | 170 | 62 | niedrige ND |
| 36 | Dombach im Loch | 74 | 24 | niedrige ND |
| 37 | Geisengrund | 57 | 15 | niedrige ND |
| 38 | Elpersdorf | 735 | 421 | niedrige ND |
| 39 | Mittelbach | 177 | 62 | niedrige ND |
| 40 | Höfen/Wüstenbruck | 215 | 102 | niedrige ND |
| gesamt / Durchschnitt | | 39.829 | 28.758 | |

ND = Nutzungsdichte

Stand: 31.12.2015

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler

Einpendler (ab 250)

| Wohnort | Pendler |
|----------------------------|---------|
| Herrieden, Stadt | 1.092 |
| Burgoberbach | 689 |
| Leutershausen, Stadt | 651 |
| Bechhofen, Markt | 640 |
| Lehrberg, Markt | 589 |
| Nürnberg | 504 |
| Weihenzell | 499 |
| Sachsen b.Ansbach | 498 |
| Heilsbronn, Stadt | 496 |
| Petersaurach | 484 |
| Feuchtwangen, Stadt | 443 |
| Lichtenau, Markt | 432 |
| Neuendettelsau | 401 |
| Gunzenhausen, Stadt | 374 |
| Aurach | 370 |
| Flachlanden, Markt | 358 |
| Dietenhofen, Markt | 312 |
| Windsbach, Stadt | 308 |
| Merkendorf, Stadt | 300 |
| Wolframs-Eschenbach, Stadt | 286 |
| Weidenbach, Markt | 265 |
| Colmberg, Markt | 260 |

Auspendler (ab 250)

| Wohnort | Pendler |
|--------------------|---------|
| Nürnberg | 933 |
| Herrieden, Stadt | 536 |
| Dietenhofen, Markt | 483 |
| Heilsbronn, Stadt | 369 |

Quelle: **Agentur für Arbeit**
 Stichtag: **30.06.2016**

Tabelle 3: Schulen und Schüler

| Schule | Grund- / Mittel- schulen | weiterführende Schulen | Förderschulen | Berufsschulen / Hochschule |
|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------|-------------------------------|
| Karolinenschule | 146 | | | |
| GS Brodswinden | 75 | | | |
| GS Eyb | 184 | | | |
| GS Hennenbach | 88 | | | |
| GS Schalkhausen | 73 | | | |
| Weinbergschule | 198 | | | |
| Luitpoldschule (GS/MS) | 556 | | | |
| Waldschule (GS/MS) | 85 | | | |
| Friedrich-Güll-Schule (GS/MS) | 395 | | | |
| Montessori-Schule | 49 | | | |
| Evangelische Schule (GS/MS) | 407 | | | |
| Förderzentrum | | | 235 | |
| Johan-Steingruber-RS | | 1.058 | | |
| Theresien-Gymnasium | | 1.071 | | |
| Platen-Gymnasium | | 743 | | |
| Gymnasium Carolinum | | 455 | | |
| Wirtschaftsschule | | 300 | | |
| Staatl. Berufsschule I | | | | 2.735 |
| Staatl. Berufsschule II* | | | | 600 |
| Staatl. BS f. sonderpäd.-F. | | | k.A. | |
| BFS für Krankenpflege Klinikum | | | | k.A. |
| BFS für Krankenpflege Bezirksk. | | | | k.A. |
| BFS für Altenpflege | | | | k.A. |
| FOS | | | | 547 |
| BOS | | | | 192 |
| Landwirtschaftsschule | | | | k.A. |
| Maschinenbauschule | | | | 298 |
| Hochschule Ansbach* | | | | 3.100 |
| gesamt | 1.849 | 3.627 | 642 | 4.372 |

Stand: Schuljahr 2016/2017

* genaue Anzahl konnte nicht übermittelt werden, daher nur „Circa-Werte“

Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

| Linien-Nr. | Linienverlauf | VU | Konzession | grenzüberschreitend | Bedienung | | | |
|------------|--|------------------------|------------|---------------------|-----------|--------|----------|----------|
| | | | | | Schule | Ferien | Sams-tag | Sonn-tag |
| S4 | Nürnberg - Ansbach (- Dombühl ab Dez. 2017) | DB | Dez. 2018 | J | Ja | Ja | Ja | Ja |
| R7 | Nürnberg - Ansbach - Schnelldorf (- Stuttgart) | DB | Dez. 2019 | J | Ja | Ja | Ja | Ja |
| R8 | (WÜ -) Marktbreit - Ansbach - Treuchtlingen - (A /- M) | DB | Dez. 2021 | J | Ja | Ja | Ja | Ja |
| 701 | Ansbach - Leutershausen - Dombühl | Frankenbus | Dez. 2021 | J | Ja | Ja | Nein | Nein |
| 703 | Ansbach - Lehrberg - Leutershausen - Schillingsfürst | Scharnagel | Dez. 2021 | J | Ja | Ja | Nein | Nein |
| 705 | Ansbach - Lehrberg - Marktbergel - Burgbernheim | Frankenbus | Dez. 2020 | N | Ja | Ja | Ja | Nein |
| 706 | Schulverband Lehrberg | Frankenbus | Dez. 2020 | J | Ja | Nein | Nein | Nein |
| 707 | Ansbach - Rügland - Unternbibert | Frankenbus | Dez. 2023 | J | Ja | Ja | Nein | Nein |
| 711 | Ansbach - Lichtenau - Neuendettelsau - Heilsbronn | Frankenbus / Wellhöfer | Dez. 2023 | J | Ja | Ja | Ja | Nein |
| 716 | Ansbach - Weihenzell - Kleinhaslach - Dietenhofen | Ströbel | Dez. 2023 | J | Ja | Ja | Ja | Nein |
| 718 | Ansbach - Neubruck - Großhaslach - Steinbach | Ströbel | Dez. 2023 | J | Ja | Ja | Nein | Nein |
| 731 | Ansbach - Leutershausen - Colmberg | Wellhöfer | Dez. 2021 | J | Ja | Ja | Ja | Nein |
| 732 | Ansbach - Lehrberg - Colmberg - Rothenburg o.d.T. | Wellhöfer | Dez. 2025 | J | Ja | Ja | Ja | Nein |
| 734 | Ansbach - Flachslanden - Oberzenn | Hübel | Dez. 2020 | J | Ja | Ja | Ja | Nein |
| 736 | Ansbach - Weidenbach - Ornau | Bauer & Schlecht | Dez. 2024 | J | Ja | Ja | Ja | Nein |
| 738 | Ansbach - Wolframs-Eschenbach - Merken-dorf - Mitteleschenbach | Bauer & Schlecht | Dez. 2024 | J | Ja | Ja | Ja | Nein |
| 739 | Ansbach - Burgboberbach - Arberg - Wassertrüdingen | Bauer & Schlecht | Dez. 2024 | J | Ja | Ja | Ja | Nein |
| 751 | Eyb - AN Bahnhof - Schalkhausen | ABUS | Dez. 2019 | N | Ja | Ja | Ja | Ja |
| 752 | AN Krankenhaus - Bahnhof - Beckenweiher | ABUS | Dez. 2019 | N | Ja | Ja | Ja | Ja |
| 753 | Meinhardswinden - AN Bahnhof - Hennenbach | ABUS | Dez. 2019 | N | Ja | Ja | Ja | Ja |
| 755 | AN Schloßplatz - Eyb - Katterbach - Vestenberg | ABUS | Dez. 2019 | J | Ja | Ja | Ja | Ja |
| 756 | AN Waldfriedhof - Bahnhof - Obereichenbach | ABUS | Dez. 2019 | N | Ja | Ja | Ja | Ja |
| 759 | AN Schloßplatz - Meinhardsw. - Dautenwinden | ABUS | Dez. 2019 | J | Ja | Ja | Nein | Nein |
| 762 | AN Bahnhof - Brodswinden - Bahnhof | ABUS | Dez. 2019 | N | Ja | Ja | Nein | Nein |
| 802 | Ansbach - Bechhofen - Feuchtwangen | Frankenbus | Dez. 2024 | J | Ja | Ja | Nein | Nein |
| 803 | Ansbach - Herrieden - Bechhofen | Frankenbus | Dez. 2024 | J | Ja | Ja | Ja | Ja |
| 804 | Ansbach - Herrieden - Feuchtwangen | Frankenbus | Dez. 2024 | J | Ja | Ja | Nein | Nein |
| 805 | Ansbach - Feuchtwangen - Dinkelsbühl | Frankenbus | Dez. 2021 | J | Ja | Ja | Ja | Ja |

Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre nach § 43 PBefG (Stand: Juni 2017)

| Betreiber | Linienverlauf | Schulart |
|-------------|--|----------------|
| Rattelmeier | Strüth - Wasserzell - Schulzentrum Nord - Weinbergschule | GS/MS, RS, Gym |
| Koch | Wengenstadt - Egloffsw. - Strüth - Weinbergsch. - GS Hennenbach - Fr.-G.-Sch. | GS/MS, RS, Gym |
| Wellhöfer | Steinersdorf - Neudorf - Dornberg - Schalkhausen - Luitpoldschule | GS/MS |
| Steiner | Schalkhausen - Geisengrund - Dornberg - Neudorf - Steinersdorf | GS/MS |
| Steiner | Katterbach - Untereichenbach - Kaltengreuth - GS Eyb - Friedrich-Güll-Schule | GS/MS |
| Rattelmeier | Dombach i.L. - Wüstenbruck - Höfen - Käferbach - Oberdombach - Windmühle - Elpersdorf - Kurzendorf - Mittelbach - Dautenw. - Bernhardsw. - Meinhardsw. | GS/MS |
| Steiner | Winterschneidb. - Gösseldorf - Wolfahrtswinden - Brodswinden - Deßmannsdorf - Höfstetten - Wallersdorf - Brodswinden | GS/MS |

Tabelle 6: Fahrgäste pro Tag auf den einzelnen Linien

| Linien-Nr. | Linienverlauf | VU | Bedienung | | | |
|------------|--|------------------------|-----------|--------|----------|----------|
| | | | Schule | Ferien | Sams-tag | Sonn-tag |
| 701 | Ansbach - Leutershausen - Dombühl | Frankenbus | 67 | 7 | - | - |
| 703 | Ansbach - Lehrberg - Leutershausen - Schillingsfürst | Scharnagel | 180 | 5 | - | - |
| 705 | Ansbach - Lehrberg - Marktbergel - Burgbernh. | Frankenbus | 457 | 46 | 7 | -- |
| 706 | Schulverband Lehrberg | Frankenbus | 179 | - | - | - |
| 707 | Ansbach - Rügland - Unternbibert | Frankenbus | 170 | 17 | - | - |
| 711 | Ansbach - Lichtenau - Neuendettelsau - Heilsbronn | Frankenbus / Wellhöfer | 675 | 28 | 11 | - |
| 716 | Ansbach - Weihezell - Kleinhaslach - Diethofen | Ströbel | 668 | 118 | 21 | - |
| 718 | Ansbach - Neubruck - Großhaslach - Steinbach | Ströbel | 123 | 0 | - | - |
| 731 | Ansbach - Leutershausen - Colmberg | Wellhöfer | 980 | 127 | 18 | - |
| 732 | Ansbach - Lehrberg - Colmberg - Rothenburg o.d.T. | Wellhöfer | 647 | 69 | 26 | - |
| 734 | Ansbach - Flachslanden - Oberzenn | Hübel | 471 | 47 | 7 | - |
| 736 | Ansbach - Weidenbach - Ornbau | Bauer & Schlecht | 950 | 93 | 15 | - |
| 738 | Ansbach - Wolframs-Esch. - Merkendorf - Mitteleschenb. | Bauer & Schlecht | 277 | 17 | 9 | - |
| 739 | Ansbach - Burgboberbach - Arberg - Wassertrüdingen | Bauer & Schlecht | 726 | 89 | 47 | - |
| 751 | AN-Bahnhof - Eyb | ABUS | 627 | | 99 | - |
| 751 | AN-Bahnhof - Schalkhausen | ABUS | 526 | | 128 | - |
| 752 | AN-Bahnhof - Krankenhaus | ABUS | 804 | | 128 | - |
| 752 | AN-Bahnhof - Beckenweiher | ABUS | 320 | | 30 | - |
| 753 | AN-Bahnhof - Meinhardswinden | ABUS | 522 | | 120 | - |
| 753 | AN-Bahnhof - Hennenbach | ABUS | 407 | | 72 | - |
| 755 | AN Schloßplatz - Eyb - Katterbach - Vestenberg | ABUS | 141 | | - | - |
| 756 | AN- Bahnhof - Waldfriedhof | ABUS | 627 | | 131 | - |
| 756 | AN-Bahnhof - Obereichenbach | ABUS | 478 | | 102 | - |
| 759 | AN Schloßplatz - Meinhardsw. - Dautenwinden | ABUS | 58 | - | - | - |
| 762 | AN Bahnhof - Brodswinden - Bahnhof | ABUS | 265 | | - | - |
| 802 | Ansbach - Bechhofen - Feuchtwangen | Frankenbus | 300 | 180 | - | - |
| 803 | Ansbach - Herrieden - Bechhofen | Frankenbus | 537 | 165 | 61 | - |
| 804 | Ansbach - Herrieden - Feuchtwangen | Frankenbus | 988 | 24 | - | - |
| 805 | Ansbach - Feuchtwangen - Dinkelsbühl | Frankenbus | 1.081 | 480 | 276 | 183 |

Quelle:

- Stadtbuslinien: Buskonzept Ansbach (PBConsult; 2015)
- Regionalbuslinien: Verkehrserhebung 2012 (VGN)

Tabelle 7: Verkehrsleistung pro Tag auf den einzelnen Linien

| Linien-Nr. | Linienverlauf | VU | Bedienung | | | |
|------------|--|------------------------|-----------|--------|----------|----------|
| | | | Schule | Ferien | Sams-tag | Sonn-tag |
| 701 | Ansbach - Leutershausen - Dombühl | Frankenbus | 1.286 | 69 | - | - |
| 703 | Ansbach - Lehrberg - Leutershausen - Schillingsfürst | Scharnagel | 2.916 | 155 | - | - |
| 705 | Ansbach - Lehrberg - Marktbergel - Burgbernh. | Frankenbus | 4.569 | 483 | 68 | - |
| 706 | Schulverband Lehrberg | Frankenbus | 2.244 | - | - | - |
| 707 | Ansbach - Rügland - Unternbibert | Frankenbus | 2.413 | 235 | - | - |
| 711 | Ansbach - Lichtenau - Neuendettelsau - Heilsbronn | Frankenbus / Wellhöfer | 7.899 | 285 | 101 | - |
| 716 | Ansbach - Weihenzell - Kleinhaslach - Diethenhofen | Ströbel | 10.583 | 2.096 | 386 | - |
| 718 | Ansbach - Neubruck - Großhaslach - Steinbach | Ströbel | 1.135 | - | - | - |
| 731 | Ansbach - Leutershausen - Colmberg | Wellhöfer | 12.890 | 2.294 | 287 | - |
| 732 | Ansbach - Lehrberg - Colmberg - Rothenburg o.d.T. | Wellhöfer | 8.704 | 1.154 | 416 | - |
| 734 | Ansbach - Flachslanden - Oberzenn | Hübel | 6.238 | 556 | 100 | - |
| 736 | Ansbach - Weidenbach - Ornbau | Bauer & Schlecht | 8.569 | 829 | 228 | - |
| 738 | Ansbach - Wolframs-Esch. - Merkendorf - Mitteleschenb. | Bauer & Schlecht | 5.372 | 425 | 199 | - |
| 739 | Ansbach - Burgboberbach - Arberg - Wassertrüdingen | Bauer & Schlecht | 15.122 | 1.620 | 1.196 | - |
| 751 | AN-Bahnhof - Eyb | ABUS | 4.770 | 2.223 | 929 | - |
| 751* | AN-Bahnhof - Schalkhausen | ABUS | 4.216 | 2.322 | 865 | 129 |
| 752 | AN-Bahnhof - Krankenhaus | ABUS | 3.513 | 1.742 | 779 | 39 |
| 752 | AN-Bahnhof - Beckenweiher | ABUS | 702 | 349 | - | - |
| 753 | AN-Bahnhof - Meinhardswinden | ABUS | 3.705 | 1.951 | 1.297 | 109 |
| 753 | AN-Bahnhof - Hennenbach | ABUS | 330 | 11 | - | - |
| 755 | AN Schloßplatz - Eyb - Katterbach - Vestenberg | ABUS | 2.603 | 1.266 | 81 | - |
| 756* | AN- Bahnhof - Waldfriedhof | ABUS | 4.802 | 3.002 | - | - |
| 756 | AN-Bahnhof - Obereichenbach | ABUS | 7.235 | 1.915 | 1.066 | - |
| 759 | AN Schloßplatz - Meinhardsw. - Dautenwinden | ABUS | 12.749 | 376 | - | - |
| 762 | AN Bahnhof - Brodswinden - Bahnhof | ABUS | 24.561 | 13.007 | 6.968 | 4.615 |
| 802 | Ansbach - Bechhofen - Feuchtwangen | Frankenbus | 300 | 180 | - | - |
| 803 | Ansbach - Herrieden - Bechhofen | Frankenbus | 537 | 165 | 61 | - |
| 804 | Ansbach - Herrieden - Feuchtwangen | Frankenbus | 988 | 24 | - | - |
| 805 | Ansbach - Feuchtwangen - Dinkelsbühl | Frankenbus | 1.081 | 480 | 276 | 183 |

Quelle: VGN-Verkehrserhebung 2012 (VGN)

Angaben in PKM (Personenkilometer)

Stand: 01.01.2012

* Die Linien 751 und 756 hatten zu diesem Zeitpunkt noch einen anderen Linienverlauf als heute.

Tabelle 8: Zusammenfassung der Kriterien

| | | | |
|-----------------------------|---------------------------------|--|---|
| Erschließung | Haltestelleneinzugsbereich | | Bushaltestellen: Kernbereich, hohe, mittlere Nutzungsdichte: 300 m niedrige Nutzungsdichte: 400 m Bahnhaltepunkte: 600 m |
| | Zeitfenster | Hinfahrt | Hinfahrt: 06.00 - 08.00 Uhr |
| Rückfahrten | | Rückfahrt 1: 12.00 - 13.30 Uhr Rückfahrt 2: 16.00 - 18.30 Uhr | |
| Erreichbarkeit | Zentrale Orte im Stadtgebiet | Zielorte | Altstadt, Bahnhof, Krankenhaus (Brückencenter), Bezirkskrankenhaus, Gewerbegebiet Brodswinden |
| | | Beförderungszeit | RW: 30 min (GW: 40 min) |
| | | Reisezeit | RW: 40 min (GW: 50 min) |
| | Zentrale Orte | Zielorte | Oberzentrum: Nürnberg |
| | | Beförderungszeit | RW: 50 min (GW: 80 min) |
| | | Reisezeit | RW: 60 min (GW: 90 min) |
| Bedienungshäufigkeit | Verkehrszeiten Montag - Freitag | | Hauptverkehrszeit (HVZ) 06.01 Uhr bis 08.00 Uhr 11.31 Uhr bis 14.00 Uhr 16.01 Uhr bis 18.00 Uhr Nebenverkehrszeit (NVZ) 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr 08.01 Uhr bis 11.30 Uhr 14.01 Uhr bis 16.00 Uhr 18.01 Uhr bis 20.30 Uhr Spätverkehrszeit (SVZ) 20.31 Uhr bis 24.00 Uhr |
| | Verkehrszeiten an Samstagen | | NVZ 10.01 Uhr bis 16.00 Uhr SVZ 07.00 Uhr bis 10.00 Uhr 16.01 Uhr bis 24.00 Uhr |
| | Verkehrszeiten an Sonntagen | | SVZ 08.00 Uhr bis 23.00 Uhr |
| | Taktfolgen | | Kernbereich: HVZ: RW: 10 (GW: 30) NVZ: RW: 10 (GW: 30) SVZ: RW: 20 (GW: 30) Gebiete mit hoher Nutzungsdichte: HVZ: RW: 20 (GW: 30) NVZ: RW: 20 (GW: 30) SVZ: RW: 60 (GW: 60) Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte: HVZ: RW: 20 (GW: 30) NVZ: RW: 40 (GW: 30) SVZ: RW: 60 (GW: 60) Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte: HVZ: RW: 20 (GW: 60) NVZ: RW: 60 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: Bedarfsfahrten) |
| Auslastung | Besetzungsgrad | | NVZ: RW: 50% (GW: 55%) Spitzenstunde: RW: 65% (GW: 70%); Einzelfahrten bis 100% |
| | Tagesauslastung | | Kundenorientierte Sichtweise: RW >30% (GW: >40%) Betriebswirtschaftliche Sichtweise: RW <15% (GW: >7%) |

Tabelle 9: Auswertung Wochenende (Grenzwert und Richtwert)

| | | Richtwert Samstag | | | | | Richtwert Sonntag | | | | | Grenzwert Samstag | | | | | Grenzwert Sonntag | | | | |
|----|------------------------------|-------------------|---|---|---|----|-------------------|---|---|---|----|-------------------|---|---|---|----|-------------------|---|---|---|----|
| 1 | Ansbach Altstadt | 1 | | 3 | 4 | 5 | 1 | | 3 | 4 | 5 | 1 | | 3 | 4 | 5 | 1 | | 3 | 4 | 5 |
| | | 6 | 7 | | | 10 | 6 | 7 | | | 10 | 6 | 7 | | | 10 | 6 | 7 | | | 10 |
| 2 | Ansbach Brückencenter | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | | 6 | 7 | | | 10 | | 7 | | | 10 | 6 | 7 | | | 10 | | 7 | | | 10 |
| 3 | Ansbach Schlossvorstadt | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 |
| 4 | Ansbach Ost | 1 | | | | | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | | | | | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | 6 | 7 | | | | | 7 | | | 10 | | | | | | | 7 | | | 10 |
| 5 | Pfaffengreuth | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | |
| | | | 7 | | | | | | | | 10 | | 7 | | | | | | | | 10 |
| 6 | Ansbach Neue Auslage | 1 | 2 | | 4 | 5 | 1 | 2 | | 4 | 5 | 1 | 2 | | 4 | 5 | 1 | 2 | | 4 | 5 |
| | | 6 | 7 | | 9 | 10 | 6 | 7 | | 9 | 10 | 6 | 7 | | 9 | 10 | 6 | 7 | | 9 | 10 |
| 7 | Ansbach Herrieder Vorstadt | 1 | 2 | | | 5 | 1 | 2 | | | 5 | 1 | 2 | | | 5 | 1 | 2 | | | 5 |
| | | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 |
| 8 | Ansbach West | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | 7 | | | 10 | | 7 | | | 10 | | 7 | | | 10 | | 7 | | | 10 |
| 9 | Ansbach Herrgottswiese | 1 | 2 | 3 | | | 1 | | | | | 1 | 2 | 3 | | | 1 | | | | |
| | | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 |
| 10 | Ansbach Nord | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 |
| 11 | Hennenbach | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | |
| | | | | | | | | | | | 10 | | | | | | | | | | 10 |
| 12 | Eyb | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | 10 | | | | 9 | 10 | | | | | 10 |
| 13 | Ziegelhut / Beckenweiher | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | 6 | 7 | | | 10 | | | | 9 | 10 | 6 | 7 | | | 10 |
| 14 | Ansbach Süd | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | 6 | 7 | | | 10 | 6 | 7 | | | 10 | 6 | 7 | | | 10 | 6 | 7 | | | 10 |
| 15 | Ansbach Ludwigshöhe | | 2 | 3 | | 5 | | 2 | 3 | | 5 | | 2 | 3 | | 5 | | 2 | 3 | | 5 |
| | | 6 | | | | 10 | 6 | | | | 10 | 6 | | | | 10 | 6 | | | | 10 |
| 16 | Ansbach Süd West | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 |
| 17 | Ansbach Bezirkskrankenhaus | | 2 | 3 | | 5 | | 2 | 3 | | 5 | | 2 | 3 | | 5 | | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 | | | | | 10 |
| 18 | Schalkhausen | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | | 10 | | 7 | | | 10 | | | | | 10 | | 7 | | | 10 |
| 19 | Steinersdorf | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 20 | Neuses / Wasserzell | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 21 | Strüth | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 22 | Egloffswinden | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 23 | Wengenstadt | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 24 | Obereichenbach | 1 | | | | | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | | | | | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | | | | | | | 10 | | | | | | | | | | 10 |
| 25 | Katterbach | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 26 | Untereichenbach | | 2 | 3 | | 5 | | | | | | | 2 | 3 | | 5 | | | | | |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 27 | Kaltengreuth | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 28 | Höfstetten / Wallersdorf | | 2 | 3 | | | | 2 | 3 | | | | 2 | 3 | | | | 2 | 3 | | |
| | | 6 | | | | 10 | 6 | | | | | 6 | | | | 10 | 6 | | | | |
| 29 | Brodswinden / Wolfartswinden | | 2 | 3 | | | | 2 | 3 | | | | 2 | 3 | | | | 2 | 3 | | |
| | | 6 | | | | 10 | 6 | | | | | 6 | | | | 10 | 6 | | | | |

| | | Richtwert Samstag | | | | | Richtwert Sonntag | | | | | Grenzwert Samstag | | | | | Grenzwert Sonntag | | | | |
|----|---------------------|-------------------|---|---|---|----|-------------------|---|---|----|---|-------------------|---|---|---|----|-------------------|---|---|----|---|
| 30 | Winterschneidbach | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | | |
| | | 6 | | | 9 | 10 | 6 | | | | | 6 | | | 9 | 10 | 6 | | | | |
| 31 | Claffheim | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 32 | Deßmannsdorf | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 33 | Meinhardswinden | | 2 | 3 | | | | 2 | 3 | | | | 2 | 3 | | | | 2 | 3 | | |
| | | | | | | | 7 | | | 10 | | | | | | | 7 | | | 10 | |
| 34 | Bernhardswinden | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 35 | Kurzendorf | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 36 | Dombach im Loch | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 37 | Geisengrund | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 38 | Elpersdorf | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 39 | Mittelbach | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |
| 40 | Höfen / Wüstenbruck | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 3 | | 5 |
| | | | | | 9 | 10 | | | | | | | | | 9 | 10 | | | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |

1 Vorgaben erfüllt
 ■ Vorgaben nicht erfüllt

| | Kriterium | Anzahl | Kriterium | Anzahl | Kriterium | Anzahl | Kriterium | Anzahl | |
|----|--|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----|
| 1 | Erschließung | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 |
| 2 | Erreichbarkeit Altstadt | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| 3 | Erreichbarkeit Bahnhof | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | |
| 4 | Erreichbarkeit Krankenhaus | 4 | 33 | 4 | 36 | 4 | 33 | 4 | |
| 5 | Erreichbarkeit Bezirkskrankenh. | 5 | 13 | 5 | 8 | 5 | 13 | 5 | |
| 6 | Erreichbarkeit Gewgeb. Brodsw. | 6 | 32 | 6 | 32 | 6 | 32 | 6 | |
| 7 | Erreichbarkeit Nürnberg | 7 | 34 | 7 | 31 | 7 | 34 | 7 | |
| 8 | Bedienungshäufigkeit HVZ | 8 | 0 | 8 | 0 | 8 | 0 | 8 | |
| 9 | Bedienungshäufigkeit NVZ | 9 | 19 | 9 | 0 | 9 | 19 | 9 | |
| 10 | Bedienungshäufigkeit SVZ | 10 | 5 | 10 | 20 | 10 | 5 | 10 | |
| | Summe Vorgaben nicht erfüllt: | | 146 | | 137 | | 146 | | 137 |
| | Durchschnitt Defizite je Verkehrszelle | | 3,7 | | 3,4 | | 3,7 | | 3,4 |
| | Anzahl Gemeindeteile | | 40 | | 40 | | 40 | | 40 |
| | Mögliche Defizite | | 400 | | 400 | | 400 | | 400 |
| | Anteil Defizite | | 37% | | 34% | | 37% | | 34% |

Tabelle 10: Besetzungsgrad an Schultagen

Maximalwert je Linie nach Stundengruppe und Richtung wird als Spitzenstunde interpretiert

Grenzwert nicht erfüllt bei > 70% in Spitzenstunde (Einzelfahrten bis zu 100%)

Richtwert nicht erfüllt bei > 65% in Spitzenstunde (Einzelfahrten bis zu 100%)

| VGN-Linie | Stundengruppe | Richtung | Fahrten / Stundengruppe | Fahrgäste / Stundengruppe | Besetzungsgrad |
|--------------------------------------|---------------|----------|-------------------------|---------------------------|----------------|
| 701 | 7 | 2 | 1 | 42 | 52,1% |
| 703 | 13 | 1 | 1 | 62 | 77,5% |
| 705 | 7 | 2 | 4 | 196 | 61,4% |
| 706 | 7 | 2 | 2 | 51 | 32,0% |
| 707 | 13 | 1 | 1 | 81 | 101,5% |
| 711 | 7 | 1 | 2 | 181 | 113,4% |
| 716 | 13 | 2 | 3 | 187 | 77,9% |
| 718 | 6 | 1 | 1 | 54 | 67,5% |
| 731 | 7 | 2 | 2 | 188 | 117,5% |
| 732 | 7 | 1 | 2 | 105 | 65,5% |
| 734 | 7 | 2 | 2 | 116 | 72,5% |
| 736 | 7 | 1 | 2 | 159 | 99,2% |
| 738 | 7 | 2 | 2 | 164 | 102,4% |
| 739 | 7 | 2 | 3 | 277 | 115,4% |
| 751 | 7 | 1 | 3 | 102 | 42,3% |
| 752 | 7 | 1 | 2 | 66 | 41,5% |
| 753 | 7 | 1 | 2 | 79 | 49,3% |
| 755 | 13 | 1 | 1 | 38 | 47,8% |
| 756 | 7 | 1 | 2 | 60 | 37,4% |
| 759 | 7 | 1 | 1 | 39 | 49,0% |
| 762 | 13 | 1 | 2 | 58 | 36,0% |
| 802 | 7 | 2 | 3 | 70 | 29,3% |
| 803 | 7 | 2 | 2 | 123 | 77,2% |
| 804 | 7 | 2 | 4 | 180 | 56,3% |
| 805 | 7 | 2 | 4 | 143 | 44,8% |
| durchschnittliche Auslastung: | | | | | 66,4% |

Datengrundlage (Tageswerte):

Stadtverkehr (751-762): Zählungen 2016

Regionalbusse: VE2012, jedoch nur Abschnitte im Bereich der Stadt Ansbach berücksichtigt

Tabelle 11: Tagesauslastung an Schultagen

| VGN-Linie | Personen-kilometer | Wagen-kilometer | Kapazität | Platz-kilometer | Auslastung |
|-----------|--------------------|-----------------|-----------|-----------------|------------|
| 701 | 239.237 | 17.940 | 80 | 1.435.200 | 16,7% |
| 703 | 542.329 | 43.696 | 80 | 3.495.680 | 15,5% |
| 705 | 849.823 | 68.794 | 80 | 5.503.520 | 15,4% |
| 706 | 417.450 | 28.579 | 80 | 2.286.320 | 18,3% |
| 707 | 448.826 | 27.085 | 80 | 2.166.800 | 20,7% |
| 711 | 1.469.259 | 80.058 | 80 | 6.404.640 | 22,9% |
| 716 | 1.968.397 | 91.179 | 80 | 7.294.320 | 27,0% |
| 718 | 211.019 | 22.699 | 80 | 1.815.920 | 11,6% |
| 731 | 2.397.509 | 126.378 | 80 | 10.110.240 | 23,7% |
| 732 | 1.618.935 | 131.771 | 80 | 10.541.680 | 15,4% |
| 734 | 1.160.350 | 114.673 | 80 | 9.173.840 | 12,6% |
| 736 | 1.593.805 | 114.115 | 80 | 9.129.200 | 17,5% |
| 738 | 999.143 | 72.153 | 80 | 5.772.240 | 17,3% |
| 739 | 2.812.758 | 139.363 | 80 | 11.149.040 | 25,2% |
| 751 | 887.209 | 131.062 | 80 | 10.484.956 | 8,5% |
| 752 | 784.254 | 168.758 | 80 | 13.500.615 | 5,8% |
| 753 | 653.347 | 113.995 | 80 | 9.119.600 | 7,2% |
| 755 | 130.485 | 49.184 | 80 | 3.934.700 | 3,3% |
| 756 | 689.210 | 106.980 | 80 | 8.558.380 | 8,1% |
| 759 | 61.450 | 9.784 | 80 | 782.740 | 7,9% |
| 762 | 484.146 | 103.013 | 80 | 8.241.060 | 5,9% |
| 802 | 893.248 | 132.682 | 80 | 10.614.549 | 8,4% |
| 803 | 1.345.758 | 133.458 | 80 | 10.676.664 | 12,6% |
| 804 | 2.371.313 | 115.772 | 80 | 9.261.739 | 25,6% |
| 805 | 4.568.420 | 275.472 | 80 | 22.037.773 | 20,7% |

durchschnittliche Auslastung: **15,3%**

Kundenorientierte Sicht:

| | |
|-----------|--------|
| Grenzwert | > 40 % |
| Richtwert | > 30 % |

Betriebswirtschaftliche Sicht:

| | |
|-----------|--------|
| Grenzwert | < 10 % |
| Richtwert | < 15 % |

Datengrundlage (alle Werte sind Tageswerte):

Personenkilometer aus VE 2012 (Wagenkilometer x Kapazität)

Wagenkilometer aus Betriebsleistungsstatistik Fpl 2016/2017

Kapazität = Pauschalwert wenn keine genauen Angaben vorhanden.

Auslastung = Personenkilometer/Platzkilometer

Tabelle 12: Tagesauslastung an Ferientagen

| VGN-Linie | Personen-kilometer | Wagen-kilometer | Kapazität | Platz-kilometer | Auslastung |
|-----------|---------------------------|-----------------|-----------|-----------------|------------|
| 701 | 4.338 | 5.917 | 80 | 473.360 | 0,92% |
| 703 | 9.785 | 10.974 | 80 | 877.920 | 1,11% |
| 705 | 30.408 | 21.526 | 80 | 1.722.080 | 1,77% |
| 706 | keine Fahrt in den Ferien | | | | |
| 707 | 14.808 | 8.932 | 80 | 714.560 | 2,07% |
| 711 | 17.927 | 12.715 | 80 | 1.017.200 | 1,76% |
| 716 | 132.078 | 18.228 | 80 | 1.458.240 | 9,06% |
| 718 | keine Fahrt in den Ferien | | | | |
| 731 | 144.530 | 41.678 | 80 | 3.334.240 | 4,33% |
| 732 | 72.715 | 43.456 | 80 | 3.476.480 | 2,09% |
| 734 | 35.011 | 18.786 | 80 | 1.502.880 | 2,33% |
| 736 | 52.208 | 37.634 | 80 | 3.010.720 | 1,73% |
| 738 | 26.777 | 18.600 | 80 | 1.488.000 | 1,80% |
| 739 | 102.049 | 29.884 | 80 | 2.390.720 | 4,27% |
| 751 | 140.077 | 131.062 | 80 | 10.484.956 | 1,34% |
| 752 | 146.308 | 168.758 | 80 | 13.500.615 | 1,08% |
| 753 | 109.739 | 113.995 | 80 | 9.119.600 | 1,20% |
| 755 | 21.976 | 49.184 | 80 | 3.934.700 | 0,56% |
| 756 | 122.912 | 106.980 | 80 | 8.558.380 | 1,44% |
| 759 | 711 | 9.784 | 80 | 782.740 | 0,09% |
| 762 | 79.742 | 103.013 | 80 | 8.241.060 | 0,97% |
| 802 | 189.125 | 40.094 | 80 | 3.207.520 | 5,90% |
| 803 | 120.662 | 44.411 | 80 | 3.552.880 | 3,40% |
| 804 | 23.709 | 7.874 | 80 | 629.920 | 3,76% |
| 805 | 819.421 | 91.697 | 80 | 7.335.760 | 11,17% |

durchschnittliche Auslastung: **2,67%**

Kundenorientierte Sicht:

| | |
|-----------|--------|
| Grenzwert | > 40 % |
| Richtwert | > 30 % |

Betriebswirtschaftliche Sicht:

| | |
|-----------|--------|
| Grenzwert | < 10 % |
| Richtwert | < 15 % |

Datengrundlage (alle Werte sind Tageswerte):

Personenkilometer aus VE 2008 (Wagenkilometer x Kapazität)

Wagenkilometer aus Betriebsleistungsstatistik Fpl 2008/2009

Kapazität = Pauschalwert wenn keine genauen Angaben vorhanden.

Auslastung = Personenkilometer/Platzkilometer

Tabelle 13: Bevölkerungsvorausberechnung bis 2036

| Jahr | Bevölkerung | Jahr | Bevölkerung | Jahr | Bevölkerung |
|------|-------------|------|-------------|------|-------------|
| 2016 | 41.500 | 2023 | 42.000 | 2030 | 42.000 |
| 2017 | 41.700 | 2024 | 42.000 | 2031 | 42.000 |
| 2018 | 41.800 | 2025 | 42.000 | 2032 | 42.000 |
| 2019 | 41.800 | 2026 | 42.000 | 2033 | 42.000 |
| 2020 | 41.900 | 2027 | 42.000 | 2034 | 42.000 |
| 2021 | 41.900 | 2028 | 42.000 | 2035 | 42.000 |
| 2022 | 41.900 | 2029 | 42.000 | 2036 | 42.000 |

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; Bevölkerungsstand jeweils zum 31.12.xxxx

Tabelle 14: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

| Beteiligung VU | Datum | Kritik / Anregung | Verfahren |
|---|--|---|---|
| Ansbacher Bäder und Verkehrs GmbH - Stellungnahme zum Zwischenbericht | 31.11.2017 | Einstufung als Oberzentrum ist nicht vergleichbar mit OZ wie München oder Nürnberg. | Einzugsbereich in LzN einheitlichdefiniert, bei Bedienungshäufigkeit wurde der Richtwert aus der Leitlinie entsprechend modifiziert. |
| | | Einzugsbereich übersteigt Haltestelleneinzugsbereich Vorgaben der Leitlinie. | Bereits im 1. NVP politisch entschieden, um Wege attraktiv zu halten. Wird heute weitgehend schon erfüllt, kaum weitere Haltestellen notwendig. |
| | | Starre Haltung bei Einzugsbereichen ist ein Grund, dass Schleifenführung nicht optimiert werden kann. | Meist bestehen andere Ursachen, wie Höhenunterschied oder große räumliche Entfernung. |
| | | Auf Zielkonflikt zwischen Auslastung und Taktvorgaben wird nicht eingegangen. | Auslastungsanalyse ist aufgrund fehlender Daten nicht möglich. Leitlinie gibt als Mindeststandard 30-Min-Takt vor. Attraktiver ÖPNV braucht Grundangebot. |
| | | Anpassung der Einzugsradien und Berücksichtigung der Nachfrage kann zu einer maßgeblichen Reduzierung der Defizite führen. | Politischer Standpunkt notwendig: Gutes Angebot vs. Defizit verringern |
| | | Bei Busbetrieb von 5 Uhr bis 2 Uhr, sind Mehrkosten in Höhe von rund 2,1 Mio € zu erwarten. Für weitere Fahrten bis 2 Uhr Freitag und Samstag Nacht wären zusätzlich 200.000 € notwendig. | Aktueller Bedarfsverkehr funktioniert gut, Notwendigkeit für Busbetrieb wird nicht gesehen. |
| | | Angebotssteigerung in Ansbach verläuft nicht parallel mit Steigerung der Fahrgastzahlen. | Steigerung des Angebotes erreicht frühestens nach 2-3 Jahren positive Entwicklung der Fahrgastzahlen; Angebot wurde bereits nach einem Jahr wieder reduziert. Aussage zur Korrelation zwischen Veränderung Fahrplankilometern und Fahrgastzahlen durch laufende Änderungen im Angebot schlecht möglich. |
| | | Für Nachfragesteigerung wäre Maßnahmenbündel notwendig, das die Verkehrswiderstände im ÖPNV verringert und gleichzeitig im MIV erhöht. (Vorrangschaltung, zusätzliche Busspuren, etc.). | Wird als wichtiger Bestandteil von Verbesserungen des ÖPNV in Ansbach gesehen. |
| | | Für Erreichbarkeit von Brodswinden wird am Wochenende keine Notwendigkeit gesehen. | Vertreter von Bosch bitten zwecks „Konti-Schicht“ um Betrieb am Wochenende. |
| Erreichbarkeit des Krankenhauses am Wochenende mit Defizit. Halbstundentakt wäre von 10-16 Uhr notwendig. Hierfür Kosten-Nutzen-Analyse erforderlich. | In so kleinen Teilräumen ist Kosten-Nutzen-Analyse schwierig. Um Folgen aus der Angebotserweiterung zu ziehen, war Zeitraum zu kurz. | | |

Tabelle 15: Beteiligung zum Thema Barrierefreiheit

| Antrag | Datum | Kritik / Anregung | Verfahren |
|---|------------|---|---|
| Beirat für Menschen mit Behinderung | 13.06.2017 | Barrierefreiheit bei kommenden baulichen Maßnahmen | ist geplant |
| | | Vor allem wichtige Orte für Menschen mit Behinderung | entsprechend im NVP berücksichtigt |
| | | nicht nur mobilitätseingeschränkte, auch blinde und gehörlose Menschen | entsprechend sensorisch eingeschränkte Personen |
| | | Barrierefreiheit auch im Landkreis | Aufgabe des Landkreises |
| Deutsche Gesellschaft für Muskelkranke | 15.06.2017 | Bedauern, dass Umsetzung bis 2022 nicht möglich ist | |
| | | Barrierefreiheit auch im Landkreis | Aufgabe des Landkreises |
| | | Barrierefreiheit am Bahnhof (Planung: 2020) | |
| Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund | 22.06.2017 | Leuchtdichtekontraste von mind. 0,4 bei Bodenindikatoren und Ausstattung der Fahrzeuge | entsprechend im NVP berücksichtigt |
| | | DIN 32975 bei Glasflächen an Wartehallen | entsprechend im NVP berücksichtigt |
| | | Unterlaufschutz bei Wartehallen | entsprechend im NVP berücksichtigt |
| | | Schulung der Fahrer bzgl. Blindenleitsystemen | entsprechend im NVP berücksichtigt |
| | | Abstand von 60 cm von Blindenleitsystem | entsprechend im NVP berücksichtigt |
| | | Ist Dynamische Fahrgastinformation vorgesehen? | ja, aber sukzessiv an wichtigen Haltestellen, Beginn Umsetzung noch offen |
| CARINA e.V. | 15.02.2017 | Abschließmöglichkeiten für Fahrrad | Entsprechende Abstellanlagen für Fahrräder werden bereits beim Ausbau von Haltestellen berücksichtigt. Die Einrichtung eines Mobilitätspunktes am Schlossplatz wird seitens der Verwaltung als sinnvoll erachtet und geprüft. |
| | | Bei Umgestaltung von Haltestellen Fahrradständer beachten. | |
| | | „Mobilitätspunkte“ für Bushaltestelle, CarSharing, Fahrradabstellmöglichkeiten mit Infotafeln einrichten. | |

1.1 10.3 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN

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

Die örtliche Umsetzung dieser Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Baulastträgern sowie in Zusammenarbeit mit den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen. Hierbei soll dieses Papier eine möglichst praxisnahe Hilfestellung liefern.

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

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

Ziel ist die vollständige Umsetzung der folgend beschriebenen Min-

destanforderungen (s. S. 61 ff). Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, ist dies anhand einer Reihe von Planungsschritten (s. S. 63 ff) zu prüfen und deren Ergebnisse zu dokumentieren. Nur wenn auch nach dieser Prüfung die Mindestanforderungen nicht eingehalten werden können, darf von diesen abgewichen werden. Dabei sollen aber auch dann noch möglichst viele Bestandteile des Mindeststandards umgesetzt werden.

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

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

1.2 1. Bauliche Mindeststandards

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

| Bauliche Zielsetzung | Mindestanforderung | Erläuterung / Ergänzung |
|---|---|---|
| stufenlose Erreichbarkeit der Wartefläche | <ul style="list-style-type: none"> ■ mindestens ein stufenloser Zugang ■ größere Niveauunterschiede sollten durch Rampen ausgeglichen werden ■ lichte Durchgangsbreite von ■ 1 m, mind. aber 0,9 m | <ul style="list-style-type: none"> ■ Gehwegbreite von 1,8 – 2,0 m ■ bei kombiniertem Fuß- und Radweg ■ 3,0 – 4,0 m |
| verkehrssichere und barrierefreie Rampen | <ul style="list-style-type: none"> ■ Mindestbreite 1,2 m ■ Längsgefälle max. 6 % ■ an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mind. 1,5 x 1,5 m ■ alle 6 m Rampenlänge muss ein Ruhepodest (mind. 1,5 m lang) eingebaut sein | <ul style="list-style-type: none"> ■ im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,8 m x 1,8 m geplant werden |
| ausreichend Fläche für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche | <ul style="list-style-type: none"> ■ 1,5 m x 1,5 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer ■ bei Einsatz einer Klapprampe 2,5 m x 1,5 m ■ Position und Länge der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potentiell eingesetzten Bustypen | <ul style="list-style-type: none"> ■ nach Möglichkeit Ausweitung der nutzbaren Breite auf 3,0 – 4,0 m ■ sollte die Mindestbreite von 2,5 m nicht umsetzbar sein, entfällt bei Einsatz eines mind. 20 cm hohen Formsteins, entsprechender Anfahrbarkeit sowie Fahrzeugeinsatz die Rampe und die nutzbare Breite wird auf mind. 1,5 m reduziert |
| Neigungsarme Gestaltung mit geringem Quergefälle | <ul style="list-style-type: none"> ■ maximale Längsneigung: 3 % ■ maximale Querneigung: 2,5 % | <ul style="list-style-type: none"> ■ bei einer Längsneigung von 3 – 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen vorgesehen werden |
| gefahrlos begeh- und befahrbarer Bodenbelag | <ul style="list-style-type: none"> ■ Oberflächenbelag muss befestigt sein: ■ rutschhemmend und erschütterungsarm nach DIN 18040-3 | <ul style="list-style-type: none"> ■ visuelle Unterscheidung zum Gehweg hin, rutschfeste möglichst fugenlose, erschütterungsarme Oberflächen ■ z.B. Pflastersteine, Asphalt oder Gehwegplatten |
| optisch und haptisch erfassbare Bodenindikatoren | <ul style="list-style-type: none"> ■ taktiler Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren ■ Auffindestreifen auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite ■ Einstiegsfeld mit Rippenprofil mindestens auf Höhe der Tür 1 in 30 cm Entfernung zum Bordstein ■ quert ein Radweg den Auffindestreifen, ist dieser zu unterbrechen | <ul style="list-style-type: none"> ■ Leitstreifen über gesamte Länge des Bushaltes bis zu Einstiegsfeld(ern) / Aufmerksamkeitsfeld(ern) ■ Einstiegsfeld(er) mit Rippenprofil je auf Höhe der Türen 1 und 2 in 30 cm Entfernung zum Bordstein |

| Bauliche Zielsetzung | Mindestanforderung | Empfohlene Ergänzung |
|--|---|--|
| Der Bordstein muss sich kontraststark abheben und nahes Anfahren zulassen | <ul style="list-style-type: none"> ■ Reduzierung des Restspaltes zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg auf 5 cm (auf einer Länge von etwa 9 m, für den Zugang zu Tür 1 u. 2) ■ Bordsteinhöhe soll mindestens 16 cm betragen ■ ab 18 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben ■ Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenkbussen bei Busbuchten | <ul style="list-style-type: none"> ■ bei ausreichender Anfahrmöglichkeit, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche < 2,5 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe von idealerweise 22 cm geprüft werden ■ der Einsatz von Sonderborden ist hierbei ausdrücklich empfohlen (Reduzierung des Restspaltes und Schonung der Busreifen) |
| möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn | | <ul style="list-style-type: none"> ■ bei hohem Fahrzeugaufkommen: Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle |
| Haltestellenmast | <ul style="list-style-type: none"> ■ Abstand zur Bordkante mindestens 1 m ■ darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers nicht beeinträchtigen ■ darf darüber hinaus nicht zu Behinderungen führen | <ul style="list-style-type: none"> ■ bei Platzmangel kann der Mast ggf. auch auf der fahrbahnabgewandten Seite platziert werden ■ kann der Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers dennoch nicht eingehalten werden, ist eine Prüfung zur Verlegung der Haltestelle erforderlich |
| Aushangfahrpläne sind für alle Fahrgäste gut einsehbar | <ul style="list-style-type: none"> ■ einheitliche Aufhängung bei mittlerer Sichthöhe von 1,4 m (bezogen auf die Mitte des Fahrplankastens) | <ul style="list-style-type: none"> ■ bei einem Fahrgastunterstand mit Informationsvitrine ist kein separater Aushangfahrplan am Mast nötig ■ unter dem Aushangfahrplan soll kein Abfallbehälter angebracht werden |
| Die Beleuchtung muss ausreichend und blendfrei sein | <ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten ■ nach Möglichkeit sollen sie in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen angeordnet oder mit einer eigenen Lichtquelle ausgestattet werden | <ul style="list-style-type: none"> ■ es soll eine blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung insbesondere auch für Orientierungssysteme ermöglicht werden |

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

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

Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

| Fahrzeuge / Fahrzeugausstattung | Infrastruktur / Haltestelle |
|--|---|
| Hochflurbus | <ul style="list-style-type: none"> keine Barrierefreiheit möglich |
| Niederflur- / Low-Entry-Bus | <ul style="list-style-type: none"> unter 16 cm Bordstein nicht barrierefrei ab 16 cm Bordstein mit Klapprampe barrierefrei (Tiefe der Aufstellfläche von ca. 2,5 m erforderlich) ab einem Resthöhenunterschied von mehr als 5 cm vom Fahrzeug zum Bordstein ist keine Klapprampe erforderlich <p>nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren sicher überstrichen werden Höhe der Überstreichfähigkeit sowie der Absenkfähigkeit (Kneeling) der Fahrzeuge ist auch von den Einstellungen in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen abhängig bei der Anlage von Busbuchten ist die Schleppkurve von Gelenkbussen zu beachten</p> |
| Kleinbus (auch Niederflur- / Low-Entry-Varianten) | <ul style="list-style-type: none"> über 16 cm Bordstein nicht barrierefrei <p>nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können aufgrund tiefgreifender Außenschwenktüren angefahren werden (↔Neigung der Klapprampe ≤ 12 %)</p> |
| PKW | <ul style="list-style-type: none"> keine Barrierefreiheit möglich nur Bordsteinbereiche unter 16 cm können angefahren werden |

1.1 2. Planungsschritte zur Prüfung von Haltestellen auf Umsetzbarkeit des Mindeststandards

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

Planungsschritt 1:

Der Mindeststandard ist am vorgesehenen Standort vollständig umsetzbar.

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 2

Planungsschritt 2:

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

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

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 2.2

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

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 2.3

2.3 Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z. B durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps? Beispiel: Haltestelle in Münster/Westf.



Beispiel: Haltestelle in Münster/Westf.:

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

Umsetzung Mindeststandard

↪ Planungsschritt 2.4

Abb.: Fahrbahneinengung

Quelle: Mehrens, 2015

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

Vor einer Verwendung von hohen Sonderborden ist zusätzlich zu prüfen:

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

Das bedeutet, dass die Überstreifungsflächen in der An- und Abfahrt z.B. mit einem 16 cm hohen Sonderbord und der Haltebereich (v.a. 2. Tür) mit einem mindestens 20 cm hohen Sonderbord ausgestattet werden. Dies kann dann erforderlich sein, wenn ein Überstreichen der Fahrzeuge bei der Anfahrt aufgrund der Haltestellenlage nicht auszuschließen ist, z.B. bei Anfahrt aus einer starken Kurve.



Beispiel: Haltestelle in Kassel

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

Abb.: Höhenzonierung

Quelle: Wiesenhütter, KVG Kassel, 2015

Beispiel: Haltestelle im Kanton Basel-Landschaft:



Abb.: Busbucht mit Nase

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

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

- Umsetzung Mindeststandard
- ↩ Planungsschritt 3

Planungsschritt 3:

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

Gründe hierfür können sein:

1. Bauliche Gründe, z.B.
 - unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz
 - keine ausreichende Gehwegbreite, die mit einem verhältnismäßigem Aufwand erweitert werden kann (z.B. Grunderwerb)
2. Topografische Gründe, z.B.
 - Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung, um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremsicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.
3. Funktionale Gründe, z.B.
 - temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr,
 - Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

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

- Umsetzung Mindeststandard

Planungsschritt 4:

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

- eine auf 16 cm erhöhte, befestigte Wartefläche, sofern eine Verbindung zum Gehweg besteht.
- der Einbau von Bodenindikatoren, d.h. Auffindestreifen und Einstiegsfeld, sofern eine Verbindung zum Gehweg vorhanden ist.
- die Anforderungen an die Position und bauliche Ausgestaltung des Haltestellenmast
- die Anforderungen an den Aushangkasten inkl. Aushangfahrplan

1.1 10.4 Verkehrspolitische Ziele, Maßnahmen, Umsetzung und Wirksamkeit

1.2 1. Ziel: Bündelung von Maßnahmen

Die unter Gliederungspunkt 1.5 genannten Ziele können nur durch begleitende Aktionen erreicht werden. Dabei sind Maßnahmen in den verschiedensten Bereichen möglich. Die einzelnen Maßnahmen haben in der Regel allein umgesetzt jedoch nur eine geringe, oft unbedeutende Wirkung. In der Masse von Verkehrsbewegungen in einer Stadt/ einem Landkreis verschwinden Maßnahmen in einzelnen Bereichen. Daher ist es wichtig gebündelt Aktionen durchzuführen.

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

- **Pro** PKW-Fahrer
 - + **pro** ÖPNV/Rad/PKW-Mitfahr.
 - = Wirkung: sehr gering
- **Neutral** PKW-Fahrer
 - + **pro** ÖPNV/Rad/PKW-Mitfahr.
 - = Wirkung: gering
- **Contra** PKW-Fahrer
 - + **pro** ÖPNV/Rad/PKW-Mitfahr.
 - = Wirkung: erheblich höher

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

Möchte man aber bewusst eine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl der Menschen erreichen und setzt man sich die konkreten Ziele, den Modal-Split in der Stadt/ im Landkreis zu verändern, so muss der Förderung des Umweltverbundes und der Erhöhung des PKW-Besetzungsgrades eine Beschränkung des PKW-Verkehrs entgegenstehen.

Untersuchungen belegen, dass die Nutzung des PKWs stark von der Verfügbarkeit eines Stellplatzes am Zielort abhängig ist. An zweiter Stelle steht die Höhe der Parkplatzgebühr. Möchte man den PKW-Verkehr verringern, sollte man daher als erstes bei den Stellplätzen ansetzen.

Natürlich muss bei diesen Maßnahmen gewährleistet sein, dass eine Alternative durch den ÖPNV, den Fahrrad-, Fußgängerverkehr oder ein entsprechendes Angebot an Mitfahrgelegenheit vorhanden ist, denn die Mobilität der Menschen an sich soll dabei nicht reduziert werden. Einige der unten aufgeführten Maßnahmen können durch den Aufgabenträger im ÖPNV realisiert werden, für viele dieser Maßnahmen ist jedoch die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, den Arbeitgebern vor Ort, den Schulen oder anderen Behörden notwendig.

1.3 2 Ziel: Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

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

- mehr vom Auto auf den sog. Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) umsteigen und
- der Anteil der Mitfahrer (Erhöhung des Besetzungsgrades) steigt.

Steigerung des Mitfahreranteils/ Umstieg auf den Umweltverbund

- Parkraumbewirtschaftung bei Firmenparkplätzen
 - Stellplätze nur für mehrfach besetzte Pkw
 - Mehrfach besetzte Pkw erhalten lagegünstigere bzw. kostenlose Stellplätze

- Kostenpflichtige Nutzung für Beschäftigte aus Orten mit ÖPNV-Verbindung zum Arbeitsplatz bzw. für einfach besetzte Pkw

- Parkraumbewirtschaftung in Innenstädten
 - Preisgestaltung der Parkgebühren progressiv, um Langzeitparken zu verringern
 - zeitliche Begrenzung der max. Parkdauer, gestaffelt nach Qualität des ÖPNV-Angebot
 - Regelmäßige Überwachung der Parkregelungen
 - Kostenloses/ermäßigtes Parken für Einkäufer durch Verteilen von Parkscheinen im Einzelhandel

Steigerung des Anteils des Pkw-Mitfahreranteils

- Einrichtung und intensive Bewerbung einer Mitfahrzentrale
 - Internet-Auftritt der MiFaZ: neben Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten auch automatische Ausgabe der ÖPNV-Verbindungen
 - Kontinuierliche Auswertung der Mitfahrgesuche; Weitergabe der Ergebnisse an ÖPNV-Planung > Analyse der Erweiterung des ÖPNV-Angebotes

Steigerung des ÖPNV-Anteils

- Jobtickets
 - Anwendbarkeit des VGN-Firmenabos prüfen
 - Arbeitgeberzuschuss zu ÖPNV-JahresAbo (Orientierung an Erstellungs-/Erhaltungskosten für Stellplatz)
- Park & Ride
 - Prüfung von Ergänzungsbedarf für P+R-Anlagen
 - Ggf. Erweiterung bzw. Errichtung von P+R-Anlagen
 - Verstärkte Bewerbung von P+R mit Kapazitätsreserven,

ggf. kombinierte Bewerbung von P+R-Anlagen und Buszubringer kontraproduktiv

- Anrechnung ÖPNV-Ticket/ KombiTicket:
 - Rückvergütung ÖPNV-Ticket durch Einzelhandels- bzw. Dienstleistungsbetriebe
 - Liefer-Service schwerer/speriger Waren für Kunden mit ÖPNV-Ticket
 - KombiTicket: Eintrittskarte als Fahrausweis, Hotel und ÖPNV-Ticket

1.4 3 Ziel: Steigerung der ÖPNV-Nutzung

- **Angebotsverbesserungen**
 - Punktuelle Angebotsverbesserungen in Relationen mit vorrangigen Defiziten
 - Umfangreichere Angebotsausweitungen in Relationen ohne vorrangige Defizite (vorzugsweise Relationen mit hohem MIV-Aufkommen bzw. mit hohem Bevölkerungspotenzial; Einführung Schnellbuslinien)
 - Bedarfsverkehre (Rufbus, AST u.ä.) einrichten in Zeitlagen ohne ÖPNV-Angebot bzw. bei schwacher Nachfrage
 - Einheitliche Beförderungsbestimmungen für Bedarfsverkehre
 - Verbesserung der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern (v.a. Bahn-Bus, aber auch Bus-Bus)
 - Kundenfreundliche Fahrplangestaltung (einheitlicher Streckenverlauf; Taktverkehre)
 - Integration freigestellter Schülerverkehre
 - Absolutes Halteverbote für Pkw an Bushaltestellen vor den Schulen
- **Qualitätsverbesserungen im ÖPNV**
 - Niederflur-Busse
 - mandantenfähiges RBL-System
 - max. Fahrzeualter

- klimatisierte Busse
- höchstmögliche Euro-Abgasnorm
- Unterstell- und Sitzmöglichkeiten an gut frequentierten Haltestellen
- Umsetzung durch Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger (bei Vergabeverfahren)

■ **Tarifgestaltung im ÖPNV**

- Günstigere Tarife für Fahrgäste durch andere Preisstufen

■ **Marketing und Information**

- Generelles ÖPNV-Marketing im Verbundraum
- Zusätzliche Marketing- und Informationsoffensiven in Teilräumen
- Echtzeitinformationen an Verknüpfungspunkten Bahn/Bus; Anschlussicherung im Busverkehr
- Busse mit akustischer und optischer Fahrgastinfo ausstatten

■ **Infrastrukturmaßnahmen**

- Busbeschleunigung/Erhöhung der Pünktlichkeit, z.B. durch Ampelvorrangschaltungen für Busse, Busschleusen, Haltestellen als Buskaps gestalten, Busspuren in stauanfälligen Abschnitten

■ **Neue Ansätze zur Finanzierung von Maßnahmen**

- Verwendung von Mitteln aus Stellplatzablöse
- Verwendung freierwerdender Mittel aufgrund Abschmelzung des Ausgleichs von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten

1.5 4 Ziel: Steigerung des nichtmotorisierten Verkehrs

Zur Minderung der CO₂-Emissionen ist die Steigerung des nicht motorisierten Verkehrs unerlässlich. Hierzu sind vor allem der Fuß- und Radverkehr zu stärken. Dies kann maßgeblich durch zwei Komponenten erreicht werden, zum einen müssen

die Ziele zur Daseinsvorsorge nach Möglichkeit in entsprechend kurzer Entfernung liegen, zum anderen müssen die Wege zu diesen Zielen den Erfordernissen – insbesondere dem Sicherheitsbedürfnis – der Fußgänger und Radfahrer entsprechen. Für Radfahrer kommt noch die Errichtung einer entsprechend ergänzenden Infrastruktur – z.B. hinsichtlich der sicheren Unterbringung des Fahrrads – hinzu.

■ **Förderung des Fußgängerverkehrs**

- Schaffung kurzer beleuchteter Fußwegeverbindungen zwischen Wohngebieten und Stadt-/Ortszentren bzw. Schienenthaltepunkten (z.B. Querverbindungen offenhalten; Nebenstraßen verkehrsberuhigen)
- Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen
- Erhalt / Förderung der Nahversorgung

■ **Errichtung von Fahrradwegen und ergänzender Infrastruktur**

- Radwege an stark befahrenen bzw. gefährlichen Straßenabschnitten anlegen; ggf. Radstreifen abmarkieren
- Öffnung von Einbahnstraßen in beide Richtungen
- Vorhaltung von ausreichenden, überdachten und diebstahlsicheren Fahrradabstellplätzen an allen Schienenthaltepunkten sowie wichtigen Bushaltestellen
- Vorhaltung von ausreichenden, überdachten, diebstahlsicheren und (video-) überwachten Fahrradabstellplätzen mit Serviceangeboten (Werkstatt, Waschanlage, Fahrradverleih u.ä.) an größeren Bahnhöfen
- Vorhaltung von ausreichenden und diebstahlsicheren Fahrradabstellmöglichkeiten in den Stadt-/Ortszentren

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

- Vorhaltung von ausreichenden, überdachten und diebstahlsicheren Fahrradabstellplätzen
- Bereitstellung geeigneter Spinde für Fahrradutensilien
- Einrichtung von Duschen beim Arbeitgeber
- Einrichtung einer „Erste-Hilfe-Werkstatt“ für Fahrräder