

Nahverkehrsplan Erlangen 2025

erlangen.de/nahverkehrsplan



Inhalt

2	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	8
2.1	Rechtlicher Rahmen für den ÖPNV in Erlangen	8
2.2	Organisatorische Rahmenbedingungen	11
2.2.1	Gültigkeitsbereich des NVP	11
2.2.2	Abgrenzung zum regionalen Nahverkehrsplan	13
2.2.3	Verkehrsorganisation in Erlangen	14
2.3	Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben	16
2.4	Raumstrukturanalyse	16
2.4.1	Bevölkerungsentwicklung	16
2.4.2	Räumliche Schwerpunkte	18
2.4.3	Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte	19
2.4.4	Wirtschafts- und Arbeitsplatzschwerpunkte	20
2.4.5	Mobilität und Verkehrsaufkommen	21
2.5	Ziele der Verkehrs- und ÖPNV-Entwicklung	27
2.6	Beteiligungsverfahren zum NVP	30
2.6.1	Beteiligung der Öffentlichkeit	30
2.6.2	Beteiligung der Unternehmen und Aufgabenträger in der Region	32
2.6.3	Beteiligung von Interessensverbänden und von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	32
2.6.4	Beteiligung der Orts- und Stadtteilbeiräte	33
3	Bestandsaufnahme und -analyse des ÖPNV in Erlangen	34
3.1	ÖPNV-Bestandsnetz	34
3.1.1	Stadtbusnetz Erlangen	34
3.1.2	Gesamtnetz	34
3.2	Analyse des Angebots	39
3.2.1	Erschließung	39
3.2.2	Erreichbarkeit	42

3.3	ÖPNV-Nachfrage und Fahrgastaufkommen	52
3.4	Barrierefreiheit	55
3.5	Umsetzung der Maßnahmen des NVP 2016	56
3.6	Fazit	64
4	Zukünftige Entwicklungen	65
4.1	Planungen des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn	65
4.2	Mobilitätskonzept Arcaden und Regnitzstadt	71
5	Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot	74
5.1	Integration der Verkehre	75
5.1.1	Integration der ÖPNV-Angebote	76
5.1.2	Integration von ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr	76
5.1.3	Integration von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr	77
5.2	Netz und Angebot	79
5.2.1	Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung	79
5.2.2	Bedienungszeiten	79
5.2.3	Bedienungsqualität	80
5.2.4	Erschließungsqualität	81
5.2.5	Erreichbarkeit	82
5.2.6	Umsteigezeiten und Verknüpfungspunkte	83
5.3	Betrieb	84
5.3.1	Fahrzeuge (Grundanforderungen, Umwelt- und Klimastandards)	84
5.3.1.1	Grundanforderungen	84
5.3.1.2	Fahrzeugeinsatz	85
5.3.1.3	Kapazität / Auslastung	85
5.3.1.4	Umweltstandards	87
5.3.1.5	Fahrzeugausstattung	87
5.3.1.6	Erscheinungsbild	88
5.3.2	Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Beschleunigung	88
5.3.2.1	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	88
5.3.2.2	Beschleunigung	89
5.3.3	Leitstelle und Störungsmanagement	93
5.3.4	Fahrradmitnahme	95
5.3.5	Sicherheit	95
5.3.6	Qualitätsmanagement	95
5.4	Infrastruktur	97
5.4.1	Haltestellen	97
5.4.1.1	Mindestanforderungen	98
5.4.1.2	Haltestellenkategorien	100

5.4.2	Mobilitätsstationen	102
5.4.3	Park + Ride-Anlagen	104
5.4.4	Bike + Ride-Anlagen	104
5.4.5	Geteilte Mobilitätsangebote	105
5.5	Service und Tarif	106
5.5.1	Vertriebsstellen	106
5.5.2	Information, Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	107
5.5.3	Beschwerdemanagement	109
5.5.4	Personal	109
5.5.5	Mobilitätsmanagement	111
5.5.6	Tarif	111
5.6	Querschnittsthema Barrierefreiheit	113
5.6.1	Anforderungen bestimmter Nutzengruppen	113
5.6.2	Standards zur Barrierefreiheit bei Haltestellen	114
5.6.3	Standards zur Barrierefreiheit bei Fahrzeugen	116
5.6.4	Standards zur Barrierefreiheit bei der Fahrgastinformation	116
5.6.5	Standards zur Barrierefreiheit im Betrieb	118
6	Maßnahmenkonzeption	120
6.1	Handlungsfeld Netz und Angebot	121
6.1.1	Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV	121
6.1.2	ÖPNV-Angebot – Liniennetz („Zielnetz“ / Linienbündel)	122
6.1.3	Weiterentwicklung des SPNV-Angebots	130
6.2	Handlungsfeld Betrieb	130
6.2.1	Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Betrieb	131
6.3	Handlungsfeld Infrastruktur	134
6.3.1	Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Infrastruktur	134
6.3.2	Prüfaufträge im Handlungsfeld Infrastruktur	139
6.4	Handlungsfeld Service	141
6.4.1	Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Service	142
6.4.2	Prüfaufträge im Handlungsfeld Service	144
6.5	Querschnittsthema Barrierefreiheit	144
6.5.1	Projekte (Maßnahmen) im Querschnittsthema Barrierefreiheit	144

7	Bewertung	147
8	Zusammenfassung	149
9	Anlagen zum Nahverkehrsplan	151
	Anlage 1: Rahmen- und Fachpläne	151
	Anlage 2: Prioritätenliste barrierefreier Haltestellenausbau	164
	Anlage 3: Zielnetz („Stadtbusnetz“ und einbrechende Regionalbuslinien)	171
	Anlage 4: Zielnetz - Einzellinien	172
10	Verzeichnisse	206
10.1	Abkürzungsverzeichnis	206
10.2	Abbildungsverzeichnis	207
10.3	Tabellenverzeichnis	210
	Impressum	213

1 Einleitung

Der vorliegende Nahverkehrsplan 2025 (NVP 2025) der Stadt Erlangen schreibt den NVP Erlangen 2016 – 2021 fort und passt ihn an die veränderten verkehrlichen Gegebenheiten an. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in Erlangen für die Laufzeit von ca. fünf Jahren. In ihm legt der Aufgabenträger das Niveau und die Qualität der im öffentlichen Interesse erforderlichen Verkehrsbedienung fest. Zu den öffentlichen Interessen, die durch die Stadt Erlangen im Nahverkehrsplanungsprozess vertreten werden, gehört neben dem gesetzlichen Auftrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge auch die Zielstellung, den ÖPNV attraktiver für bestehende und neue Fahrgastgruppen zu gestalten. Damit soll der Umweltverbund im Stadtgebiet nachhaltig gestärkt und eine Entlastung vor allem der Innenstadt und der auf sie ausgerichteten Zulaufstrecken vom Kfz-Verkehr erreicht werden.

Die durchgeführte Bestandsaufnahme des ÖPNV, die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie langfristige Entwicklungen des Gesamtverkehrs in Erlangen wie das Parkraumkonzept und die Planung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) flossen ebenfalls in die Fortschreibung des NVP 2025 ein.

- Das Kapitel **Rahmenbedingungen und Zielvorgaben** gibt den dafür **gültigen rechtlichen** sowie den **organisatorischen Rahmen** der ÖPNV-Gestaltung in Erlangen vor. Darüber hinaus enthält das Kapitel Aussagen zu übergeordneten und kommunalen verkehrlichen Entwicklungen und Zielvorstellungen und steckt damit den Handlungsrahmen des NVP ab.
- Das Kapitel **Bestandsaufnahme und -analyse des ÖPNV in Erlangen** gibt die wesentlichen Erkenntnisse der Bestandsaufnahme des Erlanger ÖPNV wieder.
- Der Abschnitt **Zukünftige Entwicklungen** thematisiert wichtige zukünftige verkehrliche und städtebauliche Entwicklungen für die Stadt Erlangen.
- Das Kapitel **Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot** benennt die Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV in Erlangen und damit das Mindestniveau, mit dem die Attraktivität der Verkehre als gewährleistet angesehen wird. Dies umfasst Vorgaben zur Integration der Verkehre, zu Netz und Angebot, zum Betrieb, zur Infrastruktur, zu Service und Tarif sowie dem Querschnittsthema Barrierefreiheit.
- Im Kapitel **Maßnahmenkonzeption** sind die Maßnahmenkonzeption für den Busverkehr in Erlangen in Form eines Zielnetzes enthalten, unterlegt mit Einzelmaßnahmen zu den Handlungsfeldern NVP, die innerhalb der NVP-Laufzeit umgesetzt bzw. begonnen werden sollen.

- Abschließend wird im Kapitel **Bewertung** die Maßnahmenkonzeption hinsichtlich finanzieller und verkehrlicher Wirkungen bewertet.

2

Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

2.1 Rechtlicher Rahmen für den ÖPNV in Erlangen

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist nach § 1 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, die gemäß § 1 Abs. 2 RegG in Verbindung mit Art. 1 I.V.m. 8 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) der Stadt Erlangen als kreisfreie Stadt bezogen auf den allgemeinen ÖPNV obliegt. Als Aufgabenträgerin führt sie die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungskreis durch. Die Aufgabenträgerschaft wird in der Stadt Erlangen durch das Amt 61 (Amt für Stadtplanung und Mobilität) wahrgenommen.

Gesetze über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)

Zur Sicherung und zur Verbesserung des allgemeinen ÖPNV kann die Stadt Erlangen für ihr Gebiet gemäß Art. 12 Nr. 1 BayÖPNVG einen Nahverkehrsplan aufstellen, der als zentrales Steuerungsinstrument ihre planerischen Vorstellungen im Bereich des ÖPNV beinhaltet. Nach Durchführung einer Bestandsanalyse und einer Prognose über die zu erwartenden strukturellen Entwicklungen im Stadtgebiet legt der Nahverkehrsplan die Ziele und Vorgaben der Stadt zur Entwicklung des Verkehrsangebots und der Infrastruktur sowie zur Finanzierung des allgemeinen ÖPNV fest.

Art. 13 BayÖPNVG formuliert hierzu die Anforderungen an die Inhalte sowie an die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen und hebt in Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG ausdrücklich hervor, dass der Nahverkehrsplan nicht nur Ziele, sondern auch die Konzeption des allgemeinen ÖPNV, d.h. konkrete Aussagen zu Liniennetz, Haltestellen, Bedienungstakt und den finanziellen Auswirkungen beinhaltet. Außerdem muss der Nahverkehrsplan mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen. Darüber hinaus sieht Art. 13 Abs. 1 BayÖPNVG vor, dass bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans eine angemessene Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen sicherzustellen ist. Folgende Punkte sind dabei insbesondere zu beachten:

- Die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen sind zu erfassen.
- Künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße sind zu prognostizieren.
- Zielvorstellungen über das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße sind zu entwickeln.
- Planerische Maßnahmen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen, sind vorzusehen.

Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage für alle weiteren Entscheidungen über den allgemeinen ÖPNV der Stadt Erlangen.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990¹ gibt den bundesgesetzlichen Rahmen für die Genehmigung von Linienverkehren mit Straßenbahnen und Bussen im allgemeinen ÖPNV vor.

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen ihrer konzessionsrechtlichen Entscheidungen sowie für die weitere verkehrliche Entwicklung den Nahverkehrsplan gemäß § 8 Abs. 3a PBefG zu berücksichtigen, wenn in dem Nahverkehrsplan die in § 8 Abs. 3 PBefG definierten Anforderungen an die zu planenden Verkehrsleistungen berücksichtigt sind. Sie kann die Genehmigung eines Linienverkehrs versagen, wenn dieser mit einem solchen Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht (§ 13 Abs. 2a PBefG).

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan zu definieren.

Darüber hinaus sind im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen bzw. sicherzustellen

Ferner sind bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans die vorhandenen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen. Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten

¹ BGBl. I S. 1690, zuletzt geändert durch Artikel 7 Abs. 4 des Gesetzes zur Umsetzung der RL (EU) 2021/2118 im Hinblick auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht und zur Änderung anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften vom 11. April 2024, BGBl. 2024 I Nr. 119

Fahrgäste sowie Fahrgastverbände sind anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei bei der Erstellung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen. Soweit erforderlich ist die Planung zudem mit anderen Planungsträgern sowie anderen Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen.

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (VO 1370/2007), zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndVO (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 (ABl. L354, S. 22), enthält für die zuständigen Behörden Regelungen über die Vergabe und die Finanzierung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten.

Die Stadt Erlangen hat als zuständige Behörde nach der VO 1370/ 2007 die Möglichkeit, die Verkehrsdienstleistungen im ÖPNV entweder selbst zu erbringen oder im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens bzw. im Wege einer Direktvergabe an ein Verkehrsunternehmen zu vergeben.

Die Stadt Erlangen hat von ihrem Wahlrecht Gebrauch gemacht und die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH im Wege der Direktvergabe mit der Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten im gesamten Stadtgebiet der Stadt Erlangen bis Anfang Dezember 2029 betraut. Der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH wurde in diesem Zuge ein ausschließliches Recht für Erbringung der Verkehrsleistung auf Erlanger Stadtgebiet gewährt.

Gesetz über die Beschaffung sauberer Fahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)

Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Fahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) vom 09. Juni 2021 schreibt verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Pkw sowie von emissionsarmen und -freien leichten und schweren Nutzfahrzeugen, insbesondere Bussen für den öffentlichen Personennahverkehr, vor.

Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busfahrzeuge der Klasse M3 im ÖPNV betragen für den ersten Referenzzeitraum bis zum 31. Dezember 2025 45 Prozent und für den zweiten Zeitraum bis zum 31. Dezember 2030 65 Prozent. Mindestens die Hälfte dieser Mindestziele müssen für Busse im ÖPNV durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Mit dem Gesetz wurde die Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG (sog. Clean Vehicles Directive, abgekürzt: CVD) umgesetzt. Danach sind die Bundesländer verpflichtet, die Einhaltung der Mindestziele für ihr jeweiliges Hoheitsgebiet zu regeln und sicherstellen. Mithin hat der Freistaat Bayern dafür Sorge zu tragen, dass ein Teil der künftig zu

beschaffenden Fahrzeuge emissionsarm bzw. -frei sein muss. Ziel ist es, die ÖPNV-Busflotten in den kommenden Jahren weitgehend auf emissionsfreie Antriebe umzustellen.

Die neuen Anforderungen gelten seit dem 2. August 2021 und erstrecken sich insbesondere auf die von der Stadt Erlangen nach der VO 1370/2007 zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge sowie auf die von öffentlichen Auftraggebern zu vergebenden Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienstleistungen.

Der Freistaat Bayern hat sich am 23. August 2023 der Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Busbereich für den ersten Referenzzeitraum vom 02. August 2023 bis zum 31. Dezember 2025 angeschlossen. Die Branchenvereinbarung ist mit Wirkung vom 01. November 2023 in Kraft getreten. Ziel dieser Branchenvereinbarung ist, die Einhaltung der Mindestquoten für den ÖPNV im Freistaat Bayern sowie länderübergreifend zu ermitteln und sicherzustellen.

Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Schließlich ist die vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie im Jahr 1998 veröffentlichte „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (im Folgenden auch als Leitlinie Nahverkehr bezeichnet) – soweit nicht durch die neue Rechtslage überholt – bei der Fortschreibung des NVP ebenfalls zu berücksichtigen. Die Leitlinie enthält Hinweise für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans sowie u.a. Empfehlungen zum Planungsablauf oder zu den qualitativen Standards im ÖPNV, wie z.B. Bedienungsstandards und Haltestelleneinzugsradien.

2.2 Organisatorische Rahmenbedingungen

2.2.1 Gültigkeitsbereich des NVP

Der Gültigkeitsbereich des NVP erstreckt sich auf den Zuständigkeitsbereich der Stadt Erlangen (vgl. § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG in Verbindung mit Art. 8 Abs. 1 Satz 1 und Art. 13 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG). Dieser umfasst grundsätzlich alle auf dem Stadtgebiet Erlangen belegenen Linien und Linien(teil)abschnitte. Ausgenommen hiervon sind lediglich diejenigen Linien und Linien(teil)abschnitte (sog. einbrechende Verkehre), für welche die Stadt Erlangen die hoheitliche Planungszuständigkeit auf Basis einer delegierenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung nach dem Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (KommZG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Juni 1994 auf einen benachbarten Aufgabenträger übertragen hat. Sollte der Stadt Erlangen hingegen die Planungshoheit für Linien oder Linien(teil)abschnitte (sog. ausbrechenden Verkehre) mittels

delegierender öffentlich-rechtlicher Vereinbarung nach dem KommZG von einem anderen Aufgabenträger übertragen worden sein, erstrecken sich die Vorgaben des NVP auch auf diese.

Die in das Stadtgebiet einbrechenden Busverkehre anderer Aufgabenträger (d.h. umliegende Landkreise bzw. kreisfreie Städte) nehmen aufgrund des hohen Pendleraufkommens im Berufs- und Schülerverkehr in Erlangen (vgl. Kap. 2.3) eine besondere Rolle sowohl hinsichtlich Leistungsumfang als auch mit Blick auf die Auswirkungen auf die Stadt (Erschließung, Lärmemissionen, Luftschadstoffe) ein. Mit den Vorgaben des NVP definiert die Stadt Erlangen die Anforderungen an das in ihrer Zuständigkeit belegene Verkehrsangebot, welches zum einen durch die Stadt selbst (beispielsweise bei Erteilung von öffentlichen Dienstleistungsverträgen mit Verkehrsunternehmen) sowie von denjenigen Aufgabenträgern zu berücksichtigen sind, denen die Zuständigkeit für die in das Stadtgebiet Erlangen einbrechende Verkehre ohne die hoheitliche Planungszuständigkeit nach Maßgabe der Regelungen der jeweiligen öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen übertragen worden ist. Zum anderen bezieht die Stadt Erlangen die NVP-Vorgaben auch bei der Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern zu gebietsübergreifenden Verkehren ein (Art. 7 Abs. 1 und 2 BayÖPNVG).

Die Inhalte des NVP wurden mit den Aufgabenträgern der umliegenden Landkreise, den benachbarten kreisfreien Städten sowie den betroffenen Verkehrsunternehmen (Kap. 2.6.2) abgestimmt. Des Weiteren war der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) in die Erarbeitung der Inhalte eingebunden. Der VGN übernimmt seinerseits die Aufgabe der regionalen Nahverkehrsplanung innerhalb des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN), zu dem auch die Stadt Erlangen gehört.

Der NVP der Stadt Erlangen umfasst nicht den Schienenpersonennahverkehr im Stadtgebiet (SPNV), d.h. S-Bahn und Regionalverkehre. Die Planung, Organisation und Sicherstellung des S-PNV ist eine Aufgabe des Freistaats Bayern und wird durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) unter der Fachaufsicht des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie wahrgenommen (Art. 15 und 16 BayÖPNVG).

Die planerische sowie betriebliche Umsetzung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) (Ende der 2020er Jahre) als langfristige Infrastrukturerweiterung bzw. auch teilweise Systemumstellung erfolgt erst nach Ablauf der Nahverkehrsplanperiode. Bei der Erstellung des ÖPNV-Rahmenkonzepts, aus dem das Zielnetz des NVP abgeleitet wurde, wurden die zukünftigen Erfordernisse zur Linienumstellung etc. soweit möglich bereits mitberücksichtigt.

2.2.2 Abgrenzung zum regionalen Nahverkehrsplan

Die regionale Nahverkehrsplanung gemäß BayÖPNVG wird im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg vom ZVGN übernommen. Zu den Aufgaben des ZVGN gehören (gemäß § 4 Abs. 1 der Satzung des ZVGN):

- Erstellung des regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP),
- Abstimmung der Nahverkehrsplanungen der Verbundesmitglieder,
- Mitwirkung bei der SPNV-Planung und Infrastrukturplanung.

Der regionale Nahverkehrsplan (RNVP) dient der Abstimmung der Nahverkehrsplanungen der Verbundesmitglieder, der Mitwirkung an der SPNV-Planung sowie der Erarbeitung von Zielen und Maßnahmen im Bereich Infrastruktur. Er bietet somit den im Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) zusammengeschlossenen Aufgabenträgern des allgemeinen ÖPNV wie auch des SPNV die Möglichkeit, grundsätzliche Absprachen und Zielsetzungen hinsichtlich einer gemeinsamen Entwicklung des ÖPNV im VGN-Raum zu treffen. Der RNVP inklusive seiner Module wirkt nicht als eigenständiger Nahverkehrsplan, vielmehr ist er Ausdruck der inhaltlichen Abstimmung der Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV im ZVGN untereinander (vgl. Regionaler Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, Kapitel 1, Stand 29.11.2022).

Gegenstand des RNVP sind grundsätzlich grenzüberschreitende Linien nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die das Gebiet von mehr als einem Aufgabenträger betreffen. Dazu gehören in Erlangen die folgenden einbrechenden Linien (Stand Dezember 2024):

Konzessionsinhaber VAG

- Linie 20: Nürnberg Am Wegfeld – Erlangen Arcaden
- Linie 30: Nürnberg Nordostbahnhof - Erlangen Hugenottenplatz

Konzessionsinhaber ESTW

- Linie 290: Nürnberg Am Wegfeld - Erlangen Waldkrankenhaus

Konzessionsinhaber OFV (Omnibusverkehr Franken GmbH / DB Frankenbus)

- Linie 199: Herzogenaurach – Nürnberg Am Wegfeld
- Linie 200: Erlangen Busbahnhof - Herzogenaurach (Herzo-Express)
- Linie 201: Erlangen Busbahnhof - Herzogenaurach - Aurachtal
- Linie 203 / 203E: Erlangen Neuer Markt/Rathaus - Höchstadt (Aisch Express/Aisch Express über A3)
- Linie 205: Erlangen Neuer Markt/Rathaus - Höchstadt (Aisch)
- Linie 252: Erlangen Hauptbahnhof - Baiersdorf
- Linie 253: Erlangen Neuer Markt/Rathaus - Bubenreuth
- Linie 254: Erlangen Hauptbahnhof - Möhrendorf

Konzessionsinhaber Vogel Omnibus

- Linie 202 / 202E: Erlangen Hugenottenplatz/Busbahnhof – Weisendorf
- Linie 246: Höchstadt (Aisch) - Herzogenaurach

Konzessionsinhaber FA Schmetterling Reisen

- Linie 208: Erlangen Busbahnhof - Baiersdorf
- Linie 209/ 209E: Erlangen Busbahnhof – Eckental
- Linie 210: Erlangen Busbahnhof – Heroldsberg

2.2.3 Verkehrsorganisation in Erlangen

Betrauung und Finanzierung des „Stadtverkehrs Erlangen“

Der ÖPNV im Stadtgebiet Erlangen (ER) wird überwiegend durch die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH (ESTW Stadtverkehr), einem hundertprozentigen Tochterunternehmen der Erlanger Stadtwerke AG (ESTW AG) erbracht.

Die ESTW Stadtverkehr GmbH wurde von der Stadt Erlangen im Jahr 2019 mit der Erbringung der Verkehrsleistungen nach Maßgabe der VO 1370/2007 betraut und beihilferechtskonform finanziert.

Betrauung/Bestellung und Finanzierung der in das Stadtgebiet ein-/ausbrechenden städtischen und regionalen Busverkehre anderer Aufgabenträger

Als Oberzentrum und Teil der Metropole Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach ist Erlangen ein wichtiger Arbeitsplatz-, Bildungs-, und Versorgungsstandort in der Region. Dies spiegelt sich auch im Verkehrsaufkommen in der Stadt wider. Dieses wird vor allem, jedoch nicht nur, in der Hauptverkehrszeit durch Berufspendelnde sowie durch den Schüler*innen- und Studierendenverkehr bestimmt (vgl. Kap. 3.3). Entsprechend haben die nach/von Erlangen ein-/ ausbrechenden Verkehre mit Ursprung in den umliegenden Landkreisen bzw. in den kreisfreien Städten ebenfalls eine verkehrliche Bedeutung für die Bevölkerung der Region. Eine ganze Reihe von im Stadt- und Regionalbusverkehren überschreiten die Grenzen der jeweiligen Gebietskörperschaften und tangieren damit die Organisationsstrukturen und Strategien mehrerer Aufgabenträger:

- Der Landkreis Erlangen-Höchstadt vergibt sukzessive öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) zur Sicherstellung von verschiedenen Linienbündel im Regionalverkehr im wettbewerblichen Verfahren. Im Erlanger Stadtgebiet gelegen sind davon Abschnitte der Linien 199, 200, 201, 202, 202E, 203, 203E, 205, 246, 252, 253 und 254 aus den Linienbündeln 2, 5, 6 und 7.
- Der Landkreis Forchheim vergibt ebenfalls öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) zur Sicherstellung von verschiedenen Linienbündel im Regionalverkehr im wettbewerblichen Verfahren. Im Erlanger Stadtge-

biet gelegen sind davon Abschnitte der Linien 208, 209, 209E und 210 aus den Linienbündeln 6 und 8.

- Die Stadt Nürnberg hat nach Maßgabe der VO 1370/2007 das eigene kommunale Verkehrsunternehmen im Wege einer Direktvergabe auf Grundlage eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) mit der Sicherstellung des ÖPNV in Nürnberg sowie auf ausbrechenden Linien betraut. Im Erlanger Stadtgebiet gelegen sind davon Abschnitte der Linien 20 und 30.
- Die Stadt Fürth hat ebenfalls nach Maßgabe der VO 1370/2007 das eigene kommunale Verkehrsunternehmen im Wege einer Direktvergabe auf Grundlage eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) mit der Sicherstellung des ÖPNV in Fürth sowie auf ausbrechenden Linien betraut. Im Erlanger Stadtgebiet gelegen sind davon Abschnitte der Night-Liner-Linie N20.

Zusammenarbeit der Akteure

Vor dem Hintergrund der verkehrlichen Beziehungen, den daraus resultierenden Anforderungen der Fahrgäste sowie der unterschiedlichen Organisationsmodelle arbeiten die Städte Erlangen, Nürnberg und Fürth sowie die Landkreise Erlangen-Höchstadt und Forchheim entsprechend der Anforderung aus Art 7 Abs. 1 BayÖPNVG eng zusammen. Die Aufgabenträger tauschen sich in regelmäßigen Gremien bzw. in anlassbezogenen Sitzungen (z. B. zur Herstellung eines barrierefreien ÖPNV, vgl. hierzu Kapitel 2.6) zu aktuellen Entwicklungen und Planungen im ÖPNV aus.

Aufgrund der verkehrlichen Zusammenhänge haben sich die Stadt Erlangen und der Landkreis Erlangen-Höchstadt zudem darauf verständigt, ihre jeweiligen Planungen im grenzüberschreitenden allgemeinen ÖPNV aufeinander abzustimmen. Hierzu wurde eine Arbeitsgemeinschaft (gemäß KommZG) „Grenzüberschreitender Nahverkehr“ gegründet. Darüber hinaus wurden in einer Absichtserklärung die gemeinsamen Ziele und Vorstellungen für die künftige Zusammenarbeit festgehalten.

Die zuständige Genehmigungsbehörde für den allgemeinen ÖPNV in Erlangen ist die Regierung von Mittelfranken mit Sitz in Ansbach. Sie wirkt im Rahmen ihrer gesetzlichen Befugnisse (insb. Entscheidung über beantragte PBefG-Linienebenhmigungen) bei der Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung für die Bevölkerung mit. Dabei berücksichtigt sie insbesondere die Inhalte der Nahverkehrspläne der jeweils zuständigen Aufgabenträger (§ 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG).

2.3 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben

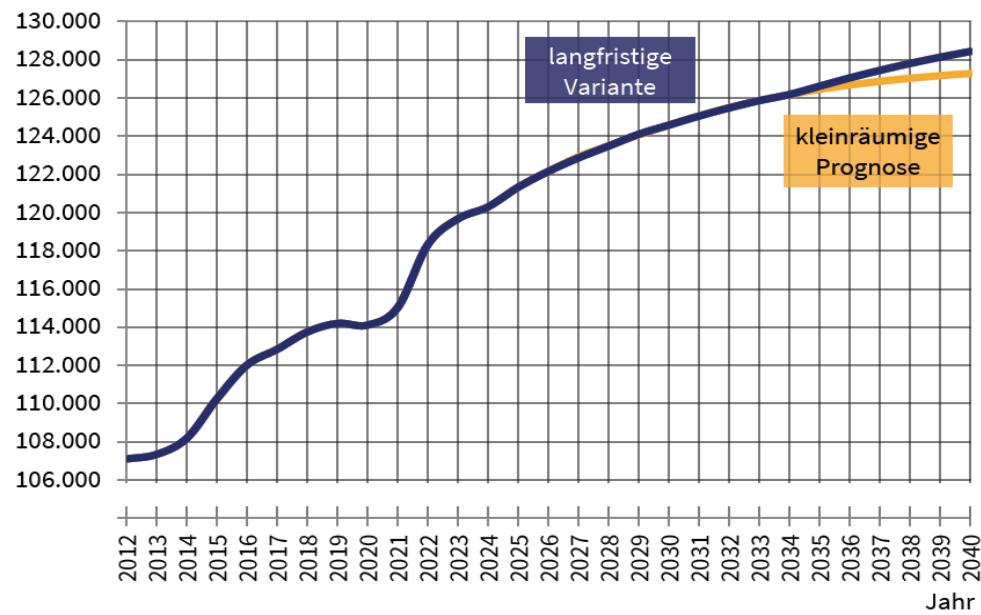
Die Aufstellung des Nahverkehrsplans ist in übergeordnete Rahmenvorgaben und Ziele eingebettet. Es handelt sich zum einen um Untersuchungen und Pläne der Stadt Erlangen und zum anderen um übergeordnete Rahmenvorgaben in der Region bzw. auf Landesebene. Diese werden in Anlage 1: Rahmen- und Fachpläne dargestellt.

2.4 Raumstrukturanalyse

2.4.1 Bevölkerungsentwicklung

In Erlangen leben auf einer Gesamtfläche von ca. 77 km² mehr als 120.028 Einwohnende (Stand 31.03.2025)². Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von über 1.500 Einwohnende/km². Die Bevölkerungszahlen verzeichnen seit Jahren einen ungebrochenen Anstieg³.

Abbildung 1: Entwicklung zwischen 2012 bis 2024, Prognose 2025 bis 2040. Quelle: Stadt Erlangen⁴



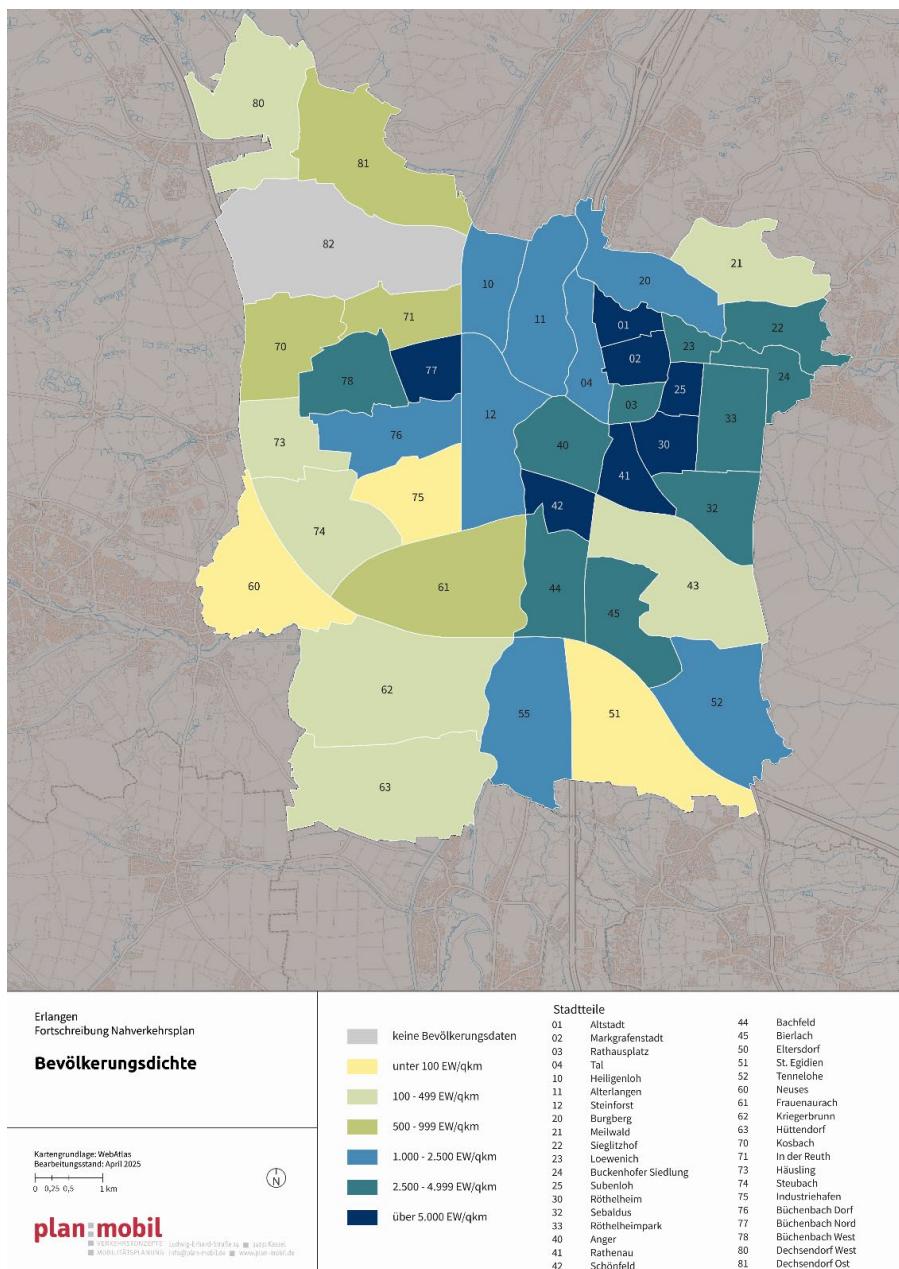
² Stadt Erlangen (2025): Statistik: Einwohnerstand und weitere Zahlen zur Bevölkerung. <https://erlangen.de/aktuelles/bevoelkerung> [11.04.2025]

³ Stadt Erlangen (2025): Statistik aktuell 03/2025

⁴ Stadt Erlangen (2025): Statistik aktuell 03/2025: S. 6

Für die Stadt Erlangen wird für die nächsten Jahre bis 2038 ein Bevölkerungswachstum prognostiziert. In beiden Varianten liegt die prognostizierte Einwohnerzahl deutlich über dem Wert der letzten Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2022. Dies ist insbesondere auf den Zuzug von Menschen aus der Ukraine zurückzuführen. Da bezüglich der Ukraine aktuell weitere Entwicklungen nicht absehbar sind, wurden die Menschen aus der Ukraine in der Prognoserechnung wie alle anderen Personen der Erlanger Bestandsbevölkerung behandelt. Die Einwohnenden Erlangens verteilen sich wie folgt auf die Stadtteile:

Abbildung 2: Bevölkerungsverteilung in den einzelnen Stadtteilen. Quelle: Stadt Erlangen

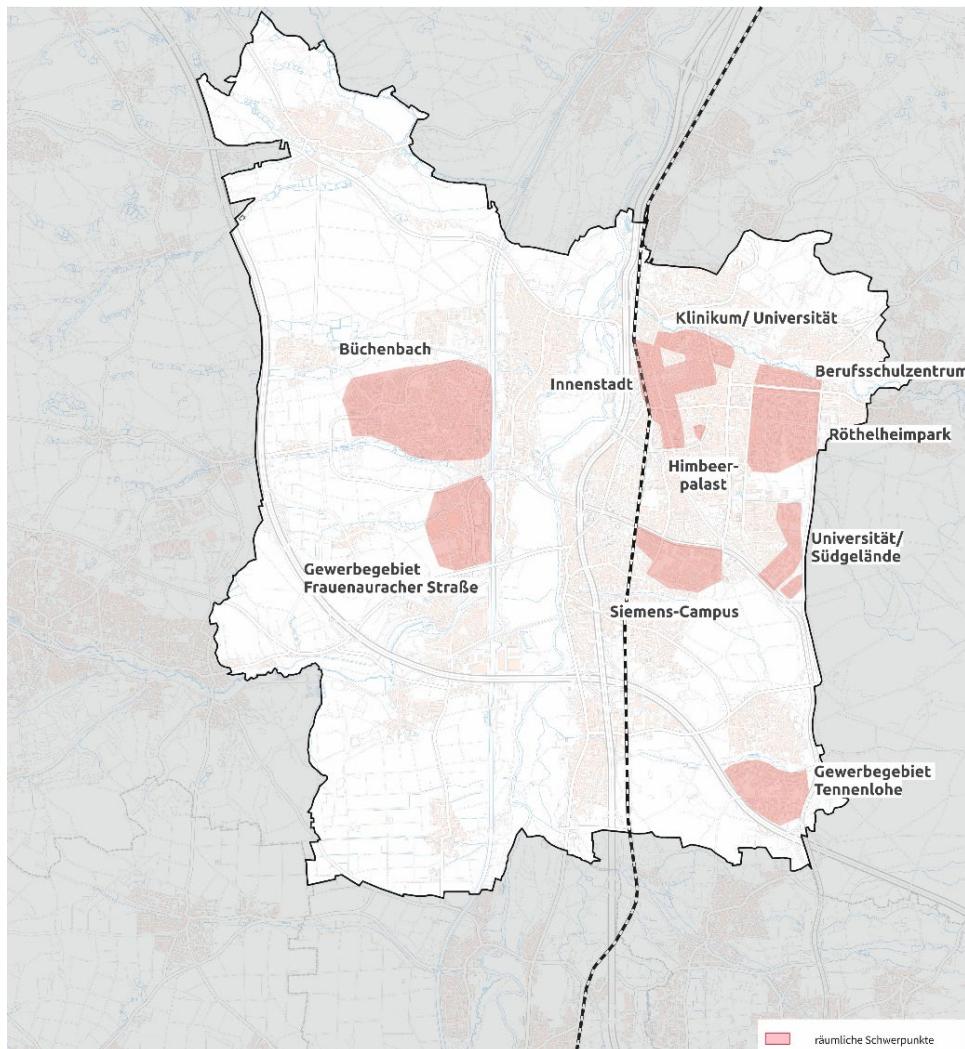


In den Stadtteilen Altstadt, Markgrafenstadt, Stubenloh, Röthelheim, Rathenau, Schönenfeld und Büchenbach Nord ist die Bevölkerungsdichte mit über 5.000 Einwohnende pro Quadratkilometer am höchsten. Hingegen sind Stadtteile wie St. Egidien, Neuses und der Industriehafen (am Stadtrand gelegen) mit unter 100 Einwohnende pro Quadratkilometer am wenigsten besiedelt.

2.4.2 Räumliche Schwerpunkte

Bereits im NVP 2007 wurden die räumlichen Schwerpunkte definiert. Diese Gebiete haben eine wichtige Funktion als Arbeits-, Bildungs-, oder Versorgungsstandort, die sich durch eine hohe funktionale Dichte auszeichnet. Derzeitig und auch in Zukunft stellen diese Gebiete wichtige Ziele im Alltagverkehr dar. Dementsprechend ist für die räumlichen Schwerpunkte eine hohe ÖPNV-Qualität im Sinne einer guten Erschließung (Takt, Erreichbarkeit) sowie eine bessere Verknüpfung untereinander vorgesehen.

Abbildung 3: Räumliche Schwerpunkte. Quelle: Stadt Erlangen

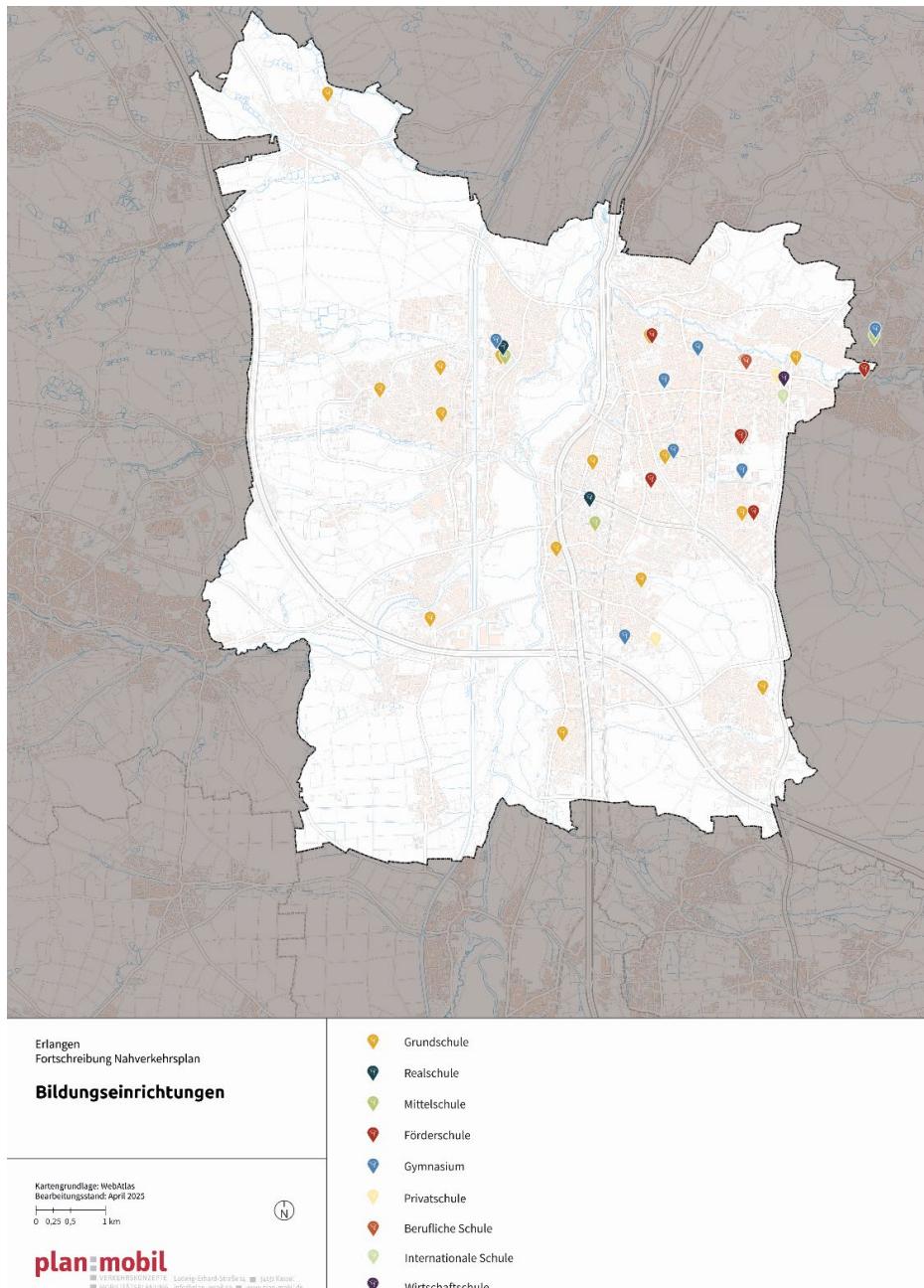


Zwar erstreckt sich die Versorgungsstruktur (Einzelhandel, medizinische und kulturelle sowie Verwaltungseinrichtungen) über die gesamte Stadt, in der Innenstadt/Altstadt sind diese jedoch in einer konzentrierten Menge zu finden.

2.4.3 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte

Im Stadtgebiet Erlangen gibt es eine Vielzahl an Bildungseinrichtungen. Diese reichen von Grundschulen, Real-, Mittel-, Förderschulen bis zu Gymnasien, Privatschulen, Berufsschulen, internationale Schulen und Wirtschaftsschulen.

Abbildung 4: Bildungseinrichtungen. Quelle: Stadt Erlangen



Im Schuljahr 2022/23 besuchten insgesamt 18.537 Schüler*innen die allgemeinbildenden (privaten und staatlichen/städtischen) Schulen in Erlangen. Die Zahl der Berufsschüler*innen lag im gleichen Schuljahr bei 5.481⁵.

Die Schulwegbefragung von 2016 zeigte, dass über alle Schularten hinweg die meisten Schulwege in Erlangen mit dem Fahrrad (41 %) oder zu Fuß (27 %) zurückgelegt werden. Busse und Bahnen werden für knapp 21 % der Schulwege genutzt. Das Auto wird auf 5 % der Wege eingesetzt (Fahrende und Mitfahrende), wobei vor allem Grundschulkinder von den Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht werden⁶.

Insbesondere die Realschulen, Gymnasien und Förderschule werden von Schüler*innen besucht, deren Wohnort außerhalb des Stadtgebietes liegt und die zum Teil lange Wege zurücklegen müssen. Daten zu den Bildungspendelnden wurden ab dem Schuljahr 2015/16 in die amtlichen Schuldaten aufgenommen. So kommen im Schuljahr 2019/20 circa 250 Schüler*innen aus Nürnberg nach Erlangen.

Die Gesamtzahl der Studierenden an den Standorten Erlangen und Nürnberg liegt im Wintersemester 2022/23 bei 39.657⁷. Mit einem Verhältnis von Studierenden zur Hauptwohnbewölkerung von ca. 30 % nimmt Erlangen in Bayern eine Spitzenposition ein und liegt deutlich vor anderen fränkischen Universitätsstädten wie beispielsweise Bamberg oder Bayreuth.

2.4.4 Wirtschafts- und Arbeitsplatzschwerpunkte

Die Stadt Erlangen fungiert als Oberzentrum eines dynamischen Ballungsraumes in der Metropolregion Nürnberg. Ein stetiger Anstieg der Arbeitsplätze sowie die wachsende Zahl an Studienplätzen machen Erlangen zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort mit engen Verflechtungen zum Umland.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt bei ca. 96.000 Personen und hat sich innerhalb der letzten Jahre (2013 bis 2022) konstant

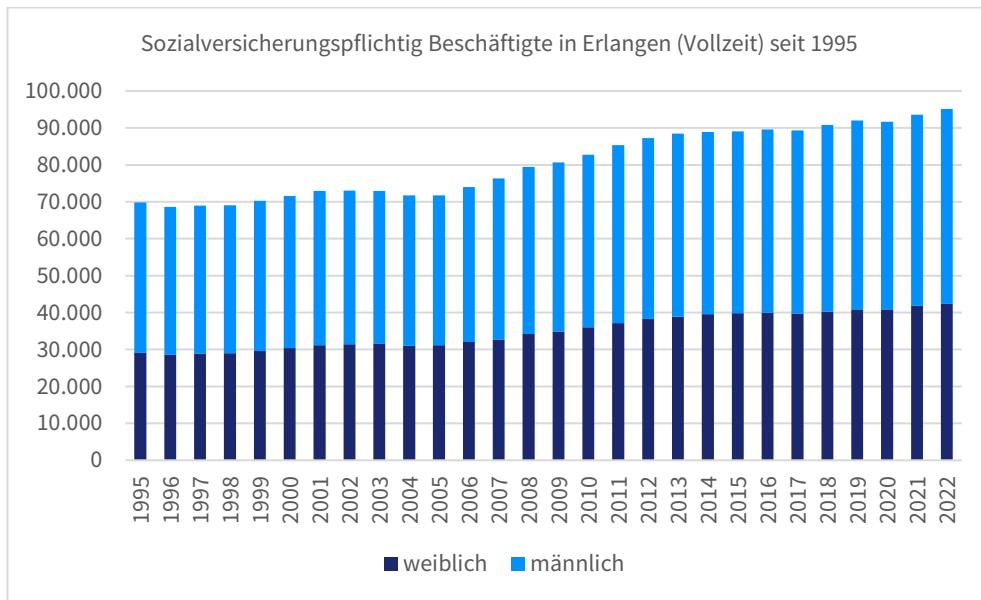
⁵ Stadt Erlangen (2025): Statistik: Bildung, Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik. <https://erlangen.de/aktuelles/statistik-bildung>, [09.04.2025].

⁶ Stadt Erlangen, Statistik und Stadtforschung: Schulwegbefragung 2016

⁷ Stadt Erlangen (2025): Statistik: Bildung, Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik. <https://erlangen.de/aktuelles/statistik-bildung>, [09.04.2025]

gehalten⁸. Die Arbeitslosenquote liegt mit 4,6 % (Stand 03.2025)⁹ unter dem Bundesdurchschnitt (6,4%) (Stand 03.2025)¹⁰.

Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Erlangen (Vollzeit) seit 1995. Quelle: Stadt Erlangen¹¹



Unternehmen wie Siemens Healthineers AG und Siemens AG, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Universitätsklinikum Erlangen und Framatome GmbH gehören in der Stadt Erlangen zu den größten Arbeitgebern.

2.4.5 Mobilität und Verkehrsaufkommen

Obwohl die Menschen aus Erlangen deutschlandweit betrachtet überdurchschnittlich viel Rad fahren, beherrscht auch in Erlangen nach wie vor das Auto den Verkehr.

⁸ Stadt Erlangen (2025): Statistik: Arbeitsmarkt und Wirtschaft. Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik auf Basis von Angaben der Bundesagentur für Arbeit. <https://erlangen.de/aktuelles/beschaeftigung>, [09.04.2025]

⁹ Stadt Erlangen (2025): Statistik: Arbeitsmarkt und Wirtschaft. Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit: <https://erlangen.de/aktuelles/beschaeftigung> [11.04.2025]

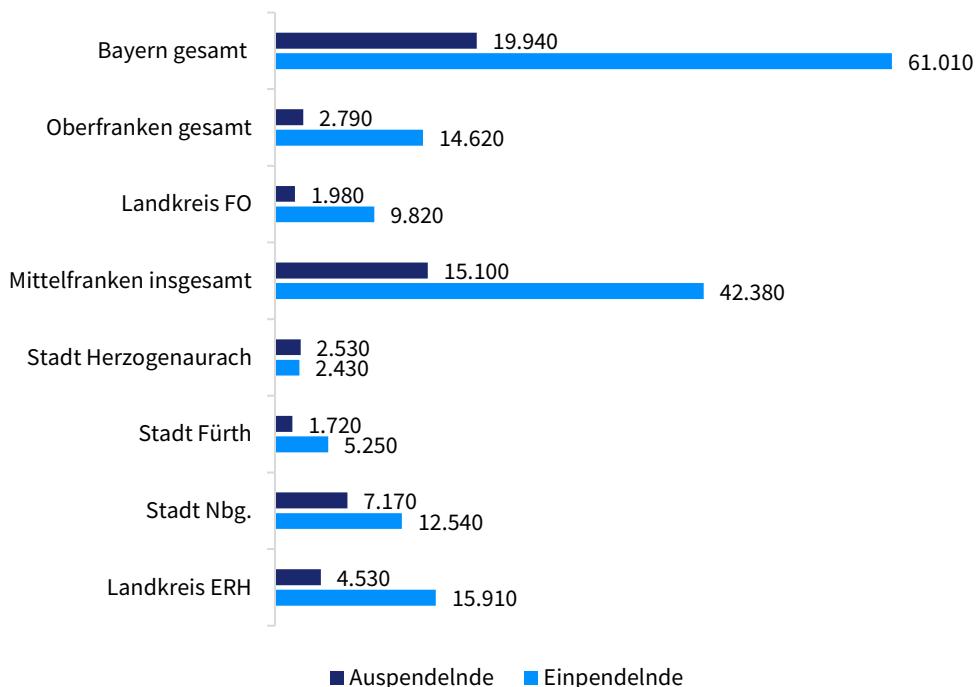
¹⁰ Bundesagentur für Arbeit - Statistik (2024): Arbeitsmarkt im Überblick, Stadt Erlangen, <https://statistik.arbeitsagentur.de/Auswahl/raeumlicher-Geltungsbereich/Politische-Gebietsstruktur/Kreise/Bayern/09562-Erlangen-Stadt.html>, [06.03.2025]

¹¹ Stadt Erlangen (2025): Statistik: Arbeitsmarkt und Wirtschaft. Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik auf Basis von Angaben der Bundesagentur für Arbeit. <https://erlangen.de/aktuelles/beschaeftigung> [09.04.2025]

Etwa 65.000 Personen pendeln zum Arbeiten nach Erlangen, während rund 23.000 Personen die Stadt verlassen¹². Ein Großteil der Pendelnden nutzt hierfür den Pkw.

Die Anzahl der Einpendelnden aus dem Landkreis Erlangen-Höchstadt sowie der Stadt Nürnberg und der Stadt Fürth nach Erlangen sind deutlich höher als die Anzahl der Auspendelnden. Hingegen ist die Anzahl der Einpendelnden aus der Stadt Herzogenaurach geringer als die Anzahl der Auspendelnden. Als Vergleichswerte sind zudem die Ein- und Auspendelndenzahl von Mittelfranken und Bayern gesamt aufgeführt.

Abbildung 6: Verteilung der Ein-/ Auspendelnden nach/aus Erlangen. Quelle: Stadt Erlangen¹³



Laut dem Verkehrsmodell der Stadt Erlangen werden in Erlangen (Binnenverkehr) 42 % der Wege mit dem MIV, 33,4 % mit dem Fahrrad, 16,3 % zu Fuß und 8,3 % mit dem ÖPNV zurückgelegt. Die Anteile des Gesamtverkehrs sind dazu leicht verschoben, so wird zu 55 % auf den MIV zurückgegriffen, 24,2 % nutzen

¹² Stadt Erlangen (2025): Statistik: Arbeitsmarkt und Wirtschaft. Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

¹³ Stadt Erlangen (2025): Statistik: Arbeitsmarkt und Wirtschaft. Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit, <https://erlangen.de/aktuelles/beschaeftigung> [09.04.2025]

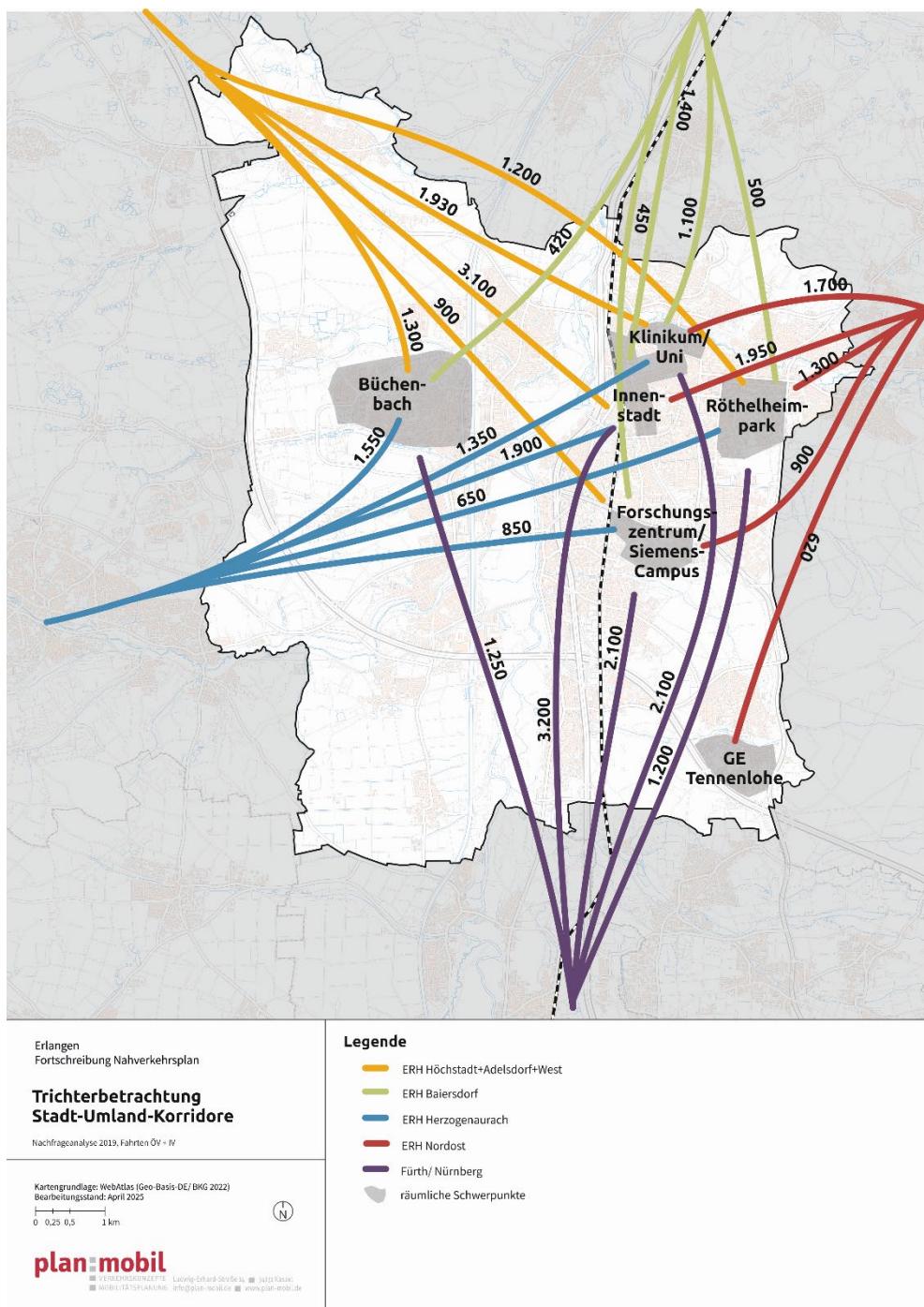
das Fahrrad, 9,7 % den ÖPNV und 10,6 % gehen zu Fuß¹⁴. Der ÖPNV-Anteil ist in Erlangen gegenüber dem Pkw bzw. Fahrrad und Zufußgehen vergleichsweise gering. Die Verlagerung insbesondere von Pendelwegen mit dem MIV auf den ÖPNV ist daher eines der wesentlichen Ziele der Stadt Erlangen für die Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre.

Zwischen dem Stadtgebiet Erlangen und dem Umland haben sich aufgrund der Pendelbeziehungen unterschiedliche Korridore herausgebildet (siehe

¹⁴ Stadt Erlangen, Verkehrsmodell der Stadt Erlangen, Überarbeitungsstand 2021 (Analysejahr 2019, Prognosejahr 2035)

Abbildung 7). Diese befinden sich in Richtung Forchheim (Norden), Uttenreuth/Neunkirchen (Osten), Fürth/Nürnberg (Süden), Herzogenaurach (Westen) und Höchstadt (Nordwesten). Hierfür wurden die am stärksten mit dem Umland verflochtenen Ziele Innenstadt, Klinikum/Uni, Röthelheimpark, Gewerbegebiet Tennenlohe, Siemens-Campus und Büchenbach untersucht. Grundlage der Auswertung ist das Verkehrsmodell der Stadt Erlangen. Dargestellt ist die Nachfrage im Öffentlichen Personenverkehr und dem Individualverkehr anhand der Anzahl an einem Werktag.

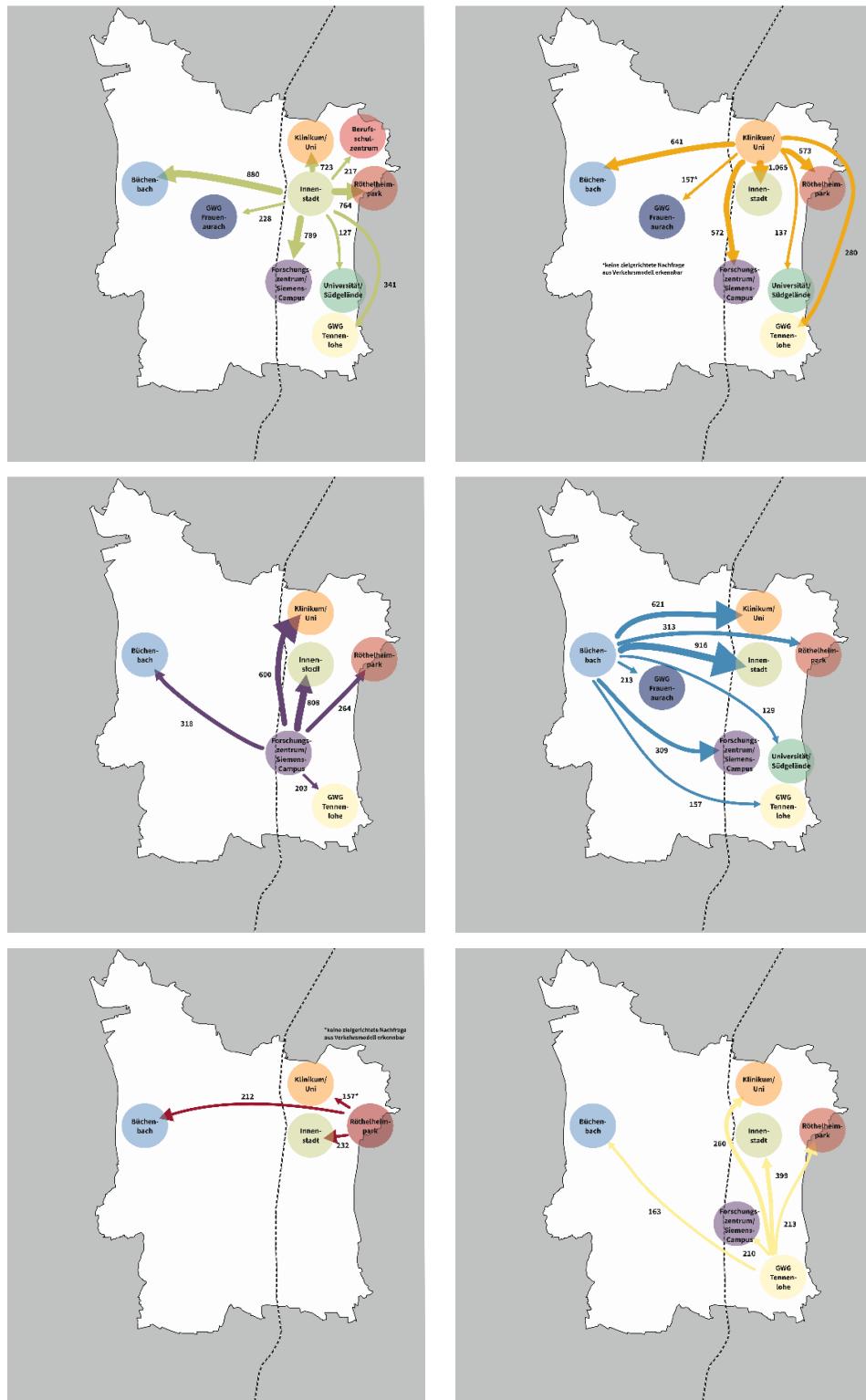
Abbildung 7: Stadt-Umland-Korridore. Quelle: Stadt Erlangen



Aus der Innenstadt sind die Hauptziele Büchenbach, das Forschungszentrum/Siemens Campus, Röthelheimpark sowie das Klinikum/Universität. Die Ziele, die vom Klinikum aus angesteuert werden, decken sich mit denen der Innenstadt. Aus dem Röthelheimpark werden hauptsächlich Büchenbach, Klinikum/Universität und die Innenstadt angesteuert. Aus Tennenlohe werden

hauptsächlich die Innenstadt und das Klinikum/Universität angesteuert, aber auch Büchenbach und der Röthelheimpark.

Abbildung 8: Binnenverkehr Teillräume. Quelle: Stadt Erlangen



Vom Forschungszentrum/Siemens Campus geht der Binnenverkehr in Richtung Klinikum/Universität, Röthelheimpark, Tennenlohe und Büchenbach. Die Verkehre, die aus Büchenbach ausgehen sind im Stadtraum vielfältiger verteilt. Diese bewegen sich auch nach Frauenaurach und Universität/Südgelände, sowie den bereits zuvor genannten Zielen.

2.5 Ziele der Verkehrs- und ÖPNV-Entwicklung

Die Ziele der ÖPNV-Entwicklung beruhen auf den Zielformulierungen des Verkehrsentwicklungsplans 2030, die in einem umfassenden Beteiligungsverfahren entwickelt und vom Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Planung der Stadt Erlangen (UVPA) am 22.07.2014 beschlossen wurden.

Sie umfassen drei Ebenen:

- Handlungsfelder,
- Hauptziele
- und Teilziele.

Vor dem Hintergrund der Entwicklungen und Zielanpassungen der letzten Jahre, insbesondere der politischen Beschlüsse zum Klimaschutz und Mobilität (siehe Anlage 1: Rahmen- und Fachpläne), erfolgt eine Aktualisierung der ÖPNV-relevanten Ziele, zu deren Zielerreichung der Nahverkehrsplan beitragen soll.

Die definierten Handlungsfelder sind:

- ÖPNV als Rückgrat einer umweltfreundlichen/klimagerechten Mobilität
- Erlangen als Standort in der Region
- Stadtentwicklung und Stadtplanung in Erlangen

Tabelle 1: Ziele der ÖPNV-Entwicklung: Quelle: Stadt Erlangen¹⁵

Hauptziel	Teilziel (Nummerierung laut VEP-Zielekorridor, ohne Nummer = neu ergänzt)
Handlungsfeld: ÖPNV als Rückgrat einer umweltfreundlichen/klimagerechten Mobilität	
Mensch, Gesundheit, Umwelt und Klima von verkehrsbedingten Einflüssen entlasten	<p>13) Minimierung der Lärmemission und -schadstoffe entsprechend der Umweltschutzziele und geltenden Richtlinien</p> <p>14) Verbesserung des Sicherheitsempfindens und Schaffung eines angenehmen Verkehrsklimas</p> <p>15) Energieeffizienz der Verkehrssysteme steigern und innovative Verkehrslösungen und -technologien fördern, z.B. Elektromobilität</p>
Energiewende im Verkehr vorantreiben	Konsequente Umrüstung des ÖPNV auf treibhausgasneutrale Antriebstechnologien
Klimaneutraler ÖPNV	<p>Förderung des ÖPNV, um die CO₂-Einsparpotenzial durch Verlagerung des MIV auf den ÖPNV auszuschöpfen</p> <p>Ausbauoffensive des Umweltverbundes mit dem Ziel das Angebot deutlich auszubauen</p>
Handlungsfeld: Erlangen als Standort in der Region	
Einen funktionsgerechten und stadtverträglichen Schul-, Pendel- und Wirtschaftsverkehr gewährleisten	<p>1) Umsteigefreie Verbindungen aus der Region zu Arbeitsplatzschwerpunkten und Bildungsstandorten</p> <p>3) Optimierung des ÖV-Angebotes zu den Kern- und Randzonen großer Arbeitgeber und Bildungseinrichtungen (z.B. Schichtwechsel, ...)</p>
Erreichbarkeit alltäglicher Ziele sowie sozialer, kultureller und Zentren-relevanter Einrichtungen (Handel/Ge-werbe) sichern	<p>5) Sicherstellung der Feinerschließung für Umweg-empfindliche Verkehrsteilnehmer</p> <p>6) Flexibles Reagieren auf kurz-, mittel- und langfristige Nachfrageänderungen</p> <p>Angemessene Mobilitätsoptionen in den Spitzentunden wie in Randzeiten anbieten</p>
Hauptachsen zwischen Stadt und Region stärken	<p>7) Bündelung der Verkehrsarten auf ihren jeweiligen klar definierten und leistungsfähigen Wegen (auch Wirtschaftsverkehr)</p> <p>8) Aufwertung der regionalen Bahn- und Busverbindungen mittels Netzerweiterung, Anschluss sicherung und kürzerer Taktzeiten</p> <p>Einfacher Systemzugang durch verständliche Angebote und funktionierende Anschlüsse in Stadt und Region</p>

¹⁵ Stadt Erlangen (2014): VEP-Zielekorridor, Stand Juli 2014, Anlage 2 zum UVPA-Beschluss 613/189/2014 vom 22.07.2014 (Auszug);
Stadt Erlangen (2017): Nahverkehrsplan 2016 – 2021

Handlungsfeld: Stadtentwicklung und Stadtplanung in Erlangen

Stadt der kurzen Wege als Beitrag zur Verkehrsreduzierung

12) Sicherstellung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene - vor allem der Ortsteilzentren - unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger
Die Umsetzung der Verkehrswende erfordert eine Priorisierung von Maßnahmen im Bereich der Nahmobilität und des öffentlichen Verkehrs

Attraktiver Stadtraum durch Berücksichtigung einer angemessenen Aufteilung des Verkehrsraums

19) Klärung der Netzhierarchie für alle Verkehrsarten im (Innen) Stadtbereich
Mehr Flächen und Platz für eine störungsfreien und verlässlichen Betrieb im Sinne der Verkehrswende

Handlungsfeld: Mobilität in Erlangen – Zusammenspiel aller Verkehrsarten

Unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse, insbesondere Barrierefreiheit, zur Gewährleistung sozialer Teilhabe berücksichtigten und Verkehrssicherheit erhöhen

21) Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad-, PKW-, Fußverkehr) in Stadt und Region
22) Gewährleistung der Erreichbarkeit von Haltestellen und Verkehrsmitteln sowie Informationsmöglichkeiten insbesondere für mobilitätseingeschränkte und sinnesbehinderte Menschen
23) Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer insbesondere von Frauen, Kindern, ältere Personen, mobilitätseingeschränkten und sinnesbehinderten Menschen und Zugewanderten; Berücksichtigung unterschiedlicher Lebenslagen und daraus resultierenden Anforderungen

Verkehrsartenübergreifende Nutzung der Verkehrsmittel ("Multimodalität") erhöhen

25) Verbesserung der Lage, Erreichbarkeit und Ausgestaltung von Schnittstellen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und schienengebundenem Personenfernverkehr
Einrichtung von Mobilitätsstationen als räumlich gebündelte Umsteigepunkte des Umweltverbundes

Anteile des Umweltverbundes im Modal-Split steigern (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)

29) Imageverbesserung für Verkehrsmittel des Umweltverbundes: Ganzheitlicher Auftritt und Design des Umweltverbundes, gemessen an der Ambition der Verkehrswende, mit seinen verschiedenen Angebots- und Infrastrukturmerkmalen
30) Schaffung eines allgemein zugänglichen Informationssystems zur Transparenz und Verständlichkeit des Netzes für alle Nutzende (z.B. Sehbehinderte): Abbau von Barrieren (z. B. in Form von verschiedenen Tarifsystemen, fehlenden Informationen oder Mitnahmemöglichkeiten)
31) Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Umweltverbundes (z.B. Wartehäuschen)
32) Marketing und professionelle Werbung für den ÖPNV und Schaffung von Anreizen für den Umstieg von MIV auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr (z.B. Verständnis der verschiedenen Tarifangebote)

Handlungsfeld: Wirtschaftliche Aspekte des Verkehrs	
Bezahlbarkeit der Verkehrsangebote für Nutzende sicherstellen	33) Einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme 34) Ausbau spezifischer Tarifangebote für Arbeitnehmende, Studierende, Schüler*innen und einkommensschwache Gruppen (Semester- und Jobticket) 35) Innovative Konzepte für "Gelegenheitsnutzende" entwickeln und vorhandene Konzepte berücksichtigen und ggf. fördern (z.B. Ticket-Sharing)
Qualität des ÖPNV-Angebotes in Stadt und Region verbessern	36) Stärkung der Rolle und Zusammenarbeit der Aufgabenträger (Städte und Landkreis) bei der Planung und Bestellung von ÖPNV
Erhalt und Verbesserung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur	39) Einstellung eines höheren Anteils im Gesamthaushalt der Stadt Erlangen für Investitionen in den ÖPNV 40) "Blick über den Tellerrand" - Fördertöpfe auf Landes- und Bundesebene für neue Infrastrukturelemente finden und nutzen; Erprobung neuer Finanzierungsinstrumente ermöglichen

2.6 Beteiligungsverfahren zum NVP

Im Dezember 2021 wurde die Auftaktsitzung „Forum Mobilität“ zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit Interessensvertretenden durchgeführt. Ziel war es u.a. die Fortschreibung des Nahverkehrsplan zu erörtern und grundsätzliche Fragen zu Inhalt und Umfang zu klären. Hierbei kamen auch erste Hinweise zu den Stärken und Schwächen im bestehenden ÖV-Netz.

Der Rückblick auf das erste Forum Mobilität erfolgte im Juli 2022. Dafür wurde der Input über die Leibilder und Analyseergebnisse mit abgeleiteten Handlungsansätzen und Maßnahmen reflektiert.

Derzeit wird das Ziel verfolgt, die stadtgrenzüberschreitenden Verkehre zu verbessern. Dafür wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertreter*innen des Landkreises Erlangen-Höchstadt im Rahmen der aktuellen Fortschreibung gebildet.

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde durch die Stadt Erlangen entsprechend der Vorgaben aus § 8 Abs. 3 PBefG ein umfassendes Beteiligungsverfahren initiiert und umgesetzt. Dieses baute auf bestehende bzw. etablierte Gremien und Beteiligungsrouterien auf.

2.6.1 Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand während des Erarbeitungsprozesses des NVP in vier Sitzungen des „Forum Mobilität“ statt (15.12.2021, 27.07.2022, 20.04.2023, 19.07.2023) einem beratenden Gremium, welches mit Vertretenden von Interessensverbänden, Vereinen, Initiativen, Politik und großen

Arbeitgebern Erlangens eine breite Spanne von Interessen und Anliegen abdeckt und sich intensiv mit der ÖPNV-Planung in Erlangen und der Region beschäftigt hat. Einzelne Sitzungen des Forums standen auch den Ortsbeiräten, Stadtteilbeiräten sowie Gästen offen.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung flossen in die verschiedenen Erarbeitungsstufen des NVP ein.

Im Forum Mobilität sind folgende Institutionen vertreten:

- ADAC Nordbayern e.V.
- ADFC e.V.
- Altstadtforum
- ARGE der Elternbeiräte
- Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V.
- BR Siemens AG
- Bund Naturschutz
- Bündnis Verkehr – Verkehrsclub Deutschland (VCD), Ortsgruppe Erlangen
- Bündnis Verkehr - Bürger für die Goethestr.
- Bündnis Verkehr – Bürgerinitiative Schwabachtal
- CarSharing Erlangen e.V.
- Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
- Berufsverband der Haushaltsführenden (DHB – Netzwerk Haushalt)
- Erlanger Stadtwerke (ESTW)
- Friedrich-Alexander-Universität
- Gesamtpersonalrat (GP) Friedrich- Alexander-Universität
- Gleichstellungsstelle Stadt Erlangen
- Handwerkskammer – Mittelfranken
- Industrie- und Handelskammer (IHK)
- Jugendparlament Erlangen
- Handelsverband Bayern
- Kreishandwerkerschaft
- Personalrat (PR) Universitätsklinikum Erlangen
- Regierung von Mittelfranken
- Schulverwaltungsamt
- Seniorenbeirat
- Siemens AG
- Sozialbeirat
- Studierendenvertretung Universität Erlangen-Nürnberg
- Stadtjugendring
- Universitätsklinikum Erlangen
- Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
- Zentrum für Selbstbestimmtes Leben Behinderter
- Zweckverband Stadt-Umland-Bahn

- Vertretungen aus der Politik (SPD-Fraktion, CSU-Fraktion, Erlanger Linke, FDP-Stadtratsgruppe, Grüne Liste-Fraktion, Stadtratsgruppe Klimaliste Erlangen, ÖDP-Fraktion, Freie Wähler Gemeinschaft (FWG), AfD-Stadtratsgruppe)

2.6.2 Beteiligung der Unternehmen und Aufgabenträger in der Region

Die Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger und Unternehmen, die in der Region Verkehre erbringen, erfolgte in Anlehnung an den ersten Fortschreibungsprozess des Nahverkehrsplans innerhalb des Fachgremiums „Arbeitskreis Nahverkehrsplan“, kurz AK NVP.

Der AK NVP diente der Abstimmung mit den Aufgabenträgern aus den Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Forchheim, den Städten Nürnberg, Fürth und Herzogenaurach sowie dem VGN. Die Verkehrsunternehmen, die auf dem Stadtgebiet Erlangen sowie in der Region Leistungen im ÖPNV erbringen (ESTW Stadtverkehr, infra Fürth, Schmetterling Reisen, Omnibusverkehr Franken, Vogel Omnibus, VAG, DB/DB Regio AG) wurden über den Prozess der Fortschreibung im Rahmen des Fachgremiums beteiligt. Des Weiteren ist der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Mitglied im AK NVP. Als Aufgabenträger für den SPNV wurde die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) beteiligt. Als zuständige Genehmigungsbehörde wurde die Regierung von Mittelfranken ebenfalls beteiligt.

Insgesamt fanden drei Sitzungen des Arbeitskreises statt (30.03.2022, 22.02.2024, 26.02.2025). Zu den diskutierten Inhalten des fortgeschriebene Nahverkehrsplans gehörten die Weiterentwicklung des Angebotes, stadtgrenzenüberschreitende Verkehre zwischen Fürth, Erlangen und Herzogenaurach, Taktverbesserungen sowie der Ausbau der Barrierefreiheit. Zudem wurden die auf dem Stadtgebiet Erlangen geltenden Qualitätsstandards thematisiert.

Abstimmungs- und Erörterungstermine zu den Belangen des Erlanger NVP gab es zudem mit Vertretenden des Landkreises Erlangen-Höchstadt, der Stadt Herzogenaurach, der Stadt Fürth sowie der Stadt Nürnberg.

Die Aufgabenträger in der Region arbeiten zudem regelmäßig in den von der VGN GmbH organisierten „Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan“ sowie „Arbeitskreis ÖPNV“ (ehemals „Arbeitskreis ÖPNV der Landkreise“) zusammen.

Allen Aufgabenträgern und Unternehmen wurde im März 2025 der Entwurf des Nahverkehrsplans zur Verfügung gestellt und die Möglichkeit zur schriftlichen Rückmeldung gegeben.

2.6.3 Beteiligung von Interessensverbänden und von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Die Beteiligung von Interessensverbänden und von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wurde im Rahmen der Sitzungen des „Forums Mobilität“

gewährleistet. Ihnen wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans zur Verfügung gestellt und die Möglichkeit zur schriftlichen Rückmeldung gegeben.

2.6.4 Beteiligung der Orts- und Stadtteilbeiräte

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2016 - 2021 und während der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025 wurden Anregungen und Hinweise der Orts- und Stadtteilbeiräte aufgenommen. Diese sind in den Planungsprozess eingeflossen.

Die Orts- und Stadtteilbeiräte wurden zu den Sitzungen des „Forums Mobilität“ am 20.04.2023 und am 19.07.2023 eingeladen und beteiligt. Des Weiteren hat ein eigener Beteiligungstermin für die Orts- und Stadtteilbeiräte am 09.12.2024 stattgefunden, bei welchem Rückmeldungen gesammelt und in der Planung berücksichtigt wurden.

3

Bestandsaufnahme und -analyse des ÖPNV in Erlangen

Die Bestandsaufnahme der ÖPNV-Angebotsdaten sowie die Analyse des Ist-Zustandes im Erlanger Busnetz erfolgt auf Grundlage des Verkehrsmodells der Stadt Erlangen (erstellt durch PTV AG, Meilenstein C des Verkehrsentwicklungsplans, aktualisiert durch SSP AG für das Basisjahr 2015 und Prognose 2030, aktualisiert durch ZIV GmbH auf das Analysejahr 2019 und Prognosejahr 2035). Für die Analysen des Nahverkehrsplans wurden die ÖPNV-Angebotsdaten von der VGN GmbH für das Jahr 2021 bereitgestellt. Die durchgeführten quantitativen Analysen wurden ergänzt durch qualitative Ergebnisse der Gremien- und Bürgerbeteiligung.

3.1 ÖPNV-Bestandsnetz

3.1.1 Stadtbusnetz Erlangen

Das einheitliche Gesamtnetz „Stadtbusnetz Erlangen“, welches von der ESTW Stadtverkehr betrieben wird, besteht aus dem Linienbündel „Stadtbus Erlangen“ mit den Linien 281 (mit 281T), 283 (mit 283T), 284, 286, 287 (mit 287T), 289, 293 (mit 293T), 294, 295, 296, N27, N29 (innerstädtische Linien); 280, 285 (mit 285T), 290, N28 (stadtgrenzüberschreitende Linien) sowie den Linien 299 (CityLinie) und 298.

3.1.2 Gesamtnetz

Die nachfolgende Abbildung stellt das Gesamtnetz („Stadtbusnetz Erlangen“ sowie einbrechende Regionalbuslinien) grafisch dar. Tabelle 2 gibt einen ergänzenden Überblick über alle im Stadtgebiet Erlangen belegenen Linienwege und tätigen Betreiber.

Abbildung 9: Gesamt Netz Erlangen. Quelle: Stadt Erlangen

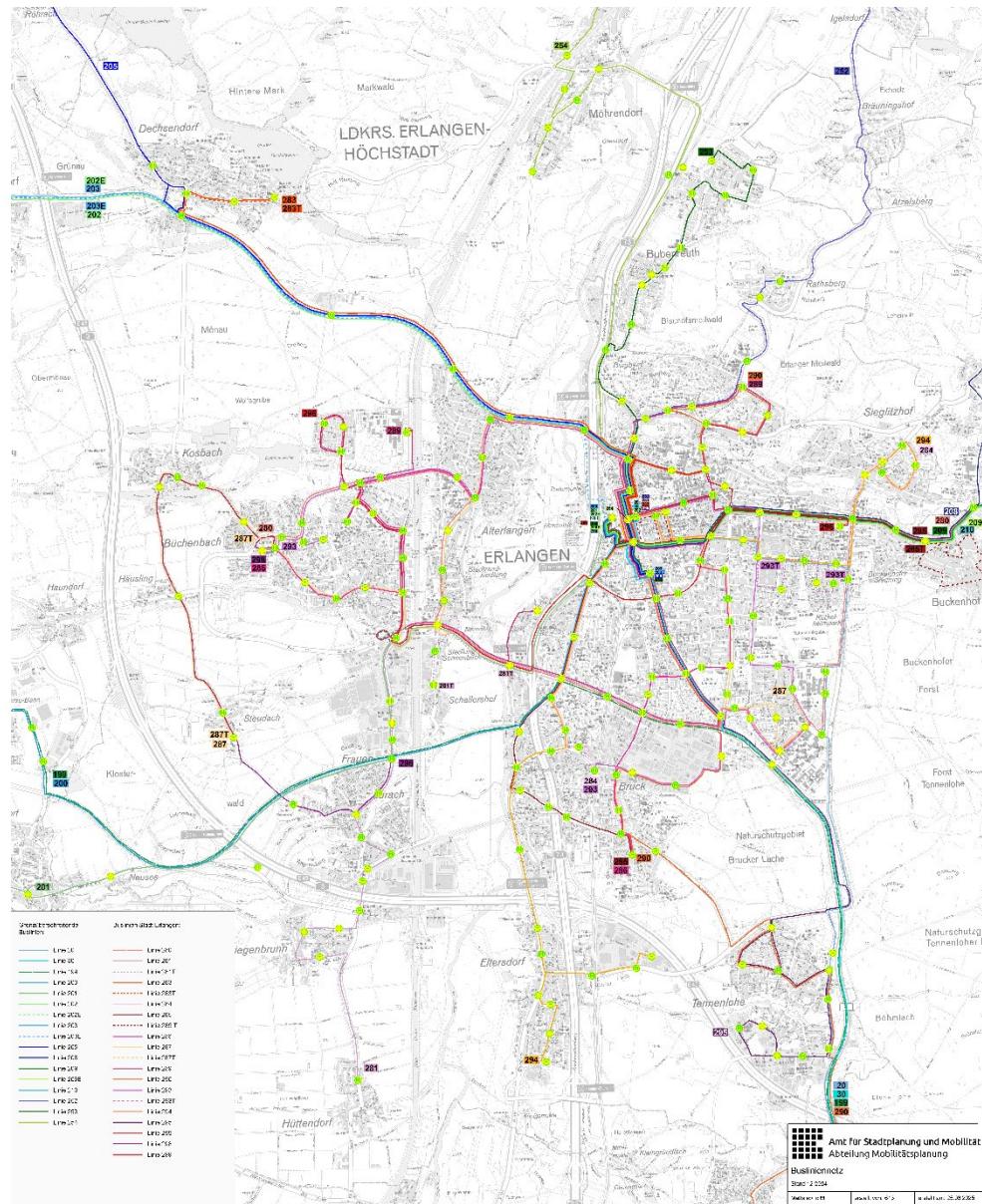


Tabelle 2: Übersicht ÖPNV-Linien in Erlangen (Werktag) (Stand Dezember 2024). Quelle: Stadt Erlangen

Linien-Nr.	Stadtbusnetz Erlangen	Betreiber	Aufgabenträger
280	Büchenbach Lindnerstraße – Paul-Gossen-Straße – Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	ESTW	Erlangen
281	Hugenottenplatz – Paul-Gossen-Straße – Gerätewerk/Schallershof - Frauenaurach -- Kriegenbrunn - Hüttendorf	ESTW	Erlangen
281T	Bayernstraße – Schallershof (<i>Rufbus nach Bedarf; ganztags</i>)	ESTW	Erlangen
283	Hugenottenplatz – St. Johann – Dechsendorf	ESTW	Erlangen
283T	Weisendorfer Str. - Dechsendorf (<i>Rufbus nach Bedarf; sonntags</i>)	ESTW	Erlangen
284	Bruck Bahnhof – Arcaden - Hauptbahnhof – Sieglitzhof Eskilstunastraße	ESTW	Erlangen
285	Max-Planck-Straße – Buckenhof	ESTW	Erlangen
285T	Buckenhof – Hutweide (<i>Rufbus nach Bedarf; ganztags</i>)	ESTW	Erlangen
286	Büchenbach Lindnerstraße – Hauptbahnhof – Max-Planck-Straße	ESTW	Erlangen
287	Westfriedhof/Steudach – Büchenbach Lindnerstraße – Hauptbahnhof – Sebaldussiedlung	ESTW	Erlangen
287T	Steudach Westfriedhof – Büchenbach Lindnerstraße (<i>Rufbus nach Bedarf; ganztags</i>)	ESTW	Erlangen
289	Klinikum am Europakanal – Büchenbach Nord – Pommernstr. - Hauptbahnhof – Waldkrankenhaus	ESTW	Erlangen
290	Nürnberg Am Wegfeld – Großgründlach - Hauptbahnhof – Waldkrankenhaus	ESTW	Erlangen
293	Büchenbach Lindnerstraße – Hauptbahnhof – Sebaldussiedlung – Bruck Bahnhof	ESTW	Erlangen
293T	Hofmannstraße – Ludwig-Erhard-Straße (<i>Rufbus nach Bedarf; ganztags</i>)	ESTW	Erlangen
294	Eltersdorf Volckamerstraße – Hauptbahnhof – Sieglitzhof Eskilstunastraße	ESTW	Erlangen
295	Tennenlohe – Hugenottenplatz	ESTW	Erlangen
296	In der Reuth – Zollhaus – Wirtschaftsschule	ESTW	Erlangen

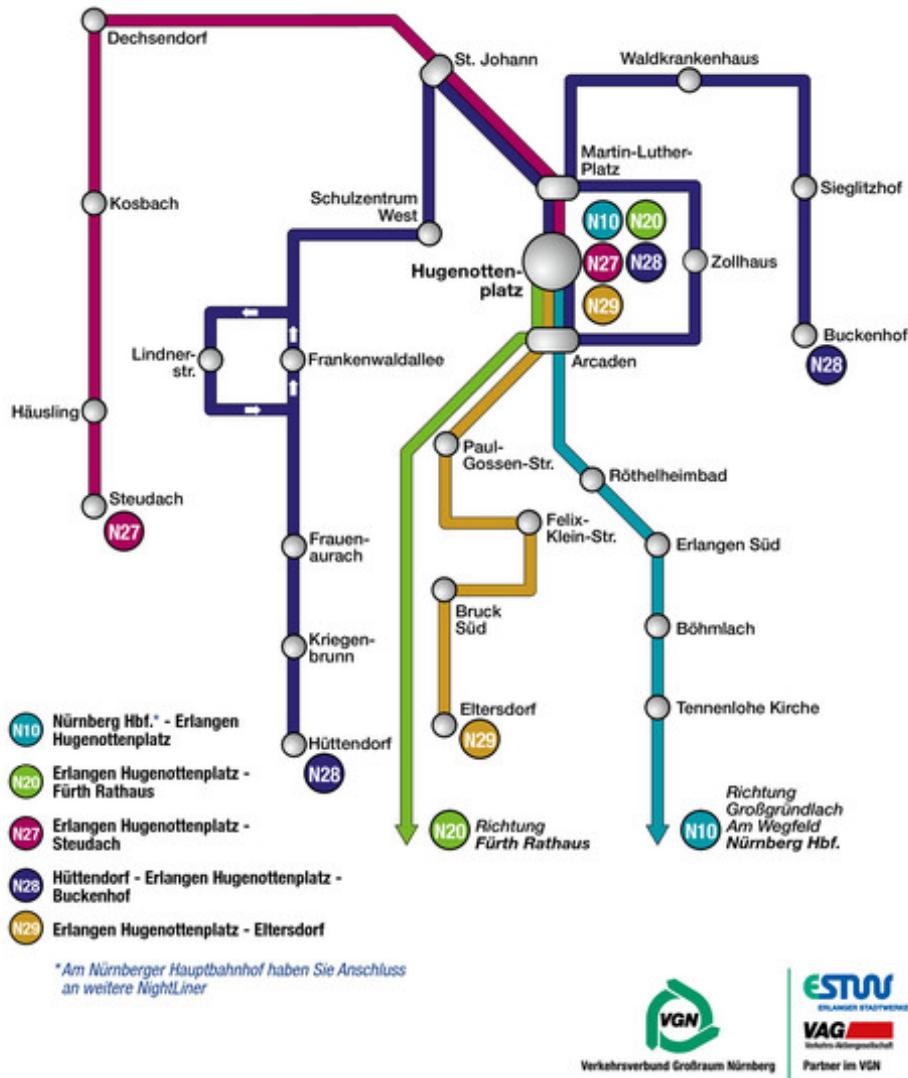
298	Lindnerstraße - Westfriedhof - Sportplatz - Geisberg Ost	ESTW	Erlangen
299	Busbahnhof – Unikliniken – Zollhaus – Busbahnhof (CityLinie)	ESTW	Erlangen
Linien im Regionalverkehr			
20	Nürnberg Am Wegfeld – Boxdorf – Erlangen Tennenlohe – Arcaden	VAG	Nürnberg
30	Nürnberg Nordostbahnhof – Flughafen – Am Wegfeld – Erlangen Arcaden – (Hauptbahnhof – Hugenottenplatz)	VAG	Nürnberg
199	Herzogenaurach – Erlangen – Nürnberg Am Wegfeld	OVF	ERH
200	Erlangen Busbahnhof – Herzogenaurach (Herzo-Express)	OVF	ERH
201	Erlangen Busbahnhof – Herzogenaurach – Neundorf	OVF	ERH
202 202E	Erlangen Hugenottenplatz – Weisendorf – Rezelsdorf Erlangen Busbahnhof – Weisendorf (Seebach-Express)	Vogel Omnibus	ERH ERH
203 203E	Erlangen Neuer Markt/Rathaus / Busbahnhof – Höchstadt Erlangen Neuer Markt/Rathaus / Busbahnhof – Höchstadt (Aisch-Express über A3)	OVF	ERH ERH
205	Erlangen Neuer Markt/Rathaus – Höchstadt (Aisch)	OVF	ERH
208	Erlangen Busbahnhof – Spardorf – Langensendelbach – Effeltrich – Baiersdorf	Schmetterling Reisen	Forchheim
209 209E	Erlangen Busbahnhof – Neunkirchen am Brand – Eckental Erlangen Busbahnhof – Eschenau	Schmetterling Reisen	Forchheim Forchheim
210	Erlangen Busbahnhof – Uttenreuth – Weiher – Kalchreuth – Heroldsberg	Schmetterling Reisen	Forchheim
246	Höchstadt (Aisch) - Herzogenaurach	Vogel Omnibus	ERH
252	Erlangen Hauptbahnhof – Rathsberg – Atzelsberg – Igelsdorf - Baiersdorf	OVF	ERH
253	Erlangen Neuer Markt/Rathaus – Bubenreuth	OVF	ERH
254	Erlangen Hauptbahnhof – Möhrendorf – Kleinseebach	OVF	ERH

Neben den tagsüber verkehrenden Linien besteht in Erlangen auch ein Angebot an Nachtbus-Linien (NightLiner), die am Wochenende/Samstag und Sonntag, in den Nächten vor Feiertagen und Brückentagen von 0:30 Uhr bis 5:00 Uhr verkehren.

Tabelle 3: Übersicht ÖPNV-Nachtlinien in Erlangen (NightLiner) (Stand 2021). Quelle: Stadt Erlangen

Night- Liner- Nr.	Linienweg (Stand Dezember 2021)	Betreiber	Aufgaben- träger
N10	Nürnberg Hauptbahnhof – Großgründlach – Erlangen Tennenlohe – Hugenottenplatz	VAG	Nürnberg
N20	Fürth Rathaus – Erlangen Hauptbahnhof – Hugenottenplatz	Infra Fürth	Fürth
N27	Westfriedhof – Hugenottenplatz	ESTW	Erlangen
N28	Hüttendorf – Hauptbahnhof – Buckenhof	ESTW	Erlangen
N29	Eltersdorf – Bruck – Hugenottenplatz	ESTW	Erlangen

Abbildung 10: Nachtliniennetz Erlangen (NightLiner) 2024. Quelle: Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN) – NightLiner Erlangen



3.2 Analyse des Angebots

Erlangen ist ebenso wie Nürnberg und Fürth in der zentralörtlichen Gliederung als Oberzentrum und Teil der Metropole Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach eingestuft und dem Regierungsbezirk Mittelfranken zugeordnet.

3.2.1 Erschließung

Die „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ definiert Richt- und Grenzwerte für Haltestellen-Einzugsbereiche in Abhängigkeit von der

Gebietskategorie (vgl. dort Tabelle 1 in Anhang C). Die Einhaltung der Werte wird nach Luftlinien-Entfernung überprüft.

Der Erschließungsstandard bezieht sich auf die Erreichbarkeit von Haltestellen im Stadtgebiet. Dieser zeigt an, in welchem Maße die Zugänglichkeit des Verkehrsangebotes gegeben ist. Die vorgegebenen Einzugsbereiche variieren nach Gebietskategorie bemessen an der Nutzungsdichte (zu den Vorgaben siehe Tabelle 1 in Leitlinie Nahverkehrsplanung).

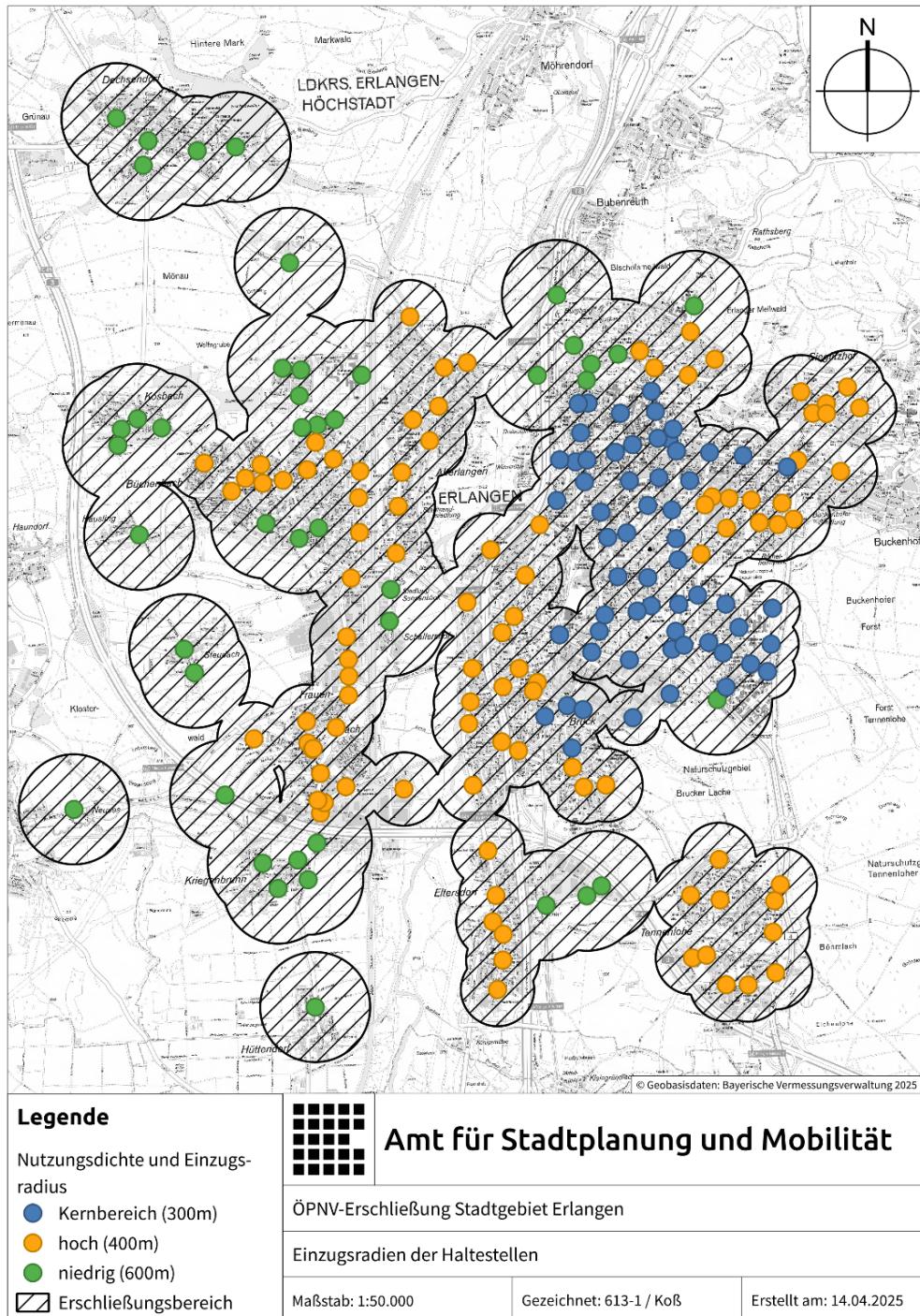
Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner einer Teilfläche innerhalb der vorgegebenen Werte (300 m / 400 m / 600 m) wohnhaft sind.

Tabelle 4: Grenz- und Richtwerte: Einzugsbereiche und räumliche Erschließung. Quelle: Stadt Erlangen nach Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (Anhang C)

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Einzugsbereich von Haltestellen (m Luftlinie)				
	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn
Ober-/Mittelzentrum				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000
Unter-/Kleinzentrum				
zentrales Gebiet	500	800	400	600
übriges Gebiet	800	1200	600	1000
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
sonstige Räume				
zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	1000	1800	800	1500
räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab			
	500 Einwohner		200 Einwohner	
	Min. 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendelnden, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugenden Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsgebiet von Haltestellen (s.o.) liegen.			

In Abbildung 11 sind die Erschließungsradien entsprechend der Gebietsdichte in eine Karte übertragen worden. Gebiete, die nicht innerhalb der blau hinterlegten Einzugsradien liegen, gelten als nicht erschlossen. Je nach Gebietsdichte ist eine unterschiedliche Zahl von Einwohnenden betroffen.

Abbildung 11: Erschließung der bewohnten Gebiete durch den ÖPNV. Quelle: Stadt Erlangen



Das Erlanger ÖPNV-Netz erreicht einen Erschließungsgrad von über 95 % und damit einen Wert, der deutlich über den Empfehlungen der Leitlinie liegt (Ergebnisse Modellierung auf Basis PTV-Modell). Derzeit nicht durch den ÖPNV erschlossen ist das Wohngebiet um die Jungstraße (Sieglitzhof) im Nordosten der Stadt Erlangen. Dabei handelt es sich ausschließlich um Einfamilienhäuser in ländlicher Bebauung.

Im Westen der Stadt sind Teile des Gewerbegebiets am Hafen nicht erschlossen.

Das Zentrum des Siemens Campus weist eine Erschließungslücke auf, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans durch die Herstellung der Verbindungsstraße und der geplanten Haltestelle „Siemens Mitte“ geschlossen wird.

Darüber hinaus ist der Bereich Karl-Zucker-Straße/Rathenaustraße nicht durch den ÖPNV erschlossen, was durch eine neue zukünftige Linienführung beseitigt werden soll.

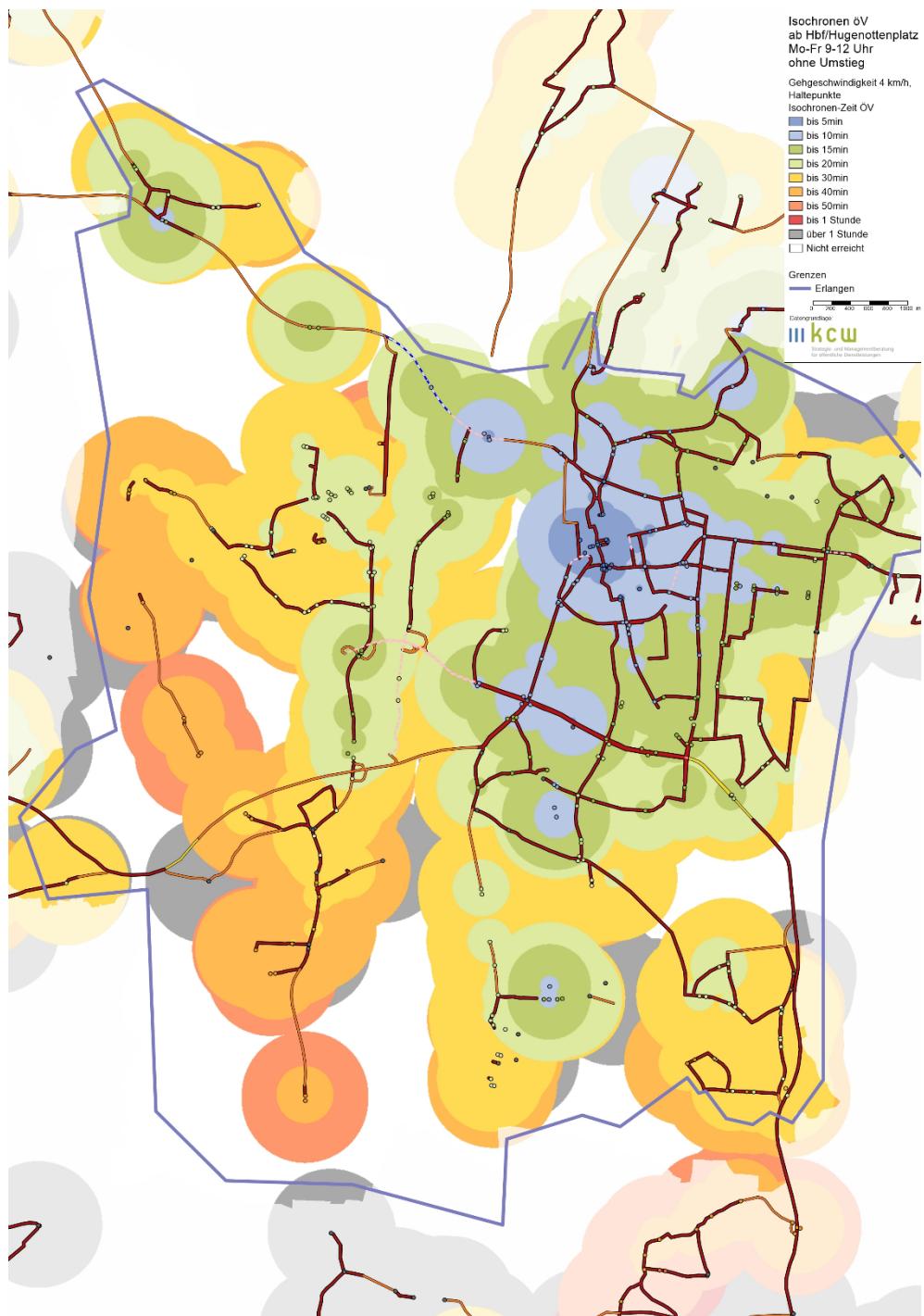
3.2.2 Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit von übergeordneten Orten wurde anhand von Teilflächen ermittelt. Dabei wurde analysiert, welche Gebiete sich von bestimmten Ausgangspunkten in welcher Zeit direkt bzw. mit einer vorgegebenen Zahl an Umsteigevorgängen erreichen lassen. Zur Ermittlung und Darstellung der Reisezeiten wurden Isochronen-Karten für verschiedene Gebiete (Verkehrszellen) im Stadtgebiet erstellt. Die Isochronen zeigen die Dauer der Reisezeit vom Ausgangspunkt bis in andere Teilgebiete an. Grundlage der Darstellung war der konkrete Fahrplan (Stand Dezember 2021) innerhalb des festgelegten Zeitfensters (Werktag, NVZ, 9:00 bis 12 Uhr).

Die Innenstadt sowie der Hauptbahnhof werden aus annähernd allen Stadtbereichen umsteigefrei erreicht. Fahrzeiten bis zu 15 Minuten sind bis in die Kernstadt, Alterlangen, Siemens-Campus und Uni-Süd sowie Sieglitzhof und Röthelheimpark zu messen. Bis nach Kriegenbrunn und Hüttendorf sowie Häusling und Steudach sind Fahrzeiten von über 30 Minuten zu bestimmen (siehe Abbildung 12).

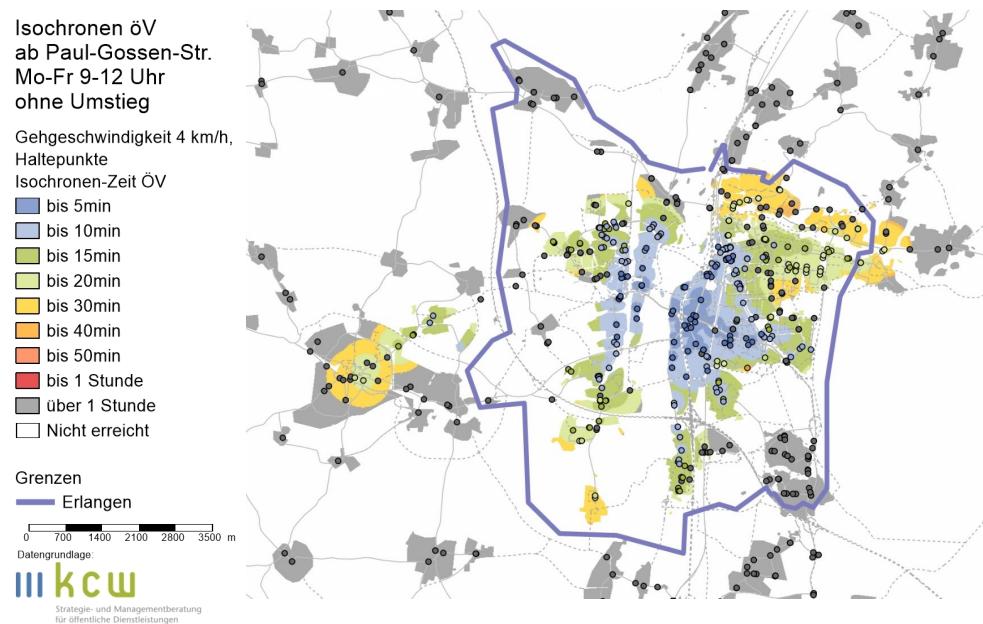
Eine Verbesserung der Erreichbarkeiten konnte durch die aufgestellten und ebenfalls umgesetzten Maßnahmen des letzten NVP erreicht werden.

Abbildung 12: Erreichbarkeit ab Erlangen Hauptbahnhof/Hugenottenplatz. Quelle: Stadt Erlangen



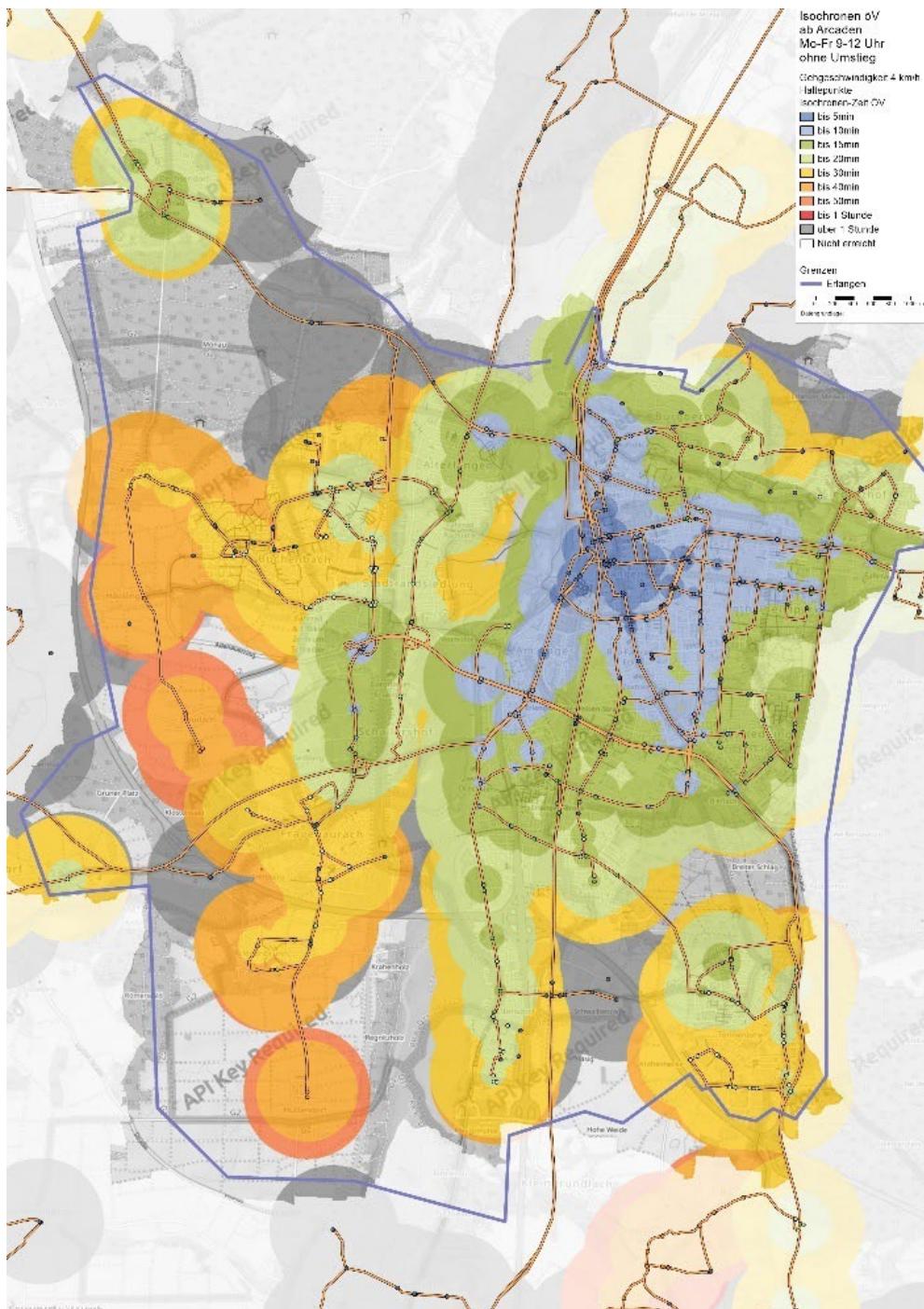
Im Stadtgebiet von Erlangen bestehen verschiedene Verknüpfungspunkte (Bus / Bus, Bus / Schiene). Exemplarisch werden nachfolgend die Haltestelle Paul-Gossen-Straße, Arcaden, Hauptbahnhof, Siemens Campus und FAU Campus Erlangen Süd betrachtet. Von der Haltestelle Paul-Gossen-Str. aus werden innerhalb von 15 Minuten u.a. Büchenbach, Frauenaurach, Campus Süd und Röthelheimpark direkt erreicht.

Abbildung 13: Erreichbarkeit ab Paul-Gossen-Str., zwischen 9-12 Uhr. Quelle: Stadt Erlangen



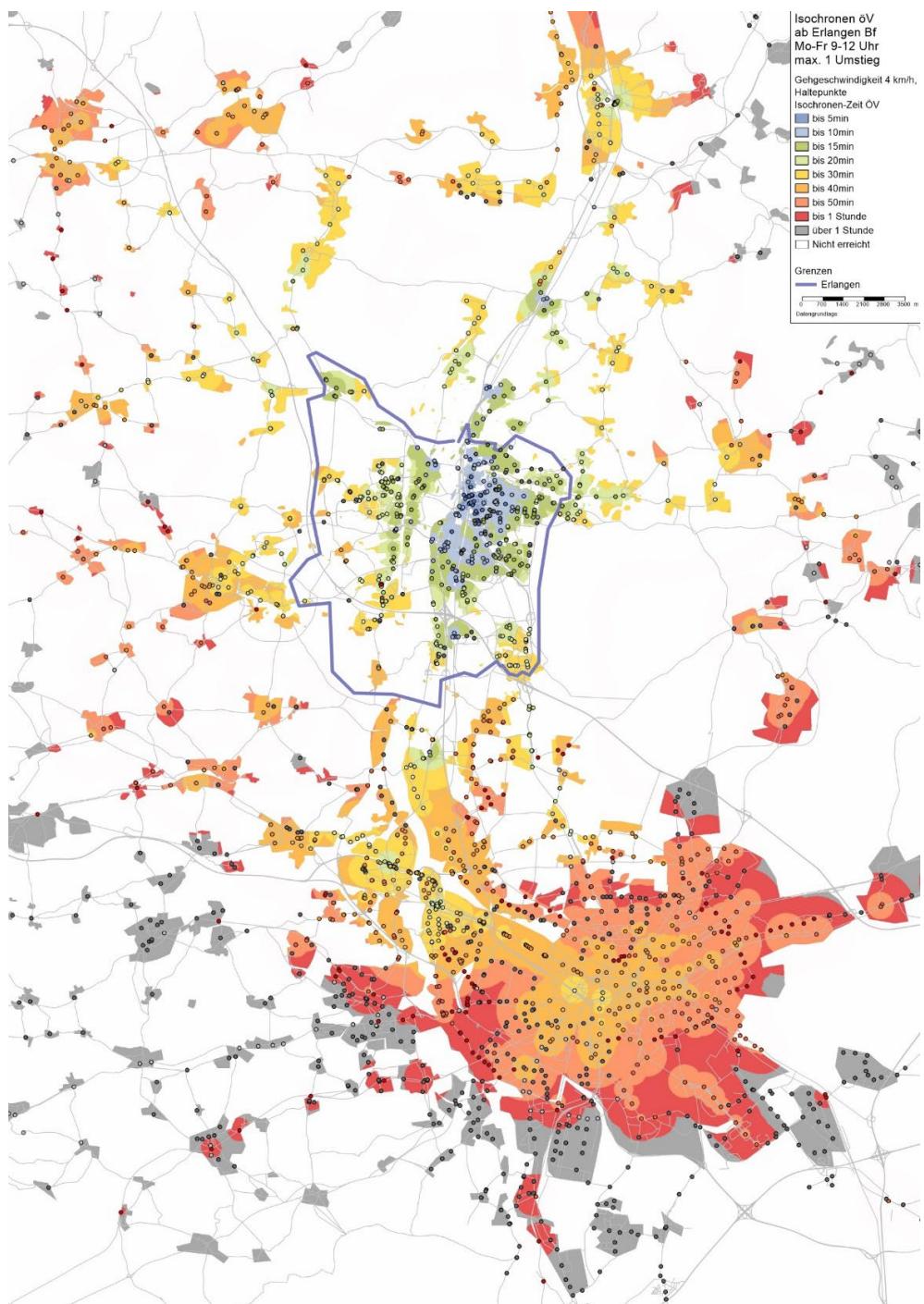
Ab der Haltestelle Arcaden sind ohne Umstiege innerhalb von 15 Minuten Ziele wie Klinikum, Berufsschulzentrum, Universität/Südgelände, Siemens-Campus sowie Teile des Gewerbegebietes Frauenauracher Straße zu erreichen.

Abbildung 14: Erreichbarkeit ab Arcaden, zwischen 9-12 Uhr. Quelle: Stadt Erlangen



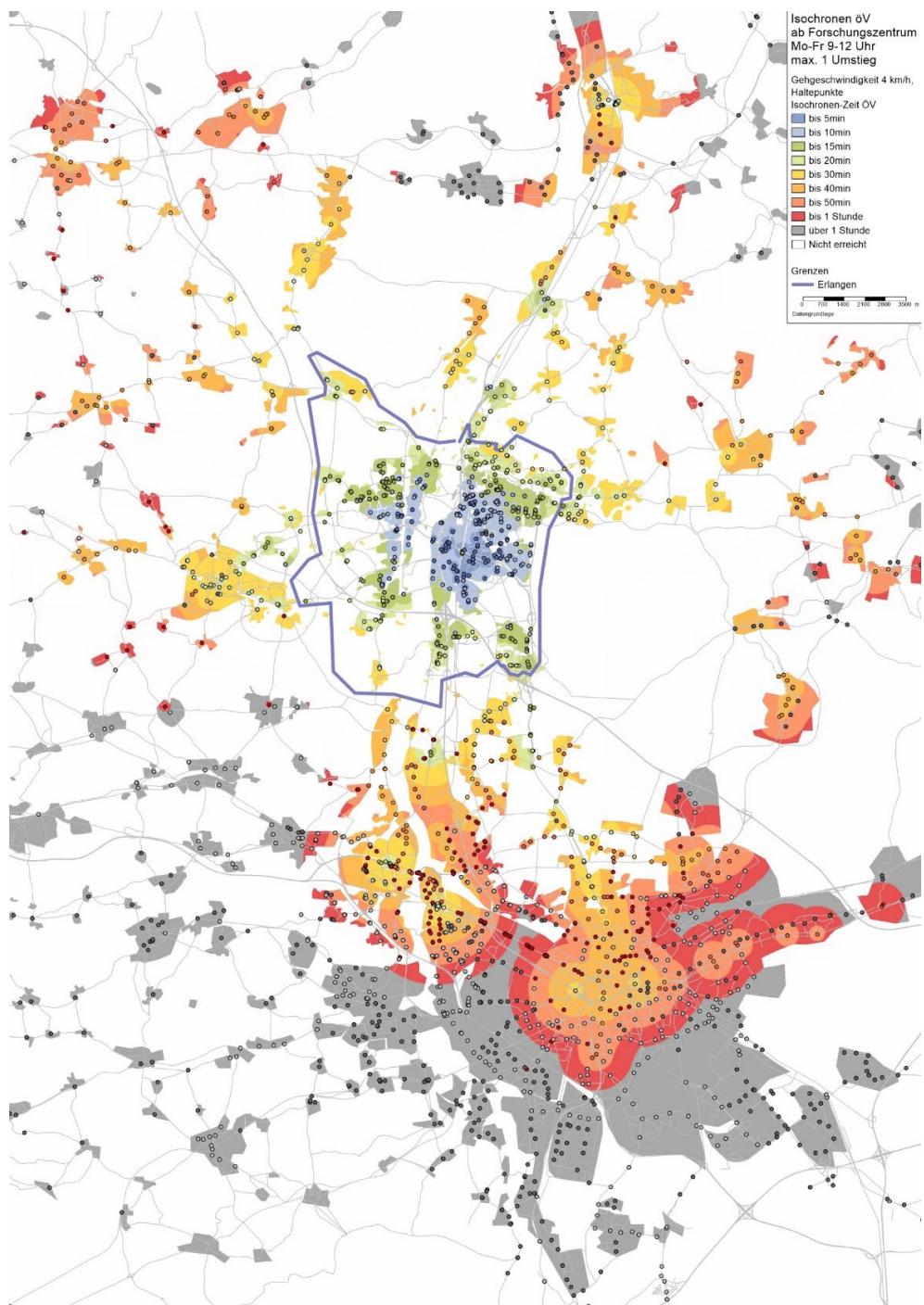
Die Erreichbarkeiten ab dem Hauptbahnhof/Hugenottenplatz innerhalb von 15 Minuten mit max. einem Umstieg reichen mit Einbezug des SPNV über weite Teile des Erlanger Stadtgebietes und in Richtung Forchheim und Nürnberg.

Abbildung 15: Erreichbarkeit ab Hauptbahnhof/Hugenottenplatz, zwischen 9-12 Uhr, max. ein Umstieg. Quelle: Stadt Erlangen



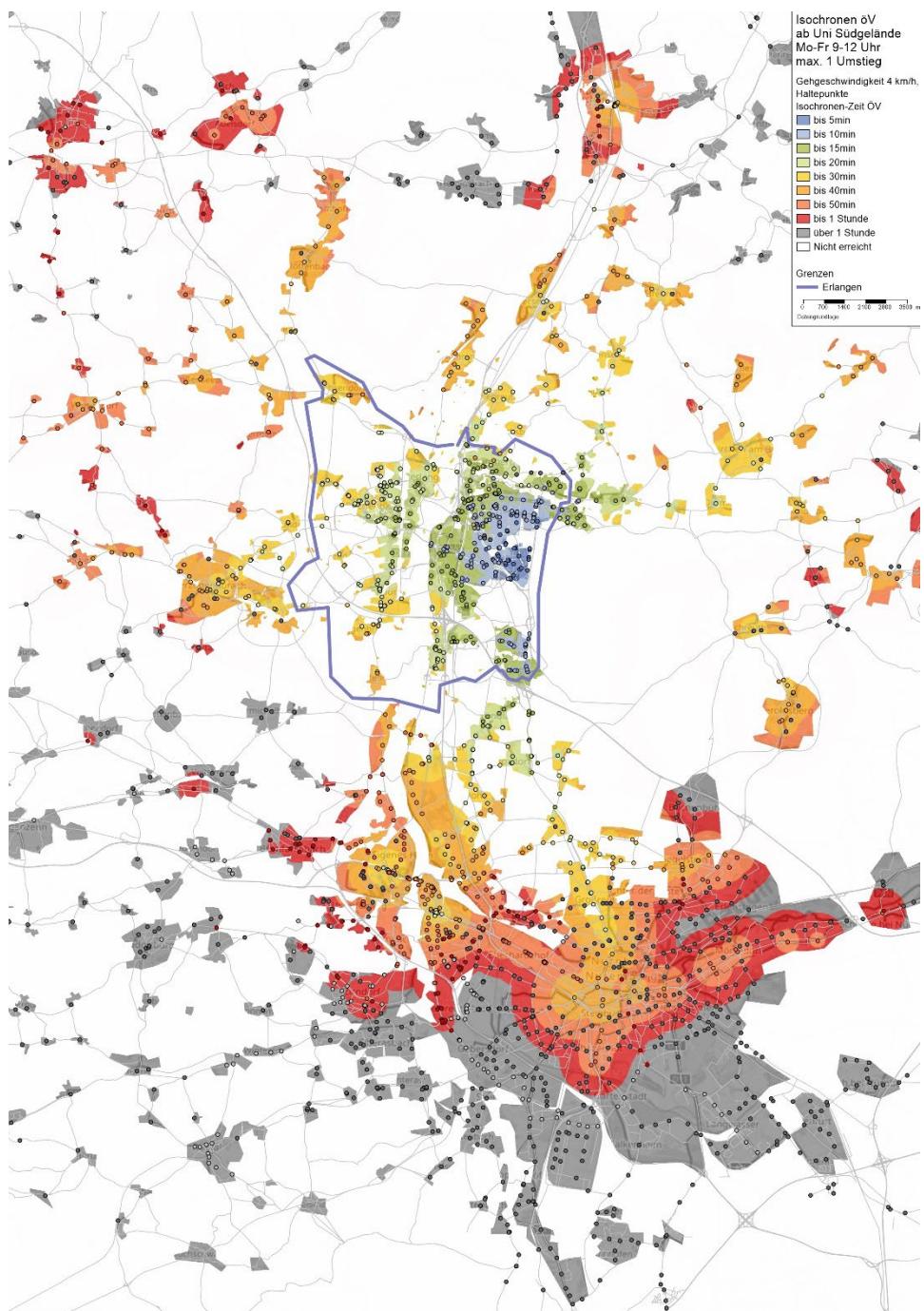
Vom Siemens-Campus mit max. einem Umstieg sind innerhalb von 15 Minuten große Teile des Zentrums, sowie bis nach Büchenbach und die Gewerbegebiete Frauendorfer Straße und Tennenlohe zu erreichen (siehe Abbildung 16).

Abbildung 16: Erreichbarkeit ab Siemens Campus, zwischen 9-12 Uhr, max. ein Umstieg.
Quelle: Stadt Erlangen



Zum Uni Südgelände ist die Erreichbarkeit mit max. einem Umstieg innerhalb von 15 Minuten vom Zentrum bis nach Tennenlohe, Büchenbach und zum Teil bis nach Steinach abgedeckt. Über das SPNV-Angebot ist eine Erreichbarkeit auch aus Nürnberg und Fürth gegeben, wenngleich mit Zunahme der Studierenden die Bedeutung des FAU Campus Erlangen Süd zunehmen wird.

Abbildung 17: Erreichbarkeit ab Uni Südgelände, zwischen 9-12 Uhr, max. ein Umstieg.
Quelle: Stadt Erlangen

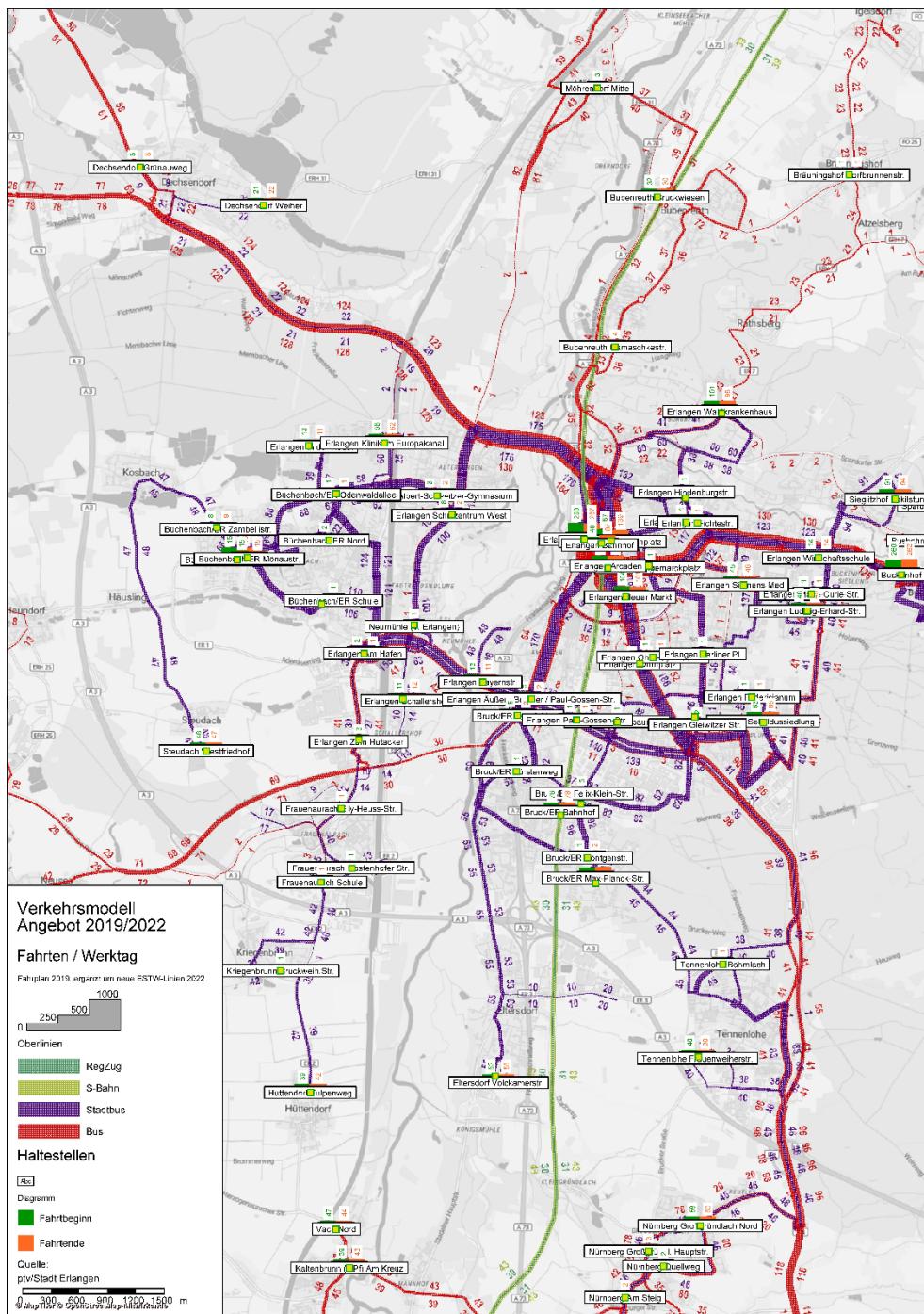


Daraus ergibt sich eine Erhöhung der Netzwirkung durch den Ausbau sowie Einrichtung weiterer Umsteigepunkte im Netz zwischen Schiene und Bus, aber auch zwischen Buslinien. Dies schafft neue verlässliche Umsteigeverbindungen im Stadtgebiet.

Das bestehende Angebot ist gekennzeichnet durch ein dichtes Fahrtenangebot auf den Hauptachsen, mit teilweisen Überlagerungen von Stadtbus- und Regionalbuslinien. Die Achsen Busbahnhof - Henkestraße - Zollhaus - Spardorf sowie M.-Luther-Platz - Dechsendorf werden mit einem dichten Regionalbusangebot bedient als mit dem Stadtbus. Ein hohes Fahrtenaufkommen ist auf der Achse Martin-Luther-Platz über Hauptbahnhof zu den Arcaden zu erkennen.

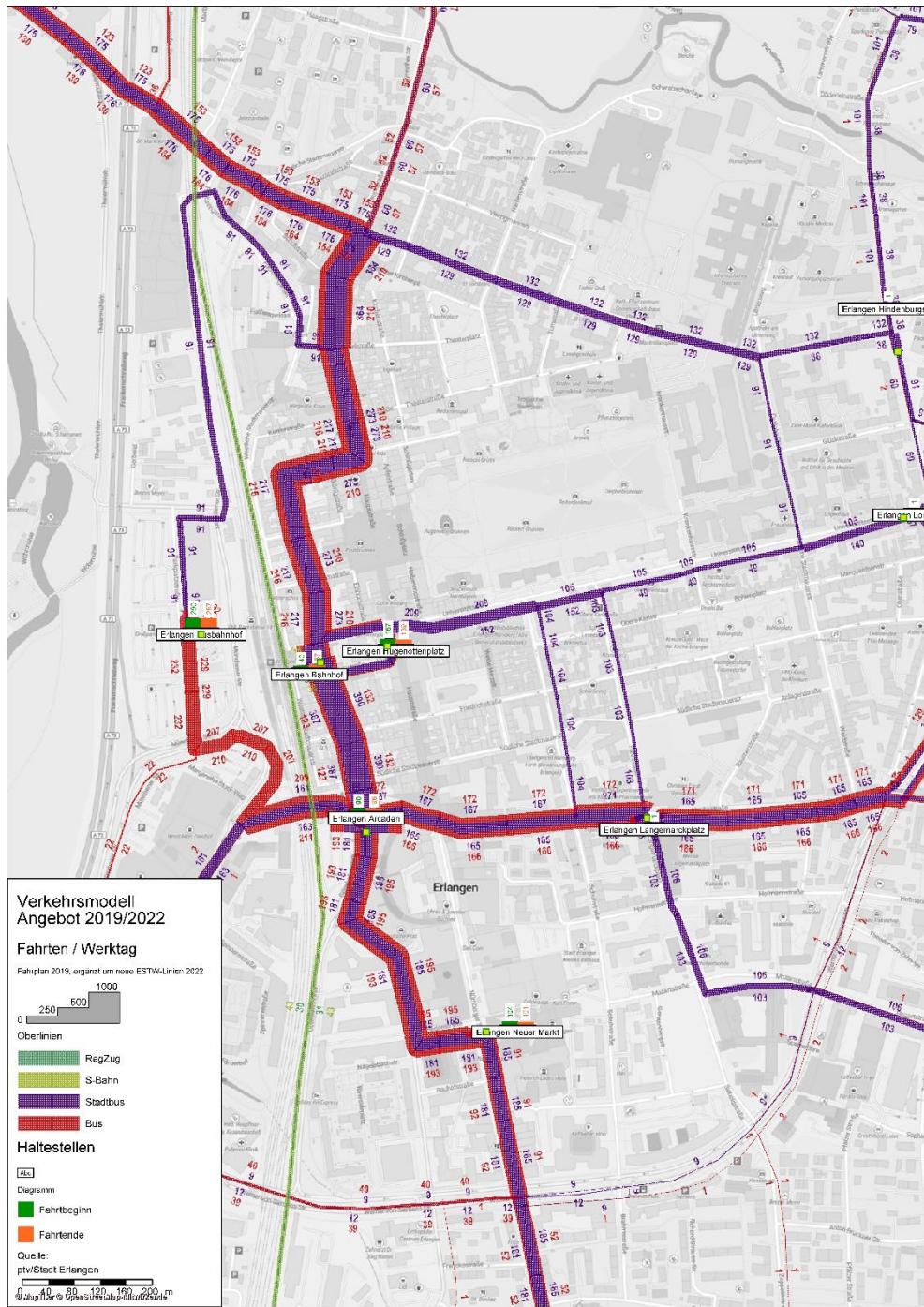
Mit Ausnahme von Dechsendorf sind alle Bereiche des Stadtgebietes richtlinienkonform über die Stadtbuslinien erschlossen.

Abbildung 18: Verkehrsmodell Fahrtenangebot, pro Werktag. Quelle: Stadt Erlangen



Aktuell führen viele Fahrten im Innenstadtbereich über die Goethestraße. Die politischen Gremien haben den Beschluss zur verkehrlichen Entlastung von Goethestraße und Hugenottenplatz gefasst (siehe Anlage 1: Rahmen- und Fachpläne).

Abbildung 19: Verkehrsmodell Fahrtenangebot Goethestraße, pro Werktag. Quelle. Stadt Erlangen



Das Bedienungsangebot reicht von unterschiedlichen Takten (15/20/30/40, selten 60 Minuten) während den unterschiedlichen Verkehrszeiten. In den Randzeiten ist in der Regel ein Bedienungsangebot im 30 Minuten Takt vorhanden.

Die Ergebnisse der Analyse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Zentrum Erlangens mit seinen zentralörtlichen Funktionen (Einkaufen, Ämter/Behörden, medizinische und soziale Einrichtungen) befindet sich in der Innenstadt, die begrenzt wird durch die A73 im Westen, die Werner-von-Siemens-Straße im Süden und Osten, die Schwabach im Norden. Dieser Bereich ist durch den ÖPNV sehr gut erschlossen.
- An die Innenstadt angrenzende Teilgebiete einschließlich z. B. Dechsendorf, Tennenlohe, Uttenreuth, Möhrendorf, Bubenreuth sind von/nach Erlangen Hauptbahnhof in der Regel mit einem Umstieg innerhalb einer Reisezeit von 20 bis max. 25 Minuten erreichbar.
- Die Reisezeit in die außerhalb des Erlanger Stadtgebiets gelegenen Zentren Herzogenaurach beträgt ca. 35 Minuten, nach Nürnberg ca. 20 bis 30 Minuten und nach Höchstadt ca. 30 Minuten.

3.3 ÖPNV-Nachfrage und Fahrgastaufkommen

Die Erlanger Stadtverkehr GmbH hat nach eigenen Angaben im Jahr 2023 ca. 10,6 Mio. Fahrgäste befördert¹⁶.

Für Planungszwecke wurde die ÖPNV-Nachfrage streckenbezogen mit Hilfe des Verkehrsmodells auf Grundlage von Strukturdaten und Kalibrierung nach Erhebungsdaten ermittelt. Die in das Modell eingeflossenen Verhaltensdaten sind aus dem Jahr 2012, die Strukturdaten wurden im Jahr 2021 zuletzt aktualisiert. Neuere Verkehrserhebungen des VGN haben gezeigt, dass die Nachfrage 2024 im Binnenverkehr und auch zwischen Erlangen und Nürnberg höher liegt als nachfolgend abgebildet. Die grundsätzliche Nachfragestruktur wird durch diese neueren Daten jedoch nicht in Frage gestellt.

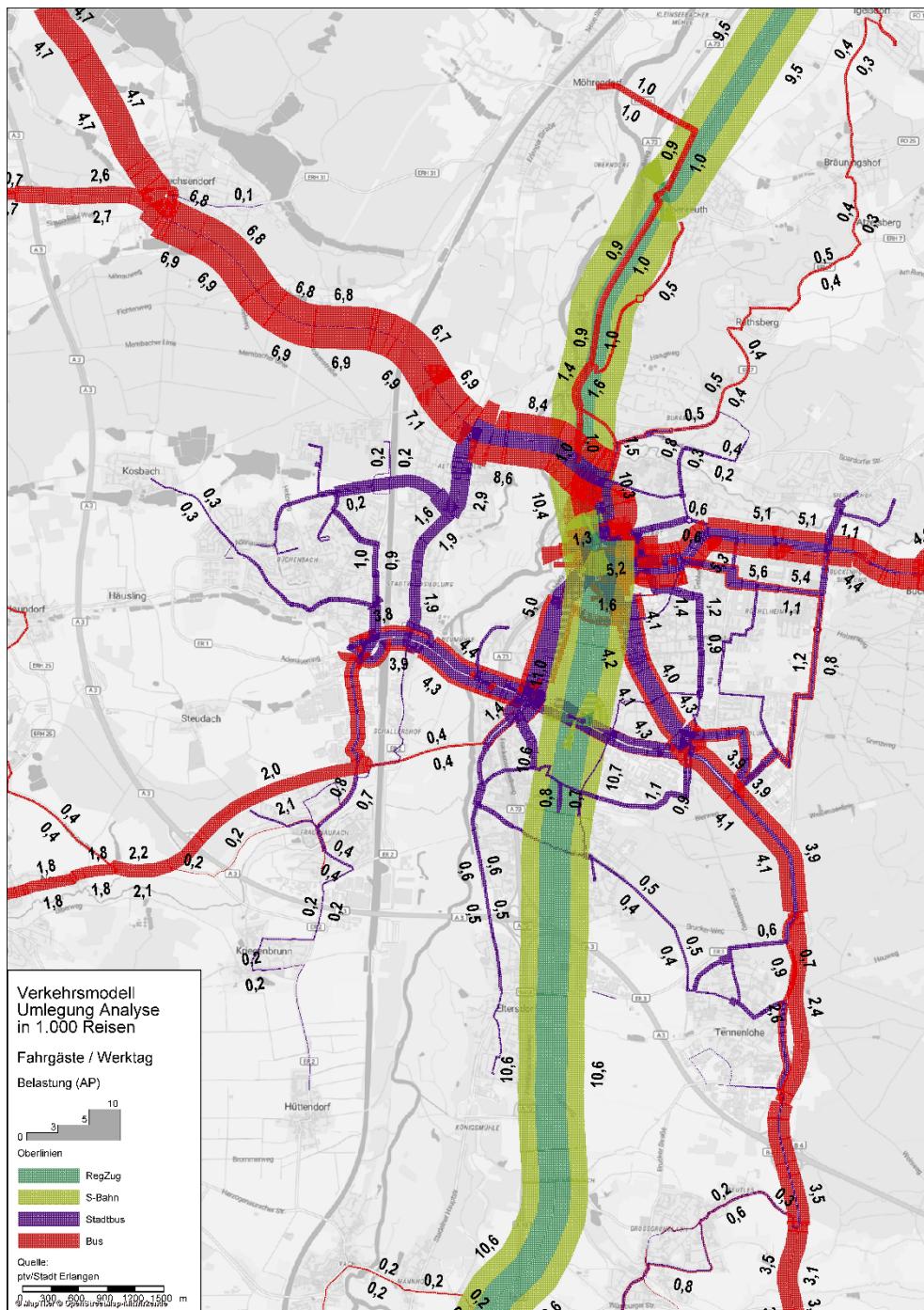
Darüber hinaus stimmen die Modellergebnisse mit den aus anderen Datenquellen gewonnenen Aussagen sowie den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung in hohem Maße überein.

Die nachfolgenden Abbildungen stellen das ÖPNV-Fahrgastaufkommen im Erlanger Netz dar. Die Verkehrsbeziehungen bestehen auf den Relationen von/nach Norden (Richtung Baiersdorf) und Nordwesten (Richtung Dechsendorf und Höchstadt), von/nach Südosten (Richtung Nürnberg), von/nach Süden (Richtung Fürth/Nürnberg), von/nach Westen (Richtung Herzogenaurach) und Nordwest (Richtung Höchstadt/Adelsdorf/West). Die daraus entstehenden Korridore bilden sich insbesondere zur Innenstadt, dem Klinikum und dem Forschungszentrum/Siemenscampus (siehe Abbildung 20). Die Summe der Ein- und

¹⁶ Erlanger Stadtwerke AG (2023): ESTW-Geschäftsbericht 2023

Aussteigenden spiegelt die Verbindungs- und Verknüpfungspunkte wider (siehe Abbildung 21).

Abbildung 20: ÖPNV-Fahrgäste pro Werktag (in Tsd.). Quelle: Stadt Erlangen

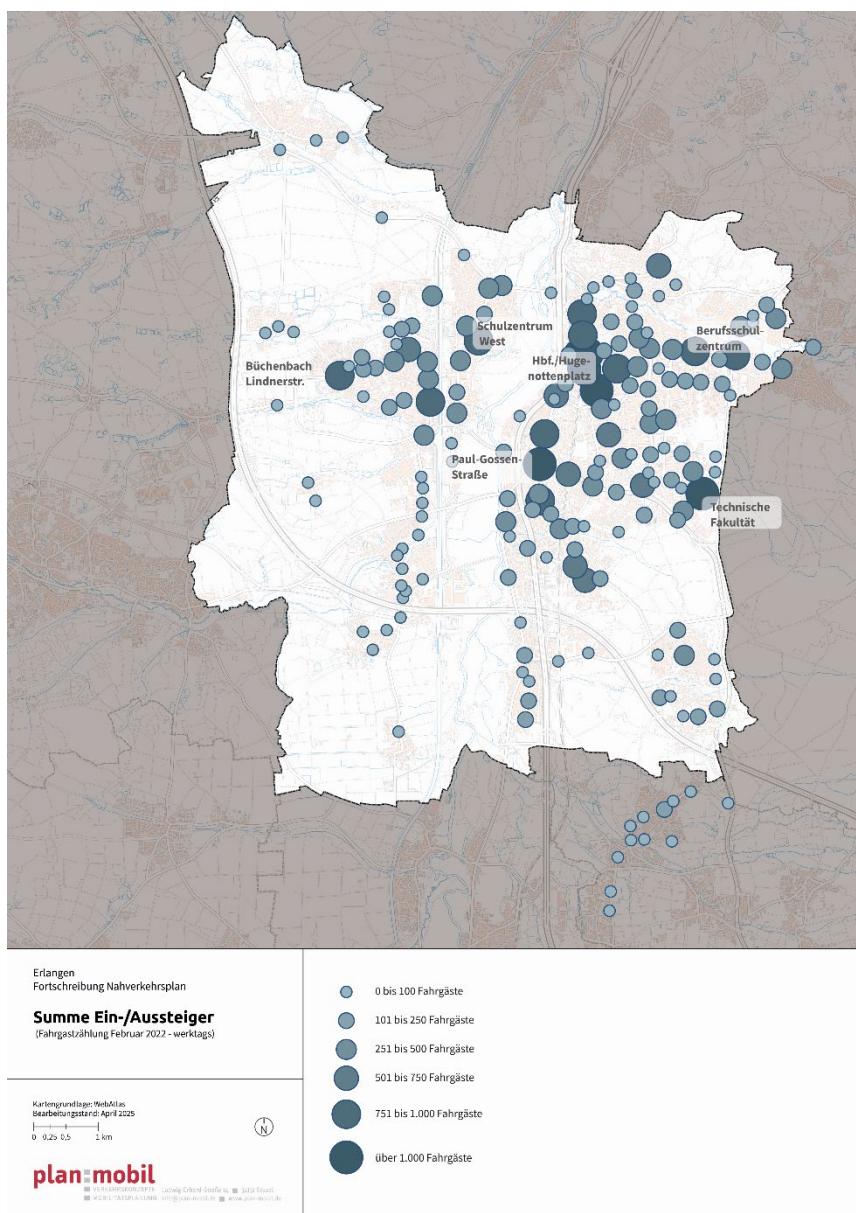


Das Verkehrsaufkommen in Erlangen wird maßgeblich durch die Pendelverkehre mitbestimmt. Die Betrachtung der räumlichen Verteilung der Pendelnden (Wohnorte bzw. Quellen des Aufkommens) zeigt, dass insbesondere mit

dem Landkreis Erlangen-Höchstadt und den Städten Fürth und Nürnberg starke Ein- und Auspendelbeziehungen vorliegen. Die Ziele der Pendelenden verteilen sich im Stadtgebiet, wobei insbesondere das Stadtzentrum (Hauptbahnhof, Arcaden) einen Schwerpunkt sowohl als Ziel wie auch als Umsteigepunkt bildet (siehe Kapitel 2.4.5). Die südlich des Stadtzentrums gelegenen Arbeitsplatzschwerpunkte (Universität, Forschungszentrum, Südgelände, Rötelheimpark) werden zudem in den kommenden Jahren weiter an Bedeutung gewinnen (z.B. Siemens Campus, FAU) (siehe Kapitel 4).

Diese Verflechtung spiegeln sich bei den Ein- und Aussteigendenzahlen wider, die nachfolgend für einen Werktag dargestellt sind.

Abbildung 21: Summe der Ein-/Aussteigende pro Werktag. Quelle: Stadt Erlangen



3.4 Barrierefreiheit

Das Haltestellennetz verzeichnet laut Haltestellenkataster mit Stand Dezember 2024 rund 435 Haltestellen. Lage, Ausstattung, Barrierefreiheit etc. variieren teils erheblich, dies ist i.d.R. abhängig von der verkehrlichen Bedeutung sowie von Standort und räumlichem Kontext.

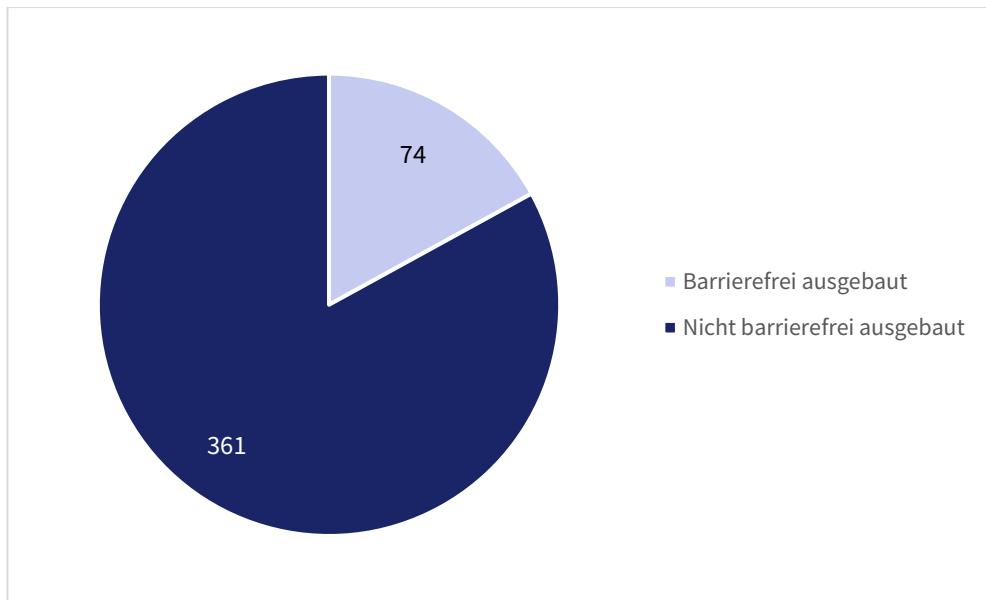
Der Ausbau der Barrierefreiheit ist in den letzten Jahren sukzessive vorrangsgetragen. An Haltestellen wurde zunehmend ein taktiles Leitsystem und eine entsprechende Randsteinhöhe verbaut. Da sich an einer Haltestelle in der Regel mindestens zwei Bussteige befinden, ist die Anzahl der von den infrastrukturell betroffenen Bussteigen deutlich höher.

Tabelle 5: Ausstattung der Haltestellen. Quelle: Haltestellenkataster Stand 2024

Kategorie	435 Haltestellen
Haltestellenkantenhöhe Tür 1/Tür 2 über 16 cm	50 Haltestellen (Tür 2 48 Haltestellen)
Haltestellenkante mit Formstein	28 Haltestellen
Taktiles Leitsystem	42 Haltestellen (mit taktilem Aufmerksamkeitsfeld) 36 Haltestellen (mit taktilen Leitsteinen parallel zur Haltestellenkante)
Wartehalle	207 Haltestellen
Zugang zur Haltestelle	351 Haltestellen

Bei insgesamt acht Haltestellen ist die Zuwegung (Belag des öffentlichen Wegevernetzes) zur Haltestelle nicht barrierefrei, da dort ein nicht geeigneter Bodenbelag (unebenes Pflaster oder große Fugen im Pflaster, Deckschicht ohne Bindemittel) vorhanden ist. An weiteren 24 Haltestellen findet man nicht geeignete Bodenbeläge wie unebenes Pflaster oder eine Deckschicht ohne Bindemittel/wassergebundene Decke/Schotterdecke. Des Weiteren ist an 83 Haltestellen die Wegeverbindung zu oder innerhalb der Haltestelle unterbrochen, da dort keine stufenlose oder hindernisfreie Wegeverbindung vorhanden ist.

Abbildung 22: Aktueller Ausbauzustand. Quelle: Stadt Erlangen



Darüber hinaus liegen auf dem Erlanger Stadtgebiet vier Bahnhöfe (Erlangen Hauptbahnhof, Paul-Gossen-Str., Bruck, Eltersdorf), die die Verknüpfung zum SPNV und teilweise auch zum Fernverkehr gewährleisten. Diese sind zum Teil durch Rampen, Aufzüge oder ebenerdig/Ausgleich des Höhenunterschiedes barrierefrei gestaltet.

Bei den eingesetzten Bussen handelt es sich ausschließlich um Niederflurfahrzeuge. Diese sind mit zusätzlichen Klapprampen ausgestattet und erleichtern den Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Personen. Diese können zusätzlich abgesenkt werden.

3.5 Umsetzung der Maßnahmen des NVP 2016

Im Nahverkehrsplan 2016 ff. wurden zahlreiche Maßnahmen identifiziert, die in Abhängigkeit während der Laufzeit des Nahverkehrs umgesetzt, geprüft oder aufgeschoben werden sollten. Die Maßnahmen sind hinsichtlich ihres Umsetzungsstands in der nachfolgenden Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 6: Umsetzung der Maßnahmen des NVP 2016 ff.. Quelle Stadt Erlangen

Nr.	Räumli-cher Bezug	Plan-netz nr.	Maß-nahme	Beschreibung	Umset-zung ja/nein	Im NVP 2025 be-rücksichti-gen
Maßnahmenpaket A: Nord-Süd-Verbindungen (Plannetzlinien 7, 8, 17, 14, 3)						
1	Kleinsee- bach - Möhren- dorf - Haupt- bahnhof Haupt- bahnhof - Paul-Gos- sen-Straße - Frau- enaurach - Hüttendorf	7	Durchbin- dung der Li- nien 254 und 281	Durchbindung der Linien 254 und 281 Umsteigefreie Verbindung von Hüttendorfüber Hbf. nach Klein- seebach	nein	Teil des Lini- enbündels des Lkr. ERH, weitere Ab- stimmung er- forderlich
2	Buben- reuth - Haupt- bahnhof - Arcaden Hugenot- tenplatz - Haupt- bahnhof - Tennen- lohe	8	Durchbin- dung der Li- nien 253 und 295	Durchbindung der Linien 253 und 295 Umsteigefreie Verbindung von Bubenreuth über Hbf. nach Tennenlohe	nein	Teil des Lini- enbündels des Lkr. ERH, weitere Ab- stimmung er- forderlich
3	Haupt- bahnhof/Bus- bahnhof - Paul-Gos- sen-Straße - Schaller- shof - Hüt- tendorf	17	Einführung der Linie 282	Süd-Ast der Plannetzlinie 17 in Ergänzung der Plannetzli- nie 7 mit Er- schließungs- funktion in Krie- genbrunn, Frau- enaurach und der Pommern- straße	nein	nein, jedoch Anpassung der Linie 281 hinsichtlich Einheitlich- keit/Ver- ständlichkeit geplant
4	Waldkran- kenhaus - Haupt- bahnhof - Roncalli- Stift - Bruck - Tennen- lohe - Nürnberg Am Weg- feld	14	Einführung Linie 290	Einführung der Linie 290 im Rahmen des Fahrplanwech- sels im Dezem- ber 2015. Schaffung einer leistungsstarken und ganztägigen Verbindung zwi- schen Waldkran- kenhaus, Bruck,	ja	-

Nr.	Räumli- cher Bezug	Plan- netz nr.	Maß- nahme	Beschreibung	Umset- zung ja/nein	Im NVP 2025 be- rücksichti- gen
Tennenlohe und Nürnberg						
5	Nürnberg Am Weg- feld - Boxdorf - Tennen- lohe - Techni- sche Fakul- tät - Se- baldus- siedlung - Röthel- heimpark - Schelling- straße - Ar- caden	3	Einführung der Linie 20	Ersetzt die Linie 30. Schaffung einer direkten Verbin- dung der Uni- versitätsstan- dorte in Tennen- lohe und in der Sebaldussied- lung/Uni Südge- lände im Rah- men des Fahr- planwechsels im Dezember 2015. Des Weiteren Führung der Li- nie 20 bis Nürn- berg Am Weg- feld	ja	
6	Nürnberg Nordost- bahnhof - Flughafen - Am Weg- feld - Boxdorf - Erlangen Süd - Geb- bertstraße - Neuer Markt - Ar- caden	3	Einführung Linie 30	Ersetzt bisherige Linie 30E Verlängerung von "Am Weg- feld" über den Flughafen, Zie- gelstein zum Nürnberg Nordost-Bahn- hof im Rahmen des Fahrplan- wechsels im De- zember 2015 → Direktverbin- dung aus Erlan- gen zum Fluga- fen und Gewer- begebiet Nord- Ost Regulärer End- halt an den Ar- caden In der SVZ Füh- rung bis zum Hauptbahnhof und Hugenot- tenplatz	ja	

Nr.	Räumli-cher Bezug	Plan-netz nr.	Maß-nahme	Beschreibung	Umset-zung ja/nein	Im NVP 2025 be-rücksichti-gen
			Beschleuni-gung Linie 30	Wegfall der Schleifenfahrten im Bereich Tennenlohe (Übernahme durch Linie 290)	ja	
Maßnahmenpaket B: Ost-West-Verbindungen (Plannetzlinien 1, 4, 13)						
7	Dechsen-dorfer Wei-her - Lind-nerstraße - Paul-Gos-sen-Str. - Busbf. Bücken-hof/Spar-dorf	1	Einführung Linie 280	Einführung der tangentia- len Linie von Büchen-bach über den S-Bahn-Halt Paul-Gosse-n-Straße bis Uni-Südgelände zum Fahrplanwech-sel im Dezember 2015.	ja	
				Zum Fahrplan-wechsel 2018 Verlängerung zum Busbahn-hof Bücken-hof/Spardorf mit optimiertem Umstieg auf Li-nie 209		
			Anpassung Linienver-lauf der Li-nie 280	Verlängerung nach Dechsen-dorf	nein	nein, auf-grund aktuel-ler infrastruk-tureller Gege-benheiten ist eine Verlän-gerung nicht möglich.
8	Erlangen - Herzogenaurach - Neundorf Erlangen - Uttenreuth - Weiher - Kalchreuth - Herolds-berg	4	Verknüp-fung der Re-gionalbusli-nien 201 und 210	Prüfung und Verbesserung der fahrplan-technischen Ver-knüpfungen der Regionalbusli-nien	nein	Weitere Ab-stimmungen mit dem Landkreis ERH erforder-lich
				Direkte Durch-bindung und ggf. alternative Führung als Tan-gentiallinie → durchgängige Verbindung von Herzogenaurach		

Nr.	Räumli-cher Bezug	Plan-netz nr.	Maß-nahme	Beschreibung	Umset-zung ja/nein	Im NVP 2025 be-rücksichti-gen
				nach Neunkirchen am Brand/Heroldsberg über Gewerbegebiet Frauenauracher Straße, Siemens Campus und den Aufkommensschwerpunkt um die Drausnickstraße		
9	Herzogenaurach (Nord) – Erlangen Busbahnhof – Bückenhofer – Spardorf	13	Verknüpfung der Regionalbuslinien 209/210 und 200	Umsetzung der Plannetzlinie 13 ist im Ost-Korridor die Linie 209 unter Beibehaltung des Bestandsangebotes vorgesehen. Alternativ ist auch die Verknüpfung mit der zukünftig verdichteten Linie 210 möglich. Der West-Ast der Plannetzlinie 13 entspricht der Linie 200	nein	Weitere Abstimmungen mit dem Landkreis ERH erforderlich
Maßnahmenpaket C: Stadtbus mit Plannetzlinien 2, 6, 10, 11,						
10	Spardorf – Bückenhofer – Berufsschulzentrum – Zollhaus – Werner-von-Siemens-Straße – S-Bf. Paul-Gossen-Straße – Büchenbach – Donato-Polli-Straße	2	Einrichtung einer durchgängigen Ost-West-Verbindung mit Erreichungsaufgaben	Verbindung von Büchenbach (Feinerschließung), Paul-Gossen-Straße, Forschungszentrum mit Berufsschulzentrum, Werner-von-Siemens-Straße und Röthelheimpark sowie Weiterführung/Anbindung Busbahnhof Spardorf → Anschließende Weiterfahrt mit Linien 208, 209 und 210 möglich	nein	

Nr.	Räumli-cher Bezug	Plan-netz nr.	Maß-nahme	Beschreibung	Umset-zung ja/nein	Im NVP 2025 be-rücksichti-gen
11	Bruck - Se-baldus-siedlung - Röthel-heimpark - Zollhaus - Haupt-bahnhof - Alterlan-gen - In der Reuth - Bü-chenbach - Zambel-listraße - Kosbach - Häusling - Steudach	6	Erschlie-ßung der westlichen Stadtteilen, Büchen-bach, In der Reuth, Al-terlangen und Bruck an das Erlanger Zentrum	Aufgabe wird überwiegend von Linie 293 übernommen Anbindung von Steudach, Häusling und Kosbach über Linie 298 mit Verknüpfung an der Lindnerstraße und Fahrten der Linie 287 und Rufbuslinie 287T	ja	
12	Tennen-lohe - El-tersdorf - Bruck - Haupt-bahnhof	10	Direkte An-bindung von Elters-dorf an den Hauptbahnhof, Er-schließung westlich der S-Bahn-Trasse	Direkte Anbindungs von Elters-dorf an den Hauptbahnhof. Übernimmt im südlichen Stadtgebiet zudem die Erschlie-ßungsfunktion westlich der S-Bahn-Trasse	ja	
				Direkte Anbindungs von Tennenlohe an den S-Bahn-Halt El-tersdorf	nein	ja

Bestandslinien bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2016					
13	Hauptbahnhof - St. Johann - Dechsendorfer Weiher	5	Anbindung von De-chsendorf an Erlan-gen	entspricht Linie 283	ja
14	Baiersdorf - Igelsdorf - Atzelsberg - Rathsberg - Hugenotten-platz	8a	Verbin-dung des Erlanger Stadtzent-rums in Richtung Norden	entspricht Linie 252	ja -

15	Max-Planck-Straße - Gebbertstraße - Arcaden - Hauptbahnhof - Alterlangen - Büchenbach - Zambellistraße	11	Anbindung Bruck (Süden) - Zentrum - Büchenbach (West)	Übernahme der Aufgaben durch die Linie 286 mit Anbindung Bruck – Siemens Campus - Hauptbahnhof, Erschließung des Umfeldes der Anton-Bruckner-Straße sowie Anbindung des Schulzentrums West - Diakonisches Zentrum - Büchenbach - Innenstadt	ja	-
16	Sieglitzhof - Zollhaus - Hauptbahnhof - Zentralfriedhof - Eichendorffschule	12	Anbindung Sieglitzhof - Zentrum - Bruck	Umsetzung durch Linie 284 (Sieglitzhof - Berufsschulzentrum - Innenstadt - Bruck)	ja	-
17	Max-Planck-Str. - Bruck - Hauptbahnhof - Alterlangen - Büchenbach-Nord - Klinikum am Europakanal	18	Übernahme von Verbindungs- und Erschließungsaufgaben zwischen Bruck, Alterlangen und Büchenbach	Im westlichen Stadtgebiet Erschließung von Büchenbach und Alterlangen ebenso wie die Anbindung des Klinikums am Europakanal durch Linie 289 Erschließung von Teilgebieten westlich der S-Bahn-Trasse sowie bei der Anbindung von Bruck (Max-Planck-Straße) an den Hauptbahnhof durch Linie 285	nein	-
18	Schallershof	281T		Linienbedarfsverkehr Bayernstraße - Schallershof	ja	-
19	Dechsendorf	283T		Linienbedarfsverkehr Weisendorfer Str. – Dechsendorfer Weiher	ja	-
20	Buckenhof	285T		Linienbedarfsverkehr Buckenhof - Hütweide	ja	-

Maßnahmenpaket D: Weitere Planungen						
21	Verlängerung einer Linie nach Fürth/Schaffung neuer Linie, die die beiden Stadtbusnetze miteinander verbindet		Verlängerung einer Linie nach Fürth bzw. Schaffung neuer Linien, die die beiden Stadtbusnetze miteinander verbindet	nein	ja	
22	Direktverbindung Erlangen - Herzogenaurach über Büchenbach, Häusling und Haundorf		Direkte Verbindung von Erlangen über Büchenbach, Häusling und Haundorf nach Herzogenaurach	nein	ja	

Weitere Maßnahmen im Rahmen des Nahverkehrsplans 2016					
23	Gesamtstadt	Prioritätenliste barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	Beschluss der Prioritätenliste	ja	-
24	Gesamtstadt	Dynamisches Fahrgastinformationssystem	Ausbau der DFI-Anzeiger	ja	-
25	Büchenbach	Inbetriebnahme des Verknüpfungspunktes Lindnerstraße	Schaffung eines attraktiven Umstiegs zwischen den dort verkehrenden Linien 280, 286, 287/287T, 293, 298	ja	-
26	Röthelheimpark	Einführung 293T	Aufgrund einer infrastrukturellen und damit verbundenen betrieblichen Gefahrensituation Einführung der Rufbuslinie 293T und Herausnahme der Linie 293 aus dem Bereich Luise-Kiesselbach-Straße/Doris-Ruppenstein-Str.	ja	-
27	Kosbach/Häusling/Steudach	Einführung 287T	Reduzierung des Bestandsangebotes aufgrund geringer Nachfrage. Einführung der Rufbuslinie 287T	ja	-
28	Kosbach/Häusling/Steudach	Einführung 298	Erschließung der Bereiche Kosbach, Häusling und Steudach und Anbindung einiger Haltestellen in Frauenaurach	ja	-
29	Innenstadt	Einführung KlinikLinie 299(Jan. 2021) und darauffolgend CityLinie 299 (Dez. 2023)	Stufenkonzept Klinik- und CityLinie zur Schaffung einer Verbindung von wichtigen Punkten in der Erlanger Innenstadt und zum Regionalverkehr.	ja	-
30	Gesamtstadt	Alle Linien	Diverse Linienanpassungen und Vereinheitlichung des Taktschemas	ja	-

3.6 Fazit

Die Vor- und Nachteile von Netz und Angebot, wie sie aus Bestandsaufnahme und -analyse abgeleitet werden konnten, sind in folgender Tabelle zusammenfassend und ergänzt um Potenziale und Risiken dargestellt. Die kategorisierten Merkmale bildeten wichtige Grundlagen für die Netzkonzeption (Meilenstein D).

Tabelle 7: ÖPNV-Angebotsanalyse (IST) in Erlangen. Quelle: Stadt Erlangen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Netzdichte im Stadtgebiet • Vor allem in der Innenstadt dichte Haltestellenabstände, fußläufige Erreichbarkeiten • Direkte Verbindungen in die Innenstadt, dort zentrale Umsteigeknoten • Gute Anbindung der Innenstadt / Altstadt und der dort ansässigen Versorgungseinrichtungen • Hoher Erschließungsgrad der meisten Schul- und Bildungsstandorte sowie der Standorte für Versorgung, Dienstleistung etc. (vorwiegend Innenstadt, Stadtteilzentren) • Stärkung des Umweltverbundes (Rad, Fuß und ÖPNV) erklärtes Ziel 	<ul style="list-style-type: none"> • Außerhalb der Innenstadt gelegene Ziele tlw. nur mit Umsteigen erreichbar • Angebot in Neben-/Schwachverkehrszeit (v.a. nachts und am Wochenende) von Nutzerenden als nicht immer genügend eingestuft • Hohe Verkehrsbelastung auf Abschnitten und an Haltestellen in der Innenstadt (z. B. Goethestraße, Hbf./Hugo) • Unübersichtliche Netzstrukturen aufgrund der unterschiedlichen Linienwege • Linienverknüpfung Stadt- und Regionalverkehre fahrplanseitig nicht immer integriert
Potenziale	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Umfang des bestehenden Leistungsvolumens öffnet Spielräume für Netz- und Angebotsplanung • Stärkere Netzausbildung von Stadt- und Regionalbusverkehren erlaubt transparentere Linienführung für Fahrgäste • Geplanter Systemwechsel (StUB) kann ÖPNV langfristig stärken und gesamthaft noch attraktiver machen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kapazitätsengpässe zu Spitzenzeiten durch Überlagerung von Schul- und Berufsverkehren • Attraktivitätsverluste durch mangelnde Netzstrukturierung und fehlende Klarheit • Verlangsamung des Busverkehrs durch übermäßig häufiges Halten • Hohes MIV-Aufkommen beeinträchtigt trotz umgesetzter Beschleunigung zumindest abschnittsweise die Qualität des ÖPNV

4 Zukünftige Entwicklungen

4.1 Planungen des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB)

Die Stadt-Umland-Bahn ist ein Gemeinschaftsprojekt der Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach, um eine hochwertige Schienenverkehrsverbindung des allgemeinen ÖPNV zwischen den drei Städten zu schaffen. Im Rahmen der kommunalen Zusammenarbeit haben die Städte im Jahr 2016 hierzu den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (ZV StUB) gegründet. In Erlangen erschließt die Stadt-Umland-Bahn in ihrer ersten Ausbaustufe (L-Netz) von Nürnberg kommend Tennenlohe, Erlangen Süd sowie den Uni-Campus der FAU (Technische-Fakultät). Anschließend wird auch die neue Philosophische Fakultät der FAU und das Erlanger Stadtzentrum mit dem Hauptbahnhof angebunden. Weiter werden die westlichen Stadtteile Alterlangen, Büchenbach und Häusling mit der StUB erschlossen. Westwärts überquert die StUB die Stadtgrenze zu Herzogenaurach und bindet folglich auch die Nachbarstadt an.

In einer zweiten Ausbaustufe zum sogenannten T-Netz soll die Stadt-Umland-Bahn, ausgehend vom Langemarkplatz in Erlangen durch die östlichen Stadtbezirke sowie die Gemeinden des Schwabachtals bis zum Anschluss an die Gräfenbergbahn in Eckental verlängert werden. Vorausgegangen war 2018 ein Zusammenschluss der Gemeinden im Schwabachtal zu einem interkommunalen Bündnis, der sogenannten LIBOS-Initiative, das sich für den Ostast stark machte. Mit Erfolg: Ende 2021 schlossen die beiden Landkreise Forchheim und Erlangen-Höchstadt sowie die Stadt Erlangen mit dem ZV StUB eine Vereinbarung, um die Planungen für den Ostast aufzunehmen.

Ziel des Projektes ist es, insbesondere die starken Pendelströme zwischen den drei Städten auf die Schiene zu lenken. Dazu sollen die wesentlichen Aufkommensschwerpunkte angebunden werden. Dies sind vor allem die großen Firmen und Institutionen Siemens, framatome, adidas, PUMA, Schaeffler, die FAU, die Stadtverwaltung Erlangen und im nördlichen Stadtgebiet Nürnberg die Firma Staedtler.

Darüber hinaus stellt die StUB eine neue Verbindung der Nürnberger und Erlanger Fachbereiche der FAU her. So verknüpft sie auch den geplanten Neubau der Erziehungswissenschaften im Nürnberger Norden, wo der pädagogische Anteil der Ausbildung von Lehrkräften zukünftig stattfinden soll, mit den Erlanger Standorten, an denen die meisten Fachausbildungen gelehrt werden.

Abbildung 23: Streckenverlauf der StUB, Übersichtsplan mit einigen „Points of Interest“ (POI). Quelle: ZV StUB



2018 hat der Verbandsausschuss des ZV StUB folgende acht Projektziele definiert:

- Verlängerung der Nürnberger Straßenbahnlinie 4 (Gibitzenhof -) Plärrer – Am Wegfeld nach Erlangen und Herzogenaurach
- Wiederanbindung Herzogenaurachs an den Schienenverkehr mit direktem Umsteigen zum Schienenpersonenfernverkehr, Express- und S-Bahn-Verkehr
- Erschließung der Unternehmenszentralen der Herzogenauracher Großkonzerne Schaeffler, Puma und adidas und Erlanger Siemens-Standorte
- Schaffung einer attraktiven innerstädtischen ÖPNV-Verbindung zwischen den Bevölkerungsschwerpunkten im Erlanger Stadtwesten (Alterlangen, Büchenbach) und der Innenstadt
- Schaffung einer leistungsfähigen ÖPNV-Achse zwischen den wesentlichen Hochschuleinrichtungen in den Städten: Nürnberger Hochschulstandorte, FAU-Südgelände und FAU-Standorte im Erlanger Zentrum
- Schaffung der Voraussetzungen für eine später mögliche Anbindung eines weiteren Astes von Erlangen nach Osten
- Vermeidung von zu starker Konkurrenz zur S-Bahn-Linie 1 und zur Nürnberger U-Bahn-Linie 3

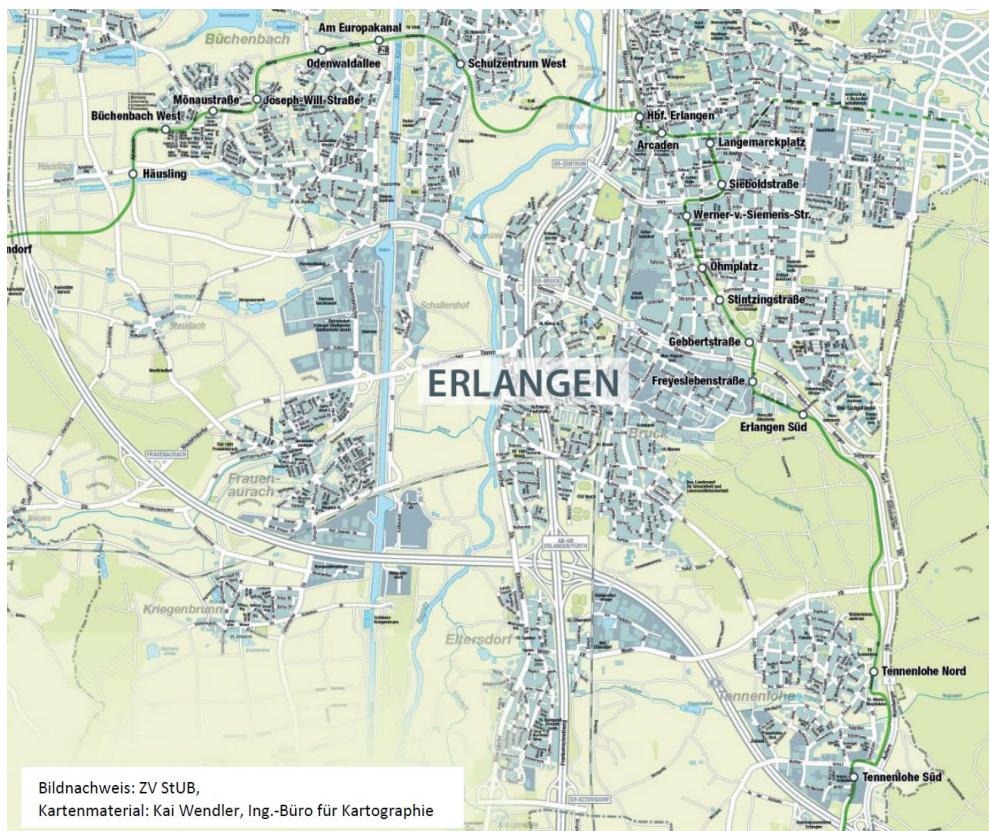
Das erste Ziel bedeutet auch, dass die Bahnen ohne Umsteigenotwendigkeit Am Wegfeld vom Nürnberger Straßenbahnnetz ins StUB-Netz wechseln. Am Wegfeld ist insofern nur die Bau- und Eigentumsgrenze zwischen den beiden Betreibern. Zum Zeitpunkt des Beschlusses existierte bei Am Wegfeld nur die Linie 4. Mit der Umstellung und Erweiterung des Linienangebotes in Nürnberg (Fahrplanwechsel 10.12.2023) bietet sich auch die Linie 10, die zwischen den wichtigen

Umsteigeknoten Am Wegfeld und Plärrer den Takt der Linie 4 verdichtet, für die Verlängerung Richtung Erlangen/Herzogenaurach an, da diese den größten Fahrgastströmen im Nürnberger Straßenbahnnetz eine Direktverbindung ermöglicht.

Das letzte Ziel resultiert aus einer Bedingung der Fördermittelgeber. Der Verweis auf die S-Bahn-Linie 1 ist aus Erlanger Sicht unkritisch, da die S1 als schnelle Direktverbindung zwischen den Stadtzentren Nürnberg und Erlangen ganz andere Gebiete und Verkehrsbedürfnisse erschließt, als die feinräumig erschließenden Straßenbahnlinien 4 und 10 bedienen. Der Verweis auf die U3 wird seitens der Stadt Nürnberg ebenfalls unkritisch gesehen, da die verlängerte Straßenbahnlinie zusätzliche Fahrgäste mit Umstieg zur U3 am Friedrich-Ebert-Platz erwarten lässt.

Aktuelle Planung in Erlangen

Abbildung 24: Streckenverlauf der StUB im Stadtgebiet Erlangen mit Haltestellen.
Quelle: ZV StUB



Von Nürnberg kommend überquert die StUB kurz hinter der Haltestelle „Reutleser Straße“ die Stadtgrenze zu Erlangen. Nach der Querung der Bundesautobahn 3 parallel zum Reutleser Weg, erschließt die StUB zunächst den Stadtteil Tennenlohe mit den vorgesehenen Haltestellen „Tennenlohe Süd“, sowie „Tennenlohe Nord“. Anschließend führt die Trasse im Bereich der B4 bis zum

Preußensteg, in dessen Umfeld die Haltestelle „Erlangen Süd“ sowohl die Technische Fakultät der FAU, als auch die östlichen Bereiche des Wohngebiets Friedrich-Bauer-Straße erschließt. Die folgende Haltestelle „Freyeslebenstraße“ bindet den Siemens-Campus an die Stadt-Umland-Bahn an und übernimmt die Funktion eines dezentralen Busverknüpfungspunktes. Die bisherigen Bushaltestellen „Gebbertstraße“, „Stinzingstraße“ und „Ohmplatz“, welche die Wohngebiete entlang der Nürnberger Straße an den ÖPNV in Erlangen anbinden, werden durch StUB-Haltestellen ersetzt. Auch die Haltestelle „Werner-von-Siemens-Straße“ wird zu einer Haltestelle für die StUB umgebaut. Von dort aus ist der südliche Innenstadtrand Erlangens mit dem Rathaus erschlossen. Dem geplanten Streckenverlauf nachgehend werden die FAU-Standorte durch die gleichnamigen Haltestellen an der Sieboldstraße (neue Philosophische Fakultät im sog. Himbeerpalast) und Langemarckplatz mit einer Straßenbahnverbindung versorgt. Durch die Henkestraße führt der Streckenverlauf weiter zur Haltestelle „Arcaden“ und nach der Unterquerung der Eisenbahntrasse der Deutschen Bahn zur Haltestelle „Erlangen Bahnhof“. Diese beiden Haltestellen dienen sowohl der Erschließung der Innenstadt mit ihren Einzelhandelsbereichen als auch als Verknüpfung zum sonstigen Stadtbusverkehr und dem Verkehr auf der Strecke der Deutschen Bahn (ICE, IC, RE, S-Bahn).

Die Haltestelle Arcaden soll in diesem Zusammenhang zur zentralen Innenstadt-Haltestelle mit Umsteigemöglichkeit zu allen die Innenstadt berührenden Buslinien aufgewertet werden. Die Haltestelle Erlangen Bahnhof ist auf der Westseite des Bahnhofes angesiedelt, sodass sie im Gebiet der parallel neu entstehenden Regnitzstadt liegt. Somit entsteht dort automatisch auch eine Verknüpfung der StUB mit den dort angesiedelten Verkehrsfunktionen: Parkhäusern, Radverkehrsverbindungen inkl. Bike+Ride, Stadt-, Regional- und Fernbusse.

Nach der Unterquerung der Bundesautobahn 73 überquert die Stadt-Umland-Bahn gemeinsam mit dem Busverkehr die Regnitz und den sogenannten Wiesengrund auf einer neuen Brücke. Alterlangen wird anschließend durch die Haltestelle „Schulzentrum West“ angebunden. Nach der Überquerung des Main-Donau-Kanals (Europakanal) beginnt die Erschließung des Stadtteils Büchenbach mit der Haltestelle „Am Europakanal“. Dieser Stadtteil wird zudem, entlang des Adenauerrings, durch die Haltestellen „Odenwaldallee“, „Joseph-Will-Straße“, „Mönaustraße“ sowie „Büchenbach West“ angebunden. Abschließend wird Häusling durch eine gleichnamige Haltestelle etwas außerhalb des Ortes erschlossen. Mit Umstellung und Ausweitung des Linienangebotes der Straßenbahn in Nürnberg zum Dezember 2023 stehen bei Am Wegfeld zwei Linienwege (Linie 4 und Linie 10) zur Angebotsverknüpfung der StUB zur Verfügung. Hiervon soll eine Linie als Grundtakt nach Herzogenaurach weitergeführt werden. Die andere Linie wird zur Angebotsverdichtung in Nürnberg weiterhin auf Nürnberger Stadtgebiet wenden. Einzelne Fahrten dieser zweiten Linie sollen in der HVZ Richtung Erlangen verlängert werden, um das Angebot bedarfsgerecht zu verstärken.

An den Haltestellen Freyeslebenstraße, Hauptbahnhof und Mönaustraße sind zudem Wendeschleifen vorgesehen.

Beseitigung von Defiziten und Verbesserung des Verkehrsangebots im Erlanger Stadtgebiet

Durch die StUB werden insbesondere die identifizierten Defizite in der Angebotsqualität des ÖPNV zwischen Erlangen und Nürnberg und Erlangen und Herzogenaurach deutlich verringert, verbessert bzw. weitgehend behoben:

Durch die zwischen dem Erlanger Hauptbahnhof und Alterlangen (Anschlussstelle Kosbacher Damm) neu zu errichtende ÖPNV-Brücke (auch für Rettungskräfte) verringern sich die Reisezeiten im ÖPNV zwischen dem Erlanger Stadtzentrum und dem Erlanger Westen sowie nach Herzogenaurach durch die hochwertige Straßenbahnerschließung deutlich. Die Brücke wird sowohl von der Straßenbahn als auch den Busverkehr benutzbar sein. Auch die Erschließung von Stadtteilen, die nicht durch die StUB direkt angebunden werden, verbessert sich durch die beschriebene Brückenverbindung. Diese Brücke stellt folglich ein neues Rückgrat für den ÖPNV in Erlangen dar und ist auch für das mit der Stadt-Umland-Bahn korrespondierende Bus- und ÖPNV-Netz in Erlangen von zentraler Bedeutung.

Durch den Bau eines neuen ÖPNV-Verknüpfungspunktes in der zukünftigen Regnitzstadt auf der Westseite des Erlanger Hauptbahnhofes wird einerseits die stark durch Busverkehr belastete Goethestraße (Bereiche Altstadtmarkt (Heuwaagstr./Arcaden)) entlastet. Andererseits werden auch die ÖPNV-Nadelöhre Dechsendorfer Damm und Büchenbacher Damm künftig entlastet und das städtische ÖPNV-Netz weniger störungsanfällig.

Das Angebot eines schienengebundenen ÖPNV in Erlangen wertet das städtische Nahverkehrsangebot qualitativ deutlich auf. Die zu Gunsten der StUB entschiedenen Bürgerentscheide aus den Jahren 2016 und 2024 machen den Wunsch der Bevölkerung nach einem solchen höherwertigen Verkehrsmittel deutlich. Auch die Verkehrswissenschaft erkennt die bessere Akzeptanz von Schienenverkehrsmitteln bei den potenziellen Nutzenden in Form des sog. „Schienenbonus“, also einer empirisch belegbaren höheren Inanspruchnahme im Vergleich mit dem Busverkehr, an. Daher wird die Stadt-Umland-Bahn den Modal-Split-Anteil des ÖPNV in Erlangen merklich erhöhen.

Mit den StUB-Planungen einher geht auch eine Neukonzeptionierung des Liniennetzes des Stadtverkehrs, da zum einen Parallelverkehre zur StUB vermieden werden sollen, zum anderen die Potenziale insbesondere der schnelleren Regnitzquerung auch für die Buslinien in andere Teile des Stadtwestens genutzt werden sollen. Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchungen wurde daher bereits ein vorläufiges Zielnetz für den Busverkehr in Erlangen entwickelt und mit untersucht. Kernelemente sind:

- Nutzung der neuen Regnitztalbrücke für Buslinien nach Frauenaurach, Hüttdorf, Alterlangen, Büchenbach, Kosbach, Häusling und Steudach, sowie für die Expresslinien des Landkreises aus Richtung Dechsendorf
- Nutzung der neuen Eisenbahnunterführung für Stadtbusse, so dass für einige Innenstadt-Linien sowohl ein Halt am neuen zentralen Stadtverkehrs-Verknüpfungspunkt Arcaden als auch am Hauptbahnhof (dort verteilt auf die Haltestellen in der Goethestraße und in der Regnitzstadt) möglich wird.
- Damit einher geht eine deutliche Entlastung der Goethestraße. Dort halten im Zielnetz nur noch die Linien Richtung Burgberg und Dechsendorfer Damm, sowie die City-Linie und mehrere Regionalbuslinien. Damit wird die heute spürbare Überlastung der Haltestelle Hauptbahnhof in der Goethestraße beendet und die dadurch heute auftretenden Verzögerungen zurückgefahren.
- Schaffung einer neuen Busachse im Korridor Nägelebachstraße/Karl-Zucker-Straße/Koldestraße: Durch die Vermeidung von Parallelverkehr zur StUB in der Nürnberger Straße werden die heute dort fahrenden Linien mit neuen Linienwegen versehen. Während ein Teil der Linien durch die StUB ersetzt wird bzw. der StUB über die Regnitzbrücke folgt, können die verbleibenden Linien statt durch die Nürnberger Straße in den Straßenzug der Nägelebachstraße verlegt werden und schaffen hier eine zusätzliche, heute nicht vorhandene Erschließung. Bezuglich der Linie 289 ist dieser Punkt bereits als vorgezogene Maßnahme in Kapitel 6.1 dieses Nahverkehrsplans enthalten.
- Schaffung direkterer Linienwege in die Innenstadt: Durch die Neukombination der Buslinien untereinander und mit dem Linienweg der StUB können diverse Linien auf direkteren Wegen in Richtung Innenstadt geführt werden.
- Im Rahmen der späteren Umsetzung des Ostastes zum StUB-T-Netz käme noch eine Neuordnung des Busverkehrs im Korridor Drausnickstraße hinzu.

Mit dem geplanten 10-Minuten-Grundtakt mit zusätzlichen Fahrten in den Spitzenstunden verbessert sich auch die Bedienungsqualität – innerstädtisch, wie auch in der Beziehung zu den beiden Nachbarstädten. Der Bau der StUB führt zu Verbesserungen der Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität (siehe Kapitel 5.2). Durch die erreichbare Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wird es zu einer Verlagerung von Fahrten des MIV auf den ÖPNV kommen. Darüber hinaus werden entlang der Neubaustrecke auch bestehende und geplante Gewerbe- und Wohnstandorte (Tennenlohe, Siemens Campus, Regnitzstadt, Bereich Nürnberger Straße, Bereich Klinikum Am Europakanal, Bereich Odenwaldallee, Bebauungsplangebiet 413 im westlichen Büchenbach, Häusling) aufgewertet.

Tabelle 8: Maßnahmenwirkung. Quelle: Stadt Erlangen

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer Schienenverkehrsachse zwischen Nürnberg und Herzogenaurach mit einer hochwertigen Erschließung des Erlanger Stadtzentrums • Optimale ÖPNV-Erschließung der Erlanger Innenstadt, sowie der südlichen und westlichen Stadtgebiete • Verbindung der Nürnberger und Erlanger FAU-Standorte mit einem durchgehenden Schienenverkehrsmittel • Verbesserung der Erschließung der Gewerbebetriebe sowie Firmenstandorte im Norden Nürnbergs, Süden und Westen Erlangens, sowie Herzogenaurach
Verkehrlicher Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verbindungsqualität durch direkte Erreichbarkeit des Zentrums aus dem Korridor der Straßenbahn • Verbesserung der Verbindungsqualität durch Schaffung direkter, umsteigefreier Verbindungen. • Verbesserung der Bedienungsqualität durch zusätzliches Fahrtenangebot und erhöhte Kapazitäten der Straßenbahn • Verbesserung der Erschließungsqualität durch Ausbau des Korridors mit qualitativ hochwertiger Straßenbahn • Schaffung neuer Möglichkeiten auch für das Busnetz
Fahrgastgewinn	<ul style="list-style-type: none"> • Ca. 230.000 Pkm/Werktag (L-Netz gesamt)
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Baukosten Gesamtstrecke bis Herzogenaurach: 635 Mio. €, Preisstand 2022, Eigenanteil Stadt Erlangen (inkl. Planung): 82 Mio. €

4.2 Mobilitätskonzept Arcaden und Regnitzstadt

Der Bereich der Kreuzung Güterhallenstraße und Güterbahnhofstraße in unmittelbarer Nähe zum Einkaufszentrum Arcaden stellt einen der größten Verkehrsaufkommensschwerpunkte der Innenstadt dar. In diesem Umfeld treffen unter anderem die Planungen der StUB samt Unterquerung der Bahnanlagen an der Güterhallenstraße, die Verknüpfung von Buslinien am Einkaufszentrum Arcaden sowie die Sicherstellung einer attraktiven Verkehrsführung für Radfahrende und zu Fuß Gehende aufeinander. Zudem soll auf dem bisherigen Großparkplatz ein lebendiges, gemischt genutztes Stadtquartier „Regnitzstadt“ entstehen. Ziele sind u.a. die Ausbildung eines prägnanten Stadteingangs und die Überwindung bestehender Barrieren. Die Funktion als Mobilitätsdrehscheibe soll erhalten und gestärkt werden.

Mit der städtebaulichen Entwicklung der zukünftigen Regnitzstadt im Bereich des Großparkplatzes wird das Verkehrssystem dort neu geordnet. Es ist geplant, eine Mobilitätsdrehscheibe im Umfeld der Haltestelle der StUB zu errichten, die

verschiedene Mobilitätsangebote verknüpft. Die Rahmenplanung sieht die Drehscheibe im Erdgeschoss des östlichen Parkhauses vor. Aufgrund des Busverkehrs und der Verknüpfungsfunktion zur StUB bestehen direkte Zusammenhänge mit dem Bereich Arcaden. Das Mobilitätskonzept soll daher sowohl betriebliche Anforderungen des ÖPNV als auch eine sinnvolle und attraktive Verknüpfung aller Verkehrsarten berücksichtigen. Dies beinhaltet auch die infrastrukturellen Rahmenbedingungen bezüglich der Anzahl und Anordnung von Bussteigen, Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie eine städtebaulich ansprechende Integration in den neuen Stadtteil. Es soll eine innovativer, funktional sowie städtebaulich attraktive Mobilitätsdrehscheibe entstehen. Durch diese Maßnahmen verändert sich das ÖPNV-Angebot in Erlangen zukünftig grundlegend.

Abbildung 25: Rahmenplanentwurf - Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt, Entwurfsstand April 2024. Quelle: Scheuvens + Wachten Plus Planungsgesellschaft.



5 Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot

Die Qualitätsstandards stellen die Vorgaben zur räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV dar. Sie dienen der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Bevölkerungsgruppen i.S.v. Mindestvorgaben zur Sicherung der Daseinsvorsorge. Grundlage der Angebotsstandards für den Erlanger ÖPNV sind die Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, die bisherigen Angebotsstandards sowie politische Zielformulierungen.

Mit der Festlegung von Qualitätsstandards für den ÖPNV in der Stadt Erlangen wird die (Mindest-) Qualität definiert und damit ein Dienstleistungsversprechen an die Kunden des ÖPNV gegeben. Mit der Festlegung der Qualitätsstandards im vorliegenden NVP werden wesentliche Vorgaben erfüllt:

- die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben für das Thema Qualität, nach denen die Mindestqualitäten festgelegt und gleichzeitig objektiv, messbar und verbindlich sein sollen (s. insb. § 8 Abs. 3 PBefG),
- die Einhaltung des Zielkatalogs des Verkehrsentwicklungsplans Erlangen, nach dem die Qualität des ÖPNV-Angebots in der Stadt und in der Region verbessert werden soll,
- die Schaffung von Voraussetzungen für eine höhere Attraktivität und damit steigender Nutzung (durch Bestands- und potenzielle Neukundschaft), Zahlungsbereitschaft der Kundschaft, für die Erreichung der Modal-Split-Ziele und für ein positives Image des ÖPNV.

Bei der Formulierung der Qualitätsstandards für die Stadt Erlangen gelten folgende Prämissen:

- Die Standards sollen auf dem heutigen Status quo, d. h. der heutigen Qualität, aufbauen.
- Die Standards gelten grundsätzlich für alle Verkehre, die auf dem Gebiet der Stadt Erlangen erbracht werden und in der hoheitlichen Planungszuständigkeit der Stadt liegen.
- Für die ein-/ausbrechenden Verkehre bezogen auf das Stadtgebiet Erlangen hängt die Wirkung bzw. Gültigkeit der Vorgaben des NVP der Stadt von den jeweils in den öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen getroffenen Regelungen ab. Fehlt es an entsprechenden Festlegungen, verbleibt es bei der hoheitlichen Planungszuständigkeit der Stadt Erlangen.

Im vorliegenden NVP werden die für die Stadt Erlangen relevanten Qualitätsstandards benannt. Für die Qualitätsstandards im SPNV ist der VGN zuständig.

Bei der Auswahl der Qualitätskriterien sowie der Formulierung der Qualitätsstandards kamen folgende Grundsätze zur Anwendung:

- Gesetzliche Vorgaben (bspw. zur Verkehrssicherheit bzw. technische Zulassung von Fahrzeugen), deren Einhaltung Voraussetzung für den Verkehrsbetrieb ist, werden nicht erneut formuliert (keine Festschreibung von Selbstverständlichkeiten).
- Barrierefreiheit ist als Querschnittsthema zu verstehen, das zudem Teil der Anforderungen an die „ausreichende Verkehrsbedienung“ ist. Grundsätze der Barrierefreiheit werden in Kapitel 5.6 beschrieben. Sofern im Rahmen einzelner Qualitätskriterien technische Vorgaben für die Erfüllung der Barrierefreiheit relevant sind, werden diese nachfolgend dem jeweiligen Standard zugeordnet und beschrieben.
- Umweltstandards wurden nicht separat formuliert, sondern sind Teil der Fahrzeugstandards.
- Für eine Reihe von Kriterien wurden im Rahmen verbundweiter Standards des VGN bereits Festlegungen getroffen (v. a. Tarif und Vertrieb, Fahrzeuge). Diese wurden in die nachfolgenden Ausführungen übernommen, sie haben dabei den Charakter von Mindestvorgaben. Diese Standards gelten in der jeweiligen aktuellen Fassung. Liegt der derzeitige Standard in Erlangen höher, wird der höhere Status quo übernommen.

5.1 Integration der Verkehre

Das Gesamtsystem Personenverkehr in Erlangen setzt sich zusammen aus dem ÖPNV (Stadtbusse, Regionalbusse in Aufgabenträgerschaft der umliegenden Städte und Landkreise, Schienenverkehre in Aufgabenträgerschaft des Landes Bayern), der gemeinsam mit den nicht motorisierten Verkehrsmitteln (Fuß- und Radverkehr) und dem Carsharing den Umweltverbund bildet, sowie dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Zwischen den Verkehrsmitteln bestehen Wechselwirkungen, die sich angesichts eines fortschreitenden Wandels hin zu einem intermodalen Mobilitätsverhalten weiter intensivieren. Der Zielekatalog des VEP Erlangen sieht vor, die verkehrsartenübergreifende Nutzung der Verkehrsmittel („Multimodalität“) weiter zu erhöhen, u.a. indem die Lage, Erreichbarkeit und Ausgestaltung der Schnittstellen verbessert werden soll.

Mit Blick auf verkehrliche, umweltbezogene und wirtschaftliche Gründe ist es zudem sinnvoll, Synergieeffekte zwischen den Verkehrsmitteln zu nutzen und ggf. gezielt weiter auszubauen. Zielkonflikte, beispielsweise zwischen den Bedingungen des ÖPNV und denen des Radverkehrs bei der Zuteilung der begrenzten Ressource öffentlicher Raum, können auch bei integrierten Ansätzen nie vollständig vermieden werden.

5.1.1 Integration der ÖPNV-Angebote

In Erlangen verkehren neben den durch die Stadt beauftragten Linienverkehren auch Busregionalverkehre in Zuständigkeit der Nachbaraufgabenträger sowie S- und Regionalbahnverkehre des Landes. Ziel einer Integration der Angebote ist es, diese verkehrlich sinnvoll, wirtschaftlich effizient und mit dem größtmöglichen Nutzen für die Fahrgäste sowie den geringstmöglichen negativen Auswirkungen für die natürliche und gebaute Umwelt abwickeln zu können. Aus Fahrgastsicht bedeutet Angebotsintegration insbesondere im Busverkehr, dass die Grenzen zwischen Unternehmen und Aufgabenträger nicht wahrnehmbar sind. Dazu bedarf es eines einheitlichen Auftritts und Gesamtsystems durch die Integration von Informationsangeboten, Tarif und Vertrieb sowie bei der Angebotsgestaltung. Hinsichtlich der visuellen Erkennbarkeit sind die VGN-Mindestanforderungen an das Design (VGN-Logos etc.) zu beachten. Des Weiteren ist für die Stadtbuslinien ein eigenes Stadtbusdesign vorgesehen. Die einbrechenden Verkehre benachbarter Städte weisen ihr eigenes Stadtbusdesign auf. Für den Regionalverkehr wurde bereits beim VGN ein Standardbusdesign vereinbart und zu großen Teilen umgesetzt. Zwischen den Aufgabenträgern sowie über die integrative Funktion des VGN wird dies bereits im Grundsatz sichergestellt. Bei der Weiterentwicklung von Angeboten und Netzen kann die Integration der Busangebote weiter verbessert werden, bspw. durch:

- Vermeidung von Parallelverkehren und doppelten Angeboten;
- Hierarchisierung von Angeboten (Linien mit überregionaler Verbindungsfunction, regionale Angebote, Stadtverkehre, Erschließungsverkehre);
- unternehmensübergreifende Anschlussgestaltung;
- gemeinsame Informationsangebote der Unternehmen.

Um die Angebotsintegration im ÖPNV ermöglichen zu können, bedarf es einer intensiven Zusammenarbeit und Abstimmung der für die jeweiligen Verkehre zuständigen Aufgabenträger sowie der Verkehrsunternehmen. Insbesondere bei Zielkonflikten können auch Kompromisse erforderlich werden. Dabei sollte der jeweilige Nutzen einer Maßnahme für die Fahrgäste sowie die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Gesamtsystems über der Verwirklichung von Einzelinteressen stehen.

5.1.2 Integration von ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr

Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr nehmen im Erlanger Binnenverkehr gemeinsam einen Anteil von 58 % aller Wege ein, im Gesamtverkehr sind es 44,5 %¹⁷. Zunehmend übernehmen auch die E-

¹⁷ Stadt Erlangen, Verkehrsmodell der Stadt Erlangen, Überarbeitungsstand 2021 (Analysejahr 2019, Prognosejahr 2035)

Scooter die Funktion des Radverkehrs und sind dementsprechend planerisch stärker zu berücksichtigen. Der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split soll weiter gesteigert werden. Das verkehrsplanerische Instrumentarium bietet hierfür eine Reihe von Maßnahmen, z.B.:

- Besser Integration des Umweltverbundes
 - Einrichtung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet zur Bündelung multimodaler Angebote und Erhöhung der Sichtbarkeit
- Stärkere Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr durch
 - Förderung von Bike+Ride (B+R), also die Nutzung des Fahrrads für den Weg von und zu Haltestellen des ÖPNV sowie über die Anlage ausreichender und sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten
- Bereitstellung von Leihfahrrädern oder E-Scootern an Haltestellen des ÖPNV (Bike-Sharing)
- Bessere Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fußverkehr durch
 - kurze, sichere, komfortabel und barrierefrei nutzbare Zu- und Abwege zu Haltestellen;
 - kurze Umsteigewege zwischen den Verkehrsträgern;
 - Verbesserung der städträumlichen Integration von Haltestellenanlagen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens.
- Carsharing kann ebenfalls ein Baustein für multimodale Mobilität darstellen, indem es individuell motorisierte Mobilität auch bei Verzicht auf einen eigenen (Zweit-) Wagen ermöglicht und somit auch ein Teil der Kfz-Wege durch ÖPNV-Wege substituiert werden.

5.1.3 Integration von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr

Der MIV wird häufig als Konkurrenz zum ÖPNV bzw. zum Umweltverbund verstanden, er bietet jedoch auch verschiedene Ansätze zur Verknüpfung und Integration.

- Park+Ride bietet für eine Pendlerstadt wie Erlangen gute Möglichkeiten, die Reichweite des ÖPNV-Systems auch in dünn besiedelten Bereichen zu erweitern.
 - Die Anlage von P+R-Plätzen sollte an verkehrlich sinnvollen Schnittstellen als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot erfolgen, nicht jedoch als Konkurrenz zu öffentlichen Zubringerverkehren (Verminderung der Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre, erhöhte Verkehrsbelastung).
 - In der Planung von P+R-Anlagen zu berücksichtigen sind die Flächenverfügbarkeit und Flächenkonkurrenz (zu anderen und ggf. höherwertigen Nutzungen im Umfeld einer guten ÖPNV-Erschließung), das Risiko der Erzeugung lokaler Parksuchverkehre (v.a. bei nicht ausreichend dimensionierten Anlagen) sowie die

Etablierung langfristig funktionierender Betreiber- und Finanzierungsmodelle.

- Bewährt haben sich grundsätzlich Anlagen an Haltepunkten des öffentlichen (Schienen-) Verkehrs, die am nächsten an den Wohnorten der Pendler/innen liegen. Durch diese kann eine größere Entlastung der Straßen erreicht und gleichzeitig die Auslastung der ÖPNV-Angebote verbessert werden. Für Erlangen bedeutet dies, dass sich geeignete Standorte und verfügbare Flächen für zusätzliche Park+Ride Anlagen eher außerhalb des Stadtgebietes befinden. Damit liegen sie jedoch auch außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Erlangen. Ein Ausbau des P+R-Angebots ist daher nur gemeinsam mit dem zuständigen Landkreis und/oder der zuständigen kreisfreien Stadt möglich.
- Im Sinne einer optimierten intermodalen Verknüpfung der Verkehrsträger erschließen P+R-Anlagen somit regionale ÖPNV-Bereiche, in denen der lokale ÖPNV nicht alle Mobilitätsbedürfnisse abdeckt bzw. diese nicht zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind.
- Die Größe der Anlagen erfolgt ausgerichtet an dem Bedarf (Kapazität: 15 % über Bedarf), Parkhäuser individuell nach Anforderung. Weitere Informationen enthalten die „Hinweise zu Park+Ride und Bike+Ride“ der FGSV¹⁸
- Taxiverkehre stellen einen weiteren Teil des öffentlichen Mobilitätsangebots dar. Die Ausgestaltung der Taxiverkehre obliegt privaten Anbietern bzw. ihren Organisationen. Generell wird der Taxiverkehr in der ÖPNV-Planung durch die Einrichtung von Taxistellplätzen im Umfeld von Bahnhöfen bzw. Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen sowie an zentralen Umsteigepunkten und Mobilitätsstationen berücksichtigt. Darüber hinaus können Taxiverkehre den ÖPNV zu bestimmten Zeiten bzw. in bestimmten Gebieten ergänzen und damit die Attraktivität für die Fahrgäste erhöhen, z.B. durch:
 - flexible Bedienformen mit Haustürservice im Nachtverkehr,
 - Bedarfsverkehre („Rufbuslinien“) zur Erschließung von Gebieten mit geringen Fahrgastzahlen in Stadt und Region,
 - Überbrückung von Störungen und Ausfällen (abhängig von vorhandenen Taxi-Kapazitäten),
 - Sonderfahrdienste für Menschen mit Behinderungen zusätzlich zum ÖPNV (tlw. öffentlich finanziert).
 - Die Einrichtung und Vorhaltung dieser und ähnlicher Angebote kann auch in Abstimmung zwischen dem Aufgabenträger, den

¹⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2018) - Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)

Verkehrsunternehmen und den Taxibetrieben bzw. Taxiorganisationen erfolgen.

5.2 Netz und Angebot

5.2.1 Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung

Übergeordnetes Ziel ist, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, die z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern erkennbar wird. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation entsprechend zu vermarkten.

Linienwege und Streckenführungen sind einheitlich und systematisch zu gestalten. Der Fahrplan einer Linie soll keine bzw. nur eine geringe Anzahl unterschiedlicher Linienwege aufweisen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen möglichst in allen Bedienungszeiträumen gleich sein.

Die Abwicklung spezifischer Nachfragebedürfnisse ist möglichst durch das Regelangebot, d.h. durch die entsprechende Linie und das Fahrplanangebot (bei Umsetzung der Hauptachsen ist ein attraktives Angebot damit bereits vorhanden) zu erbringen.

Falls die Kapazitäten nicht ausreichend sind oder die Wartezeiten zu groß sind, soll eine Verdichtung des Regelangebots prioritär umgesetzt werden. Die Abwicklung von sehr spezifischen Nachfragen (zum/vom Schulstandort) mit gesonderten Linienangeboten für die jeweiligen Schulstandorte ist nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

5.2.2 Bedienungszeiten

Bedienungsstandards legen fest, wie häufig Fahrzeuge auf den Buslinien verkehren sollen. Die Standards werden differenziert nach Zeiten (Zeitschichten nach Werk- und Wochenendtagen) ausgewiesen.

Tabelle 9: Verkehrszeiten. Quelle: Stadt Erlangen in Anlehnung an Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Verkehrszeiten	HVZ (Uhrzeiten)	NVZ (Uhrzeiten)	SVZ (Uhrzeiten)
Montag bis Freitag	6:00 - 8:00 16:00 - 18:00	5:00 - 6:00 8:00 - 16:00 18:00 - 19:30	19:30 - 1:00
Samstag	--	10:00 - 17:00	5:00 - 10:00 17:00 - 1:00

Sonn- und Feiertag	--	--	ganztags
---------------------------	----	----	----------

5.2.3 Bedienungsqualität

Lokalspezifische Besonderheiten (z. B. örtlich spezifisch ausgeprägte Nachfrageströme oder starke Aufkommensschwerpunkte wie großer Arbeitsplatzstandorte oder Einkaufszentren können zu Abweichungen der dargestellten Zeiträume im Einzelfall führen.

Die Bedienungsstandards sind entsprechend der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern einzuhalten, das Angebot ist für die HVZ bedarfsgerecht zu verdichten.

Tabelle 10: Bedienungsstandards im Erlanger Stadtgebiet. Quelle: Stadt Erlangen in Anlehnung an Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Bedienungshäufigkeit (in min)	Grenzwert			Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Kernbereich	15	15	30	10	10	20
Gebiete mit hoher Nutzungs-dichte	30	30	60	10	10	20
Gebiete mit niedriger Nutzungs-dichte	40	40	60	20	20	40
Verkehrsachsen	30	60	Be-darfs-fahr-ten	20-30	20-30	60

Durch Überlagerung der Linien ergibt sich ein dichter Takt auf den Linien im Tagesverlauf. Bei der Umsetzung des Netzes dienen diese als Qualitätsstandards für die Fahrplangestaltung. Darüber hinaus ist eine Verbesserung des Angebotes durch Verdichtung des Grundtaktes möglich.

Tabelle 11: Bedienungshäufigkeiten im NVP-Plannetz. Quelle: Stadt Erlangen

Fahrtenabstand in Minu-ten	HVZ	NVZ	SVZ
Hauptlinien	5-10	10	20-40
Ergänzungslinien	10	10-20	20-40

Tabelle 12: Standards für die Fahrtenabstand/Taktfolge. Quelle: Stadt Erlangen

Fahrtenabstand/Taktfolge	
Ziel / Definition	<p>Bei Überlagerung von Linien sind Abfahrten so zu wählen, dass diese zeitlich versetzt erfolgen, ebenfalls zwischen Stadt- und Regionalbuslinien.</p> <p>Auf gleichen Linienabschnitten sind die Abfahrtszeiten einzelner Linien möglichst in einem gleichmäßigen Abstand zu halten und gleichzeitige Abfahrten und dichte Abfolgen („hintereinanderfahren von Busfahrzeugen“) zu vermeiden.</p> <p>Die grundsätzliche Fahrplankonzeption auf gemeinsam bedienten Abschnitten sollen frühzeitig vor einer Vergabe der Verkehrsleistung erfolgen, die betroffenen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind zu beteiligen.</p> <p>Eine Fahrplanabstimmung ist hierzu im Vorfeld zu jedem Fahrplanwechsel mit der Stadt und den Wesentlichen im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen vorzunehmen.</p>

Die Anforderungen im Schulverkehr können zu zusätzlichen Fahrtenangeboten in den Zeiten des Schulverkehrs führen, die das vorhandene Taktangebot ergänzen.

Das Fahrtenangebot ist in einem gemischten Taktraster möglich. Sowohl das 10 / 20 / 40 / 60 Minuten-Taktraster als auch das 15 / 30 / 60 Minuten-Taktraster können auf den Linien eingesetzt werden. Hiermit kann an den erforderlichen Stellen im Stadtgebiet flexibel eine Taktverdichtung oder (falls z.B. aus Ressourcengründen notwendig) eine Reduzierung auf einen 60-Minuten-Takt (Daseinsvorsorge) reduziert werden. In diesem Fall ist der Stundentakt im Gegensatz zu einem „gestolperten“ 40-Minuten-Takt einfacher verständlich.

5.2.4 Erschließungsqualität

Der Erschließungsstandard bezieht sich auf die Erreichbarkeit von Haltestellen im Stadtgebiet¹⁹. Er zeigt an, in welchem Maße die Zugänglichkeit des Verkehrsangebotes gegeben ist. Kurze Wege zur Haltestelle sind ein wesentliches Attraktivitätsmerkmal aus Fahrgastsicht.

Die Analyse des derzeitigen Netzes wies für Erlangen einen Erschließungsgrad von rund 95% (Vorgabe: 80 %) entsprechend der Kriterien der Leitlinie Nahverkehr nach. Die Vorgaben der Leitlinie werden als Erschließungsstandard für das Stadtgebiet beibehalten.

¹⁹ Die Erschließungswerte gelten nach Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für Bus und Straßenbahn

Tabelle 13: Erschließungsstandards für das Erlanger Stadtgebiet. Quelle: Stadt Erlangen in Anlehnung an Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Kategorie	Grenzwert (in m Luftlinie)	Richtwert (in m Luftlinie)
Kernbereich	400	300
Gebiet hoher Nutzungs-dichte	500	400
Gebiet niedriger Nut-zungsdichte	800	600
Räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen	200 Einwohner

5.2.5 Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeitsstandards legen fest, innerhalb welcher Reisezeiten wichtige Einrichtungen an Standorten innerhalb der Stadtgrenzen sowie auf der Städteachse (hier: Nürnberg) mit dem ÖPNV angebunden sind.

Die Erreichbarkeitsstandards beziehen auch die Angebote des SPNV mit ein, d.h. Reisezeiten insbesondere zwischen Erlangen und Nürnberg beziehen sich auch auf die Nutzung von S- und Regionalbahn.

Tabelle 14: Erreichbarkeitsstandards im Erlanger Stadtgebiet. Quelle: Stadt Erlangen in Anlehnung an Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Kategorie	Grenzwert	Richtwert
Reisezeit in min., Tagesverkehr, 1 Umstieg		
Erreichbarkeit im Stadtgebiet Erlangen: Erreichbarkeit der Innenstadt (Hauptbahnhof) von allen Teilgebieten innerhalb der Stadtgrenzen	40	30
Erreichbarkeit Nürnberg und Herzogenaurach*: Erreichbarkeit zwischen der Innenstadt von Nürnberg bzw. Herzogenaurach und Erlangen (ausgehend vom Hauptbahnhof Nürnberg, Herzogenaurach in der Schütt und Erlangen Hauptbahnhof/Busbahnhof)	90	60

*Alle ÖPNV-Verkehrsträger, d.h. Bus, Straßenbahn, S-Bahn und Regionalverkehr

5.2.6 Umsteigezeiten und Verknüpfungspunkte

Umsteigezeiten

Funktionierende Anschlüsse sichern vollständige Reiseketten insbesondere dort, wo keine Direktverbindungen angeboten werden können bzw. wo ein Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln (Übersteigen) erfolgt. Bei hohen Netz- und Angebotsdichten ist es allerdings nicht möglich, für jeden Verknüpfungspunkt zu jeder Tageszeit Anschlüsse zu planen und zu sichern. In der Planung wie in der betrieblichen Abwicklung müssen daher Schwerpunkte mit Blick auf Fahrgastaufkommen, Verkehrszeiten oder Raumkategorien gesetzt werden. Für eine vollständige Reisekette sind sichere Anschlüsse zwischen allen Verkehrsträgern notwendig, weswegen die Anschluss sicherung grundsätzlich verkehrsträgerübergreifend zu betrachten ist.

Da die Fahrplangestaltung im SPNV (S- und Regionalverkehr) jedoch nicht innerhalb der Zuständigkeit des Erlanger Aufgabenträgers liegt und dieser damit keine Steuerungsmöglichkeiten innehaltet, können Stadt und Unternehmen in der Anschlussplanung auf den SPNV nur reagieren. Stadt und Unternehmen verfolgen das Ziel, die Anschlüsse der Busverkehre an den SPNV so optimal wie möglich für die Fahrgäste zu gestalten. Unter Berücksichtigung der Komplexität der Fahrplanung im System sowie der zeitlichen Erfordernisse der Fahrplangestaltung kann diesbezüglich jedoch keine verbindliche Zusage an die Fahrgäste gegeben werden. Die folgende Definition ist an die Vorgaben der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“²⁰ angelehnt.

Tabelle 15: Standards für die Verknüpfung. Quelle: Stadt Erlangen

Anschlüsse	
Ziel / Definition	Bei Umsteigebeziehungen mit hoher Nachfrage an Verknüpfungspunkten soll eine systemgesicherte Anschluss sicherung wichtiger Umsteigebeziehungen, ebenfalls zwischen Stadt- und Regionalbusverbindungen, sicher gestellt werden. Bedarfsweise Fahrplananpassungen sind vorzusehen, um wesentliche Anschlüsse sicherzustellen. Die letzte fahrplanmäßige Umsteigebeziehung muss sichergestellt werden.

Die Zuverlässigkeit des SPNV auf dem Erlanger Stadtgebiet ist zunehmend abhängiger vom Fernverkehr und Güterverkehr. Aus Sicht der Stadt Erlangen wird daher eine eigene Streckenführung für den SPNV als zielführend erachtet. Bei der Fahrplangestaltung bedarf es daher einer Abwägung, ob

²⁰ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie)

Umsteigebeziehungen auf den SPNV oder zwischen wichtigen Busverbindungen priorisiert werden sollen.

Verknüpfungspunkte

Bei Umsteigeverbindungen sind an Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Umsteigemöglichkeiten beachtet werden. Hierdurch werden fahrplanmäßige Übergänge zwischen den Linien des ÖPNV und des SPNV an den definierten Verknüpfungspunkten eingerichtet.

Insbesondere Umsteigeverbindungen für abseitsgelegene Bereiche und in Zeiten mit begrenztem Angebot müssen im Busverkehr zuverlässig funktionieren. Bei Taktfolgen von 40 Minuten und länger auf beiden anslussrelevanten Linien ist an den Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschluss sicherung vorzusehen, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt und/oder keine unverhältnismäßig hohen Mehrkosten (z. B. ggf. zusätzliches Fahrpersonal/Fahrzeug wegen überschreiten Lenkzeit) entstehen.

Verknüpfungspunkte sind Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion zum SPNV und Haltestellen, die wichtige Umsteigebeziehungen zwischen Buslinien aufweisen. Dazu zählen zum Beispiel die Haltestellen Arcaden, Hauptbahnhof (inkl. Hugenottenplatz, Zollhaus, Äußere-Brucker-Straße/Paul-Gossen-Str., Eltersdorf Bahnhof, Bruck Bahnhof, Lindnerstraße und weitere).

5.3 Betrieb

5.3.1 Fahrzeuge (Grundanforderungen, Umwelt- und Klimastandards)

5.3.1.1 Grundanforderungen

Barrierefrei nutzbare, ansprechend gestaltete und komfortable Fahrzeuge spielen für die Attraktivität des ÖPNV eine entscheidende Rolle. Technische Aspekte (Motoren, Lärm, Energieverbrauch etc.) sind zudem ausschlaggebend dafür, dass das Umweltversprechen des ÖPNV eingelöst und politische Ziele sowie rechtliche Vorgaben des Umweltschutzes in Erlangen erfüllt werden können.

Tabelle 16: Anforderungen an die Fahrzeugausstattung und den -einsatz. Quelle: Stadt Erlangen.

Fahrzeuge	
Ziel / Definition	Alle im Linienverkehr im Stadtgebiet eingesetzten Fahrzeuge verfügen mindestens über die nachfolgend festgelegte Fahrzeugausstattung und zeigen keine Mängel an Beschaffenheit und Funktion. Die für die Fahrzeugausstattung jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV, der EU/ECE, der StVZO und der BOKraft werden eingehalten bzw. bei zukünftiger Anschaffung berücksichtigt. Die kundenfreundliche Ausstattung der Fahrzeuge wird vor Beschaffung neuer Fahrzeuge sichergestellt.

5.3.1.2 Fahrzeugeinsatz

Linienbusverkehre in Erlangen sind mit geeigneten (Topographie, Kapazität, städtebauliche und stadträumliche Gegebenheiten) Fahrzeugen durchzuführen. Die Fahrzeuge müssen über eine angemessene Motorleistung entsprechend den topographischen, verkehrlichen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben verfügen.

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in Bezug auf Größe und Ausstattung geeignet sein, die Anforderungen an die geplante Kapazität zu erfüllen. Veränderungen der Fahrgastnachfrage müssen berücksichtigt und der Fahrzeugeinsatz entsprechend angepasst werden. Größere Fahrzeuge können nur eingesetzt werden, wenn die Infrastruktur dies zulässt.

Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind durch den Einsatz von Fahrzeugen mit stufenfreiem Einstieg (Low-Entry oder Niederflurbauweise) mit direktem Zugang zum Stehperron (Mehrzweck- bzw. Sondernutzungsflächen) zu berücksichtigen.

5.3.1.3 Kapazität / Auslastung

Die Kapazität als Mindeststandard zur Bedienung orientiert sich am Fahrgastaufkommen und den Bedürfnissen der Fahrgäste. Das Kriterium soll sicherstellen, dass in den Fahrzeugen ein angemessenes Platzangebot verfügbar ist, dass Überfüllungen vermieden werden, und dass den Fahrgästen insbesondere bei längeren Reisezeiten ausreichend Sitzplätze zur Verfügung stehen.

Die Kapazitätsvorgabe setzt sich aus drei Indikatoren zusammen, die die kundenorientierte Sichtweise widerspiegeln:

- Der *Besetzungsgrad* gibt das Verhältnis zwischen vorhandenen und durch Fahrgäste belegten Plätzen (Sitz- und Stehplätze, Orientierungsgröße 4 Fahrgäste pro qm) wieder. Ein Besetzungsgrad von 60 bis 70 % entspricht dabei in der Regel aus Sicht der Fahrgäste einem „vollen Bus“. Ein

Besetzungsgrad von 80 % bedeutet hingegen, dass in den Fahrzeugen der Ein- und Ausstieg gerade noch möglich ist. 80 %-Auslastungen sind nur im Einzelfall (Einzelfahrten zur Spaltenstunden, bspw. im Schulverkehr) zulässig.

- Die *Auslastung im Werktagsverkehr* dient vor allem als Indikator für zu hohe bzw. zu geringe Nachfrage. Sie zielt auf ein der Nachfrage angemessenes Angebot ab. Die Auslastung errechnet sich aus Personenkilometer/Platzkilometer. Da hohe Linienbelastungen zu bestimmten Tageszeiten meist nur in eine Richtung (Lastrichtung) auftreten, in der Gegenrichtung die Nachfrage zeitgleich jedoch sehr gering ist, erreicht die Tagesauslastung generell selten Werte über 40-50 %.
- Der *Beförderungskomfort* soll absichern, dass insbesondere bei längeren Reisezeiten (>15 min) Fahrgäste einen Sitzplatz nutzen können.

Tabelle 17: Kapazitätsstandards im Erlanger Stadtgebiet. Quelle: Stadt Erlangen in Anlehnung an Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Indikator	Grenzwert	Richtwert
Besetzungsgrad im Werktagsverkehr		
In Spitzenstunde	bis 70 %	bis 65 %
In NVZ	bis 55 %	bis 50 %
Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde		
Tagesauslastung		
Max. Tagesauslastung pro Linie:	$\leq 40\%$	$\leq 30\%$
Bei Überschreitung der Werte: Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung		
Beförderungskomfort		
Sitzplatzverfügbarkeit	Für Fahrten mit einer durchschnittlichen Beförderungszeit von über 15 Minuten soll jedem Fahrgäst ein Sitzplatz zur Verfügung gestellt werden. Im Wochenendverkehr und in der SVZ soll jedem Fahrgäst ein Sitzplatz zur Verfügung gestellt werden.	

Die Passfähigkeit der dargestellten Kapazitätsstandards auf Erlangen ist während der Laufzeit des NVP regelmäßig zu überprüfen. Dies betrifft insbesondere die zulässige Tagesauslastung pro Linie.

5.3.1.4 Umweltstandards

Das durchschnittliche Fahrzeugalter der im Regelbetrieb befindlichen Busfahrzeuge (bezogen auf Gesamtflotte) darf in der Regel 6 Jahre nicht übersteigen. Das maximale Alter von Fahrzeugen, die im Taktverkehr zum Einsatz kommen, darf grundsätzlich zwölf Jahre nicht überschreiten. Im Verstärkerverkehr sowie bei besonderen Anlässen (Großveranstaltungen u. ä.) sind Ausnahmen zulässig.

Künftig wird der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten an Bedeutung zunehmen, welche die betrieblichen und raumstrukturellen Anforderungen in Erlangen sowie dieses NVP angemessen und dauerhaft erfüllen. Die Stadt Erlangen und die Stadtwerke Erlangen entwickeln eine Strategie, wie unter anderem der Stadtverkehr und die erforderlichen Infrastrukturen in Hinblick auf neue Antriebstechnologien in Abhängigkeit der finanziellen Gegebenheiten ausgestaltet werden kann.

5.3.1.5 Fahrzeugausstattung

Es gelten die VGN-Qualitätsstandards des Assoziierungsvertrags. Diese sind als Mindestkriterien zu verstehen. Auf allen Linien im Stadtgebiet müssen regelmäßig eingesetzte Fahrzeuge über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- Klimaanlage; Vollklima sowie Zusatzheizung,
- Vorrichtung zur Beeinflussung der örtlichen Lichtsignalanlagen,
- Bei jeder Neubeschaffung muss sichergestellt werden, dass durch die Ausstattung mit einem Automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) eine flächendeckende repräsentative Fahrgastzählung gewährleistet wird. Das AFZS muss ein entsprechendes Hintergrundsystem mit der Möglichkeit, die Fahrgastzahlen in einem Statistiksystem auszuwerten, besitzen. Außerdem muss eine Technik zur Kommunikation und Steuerung durch ein Betriebsleitsystem sowie entsprechende technische Ausstattung in jedem Fahrzeug sowie eine Schnittstelle zum Betriebsleitsystem des mit dem Betrieb der städtischen Buslinien ausschließlich beauftragten Verkehrsunternehmens (vgl. auch Anforderungen an die Leitstelle in Kap. 5.3.3) vorhanden sein.
- Möglichkeit für das Fahrpersonal, jederzeit mit der betriebseigenen und/oder einer zentralen Leitstelle kommunizieren können,
- Bordmikrofon und Lautsprecher für Ansagen an die Fahrgäste,
- Fahrgastsitze mit Polster und Stoffbezügen in einheitlichem Design,
- ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in der Nähe der Tür, die als solche eindeutig gekennzeichnet sind (Piktogramme in Augenhöhe u. ä.),
- ausreichend dimensionierte Mehrzweckabteile für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder u. ä.,
- Haltemöglichkeiten für stehende Fahrgäste, z. B. horizontale und vertikale Haltestangen, Halteschlaufen, Haltgriffe an den Sitzplätzen,

- entsprechend der Sitzplatzanordnung sowie der Anordnung, Größe und Ausrichtung der Mehrzweckabteile,
- Funktionsfähige, gut erreichbare Haltewunschtasten im gesamten Fahrstaum,
 - Anfahrsperrre (Türsicherung),
 - ausreichende Innenraumbeleuchtung, der Türbereich ist bei geöffneten Türen grundsätzlich auszuleuchten,
 - digitale automatisierte akustische und optische Anlagen (mind. ein Bildschirm) zur Fahrgastinformation; die Fahrplaninformation an den TFT-Monitoren hat gemäß dem VGN-Standard zu erfolgen,
 - Fahrscheindrucker (Anforderungen siehe Vorgaben für Tarif/Vertrieb) sowie mind. zwei Fahrausweis-Entwerter,
 - Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Information sowie alle weiteren Merkmale der Innenausstattung müssen den Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprechen.

5.3.1.6 Erscheinungsbild

Alle Busse sind einheitlich als Verkehrsmittel des VGN zu kennzeichnen; es gelten grundsätzlich die VGN-Anforderungen an ein einheitliches Busdesign und Kennzeichnung von Fahrzeugen. Des Weiteren ist für die Stadtbuslinien ein Stadtbusdesign vorgesehen.

Das VGN-Signet sollte einen Durchmesser von 25 cm aufweisen.

Alle Fahrzeuge sind mit einer digitalen Fahrtzielanzeige an der Fahrzeugfront auszustatten. Auszuweisen sind VGN-Liniенnummer und Zielanzeige. Die Anzeigen sind digital gemäß BOKraft auszuführen.

Fahrzeuge müssen innen wie außen sauber sein und den Fahrgästen einen angenehmen Aufenthalt bieten. Dazu gehört insbesondere, dass die Fahrzeuge frei von störendem Abfall, Staub, Schmutz und visuellen Beeinträchtigungen (z. B. Graffiti) sind und einen möglichst angenehmen Geruch aufweisen.

Der freie ungehinderte Blick der Fahrgäste durch die Wagenfenster darf weder durch Werbe- noch von Informationsmaterialien behindert werden. Fensterbeklebungen dürfen grundsätzlich nur auf einem Teil der Fensterfläche eines Fahrzeugs angebracht werden. Die verwendeten Beklebungen (Sonnenschutz, bedruckte Anti-Scratching-Folien o.ä.) sollen höchstmögliche Transparenz aufweisen.

5.3.2 Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Beschleunigung

5.3.2.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Das Kriterium Zuverlässigkeit ist eine Grundanforderung an den ÖPNV. Für Fahrgäste steht sie im Zentrum der Qualitätswahrnehmung. Fahrgäste empfinden Verkehre als unzuverlässig, wenn:

- eine Fahrt nicht durchgeführt wird,
- eine Fahrt sehr stark verspätet ist (z. B. über Takt)
- eine Fahrt verfrüht ist.

Eine „Fahrt“ wird definiert als Weg zwischen der im Fahrplan ausgewiesenen Starthaltestelle bis zur im Fahrplan ausgewiesenen Endhaltestelle einer jeweiligen Einzelfahrt.

Aus betrieblicher Sicht umfasst die Pünktlichkeit die Übereinstimmung von Abfahrtszeiten im Plan und im Ist. Für den Fahrgast bedeutet Pünktlichkeit, dass eine Fahrt zu der im Fahrplan ausgewiesenen Zeit stattfindet.

Erfahrungen zeigen, dass vor allem verfrühte Abfahrten die Wahrnehmung und Attraktivität des ÖPNV negativ beeinflussen. Diese sind daher unbedingt zu vermeiden.

Tabelle 18: Standards für die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Quelle. Stadt Erlangen

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	
Ziel / Definition	<p>Das Verkehrsunternehmen sorgt dafür, dass das Fahrpersonal in der Regel pünktlich nach Fahrplan an der Starthaltestelle abfährt und die im Fahrplan angegebenen Fahrzeiten einhält. Die Fahrzeiten gelten als eingehalten, wenn ein Bus maximal 5 Minuten über der Zeit an einer Haltestelle ankommt. Verfrühte Abfahrten sind unzulässig.</p> <p>Die Durchführung der Fahrten muss in einem Hintergrundsystem fälschungssicher dokumentiert werden und nachvollziehbar sein. Ein Soll-Ist-Abgleich der Fahrten muss jederzeit stattfinden, sodass Ausfälle, Verspätungen, Pünktlichkeit und Störungen unmittelbar aufgezeigt und nachgewiesen werden können (siehe auch „Leitstelle“). Der Nachweis über die erfolgten und nicht erfolgten Fahrten muss vorgelegt werden können.</p>

5.3.2.2 Beschleunigung

Zur weiteren Ausschöpfung der Potenziale bereits umgesetzter Schritte zur ÖPNV-Beschleunigung sollen weitere Maßnahmen ergriffen werden, um die Stabilität und Effizienz des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

Grundsätzlich werden eine konsequente Bevorrechtigung und Beschleunigung aller Busverkehre in der Stadt angestrebt. Die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen an Fahrweg und Haltestellen sowie signaltechnischen Voraussetzungen an Knotenpunkten sind durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu schaffen. Beschleunigungsmaßnahmen dienen primär der Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlussicherheit des Busverkehrs und tragen insoweit zu einem attraktiven ÖPNV in der Stadt bei. Darüber hinaus gehende Fahrzeitgewinne ermöglichen einen effizienten Fahrzeug- und Personaleinsatz. Bei Bedarf können die gewonnenen Fahrzeitminuten auch für die Bedienung

zusätzlicher Haltestellen oder Mehrleistungen an anderer Stelle des Netzes genutzt werden. Behinderungen durch den MIV sind durch flankierende organisatorische und ordnungsrechtliche Maßnahmen zu vermeiden.

Aus Fahrgastsicht trägt Busbeschleunigung durch einen stabilen Betrieb zur Sicherstellung von Anschlussbildungen insbesondere in Zeiten und Bereichen mit geringerem Angebot bei.

Ausgangssituation

Der heutige Betrieb der in Erlangen verkehrenden Buslinien ist in einigen Bereichen der Stadt geprägt von Straßen, deren Nutzung durch verschiedene Verkehrsteilnehmer mit jeweils eigenen Nutzungsansprüchen schwierig ist bzw. auf allen Seiten jeweils zu Nutzungseinschränkungen führt. Im Buslinienverkehr führt dies dazu, dass der Betrieb in vielen Straßen nur recht langsam durchgeführt werden kann und ungeplante Verzögerungen im Betriebsablauf auftreten. Insbesondere treten diese Verzögerungen im Verlauf von Straßen auf, an denen Lieferverkehr durchgeführt wird und erhöhter Parkdruck für Kurz parker besteht. Darüber hinaus zwingen Radfahrer auf gemeinsamen Fahrspuren zur langsamen Fahrt. Aufgrund kaum vorhandener ausreichend breiter Einbahnstraßen mit Busverkehr besteht auch kaum Möglichkeit zum Überholen.

Lösungsmöglichkeiten

Lösungen zur Herstellung der betrieblichen Stabilität lassen sich mit und ohne infrastrukturelle Maßnahmen finden. Diese Maßnahmen liegen sowohl in ordnungsrechtlicher, in verkehrsplanerischer und in verkehrstechnischer Verantwortung. Nachfolgend ist eine Entscheidungsreihenfolge für Maßnahmen der Busbeschleunigung dargestellt.

Abbildung 26: Reihung von sinnvollen Maßnahmen der Busbeschleunigung. Quelle: Stadt Erlangen



Es wird empfohlen, ein aus verschiedenen Maßnahmen bestehendes Lösungspaket zu entwickeln, welches in einem aufgestellten und beschlossenen Programm versehen mit einem Zeit- und Finanzierungsplan umgesetzt wird.

Umgang mit Planungskonflikten

- Bei Konflikten mit dem MIV ist grundsätzlich der Busverkehr in der Abwägung zu bevorzugen, wenn es sich um Streckenabschnitte mit hoher Fahrgastnachfrage und/ oder dichter Taktfolge handelt.
- Bei Planungs- und Zielkonflikten zwischen Bus sowie Rad- und Fußgäverkehr sind am jeweiligen Konfliktpunkt die spezifische Netzbedeutung sowie die Auswirkungen auf den Ressourceneinsatz und dem Nachhaltigkeits-Prinzip in der Abwägung zu berücksichtigen.
- In Streckenabschnitten mit sehr dichter Folge des Busverkehrs (10-Minuten-Takt und dichter) ist bei Konflikten zwingend der Busverkehr gegenüber dem MIV, dem Rad- und dem Fußverkehr bevorzugt zu behandeln. Ausnahmen bedürfen einer gründlichen Prüfung und Begründung.

Ordnungsrechtliche Maßnahmen

Hierzu zählen alle Maßnahmen, die mittels ordnungsrechtlicher Regelungen umgesetzt werden können. Einige dieser Maßnahmen sind einmalig

herzustellen und sollten dann in die Praxis übergehen, andere bedürfen einer ständigen Überwachung. Zu den ordnungsrechtlichen Maßnahmen, die auf Machbarkeit und Wirkung zu prüfen sind, gehören beispielsweise:

- Maßnahmen, mit Hilfe derer Bus- und Radverkehr im Straßenraum möglichst ohne gegenseitige Behinderungen verkehren können (Radwegekonzept, Prüfung der Anlage separater Busspuren),
- die Einführung von unechten Einbahnstraßen, in die der Bus aber einfahren kann;
- die Einrichtung von Abbiegemöglichkeiten ausschließlich für den Bus;
- die verstärkte Ausweisung und Überwachung von Lieferzonen (u. a. Goethestraße, Hauptstraße);
- die Übernahme des Grundsatzes, dass alle von Linienbussen befahrenen Straßen Vorfahrtsstraßen sind;
- die verstärkte Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln (z. B. Parkraumüberwachung mit dem Parkraumkonzept).

Verkehrsplanerische Maßnahmen

Hierzu zählen alle Maßnahmen, die Linienführungen, Lage und Länge von Busfahrstreifen und die Anordnung von Haltestellen betreffen. Verkehrsplanerische Maßnahmen sind in der Regel einmalig herzustellen. Bei jeder Straßenbaumaßnahme ist die Planung daraufhin zu überprüfen, ob die Beschleunigungsmaßnahmen wie beschrieben umgesetzt werden können.

Zu den verkehrsplanerischen Maßnahmen gehören:

- das Herstellen einer möglichst direkten Linienführung;
- die Führung von Buslinien durch nicht staubelastete Straßen, um trotz ggf. umwegiger Fahrt/Wege Fahrtzeit einzusparen;
- die Einrichtung von Busfahrstreifen, Rückversetzen von Haltebalken auf der Fahrspur vor der LSA, damit der Bus mit oder ohne Sondersignal vorziehen und als Erster den Knoten befahren kann (sog. „Busschleuse“);
- die Anlage von Haltestellenkaps, damit der Bus ideal die Haltestelle anfahren und ohne Verzögerung wieder verlassen kann;
- die Anlage von Haltestellenbuchten dort, wo eine gute Anfahrbarkeit und ein zügiges Ausfahren möglich ist und dort, wo Busse aufeinander warten müssen;
- bei Verknüpfungshaltestellen Anordnung der Haltebereiche so nah wie möglich zueinander, damit sowohl die Fußwege kurz sein können als auch die Wartezeit der Busse so kurz wie möglich ist.

Verkehrstechnische Maßnahmen

Alle Maßnahmen, die auf der Seite des Fahrzeuges (Bus) oder auf Seiten der Straße (Schleifen, Baken, Funksteuerung, LSA) technischer Lösungen bedürfen,

sind mit zum Teil erheblichen Investitionen verbunden. So ist z. B. die in Erlangen bereits vorhandene LSA-Beeinflussung durch die Linienbusse auszubauen, ggf. an den Stand der Technik anzupassen und so auszustalten, dass alle im Linienverkehr innerhalb der Stadt fahrenden Busse die Lichtsignalanlagen ansteuern können.

Tabelle 19: Standards für die Beschleunigung. Quelle Stadt Erlangen

Beschleunigung	
Ziel / Definition	<p>Sämtliche Buslinien sind im Stadtgebiet Erlangen an den entsprechenden Lichtsignalanlagen zu beschleunigen. Das Setzen der Meldepunkte für die Beschleunigung auf dem Stadtgebiet wird von der Stadt Erlangen vorgegeben und verwaltet. Die Verkehrsunternehmen pflegen die Meldepunkte nach Vorgabe der Stadt Erlangen in ihrem Planungssystem ein. Bei Linienwegänderungen wie z.B. Umleitungen müssen diese ebenfalls gemäß den Vorgaben teilweise tagesscharf angepasst werden.</p> <p>Die Fahrzeuge sind mit den erforderlichen Ausstattungen für die GPS-basierte Technik zu bestücken, sodass eine Kompatibilität mit dem städtischen Beschleunigungssystem und der zugrundeliegenden Software besteht.</p>

5.3.3 Leitstelle und Störungsmanagement

Leitstelle

Die auf dem Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen haben zur Steuerung, Koordination und Überwachung des Betriebsablaufs ihrer Verkehre ein Betriebsleitsystem vorzuhalten und während der jeweiligen Betriebszeiten ihrer Verkehre zu betreiben. Die Kommunikation zwischen den Leitstellen der auf dem Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen muss beispielsweise telefonisch gewährleistet sein. Hiermit kann der Busbetrieb im gesamten Stadtgebiet gemeinsam im Störungsfall besser koordiniert werden. Um die Betriebsabstimmung zukünftig weiter zu verbessern, sind technische Schnittstellen der Leitstellen bzw. Betriebsleitsysteme untereinander denkbar. Die betroffenen Aufgabenträger sollten sich als Zielsetzung daran beteiligen, dass in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen eine gemeinsam bereitgestellte technische Schnittstelle aufgebaut wird.

Das vom Verkehrsunternehmen genutzte Betriebsleitsystem muss während der Betriebszeiten der im Stadtgebiet betriebenen Linien(abschnitte) durchgängig besetzt sein, sodass Kommunikation jederzeit stattfinden kann. Ebenfalls müssen die Fahrzeuge über einen Notruftaster verfügen. Bei Betätigung muss die Leitstelle sofort über einen Alarmton benachrichtigt werden und systemtechnisch über die Möglichkeit verfügen, in das Fahrzeug reinzuhören, um entsprechend reagieren zu können.

Zu den Betriebszeiten sind Ersatzfahrer vorzuhalten, sodass Ausfälle (z.B. Verschlafen, kurzfristige Krankmeldung) vermieden werden. Im Falle eines Ausfalls oder Verspätung (> 15 Minuten), die das Stadtgebiet Erlangen betrifft, ist die Leitstelle des mit dem Betrieb der städtischen Buslinien beauftragten Verkehrsunternehmens zu informieren.

Für einen reibungslosen Betriebsablauf ist mindestens ein Verkehrsmeister einzusetzen. Dieser ist für die Überwachung und Dokumentation der Qualitätsstandards (Mitfahrten bzw. Überprüfung des Fahrpersonals und Subunternehmerüberwachung) sowie für die Betriebsabwicklung im Störungsfall zuständig. Die Überwachungsberichte etc. sind der Stadt Erlangen auf Anforderung zur Verfügung zu stellen. Bzgl. der betrieblichen Abwicklung vor Ort muss die Kommunikation zwischen dem*der Verkehrsmeister*in des beauftragten Verkehrsunternehmens und der Leitstelle des mit dem Betrieb der städtischen Buslinien ausschließlich beauftragten Verkehrsunternehmens sichergestellt werden.

Umleitungen

Die Linienwege bei z.B. baustellenbedingten Umleitungen sind auf Erlanger Stadtgebiet mit der Stadt Erlangen bzw. mit dem zum Betrieb der städtischen Buslinien ausschließlich beauftragten Verkehrsunternehmen abzustimmen und im System (Planungssystem zur Versorgung der Echtzeitdaten, z.B. DFI-Anzeiger, VGN-Auskunft, usw.) einzupflegen.

Kurzfristige Umleitungen (z.B. bei einem Wasserrohrbruch) sind ebenfalls mit der Leitstelle des mit dem Betrieb der städtischen Buslinien ausschließlich beauftragten Verkehrsunternehmens abzustimmen und als Onlineumleitung im Betriebsleitsystem anzulegen.

Planung

Fahrplanänderungen, die das Erlanger Stadtgebiet betreffen, müssen vorab mit der Stadt Erlangen und mit dem zum Betrieb der städtischen Buslinien beauftragten Verkehrsunternehmen abgestimmt werden.

Bei Störungen werden die Fahrgäste möglichst zeitnah mindestens über folgende Informationskanäle über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert (in Abhängigkeit des jeweiligen Störfalls / Dauer):

- Website, App, soziale Medien
- DFI (dynamische Fahrgästinformation) an Haltestellen oder über akustische Durchsagen
- Kundenzentrum

Im Fahrzeug sollte eine Erstinformation an die Fahrgäste schnellstmöglich erfolgen. Darauffolgend sollten die Fahrgäste kompetent und freundlich über das

weitere Vorgehen bzgl. der Fahrt sowie über mögliche Reisealternativen informiert werden.

Durch entsprechende Weiterleitung der Meldungen an die Datendrehscheibe des VGN / DEFAS Bayern ist eine Informationsbereitstellung unter Berücksichtigung der Umsetzzeiten in allen zur Verfügung stehenden aktuellen Medien für die Fahrgäste sicherzustellen.

5.3.4 Fahrradmitnahme

Es gelten die Anforderungen zur Mitnahme von Fahrrädern laut den Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN).

Im VGN ist die Mitnahme von Fahrrädern möglich, pro Fahrt bzw. Tag ist eine Kinderfahrkarte bzw. eine Fahrrad-Tageskarte Bayern zu lösen. Die Fahrradmitnahme ist nur dann möglich, wenn der Platz im Fahrzeug dafür ausreicht. Die Beförderung von Fahrgästen, Kinderwagen und Rollstühlen hat stets Vorrang. Ein Anspruch auf Mitnahme besteht somit nicht.

Im SPNV können die vorhandenen Kapazitäten für die Fahrradmitnahme in den mit Fahrradsymbolen gekennzeichneten Mehrzweckabteilen genutzt werden.

Ausgeschlossen ist die Fahrradmitnahme in S-Bahnen montags bis freitags von 6 bis 8 Uhr, in Reisebussen oder Anrufsammeltaxen.

5.3.5 Sicherheit

Das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum und somit auch im Umfeld des ÖPNV nimmt an Bedeutung zu. Der Fahrgast soll sich in den Fahrzeugen als auch an den Haltestellen zu jeder Tages- und Nachtzeit sicher fühlen.

Tabelle 20: Anforderungen an die Sicherheit. Quelle: Stadt Erlangen

Sicherheit	
Ziel / Definition	Die Kunden fühlen sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher. Auf Notfälle kann schnell reagiert werden, z. B. durch Betriebsfunk oder Notruftaster in den Fahrzeugen.

5.3.6 Qualitätsmanagement

Da der Nahverkehrsplan verschiedene Qualitätsanforderungen für den ÖPNV festlegt, muss folglich auch kontrolliert werden, ob die Anforderungen erfüllt werden. Um Sicherzustellen, dass die Qualitätsziele der Stadt Erlangen erreicht werden, soll ein Qualitätssicherungssystem (QSS) entwickelt werden.

Im vorliegenden NVP wird die Basis für das QSS gelegt, nämlich eine Auswahl der für die Stadt Erlangen relevanten Qualitätskriterien getroffen. Jedes Qualitätskriterium wird beschrieben und der jeweilige Qualitätsstandard definiert (Arbeitsdefinition, die im weiteren QSS-Prozess geschärft und dabei ggf. geändert werden kann). Für jedes Qualitätskriterium muss dann in einem dem NVP nachgelagerten Prozess ein Zielwert festgelegt werden, der als Maßstab für „gute Qualität“ gilt. Des Weiteren muss festgelegt werden, wie die Einhaltung der Qualitätsstandards bzw. der Zielwerte überprüft werden kann, d.h. mit welchen Messverfahren und in welchen Messintervallen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist die Klärung der Zuständigkeiten für die Einhaltung der Qualitätsstandards sowie die Form eines Berichtswesens, in dem die Verkehrsunternehmen über die Messergebnisse berichten. Diese Berichte bilden eine wesentliche Grundlage für die Aufgabenträger und das beauftragte Unternehmen, um die Einhaltung der Standards bewerten zu können und ggf. steuernd eingreifen zu können. Bei der Festlegung der beschriebenen Elemente (u. a. Berichtswesen) sollte weitestgehend auf dem Status quo aufgebaut werden, um keinen erheblichen Mehraufwand zu produzieren.

Die Auswahl der Messverfahren sollte ebenfalls in Anlehnung an schon vor Ort vorhandenen Messverfahren erfolgen. Eine Grundlage für die Weiterentwicklung dieser Verfahren können die Empfehlungen aus der DIN EN Norm 13816:2002 (CEN/TC „Transport – Logistik und Dienstleistungen“) sein. Darüber hinaus können die „Hinweise für die Qualitätssicherung im ÖPNV“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (Veröffentlichung Mai 2006) als Grundlage herangezogen werden, welche ebenfalls den Bezug zu der DIN EN Norm herstellt. Die DIN EN Norm empfiehlt folgende objektive Messmethoden:

- Mystery Shopping Survey (MSS), bei dem so genannte Testkundschaft die Einhaltung der Qualitätsstandards stichprobenhaft überprüfen, und
- der Analyse von Daten aus direkten Messungen u. a. aus dem Betriebsleitsystem (Direct Performance Measure, DPM), u. a. zur Pünktlichkeit (über RBL).

Die Ergebnisse der Messungen bilden die Grundlage für die Beurteilung der Leistung bzw. der ÖPNV-Qualität. Die objektiven Messungen können ergänzt werden um subjektive Messmethoden, in der die Qualität aus Sicht der Kunden erhoben und ausgewertet wird. Die Ergebnisse aus den Kundenzufriedenheitsbefragungen (Customer Satisfaction Survey, CSS) und Kundenhinweisen können als zusätzliche Information oder zur Beurteilung der Qualität einbezogen werden.

Zusammenfassend sind folgende Elemente für ein QSS zu berücksichtigen:

Tabelle 21: Elemente eines Qualitätssicherungssystems (QSS). Quelle: Stadt Erlangen

QSS-Element	Erläuterung
Auswahl relevanter Qualitätskriterien sowie Definition des Qualitätsstandards für jedes Kriterium	Was bedeutet das Qualitätskriterium aus Kundensicht?
Festlegung von Ausnahmen	z. B. für Regionalverkehre
Festlegung von Zuständigkeiten für jedes Qualitätskriterium	Für die Einhaltung welcher Qualitätsstandards ist das Verkehrsunternehmen, für welche die Stadt, für welche Dritte zuständig?
Festlegung von Zielwerten für jedes Qualitätskriterium (und Ausnahmen)	Ggf. auf Grundlage des Status quo bzw. erster Messergebnisse Ausnahmen z. B. für nicht beeinflussbare Situationen (u. a. höhere Gewalt)
Festlegung von jeweils geeigneten Messmethoden und -zyklen	Möglichst aufbauend auf bisher verwendeten Messmethoden
Festlegung eines Berichtswesens für die Zusammenfassung der Messergebnisse in Qualitätsberichten o. ä.	Datenaustausch, Abstimmung über Form und Regelmäßigkeit sowie über mündliche Abstimmungen
Festlegung von Korrekturmaßnahmen im Falle von Nicht-Erreichung der Zielwerte	Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung bzw. zur Abhilfe der Mängel, Anreize
Vereinbarung von Weiterentwicklungs routinen für das QSS	z. B. regelmäßige Arbeits- und Steuerungskreise, Revisionszyklen
Vereinbarung über die Übernahme von Kosten	u. a. für die Umsetzung des QSS, für über das QSS hinausgehende Maßnahmen (z. B. Kundschaftserhebungen)

Darauf aufbauend wird ein QSS mit entsprechenden Festlegungen entwickelt. Es wird mehrere Elemente enthalten, die aufeinander aufbauen und – auf Grund der Weiterentwicklungs routinen – gleichzeitig eine sich selbst reflektierende Funktion haben. Es kann daher als dynamisches System verstanden werden, welches sich ständig weiterentwickelt und auf mögliche Entwicklungen, z. B. technische Neuerungen, gut reagieren kann. Bei der Entwicklung des QSS ist in Abhängigkeit der Betroffenheit zu prüfen, die Aufgabenträger der umliegenden Landkreise und kreisfreien Städte in geeigneter Weise einzubeziehen.

5.4 Infrastruktur

5.4.1 Haltestellen

Haltestellen dienen dem Fahrgäst als Zugang zum ÖPNV. Sie sind Visitenkarte für öffentliche Verkehrsunternehmen ebenso wie auch für Städte und Regionen. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad beeinflussen in

besonderem Maße die Entscheidung des Fahrgastes, das öffentliche Verkehrsangebot zu akzeptieren und zu nutzen. Die Lage, die bauliche Ausstattung und vor allem die Ausstattung von Haltestellen müssen daher den Kundenerwartungen an Sicherheit, Service und Komfort, Information und Barrierefreiheit entsprechen. In städtebaulich sensiblen, verdichteten oder architektonisch hochwertigen Lagen ist zudem die stadtbildprägende Wirkung von Haltestellen zu beachten. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass in der Erlanger Innenstadt mit ihrem historischen Straßenraster teilweise der Platzbedarf begrenzt ist, was auch Auswirkungen auf die Möglichkeiten der Haltestellengestaltung hat.

Generell müssen Haltestellen hinsichtlich ihrer Ausstattungsmerkmale differenziert betrachtet werden. Für zentrale Umsteigehaltestellen bzw. Haltestellen mit regelmäßig hohem Fahrgastaufkommen gelten daher z. T. höhere Anforderungen als für Haltestellen mit geringerer verkehrlicher Bedeutung.

Grundlage für die Konkretisierung der Standards, u.a. im Zusammenhang mit Barrierefreiheit, ist das Haltestellenkataster der Stadt Erlangen, das kontinuierlich zu pflegen ist.

Tabelle 22: Übergeordnete Anforderungen an Haltestellen. Quelle: Stadt Erlangen

Haltestellen	
Ziel / Definition	<p>Haltestellen im Erlanger Stadtgebiet müssen für alle Fahrgäste gut erreichbar, barrierefrei zugänglich und nutzbar sowie sicher und sauber sein.</p> <p>Haltestellenbelegungen je Linie und Bussteig sind zu beachten.</p> <p>Die Nutzung der Infrastruktur darf nicht zur Blockierung oder Beeinträchtigung der städtischen Buslinien führen. Aufenthaltsdauer und Standzeiten an Haltestellen bzw. im Haltestellengebiet sind mit dem zum Betrieb der städtischen Buslinien beauftragten Verkehrsunternehmen abzustimmen.</p> <p>Die Haltestellenausstattung bestimmt sich nach den gesetzlichen Vorgaben. Es gelten die VGN-Qualitätsstandards des Assoziierungsvertrags; die VGN-Qualitätsstandards sind als Mindestkriterien zu verstehen.</p>

5.4.1.1 Mindestanforderungen

- Die Stadt Erlangen ist für die Herstellung, Wartung, Reinigung und den Unterhalt der Haltestellen auf dem Erlanger Stadtgebiet als Baulastträger zuständig. Das für den Betrieb der städtischen Buslinien betraute Verkehrsunternehmen wird die im öffentlichen Linienverkehr allgemein erforderlichen Haltestellen nach den bestehenden Vorschriften ausstatten. Das Haltestellenschild sowie die Fahrplan- und Informationskästen sind vom für den städtischen Busverkehr zuständigen Verkehrsunternehmen zu warten, zu unterhalten und zu reinigen. Bei Haltestellen, die nur vom Regionalbusverkehr bedient werden, ist das jeweilige Verkehrsunternehmen für die Bestückung der Informationen gemäß den VGN-Mindestanforderungen zuständig, soweit es nicht anders zwischen der

Stadt Erlangen, dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen vereinbart wird. Es werden die besonderen Anforderungen des VGN an Haltestellen im Verbundverkehr beachtet:

- Kennzeichnung mit Haltestellennamen, Linienziel, VGN-Liniennummer, VGN-Signet und Verkehrsunternehmen,
- Anbringung eines Fahrplan- und Informationskastens am Haltestellenmast oder dem Fahrgastunterstand,
- Aushang des jeweiligen aktuellen und gut lesbaren Fahrplans mit Linienverlauf,
- unverzügliche Beseitigung von Schäden.
- Die entsprechenden Fahrpläne und Aushänge sind ausschließlich in den dafür vorgesehenen Fahrplanvitrinen anzubringen. Informationen des mit dem Betrieb der städtischen Buslinien beauftragten Verkehrsunternehmens dürfen ohne Absprache nicht geändert, überklebt oder beeinträchtigt werden. Im Falle einer überfüllten Fahrplanvitrine ist das mit dem Betrieb der städtischen Buslinien ausschließlich beauftragte Verkehrsunternehmen zu informieren, um die weiteren Schritte abzustimmen (z.B. Stellen einer Ersatzhaltestelle).
- Bei baustellenbedingten Fahrplanänderungen sind die Fahrpläne entsprechend zu aktualisieren.
- Für ein einheitliches Erscheinungsbild bzgl. der Beklebung von Haltestellenfahnen (z.B. Unternehmen / Linie / Ziel) ist vor Anbringung eine Abstimmung mit dem zum Betrieb der städtischen Buslinien beauftragten Verkehrsunternehmen erforderlich.
- Für die Haltestellen, die mit ePapern (digitale Fahrplananzeiger) ausgestattet sind, ist der aktuelle Fahrplan (Aushangfahrplan) in entsprechendem Format digital an das mit dem Betrieb der städtischen Buslinien beauftragte Verkehrsunternehmen zu senden. Ebenfalls sind Baustellenhinweise digital zur Verfügung zu stellen.
- Das Aufstellen, der Unterhalt und das Reinigen von Fahrgastunterständen und Haltestellen obliegen den jeweils zuständigen Stellen, ebenso wie das Räumen und Streuen im Bereich von Haltestellen im Winter.
- Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Name, die Zuständigkeit und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten Stellen festgelegt. Bei Bedarf oder fehlendem Einvernehmen entscheidet die Verbundgesellschaft.
- Die Bestückung der Haltestellen mit Plänen und VGN-Information ist Aufgabe des mit dem Betrieb der städtischen Buslinien beauftragten Unternehmens. Bei Haltestellen, die ausschließlich vom Regionalbusverkehr bedient werden, ist das private Verkehrsunternehmen zuständig, soweit nicht anders vereinbart. Der Ausstattungsumfang unterscheidet sich je nach Art der Haltestelle (Mast, Vitrinenkasten, Wartehalle).

Grundsätzlich umfasst die Ausstattung:

- Zeitlose VGN-Werbung (MobiCard, JahresAbo usw.) und Eigenwerbung des VU für freie Flächen in den Aushangkästen
- Informationen über das / vom Verkehrsunternehmen, z. B. lokale Tarife oder spezielle Angebote im Stadtbusverkehr, Hinweise zu Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs
- Aktuelle VGN-Preistabellen
- Aushangfahrplan gemäß VGN-Standard
- mit einer „Service- und Notfallnummer“ des Verkehrsunternehmens, sowie
- mit Kontaktdaten, inkl. Öffnungszeiten des Verkehrsunternehmens versehen.

5.4.1.2 Haltestellenkategorien

Die Haltestellen in Erlangen werden in Bezug auf ihre Funktion im Verkehrsnetz und ihrer Bedeutung für die Fahrgäste in Kategorien unterteilt.

Tabelle 23: Kategorisierung der Haltestellen. Quelle: Stadt Erlangen

Kategorie	Bezeichnung	Merkmale
A	Haltestellen an Verknüpfungspunkten	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Verknüpfungshaltestelle Bus – Bus / Bus - Bahn • Ergänzende Mobilitätsangebote mit B+R und P+R (Mobilitätsstationen) • Hohe Anzahl Umsteigender und sehr hohes Fahrgastaufkommen
B	Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen mit entsprechend hohen Ein- und Ausstiegszahlen (bspw. Ortsmitte, Klinikum/ Krankenhaus, Universität/ Hochschule etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe bis mittlere Anzahl Umsteigender und hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen • Ggf. Ergänzende Mobilitätsangebote mit B+R und P+R (Mobilitätsstation)
C	Weitere Haltestellen mit hoher Nutzungsdichte (drei Fahrten pro Stunde und mehr)	<ul style="list-style-type: none"> • Mittlere Anzahl Umsteigender und mittleres bis geringes Fahrgastaufkommen
D	Ein- oder Ausstiegshaltestellen von geringer Bedeutung	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Anzahl/ wenige Umsteigeverbindungen • Kann auch Bedarfshaltestelle sein (Saison, Event, etc.)
E	<i>Virtuelle Haltestelle</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nur Schild / QR-Code Kennzeichnungen

Damit verbunden ist die Festlegung entsprechender Standards zur Umsetzung der Barrierefreiheit. Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung sind in Kapitel 5.6 dargestellt.

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den

Standards entsprechen, sollen sukzessiv angepasst werden, soweit es die infrastrukturellen Gegebenheiten, finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen.

Tabelle 24: Ausstattungsmerkmale Haltestellen. Quelle: Stadt Erlangen

	Kat. A	Kat. B	Kat. C	Kat. D
Ausstattung				
Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen (Verkehrszeichen 224 StVO) oder befestigtes Haltestellenzeichen	x	x	x	x
Haltestellennamen	x	x	x	x
Linienummer	x	x	x	x
Linienziel	x	x	x	x
VGN-Logo/Logo des Verkehrsunternehmens	x	x	x	x
Fahrgastinformation				
Fahrplan	x	x	x	x
Liniennetzplan	x	x	x	(x)
Informationen zur Tarifstruktur	x	x	x	(x)
Bussteigbezeichnung (bei mehr als zwei Haltepositionen)	x	x	x	(x)
Weitere Service-Hinweise (z. B. zu Verkaufsstellen, Telefonnummern)	x	x	x	(x)
Haltestellenumgebungsplan	x	x	(x)	-
Beleuchtete Fahrgastinformation (Vitrine)	x	x	(x)	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs und zu Zielen im Umfeld (z. B. Park+Ride, Bike+Ride, öffentliche Einrichtungen)	(x)	(x)	(x)	-
Kundenterminal/Fahrscheinautomat (im Haltestellenbereich insgesamt)	x	(x)	-	-
Verkaufsstelle im Nahbereich	(x)	(x)	-	-
Dynamische Fahrgastinformation (inkl. akustischer Ansage)	x	(x)	(x)	-
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit				
Aufstellfläche für Fahrgäste	x	x	x	x
Abfalleimer	x	x	x	x

Sitzgelegenheit ²¹	x	x	(x)	(x)
Witterungsschutz für relevante Einstiegsrichtungen ²¹	x	x	(x)	(x)
Sicherheit				
Beleuchtung	x	x	(x)	(x)
Räumliche Nähe von Richtungshaltestellen für eine leichte Orientierung. Im Bereich der Haltestellen sollten, soweit möglich, Querungshilfen vorhanden sein	x	x	(x)	-
Erläuterungen				

x: erforderliche Ausstattung. Eine Abweichung kann in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und unter/im Rahmen einer Betrachtung/Prüfung der infrastrukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen erfolgen.

(x): anzustrebende Ausstattung, im Einzelfall zu prüfen

-: nicht erforderliche Ausstattung

Für Haltestellen der Kategorie E besteht nur die Anforderung einer Kennzeichnung im Straßenraum, z. B. mittels eines Schildes oder einer Markierung auf dem Gehweg (Logo On-Demand-Verkehr, QR-Code).

Für alle technischen Einrichtungen an Haltestellen und Verknüpfungspunkten (z. B. Aufzüge, Fahrgastinformationsanlagen) ist eine durchgängige Nutzbarkeit zu gewährleisten. Der Betriebszustand soll über die Bereitstellung von Echtzeitangaben zu Aufzügen in den Auskunftssystemen abrufbar sein. Defekte Anlagen sind schnellstmöglich in Stand zu setzen; auf Alternativen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste soll bei defekten Anlagen mittels Wegweisung o.ä. vor Ort sowie mittels dynamischer Fahrgastinformationen hingewiesen werden.

Die Begrünung von Fahrgastunterständen und ggf. weiteren Einrichtungen (wie z. B. Fahrradboxen und B+R- und P+R-Anlagen) ist vorzusehen.

Für die Umsetzung der Ausstattungsmerkmale der Haltestelleninfrastruktur sind verschiedene Fachbereiche der Stadtverwaltung und des mit dem Betrieb der städtischen Buslinien beauftragten Verkehrsunternehmen sowie private Verkehrsunternehmen der Regionalbuslinien zuständig. Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und dem städtischen Verkehrsbetrieb.

5.4.2 Mobilitätsstationen

Der Ausbau und die Erweiterung von geeigneten Bahnhöfen und Knotenpunkten

²¹ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen

des ÖPNV zu Mobilitätsstationen ist neben der tariflichen Verknüpfung von ÖPNV und anderen Mobilitätsdienstleistern sowie der Entwicklung digitaler Mobilitätsplattformen eine wesentliche Möglichkeit, diese intermodale Verknüpfung zu verbessern. Die Anforderungen an die Gestaltung und Flächennutzung solcher Mobilitätsstationen gehen daher deutlich über die bisherigen Ansätze intermodaler Verknüpfung in Form vor allem von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen sowie Taxistellplätzen hinaus. Neben der Integration von Sharing-Angeboten ist auch die Einbeziehung von Angeboten der privat genutzten (Elektro-)mobilität, beispielsweise in Form von öffentlich nutzbarer Ladeinfrastruktur, wünschenswert. Erlangen hat hierfür bereits einen Standard in unterschiedlichen Ausbaustufen entwickelt. Derzeit wird im Rahmen einer Arbeitsgruppe geprüft, wie Mobilitätsstationen auch im Verbundgebiets des VGN und der Metropolregion Nürnberg standardisiert werden können, um die Nutzungsfreundlichkeit zu erhöhen.

Tabelle 25: Standorte der (geplanten) Mobilitätstationen. Quelle: Stadt Erlangen

Mobilitätsstation	Carsharing-plätze	Ladesäule (für Privat)	E-Scooter	VAG_Rad	Fahrradbügel	Lastenradbügel
Bismarckstraße	1	nein	nein	ja	ja	nein
Mozartstraße	2	nein	ja	ja	ja	ja
Langemarckplatz	2	nein	ja	nein	ja	ja
Großparkplatz BHF	3	ja	ja	ja	ja	ja
Siemens Campus	nein	nein	ja	ja	ja	nein
Bahnhof Bruck	2	ja	ja	ja	ja	nein
Doris-Ruppenstein-Straße	2	ja	ja	ja	ja	ja
Karlsbaderstraße	2	ja	ja	Prüfung	ja	ja
Flurstraße Eltersdorf BHF	2	nein	ja	nein	ja	nein
Stümpellstraße	1	ja	ja	nein	ja	ja
Kosbacher Damm				In Planung		
Lachnerstraße				In Planung		
Naturbadstraße				In Planung		
Odenwaldallee				In Planung		
Rennestr.				In Planung		
Haagstr.				In Planung		

5.4.3 Park + Ride-Anlagen

P+R-Anlagen dienen in erster Linie Pendlerinnen und Pendlern, eine Haltestelle des ÖPNV oder SPNV mit dem privaten Pkw anzusteuern, in der Nähe der Haltestelle den Pkw auf einer hierfür ausgewiesenen Fläche abzustellen und daraufhin mit dem ÖPNV oder SPNV zum eigentlichen Ziel des Wegs zu gelangen.

P+R-Anlagen sind vorrangig im regionalen Kontext wirksam, indem der Pkw außerhalb von Erlangen stehen gelassen wird und die Anreise mit dem ÖPNV erfolgt.

Im Rahmen der Planungen zur StUB sind zurzeit drei Park & Ride Anlagen entlang der Strecke geplant. Zum einen soll auf Nürnberger Stadtgebiet in Reutles eine Anlage mit bis zu 600 Stellplätzen (maximale Ausbaukapazität) entstehen, die vor allem den Verkehr der A3 abfangen soll.²² Eine weitere Park+Ride Anlage ist an der Anschlussstelle Am Europakanal geplant, für die in diesem Bereich dann auch eine neue, teilkombinierte StUB-Bus-Haltestelle errichtet wird. Die Kapazität der Haltestelle ist noch nicht final festgelegt. Derzeit wird mit 100 Stellplätzen geplant, mit optionalen Erweiterungsstufen auf 200 – 500 Stellplätze.²³ Hier kann der aus Nord-Westen kommende Verkehr in Richtung Innenstadt aufgefangen werden.²⁴ Die dritte Anlage wird auf Herzogenauracher Stadtgebiet mit direktem Anschluss an die A3 geplant. Da diese in die bestehende Raststätte Aurach integriert werden soll, wird hier derzeit u.a. die Machbarkeit geprüft.²⁵ Eine Kapazität lässt sich zurzeit noch nicht abschätzen.

Tabelle 26: Einrichtung von P+R-Anlagen. Quelle: Stadt Erlangen

	A	B	C	D
Park+Ride-Anlagen (mit Stellplätzen mit Ladefunktion)	(x)	-	-	-

5.4.4 Bike + Ride-Anlagen

Der Ausbau von B+R-Anlagen kommt in großem Maße dem ÖPNV zugute, da hiermit die Wirksamkeit wichtiger Verkehrsachsen auf einen Korridor von mehreren Kilometern erweitert werden kann. Im „Verkehrsentwicklungs- und

²² ZV StUB (2024): Die StUB von Boxdorf bis Reutles. URL: <https://www.stadtumlandbahn.de/ueber-stub/strecke/abschnitte-im-fokus/die-stub-von-boxdorf-bis-reutles/> [07.03.2025]

²³ Beschluss VI/165/2022 vom 21.11.2022

²⁴ ZV StUB (2024): Die StUB in Büchenbach. <https://www.stadtumlandbahn.de/ueber-stub/strecke/abschnitte-im-fokus/die-stub-in-buechenbach/> [07.03.2025]

²⁵ ZV StUB (2024). Die StUB für Herzogenaurach. URL: https://www.stadtumlandbahn.de/fileadmin/Dokumente/Ergebnisse/ZVStUB_Stadteinleger_Herzogenaurach_012024_ZVStUB.pdf [07.03.2025]

„Mobilitätsplan 2030“ sowie im „Zukunftsplan Fahrradstadt“ ist festgehalten, dass die Menge der Fahrradstellplätze in Erlangen in den kommenden Jahren stark erhöht werden soll, um den Radverkehr zu fördern. Aktuelle Initiativen sind das 1000-Bügel-Programm, die Errichtung von B+R-Anlagen an Erlanger Bahnhöfen und das Fahrradparkhaus Gleis 1.

Der Ausbau von B+R-Anlagen ist hinsichtlich des Platzbedarfs und der Investitionskosten pro Stellplatz mit einem deutlich geringeren Aufwand verbunden als der Ausbau von P+R-Anlagen. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer nutzen häufig auch den ÖPNV – daher ist eine gute Verknüpfung beider Verkehrssysteme zentral für die Förderung des Umweltverbundes. Bei der Dimension und Ausgestaltung von B+R-Anlagen sind die Besonderheiten der jeweiligen Station sowie das Fahrradaufkommen zu beachten.

Tabelle 27: Einrichtung von B+R-Anlagen. Quelle: Stadt Erlangen

	A	B	C	D
Fahrrad-Parkhaus	(x)	-	-	-
Bike+Ride-Anlagen mit mind. 20 Stellplätzen (überdacht, Fahrradbügel)	x	(x)	-	-
Fahrradbügel	x	x	x	x

Zu berücksichtigen ist beim Aus- und Umbau der B+R-Anlagen auch eine attraktive Zuwegung für Radfahrende. Darüber hinaus sind Informationen zur Auslastung hochwertigerer Abstellmöglichkeiten (B+R-Boxen, Fahrradparkhaus) zu erheben und an zentraler Stelle über eine Onlineplattform und / oder in der VGN-App für die Nutzenden bereitzustellen.

5.4.5 Geteilte Mobilitätsangebote

Die Einrichtung von Verleihsystemen ist vorzusehen und zu prüfen, ob diese an Mobilitätsstationen zur Verfügung gestellt werden können. Zur Reduzierung der Nutzungshürden ist eine Bündelung der Buchung in einer App oder über eine Plattform wünschenswert, die flächendeckend im Verbundgebiet zur Verfügung steht. Die regionale Nutzbarkeit, wie beispielsweise beim VAG_Rad, ist wünschenswert.

5.5 Service und Tarif

5.5.1 Vertriebsstellen

Die Vertriebsstellen umfassen die stationären, personenbedienten Vorverkaufsstellen, den Fahrscheinverkauf in den Bussen, Kundenterminals/Fahrscheinautomaten sowie den Online-Vertrieb.

Für den Vertrieb gelten die VGN-Qualitätsstandards des Assoziierungsvertrags; diese sind als Mindestkriterien zu erfüllen. Die Verbundstandards sowie Neuerungen im Bereich Vertrieb (z. B. E-Ticket) und Tarif sind einzuhalten und mitzutragen. Folgende Anforderungen sind insbesondere zu erfüllen:

- Verkauf von Fahrkarten im Fahrzeug ab dem Einstiegspunkt zu allen Städten und Gemeinden im VGN. Über die elektronischen Einrichtungen in den Fahrzeugen sind mindestens zu verkaufen:
 - Einzelfahrkarten
 - Tagestickets (Solo und Plus)
- Verkauf des gesamten VGN-Tarifsortiments in den Kundenbüros
- Verkauf von Fahrkarten an externen, personenbesetzten Verkaufsstellen im Stadtgebiet
- Sortiments- und Strukturerweiterungen des VGN sind zu berücksichtigen

Tabelle 28: Übersicht besetzte Verkaufsstellen. Quelle: ESTW (Stand 2024)

Nächste Haltestelle	Art der Vertriebsstelle	Anschrift
Bahnhof/Hauptbahnhof	Kundenbüro (Verbund-pässe und Fahrausweise)	Kundenbüro ESTW Stadtbus, Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH, Goethestraße 21a
Bahnhof/Hauptbahnhof	Kundenbüro (Verbund-pässe und Fahrausweise)	Reisezentrum DB AG, Bahnhofsplatz 1
Am Anger/Zentralfriedhof	Verkaufsstelle (Fahrausweise)	Schreibwarengeschäft Schobert, Am Anger 6
Bruck Kirche	Verkaufsstelle (Fahrausweise)	Schreibwarengeschäft Schobert, Fürther Straße 37
Diakonisches Zentrum	Verkaufsstelle (Fahrausweise)	Lotto Demirovski, Dorfstraße 56
Lindnerstraße	Verkaufsstelle (Fahrausweise)	Lotto-Toto, Horst Baierlacher, Mönaustraße 63
Neumühle	Verkaufsstelle (Fahrausweise)	Schreibwarengeschäft Schobert, Neumühle 4 (EKZ West)
Regnitzweg	Verkaufsstelle (Fahrausweise)	Shop Lotto-Post Kevin, Elterdorfer Straße 58

Röntgenstraße	Verkaufsstelle (Fahrausweise)	Schreibwarengeschäft Schobert, Äußere Tennenloher Straße 17
Theodor-Heuss-Anlage	Verkaufsstelle (Fahrausweise)	Lotto Cakolli, Karlsbader Straße 1
Theresiakirche	Verkaufsstelle (Fahrausweise)	Schreibwarengeschäft GÖDICKE, Lange Zeile 61a

Tabelle 29: Übersicht über die Kundenterminals. Quelle: ESTW (2024)

Haltestelle
Am Anger
Arcaden
Bahnhof/Hauptbahnhof
Buckenhof
Dechsendorf (Weisendorfer Str.)
Forschungszentrum
Frauenaurach (Brückenstraße)
Hugenottenplatz
Langemarckplatz
Lindnerstraße
Martin-Luther-Platz
Neuer Markt/Rathaus
Sebaldussiedlung (Theodor-Heuss-Anlage)
St. Johann
Tennenlohe (Saidelsteig)
Zollhaus

5.5.2 Information, Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Fahrgastinformationen sind eine notwendige Voraussetzung der ÖPNV-Nutzung. Es gilt daher, sie so einfach und verständlich wie möglich zu gestalten. Sie sollte zudem lückenlos sein, d. h. die gesamte Reisekette (vor Fahrtantritt, während der Fahrt, nach der Fahrt) abdecken. Im Störungsfall ist insbesondere auf die umfassende Information der Fahrgäste zu achten.

Es muss jedem (potenziellen) Fahrgäst möglich sein, sich vor und während der Fahrt über seine Fahrtmöglichkeiten (inkl. Umsteigemöglichkeiten, Rückfahrt, Störungen) zu informieren. Alle Fahrplaninformationen sind daher durch das Unternehmen leicht verfügbar, aktuell, vollständig, verständlich und leicht nutzbar zur Verfügung zu stellen. Nach der Fahrt muss es dem Fahrgäst jederzeit möglich sein, Hinweise zu geben bzw. auf Probleme aufmerksam zu machen.

Die Informationsbereitstellung durch das Unternehmen muss den Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprechen.

Die für die Fahrgäste bereitzustellenden Informationen beinhalten mindestens:

- Fahrpläne (inkl. Verknüpfung innerhalb des Verkehrsverbundes)
- Linien und Linienverläufe
- Möglichkeiten zum Fahrkartenverkauf und Preisauskunft im Fahrzeug.
Die Einführung bargeldloser Bezahlmethoden soll geprüft werden
- Bei geplanten und ungeplanten Störungen: Störungsdauer, alternative Fahrmöglichkeiten

Für die Informationsbereitstellung sind möglichst verschiedenen Kanäle bzw. Medien zu nutzen. Die Aufbereitung der Informationen muss dem jeweiligen Medium entsprechen:

- VGN-APP und andere digitale Auskunftssysteme
- Eigene Webseite des Verkehrsunternehmens, mobilfähig
- Gedruckte Fahrplaninformationen, z. B. Linienfahr-, Linienverlaufspläne
- Kunden Center (Information und Beratung)
- Fahrgastinformation an Haltestellen, z. B. Aushänge, sukzessiver Ausbau der Haltestellen mit DFI-Anzeiger in Echtzeit
- Fahrgastinformation an/in den Fahrzeugen
- Fahrgast-Bildschirme
- ePaper (aktuelles Pilotprojekt am Hugenottenplatz möglichst weiter auszuweiten)
- Fahrgastinformation durch das Fahrpersonal (einfache Fahrplanauskünfte und Informationen bei Störungen)
- Bei umfassenderen Angebotsänderungen im Erlanger Stadtgebiet z. B. im Rahmen des Fahrplanwechsels ist dem mit dem Betrieb der städtischen Buslinien beauftragten Verkehrsunternehmen entsprechendes Informationsmaterial zur Verfügung zu stellen (Flyer, Broschüren, o.ä.).
- Einrichtung einer ausreichenden Kundenhotline / Kundenbüro in Erlangen, das verbundweite Auskünfte erteilt bzw. in dem der verbundweite Fahrscheinerwerb für die Kunden möglich ist.

Tabelle 30: Übersicht über die DFI-Anzeiger. Quelle: ESTW (2024)

Haltestelle	
Allee am Röthelheimpark	Hauptbahnhof
Altstadtmarkt	Hugenottenplatz
Arcaden	Langemarckplatz
Äußere Brucker/Paul-Gossen-Straße	Lindnerstraße
Bayernstraße	Martin-Luther-Platz
Berufsschulzentrum	Möhrendorfer Straße

Bildschirm im ESTW-Kundenbüro (Goethestraße)	Neuer Markt/Rathaus
Bruck Bahnhof	Paul-Gossen-Straße
Forschungszentrum	Schulzentrum West
Gebbertstraße	St. Johann

5.5.3 Beschwerdemanagement

Den Fahrgästen soll es möglich sein, jederzeit (24 h/Tag/Jahr) Hinweise zu geben (telefonisch, persönlich oder per E-Mail). Die Aufgabenträger verpflichten sich, Informationen und Hinweise an die beauftragten Verkehrsunternehmen und deren Fahrpersonal weiterzugeben und deren Durchsetzung zu kontrollieren. Beschwerden o. ä., die das Erlanger Stadtgebiet betreffen, müssen nachvollziehbar dokumentiert an die Stadt Erlangen weitergeleitet und bearbeitet werden.

Die Rückmeldungen und Beschwerden der Kunden werden vom Verkehrsunternehmen ernst genommen und zügig bearbeitet. Spätestens zehn Werktagen nach Beschwerdeeingang soll die Kundschaft eine freundliche, verständliche und für ihn nachvollziehbare Antwort / Zwischennachricht vom Verkehrsunternehmen erhalten.

Bei Beschwerden, deren Anlass bzw. Ursache nicht beim Verkehrsunternehmen liegt (Baustellen im Straßenraum o. ä.) kann das Verkehrsunternehmen den Aufgabenträger zur Unterstützung bei der Beantwortung des Kundenhinweises auffordern.

Die Kanäle und Regularien des Beschwerdemanagements sind auf der Homepage der Verkehrsunternehmen aufzuführen.

Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren und der Stadt Erlangen auf Aufforderung vorzulegen.

5.5.4 Personal

Das Fahr- und Servicepersonal ist insbesondere im Busverkehr der wichtigste Kundenkontakt. Das Fahrpersonal hat durch Auftreten und Ausführung seiner Arbeiten sowohl Einfluss auf die Qualität der Dienstleistung als auch darauf, wie diese durch die Fahrgäste wahrgenommen werden. Personalfragen liegen generell im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens. Fahrpersonal, das wegen Verfehlungen, Vergehen oder auch Verbrechen auf städtischen Linien in der Vergangenheit arbeitsrechtlich abgemahnt oder für den Einsatz gesperrt wurde (z.B. aufgrund von Vorfällen sexueller Belästigung, Beleidigung oder Vermögensdelikte), ist innerhalb des Stadtgebietes grundsätzlich nicht mehr

einzusetzen. Ein Wiedereinsatz kann nur mit vorheriger Zustimmung der Stadt erfolgen.

Im Hinblick auf den Einsatz des Fahrpersonals werden neben der Erfüllung der gesetzlichen und fachlichen Anforderungen deutsche Sprachkenntnisse und Ortskenntnisse verlangt, es ist auf ein einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild zu achten.

Das Fahrpersonal muss vor seinem ersten Einsatz umfangreich geschult werden (Linienkenntnisse, Tarif, Dienstanweisung, Kommunikation mit der Leitstelle, usw.).

Regelmäßige Schulungen des Fahrpersonals (z. B. Technik-Schulung, Ortskunde, Tarifschulung, Verhalten gegenüber Fahrgästen, Deeskalationstraining etc.) werden vorausgesetzt. Es gelten die VGN-Qualitätsstandards des Assoziierungsvertrags; die VGN-Qualitätsstandards sind als Mindestkriterien zu verstehen.

Das Verkehrsunternehmen setzt nur Fahrpersonal ein, das die im Fahrdienst notwendigen allgemeinen Kenntnisse der im Linienverkehr bestehenden Vorschriften besitzt.

Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal die folgenden Anforderungen erfüllt:

- gepflegtes Erscheinungsbild,
- höfliches, freundliches Verhalten gegenüber den Fahrgästen,
- Hilfsbereitschaft beim Einstieg von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen,
- Umsichtigkeit gegenüber Fahrgästen, die an der Haltestelle warten oder heraneilen oder den Haltewunsch signalisiert haben,
- ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache,
- Kenntnisse über VGN-Beförderungsbedingungen und VGN-Tarif,
- Fähigkeit zu Fahrausweis-Sichtkontrollen,
- Fähigkeit zu Tarif- und Fahrplanauskünften über die unternehmenseigenen Linien,
- ausreichende Kenntnis der jeweiligen Linienstrecke,
- Beachtung allgemeiner Verhaltensregeln im Linienverkehr:
 - kein Rauchen,
 - kein Telefonieren – erlaubt ist nur Betriebsfunk
 - kein Radiohören.

Das Fahrpersonal fährt ausgeglichen und vorausschauend. Es passt sich dem Verkehrsfluss und der Ampelschaltung an und vermeidet ruckartiges Anfahren, Beschleunigen und Bremsen. Die Bedürfnisse und die Sicherheit älterer und mobilitätseingeschränkter Fahrgäste sind angemessen zu berücksichtigen.

Das Fahrpersonal fährt Haltestellen vor allem bei großem Fahrgastandrang vorsichtig an und gefährdet keine Fahrgäste. Es beachtet beim Einfahren in die Haltestelle, dass der Abstand zwischen Wagenkante und Bordstein zum Ein- und Aussteigen möglichst geringgehalten wird.

Das Fahrpersonal öffnet Türen erst nach Stillstand des Fahrzeugs und vermeidet Einklemmen der Fahrgäste beim Schließen der Türen.

Das Fahrpersonal nutzt nach Möglichkeit vorhandene technische Ein- und Ausstiegshilfen und bei Bedarf Rampen. Erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist vor dem Anfahren besondere Aufmerksamkeit zu widmen, ob sie einen Sitzplatz oder zumindest festen Halt gefunden haben. Ihnen ist grundsätzlich Unterstützung anzubieten.

5.5.5 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement kann als systematischer Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen multimodalen Mobilität verstanden werden. Ziel ist es, durch gezielte Anreize, Beratung und ansprechende Informationen angeregt zu werden, auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote umzusteigen. Maßnahmen und Angebote des Mobilitätsmanagements zielen dabei auf Einstellungen und Verhaltensmuster ab und basieren im Wesentlichen auf Information, Kommunikation und Organisation und bedürfen eines entsprechenden Marketings. Es können dabei gezielt definierte Zielgruppen angesprochen werden, z. B. Arbeitgeber. Eine Einbindung in regionale Konzepte ist zu empfehlen, um Erfahrungswerte und Ansätze anderer Standorte mit einbinden zu können.

Unter anderem folgende Anforderungen gelten für das Mobilitätsmanagement

- Nutzung der Daten zum Mobilitätsverhalten definierter Zielgruppen zur Potenzialanalyse und als Basis für Maßnahmen
- Stärkung bestehender zielgruppengerichteter Maßnahmen z. B. im Schul- und Senioren-Verkehr
- Entwicklung von Maßnahmen für Mobilitätseingeschränkte und für Unternehmen (betriebliche Mobilitätsmanagement)

5.5.6 Tarif

Die Fahrpreisgestaltung im Nahverkehr muss generell eine Abwägung treffen zwischen

- einerseits günstigen Tarifen vor dem Hintergrund von Daseinsvorsorge, sozialen Erwägungen und der Senkung der Umweltbelastungen des Verkehrs und
- andererseits einer angemessenen Nutzerfinanzierung auf Grund von wirtschaftlichen und haushaltspolitischen Anforderungen.

Erlangen ist Teil des VGN-Tarifgebiets. Innerhalb der VGN-Tarifstruktur gelten die für Erlangen die Stadttarife Erlangen. Die Angemessenheit der Fahrpreise kann nicht allein an deren Höhe gemessen werden, sondern richtet sich darüber hinaus auch nach dem Angebotsumfang (zeitliche Gültigkeit, Größe des nutzbaren Tarifgebiets, Taktdichte usw.). Grundsätzlich soll der VGN-Tarif zur Anwendung kommen.

Insbesondere für die Zielgruppe der Pendelnden sowie für andere Vielfahrende, die nicht nur im Stadtgebiet unterwegs sein wollen, ist zudem die Struktur und Höhe der stadtgrenzüberschreitenden Tarife ein wichtiges Kriterium für die Nutzung bzw. Nicht-Nutzung des ÖPNV. Beispielsweise sind Tarifsprünge zwischen Zonen bzw. Teilzonen, die dazu führen, dass Fahrgäste bei gleicher Entfernung auf verschiedenen Strecken unterschiedlich hohe Fahrpreise entrichten müssen, aus Nutzersicht häufig nicht nachvollziehbar. Entsprechend der verkehrlichen Zielstellungen der Stadt Erlangen soll daher innerhalb des VGN geprüft werden, inwieweit einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme vorliegen bzw. ob und wie passfähige Tarifangebote für unterschiedliche Zielgruppen entwickelt werden können.

In den letzten Jahren wurden mit dem MobiCard (Wochenticket) und verschiedenen Zeitkarten-Abonnements zielgruppenspezifischen Angebote geschaffen. Darüber hinaus wurden E-Tarife wie egon und FLOW eingeführt. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern im VGN und ggf. weiteren Akteuren soll darüber hinaus geprüft werden, inwieweit durch tarifliche Maßnahmen die ÖPNV-Nutzung noch attraktiver gestaltet und im Gegenzug der motorisierte Individualverkehr reduziert werden kann. Geprüft werden sollen dabei unter anderem Anpassungen bei:

- Jobtickets
 - Anwendbarkeit des VGN-Firmenabos prüfen
 - Arbeitgeberzuschuss zu ÖPNV-Jahres-Abo prüfen
- Anrechnung des ÖPNV-Tickets / Kombi-Tickets
 - Rückvergütung durch Einzelhandels- bzw. Dienstleistungsbetriebe für Kundschaft, die den ÖPNV nutzen
 - Lieferservice schwerer/sperriger Waren für Kundschaft mit ÖPNV-Ticket
- Innenstadtbereich mit kostenlosem ÖPNV (aktuell in Erprobung)
- E-Tarifen wie egon und FLOW bzw. weitere Angebote
- Kommunikation/Marketing als Unterstützung bei Tarifmaßnahmen
 - Verbesserung der Kommunikation zu Tarifangeboten, insbesondere Semesterticket und Zeitkarten im Abonnement, dadurch Verbesserung der Abnahme dieser Fahrscheinkategorien und Erhöhung der Kundenbindung
 - Kommunikative Begleitung von neuen Projekten und Angeboten verstärken

5.6 Querschnittsthema Barrierefreiheit

Bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Mobilitätsangebots und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese vollständig barrierefrei zu gestalten. Zu berücksichtigen sind hierbei:

- der jeweils aktuelle Stand der anerkannten Regeln der Technik wie die einschlägigen Regelwerke u.a. der FGSV (EAÖ, RASt, RAL, ERA, HBS, H BVA) sowie soweit möglich Stand der Technik.
- aktuelle DIN-Normen, insbesondere DIN 32984 Bodenindikatoren und DIN 18040 Planungsgrundlagen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- VGN-Leitfaden „Bauliche Standards barrierefreier Ausbau Bushaltestellen“
- Qualitätsstandards und Musterlösungen des Freistaates Bayern

5.6.1 Anforderungen bestimmter Nutzengruppen

Die unterschiedlichen Nutzengruppen mit Mobilitätseinschränkungen und deren wesentliche Anforderungen an die Barrierefreiheit sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

Bei der Zusammenstellung der zentralen Aspekte ist allerdings zu beachten, dass sich die Anforderungen durchaus widersprechen können, da der Vorteil einer Nutzergruppe nicht zwingend auch vorteilhaft für andere Nutzergruppen ist. Hieran wird noch einmal deutlich, dass es oftmals Kompromisse in der Ausgestaltung bedarf.

Tabelle 31: Nutzengruppen mit Mobilitätseinschränkung. Quelle: BMVBS (2008) eigene Ergänzungen

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ²⁶	Wesentliche Grundanforderung an Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzengruppe ²⁷
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	Niveaugleiche (Stufe <5 cm), nahezu spaltfreie (Spalt <5 cm) sowie neigungsarme (<6 %) Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen, Fahrzeuge und Infrastrukturelemente (ausreichende Bewegungsflächen)
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung in den Verkehrsanlagen und Fahrzeugen

²⁶ BMVBS 2008

²⁷ BMVBS 2008 und DBR, DIN 18040-3

	<ul style="list-style-type: none"> • Anschlag von 3 cm zur taktilen Erkennung der Verkehrsanlagen • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Elemente • Informationen im «Zwei-Sinne-Prinzip»²⁸
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche (Stufe <5 cm), nahezu spaltfreie (Spalt <5 cm) sowie neigungsarme (<6 %) Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen, Fahrzeuge und Infrastrukturrelemente (ausreichende Bewegungsflächen) • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm)
Gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Informationen im «Zwei-Sinne-Prinzip» • Visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichem Aufwand • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrenscheinautomaten, Rufäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe der Bedienelemente)
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen, Sitzmöglichkeiten und Handläufen/ Festhaltemöglichkeiten
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen, usw. • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrenscheinautomaten, Rufäulen, Fahrstühlen usw.
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten
Personen mit geistiger Behinderung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrenscheinautomaten, Rufäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von Informationen

5.6.2 Standards zur Barrierefreiheit bei Haltestellen

Folgende **Standards für einen vollständig barrierefreien Ausbau** werden formuliert:

Beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen werden die FGSV-Richtlinien sowie der Leitfaden für Baulastträger „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ in ihrer jeweils gültigen Fassung angewandt.

²⁸ Wesentliche Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens zwei der drei Sinne «Hören», «Sehen» und «Tasten» darzureichen. (siehe: BMVBS 2008)

Ausnahmen

Auf einen barrierefreien Ausbau von barrierefreien Haltestellen kann aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Haltestelle im Zuge einer absehbaren Baumaßnahme (Straßensanierung, Umgestaltung Straßenraum, Umfeldveränderung, etc.) barrierefrei umgebaut wird,
- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 20 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag), sofern kein Bedarf durch im Umfeld lebende mobilitätseingeschränkte Personen besteht,
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation der weiteren Zuwegung für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist,
- der Ausbau der Haltestelle aufgrund Topografie, Lage der Haltestelle im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Umfeld bzw. der unmittelbaren Verkehrsführung am Standort, der geringen Fahrgastnachfrage etc. mit vergleichsweise sehr hohen Kosten verbunden ist, so dass eine Wirtschaftlichkeit für diesen Standort nicht gegeben ist (eine Prüfung der Verlegung des Standorts, um eine kostengünstigere Lösung zu finden, ist dabei zunächst vorzunehmen),
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegänderungen ausgelassen werden soll,
- es sich um eine temporäre Ersatzhaltestelle handelt
- es sich um Haltestellen im Probetrieb handelt oder,
- es sich um sogenannte virtuelle Haltestellen (Bedienung mit flexiblen Bedarfsverkehrssystem) handelt.

Für jeden Einzelfall ist eine entsprechende Begründung vorzunehmen. Es sollte jeweils versucht werden, den bestmöglichen Zustand in Bezug auf die Barrierefreiheit zu erreichen.

Priorisierung des Ausbaus

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen in Erlangen wird noch Jahre in Anspruch nehmen. Die Stadt Erlangen hat eine Priorisierung des Ausbaus entwickelt. Hierbei ist der Fokus auf die Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage, der Bedeutung als Umstiegshaltestelle/ Verknüpfungspunkt und auf weitere Haltestellen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Vorhandensein von Einrichtungen mit hoher Bedeutung wie z. B. Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen, Kliniken, Seniorenwohnsitze, medizinische Einrichtungen) gelegt worden.

Die Übersicht über die Priorisierung des Haltestellenausbau ist in Anlage 2: Prioritätenliste barrierefreier Haltestellenausbau dargestellt.

- Ergänzend zum Infrastrukturausbau ist bei bestehenden Verkehrsanlagen, insbesondere wenn diese noch durch eine Fördermittelbindung belegt sind, eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können (z. B. Halteverbot vor der Haltestelle, damit die Busse die Fahrbahnrandhaltestelle besser kantenrein/parallel anfahren können).
- Grundsätzlich sollte anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische teilweise barrierefreie Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i.d.R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.

5.6.3 Standards zur Barrierefreiheit bei Fahrzeugen

Alle in Erlangen im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge sind grundsätzlich entsprechend der in diesem NVP definierten Standards barrierefrei nutzbar und zugänglich, soweit nicht nachfolgend Ausnahmen benannt werden. Bei neu zu genehmigenden Linien muss grundsätzlich fahrzeugseitig eine barrierefreie Nutzbarkeit gewährleistet sein. Dies umfasst auch Fahrzeuge für Verkehre gemäß § 8 Abs. 2 PBefG, die den Linienverkehr ergänzen.

Folgende **Ausnahmen** können aus Sicht des Aufgabenträgers bestehen:

- Für Fahrzeuge auf Verstärkerfahrten im Schulverkehr sowie in Probetrieben können linienspezifische bzw. räumlich ausgeprägte Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit formuliert werden, soweit diese Linien keine besonderen Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Inklusion aufweisen. Zu beachten sind bei jeder Einzelfallentscheidung, inwieweit die Leitsätze zur Barrierefreiheit ggf. über alternative Mobilitätsangebote erreicht werden können.
- Im Fall von Schienenersatzverkehren können im Ausnahmefall auch nicht oder nicht in allen Punkten barrierefreie Busse eingesetzt werden, wenn nicht ausreichend den Standards entsprechende barrierefreie Fahrzeuge verfügbar sind. Es muss jedoch pro ersetzttem Zug mindestens ein Bus eine barrierefreie Beförderung ermöglichen.
- Für Rufbuslinien können Ausnahmen bestehen, sofern kein barrierefreies Fahrzeug durch den Fahrgast angefordert wurde bzw. verfügbar ist.

5.6.4 Standards zur Barrierefreiheit bei der Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen sind über die gesamte Reisekette im ÖPNV hinweg erforderlich – vor Fahrtantritt, bei Fahrtantritt, während der Fahrt und bei ggf. erforderlichen Umsteigevorgängen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind Informationen noch mehr als für andere Fahrgäste von erheblicher Bedeutung und entsprechend barrierefrei vorzuhalten.

Alle Fahrgastinformationen sind grundsätzlich so weit wie möglich im Zwei-Sinne-Prinzip bereitzustellen und müssen jeweils auch über die Barrierefreiheit der Verbindungen informieren. Die Gestaltung und Zugänglichkeit aller Fahrgastinformationen müssen sich mindestens an folgenden Anforderungen orientieren:

- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich
- DIN 1450 Schriften und Leserlichkeit, DIN EN ISO 24505 Farbkombinationen unter Berücksichtigung altersbedingter Veränderungen der menschlichen Farbwahrnehmung
- VDV-Schrift 725 Gestaltung von Aushangfahrplänen
- Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0), soweit es sich um Informationen in elektronischen Medien (Internet, Apps, Smartphones etc.) handelt

Die konkrete Umsetzung der Vorgaben erfolgt in Abstimmung mit der/dem Behindertenbeauftragten der Stadt Erlangen auch unter Berücksichtigung der Klarheit (Akustik) sowie Verständlichkeit (leichte Sprache) und Nutzbarkeit. Des Weiteren soll geprüft werden, Informationen zur barrierefreien Nutzung des Erlanger ÖPNV bereitzustellen.

Weitere Anforderungen:

- Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen müssen sich vor Antritt einer Fahrt informieren können:
 - Ob und in welcher Form die von ihnen gewünschte Verbindung barrierefrei ist und
 - welche Alternativen es ggf. bei einer Störung oder Ausfall von Fahrten oder für die barrierefreie Nutzung erforderlicher Infrastruktur gibt.
- An Haltestellen soll die gute Lesbarkeit (z.B. Schriftgröße, Beleuchtung, Entspiegelung der Glasscheiben) sowie die Aushang-Höhe der Informationen Beachtung finden.
- Bei Bushaltestellen der Kategorie A und B ist die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips über alternative Formen der akustischen Information zu prüfen. Folgende grundlegende Alternativen sind zu prüfen:
 - Außenansagen von Fahrtziel und Liniенnummer durch fahrzeugseitige Lautsprecher
 - Akustische Informationsmöglichkeit an der Haltestelle, integriert in ein DFI-System zur Fahrgastinformation, die „sprechende Haltestelle“;
 - App-basierte Lösung, bei der Fahrgäste mittels Smartphones die entsprechenden Informationen erhalten können (nicht als alleinige Lösung).
- Im Fahrzeug sind die nächsten Haltestellen rechtzeitig akustisch verständlich und visuell erkennbar anzukündigen.

- Auskünfte und Beschwerden für Belange mobilitätseingeschränkter Menschen sollen bei einer verbundweiten zentralen Anlaufstelle eingeholt bzw. eingereicht werden können.

Ausnahmen in der barrierefreien Fahrgastinformation betreffen vor allem das Zwei-Sinne-Prinzip. Dieses lässt sich nicht uneingeschränkt auf alle Formen der Fahrgastinformation übertragen. Generell sind Ausnahmen vom Zwei-Sinne-Prinzip zulässig, wenn eine Umsetzung aufgrund der Menge der bereitgestellten Information nicht praktikabel (bspw. in der für eine Ansage verfügbaren Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen nicht realisierbar) oder technisch nicht möglich ist. Darunterfallen:

- Akustische Information zu konkreten Echtzeit-Anschlüssen an der jeweils nächsten Haltestelle;
- akustische Informationen zu einzelnen Anschlusslinien an großen Knotenpunkten, hier ist je nach Anzahl der Linien eine Beschränkung bspw. auf bestimmte bedeutsame Linien oder die Nennung der Verkehrsmittel zulässig;
- Aushangfahrpläne an Haltestellen, hier soll über QR-Codes oder andere Formen der Standortidentifizierung die Möglichkeit der akustischen Information über mobile Endgeräte gewährleistet werden;
- visuelle Informationen auf DFI-Anzeigen in Fahrzeugen bei operativen Umleitungen und kurzfristigen Störungen; in diesen Fällen reicht aus, wenn visuell zumindest auf die Existenz einer Unregelmäßigkeit hingewiesen wird.
- Informationen durch Fahrpersonal und Mitarbeitende in Mobilitätszentralen, Servicecentern und Beschwerdestellen müssen nicht für gehörlose Menschen übersetzt werden. Nach Möglichkeit sind entsprechende Informationen schriftlich mitzuteilen.

5.6.5 Standards zur Barrierefreiheit im Betrieb

Für den Betrieb gelten folgende Grundsätze:

- Barrierefreies Anfahren von Haltestellen, sodass die Spaltbreite auf ein Minimum reduziert wird, sowie zum Einsatz der Kneeling-Technik, dem punktgenauen Anfahren des Aufmerksamkeitsfeldes an der 1. Fahrzeugtür. Das Fahrpersonal wird hierzu geschult.
- Bei Schulungen werden ebenfalls Inhalte zum kundenorientierten Verhalten inkl. notwendiger Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Personen behandelt.
- Bei geplanten Störungen sind Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip zu entsprechenden Änderungen bereitzustellen. Die Beförderung erfolgt im geplanten Störungsfall ebenfalls barrierefrei.
- Bei ungeplanten Störungen sind Informationen so weit wie möglich im Zwei-Sinne-Prinzip bereitzustellen (Innen- und Außenraum).

- Bedarfsverkehre werden barrierefrei betrieben und können telefonisch oder per App oder SMS angemeldet werden.

Ausnahmen können bestehen:

- Im Fall von ungeplanten Störungen im Betriebsablauf können im Ausnahmefall auch nicht oder nicht in allen Punkten barrierefreie Busse eingesetzt werden, wenn nicht ausreichend den Standards entsprechende barrierefreie Fahrzeuge verfügbar sind. Diese sollen jedoch nicht aufeinanderfolgend eingesetzt werden, sodass mindestens jede zweite Fahrt barrierefrei angeboten wird. Fahrgäste müssen darüber informiert werden, ob eine bestimmte Fahrt barrierefrei nutzbar ist.
- Bei ungeplanten Störungen sind Ausnahmen des Zwei-Sinne-Prinzips zulässig.

6 Maßnahmenkonzeption

In diesem Kapitel wird die Maßnahmenkonzeption zu den verschiedenen Handlungsfeldern und dem Querschnittsthema Barrierefreiheit beschrieben. Übergeordnetes Ziel der Maßnahmenkonzeption ist mindestens die Ausgestaltung und Umsetzung der Ziele und Anforderungen an den ÖPNV in der Stadt Erlangen entsprechend den Festlegungen des Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans.

In der Maßnahmenkonzeption werden die einzelnen Maßnahmen getrennt nach verschiedenen Handlungsfeldern dargestellt. Diese sind:

- Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung
- Betrieb
- Infrastruktur
- Service und Tarif
- Barrierefreiheit

Die Maßnahmenkonzeption umfasst Projekte und Prüfaufträge:

- **Projekte** (Maßnahmen) sind konkrete (Planungs-) Vorhaben zur Verbesserung und Weiterentwicklung des multimodalen Mobilitätssystems in Erlangen, die im Zeitraum von fünf Jahren (2025 – ca. 2030, jedoch abhängig von vergaberechtlichen Laufzeiten ggf. auch nach 2030) umgesetzt werden sollen. Sie stehen außerdem in Wechselwirkung mit den konkreten Umsetzungsschritten der StUB. Die Umsetzung der einzelnen Projekte hängt insbesondere von der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Erlangen ab und steht daher unter diesem Finanzierungsvorbehalt.
Die konkrete Konzeption der einzelnen Projekte (z. B. Fahrplankonzeption oder Umsetzungsplanung auf Basis des NVP) und insbesondere die damit verbundenen verkehrlichen, infrastrukturellen, betrieblichen und weiteren Wirkungen und die damit einhergehenden finanziellen Wirkungen werden daher jeweils in den Gremien der Stadt Erlangen beraten und die Umsetzung der einzelnen Projekte beschlossen.
- **Prüfaufträge** sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungskonzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen.

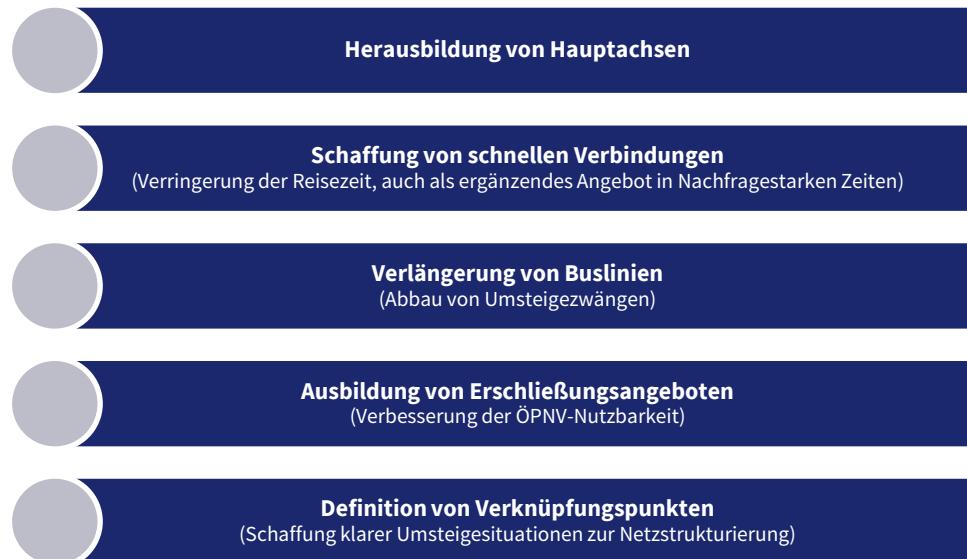
6.1 Handlungsfeld Netz und Angebot

Das Handlungsfeld Netz und Angebot umfasst Maßnahmen zur Netzstruktur, Bedienungsqualität und Bedienungszeiten sowie Erschließung und Verknüpfung. Daneben bestehen Anregungen der Stadt Erlangen zum Ausbau des Netzes und Angebotes im SPNV.

6.1.1 Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV

Die Planungsprämissen für die Angebotskonzeption und Weiterentwicklung des ÖPNV in Erlangen folgen strategischen Ansätzen, die in Abbildung 27 ersichtlich sind. Auf wichtigen Hauptachsen ist ein dichtes Angebot zu gewährleisten. Insbesondere hinsichtlich des Berufspendelverkehrs ist außerdem die Schaffung von schnellen Verbindungen anzustreben, die wichtige Aufkommensschwerpunkte miteinander verbinden. Um letztere mit möglichst wenigen Umsteigevorgänge zu erreichen, kommt eine Verlängerung der Buslinien in Betracht. Für bedeutende Haltestellen, die als Verknüpfungspunkte agieren, ist die Umsteigesituation verständlich und attraktiv zu gestalten. Des Weiteren ist hinsichtlich der Feinerschließung die Ausbildung von Erschließungsangeboten vorzusehen, um die Nutzbarkeit des ÖPNV zu verbessern.

Abbildung 27: Strategische Ansätze zur Weiterentwicklung des Liniennetzes. Quelle: Stadt Erlangen



6.1.2 ÖPNV-Angebot – Liniennetz („Zielnetz“ / Linienbündel)

Vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltssituation der Stadt Erlangen besteht als übergeordnetes Ziel der Maßnahmenentwicklung, dass eine möglichst leistungsneutrale Optimierung des Netzes erzielt wird. Eine wichtige Steuerungsgröße hierfür ist der linienspezifische Fahrplantakt. Die Schaffung ergänzender Angebote ist in dieser Situation ohne Einsparungen an anderen Stellen des ÖPNV-Netzes nicht ohne weiteres möglich. Daher sind Verbesserungen, die verkehrlich zielführend sind, aber mit Aufwandsmehrungen einhergehen, als Handlungsoptionen dargestellt. Die Handlungsoptionen sollen bei besserer Haushaltslage erneut geprüft und ggf. umgesetzt werden. Diese sind zur Abgrenzung im Liniennetz gestrichelt dargestellt.

Nachfolgend wird das weiterentwickelte Liniennetz als Übersichtsplan dargestellt. Es beinhaltet die Maßnahmen, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans schrittweise und unter Berücksichtigung der verkehrlichen, infrastrukturellen, administrativen und finanziellen Gegebenheiten umgesetzt werden.

Abbildung 28: Weiterentwickeltes Liniennetz in der Stadt Erlangen. Quelle: Stadt Erlangen

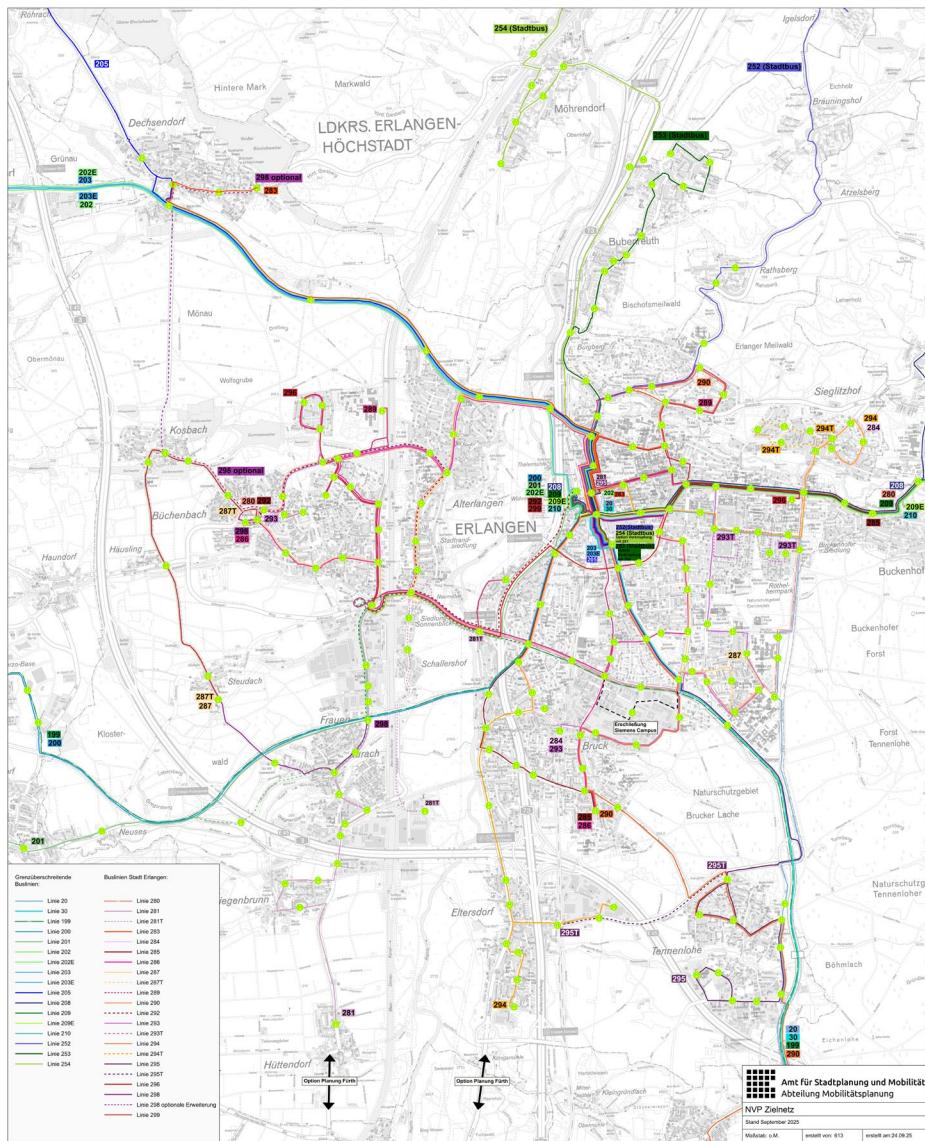


Tabelle 32: Linienführung und Grundangebot Maßnahmenkonzept. Quelle: Stadt Erlangen

Linie	Linienweg (Planung)	Betreiber	Handlungs- option
280	Lindnerstraße - Odenwaldallee – Schulzentrum West - Paul-Gossen-Str. – Forschungszentrum - Gebbertstr. - Technische Fakultät – Markuskirche - Busbahnhof Buckenhof/Spardorf	Stadtbus	Verlängerung über Spardorf hinaus

281	Hugenottenplatz - Hauptbahnhof - Arcaden - Forschungszentrum - Paul-Gossen-Straße - Äußere Brucker/P.-Gossen-Str. - Gerätewerk - Wallenrodstraße - Graf-Zeppelin-Str. - Kriegenbrunn - Feuerwehrhaus - Hüttdorf Tulpenweg	Stadtbus	Option: Prüfung einer beschleunigten Linieneinführung an Stelle der Nürnberger Straße
------------	---	----------	---

Neu (Op- tion)	Schnellbus Frauental - Zentrum	Stadtbus (Schnell- bus)	Schnellbus Frau- ental - Zentrum
-------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	---

283	Dechsendorfer Weiher - Naturbadstraße - Weisendorfer Straße - Heiligenlohstraße - St. Johann - Schlachthof - Martin-Luther-Platz - Altstadtmarkt - Hugenottenplatz	Stadtbus	Alternative Führung über Straße am Europakanal, Frauental, Herzogenauracher Damm bis Wirtschaftsschule
------------	--	----------	--

284	-Bruck Bahnhof - Eichendorffschule - Am Anger - Arcaden - Hugenottenplatz - Berufsschulzentrum - Markuskirche - Sieglitzhof Eskilstunastraße	Stadtbus	
------------	--	----------	--

285	Max-Planck-Str. - Schorlachstr. - Äußere Brucker/P.-Gossen-Str. - Arcaden - Zollhaus - Berufsschulzentrum - Buckenhof	Stadtbus	Option zu künftiger Verknüpfung mit Linie 209 oder 208
------------	---	----------	--

286	Lindnerstr. - Diakonisches Zentrum - Mönau- schule - Schulzentrum West - St. Johann - Martin-Luther-Platz - Hauptbahnhof - Arcaden - Stintzingstraße - Forschungszentrum - Max- Planck-Str.	Stadtbus	
------------	---	----------	--

287	Lindnerstraße - Schulzentrum West - Martin-Luther-Platz - Arcaden - Mozartstr. - Theodor-Heuss-Anlage - Technische Fakultät/Wohnheim - Sebaldussiedlung	Stadtbus	
------------	---	----------	--

289	Klinikum am Europakanal - Büchenbacher Anlage Diakonisches Zentrum - Äußere Brucker/P.-	Stadtbus	
------------	---	----------	--

Gossen-Str. – Forschungszentrum – Schornbaumstr. - Rathenaustr. (neue Hst.) – Neuer Markt/Rathaus – Hugenottenplatz - Waldkrankenhaus				
290	Waldkrankenhaus – Schwabachanlage - Kliniken/Maximiliansplatz – Hauptbahnhof – Arcaden – Ohmplatz - Koldestr./Roncallistift - Felix-Klein-Str. - Röntgenstr. – Skulpturenpark – Reutles – Großgründlach – Schmalau - Nürnberg Am Wegef	Stadtbus		
Neu: 292 (Op- tion)	Lindnerstraße – Odenwaldallee – Schulzentrum West – Bayernstraße - Busbahnhof	Stadtbus (Schnell- bus)	Schnellbus Büchen- bach-Zent- rum	
293	Lindnerstr. -Donato-Polli-Straße – In der Reuth - Schulzentrum West - St. Johann Hauptbahnhof – Krankenhausstr. – Zollhaus – Fridericianum – Sebaldussiedlung – Technische Fakultät/Wohnheim – Roncalli-Stift – Rotes Kreuz - Bruck Bahnhof	Stadtbus		
294	Eltersdorf Volckamerstr. - Bruck Kirche – Äußere Brucker/ P.-Gossen-Str. - Am Anger – Arcaden – Hugenottenplatz – Obere Karlstraße – Lange- markplatz – Allee am Röthelheimpark – Marie- Curie-Str. – Sieglitzhof Esklistunastr.	Stadtbus		
295	Frauenweiherstraße – Skulpturenpark - Vogelherd - Erlangen Süd – Gebbertstraße – Ohmplatz - Neuer Markt/Rathaus – Arcaden - Hugenottenplatz	Stadtbus		
296	In der Reuth – Kraepelinstr. - Odenwaldallee - Am Hafen Zentralfriedhof – Zollhaus – Berufsschulzentrum - Wirtschaftsschule	Stadtbus		
298	Lindnerstraße – Karauschenweg – Westfriedhof – Frauenaurach Sportplatz – Geisberg Ost	Stadtbus		
Neu: 298 (Op- tion)	Dechsendorf Weiher – Naturbadstraße – Weisendorfer Straße - Karauschenweg – Lindnerstraße - Westfriedhof – Frauenaurach Sportplatz – Geisberg Ost	Stadtbus	Erweiterung nach De- chsendorfer Weiher	
299 (City- Linie)	Busbahnhof – Arcaden - Hauptbahnhof - Martin-Luther-Platz – Zollhaus – Lorlebergplatz – Hugenottenplatz - Busbahnhof	Stadtbus		

281T	Bayernstraße – Schallershof – Frauenaurach Industriepark	Bedarfsverkehr (Rufbus)	
283T	Weisendorfer Str. – Dechsendorfer Weiher	Bedarfsverkehr (Rufbus)	
285T	Buckenhof - Am Ruhstein - Buckenhof	Bedarfsverkehr (Rufbus)	
287T	Lindnerstraße – Großauweiher – Haundorfer Str. - Westfriedhof	Bedarfsverkehr (Rufbus)	
293T	Hofmannstr. – Röthelheimpark-Zentrum – Ludwig-Erhard-Str.	Bedarfsverkehr (Rufbus)	
Neu: 294T	Jungstraße – Ebrardstraße - Schronfeld	Bedarfsverkehr (Rufbus)	
Neu: 295T	Eltersdorf Bahnhof – Skulpturenpark - Vogelherd	Bedarfsverkehr (Rufbus)	
20	Nürnberg Am Wegfeld – Skulpturenpark - Technische Fakultät - Marie-Curie-Str. - Schellingstr./ MVC – Langemarckplatz - Arcaden	Regionalbus	
30	Nürnberg Nordostbahnhof – Flughafen - Erlangen Süd – Gebbertstraße – Ohmplatz - Neuer Markt/Rathaus – Arcaden	Regionalbus	
199	Herzogenauach An der Schütt - Herzo Base - Paul-Gossen-Straße - Erlangen Süd - Nürnberg Am Wegfeld	Regionalbus, Expressbus	Option: Führung über Haltestelle Gerätewerk (Frauenauracher Straße)
200	Herzogenaurach Badgasse - Herzo Base - Äußere Brucker/P.-Gossen-Str. - Busbahnhof	Regionalbus, Expressbus	
201	Busbahnhof - Arcaden - Am Hafen - Gerätewerk - Herzogenaurach An der Schütt - Neundorf (Aurachtal)	Regionalbus, Expressbus	Option: Führung über Frauenaurach

			Herzo- genauracher Str. – Erlan- ger Str.
202	Hugenottenplatz – Martin-Luther-Platz – St. Jo- hann - Weisendorfer Str. - Großenseebach - Wei- sendorf	Regional- bus	
202E	Busbahnhof - St. Johann - Großenseebach - Rei- nersdorf - Weisendorf	Regional- bus, Expressbus	
203	Busbahnhof - St. Johann - Weisendorfer Straße - Höchstadt	Regional- bus	
203E	Busbahnhof - Weisendorfer Straße - Höchstadt	Regional- bus, Expressbus	
205	Neuer Markt/Rathaus - Arcaden - Hauptbahnhof - Weisendorfer Str. - Adelsdorf - Höchstadt (Aisch)	Regional- bus	
208	Busbahnhof - Arcaden - Zollhaus - Markuskirche - Buckenhof Busbahnhof - Baiersdorf	Regional- bus	
209	Busbahnhof - Arcaden - Zollhaus - Markuskirche - Buckenhof Busbahnhof - Uttenreuth - Neunkir- chen - Eschenau	Regional- bus	
209E	Busbahnhof - Arcaden - Zollhaus - Markuskirche - Uttenreuth - Neunkirchen - Eschenau	Regional- bus, Expressbus	
210	Busbahnhof - Arcaden - Zollhaus - Markuskirche - Buckenhof Busbahnhof - Uttenreuth - Kalchreuth - Heroldsberg	Regional- bus	
252	Baiersdorf - Igelsdorf - Martin-Luther-Platz - Alt- stadtmarkt - Zollhaus - Hugenottenplatz - Arca- den - Neuer Markt/Rathaus	Regional- bus	Option: zu- künftig als Stadtbus
253	Bubenreuth - Martin-Luther-Platz - Altstadtmarkt - Hauptbahnhof - Arcaden - Neuer Markt/Rathaus	Regional- bus	Option: zu- künftig als Stadtbus mit Option der Ver- knüpfung mit 295
254	Kleinseebach - Möhrendorf - Martin-Luther-Platz - Altstadtmarkt - Hauptbahnhof - Arcaden - Neuer Markt/Rathaus	Regional- bus	Option: zu- künftig als Stadtbus

mit Option
der Ver-
knüpfung
mit 281

Wesentliche Änderungen gegenüber dem Bestandsangebot:

- Linie 289: Beschleunigung der Buslinie durch die Führung über die Koldestraße, Karl-Zucker-Straße, Nägelesbachstraße. Das bisher nicht direkt vom ÖPNV erschlossene Gebiet im Bereich Karl-Zucker-Straße erhält eine direkte Anbindung durch die Einrichtung einer neuen Haltestelle „Rathenaustraße“. Das hohe parallele Fahrtenangebot in der Nürnberger Straße wird reduziert.
- Rufbus 294T: der Rufbus bindet die bisherige Erschließungslücke im Westen Sieglitzhofs an den Stadtbus 294 an. Eine der wenigen Erschließungsdefizite im Stadtgebiet entfällt.
- Rufbus 295T: der Rufbus schafft eine direkte Verbindung zwischen Tennenlohe und dem S-Bahn-Halt Eltersdorf.

Im Folgenden werden die Handlungsoptionen dargestellt. Diese stellen Verbesserungen dar, die mit Aufwandsmehrungen einhergehen und bei besserer Haushaltslage erneut geprüft und ggf. umgesetzt werden:

- Linie 283: Alternative Linienführung über die Straße am Europakanal, das Bezirksklinikum und weiter über das Gewerbegebiet Frauenauracher Straße. Von dort ist eine Verbindung über den Herzogenauracher Damm zum Röthelheimpark und dem Endhalt Wirtschaftsschule mit Umstieg an der Haltestelle Markuskirche möglich. Für den Regionalverkehr aus dem nordwestlichen Landkreis kann mit einem Umstieg an der Haltestelle Weisendorfer Straße das Bezirksklinikum sowie das Gewerbegebiet Frauenauracher Straße erreicht werden.
Die Linie 283 betreffend ist zudem die Option einer Fahrplananpassung zu prüfen, bei welcher die Linie auch an Sonntagen verkehrt und die Erschließung des Dechsendorfer Weiher gewährleistet. Bisher verkehrt die Linie Montag bis Samstag, womit das Naherholungsgebiet an Sonntagen nicht erschlossen wird.
- Linie 280: Für die bessere Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte aus dem östlichen Landkreisgebiet besteht perspektivisch die Möglichkeit einer Verlängerung der Linie 280 (z.B. nach Neunkirchen) oder die Verknüpfung einer städtischen Buslinie mit einer Regionalbuslinie.
- Linie 292: Schnelle Verbindung von Büchenbach in das Stadtzentrum als Schnellbuslinie mit wenigen Haltestellen über die Autobahn A73 zum Busbahnhof.
- Linie 298 (Option): Herstellung der Verbindung von Büchenbach, Kosbach, Häusling, Steudach und Frauenaurach nach Dechsendorf. Mit dem

Umstieg an der Haltestelle Weisendorfer Straße wird eine Querverbindung aus dem nordwestlichen Landkreis in den Erlanger Westen geschaffen.

- Linie 199: Führung über den Büchenbacher Damm, Frauenauracher Straße mit Halt an der Haltestelle Gerätewerk. Die Anbindung des Gewerbegebietes Frauenauracher Straße an den S-Bahn-Halt Paul-Gossen-Straße sowie nach Nürnberg wird verbessert.
- Linie 201: Anpassung der Linienführung über die Herzogenauracher Straße, Erlanger Straße zur verbesserten Anbindung von Frauenaurach.
- Linien 252, 253, 254: Perspektivisch Option der Einbindung in das Stadtbusnetz. Für die Linien 253 und 254 bieten sich Verknüpfungen bzw. Durchbindungen mit den städtischen Linien 295 und 281 an, die Vorteile und neue Verbindungsoptionen für das ÖPNV-Angebot bieten können. Für diese Linien, die als Linienbündel 7 (Regnitzgrund) zusammengefasst sind, ist derzeit der Landkreis Erlangen-Höchstadt als Aufgabenträger und Konzessionsinhaber zuständig. Die Option zur Übernahme in das Stadtbusnetz soll mit Blick auf die Neuaußschreibung des Linienbündels 7 (im Jahr 2029) während der Laufzeit des Nahverkehrsplans weiter konkretisiert und in mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt abgestimmt werden.

Für das Bebauungsplangebiet 413 am Adenauerring wird mit Umsetzung der dortigen Haltestelle eine geeignete Linie von der Haltestelle Büchenbach Lindnerstraße verlängert.

Zusätzlich ist als weitere Handlungsoption die Einführung einer schnellen Verbindung vom Gewerbegebiet Frauenauracher Straße in das Zentrum weiter zu prüfen.

Die Busverbindung mit der Stadt Fürth ist als weitere Handlungsoption zu betrachten. Sowohl der Korridor südlich von Hüttendorf als auch der Korridor von Eltersdorf nach Fürth weisen Potentiale für eine Busverbindung auf. Die Planungen sollen während der Laufzeit des Nahverkehrsplans mit der Stadt Fürth konkretisiert werden.

Das sich daraus ergebende neue Gesamtliniennetz (Anlage 3: Zielnetz („Stadtbusnetz“ und einbrechende Regionalbuslinien) und die entsprechenden einzelnen Linienpläne sind im Detail in der Anlage 4: Zielnetz - Einzellinien ersichtlich.

Wie in Kapitel 5.2.3 beschrieben, ist ein gemischtes Taktraster vorgesehen, um auf verkehrliche Notwendigkeiten in Abwägung der vorhandenen Kapazitäten flexibel reagieren zu können. Die Festlegung der Taktraster je Linie erfolgt daher in der betrieblichen Fahrplanung in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Das Liniennetz, das unter der Prämisse einer möglichst leistungsneutralen Weiterentwicklung geplant wurde, wurde hinsichtlich der Auswirkung auf die Betriebskilometer mithilfe des Verkehrsmodells der Stadt Erlangen geprüft.

Hierbei wurden die Handlungsoptionen nicht berücksichtigt. Der Takt der Linien wurde gegenüber dem Bestand nicht geändert, ebenfalls erfolgte keine optimierende Betriebsplanung. Im Zuge der konkreten Betriebsplanung besteht Spielraum für weitere Optimierungen. Das Ziel der gleichbleibenden Betriebsleistung ist somit erreicht.

Sollten sich in Abstimmung mit den Orts- und Stadtteilbeiräten sowie z.B. in Abstimmung mit dem Seniorenbeirat auf bestimmten Beziehungen eine geänderte Nachfrage abzeichnen, kann dies im Rahmen der finanziellen, infrastrukturellen und betrieblichen Möglichkeiten geprüft und gegebenenfalls im Fahrplan berücksichtigt werden.

Es wird im Bedarfsfall eine Fortschreibung des vorliegenden Nahverkehrsplans in Vorbereitung auf die nächste Fortschreibung und Direktvergabe des öDA vorgenommen. Hauptaugenmerk dieser NVP-Fortschreibung ist die Liniенbündelung, welche das Zielnetz des vorliegenden NVP und ggf. zukünftige Entwicklungen berücksichtigt.

6.1.3 Weiterentwicklung des SPNV-Angebots

Aus Sicht der Stadt Erlangen sollen für die Weiterentwicklung des SPNV darüber hinaus folgende Themen geprüft werden:

- Anbindung der S-Bahn in Eggolsheim
- Sicherstellung der Zuverlässigkeit
- Fehlendes drittes Gleis Fürth – Erlangen, weswegen aktuell keine Takt- ausweitung möglich sind

6.2 Handlungsfeld Betrieb

Das Handlungsfeld Betrieb beschreibt Maßnahme und Prüfaufträge u. a. zu Fahrzeugen, Beschleunigung, Fahrgastzählsystemen und Qualitätsmanagement.

6.2.1 Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Betrieb

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Betrieb“ umfasst folgende Projekte:

Tabelle 33: Sukzessive Umstellung der Busse auf alternative Antriebe. Quelle: Stadt Erlangen

Sukzessive Umstellung der Busse auf alternative Antriebe	
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Gemäß des SaubFahrzeugG müssen die für den Linienverkehr eingesetzten Busse auf emissionsarme/-freie Antriebe umgestellt werden. • Stadt und Stadtwerke entwickeln eine Strategie, wie unter anderem der Stadtverkehr und die erforderlichen Infrastrukturen in Hinblick auf neue Antriebstechnologien ausgestaltet werden. Daran hängen weitere Fragestellungen insbesondere in Bezug auf die Infrastruktur zur Ladung oder Betankung der Fahrzeuge (Betriebshöfe, Zwischenladungen bzw. -betankung), aber auch auf Ausschreibungsthemen (Einsatzdauer der Fahrzeuge etc.). • In Abhängigkeit der Entscheidung über die Wahl der Antriebsform gilt es, sowohl die organisatorischen, die finanziellen als auch die technischen Rahmenbedingungen für das gesamte Stadtgebiet zu konkretisieren.
Weitere betroffene Akteure	ESTW
Umsetzung / Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Maßnahmen sukzessive auf Grundlage der zu entwickelnden Strategie

Tabelle 34: Weitere Umsetzung von ganzheitlichen Busbeschleunigungsprogrammen. Quelle: Stadt Erlangen

Weitere Umsetzung von ganzheitlichen Busbeschleunigungsprogrammen	
Beschreibung	<p>Zur Verminderung der Verspätungsanfälligkeit und zur Stabilisierung des Busbetriebes im Stadtgebiet sind Beschleunigungsprogramme umzusetzen.</p> <p>Handlungsbedarf besteht hier</p> <ul style="list-style-type: none"> • sowohl aus Sicht der Fahrgäste, die einen hinsichtlich der Reisezeiten und der Pünktlichkeit attraktiven ÖPNV erwarten, • als auch aus Sicht der Betriebsdurchführung, da (weiter) zunehmende Verlustzeiten die Wirtschaftlichkeit negativ beeinflussen. <p>Die übliche Strategie der ÖPNV-Bevorrechtigung mit Fokussierung auf Ampelanlagen (LSA - Lichtsignalanlage) gewährleistet eine wirksame Beschleunigung an Knotenpunkten. Verlustzeiten entstehen jedoch nicht nur an den Ampelanlagen, sondern in unterschiedlichster</p>

Ausprägung auch an Haltestellen und auf der Strecke. Eine optimal wirksame ÖPNV-Beschleunigung ist in der Konsequenz ganzheitlich anzulegen, d. h. über den klassischen Ansatz der Bevorrechtigung an LSA hinaus.

Die Stadt Erlangen prüft gemeinsam mit den ESTW und weiteren Planungspartnern weitere Maßnahmen zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV und setzt diese nach Möglichkeiten um. Dieses Programm beinhaltet Maßnahmenkonzepte zur Optimierung und Stabilisierung des Betriebsablaufs, z. B. durch

- Prüfung der Einrichtung von eigenen Trassen und Busspuren mit den entsprechenden Vorkehrungen, damit der MIV diese Trassen nicht auch nutzen kann (geregelte Ein-/Durchfahrtbeschränkungen z. B. durch Schranken, Poller etc.).
- Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen,
- Anlage von Haltestellenkaps,
- Bevorrechtigung der ÖPNV-Achse an Rechts-vor-Links-Knotenpunkten) und
- Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen (z. B. Prinzip der dynamischen Straßenraumfreigabe) zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (z. B. zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels).

Weitere betroffene Akteure ESTW / Verkehrsunternehmen (Regionalverkehr)

Umsetzung / Hinweise Umsetzung ab dem Jahr 2025

Tabelle 35: Flächendeckender Einsatz eines Fahrgastzählsystems und Reporting. Quelle: Stadt Erlangen

Flächendeckender Einsatz eines Fahrgastzählsystems und Reporting	
Beschreibung	
	<ul style="list-style-type: none"> • Auf allen Linien im Stadtgebiet von Erlangen sind Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystemen im Einsatz. • Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um relevante Nachfragedaten für die Analyse der Nutzung und Planung der Verkehre zu ermitteln und aussagekräftige Datengrundlagen zu erstellen für das Reporting und die Erfolgsmessung der Maßnahmen im NVP und zur Ableitung von Anpassungen und Veränderungen im Netz und Angebot. • Auch für die einbrechenden Regionalbusverkehre sollte der flächendeckende Einsatz von Fahrgastzählsystemen angestrebt werden, um eine umfassende Datenbasis zu den Nachfragedaten im Stadtgebiet von Erlangen nutzen zu können.

Weitere betroffene Akteure	Verkehrsunternehmen (Regionalverkehr)
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive bei den kommenden Fahrzeugneubeschaffungen ab dem Jahr 2025

Tabelle 36: Verbesserung der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten. Quelle: Stadt Erlangen

Verbesserung der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten (Fahrplanabstimmung und Anschlüsse sowie Anschluss sicherung)	
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Durch optimierte, systematische Übergänge innerhalb der verschiedenen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs kann ein „Fahren im System“ erreicht werden. Die Stadt Erlangen arbeitet mit Beschluss des VEP intensiv in diese Richtung. Auf Grundlage der in den Qualitätsstandards definierten Umsteigzeiten und Verknüpfungspunkte soll eine Verbesserung der Übergänge sichergestellt werden Ermittlung von Echtzeitdaten im Busverkehr für die Umsetzung von Anschluss sicherungsmaßnahmen. Umsetzung eines Konzeptes zur Gewährleistung der Anschluss sicherung an ausgewählten Verknüpfungspunkten zur Sicherstellung des Anschlusses der letzten Fahrtmöglichkeiten eines Betriebstages Prüfung der Verbesserung von Anschlässen an relevanten Umsteigepunkten Einbindung der Umsteigeverknüpfung zu Buslinien des Regionalverkehrs

Weitere betroffene Akteure	Verkehrsunternehmen, Landkreis Erlangen-Höchstadt, Landkreis Forchheim, Stadt Nürnberg
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive in den kommenden Jahren

Tabelle 37: Entwicklung eines QSS zum Controlling der Erreichung von Qualitätszielen. Quelle: Stadt Erlangen

Entwicklung eines QSS zum Controlling der Erreichung von Qualitätszielen	
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Um die Erreichung der festgelegten Qualitätsstandards und Qualitätsziele zu kontrollieren, soll ein entsprechendes QSS entwickelt werden. Es sind Festlegungen über die Kriterien zu treffen. Zudem muss ein geeignetes Berichtswesen (Inhalt und Turnus) festgelegt werden, das sich an vorhandene Messmethoden orientiert.

	<ul style="list-style-type: none"> • Die Fragestellung bei Nichterreichung der Ziele ist zu klären. • Die Umsetzung des QSS folgt kontinuierlich und ist dynamisch an die Gegebenheiten anzupassen. • Vereinbarung über die Übernahme der Kosten
Weitere betroffene Akteure	Verkehrsunternehmen, Landkreis Erlangen-Höchstadt, Landkreis Forchheim, Stadt Nürnberg
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive in den kommenden Jahren

6.3 Handlungsfeld Infrastruktur

Das Handlungsfeld Infrastruktur umfasst Maßnahmen und Prüfaufträge u.a. zu Haltestellen und Schnittstellen zu alternativen Mobilitätsangeboten.

6.3.1 Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Infrastruktur

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Infrastruktur“ umfasst folgende Projekte:

Tabelle 38: Pflege Haltestellenkataster. Quelle: Stadt Erlangen

Pflege Haltestellenkataster	
Beschreibung	<p>Das Haltestellenkataster bietet die Grundlage für einen Maßnahmenplan zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur – insbesondere der Barrierefreiheit. Die systematische und flächendeckende Erfassung der Haltestellen wurde im Herbst 2019 beendet. Bei Änderungen der Haltestelleninfrastruktur sollen diese in das Kataster aufgenommen werden. Unter anderem sind folgende Kriterien im Haltestellenkataster aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauart der Haltestelle (z.B. Bucht, Kap, Fahrbahnrand, ...) • Länge und Höhe der Haltestellenkante • Bodenbelag und Breite der Wartefläche • Breite des Durchgangsbereichs zwischen der Fahrbahnkante und dem ersten Hindernis • Angaben zu taktilen Leitelementen <p>Bei Veränderungen an Haltestellen (z.B. in Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau, Rückbau) sind diese Informationen in das Haltestellenkataster oder im städtischen Geoinformationssystem einzupflegen.</p>

<p>Bei der Einrichtung von neuen Haltestellen sind diese in das Haltestellenkataster oder in das städtische Geoinformationssystem aufzunehmen.</p> <p>Inwiefern die Stadt Erlangen die Aufnahme der Haltestellendaten übernimmt oder ob dies im Rahmen des Programms des Freistaat Bayerns übernommen wird, befindet sich noch in Klärung.</p>	
Weitere betroffene Akteure	ESTW
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

Tabelle 39: Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten.
Quelle: Stadt Erlangen

Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten	
Beschreibung	Die Verbesserung der Ausstattungsmerkmale an Haltestellen und Verknüpfungspunkten wird sukzessive auf der Grundlage der im NVP formulierten Anforderungen vorgenommen. Ansatzpunkt hierzu sind die Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau (Programm zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend der Qualitätsstandards) sowie zur Verbesserung der Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität.
	<p>Maßnahmen sind z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Barrierefreiheit (vgl. Maßnahme im Querschnittsthema Barrierefreiheit) • qualitativer Ausbau der Haltestellen nicht nur an den Verknüpfungspunkten, sondern auch im Außenbereich • Umsetzung der Haltestellen-Standards an allen Haltestellen (insbesondere dort, wo ein zeitnäher barrierefreier Umbau nicht erfolgt) • Ausstattung von betrieblich geeigneten Endhaltestellen mit sanitären Einrichtungen für das Fahrpersonal, ggf. auch für Fahrgäste • Begrünung der Wartehallen bei neu anzuschaffenden und aufzustellenden Wartehallen gemäß Beschluss 232/005/2021 • Berücksichtigung der Fördermöglichkeiten
Weitere betroffene Akteure	ESTW, Verkehrsunternehmen
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

Tabelle 40: Einrichtung neuer Haltestellen. Quelle: Stadt Erlangen

Einrichtung neuer Haltestellen	
Beschreibung	Die Einrichtung neuer Haltestellen wird dort vorgeschlagen, wo Verbesserungen in der Erschließung durch den ÖPNV erzielt werden können. Aber auch im Zuge der Einrichtung neuer Linienführung in der Stadt Erlangen werden neue Haltestellen vorgeschlagen, um die Erreichbarkeit in diesen Bereichen (neue Siedlungsbereiche, Arbeitsplatzstandorte oder Freizeitziele) zu ermöglichen. Die Einrichtung neuer Haltestellen wird unter Einbezug der Erschließungssituation und unter Betracht der Haltestellenabstände abgewägt.
Weitere betroffene Akteure	ESTW
Umsetzung / Hinweise	Umsetzung sukzessive im Zuge der Linienanpassungen

Tabelle 41: Kriterien für die Benennung von Haltestellen des ÖPNV. Quelle: Stadt Erlangen

Kriterien für die Benennung von Haltestellen des ÖPNV	
Beschreibung	<p>Die Bushaltestellen im Stadtgebiet stellen die Zugangspunkte zum ÖPNV dar. Neben der Barrierefreiheit tragen sowohl die Ausstattung als auch Informationsmöglichkeiten und Übersichtlichkeit wesentlich zur Qualität bei. In diesem Zusammenhang finden die Namen der Haltestellen oftmals weniger Beachtung, obwohl sie im Hinblick auf die Orientierung für Fahrgäste eine wichtige Rolle spielen.</p> <p>Die Haltestellen des ÖPNV werden zukünftig gemäß der nachfolgenden Systematik benannt (Beschlussvorlage 613/223/2023):</p> <p>Bahnhöfe, Haltestellen mit überregionaler Bedeutung Haltestellen in unmittelbarer Nähe zu Bahnhöfen bzw. zu Haltestellen von überregionaler Bedeutung sind nach diesen zu benennen.</p> <p>Öffentliche Einrichtungen und Points of Interest (POIs) Öffentliche Gebäude und Einrichtungen, Denkmäler, Parkanlagen, Plätze, Schulen. Bei gleichzeitigem Vorhandensein ist der POI mit höherer regionaler Bedeutung zu wählen.</p> <p>Querende / abzweigende Straßen In der Nähe befindliche abzweigende Straßen. Bei mehreren umliegenden Abzweigungen wird deren Klassifizierung im Straßennetz absteigend berücksichtigt. Bei gleicher Klassifizierung wird die Abzweigung mit der geringsten Distanz gewählt.</p> <p>Kreuzungen Kreuzungen von zwei Straßen des Hauptstraßennetzes (z.B. „Äußere Brucker/P.-Gossen-Str.“)</p> <p>Himmelsrichtungen Sollte eine Unterscheidung von Haltestellen durch die vorherigen Kriterien nicht möglich sein, können als Zusatz Himmelsrichtungen genutzt werden.</p>

Aktuelle Bezeichnung	Änderung zum Fahrplanwechsel Dez. 2023
(Büchenbach/ER) Bamberger Straße	(Büchenbach/ER) Mönau-schule
(Büchenbach/ER) Nord	(Büchenbach/ER) Büchenbacher Anlage
(Büchenbach/ER) Westerwaldweg	(Büchenbach/ER) Heinrich-Kirchner-Schule
(Erlangen) Baumwollspinne-rei	(Erlangen) Hauptfeuerwa-che
(Erlangen) Neuer Markt	(Erlangen) Neuer Markt / Rathaus
(Erlangen) Schillerstraße	(Erlangen) Marie-Therese-Gymnasium
(Erlangen) Technische Fa-kultät (Bussteig 1, 2)	(Erlangen) Technische Fa-kultät / Wohnheim
Sieglitzhof Nord	(Sieglitzhof) Zanderstraße
Tennenlohe Süd	(Tennenlohe) Am Wolfsman-tel

Darüber hinaus sind eine Umbenennung der Haltestellen „Siemens-Verwaltung“ und „Forschungszentrum“ zu prüfen. Außerdem bestehen Überlegungen, auf den Haltestellen der Bunsenstraße (ggf. mit räumlicher Verschiebung) den östlichen Zugang zum S-Bahnhof Bruck zu verdeutlichen.

Zum Fahrplanwechsel 2024/25 wurde die Haltestelle „Am Bachgraben“ in „Rotes Kreuz“ umbenannt, um der überregionalen Bedeutung des Bayerischen Roten Kreuzes als öffentliche Einrichtung gerecht zu werden.

Weitere betroffene Akteure ESTW

Akteure

Umsetzung / Hinweise Fortlaufend

Tabelle 42: Einrichtung von Mobilitätsstationen. Quelle: Stadt Erlangen

Einrichtung von Mobilitätsstationen	
Beschreibung	Die Errichtung von Mobilitätsstationen führt verschiedene Mobilitätsangebote und Services an einem Ort räumlich zusammen und erleichtert so den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere. Sie dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbunds und vernetzen gleichzeitig systematisch verschiedene Mobilitätsangebote in direkter räumlicher Verbindung.

	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und Erweiterung von geeigneten Bahnhöfen und Knotenpunkten des ÖPNV zu attraktiven multimodalen Schnittstellen • Abstimmung von Ausstattungs-Mindeststandards; dabei werden Vorgaben der Stadt Erlangen sowie des VGN und der EMN berücksichtigt • tarifliche Verknüpfung von ÖPNV und anderen Mobilitätsdienstleistern (Mobilitätskarte, siehe Prüfauftrag), • Integration in digitale Mobilitätsplattform (u.a. Info zur Auslastung)
Weitere betroffene Akteure	ESTW, Mobilitätsdienstleister, VGN, EMN
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive in den nächsten Jahren

Tabelle 43: Ausbau Bike+Ride-Anlagen. Quelle: Stadt Erlangen

Ausbau Bike+Ride-Anlagen	
Beschreibung	Der Ausbau von B+R-Anlagen dient dem ÖPNV. Im „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030“ sowie im „Zukunftsplan Fahrradstadt“ ist festgehalten, dass die Menge der Fahrradstellplätze in Erlangen in den kommenden Jahren stark erhöht werden soll, um den Radverkehr zu fördern. Weitere aktuelle Initiativen sind das 1000-Bügel-Programm, B+R an Erlanger Bahnhöfen und das Fahrradparkhaus Gleis 1. Zur Ausweitung der Verknüpfung von Rad und ÖPNV sind die Einrichtung von Fahrradbügeln an Haltestellen der Kategorien A, B, D und D vorzusehen.
Weitere betroffene Akteure	/
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

6.3.2 Prüfaufträge im Handlungsfeld Infrastruktur

Im Handlungsfeld „Infrastruktur“ werden folgende Prüfaufträge formuliert:

Tabelle 44: Prüfung von infrastrukturellen Aus- und Umbauten für die Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV und eine Optimierung/Verbesserung des Betriebsablaufs. Quelle: Stadt Erlangen

Prüfung von infrastrukturellen Aus- und Umbauten für die Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV und eine Optimierung/Verbesserung des Betriebsablaufs	
Beschreibung	Nach derzeitigem Stand sollen folgende Abschnitte bzw. Standorte geprüft werden:
Problem	Haltestelle
Vergrößerung der Haltestellenfläche	Albert-Schweizer-Gymn. (Ri. Büchenbach)
Betriebliche und infrastrukturelle Probleme (Gegenverkehr, Falschparker, Radverkehr)	Altstadtmarkt Am Anger An der Kapelle Aschaffenburger Straße Atzelsberger Steige Busspur Bayernstr./Äußere-Brucker-Str. Büchenbacher Anlage Diakonisches Zentrum Donato-Polli-Str. Gostenhofer Str. Hartmannstraße Hauptbahnhof Heinrich-Kirchner-Straße Heusteg Hindenburgstr./Bismarckstr. Kreuzung Hartmannstr./ Sebaldusstr. + Hartmannstr. Kreuzung Pfarrstr./Martin-Luther-Platz Palmstr. Saidelsteig/Weinstr. Schulzentrum-West Stubenlohstr.
(Änderung) Vorfahrt-regelung	ESTW Busbetriebshof
Lange Wartezeit (LSA)	Busbahnhof Buckenhof /Spardorf Buckenhof.

Weitere betroffene Akteure	ESTW, Landkreis Erlangen-Höchstadt, Landkreis Forchheim
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2025
<p>Tabelle 45: Einrichtung von Wendemöglichkeiten bzw. Wendeanlagen in Zusammenhang mit dem Maßnahmenkonzept sowie Einrichtung von Endhaltestellen. Quelle: Stadt Erlangen</p> <p>Einrichtung von Wendemöglichkeiten bzw. Wendeanlagen in Zusammenhang mit dem Maßnahmenkonzept sowie Einrichtung von Endhaltestellen</p>	
Beschreibung	<p>Für einen geregelten Betriebsablauf und die erforderlichen Standzeiten sind geeignete Wendeanlagen mit Standmöglichkeiten erforderlich. Die Einrichtung geeigneter Pausen- und Sanitäranlagen für das Fahrpersonal ist vorzusehen. An folgenden Standorten ist die Einrichtung zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereich Röthelheimpark / Kurt-Schumacher-Straße • Bereich Wirtschaftsschule – Prüfung hinsichtlich Endhalt • Prüfung Kapazitäten der Wende- und Standposition im Bereich Roncalli-Stift • Wendeschleife im Bereich Waldkrankenhaus

Weitere betroffene Akteure	ESTW
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2025

Tabelle 46: Haltestellen aus der Nutzung nehmen. Quelle: Stadt Erlangen

<p>Haltestellen aus der Nutzung nehmen</p>	
Beschreibung	<p>Aufgrund der hohen Haltestellendichte im Stadtgebiet und des weit über den Anforderungen der Leitlinie bestehenden Erschließungsgrades von 95% können die Fahrzeiten z.T. länger ausfallen. Es soll geprüft werden, welche Haltestellen zurückgenommen werden können, ohne die Erschließungsqualität maßgebend zu beeinträchtigen.</p>
Weitere betroffene Akteure	<p>ESTW</p> <p>Landkreis Erlangen-Höchstadt</p> <p>Landkreis Forchheim</p> <p>Stadt Nürnberg</p>
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

Tabelle 47: Regionales Park+Ride-Konzept. Quelle: Stadt Erlangen

Regionales Park+Ride-Konzept	
Beschreibung	<p>Entwicklung einer regionalen P+R-Strategie für einen Umstieg in den ÖPNV außerhalb von Erlangen. Ziel ist die Förderung eines wohnortnahen Umstiegs auf den ÖPNV auch regionaler Verkehre nach Erlangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung des Ausbaus und/ oder der Neueinrichtung von Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen im Kreisgebiet (und deren Bewirtschaftung). • Aussagen zu prioritären Standorten und Anlagengrößen beim Aus- und Neubau von P+R- und B+R-Anlagen • Hinweise zu Organisationsmodellen und der Bewirtschaftung regionaler P+R-Anlagen
Weitere betroffene Akteure	Landkreis Erlangen-Höchstadt, Landkreis Forchheim, Stadt Fürth, Stadt Nürnberg, VGN
Umsetzung / Hinweise	Umsetzung der Maßnahmen sukzessive auf Grundlage der zu entwickelnden Strategie

6.4 Handlungsfeld Service

Das Handlungsfeld Service umfasst die Bereiche Vertrieb, Information, Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Personal sowie Beschwerdemanagement und Mobilitätsmanagement.

6.4.1 Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Service

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Service“ umfasst folgende Projekte:

Tabelle 48: Maßnahmen im Bereich Vertrieb, Kundenservice, Marketing. Quelle: Stadt Erlangen

Maßnahmen im Bereich Vertrieb, Kundenservice, Marketing	
Beschreibung	Im Bereich Vertrieb und Kundenservice sowie Marketing werden folgende Maßnahmen vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> • Fortführung der kontinuierlichen Schulung des Fahr- und Vertriebspersonals (Service-, Angebots- und Tarifschulung, auch über ÖPNV-Fragen hinaus) • Vermittlung von geeigneten Tarif- und Fahrkartenmodellen in den VGN-Gremien, auch zur Tarifzone Innenstadt • Zielgruppengerechte Kommunikation von neuen Tarifen • Personelle Verstärkung für Durchführung und Pflege der Social-Media-Kommunikation zur Verbesserung der Präsenz auf diesen Kanälen, des Marketings und des Images • Ausbau und Verbesserung der Fahrgastinformationen, Sicherstellung der Qualität, Zugänglichkeit und Aktualität • Optimierung des Beschwerdemanagements
Weitere betroffene Akteure	VGN
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

Tabelle 49: Fortführung Mobilitätsmanagement. Quelle: Stadt Erlangen

Fortführung Mobilitätsmanagement	
Beschreibung	Bereits angelaufene Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement in der Stadt Erlangen sollen verstetigt und eine Intensivierung geprüft werden: <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Maßnahmen des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagement • Verfolgung von individualisierten Marketingstrategien, welche auf die jeweilige Zielgruppe ausgerichtet sind (z. B. für Neubürger*innen Bereitstellung von Informationsmaterialen zum Umweltverbund bzw. Schnupperangeboten) • Fortführung von Schulungs- und Informationsangeboten für Mobilitätseingeschränkte und Neubürger*innen inkl. Schulungsmaterialien (Filme, Werbe- und Schulungsmaterialien)

	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der nachhaltigen Mobilität der städtischen Mitarbeitenden auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstfahrten • Verbesserung von Fahrgastinformation • Förderung von Fahrgemeinschaften z.B. durch geeignete Mitfahrportale • Fortführung des Austauschs im lokalen/regionalen Netzwerk (Siemens, Universität, Klinken) • Prüfung, ob für neue Arbeitnehmende an einem Standort ein Schnupperticket (z.B. für vier Wochen) für die kostenfreie Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote eingeführt werden kann • Fortführung schulisches Mobilitätsmanagement
Weitere betroffene Akteure	Stadtverwaltung (inkl. städtischer Töchter), Schulträger und Schulen Firmen und Unternehmen sowie IHK, Private Akteure & Vereine
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufende Umsetzung ab dem Jahr 2024 Die Stärkung des Mobilitätsmanagements benötigt ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten

Tabelle 50: Evaluierung des kostenlosen Innenstadtbereichs. Quelle: Stadt Erlangen

Evaluierung des kostenlosen Innenstadtbereichs	
Beschreibung	Der kostenlose Innenstadtbereich wurde ab 01.01.2024 als Pilotprojekt eingeführt. Es handelt sich um ein Gesamtpaket an Maßnahmen zwischen Parkraumbewirtschaftung, Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und der Nutzung des ÖPNV zur Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr. Damit soll eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der Durchlässigkeit der Innenstadt erreicht werden. Mit dem Maßnahmenbündeln zählt Erlangen zu Vorreitern. Die Wirkung der Maßnahme sowie deren Erfolg werden anhand von im Prozess festzulegenden zu treffenden Kennziffern gemessen und bewertet. Mögliche Indikatoren sind z.B. Fahrgastzahlen, MIV-Belastungszahlen, Veränderungen im Mobilitätsverhalten, Stadtgebiet und aus der Region, relationsbezogene Veränderungen des Modal Splits. Die begleitende Evaluation zeigt sowohl positive als auch negative Effekte auf und ist Grundlage für die Entscheidung zur Fortführung des kostenlosen Innenstadtbereichs. Über den Fortgang wird anhand der Ergebnisse der Evaluation entschieden. Die VGN GmbH bringt sich in die Studie mit ihrem Fachwissen ein.
Weitere betroffene Akteure	Landkreis Erlangen-Höchstadt, Landkreis Forchheim, Stadt Nürnberg, VGN
Umsetzung / Hinweise	Umsetzung begleitend zur dreijährigen Pilotphase 2024 - 2026

6.4.2 Prüfaufträge im Handlungsfeld Service

Im Handlungsfeld „Service“ sind folgende Prüfaufträge formuliert:

Tabelle 51: Prüfung Einrichtung einer multimodalen Mobilitätskarte/ App. Quelle: Stadt Erlangen

Prüfung Einrichtung einer multimodalen Mobilitätskarte/ App	
Beschreibung	Geprüft werden soll die Einführung einer multimodalen Mobilitätskarte/ App, mit der alle öffentlichen Mobilitätsangebote in Erlangen und zu den benachbarten Zentren, sinnvollerweise im gesamten VGN-Gebiet genutzt werden können (z. B. ÖPNV, Sharingangebote, Nutzung der Angebote an Mobilitätsstationen sowie Bike+Ride- und Park+Ride-Plätze). Verbunden sein soll diese multimodale Buchungsmöglichkeiten mit durchgehenden Tarifangeboten/Flatrate für die Nutzung der multimodalen Reisekette.
Weitere betroffene Akteure	VGN, Anbieter multimodaler Mobilitätsangebote, Private Sharing Anbieter
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2024

6.5 Querschnittsthema Barrierefreiheit

6.5.1 Projekte (Maßnahmen) im Querschnittsthema Barrierefreiheit

Das Maßnahmenkonzept im Querschnittsthema „Barrierefreiheit“ umfasst folgende Projekte:

Tabelle 52: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten. Quelle: Stadt Erlangen

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten	
Beschreibung	Entsprechend der Haltestellenkategorisierung und der Anforderungen an die barrierefreie Umsetzung (Standards im Anforderungsprofil) wird der barrierefreie Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten sukzessive vorangetrieben. Die aktuelle Umsetzungsliste ist im Anhang dargestellt.
Weitere betroffene Akteure	Weitere Straßenbaulastträger, ESTW, VGN

Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend
---------------------------------	-------------

Tabelle 53: Barrierefreie Fahrgastinformationen. Quelle: Stadt Erlangen

Barrierefreie Fahrgastinformationen	
Beschreibung	Zur vollständigen Barrierefreiheit gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation. Barrierefreie Fahrgastinformationen müssen im Vorfeld der Fahrt, an Haltestellen sowie im Fahrzeug für alle Gruppen bereitgestellt werden, (bei physischen Fahrplanmedien sind ggf. alternative Instrumente zu nutzen). Mit der Digitalisierung werden zur Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit weitere Hilfsmittel nutzbar werden. Unter Beachtung der Möglichkeiten und des aktuellen Stands der Technik ist der Einsatz weiterer Instrumente (beispielsweise Apps mit Ansagen, Orientierungshilfen über Blindenstock etc.) und die verschiedenen Einsatzmöglichkeiten (z. B. DFI-Anzeiger an den Haltestellen, Einrichtung einer virtuellen Darstellungsmöglichkeit per App etc.) zu prüfen.
Weitere betroffene Akteure	ESTW, VGN
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

Tabelle 54: Schulung Fahrpersonal (Schwerpunkt Barrierefreiheit). Quelle: Stadt Erlangen

Schulung Fahrpersonal (Schwerpunkt Barrierefreiheit)	
Beschreibung	Das Fahrpersonal muss im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen gut geschult sein. Daher werden Schulungen in regelmäßigen Abständen wiederholt, um Defizite festzustellen und aufzulösen. Das Fahrpersonal muss zur korrekten Anwendung der technischen Einrichtungen der Fahrzeuge wie Rampenbedienung, das punktgenaue Anfahren an die vorgesehenen Einstiegs-/Aufmerksamkeitsfelder für Blinde und Sehbehinderte sowie das möglichst nahe Heranfahren an die Hochborde oder auch an die noch nicht erhöhten Bordsteine geschult und hingewiesen sein, um Unfällen vorzubeugen. Das Fahrpersonal muss darauf achten, dass Ansagen und Anzeigen der Haltestellen mit den Örtlichkeiten übereinstimmen, um Seh- und Hörbehinderten sowie Ortsfremden die Orientierung zu ermöglichen. Entsprechende Schulungen sind in regelmäßigen Abständen durchzuführen. Die Verkehrsunternehmen sind hierfür verantwortlich.

Weitere betroffene Akteure	Verkehrsunternehmen
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend
Tabelle 55: Fortführung Mobilitätstraining für ältere sowie mobilitätseingeschränkte Personen. Quelle: Stadt Erlangen	
Fortführung Mobilitätstraining für ältere sowie mobilitätseingeschränkte Personen	
Beschreibung	<p>Das Mobilitätstraining für ältere sowie für mobilitätseingeschränkte Personen der ESTW soll fortgeführt werden. Dieses Training ist auf die Bedürfnisse älterer Nutzenden im Allgemeinen ausgerichtet, behandelt aber auch die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen.</p> <p>Ziel des Trainings ist die Sicherung der Mobilität im Alter – auch ohne Pkw. Unsicherheiten und Berührungsängste mit dem für einige Nutzende fremden ÖPNV sollen dadurch abgebaut und gleichzeitig Lust auf Entdeckungsfahrten in der Region gemacht werden. Als Multiplikator und Kooperationspartner werden u.a. Seniorenbeiräte mit einbezogen.</p>
Weitere betroffene Akteure	ESTW
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

7 Bewertung

Das Maßnahmenkonzept steht für eine Verbesserung des vorhandenen ÖPNV-Angebots in Form einer bedarfsgerechten Optimierung. Neben Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes werden auch Maßnahmen zur Vernetzung mit ergänzenden Verkehrsmitteln vorgeschlagen. Grundsätzlich bleiben bestehende und bewährte Strukturen erhalten (z. B. Netzstruktur mit Ausrichtung auf das Erlanger Zentrum), es entstehen jedoch auch neue Verbindungen durch die Neuzuordnung von Linienwegen und die Veränderung von Streckenführungen.

- Mit der Führung der Linie 289 über Koldestraße – Karl-Zucker-Straße – Nägelebachstraße wird die Erreichbarkeit des Zentrums verbessert.
- Neue Bedarfsangebote zur Erschließung von Sieglitzhof West (294T) und die Anbindung von Tennenlohe an den S-Bahnhof Eltersdorf (295T) verbessern die Erschließungsqualität durch Anbindung an den SPNV

Wesentliche Prüfaufträge sind:

- Prüfung alternativer Führung der Regionalbus-Linie 199 über den Büchenbacher Damm und Frauenauracher Straße und 201 über Herzogenauracher Straße und Erlanger Straße
- Prüfung einer alternativen Linienführung der Linie 283 sowie einer Anbindung des Dechsendorfer Weiher an Sonntagen
- Prüfung einer Verlängerung der Linie 280 über Spardorf hinaus
- Prüfung einer Verknüpfung der Linie 285 mit einer Regionalbuslinie aus dem Osten
- Prüfung einer optionalen Führung der Linie 298 bis nach Dechsendorf
- Prüfung der Einführung einer Schnellbuslinie von Büchenbach Lindnerstraße zum Busbahnhof (292)
- Prüfung einer Aufnahme der Linien 252, 253 und 254 in das städtische Busnetz mit Verknüpfungsoption der Linien 253 und 295 sowie 254 und 281
- Prüfung einer Busverbindung mit der Stadt Fürth

Mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot ist die Fahrleistung gleichbleibend zum heutigen Bestand. Im Zuge der konkreten Umsetzungsplanungen wird durch betriebliche Optimierungen und eine Vereinheitlichung der Taktfamilien eine leistungsneutrale Umsetzung angestrebt. Die optionalen Netzerweiterungen sind nicht inbegriffen und werden zur Umsetzung geprüft, sofern die vorhandenen finanziellen und betrieblichen Ressourcen genügend Spielraum erlauben.

Abschätzung der Fahrgastnachfrage

Durch die vorgesehenen Anpassungen am Angebot werden bestehende Kunden den ÖPNV nur geringfügig für eine größere Anzahl der täglichen Wege nutzen, potenzielle Kunden sind aktiv durch Marketingaktionen anzusprechen. Daher ist allein durch die Umsetzung der genannten Netzmaßnahmen nicht von einer nennenswerten Veränderung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV auszugehen.

Deutliche Verbesserungen bei der Fahrgastnachfrage können vor allem durch eine ganzheitliche Planung des kommunalen und regionalen ÖPNV-Angebots, auch unter Berücksichtigung der Fahrplanabstimmung und betrieblichen Integration in gemeinsame Leitstellen, erreicht werden.

8 Zusammenfassung

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil für die Erreichung der übergeordneten Ziele der Stadt Erlangen, insbesondere hinsichtlich des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Mobilitätswende. Der vorliegende Nahverkehrsplan legt den Rahmen für die Ausgestaltung des ÖPNV in den kommenden Jahren fest. Ziel ist es, dass die rechtlichen Vorgaben und geltenen Richtlinien in Bezug auf die Daseinsvorsorge erfüllt werden. Darüber hinaus stellt ein attraktiver ÖPNV eine Voraussetzung für die Verlagerung der Mobilität zugunsten des Umweltverbundes dar. Hierfür muss das Angebot auf die Bedürfnisse der Fahrgäste zugeschnitten werden. Erlangen befindet sich weiterhin in einer dynamischen Entwicklung und ist geprägt von Standorten großer Arbeitgeber, der Universität und Kliniken sowie von der Vernetzung mit den umliegenden Gemeinden. Als Pendelstadt steht daher auch der Berufspendelverkehr im Fokus, für welchen der ÖPNV eine nachhaltige und attraktive Alternative darstellen muss.

Die Analyse des bestehenden Angebots in Erlangen hat gezeigt, dass es viele Stärken und einen guten Standard aufweist, wie beispielsweise die hervorragende Erschließung des Stadtgebietes. Dennoch besteht Optimierungs- und Verbesserungsbedarf unter anderem bei den Fahrplanzeiten und Umsteigezwängen für Ziele außerhalb des Innenstadtbereichs. Wesentliche erschwerende Faktoren sind die vorhandene Stadtstruktur und infrastrukturelle Gegebenheiten, welche die Flexibilität bei der Nahverkehrsplanung einschränken. Die Netzstruktur ist daher in Teilen unübersichtlich und schwer verständlich, insbesondere für ortsfremde Personen.

Die Überarbeitung des Netzes hat zunehmend bestätigt, dass die Verbesserungsmöglichkeiten mit den vorhandenen Rahmenbedingungen innerhalb des Stadtgebietes weitgehend ausgeschöpft sind. Als Pendelstadt liegt daher insbesondere ein großes Potential in der Verknüpfung mit den benachbarten Landkreisen und Städten. Leider ist es unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen nicht möglich, wesentliche Veränderungen der Stadt-Umland-Beziehungen sowie zusätzliche Angebote innerhalb der Stadt Erlangen kurzfristig und dauerhaft umzusetzen. Vielmehr ist es das Ziel des vorliegenden Nahverkehrsplans, das bestehende Angebot aufrechtzuerhalten, die vorhandenen Ressourcen optimal einzusetzen und sinnvolle bzw. zielführende ergänzende Maßnahmen dann umzusetzen, wenn die Rahmenbedingungen es erlauben. Die weiter steigenden notwendigen finanziellen Bedarfe für die Erbringung der Verkehrsleistung in Verbindung mit der Erreichung der umwelt- und verkehrspolitischen Ziele steht konträr zu den vorhandenen Ressourcen, die hierfür nicht ausreichend sind.

Eine weitere fortlaufende Aufgabe ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Anhand der Priorisierung der Haltestellen wird dieser schrittweise vorangetrieben.

Darüber hinaus ist die Qualität der Verkehrserbringung, die im vorliegenden Nahverkehrsplan anhand von Qualitätsstandards festgelegt und konkretisiert wird, ein wichtiger Baustein. Um die festgelegten Ziele und Qualitätsanforderungen nachvollziehbar zu kontrollieren, ist ein Controlling mittels eines Qualitätssicherungssystems vorgesehen. Letzteres ist aufbauend auf bestehenden Messmethoden und Leitlinien zu konkretisieren und die erforderlichen Strukturen und Prozesse sind zu schaffen.

Mit Blick in die Zukunft stehen große Veränderungen für den ÖPNV in Erlangen bevor. Die Stadt-Umland-Bahn als zukünftiges ÖPNV-Rückgrat sowie städtebauliche Projekte wie die „Regnitzstadt“ werden das Stadtbild wesentlich prägen. Ihr volles Potential kann die Straßenbahn aber nur dann ausschöpfen, wenn ihre Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln – vor allem zum Busverkehr als wesentliche Zubringerfunktion – in einer hohen Qualität gewährleistet wird. Der vorliegende Nahverkehrsplan beinhaltet bereits erste Ansätze für die zukünftige Anpassung des ÖPNV und stellt einen wichtigen Schritt in diese Richtung dar.

9 Anlagen zum Nahverkehrsplan

Anlage 1: Rahmen- und Fachpläne

Rahmen- und Fachpläne

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans für die Stadt Erlangen werden die allgemeinen Ziele und Grundsätze

- des Landesentwicklungsprogramms (LEP) Bayern (2013 in Kraft getreten, aktualisiert Stand 01.06.2023) und
- des Regionalplans Region Nürnberg (1988 in Kraft getreten, letzte Fortschreibung 2020)

als übergeordnete Rahmenpläne berücksichtigt.

Als weitere übergeordnete Ebene werden die Planungen im SPNV nachrichtlich wiedergegeben.

Landesentwicklungsprogramm (2023)

Bezogen auf den ÖPNV beinhaltet das Landesentwicklungsprogramm folgende für Erlangen als Metropole relevante Grundsätze:

- Das regionale Verkehrswegenetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilläufen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestattet werden.
- Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden.
- Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.

Regionalplan Region Nürnberg (Fortschreibung Stand August 2020)

Im Regionalplan Region Nürnberg sind zum Themenfeld ÖPNV folgende Ziele und Grundsätze formuliert:

- In der Region soll unter Kooperation und Koordination mit den angrenzenden Regionen ein integriertes Gesamtverkehrssystem weiterentwickelt werden.

- Durch die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen insbesondere die Erreichbarkeit der zentralen Orte vor allem für den Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Personenverkehr verbessert und die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr erhöht werden. Dabei soll den Belangen der Bevölkerungsgruppen mit eingeschränkter Mobilität verstärkt Rechnung getragen werden.
- Bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen die Belange des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs aufeinander abgestimmt werden. Im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen sollen der öffentlichen Personennahverkehr und der nicht motorisierte Individualverkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehr vorrangig ausgebaut und gefördert werden. [...]
- Auf eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gemessen am Gesamtverkehrsaufwand soll insbesondere im Stadt- und Umlandbereich im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen hingewirkt werden.
- Der Ausbau eines regionalen Schnellbahnsystems soll vorangetrieben werden. Hierfür soll neben [...] dem Ausbau eines verbesserten Straßenbahnenetzes – einschließlich einer Stadtbahn im Norden des Stadt- und Umlandbereiches im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen - das S-Bahn-Grundnetz mit der S-Bahn nach Erlangen und (Forchheim, R4) fertig gestellt werden. [...]
- Bau und Betrieb von P+R- und B+R-Anlagen, als Voraussetzung für eine kombinierte Benutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, sollen an allen Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV vorsehen werden.

Untersuchungen und Planungen

Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP 2030)

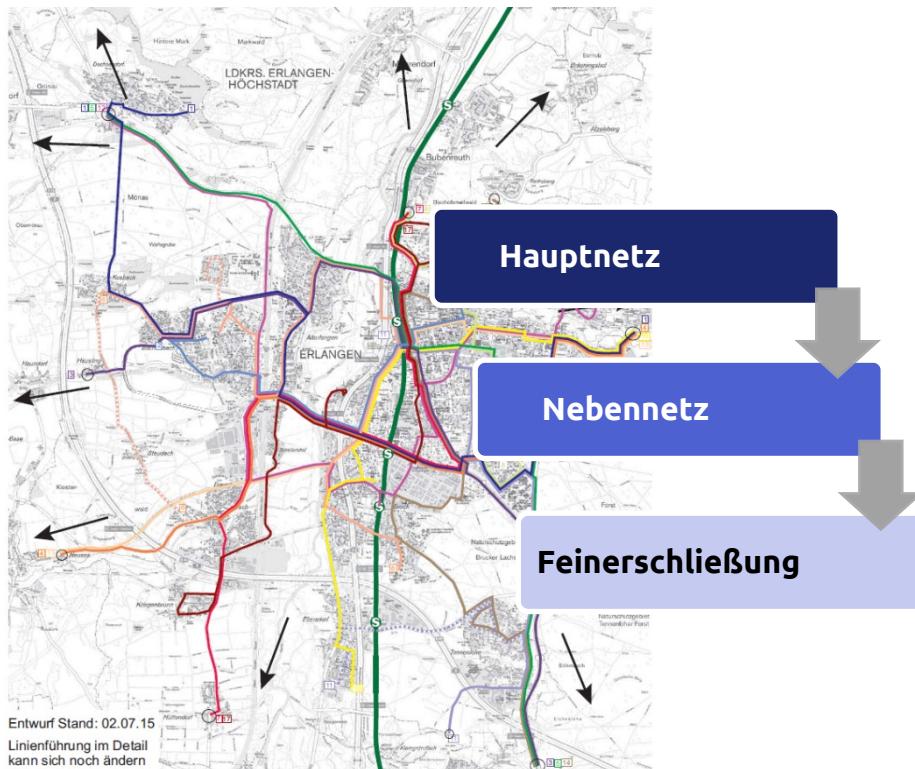
Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 behandelt die Zielsetzungen Mobilität zu sichern und die Stadtqualität zu stärken, wobei insbesondere der Anteil des ÖPNV im Modal Split erhöht und der Anteil des Autos reduziert werden soll. Dem ÖPNV wird ein großes Verbesserungspotential zugesprochen, da dieser besonders auf innerstädtischen Relationen nicht konkurrenzfähig ist und Angebotsdefizite aufweist. So sind außerhalb der Innenstadt gelegene Aufkommensschwerpunkte, wie zum Beispiel wichtige Arbeitsplatzkonzentrationen, nur mit Umsteigen und dadurch längeren Fahrzeiten erreichbar. Innerhalb der Stadt weist die Nutzung des Fahrrads und in der Innenstadt teilweise sogar das zu Fuß gehen attraktivere Reisezeiten als der ÖPNV auf. Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan bezieht sich auf sechs Meilensteine:

- Meilenstein A: Stadt-Umland-Bahn (StUB)- Schienennetz

- Meilenstein B: Stadt-Umland-Bahn (StUB)- Regionaloptimiertes Busnetz
- Meilenstein C: Teilnetz DIVAN- optimiertes Verkehrsmodell für Erlangen und Umgebung
- Meilenstein D: ÖPNV-Netz- optimierte Vernetzung des Binnen- und Regionalverkehrs
- Meilenstein E: Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Meilenschein F: Grundlegende Fortschreibung des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes Erlangen als integriertes Gesamtverkehrskonzept

Die innerhalb des ÖPNV-Konzeptes 2030 aufgestellte Netzkonzeption (Abbildung 29), die auf einer Kombination aus schnellen regionalen Durchmesserlinien und Tangentiallinien mit umsteigefreien Verbindungen innerhalb Erlangens besteht, soll nach und nach umgesetzt werden. Die Konzeption nimmt Bezug auf die Planung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) und passt sich im zeitlichen Verlauf an diese und damit entstehende neue Infrastruktur an. Die weitere Umsetzung soll dabei stets mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes koordiniert werden.

Abbildung 29: Hierarchieebenen der ÖPNV-Netzkonzeption. Quelle: Stadt Erlangen 2016



Weitere Maßnahmen wie die Neueinführung der Buslinien 20, 280 und 290 oder die Einrichtung von Busspuren sowie Planungen im MIV-Bereich, die auch die Neukonzeption der Buslinien tangieren, wurden bereits 2016 und während der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2017-2021 begonnen.

Weiter ÖPNV-Maßnahmen bzw. Maßnahmen, die den ÖPNV tangieren und bereits umgesetzt wurden oder aktuell sich in der Umsetzung befinden sind:

- Ausbau Verknüpfungspunkt S-Bahn-Halt Paul-Gossen-Str./ Siemens-Campus
- Knotenpunktumbau Am Europakanal/ Dorfstraße/ Frauenauracher Straße und Einrichtung einer Umweltpur

Integriertes Klimaschutzkonzept 2016

Der Verkehrssektor wies 2016 einen Anteil von 15 % an den CO₂-Emissionen und von 27,1 % am Energieverbrauch von Erlangen auf. Das Klimaschutzkonzept bewertet den hohen Anteil des Radverkehrs (44 %, Stand 2013) an den Wegen innerhalb der Stadtgrenzen positiv. Im Pendelverkehr aus dem Umland weist der MIV jedoch bei weitem den größten Anteil auf (74,9 %, Stand 2013).

Der Verkehrsverlagerung weg vom MIV wird ein großes CO₂-Einsparpotential beigemessen. In diesem Sinne nimmt die Stärkung des Umweltverbundes, insbesondere des ÖPNVs, eine zentrale Rolle ein. Vor diesem Hintergrund wird im Maßnahmenkonzept des Integrierten Klimaschutzkonzeptes vorrangig die Umsetzung der aus dem VEP 2030 hervorgehenden Maßnahmen, vor allem die Weiterführung des StUB-Projektes im Bereich des Öffentlichen Verkehrs empfohlen. Darüber hinaus soll mit der Maßnahme „Integrierte Quartierskonzepte“ die nachhaltige Stadtentwicklung in Erlangen vorangebracht werden und neue Ideen und Konzepte u.a. für alternative Formen der Quartierserschließung erarbeitet werden.

Fahrplan Klima-Aufbruch

Im November 2020 wurde die Aufstellung eines „Fahrplans Klima-Aufbruch“ vom Erlanger Stadtrat beschlossen (Beschluss 31/040/2020). Darin enthalten ist die Zielsetzung, das 1,5°C-Ziel auf städtischer Ebene einzuhalten und das CO₂-Restbudget als Grundlage und Steuerungsgröße zu verwenden. Damit ist die Klimaneutralität vor 2030 zu erreichen. In dem Beschluss zum Fahrplan Klima-Aufbruch war die Beauftragung eines externen Büros enthalten. Die Arbeiten zum Fahrplan Klima-Aufbruch beinhalteten unter anderem die Erstellung einer CO₂-Bilanz, die Entwicklung von CO₂-Szenarien und die Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs unter Beteiligung zentraler Stakeholder und der Bürgerschaft.

Für die Erarbeitung des Fahrplans Klima-Aufbruch wählte die Stadt Erlangen einen neuartigen Ansatz: Zwei Beratungsgremien (ein Bürger*innenrat und eine Stakeholdergruppe) wurden einberufen, die das Wissen, die Meinungen und Ideen, die es in der Erlanger Stadtgesellschaft zum Klimaschutz gibt, möglichst gut abbilden.

Der Maßnahmenkatalog für den Klima-Aufbruch umfasst 41 Maßnahmen, aufgeteilt in fünf Handlungsfelder. Für das Handlungsfeld Mobilität wurden sieben Maßnahmen festgehalten:

- Menschenfreundliche Quartiere
- Klimafreundliche Parkraumbewirtschaftung
- Attraktiver ÖPNV
- Sharingsysteme
- Angebotsorientierter Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Elektrobusflotte
- Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV

Innerhalb der Maßnahme „M3 – Attraktiver ÖPNV“ ist das Ziel festgehalten, im Rahmen des 1,5°C-Szenarios eine Vervierfachung der ÖPNV-Nachfrage zu erreichen. Hierzu soll das städtische und regionale Busliniennetz ausgebaut und koordiniert werden. Des Weiteren sollen Busbeschleunigungsmaßnahmen, das Abbauen von Barrieren, ein erweitertes Marketing und eine langfristige Finanzierungslösung dafür Sorge tragen, dass eine effektive Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund gewährleistet wird.

Der Fahrplan Klima-Aufbruch wird kontinuierlich fortgeführt und der Umsetzungsstatus evaluiert.

Stadt-Umland Bahn (StUB)

Erste Ideen für eine Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn Richtung Erlangen reichen über einhundert Jahre zurück. Seit Ende der 1980er-Jahre wird rund um Erlangen ein schienengebundenes Nahverkehrskonzept geprüft. Eine 1993 erstellte Machbarkeitsstudie mit dem Titel „Stadt-Umland-Bahn“ sah eine Verknüpfung von Nürnberg und Erlangen vor, sowie über Erlangen hinausgehende Strecken, die sogar bis Forchheim, Ebermannstadt und Höchstadt reichten. Im Flächennutzungsplan der Stadt Erlangen sind seither mehrere Trassenvarianten planerisch gesichert.

Nach mehrjähriger Variantenprüfung konnte 2012 das Projekt Stadt-Umland-Bahn als förderfähiges Projekt zum GVFG-Bundesprogramm für die Vorhaben des ÖPNV angemeldet werden. Darin enthalten war das sog. T-Netz, das von Erlangen aus Linienäste nach Herzogenaurach, Uttenreuth und Nürnberg vorsieht. Nach dem positiven Bürgerentscheid in Erlangen zur Planung des sog. L-Netzes der StUB (ohne den östlichen Linienast nach Uttenreuth) konnte zum 16.04.2016 der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach gegründet werden (ZV-StUB). Der Zweckverband StUB hat die Aufgabe, die StUB in den Stadtgebieten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach zu planen, zu bauen und zu betreiben. Die Stadt Erlangen ist Verbandsmitglied und direkt in den Planungsprozess eingebunden.

In den Jahren 2019 und 2020 wurde seitens der Regierung von Mittelfranken ein Raumordnungsverfahren (ROV) erfolgreich durchgeführt. Die damit erfolgte Variantenprüfung führte im Erlanger Stadtgebiet zu mehreren Änderungen, insbes. der Anbindung des Siemens Campus (Haltestelle Freyeslebenstraße), des Himmelbeerpalastes (zukünftige Philosophische Fakultät der FAU) und einer neuen Streckenführung für die Querung des Regnitztals auf Basis eines Vorschlags aus der Bürgerbeteiligung. Im Gefolge der GVFG-Änderung 2020 konnte die vorliegende Fördermittel-Rahmenanmeldung im Osten bis Eschenau erweitert werden. Zwischen den betroffenen Landkreisen Erlangen-Höchstadt, Forchheim, der Stadt Erlangen und dem ZV StUB wurde eine Zweckvereinbarung getroffen, um diesen Linienast als 2. Baustufe der StUB möglich zu halten (siehe Kapitel 4).

Durch einen zweiten, positiven Bürgerentscheid in Erlangen am 09.06.2024 konnte das Projekt erneut durch die Bevölkerung bestätigt werden und die Planungen zum Streckenverlauf in den drei Mitgliedsstädten festgelegt werden.

Nutzwertanalyse – Busverknüpfungspunkt Erlangen 2019

In der Nutzwertanalyse – Busverknüpfungspunkt Erlangen werden die beiden Haltestellen „Busbahnhof“ und „An den Arcaden“ auf ihre Eignung als zentraler Verknüpfungspunkt für den regionalen und städtischen Busverkehr sowie zum Schienenverkehr am Hauptbahnhof Erlangen untersucht. Die Nutzwertanalyse empfiehlt die Haltestelle „An den Arcaden“ als Vorzugsvariante, da der Standort mehr Vorteile bei der Erreichbarkeit der Innenstadt, der Bildung von Durchmesserlinien und der Verflechtung mit weiteren Verkehrsträgern aufweist. Mit der Konkretisierung der Planungen für den neuen Stadtteil Regnitzstadt, der dort eine wichtige Mobilitätsdrehscheibe vorsieht, ist zwischenzeitlich dort der Schwerpunkt vorgesehen. Grundsätzlich sind die Standorte „Busbahnhof“, „An den Arcaden“, „Hauptbahnhof“ und „Hugenottenplatz“ im Zusammenhang zu sehen und bilden gemeinsam den Busverknüpfungspunkt Erlangen,

Einführung der CityLinie

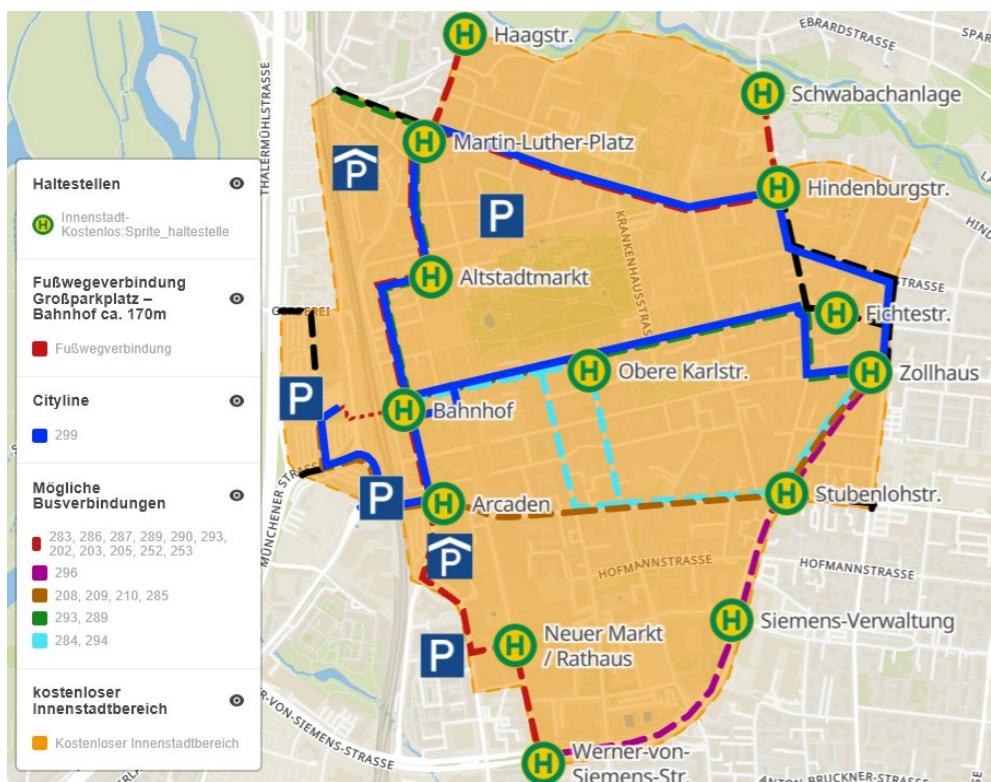
Die KlinikLinie wurde in ihrer ersten Umsetzungsstufe zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 als einjähriger Probefahrt eingeführt. Im Sommer 2021 wurde der Probefahrt um ein weiteres Jahr verlängert sowie ein kostenfreies ÖPNV-Angebot für den Geltungsbereich der KlinikLinie, das von der Stadt Erlangen ausgeglichen wird, ab dem 01.01.2022 eingeführt. Die KlinikLinie verbindet die nördliche Innenstadt und die Universitätskliniken mit dem Großparkplatz. Die Inbetriebnahme der CityLinie als Erweiterung der KlinikLinie wurde zum Fahrplanwechsel 2023 umgesetzt. Die Busse der Elektroflotte verkehren zwischen Großparkplatz, Altstadt, Kliniken, Zollhaus, Hugenottenplatz und Arcaden. So schafft die CityLinie 299 eine Verbindung von wichtigen Punkten in der Erlanger Innenstadt und gleichzeitig zum Regionalverkehr nach Westen und Osten.

Einführung des kostenlosen Innenstadtbereichs

Ziel ist, die Belastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr durch eine Kombination von verschiedenen Maßnahmen zu reduzieren. Der kostenlose Innenstadtbereich dient zusammen mit dem Parkraumkonzept und der neuen Parkgebührenordnung zur Aufwertung und Belebung der Innenstadt. Das Parken soll gezielt in den Parkhäusern und auf den Parkierungsanlagen gebündelt werden.

Der Bereich erstreckt sich von der Haltestelle Haagstraße im Norden bis zur Werner-von-Siemens-Str. im Süden und vom Großparkplatz beim Hauptbahnhof im Westen bis zur Haltestelle Zollhaus im Osten (siehe Abbildung 30).

Abbildung 30: Kostenloser Innenstadtbereich mit Haltestellen und möglichen Busverbindungen. Quelle: Stadt Erlangen²⁹



Der kostenlose Innenstadtbereich ist als Pilotprojekt zunächst für drei Jahre angesetzt. Zeitraum ist 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2026. Das Projekt ist in Kombination mit der Umsetzung des Parkraumkonzepts in dieser Größenordnung einmalig. Deshalb wird es durch eine durchgehende Untersuchung begleitet. Damit soll festgestellt werden, wie sich unter anderem

- die Fahrgastzahlen

²⁹ <https://erlangen.de/themenseite/aktiv/kostenloser-oepnv> [Zugriff 24.02.2024]

- die Kundenzufriedenheit
- der Autoverkehr in der Innenstadt

entwickeln. Ob der Pilotversuch nach Ablauf der drei Jahre fortgesetzt wird, wird anhand der begleitenden Auswertung entschieden.

Die Mindereinnahmen werden durch den VGN berechnet und durch die Stadt Erlangen ausgeglichen.

Planungen benachbarter Aufgabenträger

Die benachbarten Landkreise und Städte haben entsprechend Art. 13 und Art. 31 des BayÖPNVG als Aufgabenträger des ÖPNV in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne erstellt bzw. fortgeschrieben. Diese behandeln neben der Entwicklung des ÖPNV innerhalb der eigenen Verwaltungsgrenzen auch die Relationen zur Stadt Erlangen.

Weitere Planungen und Untersuchungen der benachbarten Aufgabenträger sowie deren Anmerkungen und Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren, die einen Bezug zum ÖPNV in Erlangen haben, werden im Folgenden je nach Aufgabenträger zusammengeführt. Die Ziele und Maßnahmen, die die Stadt Erlangen betreffen, werden in der weiteren Fortschreibung des NVP für die Stadt Erlangen berücksichtigt.

Nürnberg

In der abgeschlossenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans Nürnberg von 2025 wird auf die Planung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach Bezug genommen, die auch die Nahverkehrsplanung in Erlangen stark prägt. Die Anbindung der nördlichen Nürnberger Stadtgebiete an das Nürnberger Zentrum und nach Erlangen wird dadurch maßgeblich verbessert. Mit der perspektivischen Verlängerung der heutigen Straßenbahn über die Bundesstraße B4 in Richtung Erlangen ergibt sich eine schnelle und direkte Verbindung zwischen den beiden Zentren.

Vor diesem Hintergrund kann die Stadt Erlangen von Verbesserungen im Nürnberger ÖPNV-Netz durch z. B. eine verbesserte Anbindung der Stadtrandbereiche an die Innenstadt profitieren.

Fürth

In dem im Jahr 2018 beschlossenen Nahverkehrsplan für die Stadt Fürth befinden sich folgende Prüfaufträge, die auf Erlangen Bezug nehmen:

- Untersuchung der Verlängerung der Linien 178/179 nach Erlangen
- Abschätzung der Infrastrukturvoraussetzung und Klärung der Zuständigkeiten für eine Durchbindung der Linien 295 und 178/179 durch Schaffung einer

Verbindung Großgründlach – Tennenlohe – Erlangen, gemeinsam mit den Nachbarstädten.

Tabelle 56: Maßnahmen aus dem NVP Fürth (Erlangen betreffend). Quelle: Stadt Erlangen.

Maßnahme/Prüfauftrag	Beschreibung	Umsetzungsstand
Prüfung Verlängerung Linien 178/179	Vorgemerkt Untersuchungsauftrag für VEP	Mobilitätsplan Fürth 2035+ wurde beschlossen
Abschätzung der Infrastrukturvoraussetzung und Klärung der Zuständigkeiten für eine Durchbindung der Linien 295 und 178/179 nach Erlangen (Maßnahmenvorschlag „ND 50“)	Prüfauftrag für VEP	Mobilitätsplan Fürth 2035+ wurde beschlossen
Durchbindung Fürth Nordwest: Linien nach Herzogenaurach und über ER-Hüttendorf (Maßnahmenvorschlag „ND 80“)	Prüfauftrag für VEP	Mobilitätsplan Fürth 2035+ wurde beschlossen
Durchbindung Fürth Nord: Linien(n) über FÜ-Mannhof nach ER-Eltersdorf (Maßnahmenvorschlag „ND 70“)	Prüfauftrag für VEP	Mobilitätsplan Fürth 2035+ wurde beschlossen

Forchheim

In der Teilstudie Bedarfsverkehre von Oktober 2019 wurden die in Verkehrszeiten mit geringerer Nachfrage verkehrenden Bedarfsverkehre aus ihren bisherigen Linienbündeln herausgelöst und einem neuen zugeordnet. Gerade im südlichen Bereich des Landkreises orientieren sich die Bedarfsfahrten an der nach Erlangen fahrenden Buslinie 209. Im Nahverkehrsplan von 2016, der inzwischen in den Bereichen Barrierefreiheit und Bedarfsverkehre fortgeschrieben wurde, werden die Linienverläufe der VGN-Linien 208 und 209 als Verkehrsachsen für den Zielort Erlangen definiert, jedoch kein Handlungsbedarf gesehen. Es befinden sich keine konkreten Maßnahmen mit direktem Bezug auf Erlangen im Nahverkehrsplan oder den beiden Teilstudien.

Landkreis Erlangen-Höchstadt

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Erlangen-Höchstadt von 2020 wurde innerhalb des Beteiligungsverfahrens die kommunenübergreifende Zusammenarbeit thematisiert. In diesem Sinne soll der grenzüberschreitende Verkehr in die Stadt Erlangen besser abgestimmt und eine möglichst einheitliche Darstellung der gemeinsamen Bereiche in den Nahverkehrsplänen angestrebt werden. Weiterhin soll auf Grund der starken Pendlerverflechtungen des Landkreises Erlangen-

Höchstadt mit der Stadt Erlangen das Angebot im Pendelverkehr verbessert und ein Lückenschluss auf der Strecke Erlangen-Büchenbach-Herzogenaurach hergestellt werden. Es sollen gemeinsame Ziele erarbeitet werden. Der Nahverkehrsplan verzichtet auf konkrete Maßnahmen zur Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit, diese sollen in der nächsten Fortschreibung erarbeitet werden. Die konkrete Zusammenarbeit zu grenzüberschreitenden Linien wird vom Landkreis im Rahmen der nächsten Fortschreibung als sinnvoll erachtet.

Tabelle 57: Maßnahmen aus dem NVP LK Erlangen-Höchstadt (Erlangen betreffend). Quelle: Stadt Erlangen.

Maßnahme/Prüfauftrag	Beschreibung	Umsetzungsstand
Bessere Abstimmung des grenzüberschreitenden Verkehrs	-	Konkrete Maßnahmen in der nächsten Fortschreibung vorgesehen
Möglichst einheitliche Darstellung der gemeinsamen Bereiche	Grundlage für zukünftige Anpassungen im Liniennetz und Vergabeverfahren	Konkrete Maßnahmen in der nächsten Fortschreibung vorgesehen
Verbesserung des Angebots für Pendler	-	Konkrete Maßnahmen in der nächsten Fortschreibung vorgesehen
Erarbeitung gemeinsamer Ziele	Bei grenzüberschreitenden Linien	Konkrete Maßnahmen in der nächsten Fortschreibung vorgesehen

Landkreis Nürnberger Land

In der Teilstrecke des Nahverkehrsplans Nürnberger Land von 2021 befinden sich keine Maßnahmen oder Planungen, die einen unmittelbaren Bezug auf die Stadt Erlangen aufweisen.

Landkreis Fürth

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Fürth wird die Einrichtung einer neuen Regionalbuslinie 121 als Zubringer zum S-Bahnhof Fürth-Vach geplant, um die Erreichbarkeit Erlangens aus dem Landkreis Fürth zu verbessern.

Tabelle 58: Maßnahmen aus dem NVP LK Fürth (Erlangen betreffend). Quelle: Stadt Erlangen.

Maßnahme/Prüfauftrag	Beschreibung	Umsetzungsstand
Einrichtung Linie 121 (Langezehn – Kirchfembach – Puschendorf – Tuchenbach – Obermichelbach – Fürth Vach Bf.)	Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Erlangen aus dem nördlichen Landkreis Fürth	abgeschlossen

Beschlüsse zu den Themen Klimanotstand, Klima- und Umweltschutz und Förderung des Umweltverbundes

Der Stadtrat der Stadt Erlangen setzt die politischen Rahmenbedingungen für den Klimaschutz sowie die Förderung des Umweltverbundes auf kommunaler Ebene. Diese Beschlüsse betreffen zu großen Teilen auch Themen der Mobilität und des Verkehrs als Bestandteil des Klimaschutzes. Ein Meilenstein stellt dabei die Ausrufung des Klimanotstandes am 27.03.2019 dar.

Tabelle 59: Beschlüsse der Stadt Erlangen zum Klimaschutz. Quelle: Stadt Erlangen

Bezeichnung	Inhalt
Ausrufung des Klimanotstandes	<ul style="list-style-type: none"> • Eindämmung des Klimawandels und dessen Folgen als Aufgabe höchster Priorität • Berücksichtigung der Auswirkungen von Beschlüssen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit • Priorisierung von Maßnahmen, die den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen • Erstellung einer externen Studie, welche Maßnahmen für die Einhaltung des 1,5 Grad-Ziels notwendig sind
Neugestaltung des Zollhausplatzes als „Klimaplatz“	<ul style="list-style-type: none"> • Klimagerechter Umbau des Zollhausplatzes • Erstellung geschützter Buswartebereiche
Klimanotstand: Zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen im Haushalt 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Beauftragung der Verwaltung, Maßnahmen und Projekte zum Klimaschutz vorzuschlagen; Umsetzung der Maßnahmen ab dem Jahr 2020
Klimanotstand: Sachstandsbericht Verankerung Klimaschutz in der Stadtverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zum Klimaschutz; u.a.: • schnelle und flexible Qualitätsverbesserung der Fuß- und Radwege • Fahrradparkhaus in der Innenstadt • Einrichtung von zehn Mobilitätsstationen (z. B. Universitätsstraße) inkl. E-Ladesäule • kostenloser ÖPNV im Stadtzentrum • Taktverdichtung der ESTW-Linien auf 15 Minuten
ÖPNV-Schnuppertickets für die Begrüßungsmappen für neu zugezogene Einwohnende Erlangens	<ul style="list-style-type: none"> • Seit 2022 eingeführt im Rahmen des Neubürgermarketing, Laufzeit bis Sommer 2026 (Verlängerung möglich), 2x 14 Tage SchnupperTicket für Erlangen
Klimanotstand – Sofortmaßnahme ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Vergünstigungen des ÖPNV-Tarifs für Inhabende des Erlangen Passes • Kostenloses Monatsticket für neu zugezogene Einwohnende Erlangens
Klimanotstand: Planungskonzept „1.000 neue Fahrradanlehnbügeln für die Erlanger Innenstadt“	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung von 1.000 Fahrradanlehnbügeln in einer Sofortmaßnahme

Ergebnisse und Umsetzung des Klimanotstands für Erlangen	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätswende als Handlungsfeld zur Reduktion der Treibhausgasemissionen • Stadt-Umland-Bahn als wichtiger Beitrag • Umrüstung des ÖPNV auf treibhausgasneutrale Antriebstechnologien bis Ende der 2023er Jahre angestrebt • Ausbauoffensive des Umweltverbundes mit dem Ziel der Angebotsverdoppelung in den nächsten zehn Jahren • Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit für eine klimaneutrale Verkehrspolitik
Reduzierung des MIV in der Gesamtstadt und Stärkung des Umweltverbundes	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung des übergeordneten strategischen Ziel Klimaschutz im Arbeitsprogramm von Amt 61 durch „Massive Reduzierung des MIV in der Gesamtstadt und Stärkung des Umweltverbundes, besonders des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie autofreie Innenstadt bis 2025 als zentrale Maßnahmen für den kommunalen Klimaschutz in Erlangen
Fahrplan „Klima-Aufbruch“ in Erlangen	<ul style="list-style-type: none"> • Konsequente Nutzung des Gestaltungsspielraum der Stadt Erlangen als Aufgabenträger des ÖPNV • Formulierung von Klima-Teilzielen auf Grundlage des CO2-Restbudgets als Steuerungsgröße (3,4 Mt ab 2020) • Ziel: Klimaneutralität für das Erlanger Stadtgebiet bis 2030 • Hoher Bus- und Bahnzuschuss & VGN-Firmen Abo • Prüfung der Ausweisung weiterer verkehrsberuhigter Gebiete (Tempo 30, Tempo 20) • Einrichtung weiterer 15 Mobilitätstationen bis Ende 2023 • Inbetriebnahme von 7 E-Bussen mit Ladeinfrastruktur ab dem Jahr 2022/23 • Deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteil am Modal Split im Binnenverkehr sowie Erhöhung der Radstellplätze um mindestens 6.100 Plätze bis ins Jahr 2025
Berichtsantrag Umweltfreundliche Mobilität Schule/Kita	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung des Projektes „Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen“ • Einrichtung weiterer Hol- und Bringzonen an Schulen
Dächer von Bushaltestellen begrünen	<ul style="list-style-type: none"> • Verwendung der für Dachbegrünung geeigneten Haltestellenmodells Zirkon Pro • Begrünung von bestehenden Bushaltestellendächern
Universitätsstraße – Stärkung des Umweltverbundes	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Umweltverbundes auf dem Abschnitt der Universitätsstraße zwischen Lorlebergplatz und Bahnhof
Abschlussbericht „Klimaneutrales Erlangen – Erste Analysen“	<ul style="list-style-type: none"> • Ergriffene Maßnahmen als erste Schritte auf dem Weg zur Einhaltung des 1,5 Grad Ziels • CO2-Einsparpotenzial von mind. 30 % durch Verlagerung von MIV auf ÖPNV
Echt-Zeit Mitfahr-App	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer App zur Vermittlung von Mitfahrten und Verbesserung der Auslastung von MIV-Fahrten (Pilotprojekt mit 200 Lizenzen eingeführt für städtische Mitarbeiter)

**Umsetzung des Fahrplan
Klima-Aufbruch**

- Zielsetzung: Einhaltung des 1,5°C-Klimazieles auf städtischer Ebene
- Um die im 1,5°C-Szenario definierten Ziele zu erreichen, wurden in fünf Handlungsfeldern zentrale Strategien formuliert
- März bis Juli 2022 fanden Sitzungen der Stakeholder-Gruppe und des Bürger*innenrats statt – Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs
- Beschluss im Stadtrat am 27.10.2022
- Maßnahme Attraktiver ÖPNV:
 - Für eine effektive Verkehrsverlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund muss die Nachfrage des ÖPNV im Rahmen des 1,5°C-Szenarios um das Vierfache ansteigen. Ziel der Maßnahme ist die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV u.a. durch einen deutlichen Ausbau des Angebots, eine bessere Abdeckung auch von Randlagen und möglichst umstiegsfreie Verbindungen aus der Region.

Anlage 2: Prioritätenliste barrierefreier Haltestellenausbau

Der Umwelt- Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Erlangen hat am 15.10.2019 eine Priorisierung für den Umbau der Bushaltestellen in Erlangen beschlossen (Beschluss 613/247/2019/1). Grundlage für die Liste ist eine quantitative, raumplanerische Analyse der Haltestelleninfrastruktur unter der Berücksichtigung von diversen räumlichen, strukturellen und demographischen Kriterien in einem Geoinformationssystem. Das Ergebnis wurde mit den städtischen Dienststellen und der Behindertenbeauftragten qualitativ abgestimmt, um die Interessen der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste in Erlangen und den derzeitigen bautechnischen Stand bei der Priorisierung zu berücksichtigen. Die Prioritätenliste gilt als Grundlage für den weiteren barrierefreien Umbau der Haltestelleninfrastruktur. Aufgrund der räumlichen Analyse wurden Bushaltestellen betrachtet, ohne Einzelbetrachtung der (Richtungs-)Bussteige, da diese je Haltestelle in der Systematik das gleiche Ergebnis bzw. die gleiche Rangfolge aufweisen. Abweichungen von der Rangfolge sind jedoch aus folgenden Gründen möglich:

- Unvorhergesehene Sanierungsarbeiten aus Verkehrssicherheitsgründen sind der Rangfolge immer vorzuziehen. Da im Zuge dieser Sanierungsarbeiten je nach Umfang die Herstellung der Barrierefreiheit geprüft wird, kann es dazu kommen, dass eine Haltestelle barrierefrei umgebaut wird, obwohl sie nicht in den höheren Rängen der Prioritätenliste liegt.
- Bautechnische Maßnahmen, die Haltestelleninfrastruktur mitbetreffen, können zu einem gleichzeitigen barrierefreien Umbau der Haltestelle genutzt werden (z.B. Straßenumbau).

Der Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit kann sich nur mit einem schrittweisen Umbau von priorisierten Haltestellen möglichst effektiv angenähert werden kann. Die Prioritätenliste gilt hierbei als handlungsleitendes Instrument und Planungsgrundlage. Die nachfolgende Reihenfolge berücksichtigt nicht den jeweiligen Ausbaustand der Haltestellen.

Tabelle 60: Prioritätenliste barrierefreier Umbau der Bushaltestellen in Erlangen gemäß Beschluss 613/247/2019/1. Quelle: Stadt Erlangen

Prioritätenliste barrierefreier Umbau der Bushaltestellen in Erlangen	
Priorität/Rang	Haltestelle
1	Erlangen Äußere Brucker / Paul-Gossen-Str.
2	Erlangen Am Anger

3	Büchenbach/ER Diakonisches Zentrum
4	Büchenbach/ER Steigerwaldallee
5	Erlangen Zentralfriedhof
6	Büchenbach/ER Frankenwaldallee
7	Erlangen Hauptfeuerwache
8	Erlangen Schlachthof
9	Erlangen Görlitzer Str.
10	Sieglitzhof Markuskirche
11	Erlangen Siemens Med
12	Erlangen Röthelheimbad
13	Bruck/ER Langfeldstr.
14	Bruck/ER Schorlachstr.
15	Erlangen Bayernstr.
16	Erlangen Kurt-Schumacher-Str.
17	Erlangen Martin-Luther-Platz
18	Erlangen Langemarckplatz
19	Erlangen Zollhaus
20	Erlangen Hugenottenplatz
21	Erlangen Stubenlohstr.
22	Erlangen Altstadtmarkt
23	Erlangen Lorlebergplatz
24	Erlangen Haagstr.
25	Erlangen Gebbertstr.
26	Erlangen Essenbacher Str.
27	Erlangen Krankenhausstr.
28	Erlangen Essenbacher Brücke
29	Erlangen Obere Karlstr.
30	Erlangen Hindenburgstr.
31	Erlangen Technische Fakultät (&Techn. Fak./Wohnheim)
32	Erlangen Maximiliansplatz / Kliniken
33	Erlangen Th.-Heuss-Anlage

34	Erlangen Süd
35	Erlangen Neuer Markt / Rathaus
36	Erlangen Arcaden
37	Erlangen Palmstr.
38	Erlangen Marie-Therese-Gymnasium
39	Erlangen Werner-von-Siemens-Str.
40	Erlangen Bahnhof
41	Erlangen Böttigersteig
42	Erlangen Sebaldussiedlung
43	Erlangen Berufsschulzentrum
44	Erlangen Doris-Ruppenstein-Str.
45	Tennenlohe Wetterkreuz
46	Erlangen Hartmannstr.
47	Erlangen Ohmplatz
48	Erlangen Schwabachanlage
49	Büchenbach/ER Würzburger Ring
50	Erlangen Mozartstr.
51	Erlangen Forschungszentrum
52	Büchenbach/ER Schule
53	Büchenbach/ER Mönauschule
54	Erlangen Gleiwitzer Str.
55	Büchenbach/ER Odenwaldallee
56	Erlangen Rathsberger Str.
57	Erlangen Luise-Kiesselbach-Str.
58	Erlangen Schenkstr.
59	Bruck/ER Max-Planck-Str.
60	Erlangen Anton-Bruckner-Str.
61	Bruck/ER Röntgenstr.
62	Bruck/ER Buckenhofer Weg
63	Tennenlohe Am Weichselgarten
64	Tennenlohe Am Wolfsmantel

65	Erlangen Schulzentrum West
66	Erlangen Atzelsberger Steige
67	Bruck/ER Eichendorffschule
68	Erlangen Busbahnhof
69	Büchenbach/ER Büchenbacher Anlage
70	Alterlangen Möhrendorfer Str.
71	Erlangen Fridericianum
72	Erlangen Röthelheimpark-Zentrum
73	Erlangen Berliner Pl.
74	Erlangen Paul-Gossen-Straße
75	Erlangen Albert-Schweitzer-Gymnasium
76	Bruck/ER Fürstenweg
77	Alterlangen Schallershof. Str.
78	Büchenbach/ER Markt
79	Alterlangen Kosbacher Weg
80	Erlangen Stintzingstr.
81	Büchenbach/ER Straßberg
82	Büchenbach/ER Donato-Polli-Str
83	Bruck/ER Bahnhof
84	Büchenbach/ER Neuweiher
85	Eltersdorf Bahnhof
86	Bruck/ER Bachfeldstr.
87	Erlangen Stettiner Str.
88	Alterlangen St.Johann
89	Erlangen Brahmsstr.
90	Erlangen Schornbaumstr.
91	Tennenlohe Saidelsteig
92	Büchenbach/ER H.-Kirchner-Str.
93	Erlangen Waldkrankenhaus
94	Erlangen Klinikum Europakanal
95	Sieglitzhof Eskilstunastr.

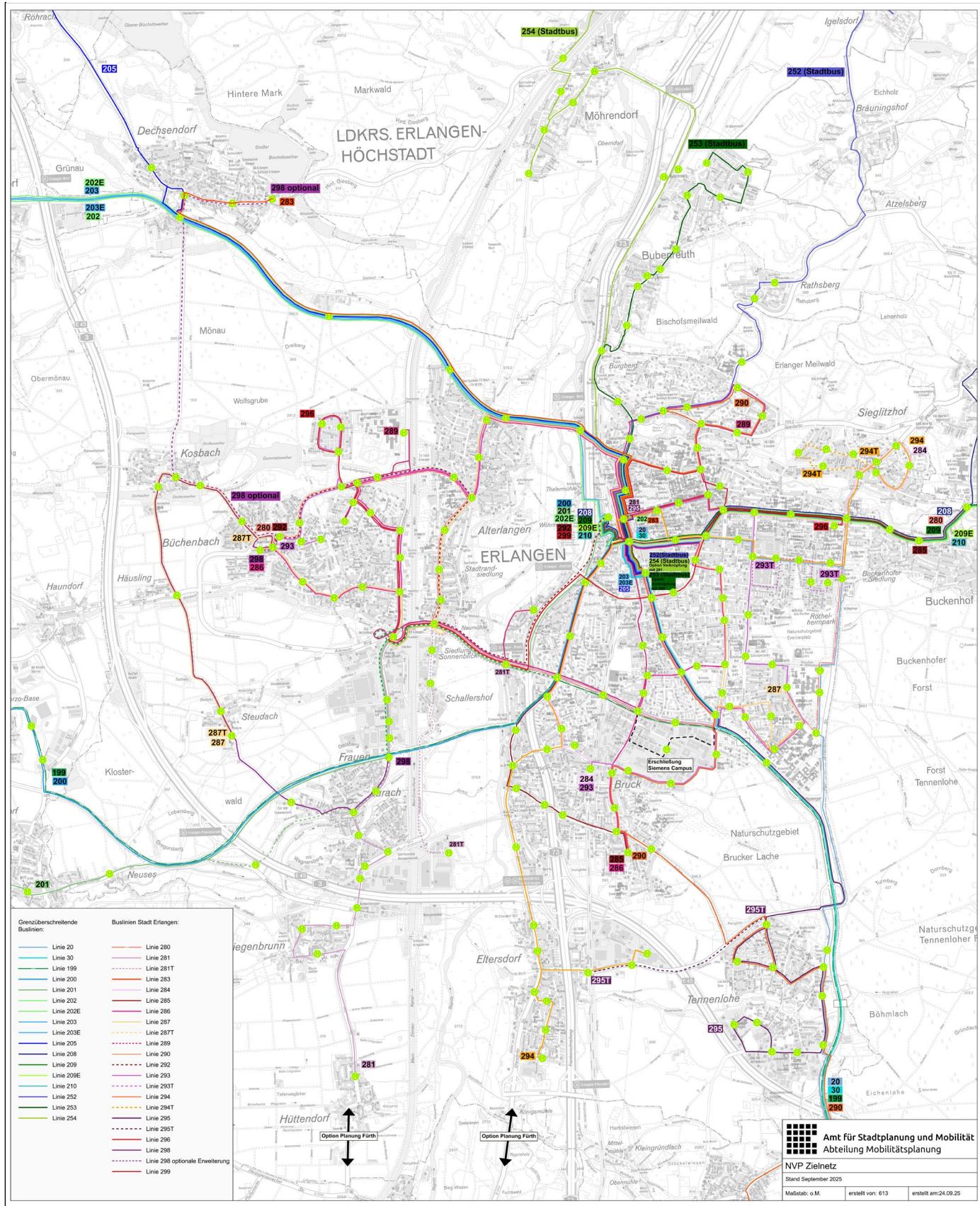
96	Erlangen Koldestr.
97	Erlangen Marie-Curie-Str.
98	Büchenbach/ER Joseph-Will-Str.
99	Alterlangen Veit-Stoß-Str.
100	Erlangen Am Hafen
101	Sieglitzhof Schronfeld
102	Erlangen Thomaskirche
103	Bruck/ER Felix-Klein-Str.
104	Büchenbach/ER Aschaffenburger Str.
105	Büchenbach/ER Zambellistr.
106	Büchenbach/ER Mönaustr.
107	Dechsendorf Weisendorfer Str.
108	Erlangen Schellingstr.
109	Erlangen Dreibergstr.
110	Sieglitzhof Theresiakirche
111	Büchenbach/ER Heinrich-Kirchner-Schule
112	Erlangen Siemens-Verwaltung
113	Bruck/ER Eggenreuther Weg
114	Tennenlohe Frauenweiherstr.
115	Erlangen Wirtschaftsschule
116	Sieglitzhof Rennesstr.
117	Erlangen Schallershof
118	Neumühle (b. Erlangen)
119	Sieglitzhof Im Heuschlag
120	Erlangen Wehneltstr.
121	Bruck/ER Roncalli-Stift
122	Eltersdorf Kunigundenkirche
123	Erlangen Am Herzogenauracher Damm
124	Dechsendorf Naturbadstr.
125	Erlangen Wohnstift Rathsberg
126	Tennenlohe Kirche

- 127** Bruck/ER Kanalstr.
- 128** Erlangen Gedelerstr.
- 129** Erlangen Gerätewerk
- 130** Erlangen Siemens-Stadion
- 131** Dechsendorf Grünauweg
- 132** Erlangen Zum Hutacker
- 133** Bruck/ER Süd
- 134** Frauenaurach Neuenweiherstr.
- 135** Tennenlohe Vogelherd
- 136** Frauenaurach Gostenhofer Str.
- 137** Bruck/ER Kirche
- 138** Eltersdorf Egidienkirche
- 139** Erlangen Röthelheimbad Ost
- 140** Kriegenbrunn Budapest Str.
- 141** Frauenaurach Bahnhof
- 142** Bruck/ER Rotes Kreuz
- 143** Frauenaurach Aurachbrücke
- 144** Eltersdorf Tucherstr.
- 145** Erlangen Lilienthal-Str.
- 146** Erlangen Regnitzweg
- 147** Dechsendorf Loheweg
- 148** Frauenaurach Gr.-Zeppelin-Str.
- 149** Frauenaurach Wallenrodstr.
- 150** Frauenaurach Elly-Heuss-Str.
- 151** Tennenlohe/ER Brückleinsgasse
- 152** Frauenaurach Geisberg-Ost
- 153** Erlangen Adalbert-Stifter-Str.
- 154** Kriegenbrunn Feuerwehrh.
- 155** Kosbach Karauschenweg
- 156** Kosbach An der Kapelle
- 157** Erlangen Staudtstr.

158	Eltersdorf Am Kreuzstein
159	Erlangen Sonnenblick
160	Erlangen Nikolaus-Fiebiger-Str.
161	Tennenlohe Haselhofstr.
162	Frauenaurach Brückenstr.
163	Kosbach Großauweiher
164	Frauenaurach Lessingstr.
165	Alterlangen Heiligenlohstr.
166	Frauenaurach Gaisbühlstr.
167	Kriegenbrunn Bruckweih.Str.
168	Hüttendorf Tulpenweg
169	Tennenlohe Skulpturenpark
170	Eltersdorf Volckamerstr.
171	Tennenlohe Walderlebniszentrum
172	Bruck/ER Weidenweg
173	Frauenaurach Sportplatz
174	Erlangen Pommernstr.
175	Erlangen In der Reuth
176	Bruck/ER Henri-Dunant-Str.
177	Eltersdorf Weinstr.
178	Eltersdorf Am Pestalozziring
179	Dechsendorf Weiher
180	Steudach Westfriedhof
181	Steudach St. Michael
182	Erlangen Werker
183	Erlangen Heusteg
184	Häusling Haundorfer Str.
185	Frauenaurach Industriepark
186	Frauenaurach Ab. Kriegenbrunn
187	Neuses (b. Erlangen)

Anlage 3: Zielnetz („Stadtbusnetz“ und einbrechende Regionalbuslinien)

Abbildung 31: Zielnetz („Stadtbusnetz“ und einbrechende Regionalbuslinien) Nahverkehrsplan 2025



Anlage 4: Zielnetz - Einzellinien

Abbildung 32: Linie 280

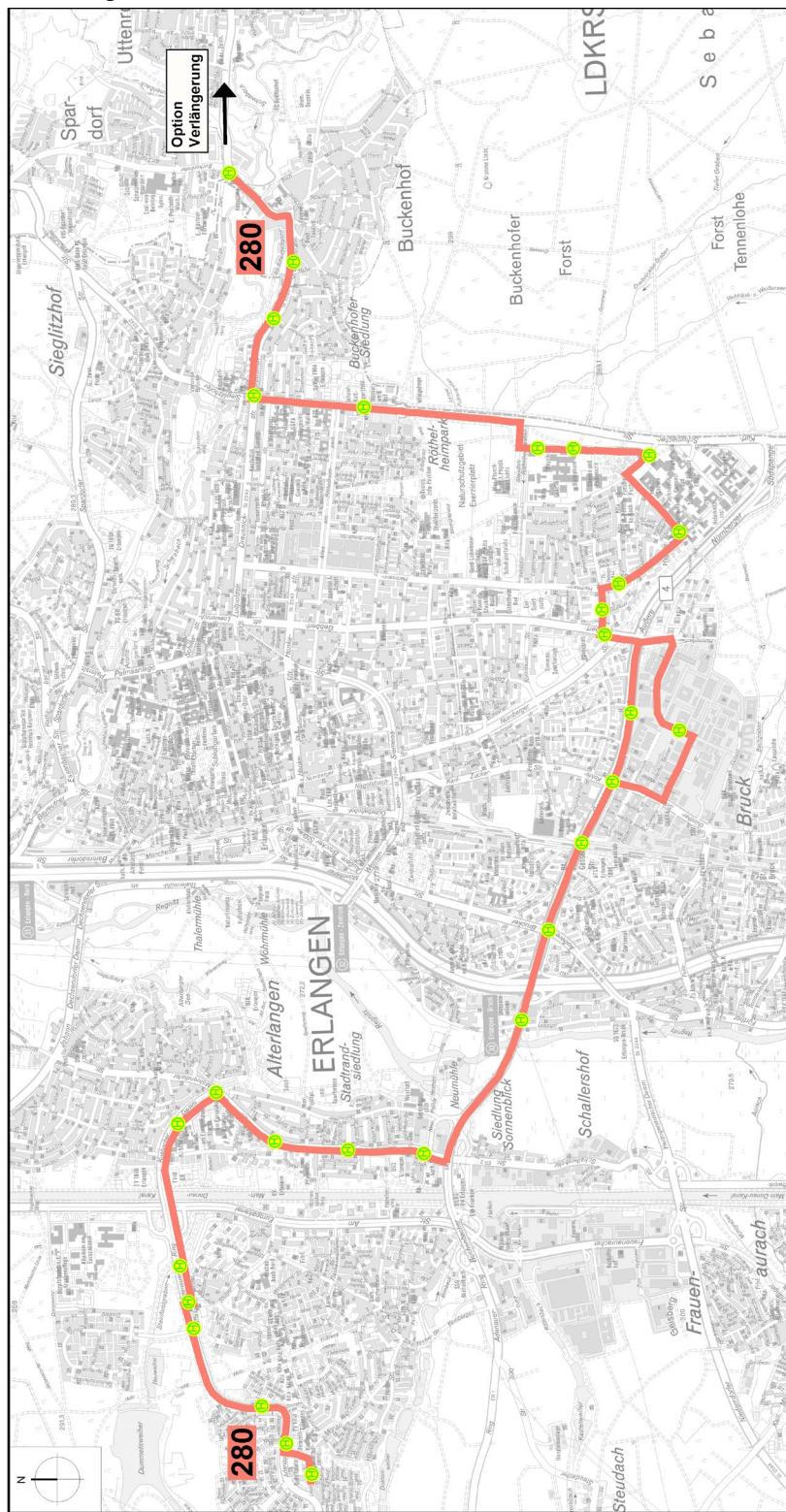


Abbildung 33: Linie 281 mit 281T

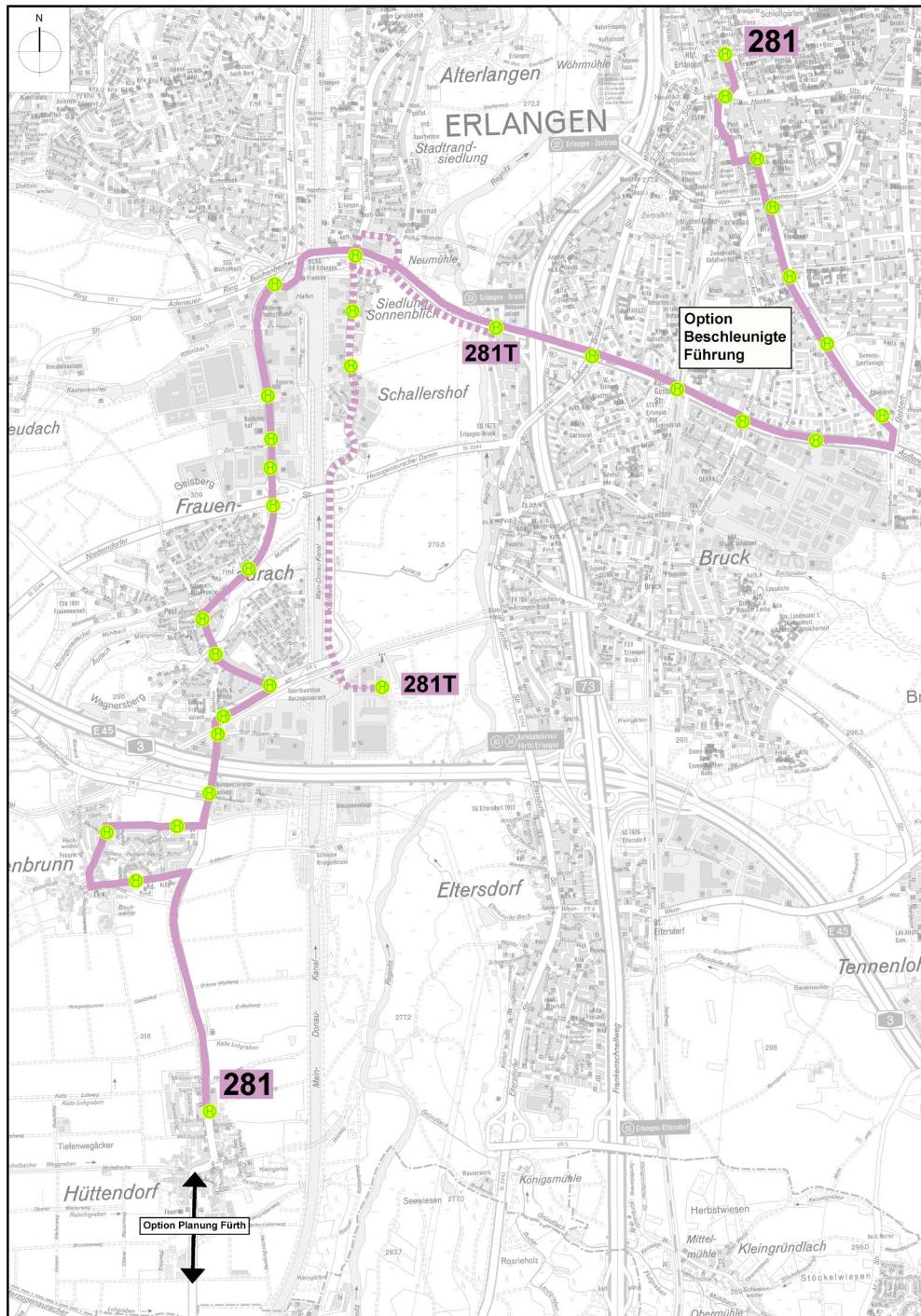


Abbildung 34: Linie 283

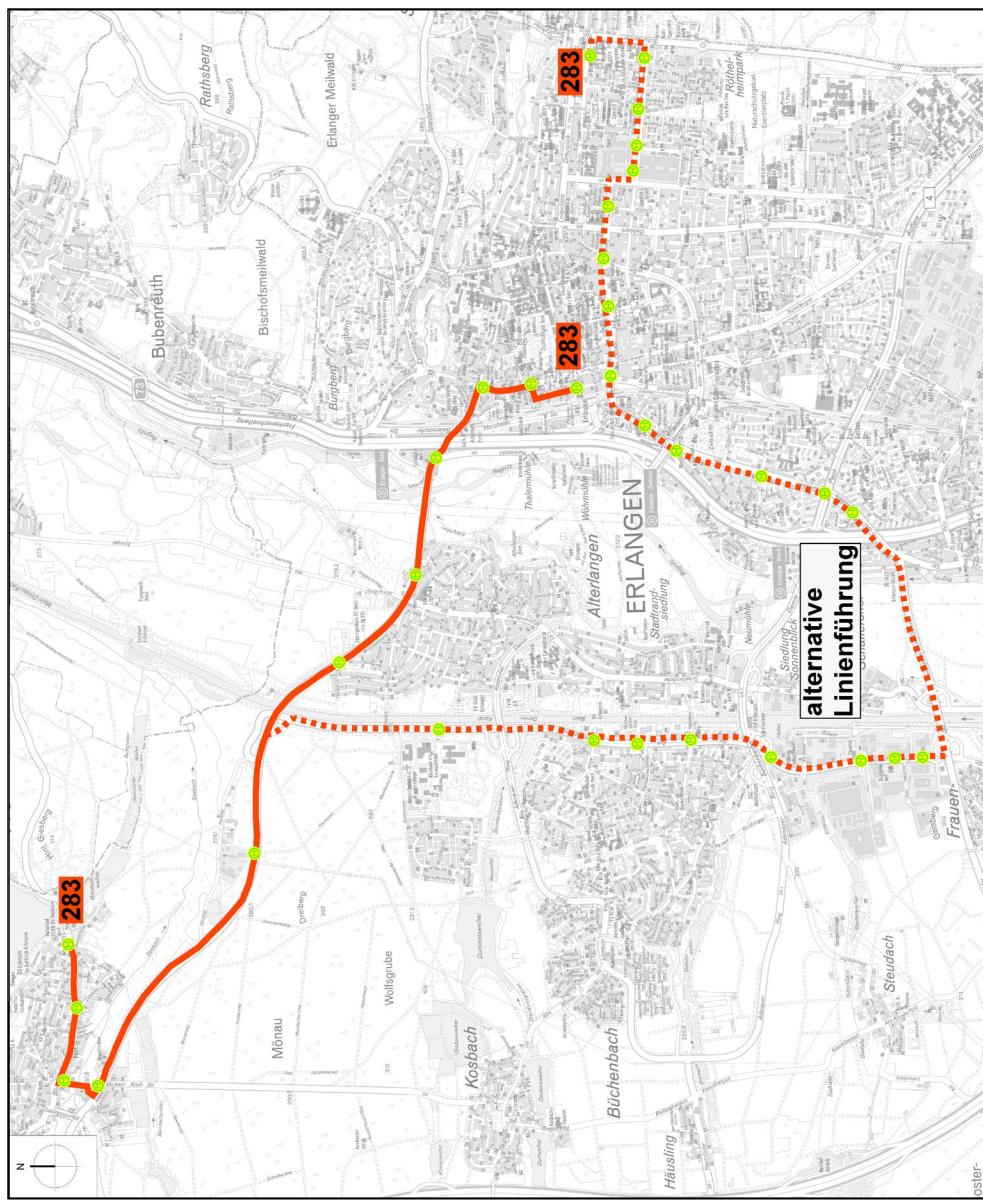


Abbildung 35: Linie 284

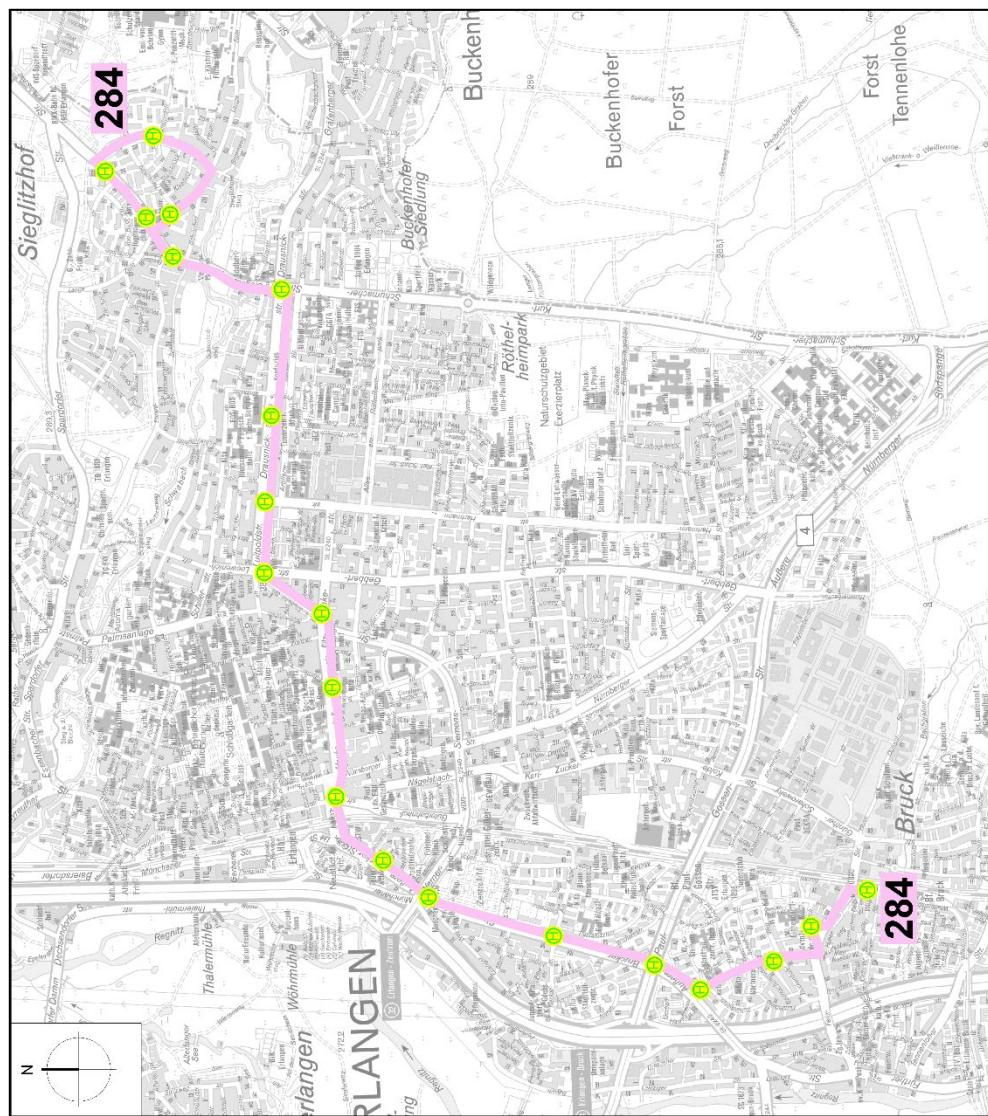


Abbildung 36: Linie 285

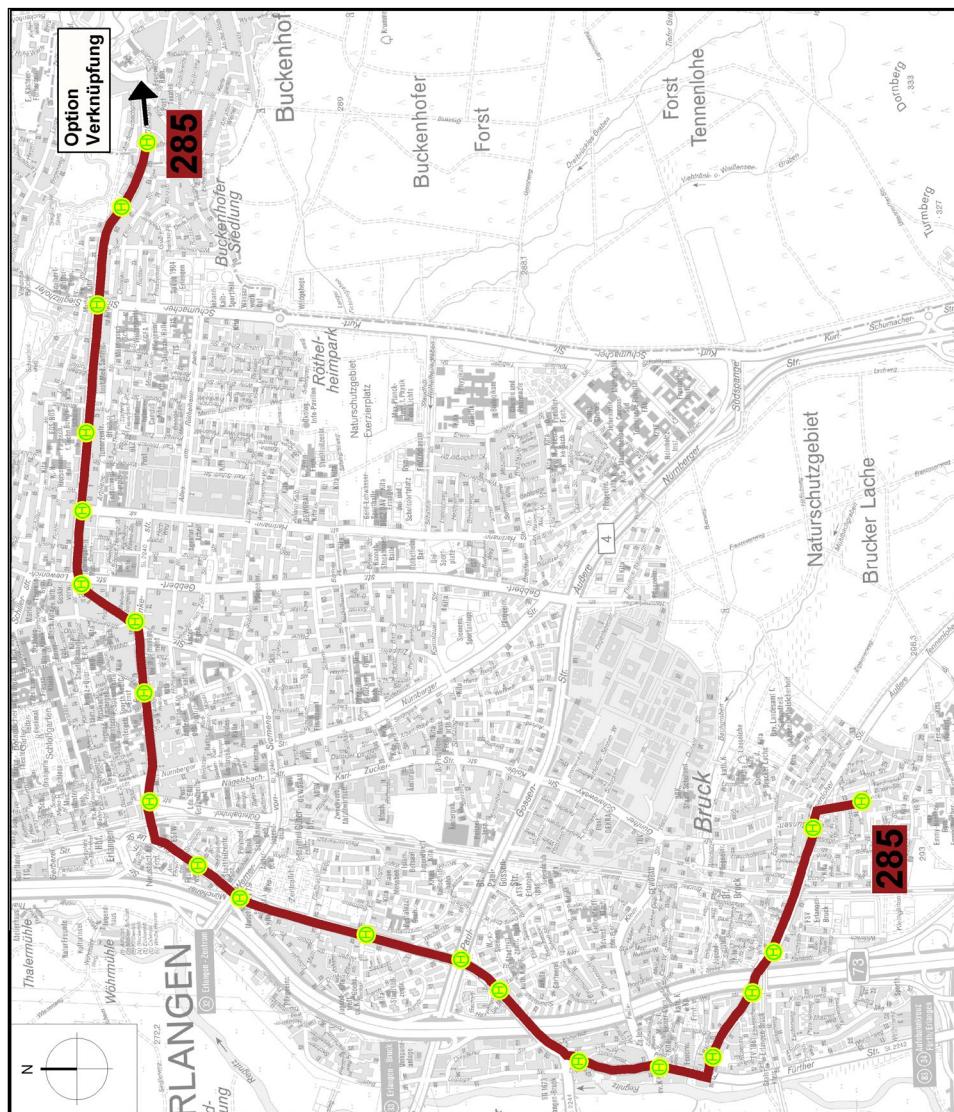


Abbildung 37: Linie 286

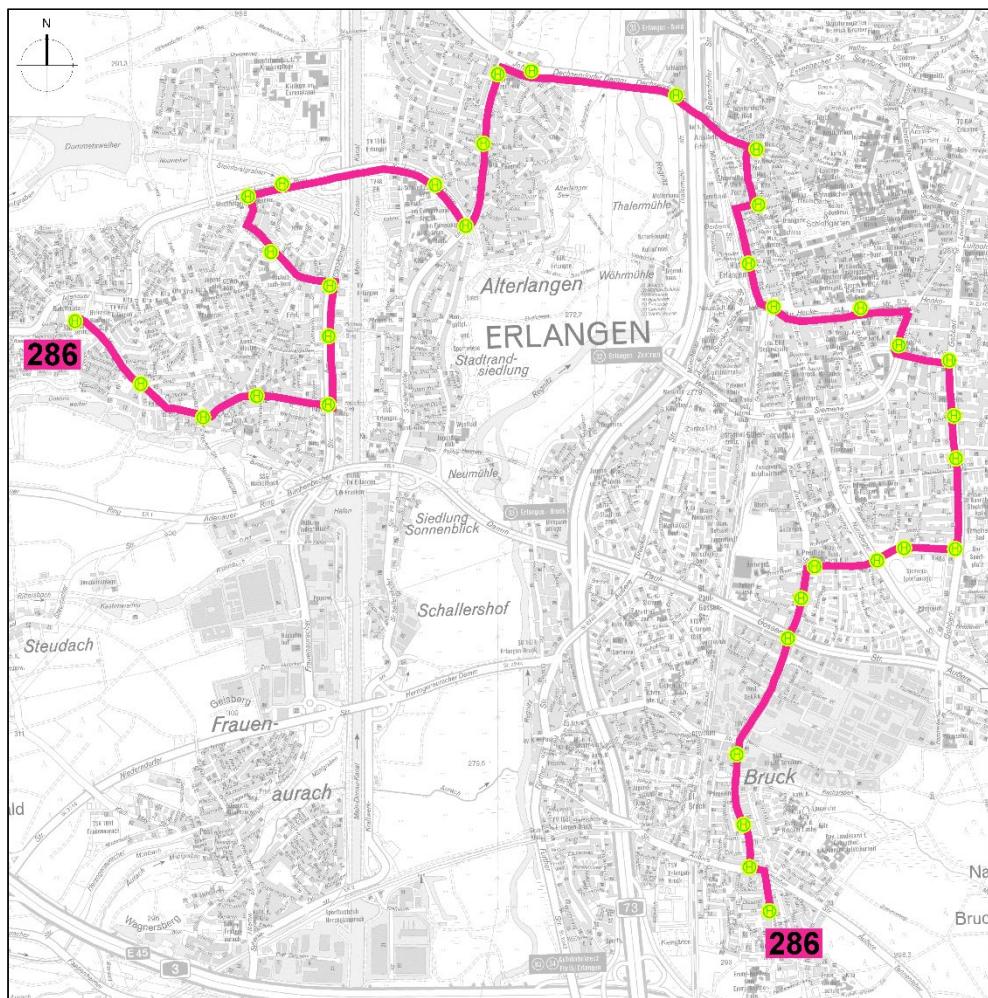


Abbildung 38: Linie 287 mit 287T

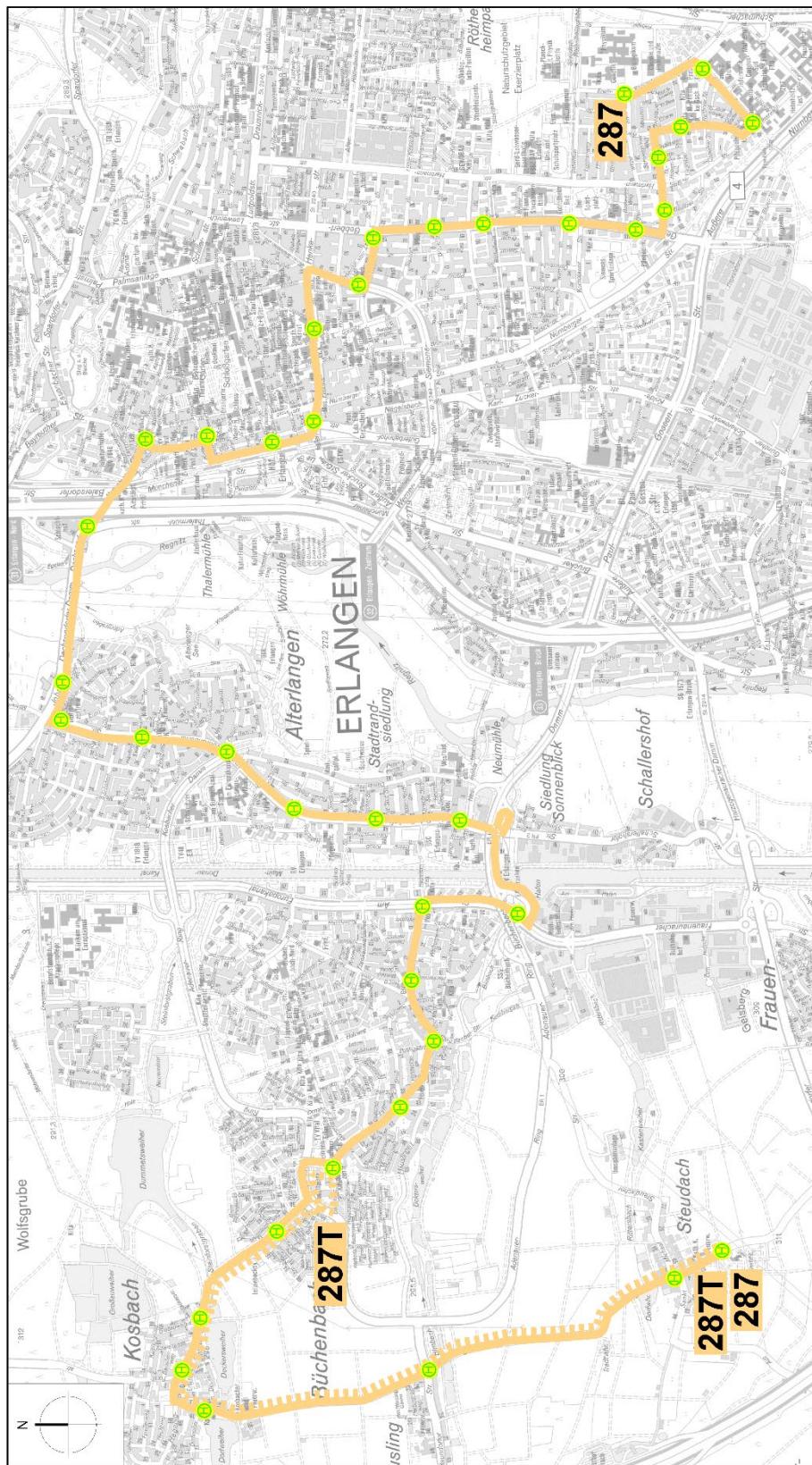


Abbildung 39: Linie 289

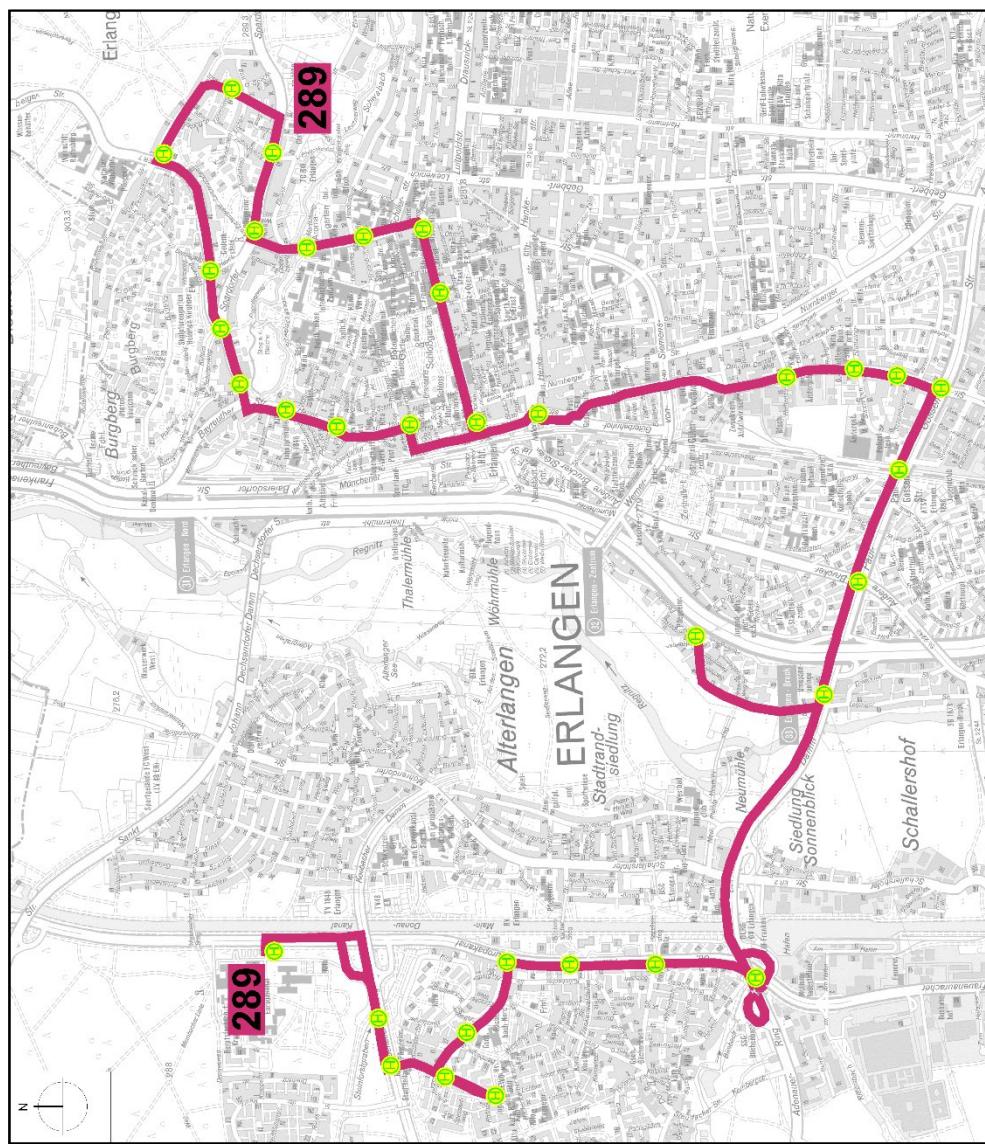


Abbildung 40: Linie 290

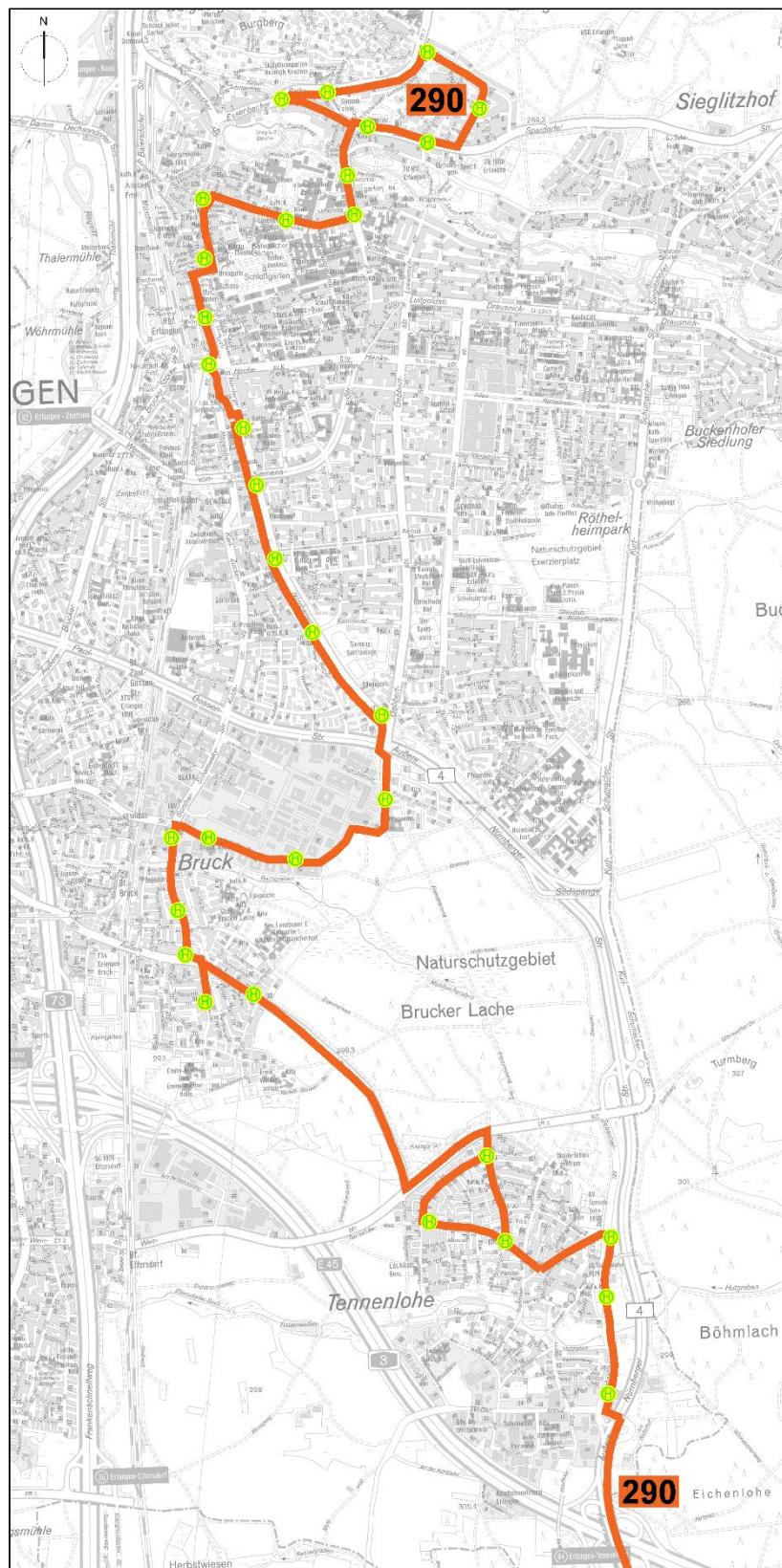


Abbildung 41: Linie 292 (Schnellbus) (Option)

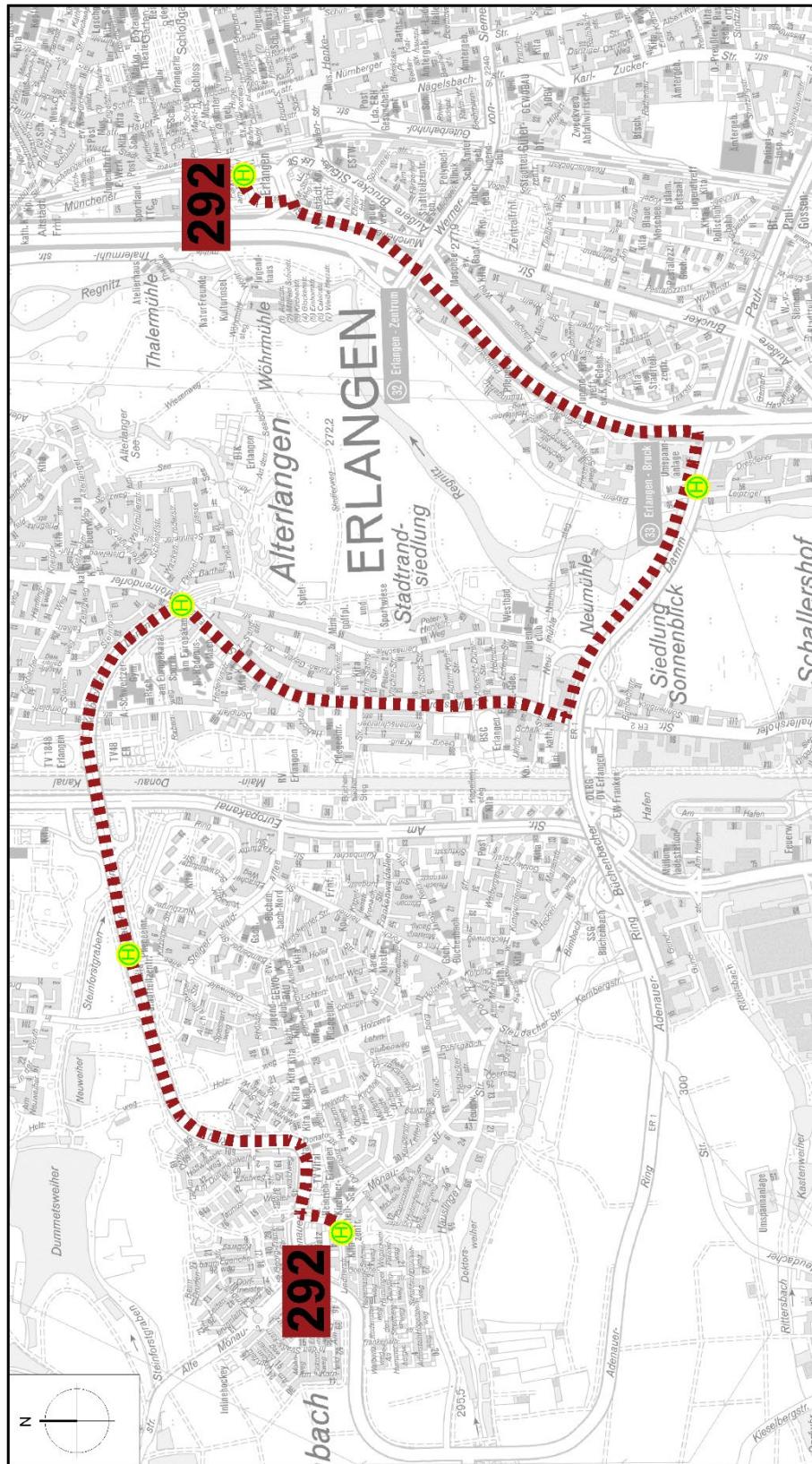


Abbildung 42: Linie 293 mit 293T

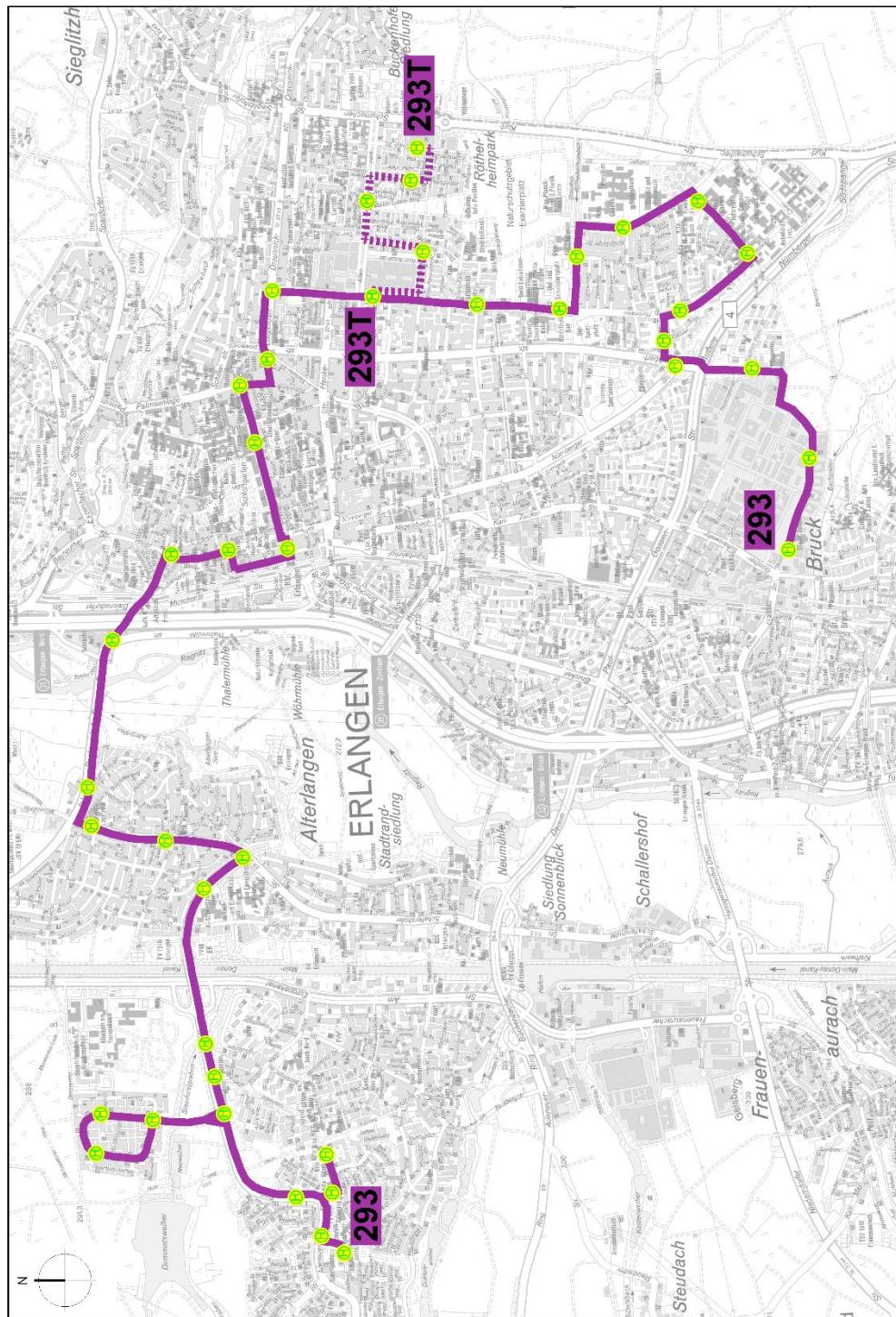


Abbildung 43: Linie 294 mit 294T

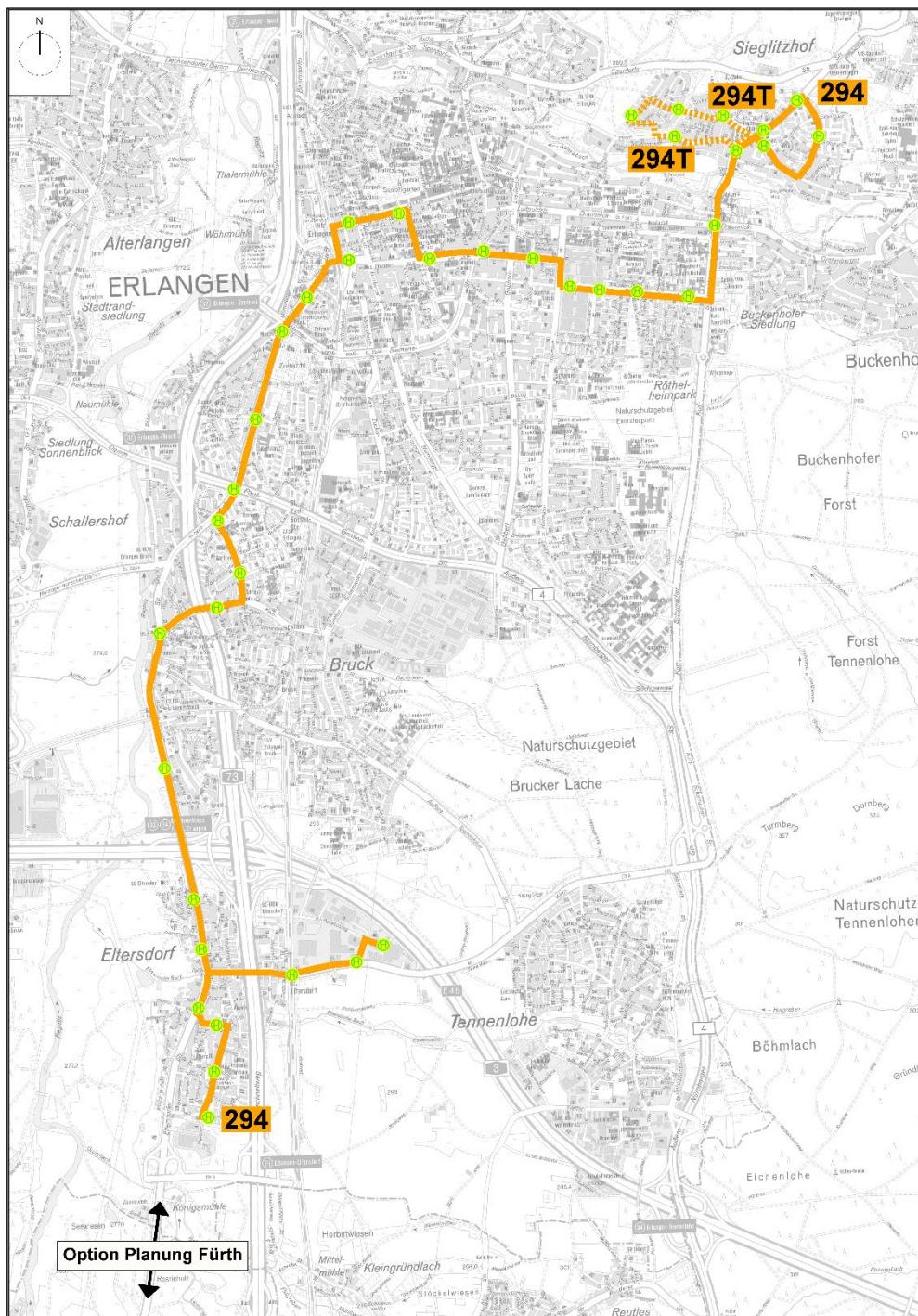


Abbildung 44: Linie 295 mit 295T

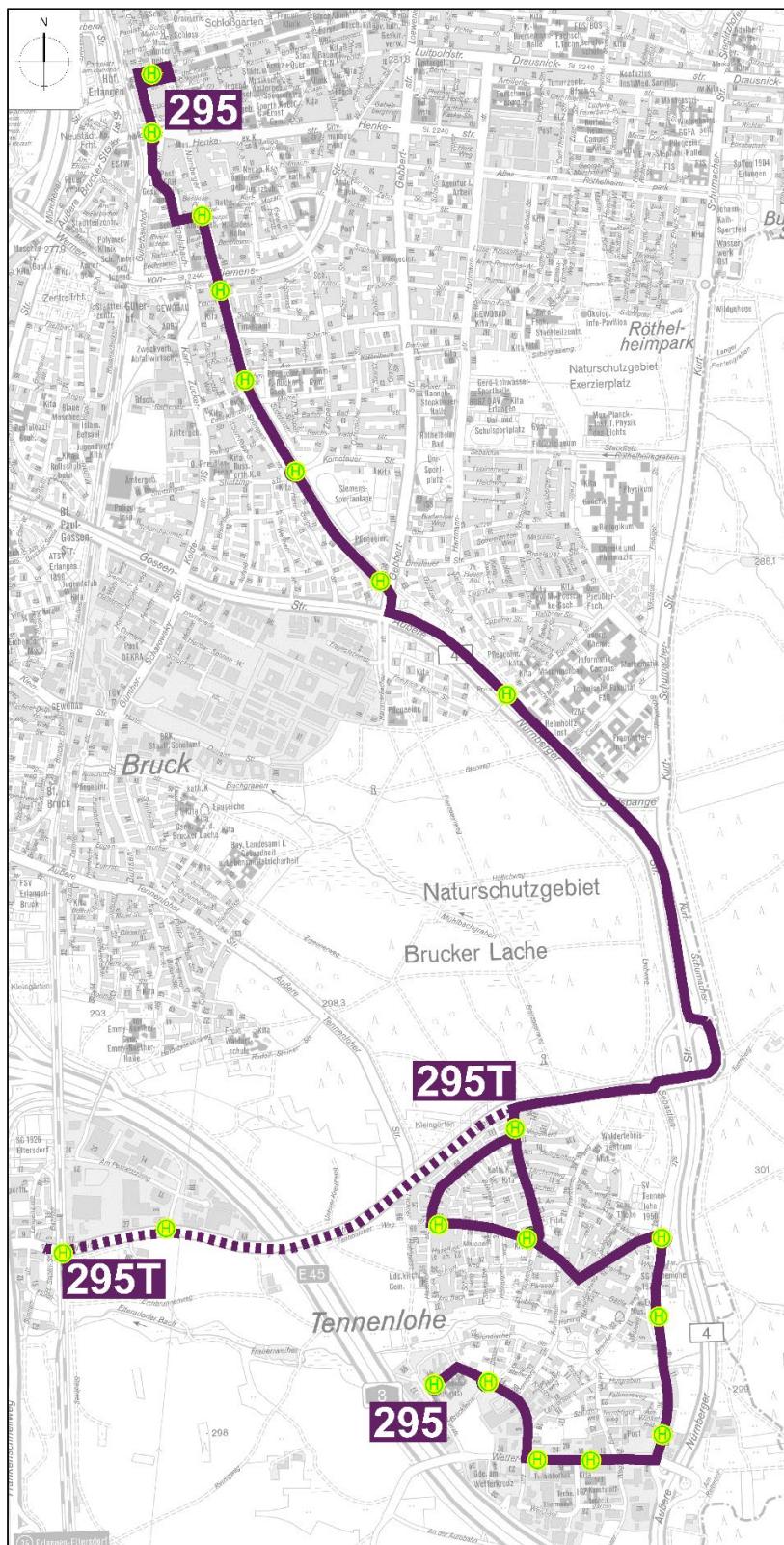


Abbildung 45: Linie 296

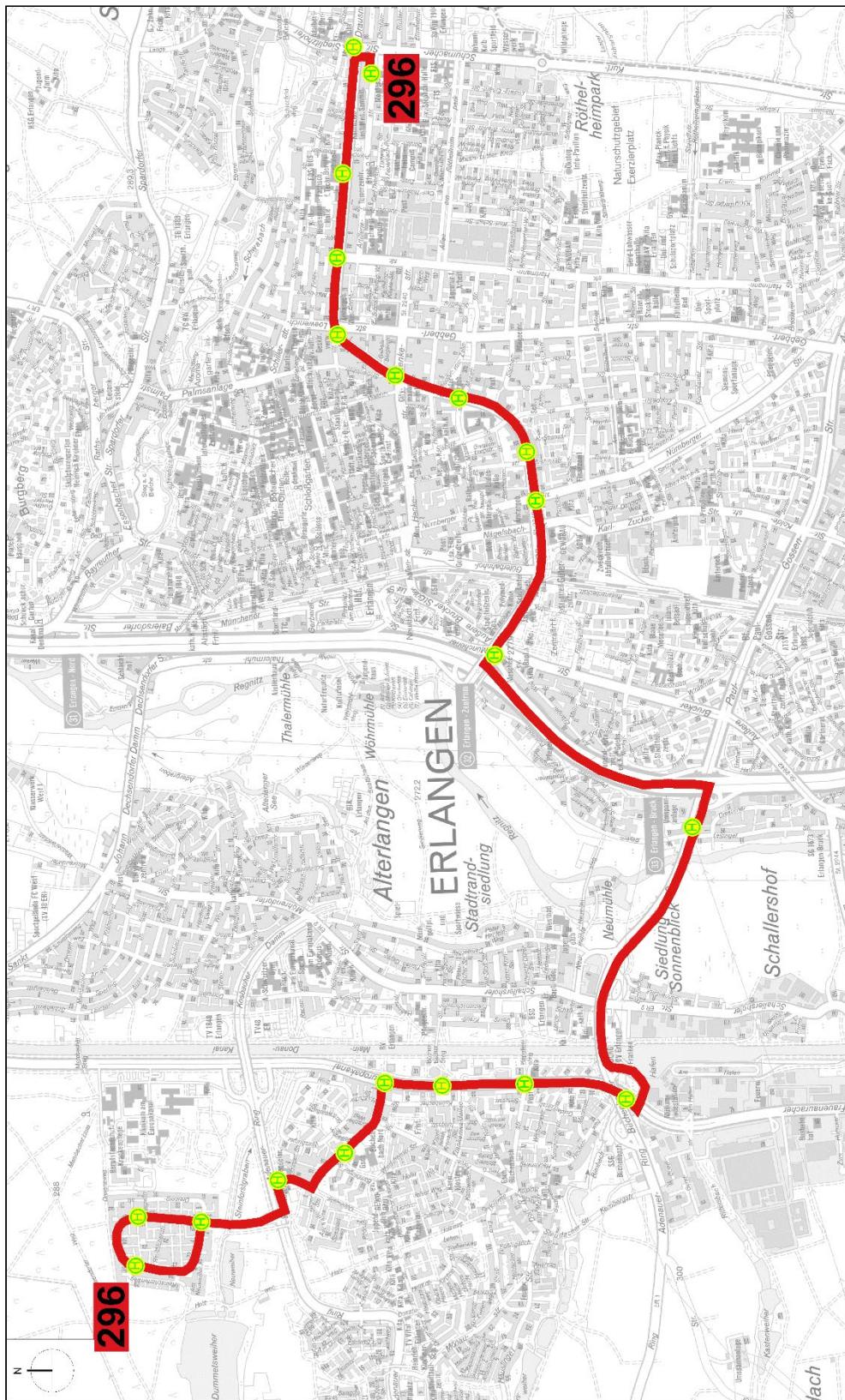


Abbildung 46: Linie 298

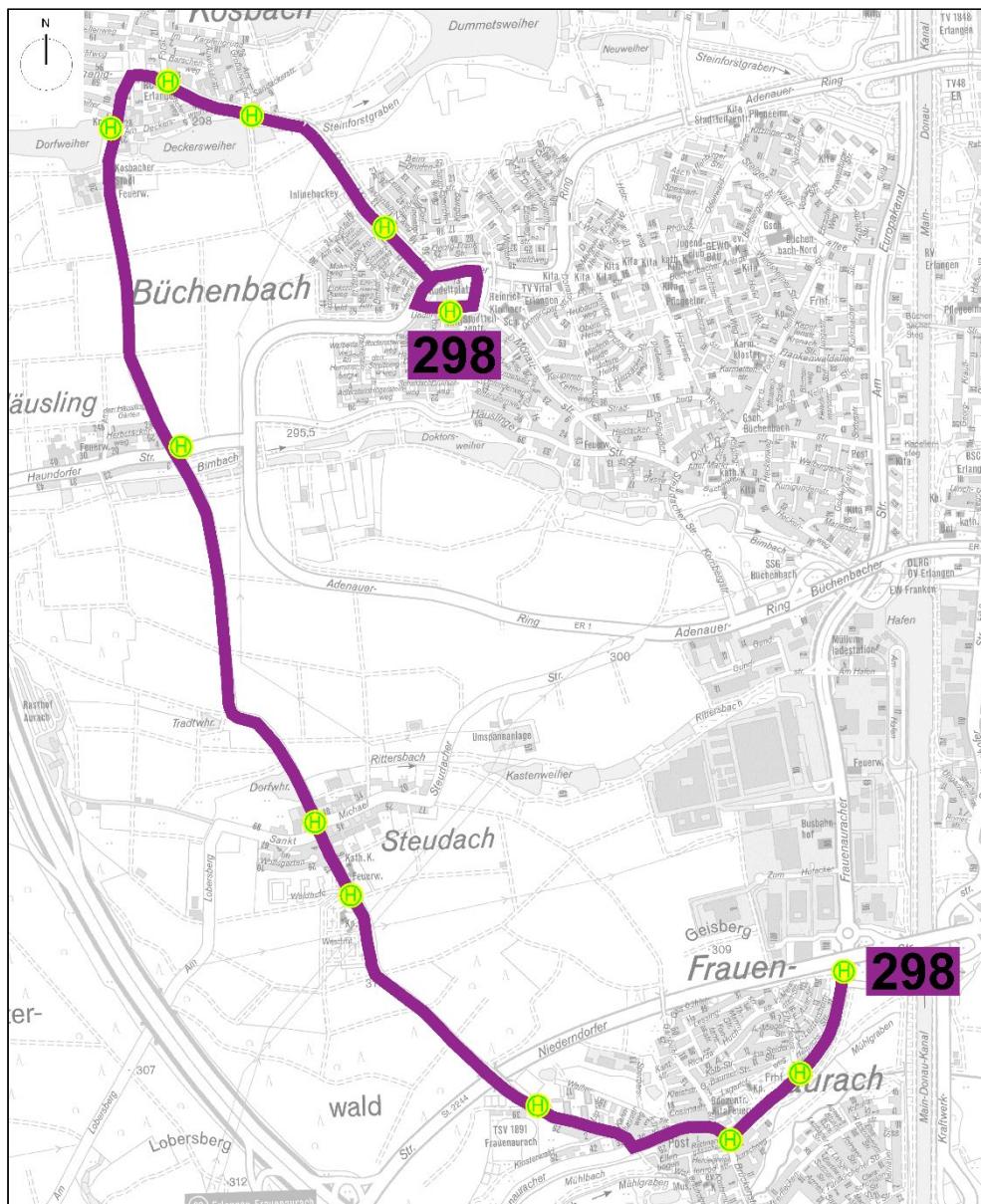


Abbildung 47: Linie 298 (Option)

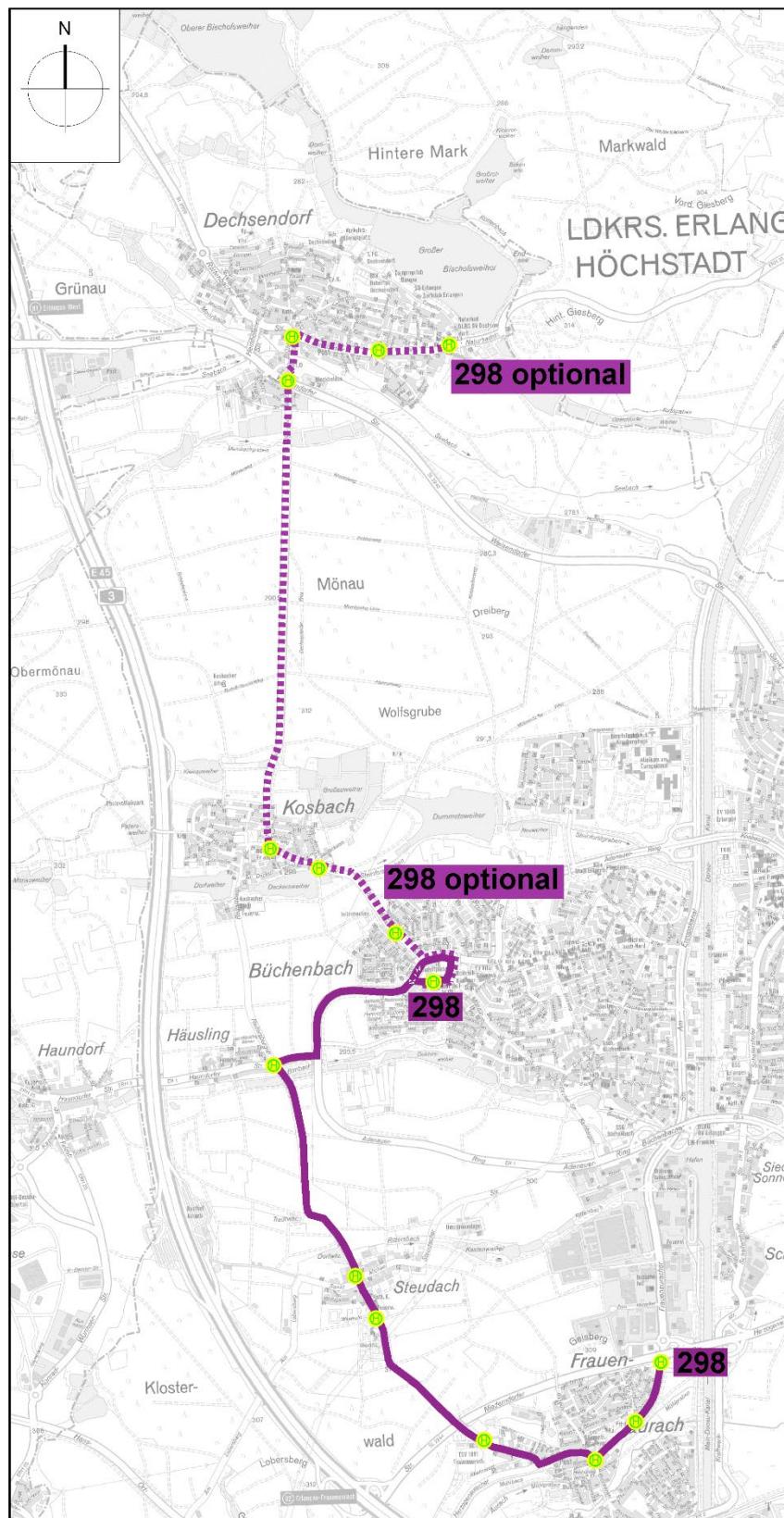


Abbildung 48: Linie 299

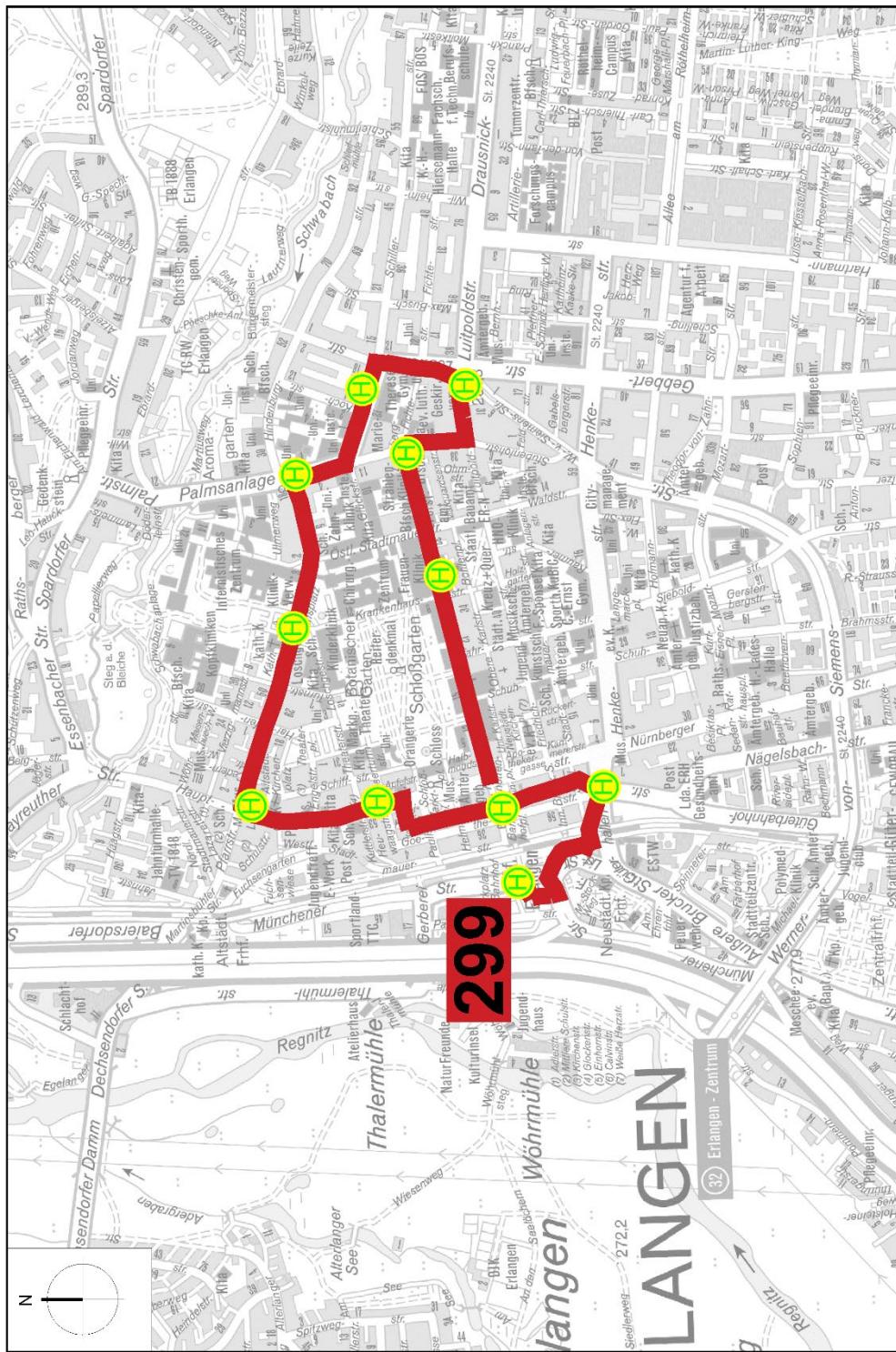


Abbildung 49: Linie 20

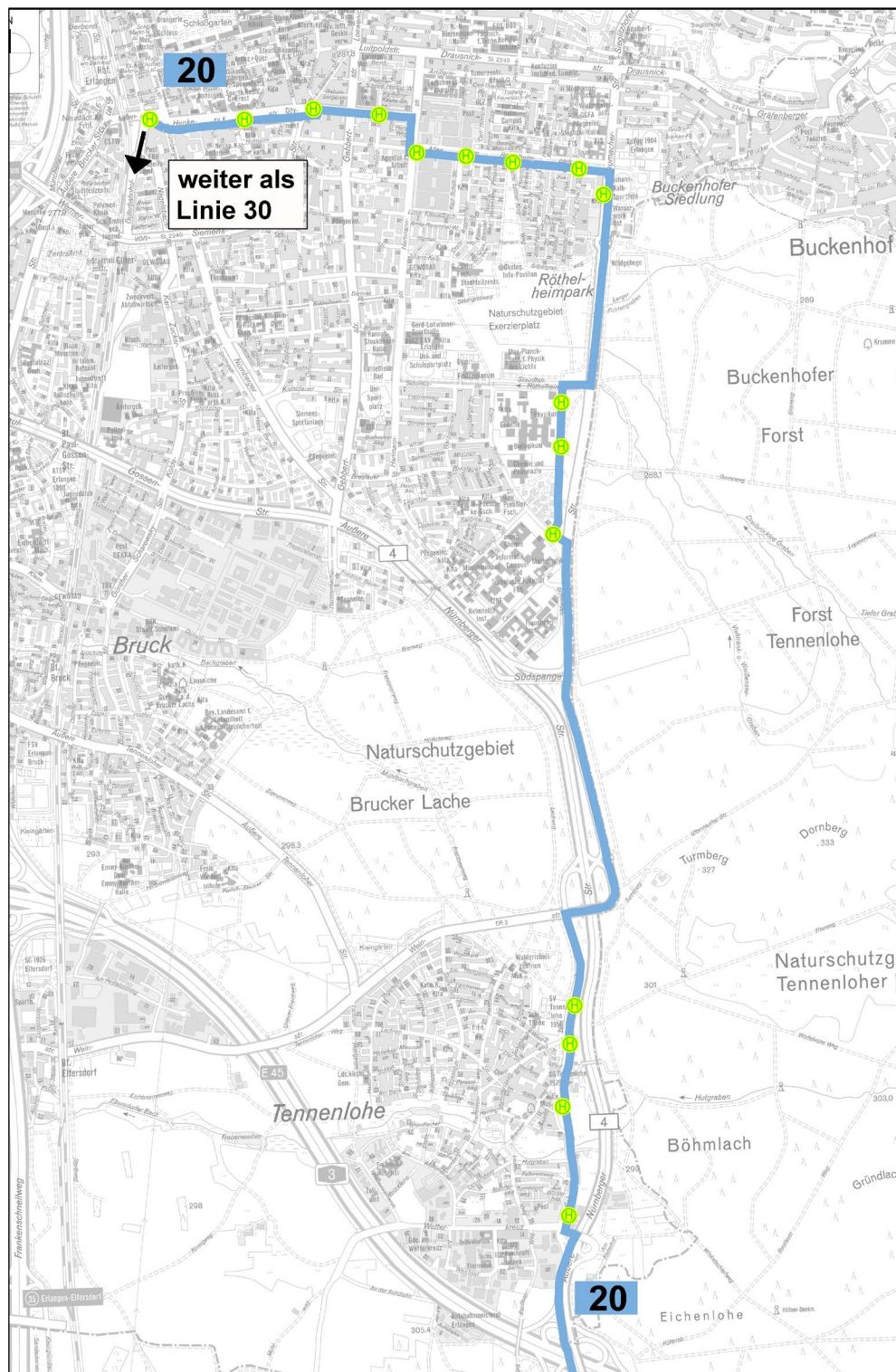


Abbildung 50: Linie 30

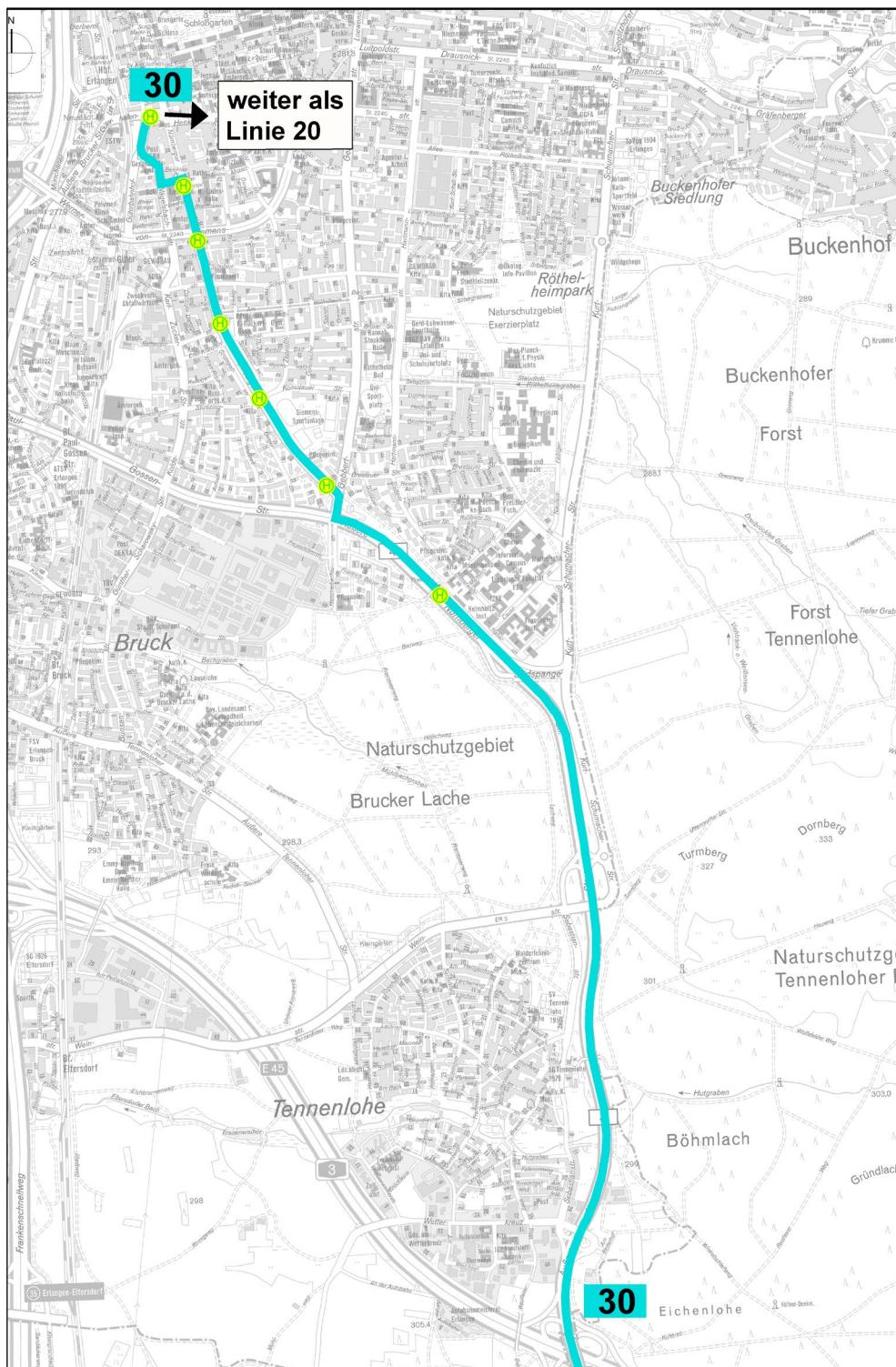


Abbildung 51: Linie 199 mit Option

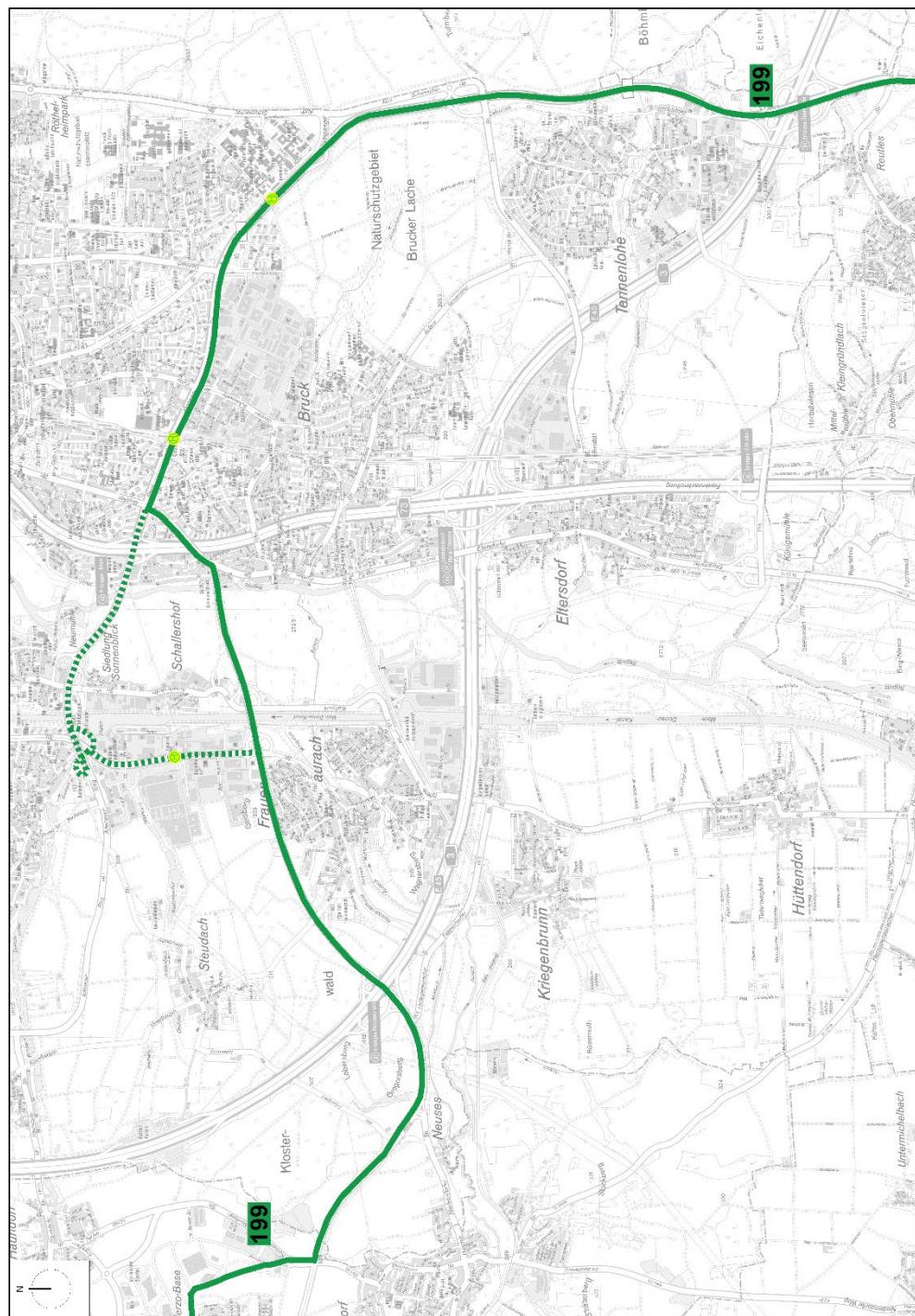


Abbildung 52: Linie 200

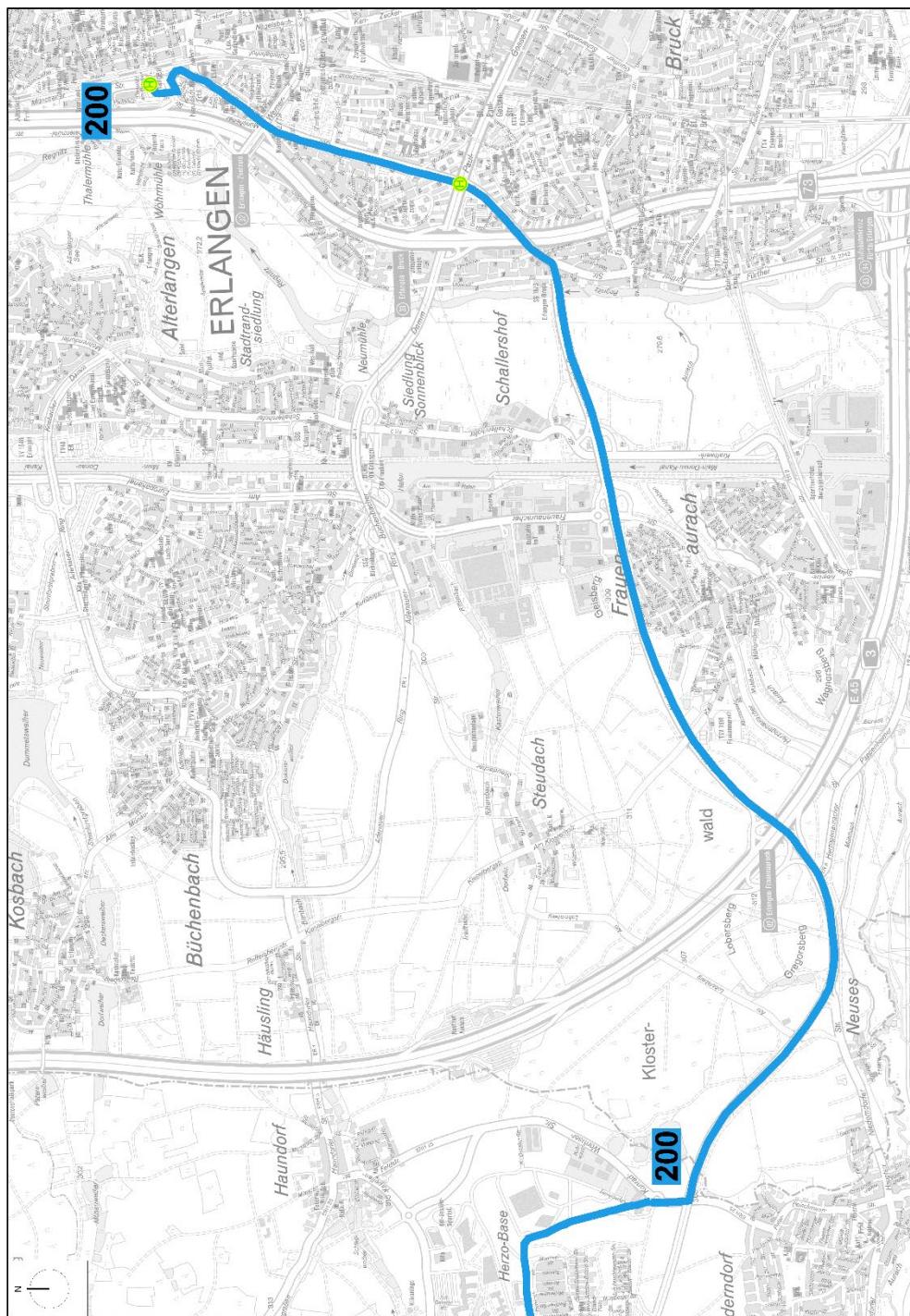


Abbildung 53: Linie 201 mit Option

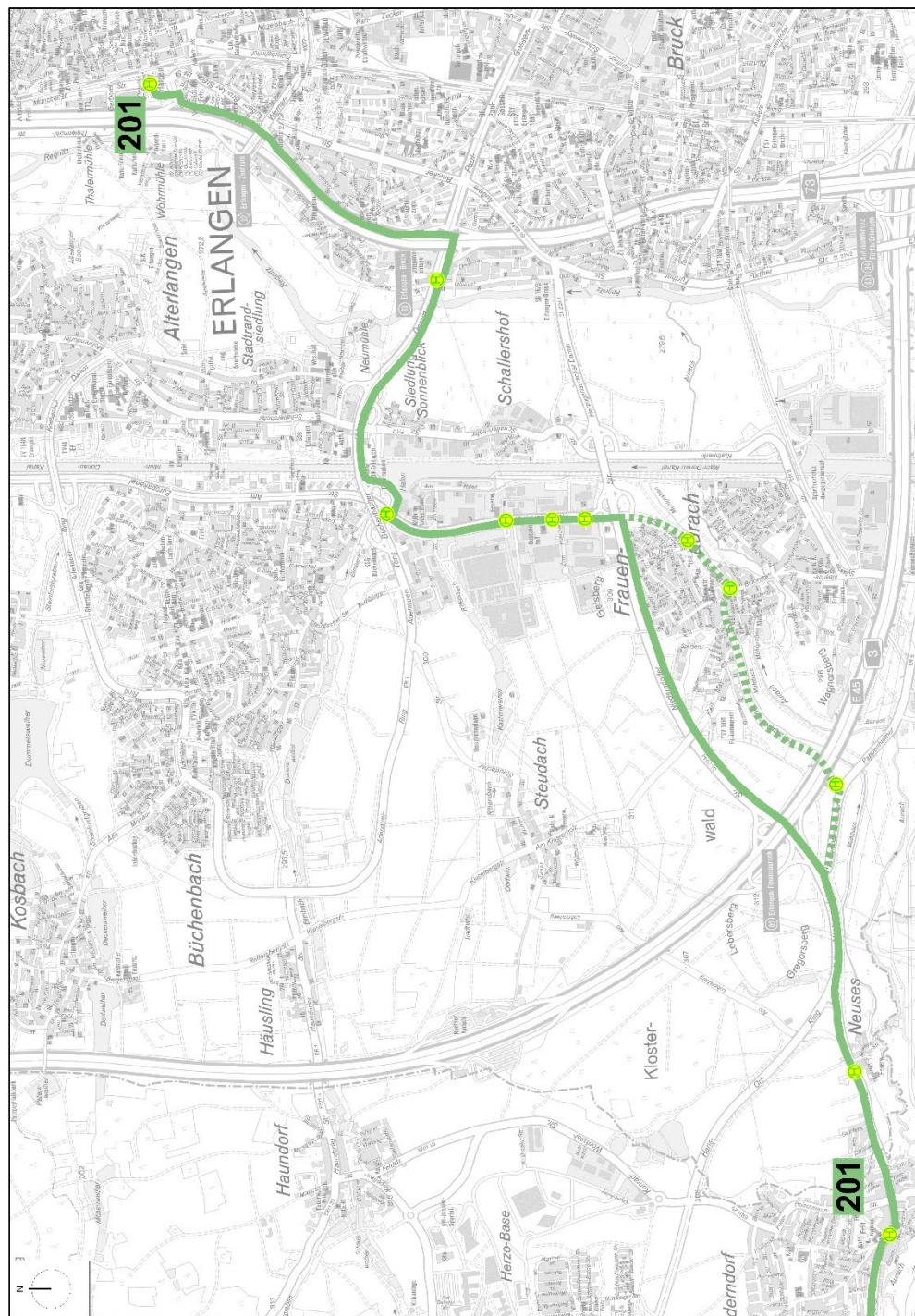


Abbildung 54: Linie 202

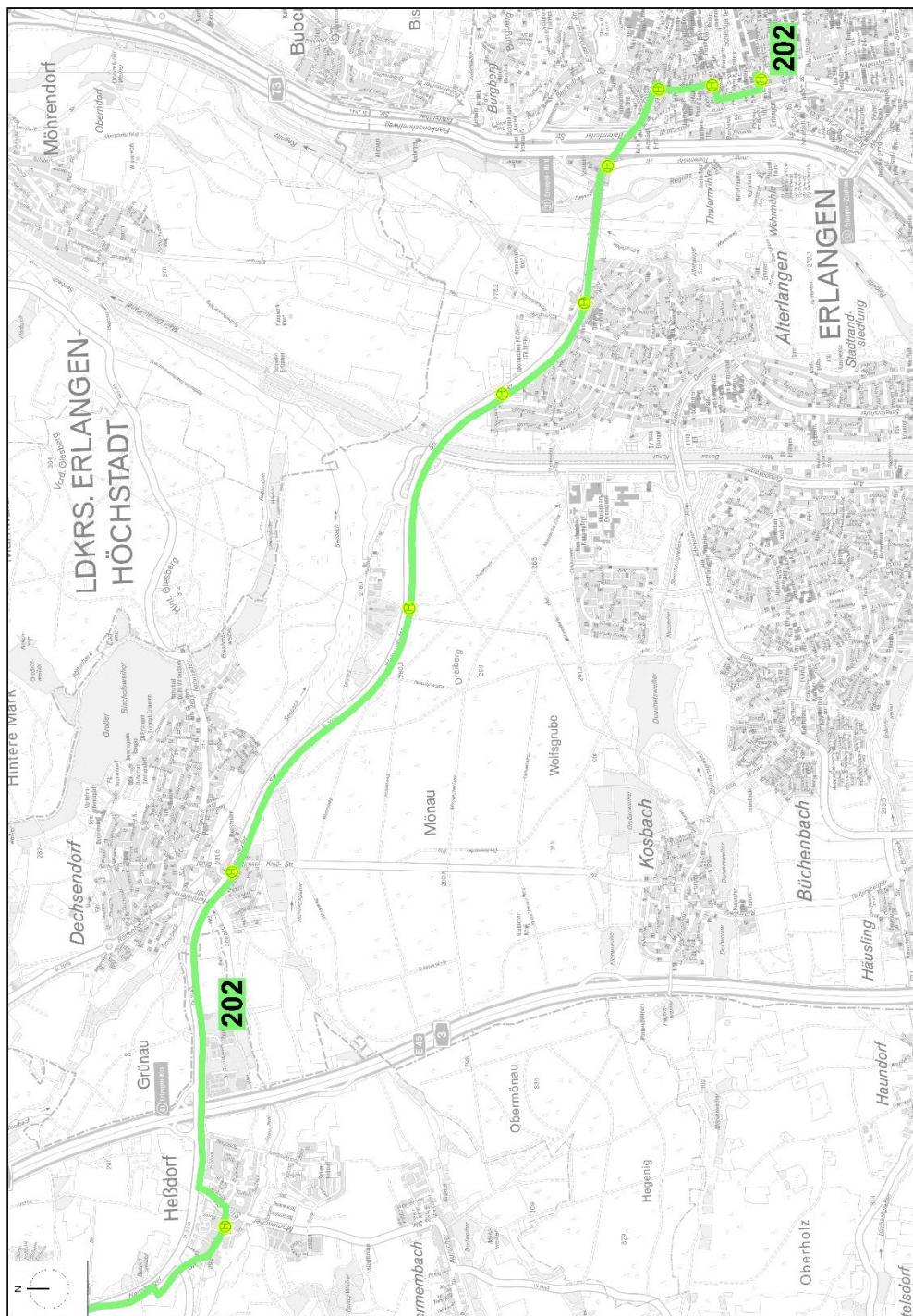


Abbildung 55: Linie 202E

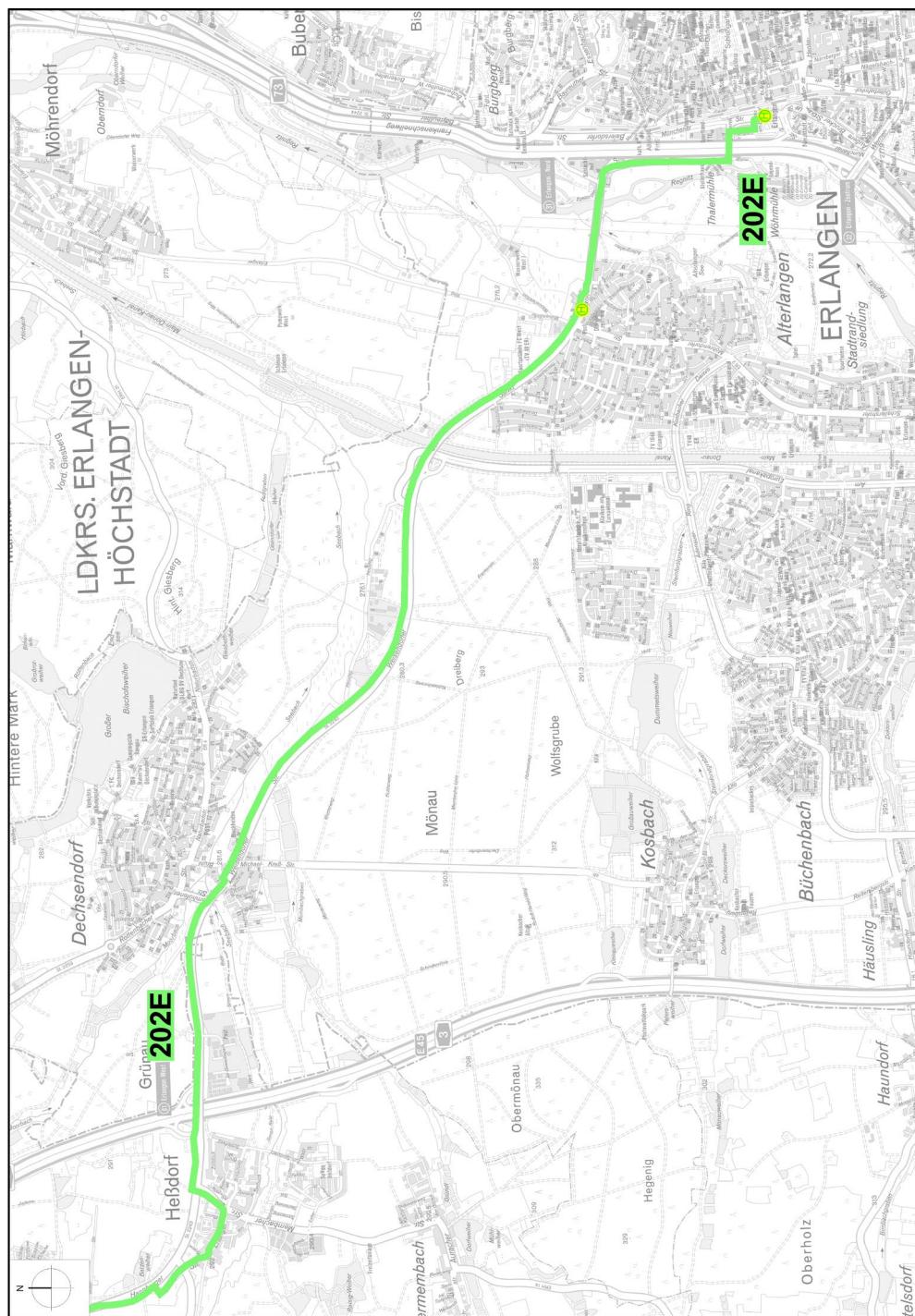


Abbildung 56: Linie 203

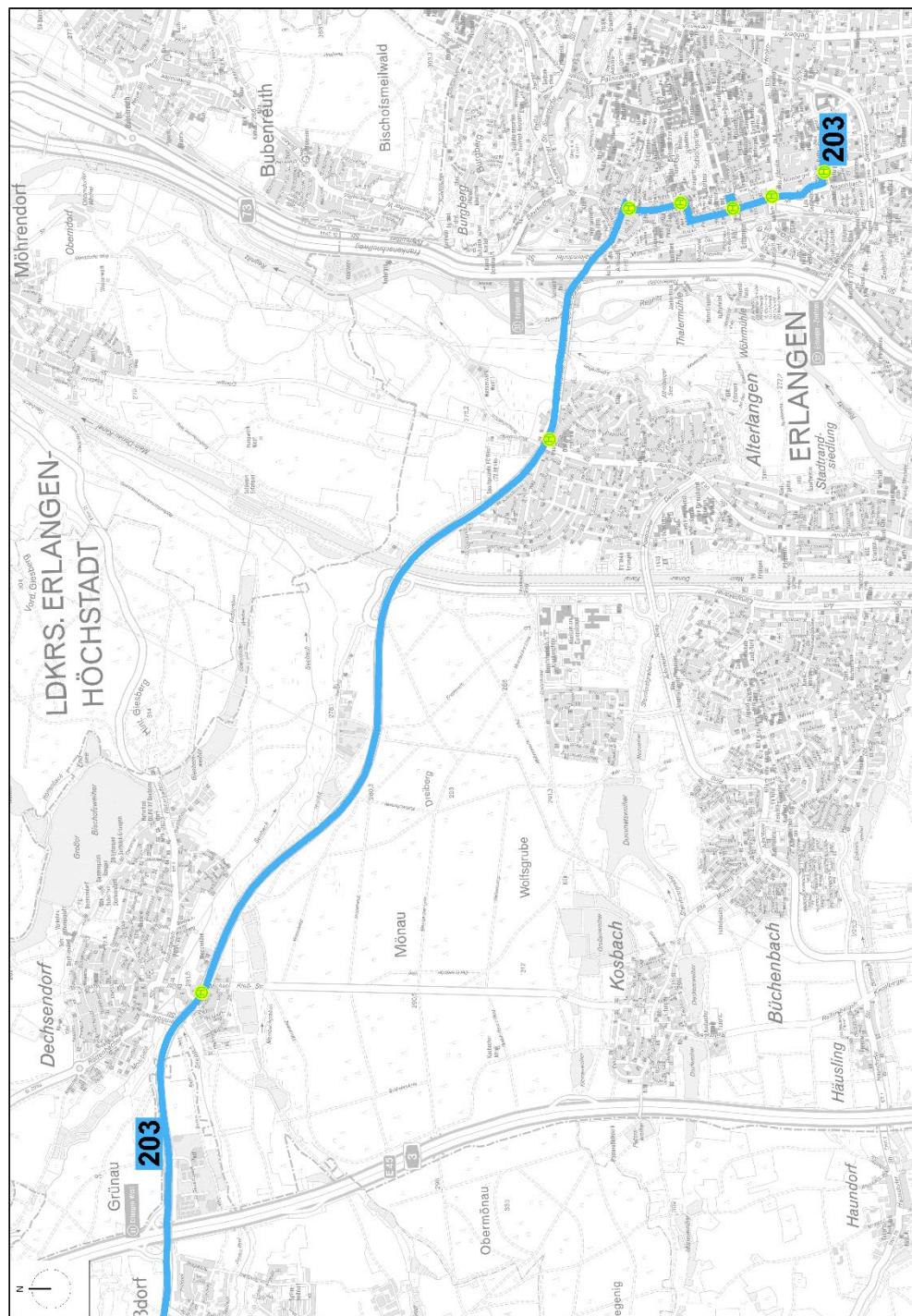


Abbildung 57: Linie 203E

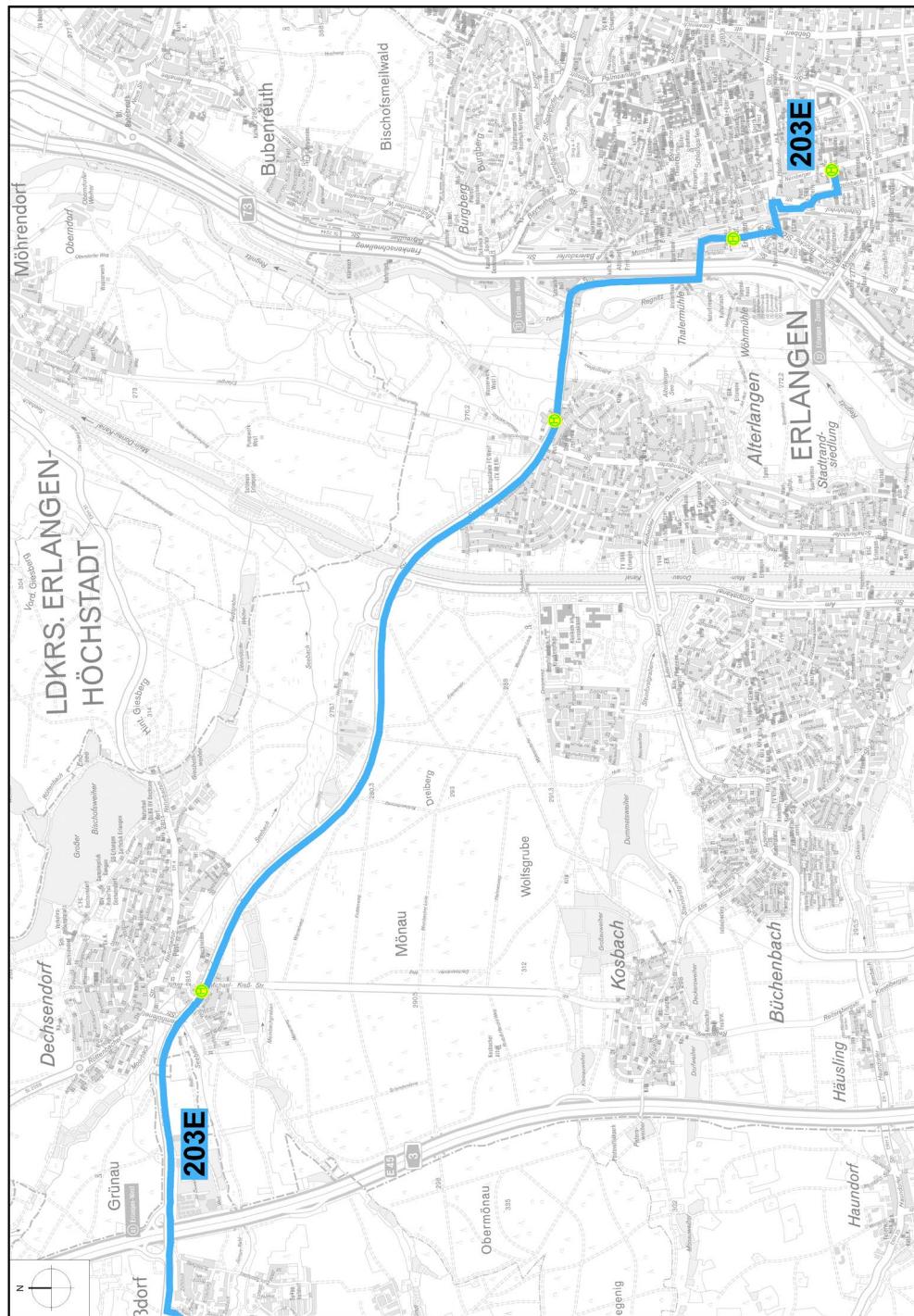


Abbildung 58: Linie 205

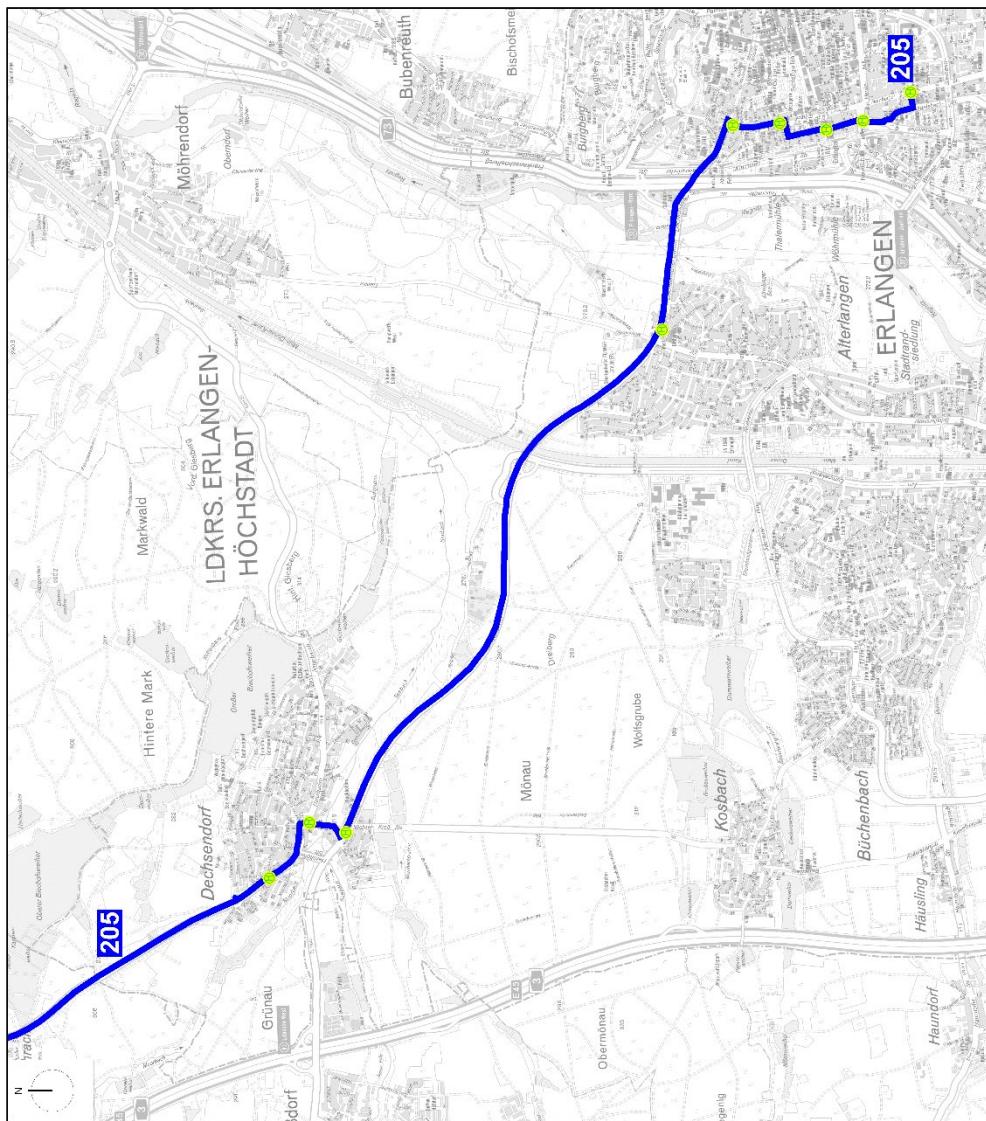


Abbildung 59: Linie 208

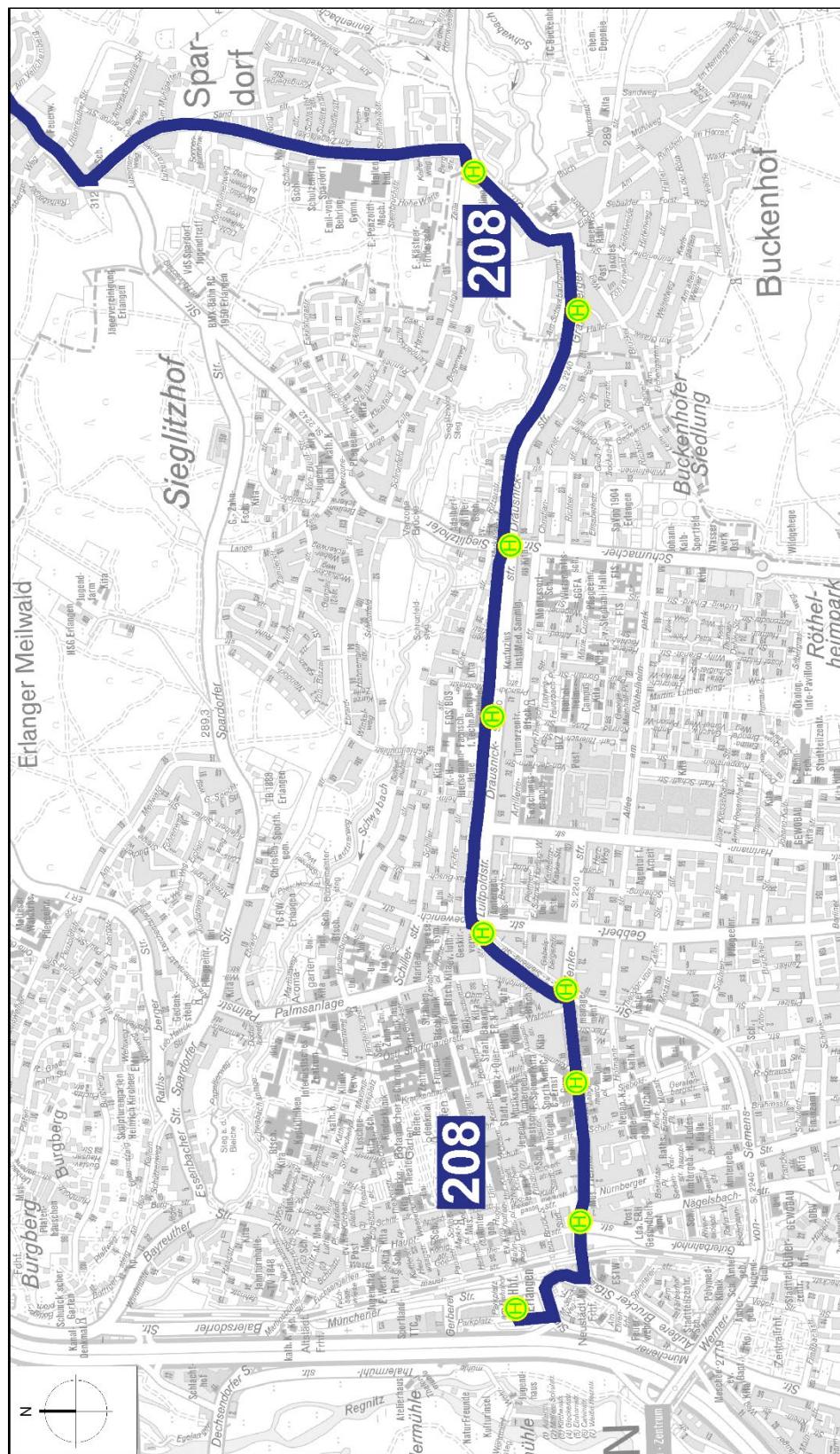


Abbildung 60: Linie 209

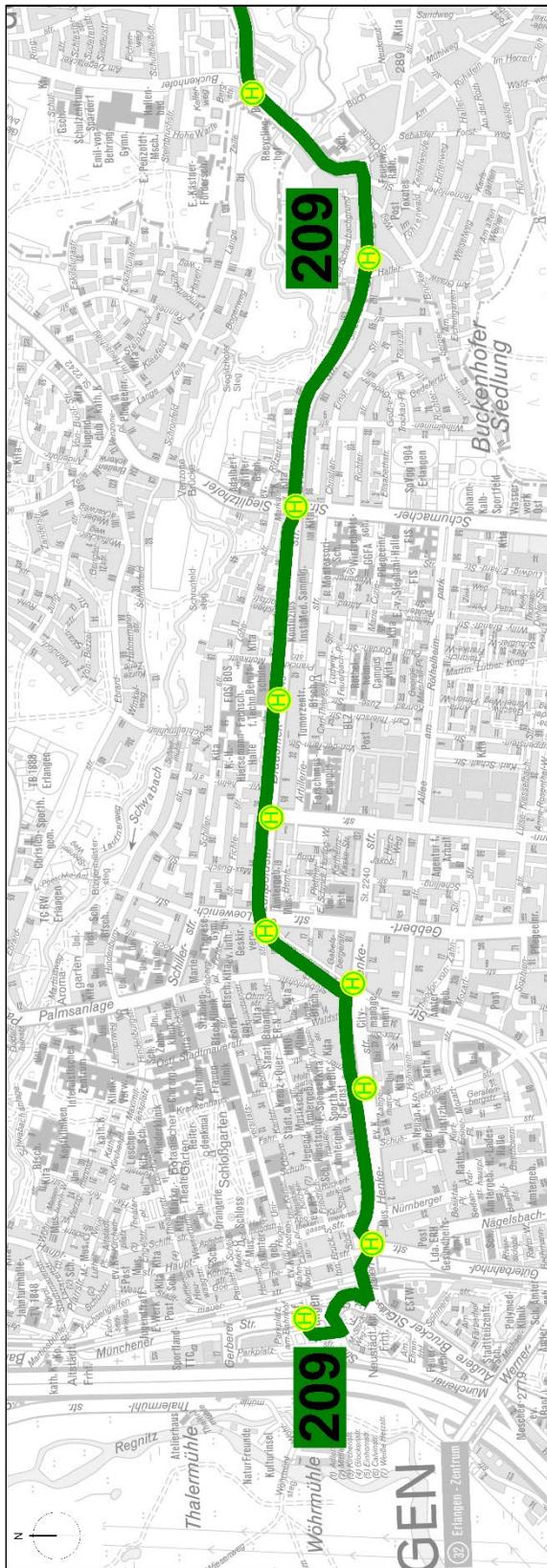


Abbildung 61: Linie 209E

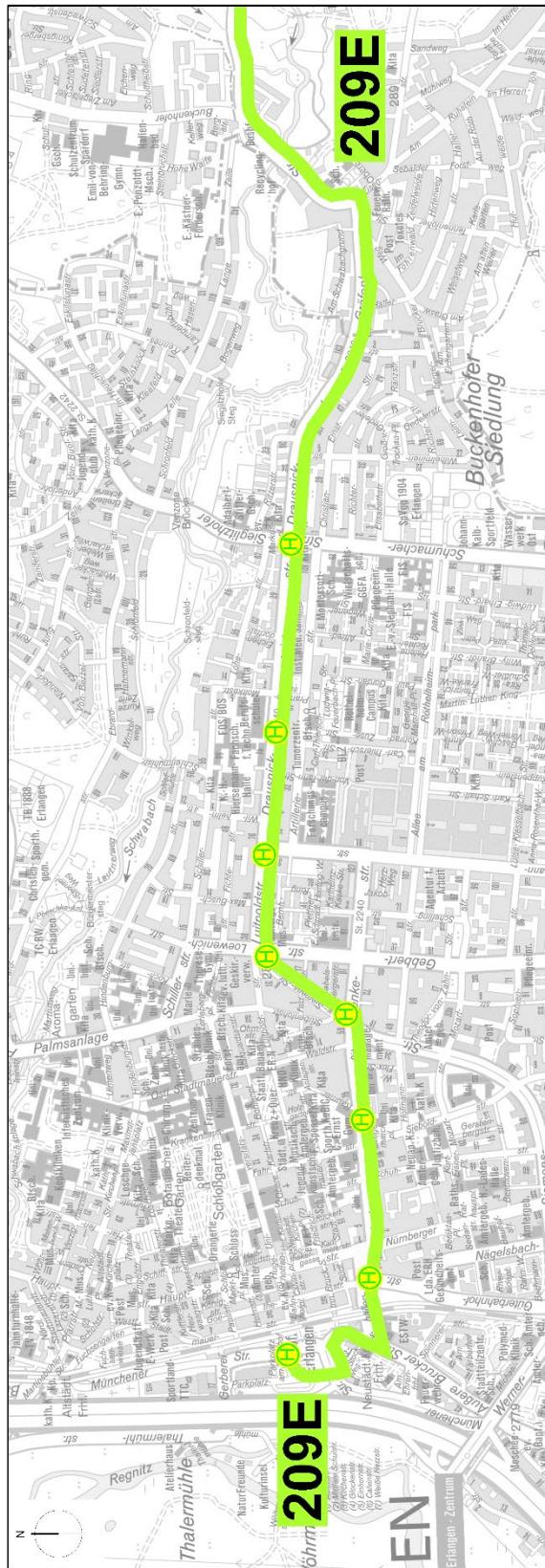


Abbildung 62: Linie 210

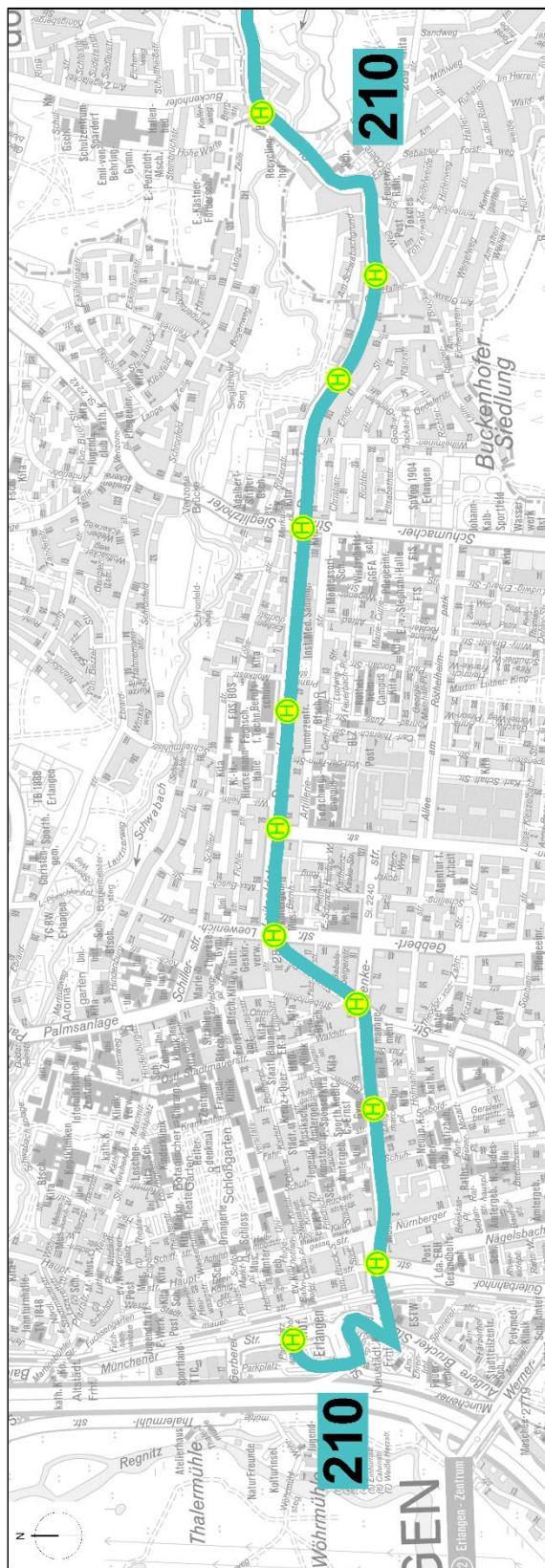


Abbildung 63: Linie 252 mit Option als Stadtbus

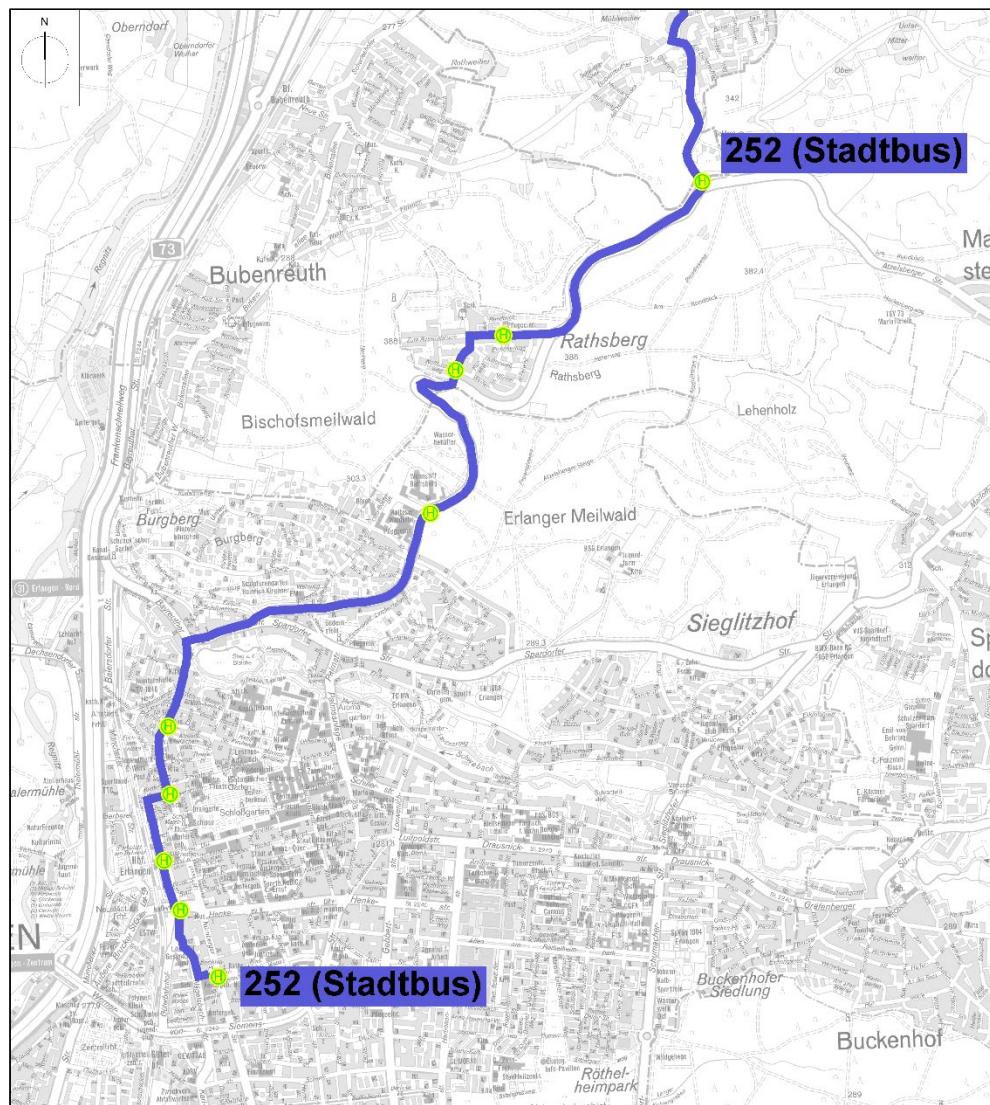


Abbildung 64: Linie 253 mit Option als Stadtbus und Verknüpfung mit 295

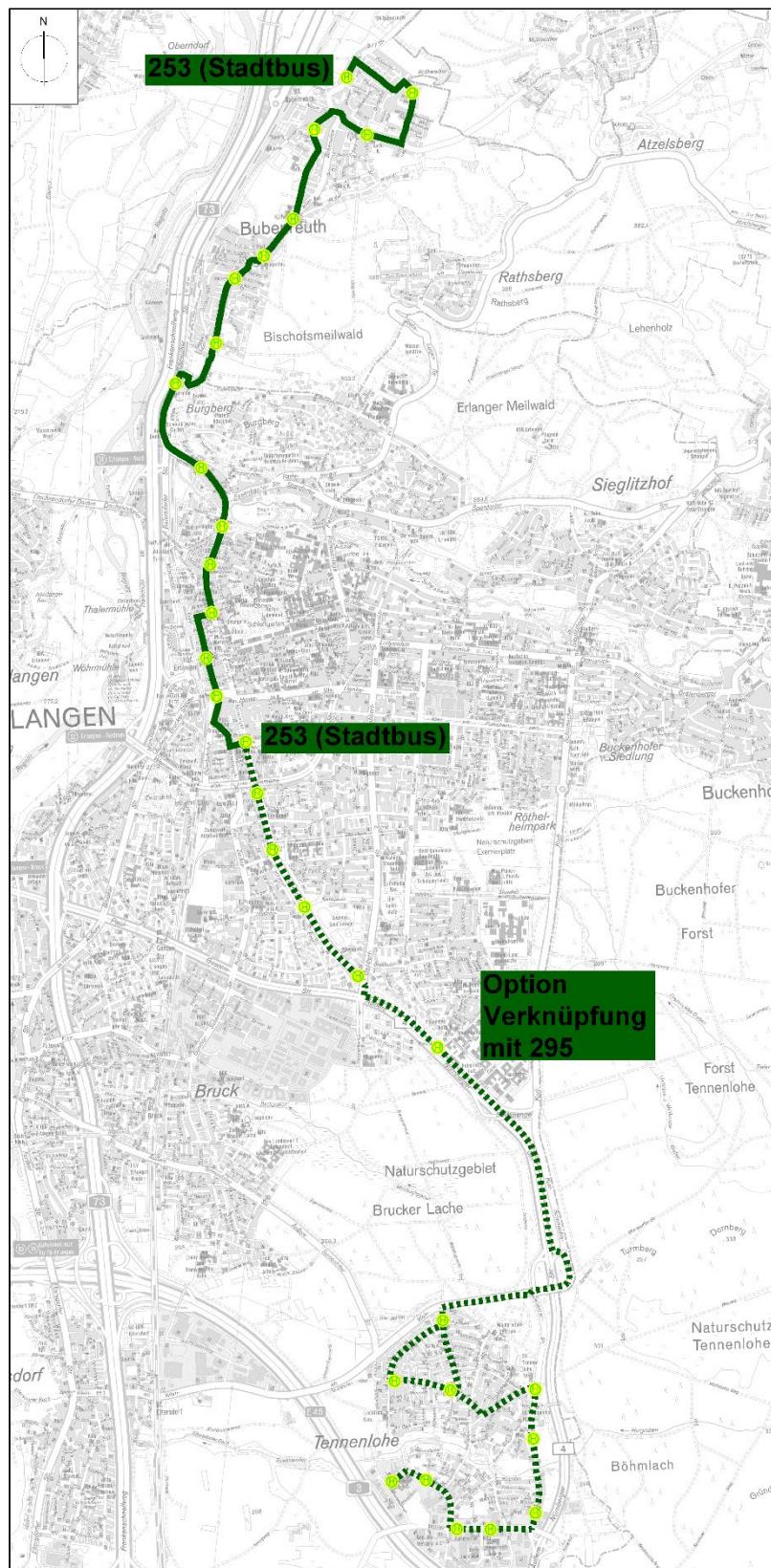
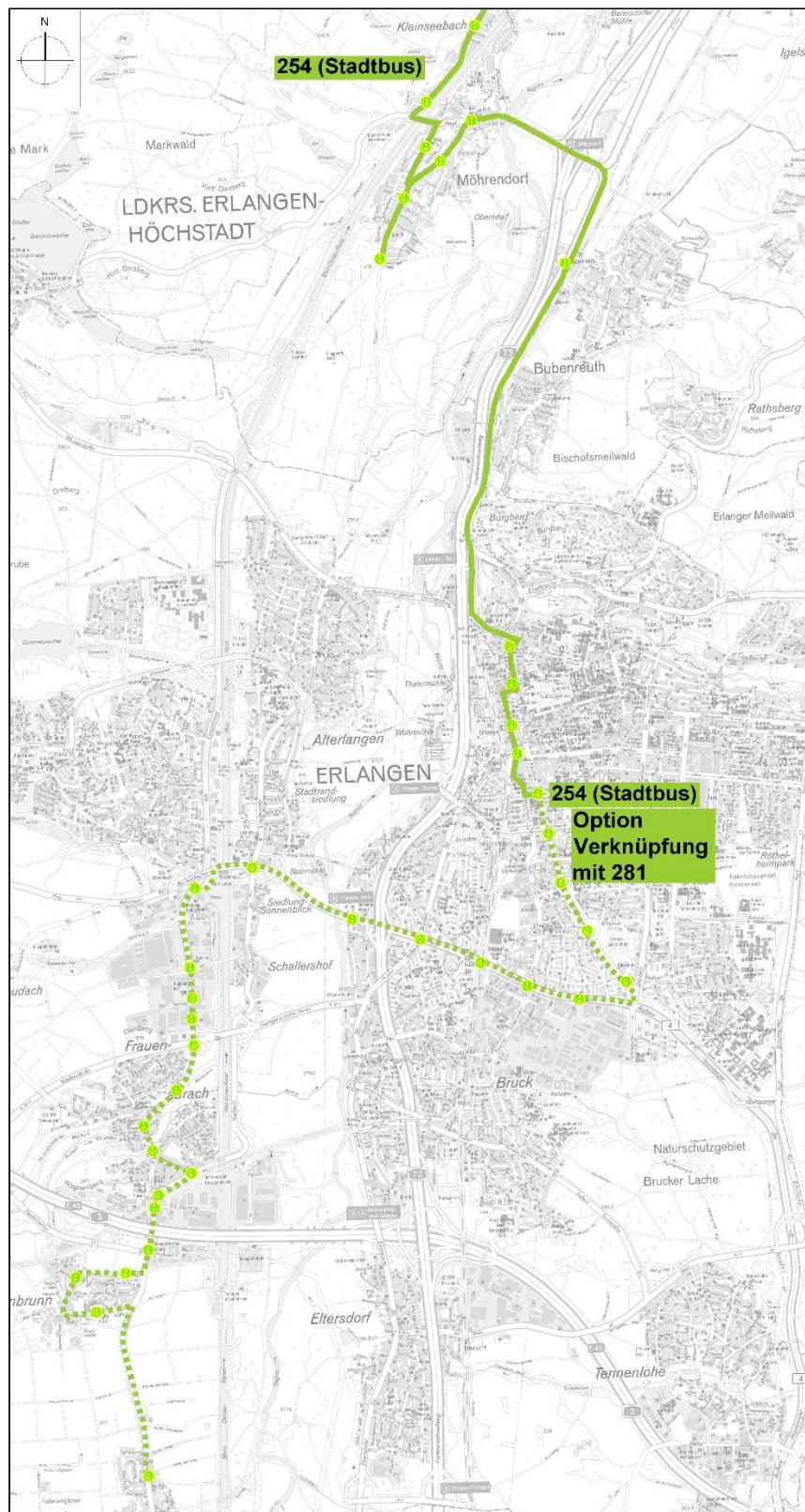


Abbildung 65: Linie 254 mit Option als Stadtbus und Verknüpfung mit 281



10 Verzeichnisse

10.1 Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	angegeben an anderem Ort	NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Abl.	Amtsblatt	Nr.	Nummer
Abs.	Absatz	NVP	Nahverkehrsplan
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	NzZugkm	Nutzzugkilometer
AK	Arbeitskreis	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Art.	Artikel	ÖSPV	Öffentlicher Straßen-Personenverkehr
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft	(Busse, Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn)	
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	OVF	Omnibusverkehr Franken GmbH
BRK	Behindertenrechtskonvention	p.a.	per anno
bzw.	beziehungsweise	QSS	Qualitätssicherungssystem
ca.	circa	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
DB	Deutsche Bahn	Pf	Planfall
d.h.	das heißt	RegG	Regionalisierungsgesetz
ebd.	ebenda	RB	RegionalBahn
EG	Europäische Gemeinschaft	RE	RegionalExpress
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	SGB	Sozialgesetzbuch
ER	Stadt Erlangen	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ERH	Landkreis Erlangen-Höchstadt	Tsd.	Tausend
ESTW	Erlanger Stadtwerke	u.a.	unter anderem
etc.	et cetera	UVPA	Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Erlangen
EU	Europäische Union	v.a.	vor allem
e.V.	eingetragener Verein	VAG	Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	VEP	Verkehrsentwicklungsplan
EW	Einwohner	vgl.	vergleiche
Fpl-km	Fahrplankilometer	VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
Fpl-std	Fahrplanstunde	VO	Verordnung
ggf.	gegebenenfalls	VU	Verkehrsunternehmen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung	z.B.	zum Beispiel
Hrsg.	Herausgeber	z.T.	zum Teil
i.d.R.	in der Regel	Zugkm	Zugkilometer
inkl.	inklusive	ZVGN	Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
i.V.m	in Verbindung mit		
i.W.	im Wesentlichen		
km	Kilometer		

10.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung zwischen 2012 bis 2024, Prognose 2025 bis 2040.	16
Abbildung 2: Bevölkerungsverteilung in den einzelnen Stadtteilen.	17
Abbildung 3: Räumliche Schwerpunkte.	18
Abbildung 4: Bildungseinrichtungen.	19
Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Erlangen (Vollzeit) seit 1995.	20
Abbildung 6: Verteilung der Ein-/ Auspendelnden nach/aus Erlangen.	22
Abbildung 7: Stadt-Umland-Korridore.	25
Abbildung 8: Binnenverkehr Teilräume.	26
Abbildung 9: Gesamtnett Erlangen.	35
Abbildung 10: Nachtliniennetz Erlangen (NightLiner) 2024.	39
Abbildung 11: Erschließung der bewohnten Gebiete durch den ÖPNV.	41
Abbildung 12: Erreichbarkeit ab Erlangen Hauptbahnhof/Hugenottenplatz.	43
Abbildung 13: Erreichbarkeit ab Paul-Gossen-Str., zwischen 9-12 Uhr.	44
Abbildung 14: Erreichbarkeit ab Arcaden, zwischen 9-12 Uhr.	45
Abbildung 15: Erreichbarkeit ab Hauptbahnhof/Hugenottenplatz, zwischen 9 - 12 Uhr, max. ein Umstieg.	46
Abbildung 16: Erreichbarkeit ab Siemens Campus, zwischen 9-12 Uhr, max. ein Umstieg.	47
Abbildung 17: Erreichbarkeit ab Uni Südgelände, zwischen 9-12 Uhr, max. ein Umstieg.	48
Abbildung 18: Verkehrsmodell Fahrtenangebot, pro Werktag.	50
Abbildung 19: Verkehrsmodell Fahrtenangebot Goethestraße, pro Werktag.	51
Abbildung 20: ÖPNV-Fahrgäste pro Werktag (in Tsd.).	53

Abbildung 21: Summe der Ein-/Aussteigende pro Werktag.	54
Abbildung 22: Aktueller Ausbauzustand.	56
Abbildung 23: Streckenverlauf der StUB, Übersichtsplan mit einigen „Points of Interest“ (POI).	66
Abbildung 24: Streckenverlauf der StUB im Stadtgebiet Erlangen mit Haltestellen.	67
Abbildung 25: Rahmenplanentwurf - Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt, Entwurfsstand April 2024.	73
Abbildung 26: Reihung von sinnvollen Maßnahmen der Busbeschleunigung	91
Abbildung 27: Strategische Ansätze zur Weiterentwicklung des Liniennetzes.	121
Abbildung 28: Weiterentwickeltes Liniennetz in der Stadt Erlangen.	123
Abbildung 29: Hierarchieebenen der ÖPNV-Netzkonzeption.	153
Abbildung 30: Kostenloser Innenstadtbereich mit Haltestellen und möglichen Busverbindungen.	157
Abbildung 31: Zielnetz („Stadtbusnetz“ und einbrechende Regionalbuslinien) Nahverkehrsplan 2025	171
Abbildung 32: Linie 280	172
Abbildung 33: Linie 281 mit 281T	173
Abbildung 34: Linie 283	174
Abbildung 35: Linie 284	175
Abbildung 36: Linie 285	176
Abbildung 37: Linie 286	177
Abbildung 38: Linie 287 mit 287T	178
Abbildung 39: Linie 289	179
Abbildung 40: Linie 290	180
Abbildung 41: Linie 292 (Schnellbus) (Option)	181
Abbildung 42: Linie 293 mit 293T	182

Abbildung 43: Linie 294 mit 294T	183
Abbildung 44: Linie 295 mit 295T	184
Abbildung 45: Linie 296	185
Abbildung 46: Linie 298	186
Abbildung 47: Linie 298 (Option)	187
Abbildung 48: Linie 299	188
Abbildung 49: Linie 20	189
Abbildung 50: Linie 30	190
Abbildung 51: Linie 199 mit Option	191
Abbildung 52: Linie 200	192
Abbildung 53: Linie 201 mit Option	193
Abbildung 54: Linie 202	194
Abbildung 55: Linie 202E	195
Abbildung 56: Linie 203	196
Abbildung 57: Linie 203E	197
Abbildung 58: Linie 205	198
Abbildung 59: Linie 208	199
Abbildung 60: Linie 209	200
Abbildung 61: Linie 209E	201
Abbildung 62: Linie 210	202
Abbildung 63: Linie 252 mit Option als Stadtbus	203
Abbildung 64: Linie 253 mit Option als Stadtbus und Verknüpfung mit 295	204
Abbildung 65: Linie 254 mit Option als Stadtbus und Verknüpfung mit 281	205

10.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ziele der ÖPNV-Entwicklung.	28
Tabelle 2: Übersicht ÖPNV-Linien in Erlangen (Werktag) (Stand Dezember 2024).	36
Tabelle 3: Übersicht ÖPNV-Nachtlinien in Erlangen (NightLiner) (Stand 2021).	38
Tabelle 4: Grenz- und Richtwerte: Einzugsbereiche und räumliche Erschließung.	40
Tabelle 5: Ausstattung der Haltestellen.	55
Tabelle 6: Umsetzung der Maßnahmen des NVP 2016 ff..	57
Tabelle 7: ÖPNV-Angebotsanalyse (IST) in Erlangen.	64
Tabelle 8: Maßnahmenwirkung.	71
Tabelle 9: Verkehrszeiten.	79
Tabelle 10: Bedienungsstandards im Erlanger Stadtgebiet.	80
Tabelle 11: Bedienungshäufigkeiten im NVP-Plannetz.	80
Tabelle 12: Standards für die Fahrtenabstand/Taktfolge.	81
Tabelle 13: Erschließungsstandards für das Erlanger Stadtgebiet.	82
Tabelle 14: Erreichbarkeitsstandards im Erlanger Stadtgebiet.	82
Tabelle 15: Standards für die Verknüpfung.	83
Tabelle 16: Anforderungen an die Fahrzeugausstattung und den -einsatz.	85
Tabelle 17: Kapazitätsstandards im Erlanger Stadtgebiet.	86
Tabelle 18: Standards für die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.	89
Tabelle 19: Standards für die Beschleunigung.	93
Tabelle 20: Anforderungen an die Sicherheit.	95
Tabelle 21: Elemente eines Qualitätssicherungssystems (QSS).	97

Tabelle 22: Übergeordnete Anforderungen an Haltestellen.	98
Tabelle 23: Kategorisierung der Haltestellen.	100
Tabelle 24: Ausstattungsmerkmale Haltestellen.	101
Tabelle 25: Standorte der (geplanten) Mobilitätstationen.	103
Tabelle 26: Einrichtung von P+R-Anlagen.	104
Tabelle 27: Einrichtung von B+R-Anlagen.	105
Tabelle 28: Übersicht besetzte Verkaufsstellen.	106
Tabelle 29: Übersicht über die Kundenterminals.	107
Tabelle 30: Übersicht über die DFI-Anzeiger.	108
Tabelle 31: Nutzengruppen mit Mobilitätseinschränkung.	113
Tabelle 32: Linienführung und Grundangebot Maßnahmenkonzept.	123
Tabelle 33: Sukzessive Umstellung der Busse auf alternative Antriebe.	131
Tabelle 34: Weitere Umsetzung von ganzheitlichen Busbeschleunigungsprogrammen.	131
Tabelle 35: Flächendeckender Einsatz eines Fahrgastzählsystems und Reporting.	132
Tabelle 36: Verbesserung der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten.	133
Tabelle 37: Entwicklung eines QSS zum Controlling der Erreichung von Qualitätszielen.	133
Tabelle 38: Pflege Haltestellenkataster.	134
Tabelle 39: Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten.	135
Tabelle 40: Einrichtung neuer Haltestellen.	136
Tabelle 41: Kriterien für die Benennung von Haltestellen des ÖPNV.	136
Tabelle 42: Einrichtung von Mobilitätsstationen.	137
Tabelle 43: Ausbau Bike+Ride-Anlagen.	138

Tabelle 44: Prüfung von infrastrukturellen Aus- und Umbauten für die Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV und eine Optimierung/Verbesserung des Betriebsablaufs.	139
Tabelle 45: Einrichtung von Wendemöglichkeiten bzw. Wendeanlagen in Zusammenhang mit dem Maßnahmenkonzept sowie Einrichtung von Endhaltestellen.	140
Tabelle 46: Haltestellen aus der Nutzung nehmen.	140
Tabelle 47: Regionales Park+Ride-Konzept.	141
Tabelle 48: Maßnahmen im Bereich Vertrieb, Kundenservice, Marketing.	142
Tabelle 49: Fortführung Mobilitätsmanagement.	142
Tabelle 50: Evaluierung des kostenlosen Innenstadtbereichs.	143
Tabelle 51: Prüfung Einrichtung einer multimodalen Mobilitätskarte/ App.	144
Tabelle 52: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten.	144
Tabelle 53: Barrierefreie Fahrgastinformationen.	145
Tabelle 54: Schulung Fahrpersonal (Schwerpunkt Barrierefreiheit).	145
Tabelle 55: Fortführung Mobilitätstraining für ältere sowie mobilitäts-eingeschränkte Personen.	146
Tabelle 56: Maßnahmen aus dem NVP Fürth (Erlangen betreffend).	159
Tabelle 57: Maßnahmen aus dem NVP LK Erlangen-Höchstadt (Erlangen betreffend).	160
Tabelle 58: Maßnahmen aus dem NVP LK Fürth (Erlangen betreffend).	160
Tabelle 59: Beschlüsse der Stadt Erlangen zum Klimaschutz.	161
Tabelle 60: Prioritätenliste barrierefreier Umbau der Bushaltestellen in Erlangen gemäß Beschluss 613/247/2019/1	164

Impressum

Stadt Erlangen

Amt für Stadtplanung und Mobilität
Gebbertstraße 1, 91052 Erlangen
Bearbeitung
Michaela Baer M.Eng., Janis Koß M.A.,
Sophia Parsiegla M.Sc.

Kontakt

09131 86-1327
mobilitaetsplanung@stadt.erlangen.de
www.erlangen.de/mobilitat

Bildnachweis

Titelbild: ESTW / Daniel von Stephani

Erscheinungsdatum

Oktober 2025

Mit Unterstützung von:



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, 34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de
Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Ing. Felix
Kühnel M.Sc., Lisa Friedrichs M.Sc.



KCW GmbH
Bernburger Str. 27, 10963 Berlin
Tel. 030 4081 768 60, Fax 030 4081 768 61
info@kCW-online.de, www.kCW-online.de
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Katja Bagge



MIND THE GAP Verkehrsplanung GmbH & Co. KG
Zur Alten Börse 77, 12681 Berlin
Tel. 030 7701 91 490, Fax 030 7701 91 499
post@mindthegap-verkehr.de,
mindthegap-verkehr.de
Bearbeitung: Dipl.-Ing. Alexander Mönch



**Ernst & Young Law GmbH Rechtsanwalts-
gesellschaft Steuerberatungsgesellschaft**
Graf-Adolf-Platz 15, 40213 Düsseldorf
Tel. 0211 9352 0, Fax 0211 9352 550
Bearbeitung: RA Maren Weber, RA Aline
Heurley

