

Landkreis  
Roth



# NAHVERKEHRSPPLAN 2023





# Nahverkehrsplan

## für den Landkreis Roth

## Endbericht

Juli 2023

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH  
Rothenburger Str. 9  
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Fabian Müller, M. Sc. Verkehrswesen (Traffic and Transport)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben</b> .....	<b>7</b>
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	7
1.3 Gültigkeit	8
1.4 Zielvorgaben	8
1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen	11
1.6 Arbeitsschritte	12
<b>2. Bestandsaufnahme</b> .....	<b>13</b>
2.1 Raumstruktur	13
2.2 Verkehrsnachfrage	15
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	15
2.4 Derzeitige Nutzung	16
<b>3. Ausreichende Verkehrsbedienung</b> .....	<b>17</b>
3.1 Ortsteile	17
3.2 Gebietstypen	17
3.3 Erschließung	18
3.4 Erreichbarkeit	18
3.5 Bedienungshäufigkeit	18
3.6 Auslastung	18
<b>4. Schwachstellenanalyse</b> .....	<b>20</b>
4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen	20
4.2 Defizitbewertung	22
4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen	23
<b>5. Voraussichtliche Entwicklungen</b> .....	<b>26</b>
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	26
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	26
5.3 Verkehrsprognose	26
<b>6. Maßnahmenpaket</b> .....	<b>29</b>
6.1 Definition landkreisweiter Busachsen	29
6.2 Finanzierung der landkreisweiten Busachsen	30
6.3 Linienbündelung	31
<b>7. Wirkungen des Maßnahmenpakets</b> .....	<b>32</b>
7.1 Verkehrliche Wirkung	32
7.2 Finanzielle Wirkung	32
<b>8. Bewertung des Maßnahmenpakets</b> .....	<b>34</b>
8.1 Gesamtbewertung	34
8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen	34
<b>9. Beteiligungsverfahren</b> .....	<b>35</b>
9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	35
9.2 Weitere Beteiligungen	35
9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung	35
<b>10. Karten</b> .....	<b>36</b>
<b>11. Tabellen</b> .....	<b>52</b>





# 1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

## 1.1 Ausgangslage

Der Landkreis Roth hat in einer Vereinbarung mit der VGN GmbH vom 21.10.2003 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben. Die letzte Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde im Dezember 2013 vom Kreistag beschlossen.

Am 25.04.2022 begann die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit der Auftaktsitzung.

## 1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

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

Der Aufgabenträger ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig. Er „definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem **Nahverkehrsplan**“.<sup>2</sup> Dieser ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV

und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Dabei ist die Definition der sogenannten ausreichenden Verkehrsbedienungs ein zentrales Element.

„Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse (...) und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger (...) obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG<sup>3</sup> zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“<sup>4</sup>

Das Bayerische ÖPNV-Gesetz legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“<sup>5</sup> Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (...) Aufgabe des Freistaates Bayern“.<sup>6</sup>

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten **Leitlinie zur Nahverkehrs-**

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

Diese Kriterien wurden vom projektbegleitenden **Mobilitätsausschuss** erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Neben Vertretern der einzelnen Fraktionen wurden auch die Verkehrsunternehmer, die im Kreisgebiet mindestens eine Linie nach § 42 PBefG betreiben, schriftlich beteiligt.

In Weiterführung des Rechtsgedankens des PBefG § 8 Abs. 4 Satz 1, wonach Verkehrsleistungen im

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

2 PBefG § 8 Abs. 3

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

4 PBefG § 8 Abs. 3a Satz 1

5 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

6 BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

7 Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

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

### 1.3 Gültigkeit

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

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

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

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

Der Regionale Nahverkehrsplan wurde vom ZVGN in Auftrag gegeben

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

ben und wird von der VGN GmbH in Modulen erarbeitet. Diese fließen als Selbstverpflichtung in die lokalen Nahverkehrspläne der einzelnen Aufgabenträger mit ein.

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

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

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

### 1.4 Zielvorgaben

Grundsätzliche Ziele der Gesamtverkehrsplanung sind auch im Nahverkehrsplan zu verankern bzw. zu beschließen. Es gelten die strategischen Ansätze „Verkehr vermeiden“, „Verkehr verlagern“ und „Verkehr verträglicher gestalten“.

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

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

Um das Klimaziel des Bundes, die CO<sub>2</sub>-Emission von 1990 bis 2030 um 55 % zu reduzieren<sup>9</sup>, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO<sub>2</sub>, Feinstaub, NOx, etc. bedeutend, sondern auch Lärm und logistische Probleme, wie Straßenbelastung und Parkraumbeschaffung.

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

Möchte man die Schadstoff- und Lärmemissionen verringern, muss man sich konkrete Ziele setzen und entsprechende Maßnahmen umsetzen. Um diesen Zielen gerecht zu werden, setzt sich der Landkreis Roth zum Ziel, durch entsprechende Maßnahmen eine Veränderung des Modal Split zu Lasten der PKW-Fahrer und zu Gunsten der PKW-Mitfahrer sowie des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖNV) zu erreichen.

<sup>9</sup> Klimaschutz in Zahlen; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau- und Reaktorsicherheit. ([www.bmub.bund.de](http://www.bmub.bund.de))

Diese Grundzielsetzung kann durch weitere Maßnahmen begleitet werden, die jedoch nicht durch den Landkreis, sondern die Kommunen im Landkreis umgesetzt werden müssten, wie zum Beispiel:

- Siedlungsentwicklung unter Gesichtspunkten der „Stadt der kurzen Wege“
- Reduzierung des Verkehrsraums und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Förderung der Nahversorgung
- Parkraumbewirtschaftung
- Ausbau Park & Ride (P+R)
- Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes einschließlich Bike & Ride (B+R)
- Einrichtung und regelmäßige Bewerbung einer Mitfahzentrale (MiFaZ)
- Orientierung an schwachen Verkehrsteilnehmern bei Gestaltung des Verkehrsraumes
- Einführung des VGN-Firmen-Abos

### Ausreichende Verkehrsbedienun

Mit der Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienun im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) trägt der Landkreis im Rahmen seiner Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen bei. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt und damit den Vorgaben des Art. 4 ÖPNVG Rechnung getragen werden. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen (Behinderte, ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen, Personen ohne Führerschein/PKW) sind zu berücksichtigen.

Als ausreichende Verkehrsbedienun entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird als ÖPNV-Standard der **Richtwert** (guter ÖPNV-Standard) in einer vom Landkreis Roth modifizierten Form festgelegt.

### Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch einge-

schränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die (...) genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (...) sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

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

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

<sup>10</sup> ad-hoc-AG der BAG ÖPNV „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, Hinweise für die ÖPNVAufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; 09/2014

von Behinderungen ist realistischer Weise nicht zu erreichen.“

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

Der Landkreis Roth schließt sich diesen Formulierungen der Ad-hoc-AG der BAG ÖPNV an.

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

Die Information vor Ort an den Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jedoch vom Aufgabenträger definiert und im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur umgesetzt werden. Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft, welche im Leitfaden „*Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN*“ auf Seite 91 festgehalten sind. Der Erhalt der Barrierefreiheit und der Betrieb bei Infrastruktur und Fahrzeugen müssen ständig gewährleistet sein. Daher legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge fest. Diese sind im Nahverkehrsplan unter „*Kapitel 4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen*“ auf Seite 23 aufgelistet.

### Bedienungsstandards und Angebotsgestaltung

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

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

Freigestellte Schülerverkehre sind nach Möglichkeit in den ÖPNV zu integrieren.

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

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

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

Die Bedienung in Ortsteilen unter 150 Einwohnern außerhalb des Schülerverkehrs, die nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, kann durch alternative Bedienformen (bspw. Bedarfsverkehre) abgedeckt werden. Bedarfsverkehre werden von Landkreis und Gemeinden grundsätzlich gleichermaßen zu je 50 Prozent finanziert.

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

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

### Infrastruktur und Beschleunigung

Die Haltestelleneinrichtungen müssen den VGN-Standard erfüllen. Bei

entsprechendem Fahrgastaufkommen soll die Haltestelle einen Wetterschutz (Haltestellenhäuschen), ausreichende Beleuchtung sowie Sitzmöglichkeiten bieten. Vor allem Haltestellen, die stärker frequentiert sind und besonders für Ortsunkundige relevant sind, sollten über den reinen Fahrplan hinaus weitere Informationsangebote, wie etwa Liniennetz und Bedienungshinweise für Bedarfsverkehre enthalten. Hierfür ist ein Fahrplankasten in entsprechender Größe vorzuhalten. Für die Gestaltung der Haltestellen im Landkreisgebiet ist ein einheitliches Erscheinungsbild zu entwickeln, welches im Weiteren auch bei Mobilitätsstationen angewendet werden soll.

Bei Straßenumbauten oder barrierefreiem Haltestellenausbau sollte darauf geachtet werden, in Zukunft zur Beschleunigung des ÖPNV – wo möglich – Buskaps an Stelle von Bushaltebuchten zu errichten. Ausnahmen ergeben sich an Haltestellen, bei denen es regelmäßig zu längeren Wartezeiten kommt (z.B. vor Schulen oder an Endhaltestellen) sowie an stark frequentierten Straßen. Zur weiteren Beschleunigung sollten auch zusätzliche Vorrangschaltungen für Busse an Lichtsignalanlagen geprüft, wo sinnvoll umgesetzt sowie Vorfahrtregelungen entlang der Linienwege geändert werden.

Zur besseren Information sollten stark frequentierte Haltestellen und wichtige Umsteigeknoten mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet werden. Auch an weniger frequentierten Haltestellen, welche mindestens stündlich bedient werden, sind dynamische Informationssysteme im kleineren Umfang (bspw. „DFI light“) einzurichten.

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

Bereits bei der Planung neuer Baugebiete sowie Freizeiteinrichtungen ist die Realisierbarkeit einer guten ÖPNV-Anbindung zu berücksichtigen. Auf kurze Zugangswege zu Haltestellen ist zu achten. Für die Ausweisung neuer Baugebiete bieten sich besonders auch die Einzugsbereiche von Bahnhofpunkten an, sofern der Lärmschutz gewährleistet ist.

### Mobilitätsstationen

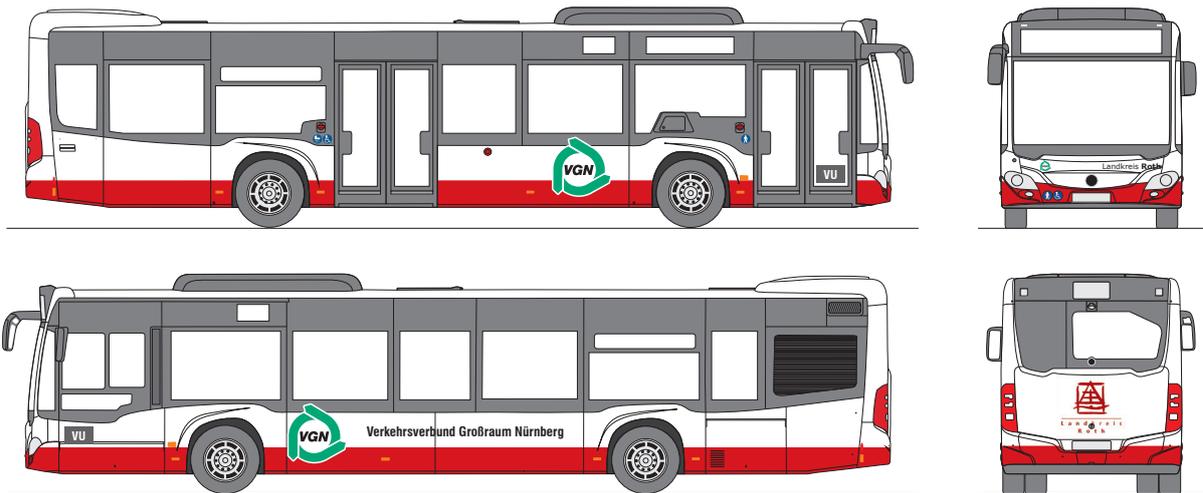
Um die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (MIV, SPNV/ ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) sowie die Multimodalität der Bürger zu fördern, soll im Landkreis Roth ein Netz an Mobilitätsstationen aufgebaut werden. Die Mobilitätsstationen sollen neben der Haltestellengrundausstattung (Wetterschutz, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten) zusätzliche Elemente wie überdachte Fahrradabstellanlagen, Schließfächer mit Lademöglichkeit für E-Bike-Akkus, einer Informationsstele mit einem DFI-System sowie eine einheitliche Beschilderung aufweisen. Qualitative Erweiterungen, bspw. in Form von öffentlichen Toiletten oder Car-Sharing-Stellplätzen, sollen im Einzelfall geprüft und ggf. umgesetzt werden. Für das Netz der Mobilitätsstationen ist ein einheitliches, ansprechendes Erscheinungsbild (Corporate Design analog zu den Haltestellen) zu entwickeln.

### Fahrzeuge

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

Emissionsarme und -freie Antriebe sind für den Busverkehr innerhalb des Landkreises anzustreben. Darüber hinaus ist in Neufahrzeugen ein für die Fahrgäste kostenfreies WLAN bereitzustellen.

<sup>11</sup> Die Zuständigkeit dafür ist im BayÖPNVG nicht geregelt.



© MR Clipart 2017

**Abb. 1: Außendesign für Fahrzeuge im Landkreis Roth (Modellbeispiel)**

### Busdesign

Die Aufgabenträger im VGN-Gebiet haben sich im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans darauf verständigt, ein einheitliches Außendesign der Fahrzeuge bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu fordern. Der Landkreis Roth wird daher die Gestaltung der Fahrzeuge bei seinen Vergaben weiterhin vorschreiben (vgl. *Abbildung 1*), sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden.

### Fahrplan und Fahrgastinformation

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

Um Echtzeitdaten an die Kunden übermitteln zu können und die Anschlussicherung innerhalb der Bündel sowie an Schienenhaltepunkten sicherzustellen, haben die Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)<sup>12</sup> zu nutzen und sich an das DEFAS-System der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) anzuschließen. Notwendig hierfür ist, dass in jedem

Bus ein entsprechender Bordrechner und elektronischer Fahrscheindrucker eingesetzt wird. Das RBL und die Bordrechner müssen in der Lage sein, Informationen über verspätete Zubringer zu empfangen und an den Fahrer kommunizieren zu können. Der erforderliche Datenaustausch zur Anschlussbindung zwischen den Verkehrsunternehmen wird über die Zentrale Datendrehscheibe bzw. DEFAS Bayern realisiert. Ferner soll das eingesetzte RBL an DEFAS kommunizieren können, dass der Abbringer bzw. Fahrer auf den Zubringer wartet.

### Tarifgestaltung

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

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

ein elektronischer Fahrscheindrucker notwendig.

### 1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Grundsätzlich ist eine Steigerung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV anzustreben. Dafür sind die Vorgaben im Nahverkehrsplan Grundlage für eine Vorabkennzeichnung. Leistungen sollen dabei nach Möglichkeit eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht werden. Sollte jedoch kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leistung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorgaben im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben. Nach § 31 Abs. 1 der Kommunalhaushaltsverordnung-Kameralistik (KommHV-Kameralistik) bzw. § 30 Abs. 1 Kommunalhaushaltsverordnung-Doppik (KommHV-Doppik) sind bayerische Kommunen verpflichtet, grundsätzlich eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen, sofern nicht die Natur des Geschäfts oder besondere Umstände eine beschränkte Ausschreibung oder eine freihändige Vergabe rechtfertigen.

Für die Finanzierung dient ein landkreisweit einheitliches Modell, mit dem sichergestellt wird, dass in

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

allen Regionen eine gleichwertige ÖPNV-Bedienung für die Bürgerinnen und Bürger angeboten werden kann. Der Landkreis übernimmt hierbei die Finanzierung definierter Achsen (vgl. „Kapitel 6.2 Finanzierung der landkreisweiten Busachsen“ auf Seite 30) bis zum Richtwert zu 100 %. Verkehre, welche nicht unter das landkreisweite Achsenmodell fallen, werden anhand des „Richtwert-50:50-Modell“ finanziert. Bei diesem Modell stellen Landkreis und Gemeinden die Umsetzung aller Maßnahmen, die für den Richtwert (guter Standard) notwendig sind, gleichermaßen sicher. Alle Maßnahmen, die über dem Richtwert liegen und von den Gemeinden oder von Dritten gewünscht werden, müssen von diesen finanziert werden.

Die Auslastung des Verkehrsangebotes soll regelmäßig überprüft werden.

## 1.6 Arbeitsschritte

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

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

# 2. Bestandsaufnahme

## 2.1 Raumstruktur

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

### Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Roth liegt in der Region Nürnberg.<sup>13</sup>

### Zentrale Orte

Die nächstgelegenen **Oberzentren/Metropolen** für den Landkreis Roth sind Nürnberg und Schwabach.

Die Städte Roth und Hilpoltstein sind **Mittelzentren** im Kreisgebiet, die Gemeinden Feucht, Schwarzenbruck und Wendelstein bilden ein **gemeinsames Mittelzentrum**.

Gemäß Fortschreibungsentwurf des Regionalplans zur Anpassung an das Landesentwicklungsprogramm werden die bestehenden Unterzentren, Kleinzentren und Siedlungsschwerpunkte künftig als **Grundzentren** klassifiziert<sup>14</sup>. Im Landkreis Roth gilt dies für die (bisherigen) Unterzentren Allersberg, Georgensgmünd sowie Greding und für die bisherigen Kleinzentren Abenberg, Heideck, Schwanstetten, Spalt und Thalmässing.

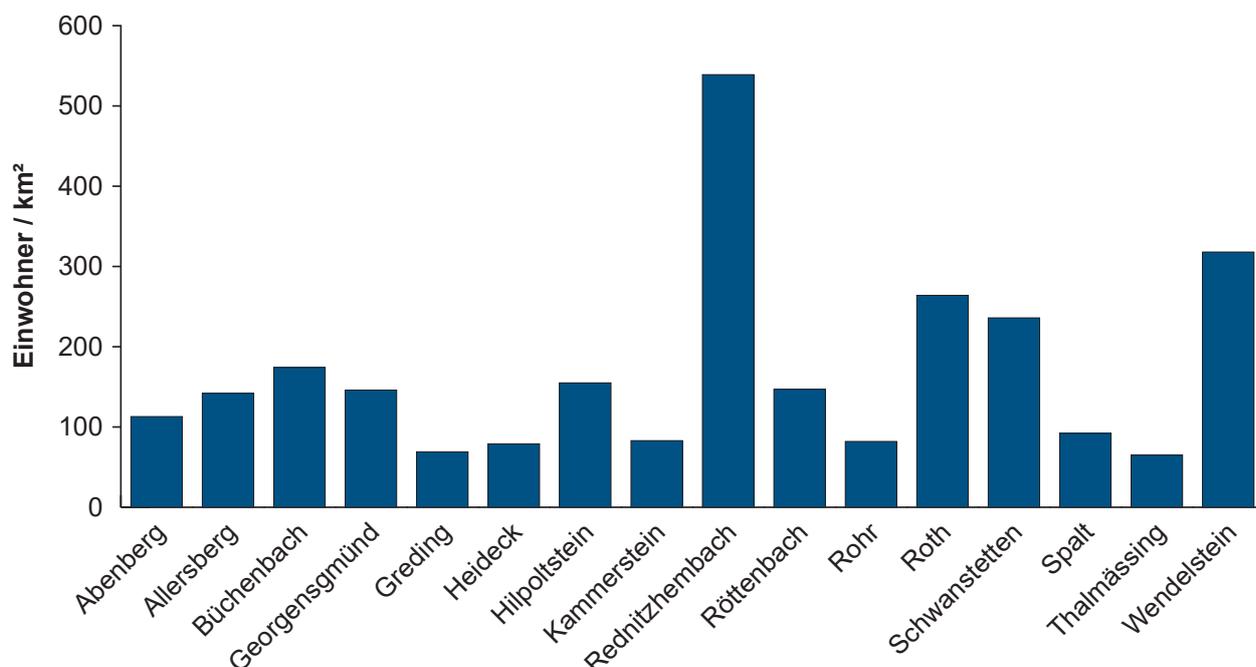
Im neuen Landesentwicklungsprogramm wird auf das Festlegen von **Entwicklungachsen** verzichtet, da der Aus und Neubau von Bandinfrastruktur, der für die Bündelung entlang stark besiedelter Achsen geeignet ist, heute weitgehend abgeschlossen ist.

### Gebietskategorien

Die Orte Roth, Rednitzhembach, Schwanstetten und Wendelstein sind im Landesentwicklungsprogramm als Verdichtungsraum definiert, die übrigen Gemeinden als ländlicher Raum. Der ganze Landkreis ist als Raum mit besonderem Handlungsbedarf eingestuft (*siehe hierzu auch „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 37*).

13 vgl. Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Anhang 2 – Strukturkarte (2018)

14 vgl. Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Anhang 4 – Regionen (2018)



Quelle: Landkreis Roth, Stand 31.12.2021

Abb. 2: Siedlungsdichte in den Gemeinden

## Strukturdaten

### Einwohner

Der Landkreis Roth hat insgesamt rund 128.000 Einwohner (Stand 31.12.2021). Diese verteilen sich auf 16 Gemeinden. Er grenzt im Norden an die Stadtgebiete Schwabach und Nürnberg und weist in diesem Gebiet eine verdichtete Siedlungsstruktur auf. Außerhalb des Verdichtungsraumes ist der Landkreis eher ländlich geprägt. Die durchschnittliche Einwohnerdichte in den ländlichen Gebieten liegt bei 107 Einwohnern/km<sup>2</sup>, im Verdichtungsraum dagegen bei 292 Einwohnern/km<sup>2</sup>. Durchschnittlich leben im Landkreis Roth 148 Einwohner auf einem Quadratkilometer.

Die Siedlungsdichte der einzelnen Städte und Gemeinden im Landkreis sind *Abbildung 2 auf Seite 13* zu entnehmen. Weitere detaillierte Daten hierzu sind in „*Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden*“ auf Seite 54 sowie in „*Karte 01-III Siedlungsstruktur*“ auf Seite 39 zu finden.

### Arbeitsplätze

Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Städten, Märkten und Gemeinden werden die Daten der

Bundesagentur für Arbeit bezüglich der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten aus dem Jahr 2021 herangezogen. Demnach hat die Stadt Roth mit gut 11.000 Personen mit Abstand die meisten Beschäftigten. Dieser folgen Wendelstein und Hilpoltstein (beide je 5.700 Beschäftigte) sowie Georgensgmünd (3.300) (vgl. *Abbildung 3*).

### Schulstandorte

Die meisten Schülerinnen und Schüler gehen auf weiterführende Schulen im Landkreis. Neben den Gymnasien in Roth, Hilpoltstein und Wendelstein gibt es in Roth, Hilpoltstein und Aberg auch Realschulen sowie eine Wirtschaftsschule in Greding. Des Weiteren befindet sich in Roth das Staatliche Berufliche Schulzentrum Roth mit einer Berufsschule/-Plus, einer Berufsfachschule für Informatik sowie einer Fachschule für Elektromobilität. Standorte für Berufsschulen sind ebenso Hilpoltstein und Ebenried.

Es existieren 14 Grundschulen, 4 Mittelschulen und 9 gemischte Grund- und Mittelschulen. Im Förderschulbereich gibt es das Sonderpädagogische Förderzentrum Roth mit seinen Standorten in Roth, Wassermun-

genau, Weinsfeld, Leerstetten, Spalt und Offenbau, die Comeniuschule in Hilpoltstein sowie die Gehörlosenschule in Zell.

Darüber hinaus sind weiterführende Schulen in benachbarten Städten und Landkreisen (v.a. Nürnberg, Schwabach, Beilngries und Weißenburg) für den Landkreis von Bedeutung.

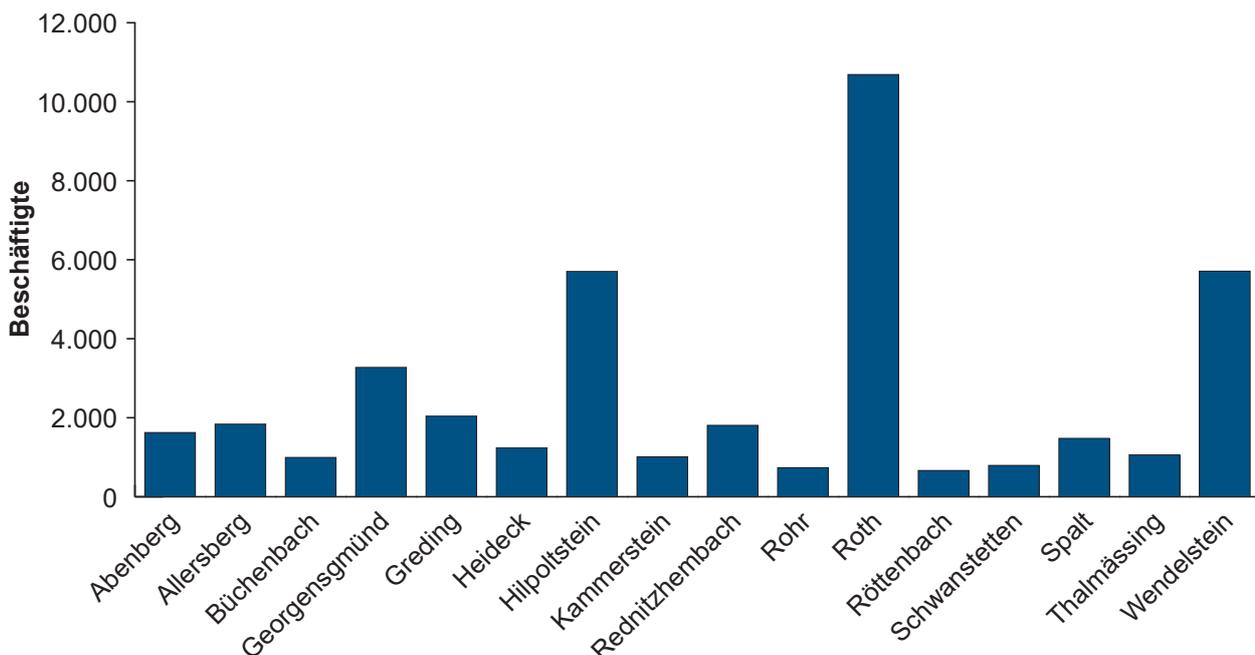
Im Schuljahr 2019/2020 besuchten ca. 4.300 Schülerinnen und Schüler die Gymnasien und Realschule und gut 505 die Förderschulen im Landkreis. Darüber hinaus waren gut 6.000 Schülerinnen und Schüler an den Grund- und Mittelschulen registriert.

Der Landkreis ist Aufgaben und Aufwandsträger für die weiterführenden Schulen sowie die Förderschulen in seinem Gebiet.

Ausführliche Daten hierzu sind im Anhang in „*Tabelle 4: Schüler im Landkreis*“ auf Seite 57 sowie in „*Karte 01-IV Schulstandorte*“ auf Seite 40 dargestellt.

### Tourismus

Ein wichtiger Indikator für die touristische Bedeutung des Landkreises ist die Zahl der Gästeübernachtungen. Im Jahr 2018 wurden im Landkreis



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand 30.06.2021

**Abb. 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort**

Roth insgesamt rund 337.000 Übernachtungen registriert. Der Großteil hiervon entfällt auf die Gemeinden Spalt, Greding und Roth. Wichtigster Standort ist die Stadt Spalt mit ca. 94.000 Übernachtungen.

Ausführliche Daten können aus „Tabelle 5: Gästeübernachtungen“ auf Seite 58 entnommen werden.

## 2.2 Verkehrsnachfrage

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

### Pendlerbeziehungen

Die Bundesagentur für Arbeit ermittelt jährlich die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ihrem Arbeitsort. Hieraus leiten sich die Pendlerbeziehungen ab. Freiberufliche, Beamte und geringfügig Beschäftigte fehlen jedoch in dieser Aufstellung. Die Binnenpendler innerhalb einer Kommune sind hierbei nicht erfasst. Zudem geben die Arbeitsmarktdaten keine Hinweise auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel.

Für die Planung bedeutend sind die Zielorte der Pendler. Ca. 13.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis Roth nach Nürnberg, gefolgt von Schwabach (4.500), Fürth (1.000) und Ingolstadt (900). Wichtige Pendlerziele innerhalb des Landkreises befinden sich in Roth (3.500), Hilpoltstein (1.900) und Georgensgmünd (1.300).<sup>15</sup>

### Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Dichte liegt im Landkreis mit 693 PKW pro 1.000 Einwohner über dem Bundesdurchschnitt von 584 PKW pro 1.000 Einwohner (Stand 01.01.2022).<sup>16</sup>

<sup>15</sup> vgl. Bundesagentur für Arbeit, Pendler (Stand 30.06.2021)

<sup>16</sup> vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken

### Verkehrsmittelwahl

Der Landkreis Roth hat sich an der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2017 beteiligt. Hierbei wurde auch der Modal-Split erhoben. Danach weist der MIV mit 69 % (54 % PKW-Fahrer, 15 % PKW-Mitfahrer) den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen nur 7 %. Die übrigen Anteile verteilen sich auf 17 % Fußgänger und 8 % Fahrradverkehr.

## 2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Ausführliche Tabellen und Karten hierzu sind in „Tabelle 6: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 59, „Karte 03-I Liniennetz“ auf Seite 45, „Karte 03-II AST-Verkehre“ auf Seite 46 sowie „Karte 03-III Tarifzonenplan“ auf Seite 47 dargestellt.

### Schienspersonennahverkehr

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

Der Landkreis wird von mehreren SPNV-Linien bedient, die Montag bis Freitag sowie am Wochenende im Taktverkehr fahren.

- **S 2** Roth – Nürnberg – Altdorf (bis Dezember 2023)
- **S 2** Roth – Nürnberg – Hartmannshof (ab Dezember 2023)
- **S 5** Nürnberg – Allersberg
- **RE 1** Nürnberg – Allersberg (Rothsee) – Kinding (– Ingolstadt – München)
- **RE 16** Nürnberg – Schwabach – Roth – Pleinfeld – Weißenburg – Treuchtlingen – Otting/Weilheim
- **RE 60** Nürnberg – Schwabach – Roth – Pleinfeld – Weißenburg – Treuchtlingen
- **RB 16** Nürnberg – Schwabach – Roth – Pleinfeld – Weißenburg – Treuchtlingen – Solnhofen
- **RB 61** Roth – Hilpoltstein

## Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der Landkreis wird von **66 öffentlichen Buslinien**, **15 Rufbussen** (RBu) und **11 Anrufsammeltaxis** (AST) erschlossen. In den Linienverkehr integrierte **Gemeindemobile** existieren in Allersberg, Greding, Heideck, Hilpoltstein und Thalmassing.

### Linienverkehr nach § 43 PBefG

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

Weitere Informationen hierzu sind in „Tabelle 8: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG“ auf Seite 63 dargestellt.

### Haltestellen

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

### Verknüpfungspunkte im SPNV

Die 10 Bahnhaltspunkte an der S-Bahn und den drei R-Bahn-Strecken im Landkreis bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind an 6 Bahnhaltspunkten offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Mit Ausnahme von Wendelstein sind sowohl die Mittelzentren als auch das Oberzentrum Nürnberg mit schnellen Zugverbindungen zu erreichen.

Eine Auflistung aller Park & Ride bzw. Bike & Ride-Anlagen im Landkreis sind in „Tabelle 9: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze“ auf Seite 64 dargestellt.

## Tarifsystem

Der Landkreis Roth ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und Zweckverband Großraum Nürnberg (ZVGN). Auf allen öffentlichen Linien nach § 42 PBefG gilt der VGN-Tarif mit Ausnahme der dem Landkreis Eichstätt zugehörigen Linien 9224, 9234 sowie E525 (vgl. „Karte 03-III Tarifzonenplan“ auf Seite 47).

bzw. 434 Fahrgäste am Sonntag die Rangfolge bei den Linien im Landkreis an.

## 2.4 Derzeitige Nutzung

### Fahrgäste

Die Verbundgesellschaft führt in Abständen von 4 bis 5 Jahren eine verbundweite Fahrgastbefragung inklusive Zählung durch. Für die aktuell letzte Erhebung im Jahr 2017 wurde in der Gesellschafterversammlung am 7. Juli 2016 vereinbart, Linien, die weniger als 10.000 Linienbeförderungsfälle im Regeltarif besitzen und deren Anteil der Auszubildenden mehr als 80 % an der Gesamtzahl der Fahrgäste beträgt, nicht mehr in die Erhebung aufzunehmen. Die Schülerzahlen werden ohnehin auf allen Linien nach den Verbundpassanträgen für Auszubildende ausgewertet. Die übrigen Fahrgastzahlen werden künftig über die Entwicklung der linien- bzw. unternehmensspezifischen Verkaufsergebnisse unter Einbeziehung der Ergebnisse der letzten verbundweiten Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 abgeleitet. Somit liegen nur noch eingeschränkt Fahrgastzahlen für die regionalen Buslinien vor.

Da die Daten nicht haltestellen-scharf erfasst wurden, werden sie immer für die ganze Linie ermittelt. Dies gilt vor allem für grenzüberschreitende Linien. Detaillierte Ergebnisse sind hierzu in „Tabelle 7: Fahrgäste pro Tag auf einzelnen Linien“ auf Seite 62 dargestellt.

Mit 1.409 Fahrgästen pro Wochentag ist die Linie 602 die am stärksten frequentierte Linie im Landkreis. Danach folgen die Linien 505 und 603 mit 1.272 bzw. 1.155 Fahrgästen/Wochentag.

Am Wochenende führt die Linie 610 mit 808 Fahrgästen am Samstag

# 3. Ausreichende Verkehrsbedienung

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

## 3.1 Ortsteile

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

Es sollen **alle Ortsteile** mit mindestens **150 Einwohnern (EW)** untersucht und im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden. Damit fließen rund 92% der Bevölkerung aus 49% der Ortsteile in die Analyse ein.

**Ausnahmen** gelten für folgende Ortsteile mit teilweise **unter 150 EW**, welche zur Berücksichtigung zu einer Verkehrszelle **zusammengelegt** wurden:

- **Kleinhöbing** (Thalmässing) und **Großhöbing** (Greding)
- **Reinwarzhofen, Ruppmannsburg** und **Reichersdorf** (Thalmässing)
- **Waizenhofen** und **Landersdorf** (Thalmässing)
- **Ottersdorf** und **Tennenlohe** (Büchenbach)
- **Obersteinbach** (Abenberg) und **Untersteinbach** (Georgensmünd)

## 3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien Erschließung und Bedienungshäufigkeiten unterscheidet die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN) nach unterschiedlichen Gebietstypen.

### Verdichtete Räume ab 15.000 EW

- **Zentrales Gebiet:** Alle Ortsteile der Gemeinde Wendelstein mit über 2.000 Einwohnern
- **Nicht zentrales Gebiet:** Wendelsteiner Ortsteile Neuses, Sperberslohe und Raubersried

### Verdichtete Räume bis 15.000 EW

- **Zentrales Gebiet:** Ortsteile Rothaurach, Pfaffenhofen und Kiliansdorf der Stadt Roth, Rednitzhembach mit Ortsteil Igeldorf, sowie Markt Schwannstetten mit Ortsteilen Leerstetten und Schwand
- **Nicht zentrales Gebiet:** Alle übrigen Ortsteile im Verdichtungsraum

**Verkehrsachse:** alle Orte an Bahnhöfen oder in deren Umgebung

**Ländlicher Raum:** alle übrigen Orte

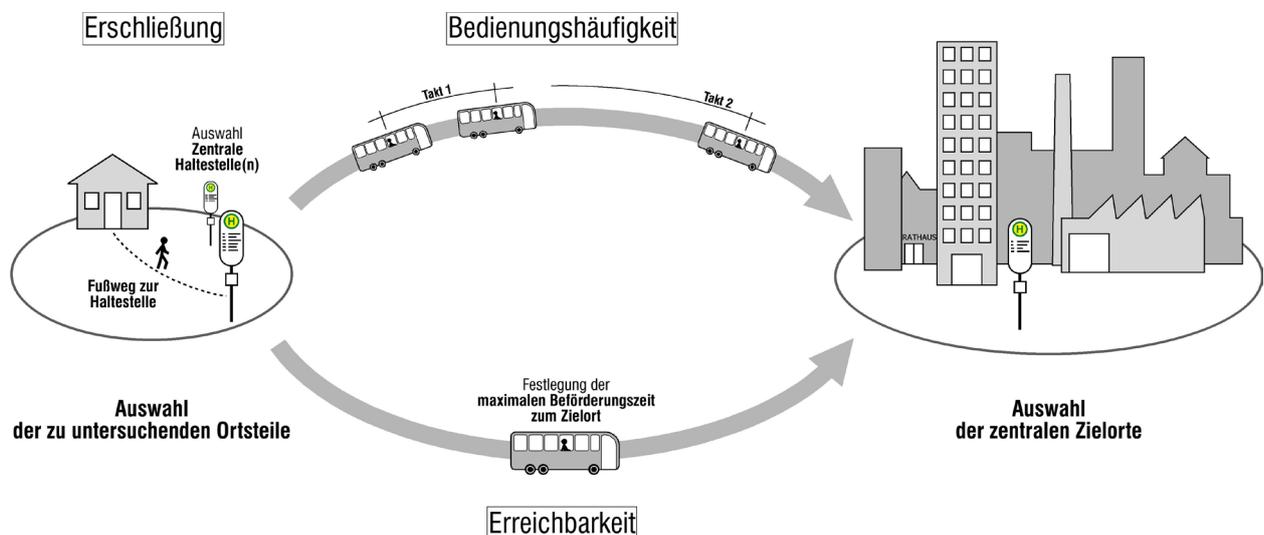


Abb. 4: Kriterien für die Schwachstellenanalyse

Unter Beachtung von Regionalplan und Landesentwicklungsprogramm (LEP) wurden die zu untersuchenden Orte im Landkreis nach den Gebietstypen aus der Leitlinie klassifiziert.

(vgl. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 37, „Karte 01-II Gebietstypen - Bedienung“ auf Seite 38)

### 3.3 Erschließung

Verkehrszellen/Ortsteile gelten als erschlossen, wenn mindestens **80 % der Einwohner (EW)** im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen. Da kein Kartenmaterial zur Verfügung steht, das die Verteilung der Einwohner in der Fläche berücksichtigt, wird der Einwohner-Prozentwert durch einen Flächen-Prozentwert ersetzt. Das heißt, die Erschließung ist dann gegeben, wenn mindestens 80% der Siedlungsfläche im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.

#### Radius für Haltestellen (Luftlinie):

- Bus: 400 m
- Bahn: 1.000 m

### 3.4 Erreichbarkeit

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

#### Zielorte

Für die zu untersuchenden Ortsteile soll die Erreichbarkeit zu den **übergeordneten Zielen** sowie des sog. Nachbarschaftsbereiches ermittelt werden. Beim Nachbarschaftsbereich handelt es sich zumeist um den **Gemeindehauptort**. Die Auswahl orientiert sich entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung an der zentralörtlichen Gliederung der Regionalplanung (Mittel-/Oberzentrum) sowie an der Berufspendlerstatistik (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) der Bundesagentur für Arbeit (vgl.

„Tabelle 10: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium“ auf Seite 65).

#### Zeitfenster

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

#### Intervalle für Zeitfenster:

Mo-Fr

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

Sa

- Hinfahrt: 07:00 – 10:00
- Rückfahrt 1: 11:30 – 14:00
- Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30

So

- Hinfahrt: 08:30 – 10:30
- Rückfahrt 1: 11:30 – 14:00
- Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30

#### Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Sie setzt sich aus der Fahrzeit, der Umsteigezeit sowie den Ab- und Zugangszeiten zusammen. Die **Ab- und Zugangszeiten** zur Haltestelle sollen in der Summe **15 Minuten** betragen. Bei einer **Umsteigezeit** von jeweils maximal **10 Minuten** darf höchstens **zweimal umgestiegen** werden. Zum **Gemeindehauptort (GHO)** soll höchstens **einmal umgestiegen** werden.

#### Reisezeit in die Zielorte:

- GHO: 30 min
- Zielort 1: 40 min
- Zielort 2: 50 min
- Zielort 3: 60 min
- Zielort 4: 50 bzw. 60 min
- Zielort 5: 60 bzw. 90 min

### 3.5 Bedienungshäufigkeit

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

der Gebietstypen die verschiedenen Taktfolgen Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) sowie Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Die zeitliche Lage der Verkehrszeiträume muss der Aufgabenträger selbst definieren.

Die **Anzahl der notwendigen Fahrten** sowie die **Zeitlagen der Tageszeiten** sind in **Abbildung 5** auf Seite 19 definiert.

### 3.6 Auslastung

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

#### Besetzungsgrad

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

**Richtwert**, ab dem das Angebot aufgestockt werden müsste:

- NVZ: 50%
- HVZ: 65%  
(Einzelfahrten bis 100%)

#### Tagesauslastung

Bei der Tagesauslastung wird im Vergleich zum Besetzungsgrad die ganze Linie an einem durchschnittlichen Werktag betrachtet. Hinzu kommt eine Entfernungvariable, d.h. die Tagesauslastung wird aus dem Quotienten von Personenkilome-

tern und Platzkilometern gewonnen. Dabei sind die Personenkilometer die Summe der im Bus zurückgelegten Kilometer aller Fahrgäste und die Platzkilometer das Produkt aus Betriebsleistung (Buskilometer) und der vorhandenen Kapazität an Sitz- und Stehplätzen. Sie ist Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage auf einzelnen Linien.

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

Da hohe Linienbelastungen zu bestimmten Tageszeiten meist nur in einer Richtung (Lastrichtung) auftreten, in der Gegenrichtung gleichzeitig die Nachfrage aber gering ausfällt, erreicht die Tagesauslastung bei ganztäglichem Angebot selten Werte über 30%.

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

Bei dieser Auswertung ist keine Begrenzung der Betrachtung nur

auf das Stadtgebiet möglich. Bei allen Linien, die über die Stadtgrenzen gehen, wird auch der Abschnitt außerhalb der Stadt betrachtet.

- Kundenorientierte Sicht:**  
Auslastung > 30% Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung.
- Betriebswirtschaftliche Sicht:**  
Auslastung < 15% Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung.

(vgl. „Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien“ auf Seite 53)

**Abb. 5: Bedienstandards und Verkehrszeiten**

Bedienstandards (Taktfolgen bzw. Fahrtenpaare = FP)	Grenzwert			Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Verdichtungsraum ab 15.000 EW						
- zentrales Gebiet	30	40	60	15	20	60
- nicht zentrales Gebiet	60	60	120	30	30	60
Verdichtungsraum bis 15.000 EW						
- zentrales Gebiet	60	60	120	20	30	60
- nicht zentrales Gebiet	120	120	120	30	60	60
Verkehrsachse S-Bahn	60	60	120	20	30	30
Verkehrsachse R-Bahn	60	60	120	30	30	60
Ländlicher Raum	120	120	240	60	60	120

**Verkehrszeiten Montag - Freitag**

SVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		SVZ	
von	bis														
04:30	06:00	06:01	08:00	08:01	12:00	12:01	13:30	13:31	15:30	15:31	18:30	18:31	20:30	20:31	02:00

**Verkehrszeiten Samstag**

NVZ <sup>15</sup>		SVZ	
von	bis	von	bis
06:00	15:00	15:01	02:00

**Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag**

SVZ	
von	bis
08:00	23:00

# 4. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 98 Ortsteile untersucht. Für jeden zu untersuchenden Ortsteil wurden Berechnungen zu den bis zu zehn Kriterien (ein Kriterium für Erschließung, bis zu sechs Kriterien für Erreichbarkeit, drei Kriterien für Bedienungshäufigkeit) durchgeführt.

Bei der Bewertung diente der modifizierte Richtwert als maßgebende Orientierungsgröße. Die Untersuchung erfolgte Mitte 2022. Verglichen wurden die Vorgaben mit den Fahrplanständen zu folgenden Daten:

- Mo-Fr (Schultag): **25.07.2022**
- Mo-Fr (Ferienstag): **01.08.2022**
- Samstag: **23.07.2022**
- Sonntag: **24.07.2022**

## 4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

In *Abbildung 6* sind die Anzahl der Defizite je Kriterium in Bezug auf den Richtwert zusammengefasst, differenziert nach Schul- und Ferientagen. Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem Richtwert nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß der Abweichung und zur Gewichtung

des Defizits oder zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

Das Kriterium „Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes“ wird für den jeweiligen Gemeindehauptort selber nicht untersucht. Darüber hinaus gibt die Leitlinie vor, nur Ortsteile zu untersuchen, die mehr als drei Straßenkilometer vom Gemeindehauptort entfernt liegen. Demnach wurden bei diesem Kriterium nur 44 Ortsteile untersucht. Bei den weiteren Zielorten wurden für die Erreichbarkeit der Zielorte 1 bis 3 alle 98 Ortsteile untersucht. Für die Ortsteile von Heideck, Rednitzhembach, Schwanstetten, Spalt, Thalmässing und Wendelstein wurde aufgrund relevanter Pendlerverflechtungen ein weiterer Zielort mit in die Analyse aufgenommen, für die Ortsteile von Allersberg, Greding und Hilpoltstein sogar zwei weitere Zielorte.

Eine Übersicht aller Zielorte ist in „*Tabelle 10: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium*“ auf Seite 65 dargestellt.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden zwölf Defizite festgestellt, wobei die meisten Defizite den Zielwert von 80 % nur knapp verfehlen oder die betroffenen Einwohnermengen geringfügig ausfallen. Lediglich in

Neppersreuth (Kammerstein) und Leerstetten (Schwanstetten) sind vorrangig zu behebbende Defizite zu erkennen.

### Ergebnisüberblick Montag bis Freitag

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

Bei der Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes lässt sich ein Unterschied zwischen der Schul- und Ferienzeiten feststellen. Während an Schultagen bei 80 % der Ortsteile zumindest der Grenzwert erreicht wird, beträgt der Anteil dieser Ortsteile an Ferientagen nur noch 64 %. Vor allem in der Gemeinde Kammerstein mit den Ortsteilen Oberreichenbach und Volkersgau lassen sich Defizite erkennen, da die Verkehre in der Regel Richtung Schwabach ausgerichtet sind. Auch die Ortsteile von Greding weisen über wenige bzw. schlecht ausgebaute Verbindungen zum Gemeindehauptort auf. Zwar existiert hier mit dem Greding MOBIL (611.2) ein Angebot vom bzw. zum Gemeindehauptort, jedoch ist der

**Abb. 6: Ergebnisüberblick Defizite (Anzahl Ortschaften) der Angebotsanalyse**

	Schultage	Ferien	Samstage	Sonn-/Feiertage
Erschließung	12	12	12	12
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	18	24	33	35
Erreichbarkeit Zielort 1	57	62	62	61
Erreichbarkeit Zielort 2	57	63	68	64
Erreichbarkeit Zielort 3	59	66	77	76
Bedienungshäufigkeit HVZ	31	52	-	-
Bedienungshäufigkeit NVZ	50	57	87	-
Bedienungshäufigkeit SVZ	73	76	74	79
<b>Summe Vorgaben nicht erfüllt:</b>	<b>357</b>	<b>412</b>	<b>413</b>	<b>327</b>

Betriebsstart um 9 Uhr für Pendler ungeeignet. In der Ferienzeit weisen auch die Ortsteile von Thalmässing, bedingt durch sogenannte V01-Fahrten, welche nur an Schultagen stattfinden, zusätzliche Defizite auf.

Die *Erreichbarkeit der zentralen Orte* ist an Schultagen größtenteils zufriedenstellend. So wird der Grenzwert in 66 bis 73 % (abhängig vom Zielort) der Ortsteile erreicht bzw. übertroffen (Ferientage: 63 bis 72 %). Problematisch ist jedoch, dass der Richtwert bei keinem der drei Zielorten zu mehr als 42 % der Fälle erreicht wird. Dies liegt zum einen an langen Reisezeiten aus den südlichen Gemeinden des Landkreises (Greding, Thalmässing), welche aufgrund ihrer geographischen Lage bereits einen Standortnachteil aufweisen. Auch Bewohner anderer Gemeinden wie Schwanstetten oder Spalt müssen aufgrund der fehlenden Bahnanbindung zum Teil mit erhöhten Reisezeiten rechnen.

Für die **Bedienungshäufigkeit** müssen eine bestimmte Anzahl an Fahrten in den Zeitlagen Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit vorhanden sein. Mit Ausnahme der Hauptver-

kehrszeit an Schultagen gibt es mehr Ortsteile, die ein Defizit aufweisen, als Ortsteile, welche ein ausreichendes Angebot besitzen. Der Grenzwert wird jedoch vor allem zu Schul- und Ferientagen in Haupt- und Nebenverkehrszeit von den meisten Ortsteilen übertroffen. In der Schwachverkehrszeit sinkt die Bedienungshäufigkeit in der Regel vielerorts. Dies führt zu weniger erreichten Grenz- und Richtwerten.

Die erhöhte Anzahl an Defiziten gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan rühren insbesondere von der Anpassung der geforderten Bedienungshäufigkeit (Stundentakt) im ländlichen Raum.

#### Ergebnisüberblick am Wochenende

Am Wochenende liegt die Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes in über 70 % der Ortsteile unter dem Grenzwert. Lediglich in Allersberg, Büchenbach und Roth kann die Erreichbarkeit sichergestellt werden. Neben den bereits beschriebenen Problemen hinsichtlich Reisezeit und Bahnanschluss sind die Orte Greding, Hilpoltstein und Spalt durch fehlende Fahrtmöglichkeiten am

Wochenende kaum an die zentralen Orte angebunden.

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

Am Wochenende sind insbesondere diejenigen Gemeinden und Ortsteile von Defiziten betroffen, welche keine oder zu wenige Verbindungen im Bedarfsverkehr aufweisen. Dies betrifft insbesondere die Gemeinden Georgensgmünd, Röttenbach, Hilpoltstein, Heideck, Thalmässing und Greding. Am Sonntag werden die vorhandenen Defizite (in Heideck und Thalmässing) durch den tagsüber stattfindenden AST-Betrieb etwas abgeschwächt.

#### Auslastungsanalyse

Wie unter „Kapitel 2.4 Derzeitige Nutzung“ auf Seite 16 beschrieben, gibt es aktuell keine einheitlichen Erhebungsdaten für alle Buslinien. Da für den Besetzungsgrad der Angebotsanalyse Personenkilometer benötigt werden und diese nicht durch eine Zählung alleine, sondern

Abb. 7: Erschließungsdefizite

Ort	Ortsteil	EW	Erschlossene Fläche	Nicht erschlossene EW	Differenz zu 80 % der EW*	Handlungsbedarf
Greding	Greding	3.683	78%	826	89	langfristig
Hilpoltstein	Meckenhausen	1.181	78%	265	29	langfristig
Kammerstein	Neppersreuth	155	0%	155	124	vorrangig
Rednitzhembach	Rednitzhembach	1.517	71%	446	143	langfristig
Rohr	Gustenfelden	399	69%	124	44	langfristig
Röttenbach	Röttenbach	1.878	74%	481	105	langfristig
Schwanstetten	Leerstetten	3.530	56%	1.543	837	vorrangig
Schwanstetten	Mittelhembach	212	66%	73	31	langfristig
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	3.146	68%	1.002	372	mittelfristig
Spalt	Spalt	2.575	68%	837	322	mittelfristig
Thalmässing	Thalmässing	1.889	77%	443	65	langfristig
Wendelstein	Röthenbach b. St. Wolfgang	2.643	69%	831	303	mittelfristig
<b>nicht ausreichend erschlossen</b>						<b>12</b>

\* Einwohner bis 80 % Erschließungsgrad nach BayLzN

nur in Kombination mit einer Befragung ermittelt werden können, sind diese Daten nicht durch die jährlich zu ermittelnden Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmer zu errechnen. Daher muss auf eine allgemeine Auslastungsanalyse im Nahverkehrsplan verzichtet werden. Sollten Probleme auf einzelnen Linien im Zusammenhang mit der Auslastung entstehen, so muss der Einzelfall genauer geprüft und ggf. entsprechend reagiert werden.

## 4.2 Defizitbewertung

### Klassifizierung des Handlungsbedarfes

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

### Defizitkriterium Erschließung

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

### Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

- Mehr als 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.
- Teilort ist nicht erschlossen.

### Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- 150 – 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

### Priorität 3

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

- Bis zu 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Wie „Abb. 7: Erschließungsdefizite“ auf Seite 21 zeigt sind derzeit 12 Ortsteile nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden. Insgesamt bestehen jedoch nur zwei vorrangige Defizite im Landkreis – zum einen im Ortsteil Leerstetten (Schwanstetten), wo nur 56 % der Siedlungsfläche vom ÖPNV erschlossen wird und demnach fast 850 Einwohner für eine ausreichende Erschließung des Ortes fehlen. Zum anderen in Nepersreuth (Kammerstein) – dieser Teilort ist aufgrund der abgebauten und somit nicht mehr aktiven Haltestelle vollständig unerschlossen.

Für die Ortsteile Schwand (Schwanstetten), Röthenbach b. St. Wolfgang (Wendelstein) und den Hauptort Spalt bestehen mittelfristige Handlungsbedarfe. Hier werden zwar Erschließungsgrade von knapp 70 % erreicht, jedoch sind hier aufgrund der Einwohnergröße (über 2.500 Einwohner) mehr Menschen vom Defizit betroffen als in kleineren Ortsteilen.

Die Defizite in den Hauptorten Greding, Rednitzhembach, Röttenbach, Thalmässing und in Meckenhäusern (Hilpoltstein) sind aufgrund des bereits relativ hohen Erschließungsgrades lediglich langfristig anzugehen. Die langfristigen Defizite in den Ortsteilen Gustenfelden (Rohr) sowie Mittelhembach (Schwanstetten) ergeben sich aus den geringen Einwohnerzahlen der Ortsteile und der somit geringen Anzahl an nicht erschlossenen Bürgern.

### Defizitkriterium Erreichbarkeit

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

### Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

- Es gibt kein Angebot innerhalb der Zeitintervalle oder

Abb. 8: Defizitbewertung an Schultagen

	Erreichbarkeit				Bedienungshäufigkeit		
	GHO	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	13	33	52	62	6	0	0
mittelfristig	4	31	25	13	1	4	36
langfristig	11	29	21	17	9	21	18
<b>Defizite gesamt</b>	<b>18</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>59</b>	<b>31</b>	<b>50</b>	<b>73</b>

Abb. 9: Defizitbewertung an Ferientagen

	Erreichbarkeit				Bedienungshäufigkeit		
	GHO	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	16	13	12	17	1	0	9
mittelfristig	0	14	24	13	13	23	31
langfristig	7	30	23	30	38	34	36
<b>Defizite gesamt</b>	<b>23</b>	<b>57</b>	<b>59</b>	<b>60</b>	<b>52</b>	<b>57</b>	<b>76</b>

- die Beförderungszeit und/oder Umsteigezeiten liegen weit über dem Grenzwert.

### Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

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

### Priorität 3

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

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

Vorrangig sollen Defizite von Montag – Freitag behoben werden. Schul- und Ferientage werden gleich gewichtet, da Berufstätige sowohl an Schul- als auch an Ferientagen zur Arbeit fahren. An Ferientagen gibt es dabei weit mehr vorrangig zu behobende Defizite als an Schultagen (vgl. *Abbildung 8 und Abbildung 9 auf Seite 22*).

Bei der Defizitverteilung lässt sich keine Fokussierung auf einen der Zielorte feststellen, lediglich die Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes ist zufriedenstellend.

Die zusätzliche Analyse der Zielorte 4 und 5 bei ausgewählten Gemeinden gab für nahezu kein Ziel ein positives Ergebnis. Lediglich die Erreichbarkeit des Zielortes Wendelstein für die Ortsteile der Gemeinde Rednitzhembach sowie

die Erreichbarkeit des Zielortes Georgensgmünd für einige Ortsteile der Gemeinde Spalt kann als ausreichend angesehen werden. Ansonsten bestehen Defizite bei allen anderen Ortsteilen und Verkehrszeiten.

### Defizitkriterium Bedienungshäufigkeit

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

### Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** vorrangig zu beheben

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls.

### Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

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

### Priorität 3

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

- Die Anzahl der Fahrten liegt zwischen Richtwert und Grenzwert.

Vorrangig zu behobende Defizite bestehen – mit Ausnahme des unerschlossenen Ortsteiles Neppersreuth (Kammerstein) – während Schul- und Ferientagen lediglich in der Schwachverkehrszeit, insbesondere in den Ortsteilen von Greding.

Am Wochenende wird der Grenzwert in der (abendlichen) Schwachverkehrszeit in 68 % (Samstag) bzw. 65 % (Sonntag) der Fälle erfüllt – problematisch ist hier die Nebenverkehrszeit am Samstag anzusehen. Hier gibt es verhältnismäßig viele kurz- und mittelfristig zu lösende Defizite, sodass der Grenzwert in dieser Verkehrszeit lediglich in 40 %

der analysierten Ortsteile erreicht wird.

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

## 4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen

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

### Standards der Barrierefreiheit

Der Aufgabenträger hat die zuständigen Straßenbaulastträger hierüber informiert, sich bei den baulichen Mindeststandards von Haltestellen an die Vorlage der Verbundgesellschaft zu „*Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN*“ auf Seite 91 zu richten.

Die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge orientieren sich nach der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 i.V.m. Abs. 3.11.4.1.3 der UN-ECE Regelung 10719. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflureinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, Klapp rampen, etc. fest.

Da sich diese Vorgaben nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen beziehen, muss darüber hinaus vom Landkreis festgelegt werden, ob auch Fahrzeuge unter 22 Sitzplätzen barrierefrei gestaltet sein müssen. Da es sich bei diesen Fahrzeugen vor allem um den Betrieb im Bedarfsverkehr handelt und dieser vom Betriebskonzept u.a. auch mit Taxiunternehmen betrieben werden kann, welche den oben angegebenen Vorgaben meist nicht entsprechen, wird festgelegt, dass diese Vorgaben nur für Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen gelten. Allerdings haben im Bedarfsverkehr tätige Verkehrsunternehmen dafür

Sorge zu tragen, dass Fahrtwünsche, welche ein barrierefreies Fahrzeug erfordern, abgedeckt werden können.

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

### Erstellung eines Haltestellenkatalogs

Derzeit gibt es im Landkreis Roth 575 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Busse halten (i.d.R. in zwei Richtungen, an Bahnhöfen wie z.B. in Roth auch mehr als zwei Bussteige). Im Landkreis gibt es 1205 Bussteige. Alle Bussteige wurden besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie Fotos aus zwei Perspektiven aufgenommen. Somit konnte ein Haltestellenkataster aller Bushaltestellen mit den Bussteigen im Landkreis erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

### Schwachstellenanalyse

Im Landkreis entsprechen aktuell nur wenige Haltestellen den Vorgaben für eine barrierefreie Haltestelle, z.B. die Bushaltestellen der Bahnhöfe in Roth und Allersberg. Darüber hinaus sind die Haltestellen im Landkreis bislang nur teilweise oder gar nicht barrierefrei.

### Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

Der Gesetzgeber setzte zur Umsetzung der Maßnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit eine Frist bis zum 1. Januar 2022. Er gewährt den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen hierzu aber die Möglichkeit begründete Ausnahmen zu definie-

ren, die im Nahverkehrsplan verankert werden müssen.

Die zeitliche Vorgabe ist jedoch nur mit einer Priorisierung der Maßnahmen bzw. der Definition von Ausnahmen zu bewerkstelligen. Die Umsetzung der Maßnahmen liegt aber nur in wenigen Fällen in der Hand des Landkreises. In der Regel sind die Gemeinden Straßenbaulastträger für den Haltestellenbereich, was eine Abstimmung notwendig macht.

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

Folgende Kriterien sind für die Prioritätsstufen ausschlaggebend:

- **Netzfunktion** – Die Haltestelle hat eine bedeutende Funktion im ÖPNV-Netz.
  - **Umsteigeknoten:** Bedienung durch zwei oder mehr Linien mit Möglichkeit zum Umstieg
  - **Fahrtenhäufigkeit:** In Roth, Wendelstein und Hilpoltstein mindestens Stundentakt in HVZ/NVZ, im ländlichen Raum mindestens sechs Fahrtenpaare
  - **Bedienform:** Bedienung der Haltestelle durch Linienbus
- **Einrichtungen** – Wichtige Einrichtungen liegen im Einzugsgebiet der Haltestelle
  - Einrichtungen, die für besonders mobilitätseingeschränkte Personen relevant sind, wie Krankenhaus, Alten- bzw. Pflegeheim, Behindertenwerkstätten

- Allgemein wichtige Ziele, wie z.B. Bahnhof, Behörden, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten
- Besondere Gewichtung (große Schulen, Bahnhöfe, etc.)

### ■ Fahrgastzahlen

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

### ■ Bauliche Situation

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

Neu geschaffene Haltestellen sind grundsätzlich barrierefrei auszugestalten.

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

#### **Priorität 1:** vorrangig zu beheben

- mehr als vier Kriterien sind erfüllt

#### **Priorität 2:** nach Möglichkeit zu beheben

- drei oder vier Kriterien sind erfüllt

#### **Priorität 3:** wenn mit wenig Aufwand möglich

- zwei oder weniger Kriterien sind erfüllt

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

- Haltestellen, die nur von Bedarfsverkehren bedient werden. Da hier i.d.R. im Fahrzeug keine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, würde ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle trotzdem keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten.

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

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

### Ergebnis

Alle Haltestellen wurden nach den vorgegebenen Kriterien untersucht.

Mit der Priorität 1 wurden folgende Haltestellen ermittelt:

#### Sechs Kriterien erfüllt:

- Hilpoltstein, Allersberger Str.
- Roth, Friedhof
- Roth, Kreisklinik
- Roth, Nordring
- Schwand, Katholische Kirche
- Wendelstein, Altes Rathaus
- Wendelstein, Richtweg

#### Fünf Kriterien erfüllt:

- Abenberg, Marktplatz
- Abenberg, Schule
- Abenberg, Schweinau
- Abenberg, Unteres Tor
- Abenberg, Windsbacher Str.
- Wassermungenau, Beerbachstr.
- Allersberg, Busbahnhof
- Allersberg, Johannisbrücke
- Allersberg, Marktplatz
- Altenfelden, Bahnhof
- Büchenbach, Bahnhof
- Büchenbach, Evangelische Kirche
- Georgensgmünd, Bahnhof
- Georgensgmünd, Marktplatz
- Greding, Hallenbad
- Heideck, Marktplatz
- Hilpoltstein, Bahnhof
- Hilpoltstein, Heidecker Str.
- Hilpoltstein, Mittelschule
- Zell (b. Hilpoltstein)
- Rednitzhembach, Bahnhof

- Rohr, Dorfplatz
- Eckersmühlen, Bahnhof
- Roth, Bahnhof
- Roth, P.-Henlein-Str.
- Roth, Schulzentrum
- Leerstetten, Hauptstr.
- Schwand, Am Forsthaus
- Schwand, Gemeindezentrum
- Spalt, Altes Rathaus
- Spalt, Schule
- Thalmässing, Hauptschule
- Thalmässing, Marktplatz
- Großschwarzenlohe, Kaufland
- Kleinschwarzenlohe, Allerheiligenkirche
- Kleinschwarzenlohe, Frankenstr.
- Röthenbach b. St. Wolfgang, Mitte
- Wendelstein, Grundschule
- Wendelstein, Gymnasium
- Wendelstein, In der Gibitzen Nord
- Wendelstein, Nürnberger Str.

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

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

# 5. Voraussichtliche Entwicklungen

## 5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

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

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung gibt alle zwei Jahre eine Bevölkerungsvorausberechnung heraus. Demnach nimmt die Bevölkerung im Landkreis Roth von 2019 mit 126.749 Einwohnern auf 128.520 Einwohner im Jahr 2033 zu. In „Tabelle 20: Bevölkerungsvorausberechnung“ auf Seite 82 sind die Prognosedaten für die Gemeinden im Landkreis dargestellt.

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

### Siedlungsflächen

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

### Wohnbauflächen

Erweiterungen oder neue Planungen für Wohngebiete sind im Landkreis Roth in den kommenden Jahren in folgenden Kommunen geplant:

- Abenberg: An der Bechhofener Straße, Obersteinbach, Erweiterung Wiesenstraße
- Allersberg: Im Keinzel II, Am St. Wolfgang
- Georgensmünd: Bleichel IV
- Greding: Galgenfeld (Attenhofen), Distelfeld II (Kaising), Pfaffenleiten (Untermässing), Obermässing, Röckenhofen
- Heideck: An der Selingstädter Straße, Selingstadt Süd, Tautenwind-Nordwest, Am Weinberg, Am Klosterfeld (Seiboldsmühle), Laibstadt-Nord II
- Hilpoltstein: Jahrsdorf 2
- Kammerstein: Kammerstein Süd, Hasenwinkel 2
- Schwanstetten: Oberlohe (Schwand)
- Wendelstein: Sorg

Weitere Projekte sind im Landkreis aktuell nicht geplant.

### Gewerbliche Bauflächen

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

- Abenberg: Gewerbegebiet Abenberg
- Allersberg: Autobahn West I und II
- Greding: Kreuzfeld
- Hilpoltstein: Kränzleinsberg 8-III, Am Kränzleinsberg, An der Autobahn
- Rohr: Rohr Nord

### Verkehrsinfrastruktur

Sowohl im Straßenbereich als auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind aktuell keine Projekte im Landkreis geplant, welche eine Auswirkung auf den ÖPNV haben könnten.

## 5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Derzeit gibt es im Landkreis Neumarkt Planungen bezüglich grenzüberschreitender Verkehre in Richtung Allersberg bzw. Hilpoltstein. Beide Landkreise stimmen sich hierbei zu einem integrierten Verkehrsangebot ab. Ein Teil der Planungen besteht in der Einführung einer möglichen landesbedeutsamen Linie zwischen Amberg und Neumarkt i.d.OPf. Eine mögliche Verlängerung nach Allersberg und Roth wird nach Verabschiedung des Maßnahmenpakets für die mittelfristige Umsetzung geprüft.

Weitere Planungen benachbarter Aufgabenträger im ÖPNV, die Auswirkungen auf den Landkreis hätten, sind aktuell nicht bekannt.

## 5.3 Verkehrsprognose

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

- „das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motori-

sierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Schiene und Straße zu prognostizieren,“

- „planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.“

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank, in die sowohl ÖPNV- als auch MIV-Daten einfließen, erstellt. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Als Zielhorizont für die Gesamtverkehrsprognose wird, auch in Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen benachbarter Aufgabenträger, das Jahr 2030 festgelegt. Als Basisjahr liegt das Jahr 2020 zugrunde. Die Ergebnisse von Prognosen hängen entscheidend von den zugrunde gelegten Annahmen ab. Für die Annahmen der Gesamtverkehrsprognose werden, soweit vorhanden, aktuelle Verkehrsuntersuchungen aus dem VGN-Raum herangezogen. Die Prognose für die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen wird aus der regionalen Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung abgeleitet.

Die Bevölkerungsprognosen beinhalten neben der Entwicklung der Gesamtbevölkerung auch die künftigen Verläufe bei den einzelnen Altersgruppen. Daraus lassen sich Schätzungen zur künftigen Zahl der Schülerinnen und Schüler sowie der arbeitsfähigen Bevölkerung ableiten. Der Gesamtverkehrsprognose liegt sowohl für den Ist-Zustand als auch für den Prognosezeitraum das derzeitige Liniennetz zugrunde.

Der Landkreis wurde für die Prognose des Binnenverkehrs in vier ähnlich strukturierte Teilbereiche unterteilt:

- Bereich West: Rohr, Kammerstein, Abenberg, Spalt
- Bereich Mitte: Roth, Rednitzhembach, Büchenbach, Georgensgmünd, Röttenbach
- Bereich Nord-Ost: Wendelstein, Schwanstetten, Allersberg
- Bereich Süd-Ost: Hilpoltstein, Heideck, Thalmässing, Greding

Der ein- und ausbrechende Verkehr wird differenziert auf folgende Gebietskörperschaften untersucht:

- Stadt Nürnberg
- Stadt Fürth
- Stadt Schwabach
- Lkr. Nürnberger Land
- Lkr. Neumarkt
- Lkr. Eichstätt
- Stadt Ingolstadt
- Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen
- Lkr. Ansbach
- Lkr. Fürth
- Sonstige

### Ergebnisse

Das gesamte Verkehrsaufkommen im Landkreis wird bis 2030 um ca. 1,9 % zunehmen.

Die Prognose rechnet mit einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 2020 bis 2030 um 1,2 %, dabei wächst der Binnenverkehr im Landkreis um 0,6 %, der grenzüberschreitende Verkehr in das übrige VGN-Gebiet sowie in den Landkreis Eichstätt als auch in die Stadt Ingolstadt um 1,7 %. Diese Zahlen beziehen sich auf das gesamte Landkreisgebiet. Der MIV entwickelt sich in den oben beschriebenen Bereichen der Prognose nach jedoch unterschiedlich: So sind im Binnenverkehr Mehrfahrten v.a. zwischen den Bereichen Mitte und Nord-Ost (+ 300 Fahrten, +4,6 %) sowie Süd-Ost und Nord-Ost (+ 150 Fahrten, +4,3 %) prognostiziert. Die größten absoluten Zuwächse im ein- und ausbrechenden motorisierten Individualverkehr verzeichnen die Relationen zwischen dem Landkreis Roth und der Stadt Nürnberg (+ 1.200 Fahrten, +1,9 %), dem Landkreis Neumarkt (+ 700 Fahrten,

+6,0 %) sowie der Stadt Schwabach (+ 500 Fahrten, +1,6 %).

Das Fahrtaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) steigt hingegen um 8,1 % – so stehen absolut gesehen den 3.600 Mehrfahrten im MIV 2.600 Mehrfahrten im ÖPNV gegenüber. Im Binnenverkehr sind die größten Zuwächse innerhalb der Bereiche Mitte (+ 100 Fahrten, +1,8 %) und Süd-Ost (+ 100 Fahrten, +3,8 %) zu erkennen. Im ein- und ausbrechenden Verkehr gibt es das größte Wachstum zwischen dem Landkreis Roth und der Stadt Nürnberg (+ 1.000 Fahrten, +8,1 %) sowie der Stadt Schwabach (+ 800 Fahrten, +32 %).

Auffällig ist, dass ca. 56 % der Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr (sowohl MIV als auch ÖPNV) mit Ziel bzw. Ursprung Nürnberg und Schwabach stattfinden, jedoch im ÖPNV knapp 76 % der Fahrten auf diese Relationen fallen. Dies unterstreicht den ordentlichen ÖPNV in diesen Gebieten. Im Umkehrschluss lässt sich dadurch feststellen, dass obwohl 44 % der Gesamtwege in andere Landkreise und Städte zurückgelegt werden, diese nur einen Anteil von ca. 24 % im ÖPNV ausmachen. Dies verdeutlicht die Relevanz eines Ausbaus der ÖPNV-Verbindungen abseits der bisherigen Achsen in Richtung Nürnberg und Schwabach.

Auch im Bereich des Modal Splits (also die Verteilung der Verkehrsmittel auf den zurückgelegten Wegen) lässt sich ähnliches erkennen. So werden 2030 knapp 15 % der Wege in/aus Richtung Nürnberg und Schwabach mit dem ÖPNV zurückgelegt, wohingegen es im restlichen Untersuchungsraum nur 6 % sind.

Ähnliche Entwicklungen lassen sich im Binnenverkehr erkennen. So werden 2030 innerhalb des Bereichs Mitte ca. 12 % der Wege durch den ÖPNV zurückgelegt. Dies ist auf die gute Vernetzung der Orte Röttenbach, Georgensgmünd, Roth, Büchenbach und Rednitzhembach durch die dort verlaufenden Bahnstrecken zu erklären. Ebenfalls positiv zu bewerten ist der Modal

Split innerhalb des Bereiches Nord-Ost (Wendelstein, Schwanstetten, Allersberg). Hier werden 2030 rund 16 % der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, was auf das bereits gute ÖPNV-Angebot in diesem Bereich zurückzuführen ist.

Auch hier wird adäquat aufgezeigt, dass ein gutes ÖPNV-Angebot auch zu einer erhöhten Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel führt. Dies soll der Maßstab für die weitere Vorgehensweise im Maßnahmenkonzept sein, um einerseits das gute Angebot in denjenigen Regionen zu stärken, wo bereits verhältnismäßig viele Bürger den ÖPNV nutzen. Andererseits ist das Angebot ebenfalls dort auszubauen, wo es bislang nur wenige Fahrmöglichkeiten für die Bürger gibt, um auch in diesen Regionen ein passendes Mobilitätsangebot im Umweltverbund bereitzustellen.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Belastbarkeit der Verkehrsprognose entscheidend vom Eintreffen der zugrunde gelegten Annahmen (vor allem der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung) abhängt.

*(vgl. „Karte 04-I Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr“ auf Seite 50, „Karte 04-II Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr“ auf Seite 51)*

# 6. Maßnahmenpaket

Im Folgenden werden Maßnahmen dargestellt, die im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes durch die VGN GmbH dem Mobilitätsausschuss des Landkreises präsentiert wurden. Die Maßnahmen bewirken erhebliche Qualitätssteigerungen bzgl. der in der ausreichenden Verkehrsbedienungs definierten Kriterien Erreichbarkeit und Bedienungs Häufigkeit.

Das dem Nahverkehrsplan zugrunde liegende Maßnahmenpaket beschreibt die Einführung eines landkreisweiten Achsenkonzeptes, welches für schnelle Verbindungen zwischen den Gemeinden und den Schienenstandorten sorgen soll. Damit einher geht eine signifikante Angebotssteigerung auf fast allen Linien.

## 6.1 Definition landkreisweiter Busachsen

Der Gebietstyp (vgl. „Kapitel 3.2 Gebietstypen“ auf Seite 17) legt fest, welches Verkehrsangebot in dem jeweiligen Ort als ausreichende Verkehrsbedienungs angesehen wird. Zunächst nicht berücksichtigt wird laut Bayerischer Leitlinie der sogenannte Relationsbezug, d.h. die Ziel- bzw. Ursprungsrichtung der verkehrenden Busse.

Die Bayerische Leitlinie empfiehlt daher in ihrem Erläuterungsband die „Festlegung der Fahrtenhäufigkeit und der Vertaktung auf Streckenabschnitten“<sup>17</sup>, orientiert an den Vorgaben der Bedienungs Häufigkeit, festzulegen.

Die Auswahl der zu untersuchenden Relationen orientiert sich zum

einen an den Zielorten, die beim Kriterium „Erreichbarkeit übergeordneter Orte“ besonders starke Pendlerströme aufweisen. Als weiteres Auswahlkriterium sollten Achsen geschaffen bzw. verdichtet werden, welche erhebliche Reisezeitvorteile für die Bürger gegenüber dem bisherigen ÖPNV-Angebot bedeuten würden.

Grundgedanke des landkreisweiten Achsennetzes ist es, mit möglichst direkt und regelmäßig verkehrenden Bussen ein vergleichbares und konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot in den Gemeindehauptorten sowie größeren Ortsteilen des Landkreises – unabhängig von der gegebenen Nord-Süd-Ausprägung des schienengebundenen Verkehrs – herzustellen.

Die Achsen, auf welchen ein derartiges Schnellbusangebot eingerichtet werden soll, sind „Abb. 10: Defizitbewertung an Schultagen“ auf Seite 30 sowie der in „Karte 03-V Bedienungs Häufigkeit auf Streckenabschnitten“ auf Seite 49 zu entnehmen.

Während der Haupt und Nebenverkehrszeit von Montag bis Freitag (06.00 – 20.30 Uhr) soll im eher ländlichen geprägten Raum ein Mindesttakt von 60 Minuten auf den aufgeführten Achsen hergestellt werden. Im Bereich des Verdichtungsraums, insbesondere bei den Gemeinden Schwanstetten und Wendelstein soll tagsüber der 20-Minuten-Takt gelten.

In der Regel soll das Angebot mit festen Linienverkehren bereitgestellt werden. In den Randlagen und in Zeiten schwacher Nachfrage sind jedoch in Ausnahmefällen Bedarfsfahrten möglich. Dies ist jedoch je Einzelfall zu untersuchen und soll, wo möglich, vermieden werden, um ein verlässliches Grundangebot im ÖPNV zu schaffen.

Während der Nebenverkehrszeit am Samstag (06.00 – 15.00 Uhr) ist in den Gebieten des ländlichen Raumes ein Mindesttakt von 120 Minuten einzurichten. Diejenigen Linien, welche von Montag bis Freitag im 20-Minuten-Takt verkehren, sollen nach Maßgabe des Landkreises am Wochenende mindestens im 40-Minuten-Takt verkehren. Auch am Samstag sind feste Busfahrten für ein verlässliches ÖPNV-Angebot einzurichten.

In der Schwachverkehrszeit (werktags ab 20.30 Uhr, samstags ab 15 Uhr, sonntags) ist im Einzelfall zu prüfen, inwieweit das Angebot als fester Linienverkehr oder als Bedarfsverkehr betrieben wird.

Die in „Abb. 10: Defizitbewertung an Schultagen“ auf Seite 30 beschriebenen Taktungen beschreiben das gewünschte Mindestangebot auf dem entsprechenden Streckenabschnitt, jedoch sind bei Überlagerung mehrerer Achsen aufgrund vielfältiger Start-Ziel-Relationen auch dichtere Takte möglich.

Für die Achsenverbindungen ist grundsätzlich der schnellste Linienweg zu wählen, im Einzelfall kann von diesem in begründeten Fällen abgewichen werden. Die tatsächliche Linienführung muss jedoch nicht zwingend der im Anhang aufgeführten Darstellung des Achsennetzes entsprechen. Am Linienanfang bzw. -ende sind Verlängerungen, bspw. in kleinere Ortsteile zur weiteren Erschließung, möglich, wenn dies sich in die betriebliche Umlaufplanung einfügt. Die Achsen sind in ihrer Konzeption nicht als voneinander unabhängige Linien zu betrachten, sondern können und sollen bei betrieblicher und verkehrlicher Sinnhaftigkeit auch kombiniert werden.

<sup>17</sup> Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung 1998, Erläuterungsband S. 21f.

Die Umsetzung des Konzeptes erfolgt in der Regel mit der Neuausschreibung der jeweiligen Linieneinheiten, kann bei Bedarf und betrieblicher Machbarkeit aber auch zuvor erfolgen. Darüber hinaus ist es ebenso möglich, das Konzept in mehreren Betriebsstufen umzusetzen.

Für eine adäquate innerörtliche Erschließung mit Zu- und Abbringerfunktion zum SPNV sowie zu den Busachsen haben Landkreis und Gemeinden weiterhin Sorge zu tragen.

Die Maßnahmenkonzeption steht im Einklang mit der im Jahr 2023 veröffentlichten ÖPNV-Strategie 2030 des Freistaats Bayern.<sup>18</sup> Sowohl Taktung als auch Zeitlagen sind auf Zu- und Abbringerverkehre zu den Schienenachsen ausgerichtet.

<sup>18</sup> Vgl. Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, ÖPNV-Strategie 2030.

## 6.2 Finanzierung der landkreisweiten Busachsen

Entgegen des derzeit gültigen 50:50-Richtwert-Modells sollen die definierten Achsen von landkreisweiter Bedeutung zu 100 % durch den Landkreis finanziert werden, um einen vergleichbaren ÖPNV-Standard im gesamten Landkreis zu schaffen. Führen bereits bestehende Fahrten zu einem Angebot, was über den Mindesttakt gemäß Abbildung 10 liegt, sind diese nicht abzubauen, sondern weiterhin aufrechtzuerhalten. Dies gilt insbesondere für Fahrten im Schülerverkehr.

Für die restlichen Linien soll weiter das bisherige 50:50-Richtwert-Modell zum Tragen kommen, bei dem sich Landkreis und Gemeinden jeweils 50 % des Defizits bis zum Richtwert teilen.

Da sowohl Achsenlinien als auch weitere Verkehre in der Regel in

einem Linieneinheit ausgeschrieben werden, wird für die genaue Berechnung des zu tragenden Defizits eine Berechnung auf Basis der durchgeführten Nutzkilometer vorgenommen, wodurch der Anteil der Achsenlinien am gesamten Linieneinheit beziffert werden kann.

Darüber hinaus bedarf die erfolgreiche Umsetzung neben der finanziellen Bereitschaft des Landkreises einer erhöhten Mittelzufuhr durch den Bund bzw. den Freistaat, um die angestrebten Ziele im ÖPNV zu erreichen. So ist das vorgestellte Maßnahmenkonzept als konkrete Umsetzungsoption der ÖPNV-Strategie 2030 anzusehen. Verbleiben die Mittel von Bund bzw. Freistaat auf dem bisherigen Niveau, behält sich der Landkreis vor, das Konzept nur in Teilen umzusetzen.

Abb. 10: Defizitbewertung an Schultagen

Achse*	Mindestangebot	
	Montag – Freitag (6.00 – 20.30 Uhr)	Samstag (6.00 – 15.00 Uhr)
Nürnberg – Wendelstein	20'-Takt	40'-Takt
Nürnberg – Röthenbach b. St. Wolfgang		
Nürnberg – K-Lohe – G-Lohe – Leerstetten – Schwand		
Schwabach – G-Lohe – Wendelstein – Röthenbach b. St. Wolfgang		
Röthenbach b. St. Wolfgang – Feucht	60'-Takt	120'-Takt
Schwabach – Leerstetten – Schwand		
Schwabach – Rednitzhembach – Schwanstetten – G-Lohe – Wendelstein		
Schwabach – Kammerstein – Barthelmesaurach – Abenberg		
Schwabach – Rohr		
Georgensmünd – Spalt		
Roth – Abenberg – Wassermungenau		
Roth – Allersberg – Neumarkt		
Allersberg – Freystadt		
Allersberg – Hilpoltstein – Heideck		
Hilpoltstein – Meckenhausen – Freystadt - Neumarkt		
Hilpoltstein – Thalmässing – Greding		
Georgensmünd – Röttenbach – Heideck – Thalmässing – Greding		
Greding – Kinding		
Greding - Beilngries		

\* Die Achsen müssen nicht dem tatsächlichen Linieneinheitverlauf entsprechen, sie beschreiben nur das gewünschte Maß der Bedienungshäufigkeit auf dem entsprechenden Streckenabschnitt.

### 6.3 Linienbündelung

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

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

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

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

Grundsätzliches Ziel des Landkreises Roth ist es, dass der im Nahverkehrsplan definierte ausreichende

Bedienungsstandard möglichst eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht wird. Dies gilt gleichermaßen für das im „Kapitel 6.1 Definition landkreisweiter Busachsen“ auf Seite 29 beschriebene Maßnahmenpaket. Ist dies nicht möglich, so wird der Landkreis Roth die Möglichkeiten des PBefG nutzen, um – entsprechend seiner finanziellen Möglichkeiten – die ausreichende Verkehrsbedienung im Landkreisgebiet sicherzustellen.

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

#### Linienbündel im Landkreis Roth

- **1 Rohr**  
671, 673, A670
- **2 Georgensgmünd, Röttenbach**  
626, 627, 628, 629, 626.1
- **3 Hilpoltstein, Heideck, Greding, Thalmässing, Allersberg**  
595, 596, 597, 598, 611, 612, 613, 614, 617, 630, 633, 634, 636, 611.1, 611.2, 630.1, 633.1, A615, A620, A630
- **4 Roth, Büchenbach**  
608, 635, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 635.1, 680.1, 680.2, 680.3, 680.4, 680.5, A680, RBu 664
- **6 Wendelstein, Schwanstetten, Rednitzhembach**  
601, 602, 603, 604, 606, 610, 615, 676, 677, 678, N60, 601.1, 604.1, 676.1, 677.1, 678.1<sup>19</sup>
- **7 Spalt, Abenberg, Kammerstein**  
605, 607, 609, 622, 623, 625, 631, 632, 607.1<sup>20</sup>, A605, A610,

Linien **ohne Zuordnung** zu einem Linienbündel oder unter Verwaltung eines anderen Aufgabenträgers:

50, 51, 53, 89, 502, 505, 514, 516, 526, 599, 618, 619, 621, 637, 661, 664, 665, 699, 713, 721, 9224, 9234, 525E, 597.1, 597.2, A650

Der Landkreis Roth behält sich vor, Linienbündel in Teilnetzen im Sinne einer möglichst mittelstandsfreundlichen Gestaltung zu vergeben.

Bei Linien, die die Landkreisgrenze überschreiten, besteht Abstimmungsbedarf mit den jeweils benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten.

<sup>19</sup> Neue Bedarfsverkehrslinien 601.1, 604.1, 676.1, 677.1, 678.1 (ersetzen 675, A655, A660 und A675)

<sup>20</sup> Neue Bedarfsverkehrslinie 607.1

# 7. Wirkungen des Maßnahmenpakets

## 7.1 Verkehrliche Wirkung

### Reisezeit

Durch die Maßnahmen im Nahverkehrsplan wird die Reisezeit vor allem zwischen den Orten, die bisher vorrangig durch den Schülerverkehr bedient wurden, dauerhaft beschleunigt. Durch die einheitlichen Takte wird mindestens ein schnelles Busangebot pro Stunde bereitgestellt.

Handelt es sich bei den Achsen um bereits gut ausgebaute Buslinien, wird die Reisezeit in etwa gleichbleiben, da sich hier an den Linienwegen nichts wesentlich ändern wird. Bei der Umsetzung der Maßnahmen wird jedoch stets eine Anpassung des Linienwegs im Sinne einer optimalen Verbindung zwischen Bus und Bahn geprüft und wo möglich, optimiert.

### Verbindungshäufigkeit

Die Verbindungshäufigkeit wird sich mit Umsetzung der Maßnahmen auf fast allen Linien stark verbessern.

Dies gilt vor allem für die Orte im ländlichen Raum, wo flächendeckend noch kein Stundentakt umgesetzt wurde, da dies unter dem bisherigen Finanzierungsmodell von der Bereitschaft der jeweilig betroffenen Gemeinden abhing.

Darüber hinaus wird sich auch im Verdichtungsraum das Angebot signifikant steigern, wodurch sich bspw. für die Stadtverkehre vor Ort neue Potentiale für Verknüpfungen und/oder Taktverdichtungen ergeben.

### Veränderung des Fahrgastaufkommens

Die Ermittlung des Fahrgastpotentials durch die Umsetzung der Maßnahmen ist nur schwer möglich und kann nur großflächig für den gesamten Landkreis in Form der Gesamtverkehrsprognose (vgl. „Kapitel 5.3 Verkehrsprognose“ auf Seite 26) erfolgen. Eine linienscharfe Prognose ist nicht möglich. Die Verkehrsprognose basiert jedoch auf dem derzeitigen Liniennetz im Landkreis, weswegen das geplante Achsenkonzept noch keine Anwendung fand. Die Zielsetzung besteht jedoch darin, insbesondere auf den Relationen mit starker MIV-Zunahme durch ein attraktives ÖPNV-Angebot entgegenzusteuern.

### Veränderung der Einnahmen

Da keine linienscharfe Aussage über eine Veränderung des Fahrgastaufkommens getroffen werden kann, ist auch eine Berechnung der Einnahmen durch die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste nicht möglich.

## 7.2 Finanzielle Wirkung

Die in „Kapitel 6. Maßnahmenpaket“ auf Seite 29 beschriebenen Maßnahmen bewirken eine Zunahme der Verkehrsleistung, die im ländlichen Raum mindestens dem Stundentakt entspricht, im Verdichtungsraum (in den Gemeinden Wendelstein und Schwanstetten) sogar einem 20-Minuten-Takt. Sollten bereits bestehende Fahrten zu einem Angebot über dem im Maßnahmenpaket

beschriebenen Umfang führen, werden diese nicht abgebaut, sondern bleiben weiterhin bestehen. Dies gilt insbesondere für Fahrten im Schülerverkehr. Somit wird es mit der Umsetzung des Nahverkehrsplanes zu einem Ausbau der Leistungen kommen. Hierfür wird auch ein zusätzlicher finanzieller Aufwand notwendig.

### Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Zur Berechnung der Veränderung der Betriebsleistung wird der Status Quo des aktuell im Landkreis verkehrenden ÖPNV mit den Fahrplänen für das Maßnahmenpaket verglichen. Die Änderungen werden für einen dauerhaften Busbetrieb (ohne Beteiligung der Bedarfsverkehre) errechnet.

Wird bei der künftigen Vergabe für ein Linienbündel ein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, so entstehen keine Kosten für dieses Bündel. Sollte kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leistung vom Landkreis ausgeschrieben. Da aktuell nicht bekannt ist, zu welchem Kostensatz künftig die Leistung vergeben werden wird, soll für die Berechnung der Kosten eine Spannweite der Vergabepreise pro ausgeschriebenem Betriebskilometer im Busbetrieb vorgegeben werden.

Ebenfalls ungewiss ist, ob für bisher eigenwirtschaftlich ausgeführte Leistungen auch bei kommenden Vergaben ein kommerzieller Antrag eingeht. Darüber hinaus ist nicht bekannt, wie sich die Einnahmesituation dieser Verkehre bislang gestaltet. Aus diesem Grund werden

im Folgenden lediglich die entstehenden Kosten für die Mehrleistung angesetzt. Gegebenenfalls ist für die bisherige Leistung ebenfalls ein anteiliges Defizit zu übernehmen.

Die derzeitigen Buskilometer in Höhe von 4,2 Mio. Kilometer/Jahr werden mit Umsetzung des Achsenkonzeptes von Montag bis Freitag um ca. 1,0 Mio. Kilometer/Jahr auf insgesamt 5,2 Mio. Kilometer/Jahr steigen.

Nach den oben beschriebenen Annahmen werden sich die zusätzlichen Kosten für die neu eingeführten Betriebskilometer des Maßnahmenpaketes an Werktagen auf eine Summe von ca. 3,5 bis ca. 6,5 Mio. € belaufen.

#### **Investitionskosten**

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

#### **Veränderung in den Betriebskostenzuschüssen**

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

# 8. Bewertung des Maßnahmenpakets

## 8.1 Gesamtbewertung

Der Landkreis Roth wird, wie in „Kapitel 6. Maßnahmenpaket“ auf Seite 29 beschrieben, ein landkreisweites Achsenetz mit merkbaren Taktmustern und schnellen Verbindungen zwischen den Gemeinden sicherstellen. Die Verdichtung des bisherigen Linienangebots findet dabei insbesondere von Montag bis Freitag in den Zeiträumen der Haupt- und Nebenverkehrszeit zwischen 6.30 und 20.30 Uhr statt.

Gleichzeitig übernimmt der Landkreis für die festgelegten Achsenverbindungen die 100 %-Finanzierung, um landkreisweit ein einheitliches Angebot gemäß der lokalen Bevölkerungsstruktur zu garantieren.

Hierbei kommt es im gesamten Landkreis zu verbesserten Bedienungshäufigkeiten sowie insbesondere im ländlichen Raum zu neuen, schnellen Verbindungen zwischen den Gemeinden sowie insbesondere zu den Schienenstandorten.

## 8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen

Von den sechs Linienbündeln im Landkreis sind zwei Linienbündel (Linienbündel 1 und 7) kommerzielle Verkehre, d.h. diese werden ohne Zuschüsse des Aufgabenträgers gefahren. Die übrigen fünf Linienbündel wurden dagegen in einem Vergabefahren ausgeschrieben.

Auf den ausgeschriebenen Linienbündeln ist während der Konzessionslaufzeit eine begrenzte Zubestellung von Leistungen in Bezug auf

den ausgeschriebenen Leistungsumfang möglich. Hier soll gemeinsam mit den Unternehmen geprüft werden, welche Maßnahmen des neuen Achsenmodells bereits während der Laufzeit umgesetzt werden können. Bei eigenwirtschaftlichen Linien muss mit dem Verkehrsunternehmen geklärt werden, ob ohne zusätzliche Finanzmittel das Leistungsangebot ausgebaut werden kann.

Da somit die Umsetzung der Leistungen während den aktuellen Konzessionslaufzeiten in vollem Umfang des Achsenkonzeptes nicht möglich ist, soll eine vollständige Umsetzung der Maßnahmen nach Ablauf der jeweiligen Linienkonzession im Zuge der Neuvergabe stattfinden. Dies findet im Zeitraum von Ende 2024 bis Ende 2029 statt (vgl. „Tabelle 21: Linienbündelung - Status Quo“ auf Seite 83).

Frühestens 27 Monate vor Ablauf der Konzession (vgl. § 8a Abs. 2 PBefG) kann der Aufgabenträger die Vergabe im Rahmen der Vorabbeantwortung einleiten. Daraufhin haben die Verkehrsunternehmen drei Monate Zeit (vgl. § 12 Abs. 6 PBefG), einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen.

Sollte nach einer Vorabbeantwortung für ein Linienbündel kein eigenwirtschaftlicher Antrag bei der Genehmigungsbehörde eingehen, wird dessen Verkehrsleistung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorschriften als Bruttovertrag veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben.

Vor Veröffentlichung der Vorabbeantwortung wird der Landkreis mit den entsprechenden Kommunen

in Kontakt treten, um diese in die Vergabe der neuen Verkehrsleistungen miteinzubeziehen.

# 9. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmen, die Behindertenbeauftragten des Landkreises, Fahrgastverbände, die Interessensvertreter und öffentlichen Stellen der in Ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowie die Kommunen im Landkreis beteiligt.

## 9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Das PBefG schreibt nach § 8 Abs. 3 sowie das BayÖPNVG nach Artikel 13 Abs. 1 die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes vor.

Alle Unternehmer, die im Landkreis eine Linienkonzession besitzen, wurden am 19.06.2023 zu einer Sitzung eingeladen, um Ihnen die Ergebnisse des Erstellungsprozesses vorzustellen. Hier wurden die einzelnen Schritte, das Vorgehen bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes sowie die Entwurfsfassung des Maßnahmenkonzeptes erläutert. Den Unternehmen wurde darüber hinaus der Endbericht zugesandt mit der damit verbundenen Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen.

## 9.2 Weitere Beteiligungen

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

Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sind ebenso zu beteiligen.

Diese wurden zum Thema Barrierefreiheit (vgl. „Kapitel 4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen“ auf Seite 23) am 18.10.2022 zu einer Sondersitzung eingeladen und die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Die Verbände und Gemeinden ging der Endbericht mit der verbundenen Möglichkeit zur Stellungnahme zu.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in gekürzter Form dem Anhang zu entnehmen (vgl. „Tabelle 22: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)“ auf Seite 84 sowie „Tabelle 23: Sonstige Stellungnahmen“ auf Seite 89).

## 9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung

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

- **25.04.2022**  
Mobilitätsausschuss (Auftaktveranstaltung)
- **18.10.2022**  
Sitzung zum Thema Barrierefreiheit mit Beteiligung der Verkehrsunternehmen und Verbände
- **19.06.2023**  
Sitzung zur Beteiligung der Verkehrsunternehmen
- **07.07.2023**  
Beteiligung der Bürgermeister bei BürgermeisterDienstbesprechung
- **Juli 2023**  
Endbericht

# 10. Karten

Karte 01-I	Raumstruktur
Karte 01-II	Gebietstypen - Bedienung
Karte 01-III	Siedlungsstruktur
Karte 01-IV	Schulstandorte
Karte 02-I	Handlungsbedarf: Montag – Freitag an Schultagen
Karte 02-II	Handlungsbedarf: Montag – Freitag an Ferientagen
Karte 02-III	Handlungsbedarf an Samstagen
Karte 02-IV	Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen
Karte 03-I	Liniennetz
Karte 03-II	AST-Verkehre
Karte 03-III	Tarifzonenplan
Karte 03-IV	Linienbündel
Karte 03-V	Bedienungshäufigkeit auf Streckenabschnitten
Karte 04-I	Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr
Karte 04-II	Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr

# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 01-I Raumstruktur

### Legende:

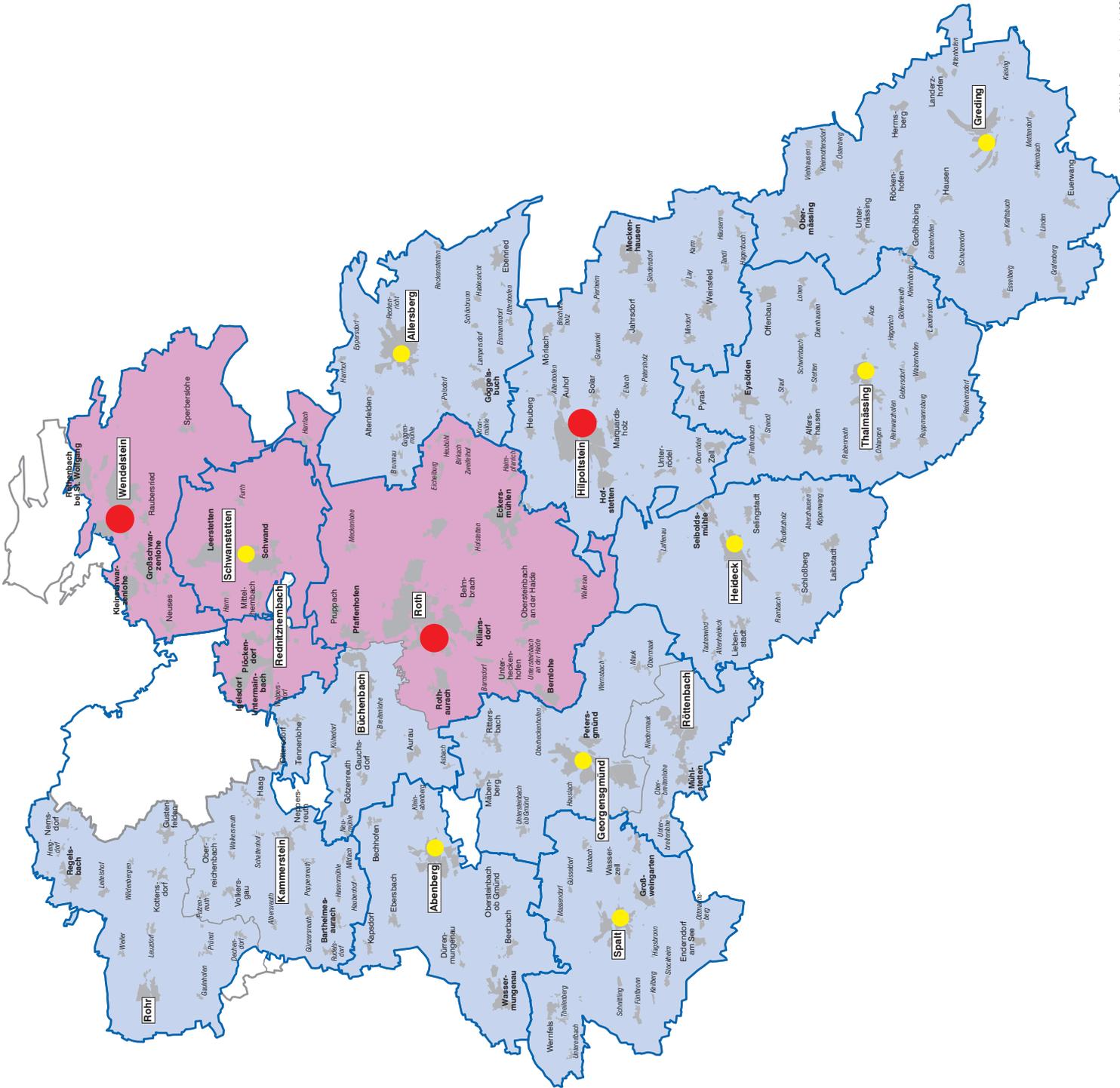
-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  **Heideck**
-  Schwand
-  Ebeneck
-  Pölsdorf

### Verdichtungsraum Nürnberg

-  Verdichtungsraum
-  Verdichtungsraum mit besonderen Bedarf
-  Allgemeiner ländlicher Raum
-  Allgemeiner ländlicher Raum mit besonderen Bedarf
-  Grenze Nahbereiche

### Zentrale Orte

-  Mittelzentrum
-  Grundzentrum



# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 01-II Gebietstypen

### Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Heideck
-  Schwend
-  Ebberfeld
-  Teilgemeinde ab 500 EW
-  Teilgemeinde ab 150 - 500 EW

### Verdichtungsraum ab 15.000 EW

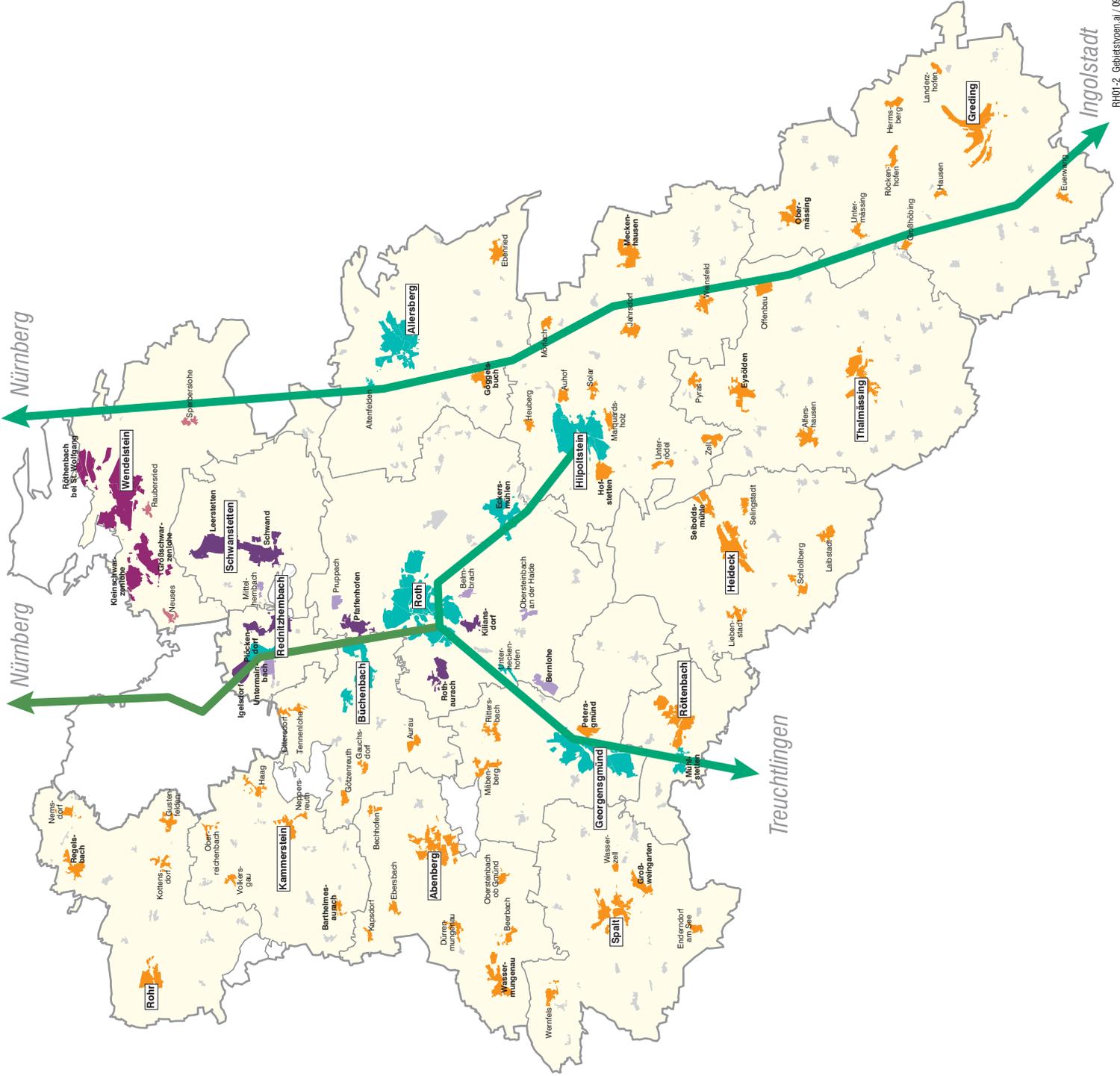
-  Zentrales Gebiet
-  Nicht zentrales Gebiet

### Verdichtungsraum bis 15.000 EW

-  Zentrales Gebiet
-  Nicht zentrales Gebiet

### Außerhalb des Verdichtungsraum

-  Orte an Verkehrsachse
-  Ländlicher Raum
-  Verkehrsachse R-Bahn
-  Verkehrsachse S-Bahn



# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 01-III Siedlungsstruktur

### Legende:

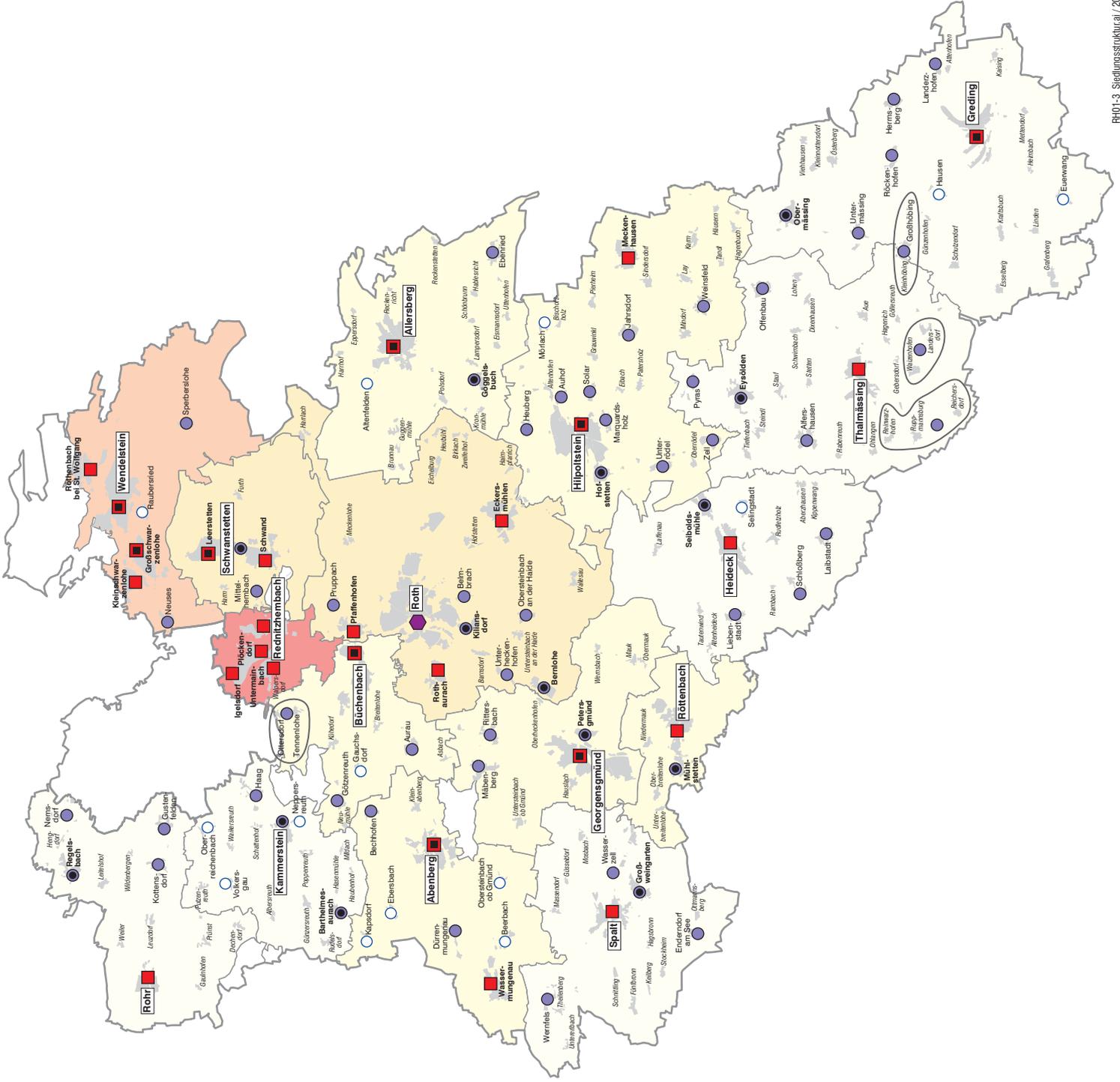
-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Heideck

### Einwohnerzahlen

-  Teilgemeinde > 15.000 EW
-  Leerstellen Teilgemeinde 3.000 - 15.000 EW
-  Schwand Teilgemeinde 1.000 - 3.000 EW
-  Bernhohe Teilgemeinde 500 - 1.000 EW
-  Ebenried Teilgemeinde 200 - 500 EW
-  Altenrieden Teilgemeinde 150 - 200 EW
-  Pilsdorf Teilgemeinde < 150 EW
-  Zusammengefasste Teilgemeinden

### Bevölkerungsdichte

-  über 1.000 EW/km<sup>2</sup>
-  ab 500 bis 1.000 EW/km<sup>2</sup>
-  ab 400 bis 500 EW/km<sup>2</sup>
-  ab 300 bis 400 EW/km<sup>2</sup>
-  ab 200 bis 300 EW/km<sup>2</sup>
-  ab 100 bis 200 EW/km<sup>2</sup>
-  unter 100 EW/km<sup>2</sup>



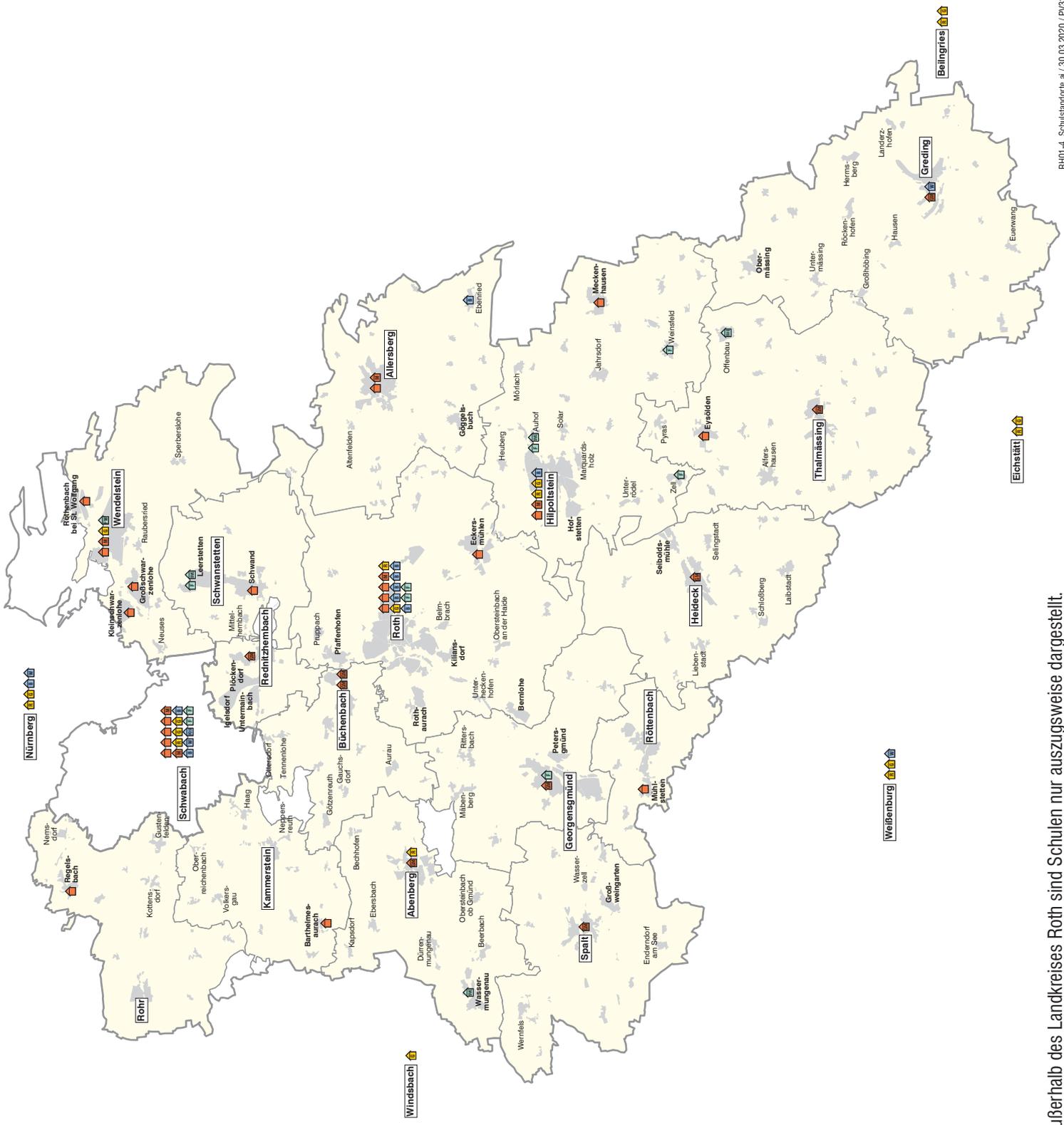
# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 01-IV Schulstandorte

### Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Gemeindehauptort
-  Teilgemeinde ab 500 EW
-  Teilgemeinde ab 150 - 500 EW

-  Grundschule
-  Mittelschule
-  Grund- und Mittelschule
-  Realschule
-  Gymnasium
-  Berufsschule
-  Wirtschaftsschule
-  Fachoberschule
-  Förderschule
-  Freie Waldorfschule
-  schulvorbereitende Einrichtung



Außerhalb des Landkreises Roth sind Schulen nur auszugsweise dargestellt.

# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 02-1 Handlungsbedarf Richtwert

Montag - Freitag an Schultagen

### Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Gemeindehauptort
-  Teilgemeinde ab 500 EW
-  Teilgemeinde ab 150 - 500 EW

### Handlungsbedarf

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

### Erschließungsdefizit

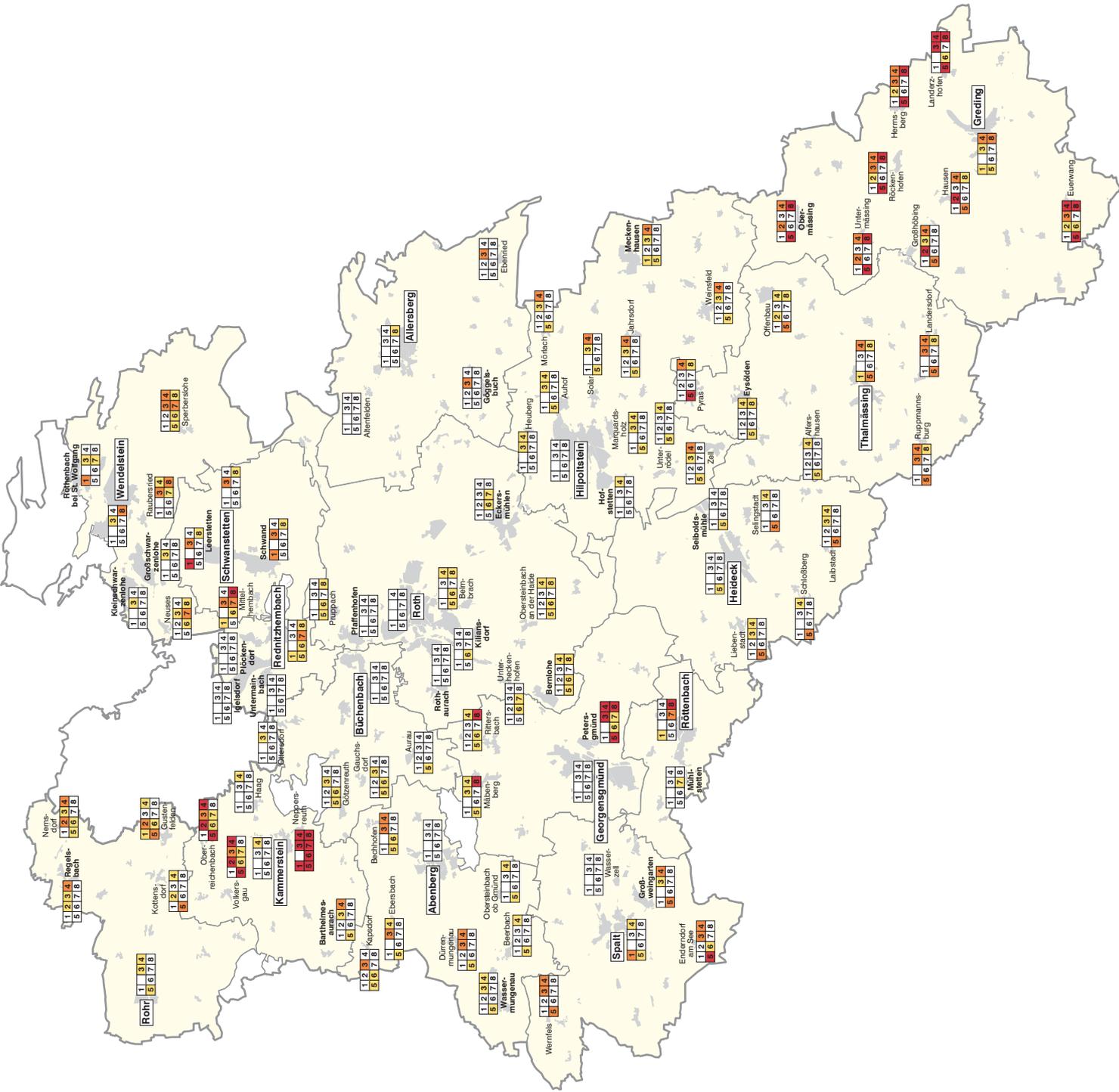
-  1 2 3 4
  -  5 6 7 8
- Erschließungsdefizit

### Erreichbarkeitsdefizite

-  1 2 3 4
  -  5 6 7 8
- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
-  1 2 3 4
  -  5 6 7 8
- Erreichbarkeit Ziel 1
-  1 2 3 4
  -  5 6 7 8
- Erreichbarkeit Ziel 2
-  1 2 3 4
  -  5 6 7 8
- Erreichbarkeit Ziel 3

### Defizite im Bedienungsstandard

-  1 1 2 3 4
  -  5 6 7 8
- Bedienungshäufigkeit HVZ
-  1 1 2 3 4
  -  5 6 7 8
- Bedienungshäufigkeit NVZ
-  1 1 2 3 4
  -  5 6 7 8
- Bedienungshäufigkeit SVZ





# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 02-III Handlungsbedarf Richtwert an Samstagen

### Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Gemeindehauptort
-  Teilgemeinde ab 500 EW
-  Teilgemeinde ab 150 - 500 EW

### Handlungsbedarf

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

### Erschließungsdefizit

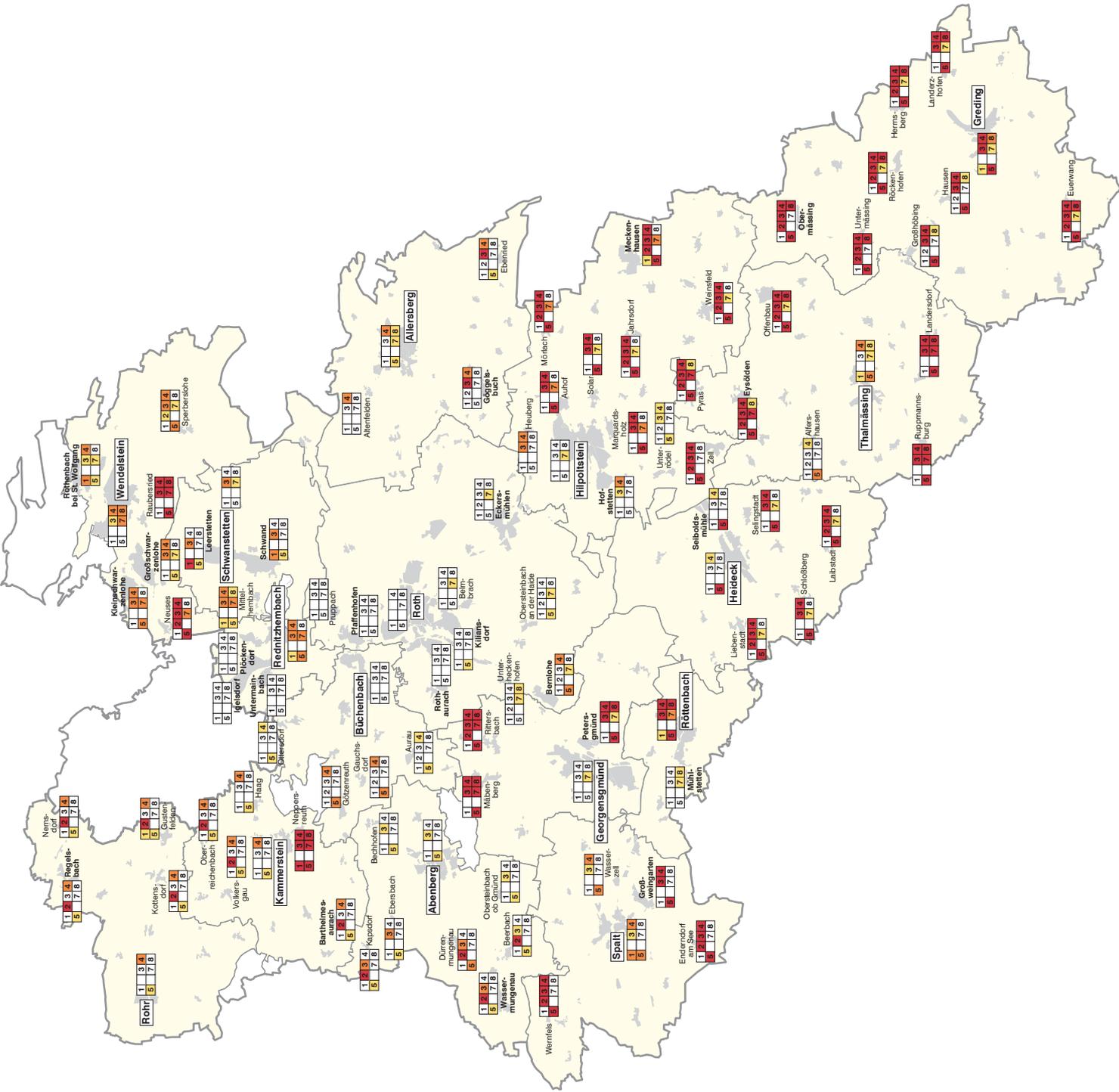
-  1 2 3 4
-  5 6 7 8
-  Erschließungsdefizit

### Erreichbarkeitsdefizite

-  1 2 3 4
-  Erreichbarkeit Gemeindehauptort
-  Erreichbarkeit Ziel 1
-  Erreichbarkeit Ziel 2
-  Erreichbarkeit Ziel 3

### Defizite im Bedienungsstandard

-  1 2 3 4
-  Bedienungs Häufigkeit HVZ
-  Bedienungs Häufigkeit NVZ
-  Bedienungs Häufigkeit SVZ



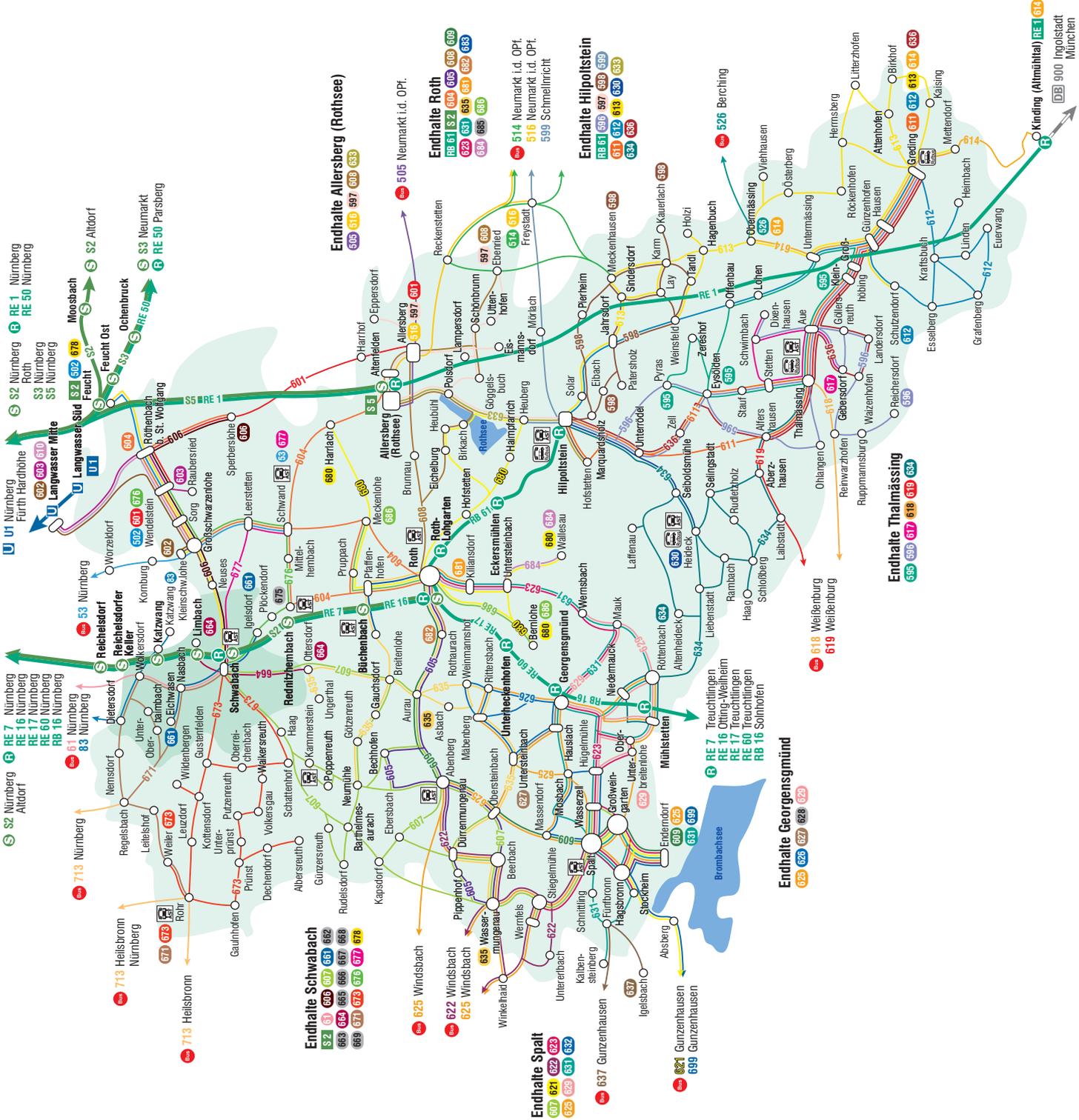


# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 03-I Liniennetz

### Legende:

- RE 1** R-Bahn mit Haltestelle innerhalb des VGN
- S 2** S-Bahn mit Haltestelle innerhalb des VGN
- 601** Buslinie innerhalb des VGN
- 665** Stadtverkehr ohne Liniendarstellung

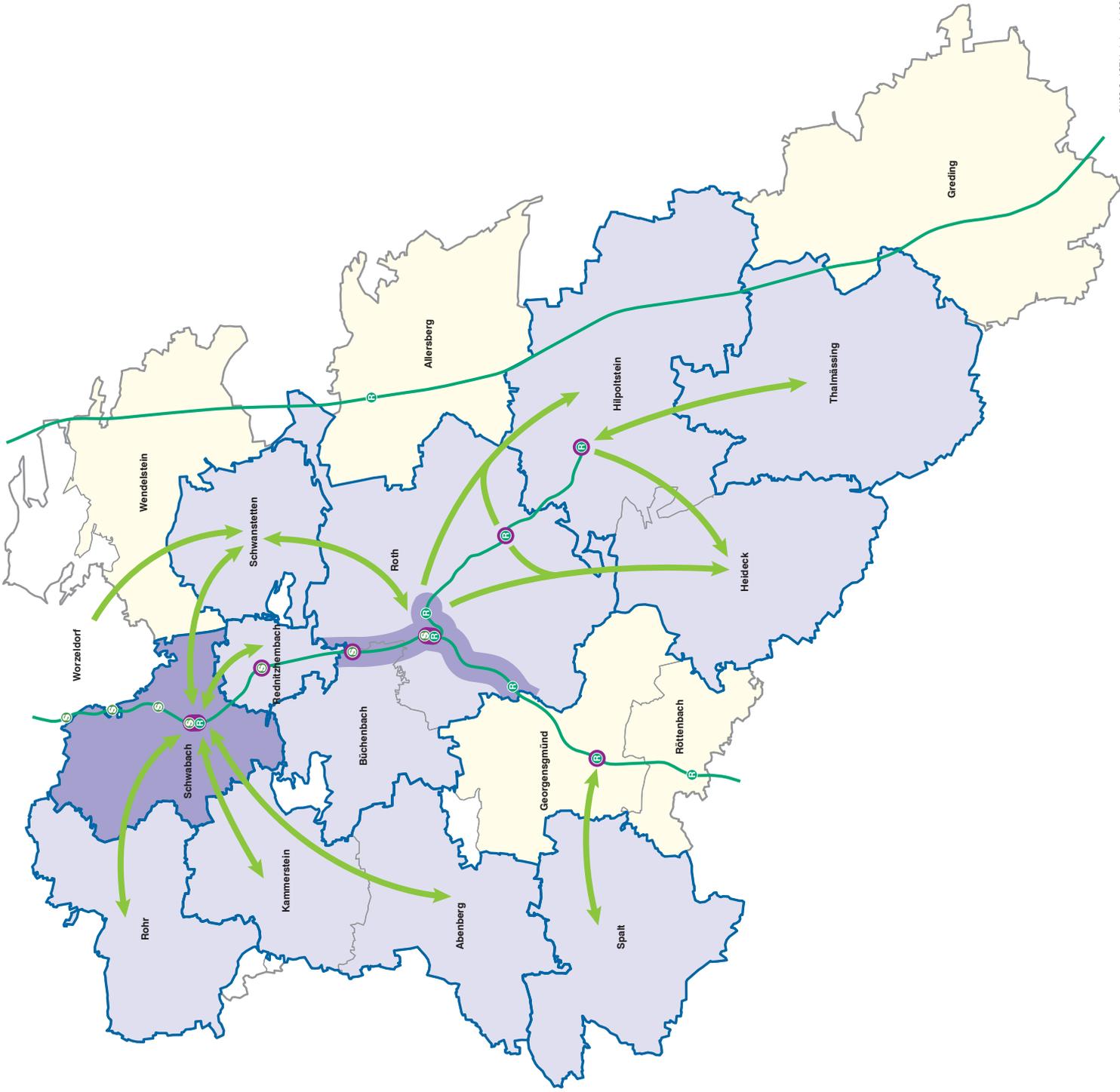


# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 03-II AST-Verkehre

### Legende:

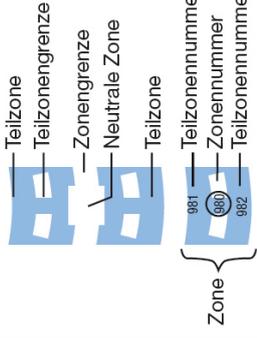
- AST-Flächenbedienung
- AST-Bedienung durch Zu- und Abbringerverkehr
- R-/S-Bahnhof mit Zu- und Abbringerverkehr durch AST
- Zu- und Abbringerverkehr
- Grenze des Bedienungsgebietes



# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 03-III Tarifzonenplan

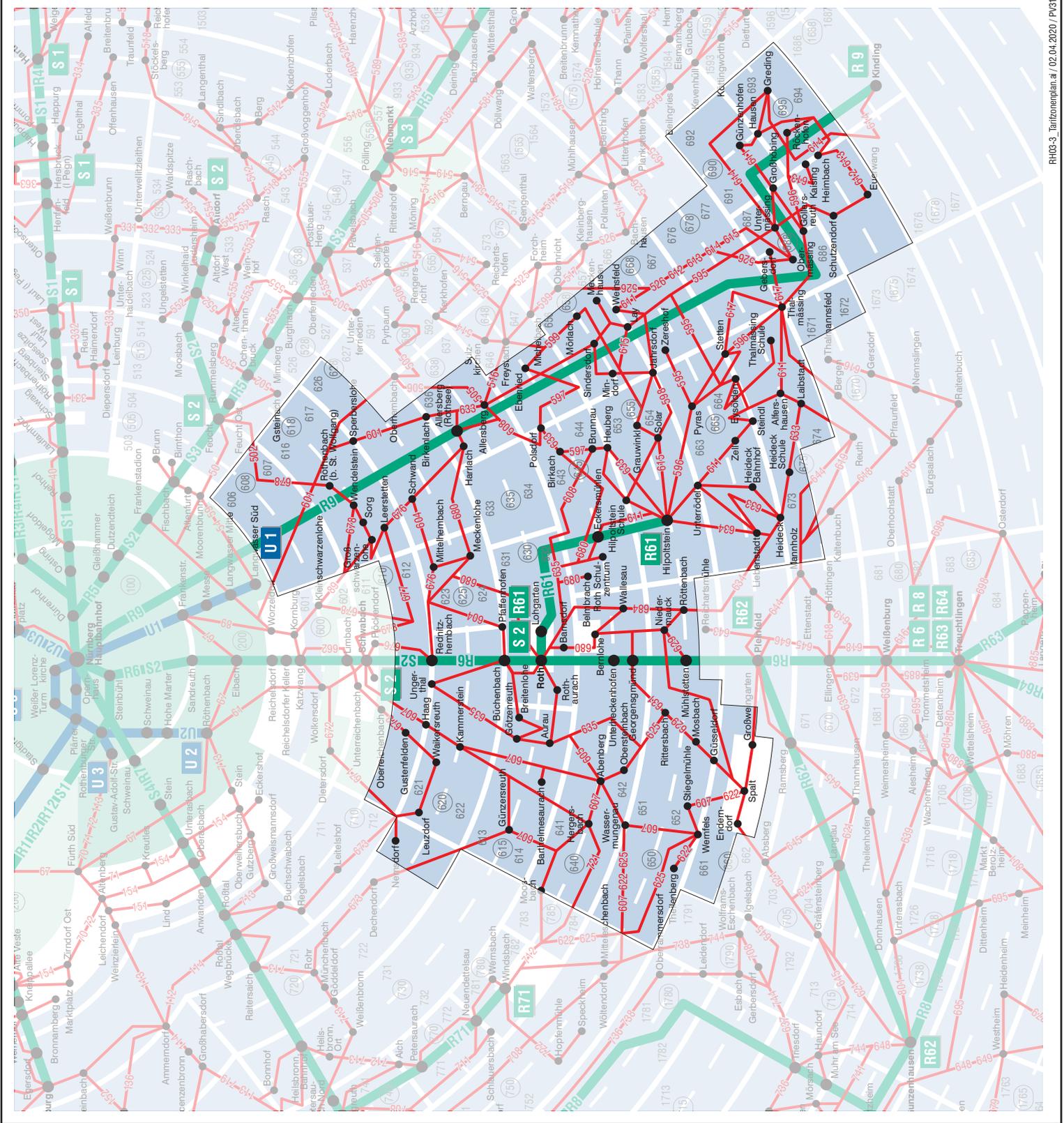
### Legende:



S-Bahn  
R-Bahn = Regionalbahn  
(DB-Züge außer S-Bahn)

U-Bahn  
Bus

Haltestelle/Bahnhof



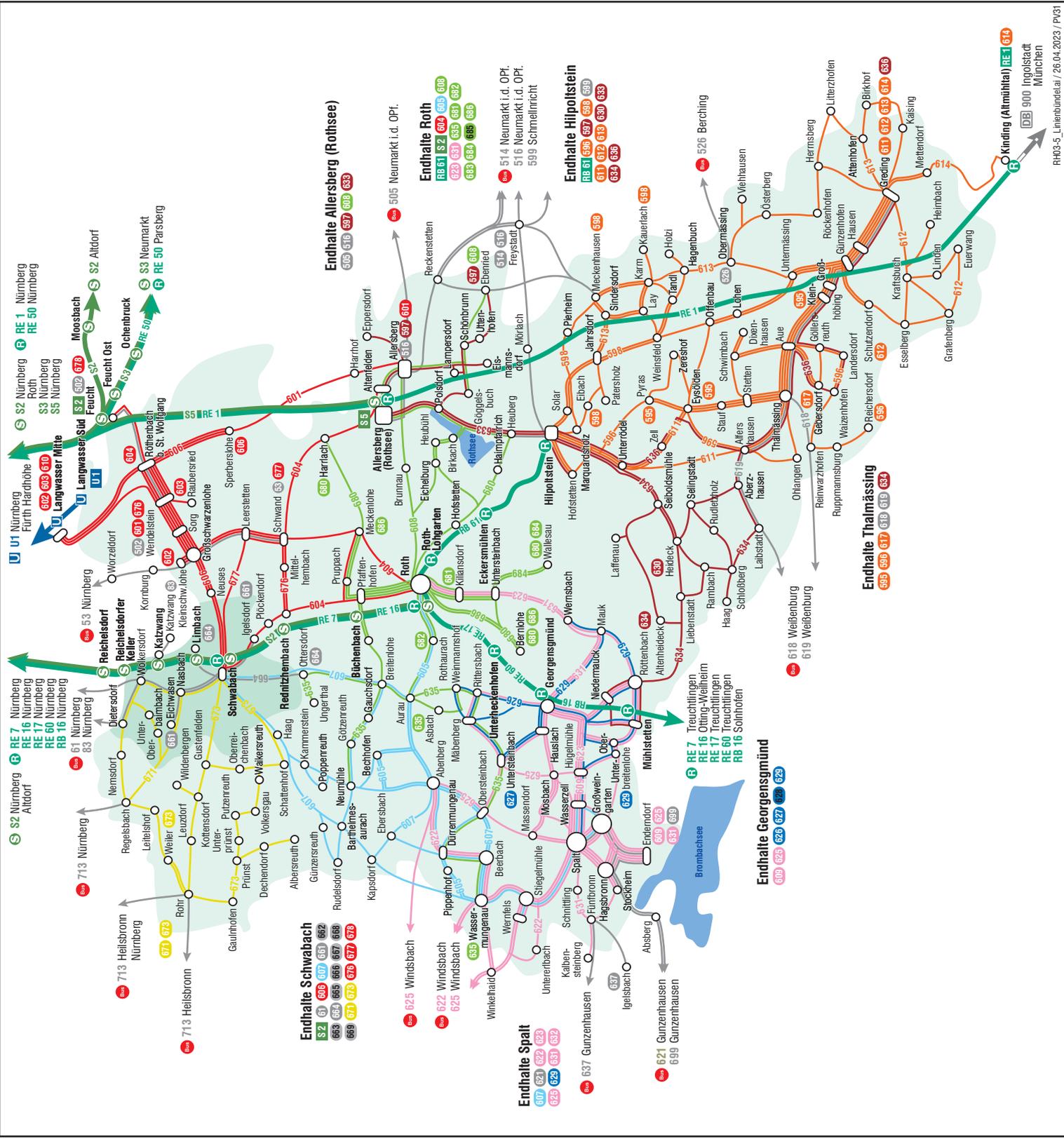
# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 03-IV Linienbündel

### Legende:

- R-Bahn mit Haltestelle innerhalb des VGN Roth
- S-Bahn mit Haltestelle innerhalb des VGN Roth
- Buslinie innerhalb des VGN
- Stadtverkehr ohne Linienanstellung

- Linienbündel 1
- Linienbündel 2
- Linienbündel 3a
- Linienbündel 3b
- Linienbündel 4
- Linienbündel 6
- Linienbündel 7a
- Linienbündel 7b
- kein Linienbündel



# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 03-V Bedienungshäufigkeit auf Streckenabschnitten

### Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Heideck

### Einwohnerzahlen

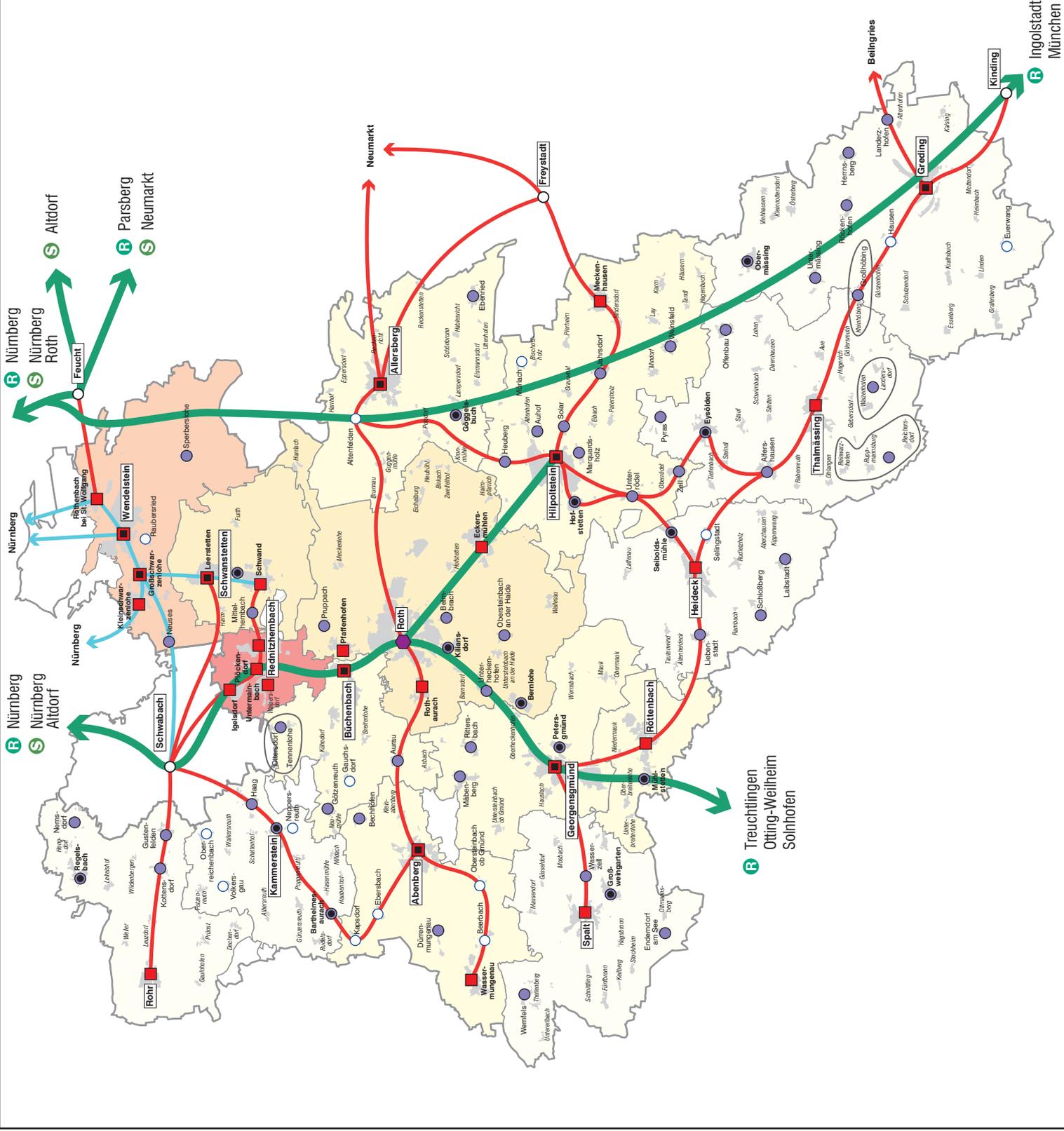
- Teilgemeinde > 15.000 EW
- Teilgemeinde 3.000 - 15.000 EW
- Teilgemeinde 1.000 - 3.000 EW
- Teilgemeinde 500 - 1.000 EW
- Teilgemeinde 200 - 500 EW
- Teilgemeinde 150 - 200 EW
- Teilgemeinde < 150 EW
- Zusammengefasste Teilgemeinden

### Bevölkerungsdichte

- über 1.000 EW/km<sup>2</sup>
- ab 500 bis 1.000 EW/km<sup>2</sup>
- ab 400 bis 500 EW/km<sup>2</sup>
- ab 300 bis 400 EW/km<sup>2</sup>
- ab 200 bis 300 EW/km<sup>2</sup>
- ab 100 bis 200 EW/km<sup>2</sup>
- unter 100 EW/km<sup>2</sup>

### Bedienungsstandard HVZ/NVZ

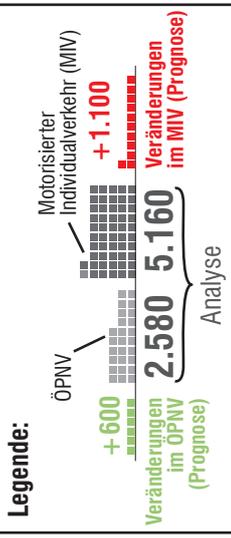
- 20'-Takt
- 60'-Takt



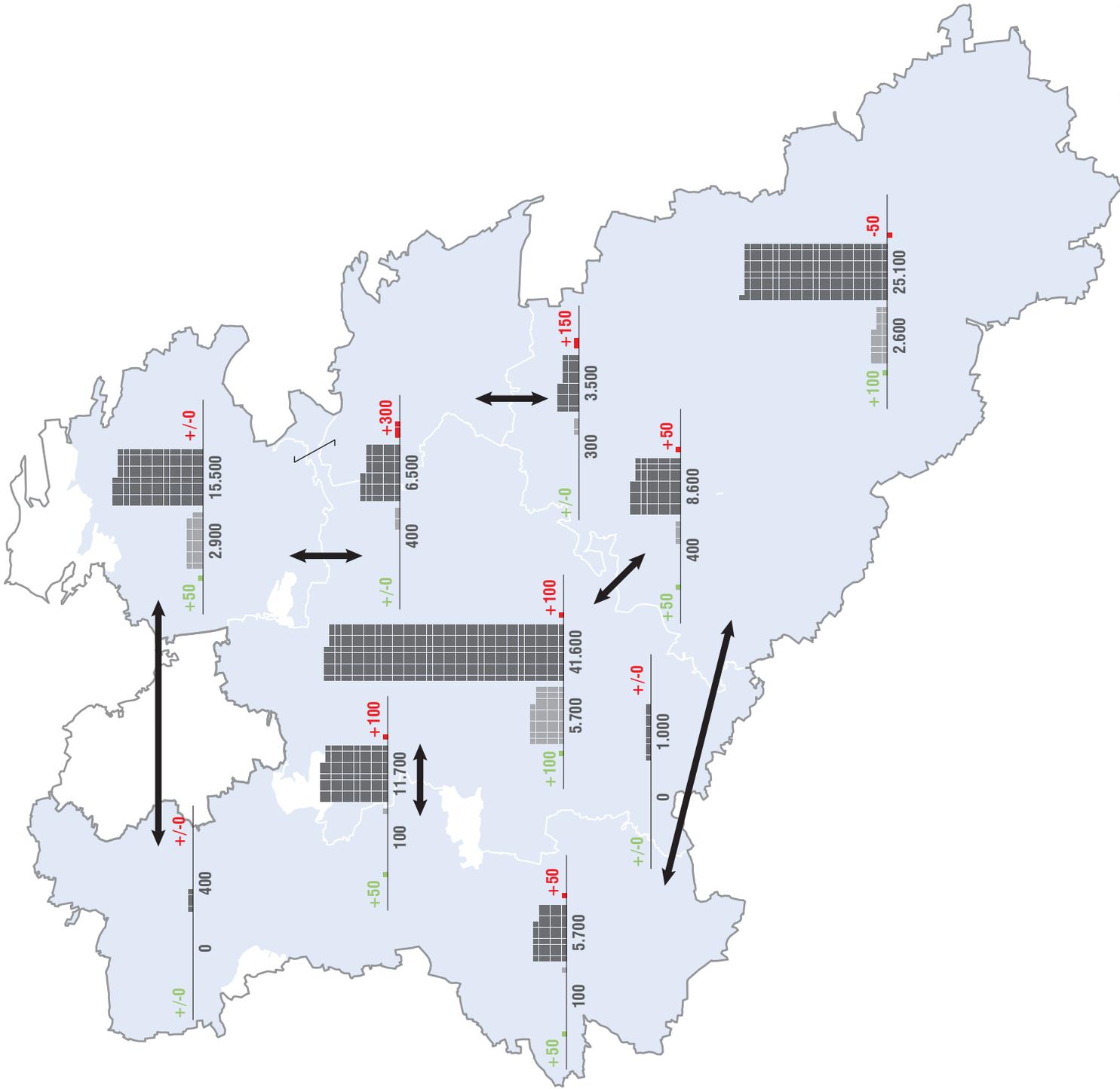
**R** Treuchtlingen  
Otting-Weilheim  
Solnhofen

# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 04-I Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr

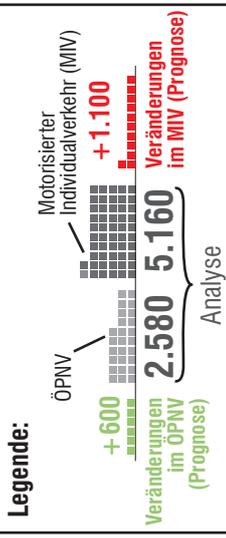


Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten

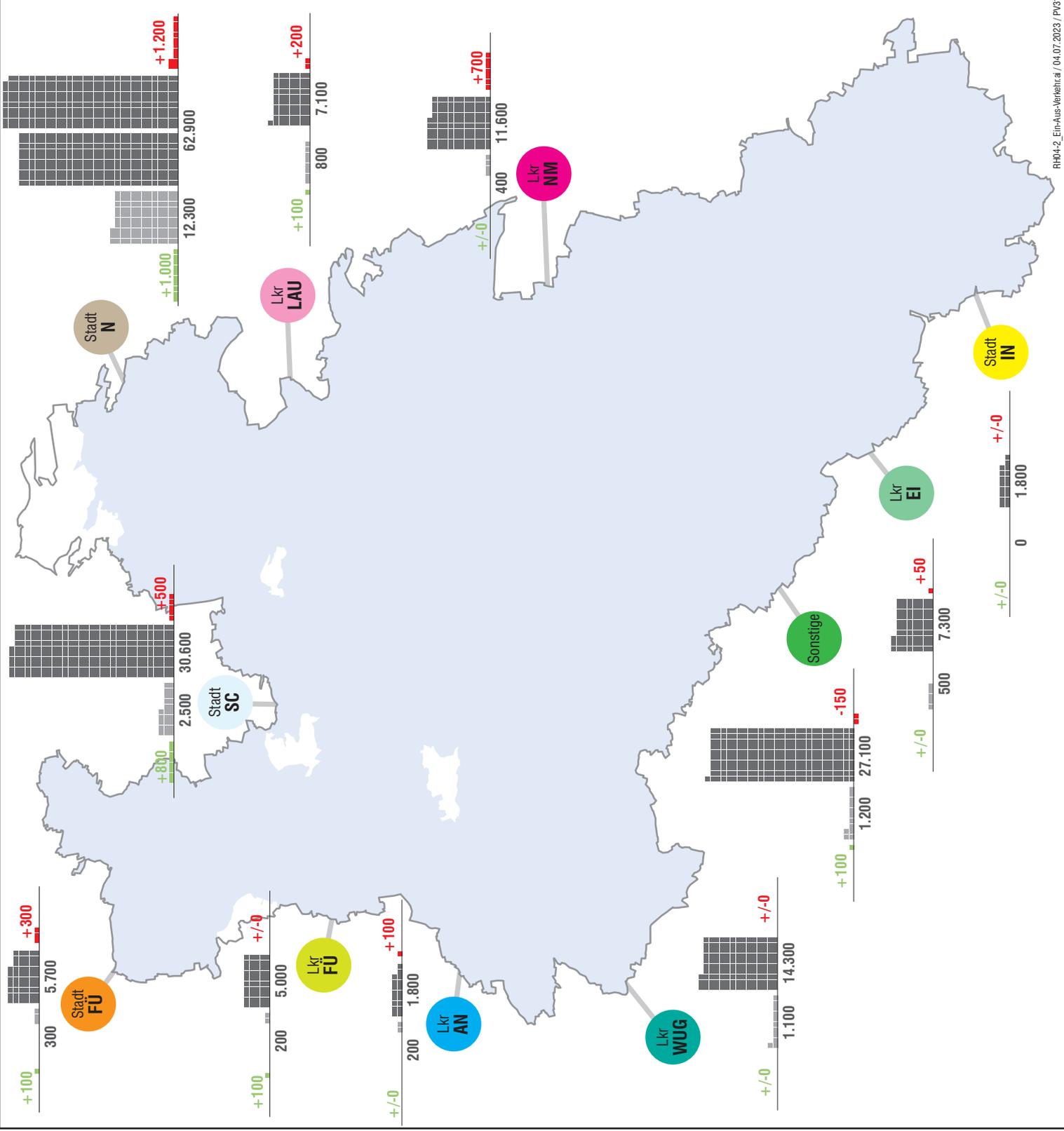


# Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

## Karte 04-II Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr



Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten



# 11. Tabellen

Tabelle 1:	Zusammenfassung der Kriterien
Tabelle 2:	Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden
Tabelle 3:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Aus- und Einpendler nach Gemeinden
Tabelle 4:	Schüler im Landkreis
Tabelle 5:	Gästeübernachtungen
Tabelle 6:	Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
Tabelle 7:	Fahrgäste pro Tag auf einzelnen Linien
Tabelle 8:	Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG
Tabelle 9:	Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze
Tabelle 10:	Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium
Tabelle 11:	Erschließung und Gebietstypen
Tabelle 12:	Erreichbarkeit Gemeindehauptort
Tabelle 13:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
Tabelle 14:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
Tabelle 15:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
Tabelle 16:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 4
Tabelle 17:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 5
Tabelle 18:	Bedienungshäufigkeit
Tabelle 19:	Zusammenfassung
Tabelle 20:	Bevölkerungsvorausberechnung
Tabelle 21:	Linienbündelung - Status Quo
Tabelle 22:	Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)
Tabelle 23:	Sonstige Stellungnahmen

**Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien**

<b>Erschließung</b>	Relevante Ortsteile		Alle Ortsteile über <b>150</b> Einwohner, zusätzlich: Reinwartzhofen/Ruppmannsburg/Reichersdorf, Waizenhofen/Landersdorf, Kleinhöbing/Großhöbing, Ottersdorf/Tennenlohe, Obersteinbach/Untersteinbach
	Haltestelleneinzugsbereich		Bushaltestellen: <b>400 m</b> Bahnhaltdepunkte: <b>1.000 m</b>
<b>Erreichbarkeit</b>	Zeitfenster Montag - Freitag	Hinfahrt	<b>06.00 - 08.00</b> Uhr
		Rückfahrten	<b>12.00 - 13.30</b> Uhr und <b>15.30 - 18.30</b> Uhr
	Zeitfenster Samstag	Hinfahrt	<b>07.00 - 10.00</b> Uhr
		Rückfahrten	<b>11.30 - 14.00</b> Uhr und <b>15.30 - 18.30</b> Uhr
	Zeitfenster Sonn-/Feiertag	Hinfahrt	<b>08.30 - 10.30</b> Uhr
		Rückfahrten	<b>11.30 - 14.00</b> Uhr und <b>15.30 - 18.30</b> Uhr
	Gemeindehauptort	Beförderungszeit	RW: <b>15</b> min (GW: <b>25</b> min)
		Reisezeit	RW: <b>30</b> min (GW: <b>40</b> min)
	Zentrale Orte	Beförderungszeit	<b>Zentraler Ort 1:</b> RW: <b>25</b> min (GW: <b>35</b> min) <b>Zentraler Ort 2:</b> RW: <b>35</b> min (GW: <b>45</b> min) <b>Zentraler Ort 3:</b> RW: <b>45</b> min (GW: <b>75</b> min)
		Reisezeit	<b>Zentraler Ort 1:</b> RW: <b>40</b> min (GW: <b>50</b> min) <b>Zentraler Ort 2:</b> RW: <b>50</b> min (GW: <b>60</b> min) <b>Zentraler Ort 3:</b> RW: <b>60</b> min (GW: <b>90</b> min)
Umstiege	Umsteigezeit	RW: <b>10</b> min (GW: <b>15</b> min)	
	Gemeindehauptort	Max. <b>1</b> Umstieg	
	Zentrale Orte	Max. <b>2</b> Umstiege	
<b>Bedienungshäufigkeit</b>	Verkehrszeiten Montag - Freitag		<b>Hauptverkehrszeit (HVZ)</b> <b>06.01</b> Uhr bis <b>08.00</b> Uhr <b>12.01</b> Uhr bis <b>13.30</b> Uhr <b>15.31</b> Uhr bis <b>18.30</b> Uhr <b>Nebenverkehrszeit (NVZ)</b> <b>08.01</b> Uhr bis <b>12.00</b> Uhr <b>13.31</b> Uhr bis <b>15.30</b> Uhr <b>18.31</b> Uhr bis <b>20.30</b> Uhr <b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b> <b>04.30</b> Uhr bis <b>06.00</b> Uhr <b>20.31</b> Uhr bis <b>02.00</b> Uhr
	Verkehrszeiten Samstag		<b>Nebenverkehrszeit (NVZ)</b> <b>06.00</b> Uhr bis <b>15.00</b> Uhr <b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b> <b>15.01</b> Uhr bis <b>02.00</b> Uhr
	Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag		<b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b> <b>08.00</b> Uhr bis <b>02.00</b> Uhr
	Verkehrsangebot Montag - Freitag in Taktfolgen (Minuten)		<b>Verdichtete Räume ab 15.000 EW (Takt)</b> <b>zentrales Gebiet:</b> HVZ: <b>15</b> ; NVZ: <b>20</b> ; SVZ: <b>60</b> nicht zentrales Gebiet: HVZ: <b>30</b> ; NVZ: <b>30</b> ; SVZ: <b>60 als AST-Fahrt</b> <b>Verdichtete Räume bis 15.000 EW (Takt)</b> <b>Zentrales Gebiet:</b> HVZ: <b>20</b> ; NVZ: <b>30</b> ; SVZ: <b>60</b> <b>Nicht zentrales Gebiet:</b> HVZ: <b>30</b> ; NVZ: <b>60</b> ; SVZ: <b>60 als AST-Fahrt</b> <b>Verkehrsachse S-Bahn (Takt)</b> HVZ: <b>20</b> ; NVZ: <b>30</b> ; SVZ: <b>30</b> <b>Verkehrsachse R-Bahn (Takt)</b> HVZ: <b>30</b> ; NVZ: <b>30</b> ; SVZ: <b>60</b> <b>Ländlicher Raum (Takt)</b> HVZ: <b>60</b> ; NVZ: <b>60</b> ; SVZ: <b>120</b>
<b>Auslastung</b>	Besetzungsgrad		NVZ: <b>50 %</b> Spitzenstunde: <b>65 %</b> (Einzelfahrten bis 100 %)
	Tagesauslastung		Kundenorientiert: <b>&gt; 30 %</b> ; Betriebswirtschaftlich: <b>&lt; 15 %</b>

TABELLEN

**Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden**

Gemeinde	Einwohner	Fläche Gem.-Gebiet in km <sup>2</sup>	Siedlungsdichte in Pers./km <sup>2</sup>
Abenberg	5.493	48	113
Allersberg	8.481	60	142
Büchenbach	5.359	31	174
Georgensgmünd	6.850	47	146
Greding	7.190	104	69
Heideck	4.620	59	79
Hilpoltstein	13.870	90	155
Kammerstein	3.093	37	83
Rednitzhembach	7.010	13	539
Röttenbach	3.188	22	147
Rohr	3.821	47	82
Roth	25.459	96	264
Schwanstetten	7.648	32	236
Spalt	5.127	56	92
Thalmässing	5.270	81	65
Wendelstein	16.155	51	318
<b>gesamt / Durchschnitt</b>	<b>128.634</b>	<b>872</b>	<b>148</b>

Stand: 31.12.2021

**Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Aus- und Einpendler nach Gemeinden**

Wohnort Einpendler	Einpendler	Gemeinde	Auspendler	Arbeitsort Auspendler
Nürnberg	145	Abenberg	433	Nürnberg
Schwabach	106		404	Schwabach
Roth	92		250	Roth
Spalt	84		90	Georgensgmünd
Windsbach	80		79	Spalt
			56	Kammerstein
Nürnberg	146	Allersberg	984	Nürnberg
Hilpoltstein	133		309	Roth
Roth	116		253	Hilpoltstein
Freystadt	80		111	Schwabach
Pyrbaum	55		105	Neumarkt i.d.OPf.
			82	Wendelstein
			63	Erlangen
			61	Freystadt
			59	Ingolstadt
		52	Fürth	
Roth	206	Büchenbach	608	Nürnberg
Schwabach	121		397	Schwabach
Nürnberg	104		358	Roth
			52	Georgensgmünd
Roth	426	Georgensgmünd	466	Nürnberg
Spalt	256		464	Roth
Pleinfeld	161		234	Schwabach
Schwabach	157		107	Spalt
Röttenbach	156		70	Weißenburg i.Bay.
Nürnberg	147		53	Hilpoltstein
Weißenburg i.Bay.	108			
Abenberg	90			
Hilpoltstein	67			
Heideck	64			
Gunzenhausen	63			
Büchenbach	52			
Thalmässing	137		Greding	478
Hilpoltstein	85	215		Nürnberg
Beilngries	71	164		Hilpoltstein
Ingolstadt	57	145		Beilngries
Berching	55	110		Kinding
Titting	53	94		Berching
Freystadt	53	82		Thalmässing
		72		Roth
		69		Eichstätt
		65		Kipfenberg
		57		Gaimersheim
		57	Neumarkt i.d.OPf.	
Hilpoltstein	147	Heideck	355	Hilpoltstein
Roth	83		241	Nürnberg
Thalmässing	78		226	Roth
			79	Weißenburg i.Bay.
			73	Schwabach
			69	Thalmässing
		64	Georgensgmünd	
Roth	445	Hilpoltstein	954	Nürnberg
Thalmässing	387		594	Roth
Heideck	355		175	Schwabach
Freystadt	290		147	Heideck
Allersberg	253		135	Neumarkt i.d.OPf.
Nürnberg	215		133	Allersberg
Greding	164		124	Ingolstadt
Schwabach	78		119	Freystadt
Georgensgmünd	53		113	Thalmässing
Neumarkt i.d.OPf.	50		94	Erlangen
			85	München
			85	Greding
			67	Georgensgmünd
		65	Fürth	
Schwabach	169	Kammerstein	321	Schwabach
Nürnberg	136		305	Nürnberg
Abenberg	56		57	Roth

Wohnort Einpender	Einpender	Gemeinde	Auspender	Arbeitsort Auspender
Schwabach	338	Rednitzhembach	994	Nürnberg
Nürnberg	239		650	Schwabach
Roth	164		194	Roth
Schwanstetten	66		84	Wendelstein
			79	Fürth
			51	Erlangen
Nürnberg	110	Rohr	506	Nürnberg
Schwabach	85		355	Schwabach
			74	Fürth
Nürnberg	744	Roth	2.292	Nürnberg
Hilpoltstein	594		945	Schwabach
Schwabach	585		445	Hilpoltstein
Georgensgmünd	464		426	Georgensgmünd
Büchenbach	358		206	Büchenbach
Allersberg	309		186	Fürth
Abenberg	250		164	Rednitzhembach
Heideck	226		143	Wendelstein
Spalt	214		141	Erlangen
Thalmässing	198		121	Weißenburg i.Bay.
Rednitzhembach	194		116	Allersberg
Röttenbach	188		113	München
Weißenburg i.Bay.	175		92	Abenberg
Pleinfeld	165		83	Heideck
Schwanstetten	161		72	Spalt
Wendelstein	125		67	Neumarkt i.d.OPf.
Fürth	107		67	Röttenbach
Freystadt	79		62	Ansbach
Treuchtlingen	78		55	Schwanstetten
Greding	72		53	Neuendettelsau
Kammerstein	57			
Gunzenhausen	55			
Windsbach	52			
Roth	67			206
			188	Roth
		Röttenbach	156	Georgensgmünd
			72	Schwabach
			66	Weißenburg i.Bay.
Nürnberg	105	Schwanstetten	1.145	Nürnberg
Schwabach	69		312	Schwabach
Roth	55		215	Wendelstein
			161	Roth
			97	Fürth
			66	Rednitzhembach
			65	Erlangen
Georgensgmünd	107	Spalt	286	Nürnberg
Abenberg	79		256	Georgensgmünd
Roth	72		214	Roth
Pleinfeld	71		172	Schwabach
Gunzenhausen	53		90	Gunzenhausen
			84	Abenberg
		52	Weißenburg i.Bay.	
Hilpoltstein	113	Thalmässing	387	Hilpoltstein
Greding	82		198	Roth
Heideck	69		188	Nürnberg
			137	Greding
			105	Ingolstadt
			78	Heideck
			60	Weißenburg i.Bay.
Nürnberg	1.417	Wendelstein	2.891	Nürnberg
Schwabach	270		269	Schwabach
Schwanstetten	215		218	Fürth
Fürth	173		176	Erlangen
Roth	143		125	Roth
Feucht	120		97	Feucht
Rednitzhembach	84		76	Schwarzenbruck
Allersberg	82		67	München
Burgthann	78			
Schwarzenbruck	69			
Pyrbaum	61			

Aufgelistet sind nur Pendlerzahlen ab 50.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2021

**Tabelle 4: Schüler im Landkreis**

Schule	Grund- schulen	Mittel- schulen	Real- schulen	Wirt- schafts- schulen	Gymna- sien	Berufs-/ Fach- schulen	Förder- schulen	Montes- sori- schule	Waldorf- schulen
Abenberg	163	72	204						
Allersberg	259	121							
Büchenbach	183							193	
Georgensgmünd	252	190							
Greding / Obermässing	259	65		64					
Heideck	141								
Hilpoltstein	477	259	783		646				
Kammerstein	124								
Rednitzhembach	193	149							
Röttenbach / Mühlstetten	127								
Rohr	164								
Roth	804	501	912		725	1.774	505		
Schwanstetten	238								
Spalt	151	86							
Thalmässing	190	119							
Wendelstein / Röthenbach b. St. Wolfgang / Schwarzenlohe	483	253			1.008				516
<b>gesamt</b>	<b>4.208</b>	<b>1.815</b>	<b>1.899</b>	<b>64</b>	<b>2.379</b>	<b>1.774</b>	<b>505</b>	<b>193</b>	<b>516</b>

Stand: Schuljahr 2019/2020

**Tabelle 5: Gästeübernachtungen**

Gemeinde	Übernachtungen	
	2018	2020
Abenberg	12.322	7.661
Allersberg	36.034	22.624
Georgensgmünd	3.607	2.648
Greding	75.525	40.776
Hilpoltstein	33.034	26.633
Roth	47.884	45.372
Spalt	94.301	52.571
Thalmässing	6.919	3.776
Wendelstein	27.464	11.549
<b>gesamt</b>	<b>337.090</b>	<b>213.610</b>

Aufgrund der stark verminderten Übernachtungszahlen während der COVID-19-Pandemie wurden vergleichsweise auch die Werte aus 2018 dargestellt.

Beherbergungsbetriebe mit 10 oder mehr Gästebetten sowie Campingplätze mit 10 oder mehr Stellplätzen. Es werden nur Gemeinden gesondert ausgewiesen, die über mindestens 3 Betriebe verfügen.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik  
Stand: 2020

**Tabelle 6: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG**

Linien-Nr.	Verlauf (Bahn)	VU	Konzessionsende	Betriebsleistung (Tsd. km)			
				Sch	Fer	Sa	So
S 2	Roth - Schwabach - Nürnberg - Feucht - Altdorf	DB	08.12.2029	951,7	327,9	204,0	229,0
S 5	Nürnberg Hbf - Allersberg (Rothsee)	DB	08.12.2029	145,7	50,2	k.A.	k.A.
RE 1	Nürnberg Hbf - Allersberg (Rothsee) - Kinding (- Ingolstadt)	DB	09.12.2028	298,7	102,9	107,1	120,4
RE 16	Nürnberg - Schwabach - Roth - Pleinfeld - Weißenburg (Bay) - Treuchtlingen - Otting-Weilheim	DB	09.12.2028	262,1	90,3	76,3	77,6
RE 60	Nürnberg - Schwabach - Roth - Pleinfeld - Weißenburg (Bay) - Treuchtlingen	DB	09.12.2028	286,9	98,7	k.A.	k.A.
RB 16	Nürnberg - Schwabach - Roth - Pleinfeld - Weißenburg (Bay) - Treuchtlingen - Solnhofen	DB	09.12.2028	384,3	131,2	93,5	122,6
RB 61	Roth - Hilpoltstein ("Gredl-Bahn")	DB	14.06.2031	76,4	26,3	19,1	22,8

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzessionsende	Betriebsleistung (Tsd. km)			
				Sch	Fer	Sa	So
51	N-Frankenstraße - N-Worzeldorf - N-Kornburg - Kleinschwarzenlohe	VAG	30.11.2029	507,2	167,1	90,2	85,5
53	N-Luitpoldhain - N-Meistersingerhalle - N-Bauernfeindstraße - N-Worzeldorf - N-Kornburg - Schwand	VAG	12.12.2030	318,7	108,1	66,0	42,8
89	N-Frankenstraße - N-Kornburg - Wendelstein Gymnasium	VAG	30.11.2029	29,0	-	-	-
502	Wendelstein - Feucht - Ochenbruck - Gsteinach	Merz	01.12.2024	38,0	6,7	1,7	1,7
505	Neumarkt (OPf) - Postbauer-Heng - Pyrbaum - Allersberg	Arzt	31.08.2024	162,1	36,2	2,7	-
514	Neumarkt (OPf) - Freystadt (OPf)	Arzt	31.08.2024	28,9	5,5	0,7	-
516	Neumarkt (OPf) - Stauf - Berggau - Pavelsbach - Seligenporten - Freystadt - Allersberg	Arzt	31.08.2024	100,8	28,1	4,0	-
E525	Hausen - Greding - Beilngries	ELKO	31.07.2025	keine Angaben vorhanden			
526	Berching - Burggriesbach - Schmellricht	Arzt	31.08.2030	31,9	-	-	-
595	Kleinhöbing - Offenbau - Pyras - Eysölden - Thalmässing	Rombs	11.12.2027	17,0	-	-	-
596	Hilpoltstein - Pyras - Thalmässing - Reichersdorf	Rombs	11.12.2027	72,2	-	-	-
597	Allersberg - Hilpoltstein	VGR	11.12.2027	77,9	8,2	4,0	-
597.1	Allersberg Ortsteile MOBIL	Taxi Butschek	09.12.2023	keine Angaben vorhanden			
597.2	Allersberg Bahnhof MOBIL	Taxi Butschek	09.12.2023	keine Angaben vorhanden			
598	Hilpoltstein - Meckenhausen - Grauwinkel	Rombs	11.12.2027	41,8	3,9	-	-
599	Schmellricht - Freystadt - Hilpoltstein	Heider	26.07.2024	27,0	3,3	-	-
601	Wendelstein - Röthenbach (b. St. W.) - Sperberslohe - Allersberg	OVF	14.12.2024	67,5	16,0	3,9	9,5
602	N- Langwasser - Wendelstein - Sorg - Großschwarzenlohe - Kleinschwarzenlohe	OVF	14.12.2024	120,5	38,4	-	-
603	N-Langwasser - Röthenbach (b. St. W.) - Wendelstein - Raubersried	OVF	14.12.2024	153,7	51,6	-	-
604	Roth / Allersberg - Schwand - Wendelstein - Röthenbach (b. St. W.)	OVF	14.12.2024	72,2	4,3	2,4	-
605	Roth - Abenberg - Wassermungenau	Röhler	13.12.2025	108,1	27,9	10,3	14,0
606	Schwabach - Wendelstein - Sperberslohe	OVF	14.12.2024	41,8	14,4	3,9	-
607	Schwabach - Kammerstein - Abenberg - Wassermungenau - Spalt	Röhler	13.12.2025	217,9	46,2	8,6	1,2
608	Roth - Rothsee - Allersberg - Göggelsbuch	Röhler	08.12.2029	57,8	11,0	13,8	8,6
609	Roth - Spalt - Enderndorf (Brombachsee-Express)	Röhler	13.12.2025	-	-	4,5	6,8
610	N-Langwasser - Röthenbach (b. St. W.) - Kleinschwarzenlohe - Großschwarzenlohe - Wendelstein - N-Lw.	OVF	14.12.2024	25,7	8,8	30,0	30,4
611	Hilpoltstein - Thalmässing - Greding	Rombs	11.12.2027	122,1	31,4	6,9	-
611.1	Thalmässing MOBIL	Rombs	11.12.2027	keine Angaben vorhanden			
611.2	Greding MOBIL	Rombs	11.12.2027	keine Angaben vorhanden			
612	Greding - Schutzendorf - Euerwang - Kraftsbuch - Greding - Untermässing - Weinsfeld - Hilpoltstein	Rombs	11.12.2027	61,0	4,5	6,1	-

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzessionsende	Betriebsleistung (Tsd. km)			
				Sch	Fer	Sa	So
613	Hilpoltstein - Meckenhausen - Obermässing - Landerzhofen - Kaising - Mettendorf - Greding	Rombs	11.12.2027	73,5	10,0	7,3	-
614	Kinding - Greding	Rombs	11.12.2027	12,8	4,4	-	-
617	Hagenich - Gebersdorf - Dixenhausen - Thalmässing	Rombs	11.12.2027	7,1	-	-	-
618	Thalmässing - Bergen - Ellingen - Weißenburg	Rombs	31.12.2025	42,0	10,1	-	-
619	(Greding) - Thalmässing - Laibstadt - Mannholz - Weißenburg	Rombs	31.12.2025	29,1	0,8	-	-
621	Gunzenhausen - Pfofeld - Gräfensteinberg - Absberg - Spalt	Bauer&S. / OVF	31.12.2024	69,0	19,8	7,7	-
622	Spalt - Untererl bach - Wernfels - Theilenberg - Wassermungenau - Untereschenbach - Windsbach	Ehard	13.12.2025	34,5	2,3	1,2	-
623	Roth - Georgensgmünd - Spalt	Ehard	13.12.2025	54,3	15,4	6,8	2,2
625	Georgensgmünd - Aabenberg - Windsbach	Ehard	13.12.2025	54,3	7,9	6,6	-
626	Georgensgmünd - Rittersbach - Mäbenberg - Georgensgmünd	Röhler	30.09.2030	51,4	17,7	-	-
626.1	Rufbus Georgensgmünd Bf. - Georgensgmünd Ortsteile	Röhler	30.09.2030	keine Angaben vorhanden			
627	Georgensgmünd Bf. - Georgensgmünd Ort - Georgensgmünd Bf.	Röhler	30.09.2030	21,8	7,5	-	-
628	Georgensgmünd Bf. - Gewerbegebiet - Georgensgmünd Bf.	Röhler	30.09.2030	20,8	7,2	-	-
629	Georgensgmünd - Röttenbach - Mühlstetten - Breitenlohe - Mauk - Georgensgmünd	Röhler	30.09.2030	45,9	11,5	2,4	-
630	Heideck - Hilpoltstein Bahnhof	VGR	11.12.2027	36,3	12,5	4,6	-
630.1	Heideck MOBIL	VGR	11.12.2027	keine Angaben vorhanden			
631	Roth - Röttenbach - Spalt - Großweingarten - Enderndorf - Fünfbronn - Schnittling - Spalt - Röttenbach - Roth	Ehard	13.12.2025	45,0	7,9	3,1	-
632	Spalt - Wasserzell - Mosbach - Güsseldorf - Massendorf - Spalt	Ehard	13.12.2025	7,6	-	-	-
633	Hilpoltstein - Allersberg (Rothsee) Bahnhof	VGR	11.12.2027	73,6	25,3	9,3	10,3
633.1	Hilpoltstein MOBIL	VGR	11.12.2027	keine Angaben vorhanden			
634	Hilpoltstein - Heideck - Röttenbach	VGR	11.12.2027	90,4	4,3	2,9	-
635	Roth - Untersteinbach ob Gmünd	Röhler	08.12.2029	40,1	4,4	-	-
635.1	Gemeindegebiet Büchenbach	Röhler	08.12.2029	keine Angaben vorhanden			
636	Greding - Thalmässing - Hilpoltstein (Gredl-Express)	Rombs	01.11.2022	-	-	7,3	8,9
637	Gunzenhausen - Haundorf - Igelsbach	Rombs	31.12.2024	31,7	6,3	2,1	-
661	Schwabach Eichwasen - SC-Ludwigstraße - SC-Bahnhof - SC-Vogelherd - Igelsdorf	Stadtverkehr SC	31.12.2024	117,2	40,6	8,0	5,9
664	Rufbus Ottersdorf - Schwabach	Butschek	31.12.2024	6,6	2,3	1,4	-
665	Schulbuslinie Schwabach	Stadtverkehr SC	31.12.2024	9,6	-	-	-
671	Leitelshof - Regelsbach - Dietersdorf - Wolkersdorf - Schwabach	Reck	19.12.2026	54,8	8,1	1,1	-
673	Rohr - Kottensdorf - Schwabach	Koch	19.12.2026	104,1	16,6	5,3	-
675	Igelsdorf - Rednitzhembach Bf - Walpersdorf - Untermainbach	OVF	14.12.2024	22,9	7,9	-	-
676	Schwabach - Rednitzhembach - Schwanstetten - Wendelstein	OVF	14.12.2024	61,7	11,5	4,9	-
677	Schwabach - Schwanstetten	OVF	14.12.2024	71,1	24,2	15,0	-
678	Schwabach - Wendelstein - Feucht	OVF	14.12.2024	116,4	29,5	4,9	-
680.1	Roth - Belmbrach - Bernlohe - Wallesau	Röhler	08.12.2029	keine Angaben vorhanden			
680.2	Roth - Hofstetten - Birkach	Röhler	08.12.2029	keine Angaben vorhanden			
680.3	Roth - Pruppach - Meckenlohe - Harrlach	Röhler	08.12.2029	keine Angaben vorhanden			
680.4	Roth Städtlerstraße - RH-Bahnhof - RH-Sudetenstraße	Röhler	08.12.2029	keine Angaben vorhanden			
680.5	Roth Nordring - An der Lände	Röhler	08.12.2029	keine Angaben vorhanden			
681	Roth Am Espan - Kiliansdorf	Röhler	09.12.2029	101,8	35,0	5,1	-
682	Rothaurach - Roth Gewerbegebiet Gildestr.	Röhler	10.12.2029	113,9	39,2	10,2	-
683	Büchenbach - Roth - Kiliansdorf	Röhler	11.12.2029	71,0	23,9	10,8	-
684	Wallesau - Roth Peter-Henlein-Str.	Röhler	12.12.2029	14,9	0,3	-	-

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzessionsende	Betriebsleistung (Tsd. km)			
				Sch	Fer	Sa	So
685	Roth Bahnhof - RH-Stadtmitte - RH-Hochgericht - RH-Stadtmitte - RH-Bahnhof	Röhler	13.12.2029	41,6	14,3	4,0	-
686	Bernlohe - Roth - Pruppach	Röhler	14.12.2029	40,9	1,2	-	-
699	Gunzenhausen - Langlau - Absberg - Enderndorf (Kleiner Brombachsee-Express)	MVG	01.11.2023	-	-	4,1	-
713	Nürnberg - Stein - Rohr/Roßtal - Heilsbronn - (Neuendetsau)	Reck	07.12.2030	190,9	41,4	14,0	-
721	Wolfsau - Leipersloh - Kettlersbach - Veitsaurach - Kitschendorf - Bertholdsdorf - Moosbach - Windsbach	Kwitt	13.12.2025	34,3	5,6	2,9	-
9224	Thalmässing/Greding - Titting - Eichstätt	RBA	31.12.2026	keine Angaben vorhanden			
9234	Greding/Beilngries - Eichstätt - Rebdorf	RBA	31.12.2026	keine Angaben vorhanden			
A605	Schwabach - Kammerstein - Abenberg	Koch	13.12.2025	keine Angaben vorhanden			
A610	Georgensgmünd - Spalt	Butschek	13.12.2025	keine Angaben vorhanden			
A615	Hilpoltstein - Thalmässing	Rombs	11.12.2027	keine Angaben vorhanden			
A620	Roth - Hilpoltstein - Heideck	Rombs	11.12.2027	keine Angaben vorhanden			
A630	Roth - Hilpoltstein	Rombs	11.12.2027	keine Angaben vorhanden			
A650	Worzeldorf - Schwanstetten	Butschek	14.12.2024	keine Angaben vorhanden			
A655	Schwanstetten - Roth	Butschek	15.12.2029	keine Angaben vorhanden			
A660	Schwabach - Rednitzhembach - Neuses	Koch	14.12.2024	keine Angaben vorhanden			
A670	Schwabach - Rohr	Koch	12.12.2026	keine Angaben vorhanden			
A675	Schwanstetten - Schwabach	Koch	14.12.2024	keine Angaben vorhanden			
A680	Roth - Büchenbach	Röhler	08.12.2029	keine Angaben vorhanden			
N60	N-Langwasser - Röthenbach (b. St. W.) - Wendelstein - Groß-/Kleinschwarzenlohe - N-Kornburg	OVF	14.12.2024	5,1	2,2	6,6	1,3

Stand: Januar 2023

Tabelle 7: Fahrgäste pro Tag auf einzelnen Linien

Linien-Nr.	Linienverlauf	Fahrgäste Wochentag	Fahrgäste Samstag	Fahrgäste Sonntag
651	Schwanstetten - Nürnberg	2.276	1.032	
661	Plöckendorf - Schwabach	1.585		
602	Nürnberg - Wendelstein - Kleinschwarzenlohe	1.409		
505	Neumarkt - Postbauer Heng - Allersberg	1.272	4	
603	Nürnberg - Röthenbach - Wendelstein - Raubesried	1.155		
678	Schwabach - Wendelstein - Feucht	1.052	30	
665	Igelsdorf - Schwabach	994		
682	Rothaurach - Roth	802	64	
713	Nürnberg - Stein - Rohr - Heilsbronn	724	11	
633	Hilpoltstein - Allersberg (Rothsee) / Bahnhof	681	121	75
681	Roth/Am Hasenbühl - Kiliansdorf	634	37	
516	Allersberg - Neumarkt	633	10	
683	Büchenbach - Roth Stadtmitte - Kiliansdorf	606	68	
685	Roth Bahnhof - Stadtmitte - Roth Bahnhof	590	112	
676	Schwanstetten - Rednitzhembach - Schwabach	513	26	
671	Schwabach - Leitelshof	453	13	
677	Schwanstetten - Schwabach	435		
686	Bernlohe - Roth - Harrlach	269		
608	Roth - Allersberg - Göggelsbuch	207	9	
684	Mauk - Wallesau - Roth	206		
601	Allersberg - Wendelstein - Nürnberg	204	4	
634	Röttenbach - Heideck - Hilpoltstein	104		
610	Nürnberg - Röthenbach - Wendelstein - Kleinschwarzenlohe	101	808	434
680.5	Roth Nordring - An der Lände	13		

Erhebungszahlen sind nur für ausgewählte Linien und Tage vorhanden.

Quelle: VE2017

**Tabelle 8: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG**

Linienerlauf	Schule
Beilngries Volksfestplatz - Beilngries ZOB - Biberach - Litterzhofen - Landerzhofen - Attenhofen - Greding - Mettendorf - Kaising - Herrnsberg - Röckenhofen - Österberg - Kleinnottersdorf	Gymnasium Beilngries
Hilpoltstein Gymnasium - Heuberg - Altenhofen - Riedersdorf - Minettenheim - Bischofsholz - Mörlach - Mörsdorf - Braunshof - Schöllnhof - Rothenhof - Michelbach - Freystadt - Kleinthurndorf - Großthurndorf - Thannhausen Hofmark - Oberndorf - Sulzkirchen - Kleinberghausen - Forchheim - Höfen - Obernricht - Burggriesbach - Jettenhofen - Lauterbach - Schmellnricht	Gymnasium Hilpoltstein
Nerreth - Wendelstein Gymnasium	Gymnasium Wendelstein
Furth - Schwand (Zu-/Abbringerverkehr)	Real-/Wirtschaftsschule Roth W.-v.-E.-Gymnasium Schwabach
Volkersgau - Schwabach Wolfram-von-Eschenbach-Gym.	W.-v.-E.-Gymnasium Schwabach
Allersberg - Greding Volksschule	Wirtschaftsschule Greding
Heuberg - Hilpoltstein - Jahrsdorf - Meckenhausen - Tandi - Greding Volksschule	Wirtschaftsschule Greding
Eckersmühlen - Liebenstadt - Heideck - Aue - Greding Volksschule	Wirtschaftsschule Greding
Offenbau - Pyras - Eysölden - Alfershäusen - Thalmässing - Stetten - Schwim-bach - Lohen - Greding Volksschule	Wirtschaftsschule Greding

Stand: Schuljahr 2019/2020

Tabelle 9: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...		
			Pkw	Behin- derten- pkw	Fahrrad
Rednitzhembach	Rednitzhembach Bf.	S 2	46	1	82
Büchenbach	Büchenbach Bf.	S 2	46	3	94
Roth	Roth Bf.	S 2, RE16, RE60, RB16, RB61	318	3	301
Georgensgmünd	Georgensgmünd Bf.	RE16, RE60, RB16	191	5	211
Hilpoltstein	Hilpoltstein Bf.	RB61	30	2	40
Allersberg	Allersberg (Rothsee) Bf.	S 5, RE1	275	12	112

Quelle: VGN

**Tabelle 10: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium**

Gemeinde	Zentraler Ort 1	Zentraler Ort 2	Zentraler Ort 3	Zentraler Ort 4	Zentraler Ort 5
Abenberg	Roth	Schwabach	Nürnberg		
Allersberg	Roth	Hilpoltstein	Nürnberg	Freystadt	Neumarkt
Büchenbach	Roth	Schwabach	Nürnberg		
Georgensmünd	Roth	Schwabach	Nürnberg		
Greding	Hilpoltstein	Roth	Nürnberg	Beilngries	Ingolstadt
Heideck	Hilpoltstein	Roth	Nürnberg	Weißenburg	
Hilpoltstein	Roth	Schwabach	Nürnberg	Freystadt	Neumarkt
Kammerstein	Schwabach	Roth	Nürnberg		
Rednitzhembach	Schwabach	Roth	Nürnberg	Wendelstein	
Rohr	Schwabach	Roth	Nürnberg		
Roth	Roth	Schwabach	Nürnberg		
Röttenbach	Georgensmünd	Roth	Nürnberg		
Schwanstetten	Nürnberg	Schwabach	Roth	Wendelstein	
Spalt	Roth	Schwabach	Nürnberg	Georgensmünd	
Thalmässing	Hilpoltstein	Roth	Nürnberg		Ingolstadt
Wendelstein	Nürnberg	Schwabach	Roth	Feucht	

<sup>1</sup> Teilorte, die weniger als 3 km vom Nachbarschaftsbereich entfernt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die zentralen Orte 4 und 5 werden zusätzlich mit variablen Kriterien hinsichtlich der Reisezeit bewertet. Die Auswertung ist im Textteil hinterlegt.

**Tabelle 11: Erschließung**

**Einzugsbereich von Haltestellen (mindestens 80% der Einwohner) Bus 400 m, Bahn 1.000 m**

Gemeinde	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Abenberg	Abenberg	Ländlicher Raum	3.046	92%	erfüllt
Abenberg	Bechhofen	Ländlicher Raum	221	100%	erfüllt
Abenberg	Beerbach	Ländlicher Raum	179	91%	erfüllt
Abenberg	Dürrenmungenau	Ländlicher Raum	261	83%	erfüllt
Abenberg	Ebersbach	Ländlicher Raum	160	99%	erfüllt
Abenberg	Kapsdorf	Ländlicher Raum	148	93%	erfüllt
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	Ländlicher Raum	188	100%	erfüllt
Abenberg	Wassermungenau	Ländlicher Raum	1.127	82%	erfüllt
Allersberg	Allersberg	Verkehrsachse	6.260	95%	erfüllt
Allersberg	Altenfelden	Verkehrsachse	171	100%	erfüllt
Allersberg	Ebenried	Ländlicher Raum	506	85%	erfüllt
Allersberg	Göggelsbuch	Ländlicher Raum	521	95%	erfüllt
Büchenbach	Aurau	Ländlicher Raum	287	98%	erfüllt
Büchenbach	Büchenbach	Verkehrsachse	3.931	94%	erfüllt
Büchenbach	Gauchsdorf	Ländlicher Raum	169	82%	erfüllt
Büchenbach	Götzenreuth	Ländlicher Raum	242	82%	erfüllt
Büchenbach	Ottersdorf	Ländlicher Raum	337	99%	erfüllt
Georgensgmünd	Georgensgmünd	Verkehrsachse	4.984	97%	erfüllt
Georgensgmünd	Mäbenberg	Ländlicher Raum	398	99%	erfüllt
Georgensgmünd	Petersgmünd	Ländlicher Raum	531	84%	erfüllt
Georgensgmünd	Rittersbach	Ländlicher Raum	402	91%	erfüllt
Greding	Euerwang	Ländlicher Raum	176	87%	erfüllt
Greding	Greding	Ländlicher Raum	3.683	78%	langfristig
Greding	Großhöbing	Ländlicher Raum	291	100%	erfüllt
Greding	Hausen	Ländlicher Raum	153	92%	erfüllt
Greding	Herrnsberg	Ländlicher Raum	323	100%	erfüllt
Greding	Landerzhofen	Ländlicher Raum	218	99%	erfüllt
Greding	Obermässing	Ländlicher Raum	733	92%	erfüllt
Greding	Röckenhofen	Ländlicher Raum	319	85%	erfüllt
Greding	Untermässing	Ländlicher Raum	335	91%	erfüllt
Heideck	Heideck	Ländlicher Raum	2.443	81%	erfüllt
Heideck	Laibstadt	Ländlicher Raum	349	97%	erfüllt
Heideck	Liebenstadt	Ländlicher Raum	254	89%	erfüllt
Heideck	Schloßberg	Ländlicher Raum	201	91%	erfüllt
Heideck	Seiboldsmühle	Ländlicher Raum	631	99%	erfüllt
Heideck	Selingstadt	Ländlicher Raum	188	98%	erfüllt
Hilpoltstein	Auhof	Ländlicher Raum	221	100%	erfüllt
Hilpoltstein	Heuberg	Ländlicher Raum	270	100%	erfüllt
Hilpoltstein	Hilpoltstein	Verkehrsachse	7.673	91%	erfüllt
Hilpoltstein	Hofstetten	Ländlicher Raum	923	94%	erfüllt
Hilpoltstein	Jahrsdorf	Ländlicher Raum	310	90%	erfüllt
Hilpoltstein	Marquardsholz	Ländlicher Raum	405	95%	erfüllt
Hilpoltstein	Meckenhausen	Ländlicher Raum	1.181	78%	langfristig
Hilpoltstein	Mörlach	Ländlicher Raum	155	100%	erfüllt
Hilpoltstein	Solar	Ländlicher Raum	262	98%	erfüllt
Hilpoltstein	Unterrödel	Ländlicher Raum	268	77%	erfüllt
Hilpoltstein	Weinsfeld	Ländlicher Raum	314	98%	erfüllt
Hilpoltstein	Zell	Ländlicher Raum	481	92%	erfüllt
Kammerstein	Barthelmesaurach	Ländlicher Raum	996	94%	erfüllt

Gemeinde	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Kammerstein	Haag	Ländlicher Raum	465	88%	erfüllt
Kammerstein	Kammerstein	Ländlicher Raum	626	100%	erfüllt
Kammerstein	Neppersreuth	Ländlicher Raum	155	0%	vorrangig
Kammerstein	Oberreichenbach	Ländlicher Raum	165	80%	erfüllt
Kammerstein	Volkersgau	Ländlicher Raum	163	100%	erfüllt
Rednitzhembach	Igelsdorf	Verdichtungsraum	1.786	94%	erfüllt
Rednitzhembach	Plöckendorf	Verkehrsachse	2.145	100%	erfüllt
Rednitzhembach	Rednitzhembach	Verdichtungsraum	1.517	71%	langfristig
Rednitzhembach	Untermainbach	Verdichtungsraum	1.449	100%	erfüllt
Rohr	Gustenfelden	Ländlicher Raum	399	69%	langfristig
Rohr	Kottensdorf	Ländlicher Raum	371	92%	erfüllt
Rohr	Nemsdorf	Ländlicher Raum	259	97%	erfüllt
Rohr	Regelsbach	Ländlicher Raum	851	92%	erfüllt
Rohr	Rohr	Ländlicher Raum	1.253	84%	erfüllt
Roth	Belmbrach	Verdichtungsraum	291	98%	erfüllt
Roth	Bernlohe	Verdichtungsraum	666	100%	erfüllt
Roth	Eckersmühlen	Verkehrsachse	2.808	94%	erfüllt
Roth	Kiliansdorf	Verdichtungsraum	674	98%	erfüllt
Roth	Obersteinbach a.d.	Verdichtungsraum	339	94%	erfüllt
Roth	Pfaffenhofen	Verdichtungsraum	1.227	94%	erfüllt
Roth	Pruppach	Verdichtungsraum	474	100%	erfüllt
Roth	Roth	Verkehrsachse	15.939	98%	erfüllt
Roth	Rothaurach	Verdichtungsraum	1.787	98%	erfüllt
Roth	Unterheckenhofen	Verkehrsachse	274	100%	erfüllt
Röttenbach	Mühlstetten	Verkehrsachse	1.046	100%	erfüllt
Röttenbach	Röttenbach	Ländlicher Raum	1.878	74%	langfristig
Schwanstetten	Leerstetten	Verdichtungsraum	3.530	56%	vorrangig
Schwanstetten	Mittelhembach	Verdichtungsraum	212	66%	langfristig
Schwanstetten	Schwand b.Nürnberg	Verdichtungsraum	3.146	68%	mittelfristig
Schwanstetten	Schwanst.	Verdichtungsraum	600	79%	erfüllt
Spalt	Enderndorf	Ländlicher Raum	210	100%	erfüllt
Spalt	Großweingarten	Ländlicher Raum	745	99%	erfüllt
Spalt	Spalt	Ländlicher Raum	2.575	68%	mittelfristig
Spalt	Wasserzell	Ländlicher Raum	331	100%	erfüllt
Spalt	Wernfels	Ländlicher Raum	339	87%	erfüllt
Thalmässing	Alfershausen	Ländlicher Raum	402	80%	erfüllt
Thalmässing	Eysölden	Ländlicher Raum	785	92%	erfüllt
Thalmässing	Landersdorf	Ländlicher Raum	192	90%	erfüllt
Thalmässing	Offenbau	Ländlicher Raum	417	99%	erfüllt
Thalmässing	Pyras	Ländlicher Raum	219	93%	erfüllt
Thalmässing	Ruppmannsberg	Ländlicher Raum	251	100%	erfüllt
Thalmässing	Thalmässing	Ländlicher Raum	1.889	77%	langfristig
Wendelstein	Großschwarzenlohe	Verdichtungsraum	3.284	97%	erfüllt
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	Verdichtungsraum	2.225	83%	erfüllt
Wendelstein	Neuses	Verdichtungsraum	310	99%	erfüllt
Wendelstein	Raubersried	Verdichtungsraum	199	100%	erfüllt
Wendelstein	Röthenbach b.Sankt	Verdichtungsraum	2.643	69%	mittelfristig
Wendelstein	Sperberslohe	Verdichtungsraum	255	95%	erfüllt
Wendelstein	Wendelstein	Verdichtungsraum	7.239	96%	erfüllt
<b>nicht ausreichend erschlossen</b>					<b>12</b>

**Tabelle 12: Erreichbarkeit Gemeindehauptort**

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	30 min	40 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	1 mal	1 mal				

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Abenberg	Beerbach	Abenberg	179	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Abenberg	Dürrenmungenau	Abenberg	261	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Abenberg	Kapsdorf	Abenberg	148	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Abenberg	Wassermungenau	Abenberg	1.127	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Allersberg	Ebenried	Allersberg	506	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Allersberg	Göggelsbuch	Allersberg	521	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Aurau	Büchenbach	287	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Gauchsdorf	Büchenbach	169	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Götzenreuth	Büchenbach	242	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Georgensgmünd	Mäbenberg	Georgensgmünd	398	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Georgensgmünd	Rittersbach	Georgensgmünd	402	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Euerwang	Greding	176	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Großhöbing	Greding	291	vorrangig	vorrangig	vorrangig	erfüllt
Greding	Hausen	Greding	153	vorrangig	vorrangig	vorrangig	langfristig
Greding	Hernsberg	Greding	323	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Obermässing	Greding	733	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Röckenhofen	Greding	319	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Untermässing	Greding	335	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heideck	Laibstadt	Heideck	349	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Heideck	Liebenstadt	Heideck	254	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Jahrsdorf	Hilpoltstein	310	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Meckenhausen	Hilpoltstein	1.181	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Mörlach	Hilpoltstein	155	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Unterrödel	Hilpoltstein	268	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Hilpoltstein	Weinsfeld	Hilpoltstein	314	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Zell	Hilpoltstein	481	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Kammerstein	Barthelmesaurach	Kammerstein	996	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Kammerstein	Oberreichenbach	Kammerstein	165	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kammerstein	Volkersgau	Kammerstein	163	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Rohr	Gustenfelden	Rohr	399	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Rohr	Kottensdorf	Rohr	371	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Rohr	Nemsdorf	Rohr	259	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Rohr	Regelsbach	Rohr	851	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Roth	Bernlohe	Roth	666	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Eckersmühlen	Roth	2.808	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Obersteinbach a.d.	Roth	339	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Unterheckenhofen	Roth	274	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Spalt	Enderndorf	Spalt	210	erfüllt	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Spalt	Wernfels	Spalt	339	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Alfershausen	Thalmässing	402	erfüllt	vorrangig	langfristig	langfristig
Thalmässing	Eysölden	Thalmässing	785	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Offenbau	Thalmässing	417	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Pyras	Thalmässing	219	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Wendelstein	Neuses	Wendelstein	310	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
<b>Defizite (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>18</b>	<b>24</b>	<b>32</b>	<b>34</b>

**Tabelle 13: Erreichbarkeit Zentraler Ort 1**

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	25 min	35 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Abenberg	Abenberg	Roth	3.046	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Abenberg	Bechhofen	Roth	221	mittelfristig	vorrangig	langfristig	mittelfristig
Abenberg	Beerbach	Roth	179	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Abenberg	Dürrenmungenau	Roth	261	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Abenberg	Ebersbach	Roth	160	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Abenberg	Kapsdorf	Roth	148	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	Roth	188	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Abenberg	Wassermungenau	Roth	1.127	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Allersberg	Allersberg	Roth	6.260	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Allersberg	Altenfelden	Roth	171	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Allersberg	Ebenried	Roth	506	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Allersberg	Göggelsbuch	Roth	521	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Büchenbach	Aurau	Roth	287	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Büchenbach	Roth	3.931	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Gauchsdorf	Roth	169	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Götzenreuth	Roth	242	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Ottersdorf	Roth	337	langfristig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Georgensgmünd	Georgensgmünd	Roth	4.984	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Georgensgmünd	Mäbenberg	Roth	398	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Georgensgmünd	Petersgmünd	Roth	531	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Georgensgmünd	Rittersbach	Roth	402	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Euerwang	Hilpoltstein	176	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Greding	Hilpoltstein	3.683	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Greding	Großhöbing	Hilpoltstein	291	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Greding	Hausen	Hilpoltstein	153	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Greding	Herrnsberg	Hilpoltstein	323	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Landerzhofen	Hilpoltstein	218	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Obermässing	Hilpoltstein	733	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Röckenhofen	Hilpoltstein	319	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Untermässing	Hilpoltstein	335	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Heideck	Heideck	Hilpoltstein	2.443	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Heideck	Laibstadt	Hilpoltstein	349	langfristig	langfristig	vorrangig	erfüllt
Heideck	Liebenstadt	Hilpoltstein	254	langfristig	langfristig	vorrangig	erfüllt
Heideck	Schloßberg	Hilpoltstein	201	erfüllt	langfristig	vorrangig	erfüllt
Heideck	Seiboldsmühle	Hilpoltstein	631	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Heideck	Selingstadt	Hilpoltstein	188	langfristig	langfristig	vorrangig	erfüllt
Hilpoltstein	Auhof	Roth	221	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Heuberg	Roth	270	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Hilpoltstein	Roth	7.673	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Hofstetten	Roth	923	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Hilpoltstein	Jahrsdorf	Roth	310	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Marquardsholz	Roth	405	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Meckenhäuser	Roth	1.181	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Mörlach	Roth	155	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Solar	Roth	262	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Unterrödel	Roth	268	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Hilpoltstein	Weinsfeld	Roth	314	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Zell	Roth	481	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Kammerstein	Barthelmesaurach	Schwabach	996	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
Kammerstein	Haag	Schwabach	465	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Kammerstein	Kammerstein	Schwabach	626	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Kammerstein	Neppersreuth	Schwabach	155	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kammerstein	Oberreichenbach	Schwabach	165	mittelfristig	vorrangig	erfüllt	langfristig
Kammerstein	Volkersgau	Schwabach	163	mittelfristig	vorrangig	erfüllt	langfristig
Rednitzhembach	Igelsdorf	Schwabach	1.786	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rednitzhembach	Plöckendorf	Schwabach	2.145	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rednitzhembach	Rednitzhembach	Schwabach	1.517	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt
Rednitzhembach	Untermainbach	Schwabach	1.449	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rohr	Gustenfelden	Schwabach	399	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rohr	Kottensdorf	Schwabach	371	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rohr	Nemsdorf	Schwabach	259	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Rohr	Regelsbach	Schwabach	851	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Rohr	Rohr	Schwabach	1.253	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Roth	Belmbrach	Roth	291	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Bernlohe	Roth	666	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Eckersmühlen	Roth	2.808	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Kiliansdorf	Roth	674	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Obersteinbach a.d. Haide	Roth	339	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Pfaffenhofen	Roth	1.227	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Pruppach	Roth	474	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Rothaurach	Roth	1.787	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Roth	Unterheckenhofen	Roth	274	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Röttenbach	Mühlstetten	Georgensgmünd	1.046	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Röttenbach	Röttenbach	Georgensgmünd	1.878	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Schwanstetten	Leerstetten	Nürnberg	3.530	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Schwanstetten	Mittelhembach	Nürnberg	212	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	Nürnberg	3.146	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Schwanstetten	Schwanstetten	Nürnberg	600	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Spalt	Enderndorf	Roth	210	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Spalt	Großweingarten	Roth	745	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Spalt	Spalt	Roth	2.575	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Spalt	Wasserzell	Roth	331	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Spalt	Wernfels	Roth	339	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Alfershausen	Hilpoltstein	402	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Thalmässing	Eysölden	Hilpoltstein	785	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Thalmässing	Landersdorf	Hilpoltstein	192	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Offenbau	Hilpoltstein	417	erfüllt	langfristig	vorrangig	erfüllt
Thalmässing	Pyras	Hilpoltstein	219	erfüllt	vorrangig	vorrangig	erfüllt
Thalmässing	Ruppmannsburg	Hilpoltstein	251	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	langfristig
Thalmässing	Thalmässing	Hilpoltstein	1.889	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Wendelstein	Großschwarzenlohe	Nürnberg	3.284	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	Nürnberg	2.225	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Wendelstein	Neuses	Nürnberg	310	langfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig
Wendelstein	Raubersried	Nürnberg	199	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Wendelstein	Röthenbach b. St. Wolfgang	Nürnberg	2.643	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Wendelstein	Sperberslohe	Nürnberg	255	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig
Wendelstein	Wendelstein	Nürnberg	7.239	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
<b>Defizite (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>57</b>	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>61</b>

**Tabelle 14: Erreichbarkeit Zentraler Ort 2**

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	50 min	60 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	35 min	45 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Abenberg	Abenberg	Schwabach	3.046	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Bechhofen	Schwabach	221	mittelfristig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Beerbach	Schwabach	179	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Dürrenmungenau	Schwabach	261	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Ebersbach	Schwabach	160	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Kapsdorf	Schwabach	148	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	Schwabach	188	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Wassermungenau	Schwabach	1.127	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Allersberg	Allersberg	Hilpoltstein	6.260	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Allersberg	Altenfelden	Hilpoltstein	171	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt
Allersberg	Ebenried	Hilpoltstein	506	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Allersberg	Göggselsbuch	Hilpoltstein	521	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Büchenbach	Aurau	Schwabach	287	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Büchenbach	Büchenbach	Schwabach	3.931	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Gauchsdorf	Schwabach	169	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Büchenbach	Götzenreuth	Schwabach	242	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Büchenbach	Ottersdorf	Schwabach	337	erfüllt	vorrangig	langfristig	mittelfristig
Georgensgmünd	Georgensgmünd	Schwabach	4.984	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Georgensgmünd	Mäbenberg	Schwabach	398	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Georgensgmünd	Petersgmünd	Schwabach	531	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Georgensgmünd	Rittersbach	Schwabach	402	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Euerwang	Roth	176	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Greding	Roth	3.683	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Greding	Großhöbing	Roth	291	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Greding	Hausen	Roth	153	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Greding	Herrnsberg	Roth	323	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Landerzhofen	Roth	218	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Obermässing	Roth	733	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Röckenhofen	Roth	319	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Untermässing	Roth	335	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Heideck	Heideck	Roth	2.443	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Heideck	Laibstadt	Roth	349	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Heideck	Liebenstadt	Roth	254	langfristig	langfristig	vorrangig	erfüllt
Heideck	Schloßberg	Roth	201	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Heideck	Seiboldsmühle	Roth	631	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Heideck	Selingstadt	Roth	188	langfristig	langfristig	vorrangig	erfüllt
Hilpoltstein	Auhof	Schwabach	221	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Heuberg	Schwabach	270	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Hilpoltstein	Hilpoltstein	Schwabach	7.673	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Hofstetten	Schwabach	923	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Hilpoltstein	Jahrsdorf	Schwabach	310	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Marquardsholz	Schwabach	405	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Meckenhäuser	Schwabach	1.181	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Mörlach	Schwabach	155	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Solar	Schwabach	262	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Unterrödel	Schwabach	268	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Hilpoltstein	Weinsfeld	Schwabach	314	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Zell	Schwabach	481	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Kammerstein	Barthelmesaurach	Roth	996	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Kammerstein	Haag	Roth	465	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Kammerstein	Kammerstein	Roth	626	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Kammerstein	Neppersreuth	Roth	155	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kammerstein	Oberreichenbach	Roth	165	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig
Kammerstein	Volkersgau	Roth	163	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig
Rednitzhembach	Igelsdorf	Roth	1.786	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rednitzhembach	Plöckendorf	Roth	2.145	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rednitzhembach	Rednitzhembach	Roth	1.517	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Rednitzhembach	Untermainbach	Roth	1.449	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rohr	Gustenfelden	Roth	399	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Rohr	Kottensdorf	Roth	371	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Rohr	Nemsdorf	Roth	259	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Rohr	Regelsbach	Roth	851	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Rohr	Rohr	Roth	1.253	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Roth	Belmbrach	Schwabach	291	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Bernlohe	Schwabach	666	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Roth	Eckersmühlen	Schwabach	2.808	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Kiliansdorf	Schwabach	674	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Obersteinbach a.d. Haide	Schwabach	339	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Pfaffenhofen	Schwabach	1.227	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Pruppach	Schwabach	474	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Roth	Schwabach	15.939	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Rothaurach	Schwabach	1.787	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Unterheckenhofen	Schwabach	274	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Röttenbach	Mühlstetten	Roth	1.046	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Röttenbach	Röttenbach	Roth	1.878	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Schwanstetten	Leerstetten	Schwabach	3.530	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Schwanstetten	Mittelhembach	Schwabach	212	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	Schwabach	3.146	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Schwanstetten	Schwanst.	Schwabach	600	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Spalt	Enderndorf	Schwabach	210	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Spalt	Großweingarten	Schwabach	745	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Spalt	Spalt	Schwabach	2.575	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Spalt	Wasserzell	Schwabach	331	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Spalt	Wernfels	Schwabach	339	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Alfershausen	Roth	402	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Thalmässing	Eysölden	Roth	785	langfristig	erfüllt	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Landersdorf	Roth	192	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Offenbau	Roth	417	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Pyras	Roth	219	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Ruppmannsburg	Roth	251	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Thalmässing	Roth	1.889	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Wendelstein	Großschwarzenlohe	Schwabach	3.284	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	Schwabach	2.225	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
Wendelstein	Neuses	Schwabach	310	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Wendelstein	Raubersried	Schwabach	199	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Wendelstein	Röthenbach b. St. Wolfgang	Schwabach	2.643	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Wendelstein	Sperberslohe	Schwabach	255	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Wendelstein	Wendelstein	Schwabach	7.239	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
<b>Defizite (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>57</b>	<b>63</b>	<b>68</b>	<b>64</b>

**Tabelle 15: Erreichbarkeit Zentraler Ort 3**

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 min	90 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	45 min	75 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Abenberg	Abenberg	Nürnberg	3.046	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Bechhofen	Nürnberg	221	langfristig	vorrangig	erfüllt	langfristig
Abenberg	Beerbach	Nürnberg	179	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Abenberg	Dürrenmungenau	Nürnberg	261	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Abenberg	Ebersbach	Nürnberg	160	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Abenberg	Kapsdorf	Nürnberg	148	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	Nürnberg	188	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Abenberg	Wassermungenau	Nürnberg	1.127	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Allersberg	Allersberg	Nürnberg	6.260	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Allersberg	Altenfelden	Nürnberg	171	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Allersberg	Ebenried	Nürnberg	506	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Allersberg	Göggselsbuch	Nürnberg	521	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Büchenbach	Aurau	Nürnberg	287	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Büchenbach	Nürnberg	3.931	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Gauchsdorf	Nürnberg	169	langfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig
Büchenbach	Götzenreuth	Nürnberg	242	langfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig
Büchenbach	Ottersdorf	Nürnberg	337	erfüllt	vorrangig	langfristig	vorrangig
Georgensgmünd	Georgensgmünd	Nürnberg	4.984	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Georgensgmünd	Mäbenberg	Nürnberg	398	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Georgensgmünd	Petersgmünd	Nürnberg	531	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Georgensgmünd	Rittersbach	Nürnberg	402	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Euerwang	Nürnberg	176	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Greding	Nürnberg	3.683	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Großhöbing	Nürnberg	291	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Greding	Hausen	Nürnberg	153	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Herrnsberg	Nürnberg	323	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Landerzhofen	Nürnberg	218	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Obermässing	Nürnberg	733	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Röckenhofen	Nürnberg	319	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Greding	Untermässing	Nürnberg	335	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Heideck	Heideck	Nürnberg	2.443	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Heideck	Laibstadt	Nürnberg	349	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	langfristig
Heideck	Liebenstadt	Nürnberg	254	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	langfristig
Heideck	Schloßberg	Nürnberg	201	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	langfristig
Heideck	Seiboldsmühle	Nürnberg	631	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Heideck	Selingstadt	Nürnberg	188	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	langfristig
Hilpoltstein	Auhof	Nürnberg	221	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Heuberg	Nürnberg	270	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Hilpoltstein	Hilpoltstein	Nürnberg	7.673	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Hofstetten	Nürnberg	923	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Hilpoltstein	Jahrsdorf	Nürnberg	310	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Marquardsholz	Nürnberg	405	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Meckenhausen	Nürnberg	1.181	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Mörlach	Nürnberg	155	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Solar	Nürnberg	262	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Unterrödel	Nürnberg	268	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Hilpoltstein	Weinsfeld	Nürnberg	314	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Zell	Nürnberg	481	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Kammerstein	Barthelmesaurach	Nürnberg	996	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Kammerstein	Haag	Nürnberg	465	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig
Kammerstein	Kammerstein	Nürnberg	626	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig
Kammerstein	Neppersreuth	Nürnberg	155	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kammerstein	Oberreichenbach	Nürnberg	165	vorrangig	vorrangig	langfristig	langfristig
Kammerstein	Volkersgau	Nürnberg	163	vorrangig	vorrangig	langfristig	langfristig
Rednitzhembach	Igelsdorf	Nürnberg	1.786	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rednitzhembach	Plöckendorf	Nürnberg	2.145	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rednitzhembach	Rednitzhembach	Nürnberg	1.517	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Rednitzhembach	Untermainbach	Nürnberg	1.449	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rohr	Gustenfelden	Nürnberg	399	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Rohr	Kottensdorf	Nürnberg	371	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Rohr	Nemsdorf	Nürnberg	259	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Rohr	Regelsbach	Nürnberg	851	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
Rohr	Rohr	Nürnberg	1.253	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roth	Belmbrach	Nürnberg	291	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Bernlohe	Nürnberg	666	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Roth	Eckersmühlen	Nürnberg	2.808	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Kiliansdorf	Nürnberg	674	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Roth	Obersteinbach a.d. Haide	Nürnberg	339	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig
Roth	Pfaffenhofen	Nürnberg	1.227	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Pruppach	Nürnberg	474	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Roth	Nürnberg	15.939	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Rothaurach	Nürnberg	1.787	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Unterheckenhofen	Nürnberg	274	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Röttenbach	Mühlstetten	Nürnberg	1.046	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Röttenbach	Röttenbach	Nürnberg	1.878	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Schwanstetten	Leerstetten	Roth	3.530	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Schwanstetten	Mittelhembach	Roth	212	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	Roth	3.146	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Schwanstetten	Schwanst.	Roth	600	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Spalt	Enderndorf	Nürnberg	210	vorrangig	vorrangig	langfristig	vorrangig
Spalt	Großweingarten	Nürnberg	745	mittelfristig	vorrangig	langfristig	vorrangig
Spalt	Spalt	Nürnberg	2.575	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig
Spalt	Wasserzell	Nürnberg	331	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Spalt	Wernfels	Nürnberg	339	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Alfershausen	Nürnberg	402	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Thalmässing	Eysölden	Nürnberg	785	langfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Landersdorf	Nürnberg	192	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Offenbau	Nürnberg	417	mittelfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Pyras	Nürnberg	219	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Ruppmannsburg	Nürnberg	251	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Thalmässing	Thalmässing	Nürnberg	1.889	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Wendelstein	Großschwarzenlohe	Roth	3.284	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	Roth	2.225	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
Wendelstein	Neuses	Roth	310	erfüllt	erfüllt	vorrangig	mittelfristig
Wendelstein	Raubersried	Roth	199	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Wendelstein	Röthenbach b. St. Wolfgang	Roth	2.643	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Wendelstein	Sperberslohe	Roth	255	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Wendelstein	Wendelstein	Roth	7.239	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
<b>Defizite (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>59</b>	<b>66</b>	<b>77</b>	<b>76</b>

**Tabelle 16: Erreichbarkeit Zentraler Ort 4**

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	25 min	35 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

**Heideck, Rednitzhembach und Schwanstetten**

	Richtwert	Grenzwert
Reisezeit (RZ):	50 min	60 min
Beförderungszeit:	35 min	45 min
Umsteigezeit:	10 min	15 min
Anzahl Umstiege:	2 mal	2 mal

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Allersberg	Allersberg	Freystadt	6.260	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Allersberg	Altenfelden	Freystadt	171	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Allersberg	Ebenried	Freystadt	506	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Allersberg	Göggelsbuch	Freystadt	521	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Euerwang	Beilngries	176	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Greding	Beilngries	3.683	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Großhöbing	Beilngries	291	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Hausen	Beilngries	153	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Herrnsberg	Beilngries	323	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Landerzhofen	Beilngries	218	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Obermässing	Beilngries	733	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Röckenhofen	Beilngries	319	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Untermässing	Beilngries	335	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heideck	Heideck	Weißenburg i.Bay.	2.443	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Heideck	Laibstadt	Weißenburg i.Bay.	349	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Heideck	Liebenstadt	Weißenburg i.Bay.	254	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Heideck	Schloßberg	Weißenburg i.Bay.	201	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Heideck	Seiboldsmühle	Weißenburg i.Bay.	631	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Heideck	Selingstadt	Weißenburg i.Bay.	188	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Hilpoltstein	Auhof	Freystadt	221	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Heuberg	Freystadt	270	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Hilpoltstein	Freystadt	7.673	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Hofstetten	Freystadt	923	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Jahrsdorf	Freystadt	310	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Marquardsholz	Freystadt	405	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Meckenhausen	Freystadt	1.181	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Mörlach	Freystadt	155	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Solar	Freystadt	262	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Unterrödel	Freystadt	268	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Weinsfeld	Freystadt	314	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Zell	Freystadt	481	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Rednitzhembach	Igelsdorf	Wendelstein	1.786	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Rednitzhembach	Plöckendorf	Wendelstein	2.145	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Rednitzhembach	Rednitzhembach	Wendelstein	1.517	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Rednitzhembach	Untermainbach	Wendelstein	1.449	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Schwanstetten	Leerstetten	Wendelstein	3.530	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Schwanstetten	Mittelhembach	Wendelstein	212	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	Wendelstein	3.146	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Schwanstetten	Schwanst.	Wendelstein	600	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Spalt	Enderndorf	Georgensgmünd	210	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Spalt	Großweingarten	Georgensgmünd	745	vorrangig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Spalt	Spalt	Georgensgmünd	2.575	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Spalt	Wasserzell	Georgensgmünd	331	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Spalt	Wernfels	Georgensgmünd	339	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Wendelstein	Großschwarzenlohe	Feucht	3.284	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	Feucht	2.225	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Wendelstein	Neuses	Feucht	310	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Wendelstein	Raubersried	Feucht	199	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Wendelstein	Röthenbach b. St. Wolfgang	Feucht	2.643	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Wendelstein	Sperberslohe	Feucht	255	langfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig
Wendelstein	Wendelstein	Feucht	7.239	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
<b>Defizite (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>41</b>	<b>42</b>	<b>51</b>	<b>51</b>

**Tabelle 17: Erreichbarkeit Zentraler Ort 5**

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	50 min	60 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	35 min	45 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

**Heideck, Rednitzhembach und Schwanstetten**

	Richtwert	Grenzwert
Reisezeit (RZ):	60 min	90 min
Beförderungszeit:	45 min	75 min
Umsteigezeit:	10 min	15 min
Anzahl Umstiege:	2 mal	2 mal

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Allersberg	Allersberg	Neumarkt	6.260	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Allersberg	Altenfelden	Neumarkt	171	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Allersberg	Ebenried	Neumarkt	506	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Allersberg	Göggelsbuch	Neumarkt	521	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Euerwang	Ingolstadt	176	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Greding	Ingolstadt	3.683	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Großhöbing	Ingolstadt	291	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Hausen	Ingolstadt	153	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Herrnsberg	Ingolstadt	323	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Landerzhofen	Ingolstadt	218	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Obermässing	Ingolstadt	733	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Röckenhofen	Ingolstadt	319	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Greding	Untermässing	Ingolstadt	335	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Auhof	Neumarkt	221	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Heuberg	Neumarkt	270	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Hilpoltstein	Neumarkt	7.673	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Hofstetten	Neumarkt	923	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Jahrsdorf	Neumarkt	310	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Marquardsholz	Neumarkt	405	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Meckenhausen	Neumarkt	1.181	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Mörlach	Neumarkt	155	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Solar	Neumarkt	262	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Unterrödel	Neumarkt	268	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Weinsfeld	Neumarkt	314	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Zell	Neumarkt	481	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Alfershausen	Ingolstadt	402	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Eysölden	Ingolstadt	785	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Landersdorf	Ingolstadt	192	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Offenbau	Ingolstadt	417	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Pyras	Ingolstadt	219	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Ruppmannsberg	Ingolstadt	251	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Thalmässing	Thalmässing	Ingolstadt	1.889	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
<b>Defizite (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>

Tabelle 18: Bedienungshäufigkeit

Gemeinde	Ortsteil	EW	Gebietstyp	Handlungsbedarf												
				Schule			Ferien			Samstag			Sonntag			
				NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ		
Abenberg	Abenberg	3.046	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Bechhofen	221	Ländl. Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Beerbach	179	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Dürrenmungenau	261	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Ebersbach	160	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Abenberg	Kapsdorf	148	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	188	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Abenberg	Wassermungenau	1.127	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Allersberg	Allersberg	6.260	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Allersberg	Altenfelden	171	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Allersberg	Ebenried	506	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig							
Allersberg	Göggeisbuch	521	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Büchenbach	Aurau	287	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Büchenbach	3.931	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Gauchsdorf	169	Ländl. Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Götzenreuth	242	Ländl. Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Büchenbach	Ottersdorf	337	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Georgensgmünd	Georgensgmünd	4.984	Verkehrsachse Typ2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Georgensgmünd	Mäbenberg	398	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Georgensgmünd	Petersgmünd	531	Ländl. Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig									
Georgensgmünd	Rittersbach	402	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Greding	Euenwang	176	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Greding	Greding	3.683	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Greding	Großhöbning	291	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Greding	Hausen	153	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Greding	Herrnsberg	323	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig											
Greding	Landerzhofen	218	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Greding	Obermässing	733	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig											
Greding	Röckenhofen	319	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Greding	Untermässing	335	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig											
Heideck	Heideck	2.443	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heideck	Laibstadt	349	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig											
Heideck	Liebenstadt	254	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig											

Gemeinde	Ortsteil	EW	Gebietstyp	Handlungsbedarf												
				Schule			Ferien			Samstag			Sonntag			
				NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
Heideck	Schloßberg	201	Ländl. Raum	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Heideck	Seiboldsmühle	631	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heideck	Selingstadt	188	Ländl. Raum	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Hilpoltstein	Auhof	221	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Heuberg	270	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Hilpoltstein	7.673	Verkehrsachse Typ2	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Hofstetten	923	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Jahrsdorf	310	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Marquardsholz	405	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Meckenhausen	1.181	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Mörlach	155	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Solar	262	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Unterrödel	268	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Weinsfeld	314	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hilpoltstein	Zell	481	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kammerstein	Barthelmesaurach	996	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kammerstein	Haag	465	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kammerstein	Kammerstein	626	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kammerstein	Neppersreuth	155	Ländl. Raum	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kammerstein	Oberreichenbach	165	Ländl. Raum	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kammerstein	Volkersgau	163	Ländl. Raum	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rednitzhembach	Igelsdorf	1.786	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rednitzhembach	Plöckendorf	2.145	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rednitzhembach	Rednitzhembach	1.517	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rednitzhembach	Untermainbach	1.449	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rohr	Gustenfelden	399	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Rohr	Kottensdorf	371	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rohr	Nemsdorf	259	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Rohr	Regelsbach	851	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Rohr	Rohr	1.253	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Belmbrach	291	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Bernlohe	666	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Eckersmühlen	2.808	Verkehrsachse Typ2	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roth	Kiliansdorf	674	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roth	Obersteinbach a.d.	339	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Pfaffenhofen	1.227	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Gemeinde	Ortsteil	EW	Gebietstyp	Handlungsbedarf											
				Schule		Ferien		Samstag		Sonntag					
				NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ			
Roth	Pruppach	474	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt
Roth	Roth	15.939	Verkehrsachse Typ1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roth	Rothaurach	1.787	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt
Roth	Unterheckenhöfen	274	Verkehrsachse Typ2	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
Röttenbach	Mühlstetten	1.046	Verkehrsachse Typ2	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
Röttenbach	Röttenbach	1.878	Ländl. Raum	erfüllt	mittelfristig	kurzfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	erfüllt
Schwanstetten	Leerstetten	3.530	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Schwanstetten	Mittelhembach	212	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt
Schwanstetten	Schwand b.Nürnberg	3.146	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig
Schwanstetten	Schwanst.	600	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Spalt	Enderndorf	210	Ländl. Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt
Spalt	Großweingarten	745	Ländl. Raum	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt
Spalt	Spalt	2.575	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt
Spalt	Wasserzell	331	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt
Spalt	Wermfels	339	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	kurzfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	kurzfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt
Thalmassing	Alfershausen	402	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Thalmassing	Eysölden	785	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Thalmassing	Landersdorf	192	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt
Thalmassing	Offenbau	417	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt
Thalmassing	Pyras	219	Ländl. Raum	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt
Thalmassing	Ruppmannsburg	251	Ländl. Raum	langfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt
Thalmassing	Thalmassing	1.889	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt
Wendelstein	Großschwarzenlohe	3.284	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	2.225	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wendelstein	Neuses	310	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt
Wendelstein	Raubersried	199	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	kurzfristig	erfüllt
Wendelstein	Röthenbach b.Sankt	2.643	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig
Wendelstein	Sperberslohe	255	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt
Wendelstein	Wendelstein	7.239	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
				31	50	73	52	57	76	87	74	79			

**Tabelle 19: Zusammenfassung**

	Schultage					Feriertage					Samstage					Sonntage				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
<b>Defizitbewertung Erreichbarkeit Gemeindehauptort</b>																				
vorrangig	3	1	0	0	4	5	9	2	0	16	7	18	4	2	31	6	19	5	2	32
mittelfristig	0	3	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	1	7	1	0	9	0	7	1	0	8	0	2	0	0	2	1	2	0	0	3
<b>Defizite gesamt</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>7</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>33</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>35</b>
keine Defizite	4	16	4	3	27	3	11	4	3	21	1	7	3	1	12	1	6	2	1	10
Summe OT	8	27	7	3	45	8	27	7	3	45	8	27	7	3	45	8	27	7	3	45
<b>Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 1</b>																				
vorrangig	1	0	0	0	1	4	8	1	0	13	5	21	3	2	31	5	17	5	3	30
mittelfristig	6	12	2	3	23	3	7	2	2	14	3	6	4	4	17	4	8	2	5	19
langfristig	5	16	4	8	33	4	16	5	10	35	1	4	1	8	14	2	2	2	6	12
<b>Defizite gesamt</b>	<b>12</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>57</b>	<b>11</b>	<b>31</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>62</b>	<b>9</b>	<b>31</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>62</b>	<b>11</b>	<b>27</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>61</b>
keine Defizite	1	15	9	15	40	2	12	7	14	35	4	12	7	12	35	2	16	6	12	36
Summe OT	13	43	15	26	97	13	43	15	26	97	13	43	15	26	97	13	43	15	26	97
<b>Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 2</b>																				
vorrangig	4	0	0	0	4	4	7	1	0	12	5	20	3	2	30	4	18	6	3	31
mittelfristig	2	18	5	4	29	3	14	4	3	24	5	13	8	5	31	4	12	5	8	29
langfristig	5	14	3	2	24	5	13	4	5	27	0	2	1	4	7	0	3	0	1	4
<b>Defizite gesamt</b>	<b>11</b>	<b>32</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>57</b>	<b>12</b>	<b>34</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>63</b>	<b>10</b>	<b>35</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>68</b>	<b>8</b>	<b>33</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>64</b>
keine Defizite	2	11	7	21	41	1	9	6	19	35	3	8	3	16	30	5	10	4	15	34
Summe OT	13	43	15	27	98	13	43	15	27	98	13	43	15	27	98	13	43	15	27	98
<b>Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 3</b>																				
vorrangig	4	5	1	0	10	5	9	1	2	17	6	20	4	4	34	5	16	4	3	28
mittelfristig	2	12	1	1	16	1	10	2	0	13	1	7	2	2	12	1	12	3	5	21
langfristig	5	17	4	7	33	6	16	6	8	36	5	11	7	8	31	7	10	5	5	27
<b>Defizite gesamt</b>	<b>11</b>	<b>34</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>59</b>	<b>12</b>	<b>35</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>66</b>	<b>12</b>	<b>38</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>77</b>	<b>13</b>	<b>38</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>76</b>
keine Defizite	2	9	9	19	39	1	8	6	17	32	1	5	2	13	21	0	5	3	14	22
Summe OT	13	43	15	27	98	13	43	15	27	98	13	43	15	27	98	13	43	15	27	98

	Schultage					Feriertage					Samstage					Sonntage				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
<b>Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit</b>																				
<b>HVZ</b>																				
	Schultage					Feriertage														
vorrangig	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1										
mittelfristig	2	1	0	0	3	4	6	1	2	13										
langfristig	4	17	4	2	27	3	24	8	3	38										
<b>Defizite gesamt</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>52</b>										
keine Defizite	6	25	11	25	67	5	13	6	22	46										
Summe OT	13	43	15	27	98	13	43	15	27	98										
<b>NVZ</b>																				
	Schultage					Feriertage					Samstage									
vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	5					
mittelfristig	4	6	2	2	14	6	11	4	2	23	10	27	8	9	54					
langfristig	6	23	5	2	36	4	20	5	5	34	1	12	6	9	28					
<b>Defizite gesamt</b>	<b>10</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>50</b>	<b>10</b>	<b>31</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>57</b>	<b>12</b>	<b>43</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>87</b>					
keine Defizite	3	14	8	23	48	3	12	6	20	41	1	0	1	9	11					
Summe OT	13	43	15	27	98	13	43	15	27	98	13	43	15	27	98					
<b>SVZ</b>																				
	Schultage					Feriertage					Samstage					Sonntage				
vorrangig	1	6	2	1	10	0	6	2	1	9	5	15	15	2	5	2	4	8	2	4
mittelfristig	3	18	4	5	30	4	18	4	5	31	54	16	16	2	54	2	15	26	2	27
langfristig	8	14	6	5	33	9	15	6	6	36	28	43	43	7	87	7	17	45	7	12
<b>Defizite gesamt</b>	<b>12</b>	<b>38</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>73</b>	<b>13</b>	<b>39</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>76</b>	<b>87</b>	<b>74</b>	<b>74</b>	<b>11</b>	<b>287</b>	<b>11</b>	<b>36</b>	<b>79</b>	<b>11</b>	<b>43</b>
keine Defizite	1	5	3	16	25	0	4	3	15	22	11	24	24	2	11	2	7	19	2	0
Summe OT	13	43	15	27	98	13	43	15	27	98	98	98	98	0	98	13	43	98	13	43

Tabelle 20: Bevölkerungsvorausberechnung

Gemeinde	2019	...	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Abenberg	5.503	...	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600
Allersberg	8.374	...	8.500	8.500	8.600	8.600	8.600	8.700	8.700	8.700	8.800	8.800	8.800	8.900	8.900	8.900	8.900	8.900	8.900
Büchenbach	5.233	...	5.300	5.300	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400
Georgensmünd	6.741	...	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800
Greding	7.163	...	7.100	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.300	7.300	7.300	7.300	7.300	7.300	7.300	7.300	7.400
Heideck	4.642	...	4.650	4.650	4.650	4.650	4.650	4.650	4.650	4.650	4.650	4.650	4.650						
Hilpoltstein	13.731	...	14.100	14.100	14.200	14.300	14.300	14.400	14.400	14.500	14.500	14.600	14.600	14.600	14.700	14.700	14.700	14.700	14.800
Kammerstein	3.063	...	3.120	3.140	3.160	3.170	3.190	3.210	3.220	3.230	3.250	3.260	3.270						
Rednitzhembach	6.846	...	6.900	6.900	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.700	6.700	6.700	6.700	6.700
Rohr	3.755	...	3.790	3.800	3.810	3.820	3.830	3.830	3.840	3.850	3.850	3.860	3.860						
Roth	25.238	...	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200	25.200
Röttenbach	3.145	...	3.080	3.060	3.040	3.020	3.010	3.000	2.980	2.970	2.960	2.950	2.940						
Schwanstetten	7.294	...	7.300	7.300	7.300	7.300	7.300	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200
Spalt	5.047	...	5.100	5.100	5.100	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Thalmässing	5.217	...	5.300	5.300	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500
Wendelstein	15.757	...	15.700	15.700	15.700	15.700	15.700	15.700	15.700	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.500	15.500	15.500	15.500
<b>Landkreis Roth</b>	<b>126.749</b>	...	<b>127.440</b>	<b>127.550</b>	<b>127.860</b>	<b>127.860</b>	<b>127.880</b>	<b>127.990</b>	<b>128.090</b>	<b>128.100</b>	<b>128.410</b>	<b>128.520</b>	<b>128.520</b>						

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik; Bevölkerungsstand jeweils zum 31.12.  
Die aktuellste Prognose bezieht sich auf das Basisjahr 2019.

Für Gemeinden unter 5.000 Einwohnern bestehen nur Vorausberechnungen bis zum Jahr 2033.

**Tabelle 21: Linienbündelung - Status Quo**

Name	Linien	Betriebsleistung	Konzessionsdauer
Rohr	671, 673	190.000	19.12.2026
Georgensgmünd, Röttenbach	626-629	190.000	30.09.2030
Hilpoltstein, Heideck, Greiding, Thalmässing	630.1, 634 (TN 1) 597, 633, 633.1 (TN 2) 595, 596, 598, 611-614, 617, 611.1-2, A615, A630 (TN 3)	790.000	11.12.2027
Roth, Büchenbach	608, 635, 635.1, 680.1-5, 681-686, A680	660.000	08.12.2029
Wendelstein, Schwanstetten, Rednitzhembach	602, 603, 610, N60 (TN 1a) 601, 675-678, A675 (TN 1b) 51, 604 (TN 2)	1.020.000	14.12.2024
Spalt, Abenberg, Kammerstein	605, 607, 609 (TN 1) 622, 623, 625, 631, 632 (TN 2)	690.000	13.12.2025

Restliche Linien ohne Zuordnung bzw. Teil eines Linienbündels eines anderen Landkreises.

TN = Teilnetz

Stand: Januar 2020

Die Betriebsleistung ist in Kilometern angegeben und wurde auf 10.000 km gerundet

Die Linienbündelung wurde im Zuge des Maßnahmenkonzepts (Kapitel 6) geringfügig angepasst.

Tabelle 22: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Rombs Touristik GmbH & CO.	20.06.2023	<p><b>On-Demand-Verkehre/AST</b>                      Hier werden die Kosten zum Teil deutlich unterschätzt. Da in den meisten Ausschreibungen keine Bereitstellungskosten o. Ä. vorgesehen werden, werden diese in andere Kostenbestandteile einkalkuliert. Die tatsächlichen Kosten liegen um ein vielfaches höher, als der Besetzkilometersatz vermuten lässt. Vor allem die Fahrten nachts werden nur in einem relativ geringen Ausmaß genutzt. Die Bereitstellungskosten stehen hier in keinem Verhältnis zum Fahrgastaufkommen. Einsparungen können nur bei den Dieselposten erreicht werden, welche aber im Kleinbusverkehr nur zwischen 20-30% betragen. Ein Festverkehr mit reduzierten Randzeiten nachts würde dementsprechend ähnliche Kosten verursachen, wobei die Kundentreue deutlich höher ist. Zudem ist es extrem schwer, für die On-Demand-Dienste Personal zu finden (unabhängig von der Bezahlung). Obige Problematik gilt vor allem bei dem AST-Verkehren und Rufbussen. Die Gemeindemobile wie bspw. das Thalmässing Mobil sind relativ unproblematisch zu bedienen.</p>	Die nächtliche Bedienung durch Bedarfsverkehre ist seit vielen Jahren elementarer Bestandteil des ÖPNV in Teilen des Landkreises und erfreut sich insbesondere bei jüngeren Menschen einer wachsenden Beliebtheit. Dem Aufgabenträger ist die Problematik hinsichtlich Personalakquise und Kosten bewusst und überprüft die Verkehre sowie die Kostensituation stetig.
Rombs Touristik GmbH & CO.	20.06.2023	<p><b>Fahrzeuge</b>                      › <u>Kategorien</u>                      Ein Einsatz von kleineren Fahrzeugkategorien sollte grundsätzlich möglich sein. Der Einsatz von Niederflursprintern ist wirtschaftlich sehr effizient. Diese Fahrzeuge gibt es auch als PKW-Variante mit 8 Fahrgastplätzen. Bei sehr vielen Linien im ländlichen Raum reicht die Kapazität aber vollkommen aus.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Im Einzelfall ist abzuwägen, ob die zusätzliche Beschaffung eines Kleinfahrzeugs gegenüber dem Einsatz von (Solo-)Bussen, die ohnehin für den Schülerverkehr gebraucht werden, Sinn macht.
Rombs Touristik GmbH & CO.	20.06.2023	<p>› <u>Alter</u>                      Ein Höchstalter von 10 Jahren ist im ländlichen Raum wenig sinnvoll, da die Laufleistung der Fahrzeuge ziemlich gering ist. Eine Abweichung auf 15 Jahre oder das Erreichen einer gewissen Laufleistungsschwelle wäre hier sinnvoller.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
Rombs Touristik GmbH & CO.	20.06.2023	<p>› <u>Antrieb</u>                      Der Einsatz von Elektrobussen ist im ländlichen Raum hoch problematisch. Die Investitionen in Ladeinfrastruktur und der Umbau der Betriebshöfe ist wirtschaftlich kaum zu bewältigen, vor allem mit dem verhältnismäßig geringen Planungshorizont einer Ausschreibungsperiode. Oftmals ist an den Betriebshöfen kein Anschluss mit entsprechend hoher Leistung verfügbar. Der Einsatz von elektrischen Midibussen auf Sprinterbasis für die Nebenverkehrszeiten, Ferien und Samstage ist jedoch relativ unproblematisch. Eine Verwendung von emissionsarmen Fahrzeugen gemäß der Busförderung der Regierung von Mittelfranken stellt eine sinnvolle Alternative da.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Der Aufgabenträger versucht, im Rahmen der gesetzlichen Gegebenheiten, sinnvolle Lösungen im Sinne der Umwelt und der Verkehrsunternehmen zu finden.

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Taxi und Mietwagen Butschek	20.06.2023	<b>Express-Linien</b> Betrifft uns nicht, jedoch muss ich sagen, dass ich die Idee sehr positiv finde. Der häufigste Grund, den ÖPNV nicht zu nutzen, ist die schlechte Erreichbarkeit der gewünschten Ziele. Dies würde sich durch Express-Linien sicher verbessern.	Wird zur Kenntnis genommen.
Taxi und Mietwagen Butschek	20.06.2023	<b>Bedarfsverkehr/On-Demand-Verkehr</b> Beim Thema On-Demand Verkehr war ich mit dem Landratsamt schon öfter in Kontakt und begrüße die Idee generell, weil auch hier der Fahrgast mehr Möglichkeiten hat, was die Abholzeit angeht, sodass einige Erledigungen sicher besser mit dem ÖPNV möglich werden. Für uns positiv ist die Tatsache, dass die Bestellung über die VGN App erfolgen kann und dort auch die Verfügbarkeit / Planung der Fahrten durchgeführt wird, so dass es auf unserer Seite planbar nicht zu mehr Aufwand führen sollte, wenn die Uhrzeiten der Abfahren nicht mehr fest sind.	Wird zur Kenntnis genommen.
Taxi und Mietwagen Butschek	20.06.2023	<b>Kleine Busse statt Bedarfsverkehr</b> Die im Treffen angesprochene Idee, Linien mit kleineren Fahrzeugen zu bedienen und dafür Bedarfsverkehre mit gutbesuchten Linien durch einen Kleinbus mit festem Takt zu ersetzen, finde ich sehr sinnvoll.	Wird zur Kenntnis genommen.
Taxi und Mietwagen Butschek	20.06.2023	Es gibt mehrere Linien, die sehr regelmäßig besucht werden (wenn auch nur zu bestimmten Zeiten) und im Bedarfsverkehr ist dies teilweise schwierig, da unser „Netz“ an Bedarfsverkehren deutlich gewachsen ist. Für uns wäre das also hilfreich, wenn einige Linien oder Zeiten durch Kleinbusse mit festem Takt ersetzt würden, die dann die Busunternehmer selbst bedienen könnten. Auch für die Fahrgäste wäre dies generell wünschenswert, denn die Planung der Fahrten mit Vorbestellung ist deutlich aufwändiger, als sich einfach nach dem Takt zu richten und zur passenden Uhrzeit zur Bushaltestelle zu gehen. Ich hörte schon oft die Rückmeldung, dass Kunden wegen dieser Vorbestellfrist auf den Bedarfsverkehr verzichten, weil die Fahrtplanung zu unflexibel ist. Beispielsweise Besucher beim Rothsee, die einen Bedarfsverkehr im Stundentakt mit Vorbestellfrist von einer Stunde ja schon sehr langfristig planen müssen, wann sie wieder zurück wollen, während man bei einem Bus einfach zur Haltestelle geht.	Die Auslastung der Bedarfsverkehre wird stetig überprüft. Fahrten, die regelmäßig abgerufen werden, sind nach Möglichkeit in Festverkehre umzuwandeln - vorbehaltlich betrieblicher Machbarkeit.
Ehard Touristik GmbH & Co.KG	19.07.2023	Es war für uns sehr auffällig, dass gegenüber der letzten Nahverkehrsplanung nur eine sehr geringe Anzahl der zu beteiligenden Verkehrsunternehmen an der Veranstaltung teilgenommen haben. Einer der möglichen Gründe ist sicherlich der Umstand, dass zahlreiche Marktbegleiter zwischenzeitlich entweder einer Marktvereinbarung zum Opfer gefallen sind und/oder sich durch Verlust der Konzessionen aus dem ÖPNV-Markt zurückgezogen haben. De facto hat sich damit eine oligopole Marktstruktur ausgebildet.	Wird zur Kenntnis genommen.

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Ehard Touristik GmbH & Co.KG	19.07.2023	Es ist zweifelsfrei das berechnete Interesse des Aufgabenträgers, eine nachfragegerechte und wirtschaftliche Weiterentwicklung des ÖPNV voranzutreiben. Weiterhin wird die bessere Annahme der ÖPNV-Angebote durch eine staatlich subventionierte Preisgestaltung im ÖPNV (Deutschlandticket) vorangetrieben. Politisches Kalkül ist die Hoffnung auf eine Verlagerung des Individualverkehrs auf Schiene und Bus. Es bleibt abzuwarten, ob diese Zielsetzung in gewünschtem Umfang realisiert werden kann. Bei allen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV steht der Aufgabenträger in der Verantwortung zu mittelstandsfreundlichen Lösungen und PBefG §8, Abs.4, Satz 1 präferenziert den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre. Gerade diese sind, wie auf Seite 31 der Präsentation nachlesbar, nicht mehr im NVP 2023 aufgeführt.	Im Abschnitt 6.3 Linienbündelung ist festgehalten, dass der ausreichende Bedienungsstandard nach wie vor möglichst eigenwirtschaftlich erbracht werden soll und auf eine mittelstandsfreundliche Linienbündelung Wert gelegt wird. Die entsprechende Passage wurde aus dem NVP 2013 übernommen.
Ehard Touristik GmbH & Co.KG	19.07.2023	Als einer der betroffenen eigenwirtschaftlichen Konzessionäre sehen wir die Zielsetzungen im NVP 2023 einerseits mit Sorge, andererseits aber auch die Chancen im Veränderungsprozess. Die jetzt gesetzten Bewertungskriterien wurden heute laut Beitrag der Tagespresse im Verkehrsausschuss finalisiert, so dass eine weitere Angebotsverdichtung - primär im nicht schülergebundenen Verkehr - absehbar ist; dies unabhängig von Nachfrage und rein auf Daseinsvorsorge ausgerichtet. Die „Integration“ von Bedarfsverkehren (allem voran AST-Verkehren) sollen grundsätzlicher Bestandteil des NVP sein und in die Linienbündel/Teilbündel übernommen werden. Mit den Zielsetzungen des NVP 2023 werden nun auch die 3 verbliebenen eigenwirtschaftlichen Verkehren an den Grundsätzen der Daseinsvorsorge ausgerichtet. Verkehrsunternehmen, welche teilweise über Jahrzehnte im ÖPNV einen eigenwirtschaftlichen und für Aufgabenträger und Kommunen „kostenfreien“ und sehr günstigen Verkehr sichergestellt haben, drohen enteignet zu werden. Eigenwirtschaftliche Angebote werden vermutlich unter Beibehaltung dieser Planungsprämisse zukünftig nicht mehr oder nur noch im Ausnahmefall darstellbar sein. Die AST-/on-demand-Verkehre bieten dem ÖPNV-Kunden zweifelsfrei einen besonderen Anreiz, da diese in den Nachtzeiten bis 02:00 Uhr angeboten und ohne Zuzahlung sehr attraktiv sein können. Der Aufgabenträger hat diese on-demand-Angebote als gemeinwirtschaftliches Angebot ins Leben gerufen und „entsorgt“ nun diese auch in die eigenwirtschaftlichen Lösungen. Soweit dies noch thematisch nachvollziehbar ist, kann diese Vorgehensweise weder mittelstandsfreundlich, noch kostendeckend sein und bedarf weiterhin einer gemeinwirtschaftlichen Finanzierung. ... (Fortsetzung nächste Seite)	

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Ehard Touristik GmbH & Co.KG	19.07.2023	<p>...</p> <p>In Folge läuft der Aufgabenträger bei Umsetzung der Maßnahmenkonzeption Gefahr, zukünftig keine eigenwirtschaftlichen Verkehrsangebote eingedeckt zu bekommen. Rein durch die Einnahmen des Schülerverkehrs werden die neuen Standards nicht oder wenn überhaupt nur defizitär umzusetzen sein. Mit Entfall der Eigenwirtschaftlichkeit werden bislang mit subventionierte, defizitäre ÖPNV-Linien eine deutliche Kostenwirkung für den Aufgabenträger entfalten.</p>	Wunsch des Aufgabenträger ist es, im gesamten Landkreisgebiet ein vergleichbares ÖPNV-Angebot zu etablieren, welches eine Alternative für den Zweit- oder Drittwagen darstellt. Die Planung anhand des Achsenkonzeptes erfolgt dabei (wie bisher) soweit wie möglich unter Wahrung betriebswirtschaftlicher Aspekte. Bedarfsverkehre sind nach 6.3 Linienbündelung nach Möglichkeit in die Linienbündel zu integrieren, jedoch behält sich der Aufgabenträger abweichende Regelungen im Einzelfall vor.
Ehard Touristik GmbH & Co.KG	19.07.2023	<p>Verkehrsunternehmen benötigen Planungssicherheit, um die Fortführung des Unternehmens zu gewährleisten. Die sehr hohen Risiken aus der vakanten Fahrpersonalsituation, den ständig steigenden Betriebskosten, den Entgeldausfällen verursacht durch staatliche Subventionen sowie Zuschussausfällen der öffentlichen Hand wird jeder Marktbegleiter für sich und für die Laufzeit von 10 Jahren beurteilen müssen.</p> <p>Es bleibt zu hoffen, dass alle Beteiligten am Bieterverfahren in eigenem Interesse mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns agieren werden.</p> <p>In jedem Fall prognostizieren wir deutlich höhere Kosten für den Steuerzahler und auch für die angebundene Gemeinden, Städte und im Landkreis.</p> <p>Nachdem sich Erfolg oder Misserfolg der Maßnahmen in NVP 23 erst zeitversetzt zeigen werden, bleibt die Nachfrageentwicklung spannend und abzuwarten.</p>	Die prognostizierte Kostenentwicklung wurde im Rahmen der Erstellung des Maßnahmenkonzeptes den Mitgliedern der politischen Gremien dargestellt.
ELKO-Tours GmbH	18.07.2023	<p>Der Schwachstellenanalyse des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg können wir nicht zustimmen. Fahrtangebote können unseres Erachtens nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, nur weil diese nicht in einem Verkehrsverbund, oder einem anderen Verbund organisiert sind. Dies lässt sich aufgrund der Grenzlage von den Orten Greding (VGN/Mittelfranken) und Beilngries (VGI/Oberbayern) nicht vermeiden. Eine Lösung für solche Konstellationen zu finden obliegt den politischen Entscheidungsträgern.</p> <p>z.B. Tabelle 16: Erreichbarkeit zentraler Ort 4, Gemeinde Greding Greding – Beilngries: Fahrmöglichkeit an Schultagen: um 07:20 Uhr und 07:26 Uhr ab Greding (beispielhaft Haltestelle Volksschule, sowie auch von anderen Haltestellen – s. Fahrplan) und um 13:32 Uhr.</p> <p>Rückfahrtsmöglichkeiten jeweils um 07:55 Uhr, 13:10 Uhr, und zusätzlich Mo-Do um 16:57 Uhr (beispielhaft Haltestelle Beilngries ZOB).</p> <p>Fahrtsmöglichkeit an Ferientagen: Hinfahrt um 09:12 Uhr, Rückfahrt um 13:36 Uhr.</p> <p>Fahrtsmöglichkeiten an Samstagen: Hinfahrt um 08:43 Uhr und um 12:32 Uhr, Rückfahrt um 11:53 Uhr.</p> <p>Vergleichbare Fahrtangebote gibt es außerdem für die weiteren, als vorrangigmarkierten Orte.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Eine aktualisierte Schwachstellenanalyse für den Zielort Beilngries wird nachgereicht.

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
ELKO-Tours GmbH	18.07.2023	Ein 60-Minuten Takt auf der Achse Greding-Beilngries ist bei einer theoretischen Maximalauslastung von 12 (71 Einpendler und 145 Auspendler lt. Tabelle 3) Personen in der HVZ und NVZ nicht wirtschaftlich durchführbar. Außerdem gibt es hier nicht alle 60 Minuten eine Anschlussmöglichkeit in Richtung Ingolstadt, oder Eichstätt.	Der Abschnitt Greding-Beilngries wurde aufgrund der zentralörtlichen Verflechtung mit aufgenommen. Der Nahverkehrsplan bildet dabei die Grundlage für mögliche Vorabbekanntmachungen und legt den Rahmen für das zukünftige Verkehrsangebot fest, ohne eine rechtliche Bindung für das Angebot festzusetzen. Ein gegenüber dem Achsenkonzept vermindertes Angebot ist nach wie vor möglich und wird im Rahmen der Feinplanung überprüft.
ELKO-Tours GmbH	18.07.2023	Wie in der Sitzung angesprochen, sollte in der Ausschreibung auf andere Fahrzeuge eingegangen werden. z.B. NVZ und SVZ auf Fahrzeuge mit max. 9 Sitzplätzen, da diese mit einem Personenbeförderungsschein gefahren werden dürfen. So könnten erheblich Kosten eingespart werden. (Treibstoff und Personal). Auch der Umweltfaktor sollte in Betracht gezogen werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Im Einzelfall ist abzuwägen, ob die zusätzliche Beschaffung eines Kleinfahrzeugs gegenüber dem Einsatz von (Solo-)Bussen, die ohnehin für den Schülerverkehr gebraucht werden, Sinn macht.
ELKO-Tours GmbH	18.07.2023	Ebenso sollte die Nutzungsdauer für Fahrzeuge angepasst werden, da einige ausschließlich zu NVZ und SVZ eingesetzt werden. Diese sammeln kaum Kilometer und die Abnutzung ist dabei viel geringer. Die Kosten würden so durch eine längere Nutzungsdauer gesenkt.	Wird zur Kenntnis genommen.
VAG Verkehrsgesellschaft	17.07.2023	Wir möchte anmerken, dass die Richtwerte für HVZ- und NVZ-Takte für zentrale Gebiete und die Verkehrsachse S-Bahn jeweils auf unterschiedlichen Taktrastern basieren. Wenn die Richtwerte wie gegeben umgesetzt werden, führt das mehrmals zu Taktbrüchen und zu über den Tag unterschiedlichen, für die Fahrgäste schlecht merkbaren Abfahrtszeiten. Ebenso stehen die Taktraster der Richtwerte für die HVZ bzw. NVZ teilweise im Widerspruch zu dem geplanten 20'-Takt der Busachsen im Verdichtungsraum. Der 20'- bzw. 20'/40'-Takt der S2 ist nicht mit dem Richtwert der NVZ und SVZ für die Verkehrsachse S-Bahn (30'-Takt) kompatibel.	Die Berechnungsgrundlage für die Schwachstellenanalyse basiert auf einer Zusammenfassung aller Fahrten innerhalb einer Verkehrszelle - ohne Betrachtung einer vorgebenen Richtung. Von daher sind die Werte der ausreichenden Verkehrsbedienunng lediglich als Anhaltspunkte zu verstehen. Die Implementierung der Achsenverbindungen lösen diesen Konflikt auf und stellen klare Bedienungsansprüche bei den entsprechenden Linien.
VAG Verkehrsgesellschaft	17.07.2023	Um Klarheit über Zuständigkeiten zu verbessern, könnten "Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel oder Verwaltung eines anderen Auftraggebers" (6.3, S. 31) nach dem jeweils zuständigen Aufgabenträger aufgliedert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
VAG Verkehrsgesellschaft	17.07.2023	In Karte 03-II AST-Verkehre ist ein Zu- und Abbringerverkehr von Worzeldorf (Stadtgebiet Nürnberg, außerhalb des Bedienungsgebietes) in die Gemeinde Schwanstetten eingezeichnet. Da die VAG auf dieser Verbindung eine Linienkonzession innehat (Linie 53) und die Aufgabenträgerschaft im Rahmen einer Zweckvereinbarung an die Stadt Nürnberg übertragen wurde, sehen wir hier Abstimmungsbedarf.	Der AST-Verkehr ist bereits Bestandteil des Verkehrsangebots und dient lediglich als Anschluss an den NightLiner N5 an Wochenenden (2 Fahrtmöglichkeiten).

**Tabelle 23: Sonstige Stellungnahmen**

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren

# 12. Anlagen

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

# Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Modul II des Regionalen Nahverkehrsplans

Stand: 29.11.2022

Abteilung Verkehrsplanung

Auftraggeber:

Zweckverband Verkehrsverbund  
Großraum Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

# Inhaltsverzeichnis

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

# Vorwort

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

## Zusammenspiel und Einbeziehen unterschiedlicher Institutionen und Beteiligter

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

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

## Zwei-Sinne-Prinzip

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

## Zielsetzung

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> vgl. hierzu die einschlägigen Quellen für die baulichen Standards auf S.19.

# 1 Haltestellentypen

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

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

## 1.1 Haltestelle am Fahrbahnrand

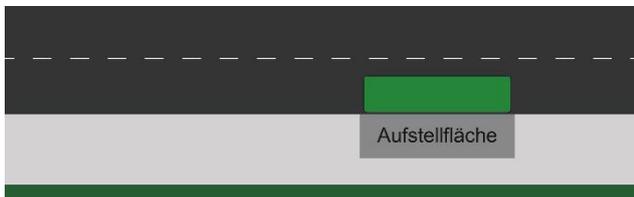


Abb. 1: Dieser Halstellentyp kann in Abhängigkeit von der Bordhöhe und dem direkten Umfeld (keine parkenden Autos unmittelbar vor und hinter der Haltestelle) geradlinig angefahren werden.

### Vorteile:

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

### Zu beachten:

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

## 1.2 Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen

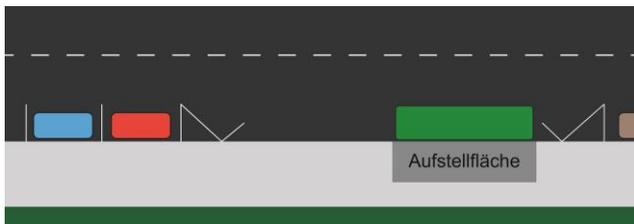


Abb. 2: Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen

### Zu beachten:

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

## 1.3 Haltestellenbucht



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

### Vorteile:

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

### Nachteile:

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

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

## 1.4 Haltestellenbucht mit Nase

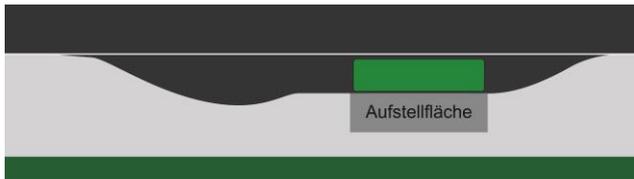


Abb. 4: Dieser Haltestellentyp verfügt zusätzlich zur gewöhnlichen Bucht über eine weitere kleine Einbuchtung (= Nase) im Anfahrtsbereich.

### Vorteil:

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

### Nachteile:

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

## 1.5 Haltestellenkap

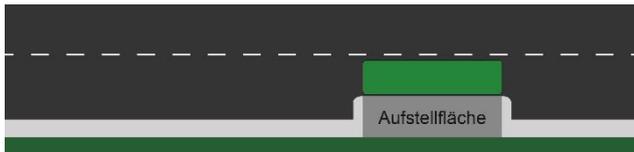


Abb. 5: Die Kaphaltestelle gehört zu den Haltestellen am Fahrbahnrand und zählt innerorts zu den betrieblich bevorzugten Ausbauformen.

### Vorteile:

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

### Nachteil:

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

## 1.6 Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen

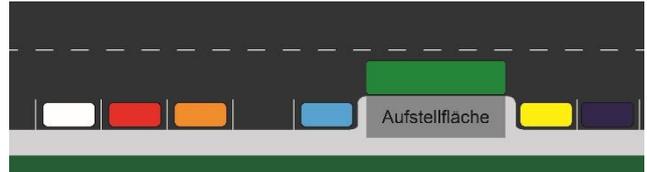


Abb. 6: Durch den Verzicht auf zwei (bis drei) Längsparkstände bietet diese Variante alle Vorteile eines Buskaps.

### zusätzlicher Vorteil:

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

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

### Beispiel für eine barrierefreie Kaphaltestelle



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

## 2 Bauliche Mindeststandards

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

### 2.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau

Idealerweise enthält eine vollständig barrierefrei ausgebaut Bushaltestelle folgende Merkmale:

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

### 2.2 Art des Bordsteins

#### Bauliche Zielsetzung

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

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

#### 2.2.1 Mindestanforderung

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

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

**Eine Abstimmung mit den beteiligten Verkehrsunternehmen ist dringend zu empfehlen.**

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



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

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

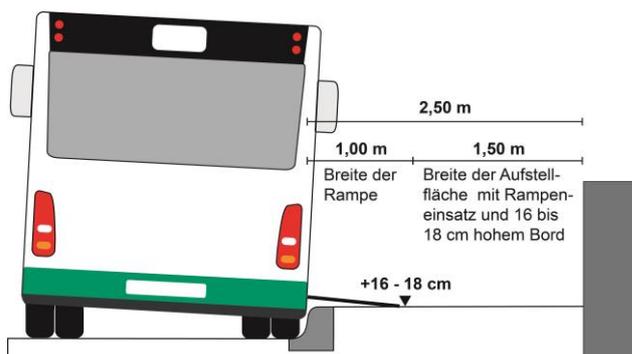


Abb. 9: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 16 bis 18 cm muss mindestens 2,50 m betragen.

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

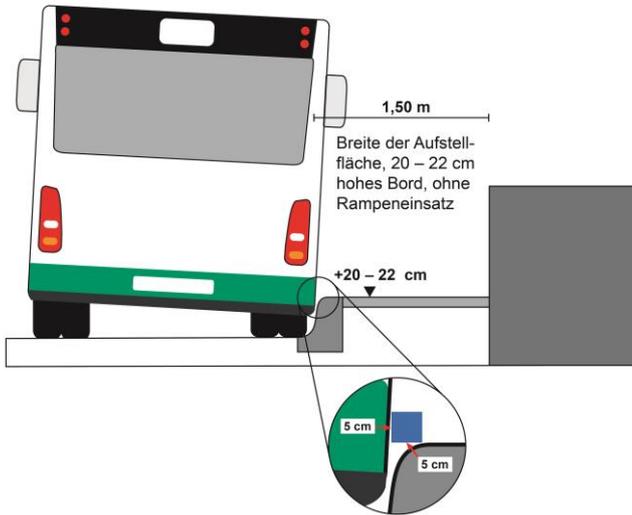


Abb. 10: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 20 - 22 cm beträgt mindestens 1,50 m. Die Spaltüberbrückung ist ohne Rampe möglich, da Reststufenhöhe und Spaltbreite jeweils nur noch maximal 5 cm betragen, hier zusätzlich vergrößert dargestellt. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite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

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



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

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



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

#### Empfehlung

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

## 2.2.2 Ergänzung / Empfehlung

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



Abb. 13: Hochbord ohne Spurführung

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

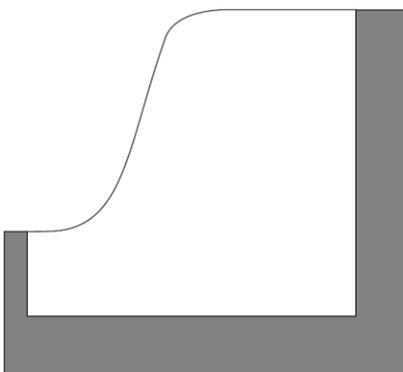


Abb. 14: Hochbord mit Spurführung, so genanntes „Sonderbord“

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

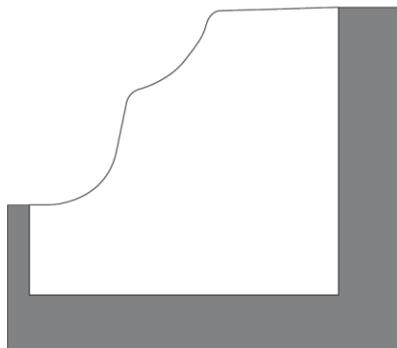


Abb. 15: Hochbord mit Spurführung und oberer Hohlkehle, welches Karosseriebeschädigungen beim spaltnahen Anfahren der Haltestelle vermeiden soll.

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



Abb. 16: Haltestelle Hirschenstr., Fürth

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

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



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

#### Beispiel Haltestellenbucht mit Nase



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

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

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

#### Bei Bordsteinen grundsätzlich zu beachten

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

## 2.3 Haltbarkeit der Fahrbahn

### Ergänzung / Empfehlung

#### Bauliche Zielsetzung

möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn

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



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

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

### Bauliche Zielsetzung (1)

ausreichend **Fläche** für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche

#### 2.4.1 Mindestanforderung

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



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

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

#### 2.4.2 Ergänzung / Empfehlung

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



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

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

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



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

### Bauliche Zielsetzung (2)

**Neigungsarme** Gestaltung der Bewegungsfläche mit geringem Quergefälle

#### 2.4.3 Mindestanforderung

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

#### 2.4.4 Ergänzung / Empfehlung

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

## 2.5 Taktiler / Visuelles Leitsystem

### Bauliche Zielsetzung

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

### 2.5.1 Mindestanforderung

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

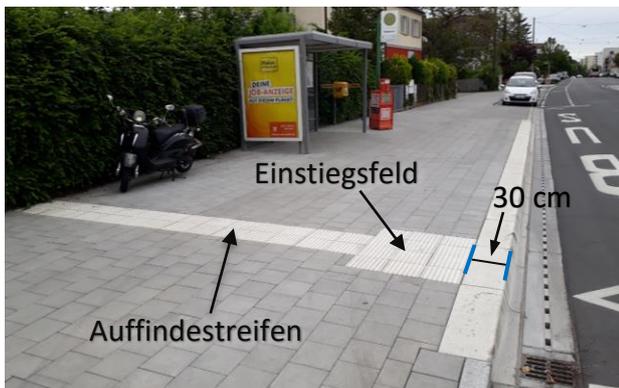


Abb. 23: Haltestelle Wiesenstraße (Steig 2), Fürth  
Der über die gesamte Breite des Gehwegs befindliche Auffindestreifen weist Blinde und Sehbehinderte Menschen auf die Haltestelle hin. Er hebt sich farblich von den grauen Gehwegplatten ab. Das direkt daran anschließende Einstiegsfeld markiert die Position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

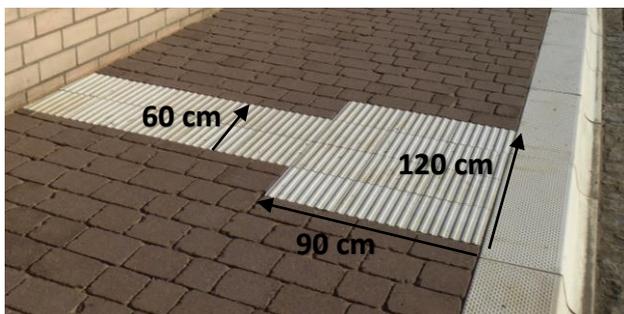


Abb. 24: Haltestelle Feucht Zeidlersiedlung, Lkr. Nürnberger Land  
Die Rippen der Platten sind jeweils längs zum Gehweg verbaut worden, so dass blinde Menschen sie mit dem Langstock problemlos ertasten können.

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

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

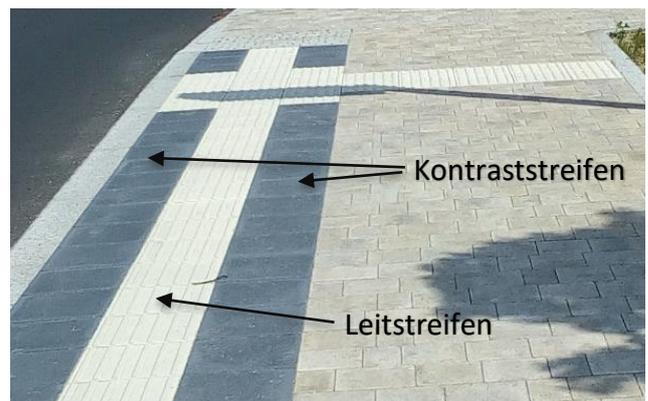


Abb. 25: Kastl Bahnhof, Lkr. Amberg-Weizbach  
Da der Kontrast zwischen dem Pflasterbelag des Gehwegs einerseits und Leitstreifen, Einstiegsfeld sowie Aufmerksamkeitsfeld andererseits zu gering war, kamen dunkle Platten zur Verstärkung des Hell-Dunkel-Kontrastes zum Einsatz (sog. Kontraststreifen); diese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

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

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



Abb. 26: Haltestelle Gostenhof Ost, Nürnberg  
 Flächen mit Bodenindikatoren gelten für blinde und sehbehinderte Menschen als sichere Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche. Daher dürfen auf Flächen wie z. B. Radwegen keine taktilen Bodenindikatoren verlegt werden.  
 Der Auffindestreifen wird an obiger Haltestelle daher durch den querenden Radweg unterbrochen. Der Radweg verläuft hinter dem Fahrgastunterstand. Aufgrund einer Vorgabe der Stadt Nürnberg befindet sich auch an Tür 2 ein zweites Einstiegsfeld, welches durch einen Leitstreifen mit dem Einstiegsfeld an Tür 1 verbunden ist. Zwischen Leitstreifen und Sonderbord wurden dunkle Platten verlegt (Kontraststreifen).

- Abstand Leitstreifen zum Bord mindestens 60 cm



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

## 2.5.2 Ergänzung / Empfehlung

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



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

## 2.6 Zugänglichkeit der Haltestelle

### Bauliche Zielsetzung (1)

stufenlose Erreichbarkeit der **Wartefläche**

#### 2.6.1 Mindestanforderung (1)

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

#### 2.6.2 Ergänzung / Empfehlung (1)

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



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

**Alternativen** für einen barrierefreien Umbau dieser Haltestelle:

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

### Bauliche Zielsetzung (2)

verkehrssichere und barrierefreie **Steigungen/ Gefälle**

#### 2.6.3 Mindestanforderung (2)

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

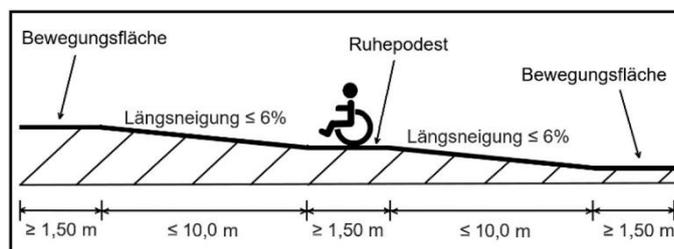


Abb. 30: Schematischer Aufbau einer Steigung mit Ruhepodest nach jeweils 10 m Länge

#### 2.6.4 Ergänzung / Empfehlung (2)

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

## 2.7 Oberflächenbelag

### Bauliche Zielsetzung

gefährlos begeh- und befahrbarer **Bodenbelag**

#### 2.7.1 Mindestanforderungen

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

#### 2.7.2 Ergänzung / Empfehlung

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

## 2.8 Beleuchtung

### Bauliche Zielsetzung

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

#### 2.8.1 Mindestanforderung

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



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

#### 2.8.2 Ergänzung / Empfehlung

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

## 2.9 Ausstattung allgemein

### Bauliche Zielsetzung

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

### Die Ausstattung

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

## 2.10 Haltestellenmast / H-Schild

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

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

## 2.11 Fahrgastunterstand

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



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

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

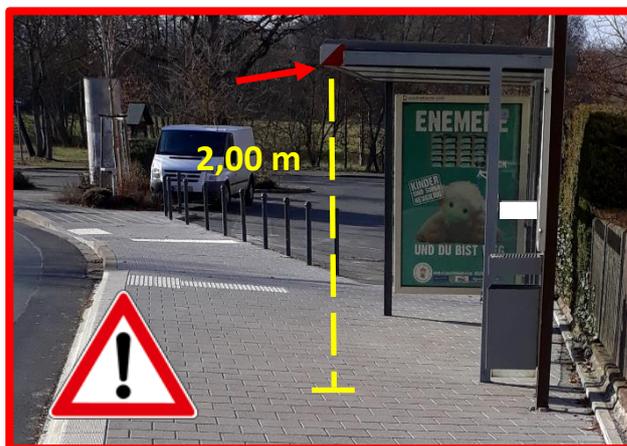


Abb. 33: Durch die Erhöhung des Bordsteins und der angrenzenden Fläche hat sich der Abstand zwischen Boden und vorderer linker Kante des Fahrgastunterstandes auf nur noch 2,00 m verringert (gelbe Linie). Auch der rot-weiße Reflektor (roter Pfeil) nutzt größeren blinden und sehbehinderten Fahrgästen nichts.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

## 2.12 Aushangfahrpläne

### Bauliche Zielsetzung

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

#### 2.12.1 Mindestanforderung

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



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

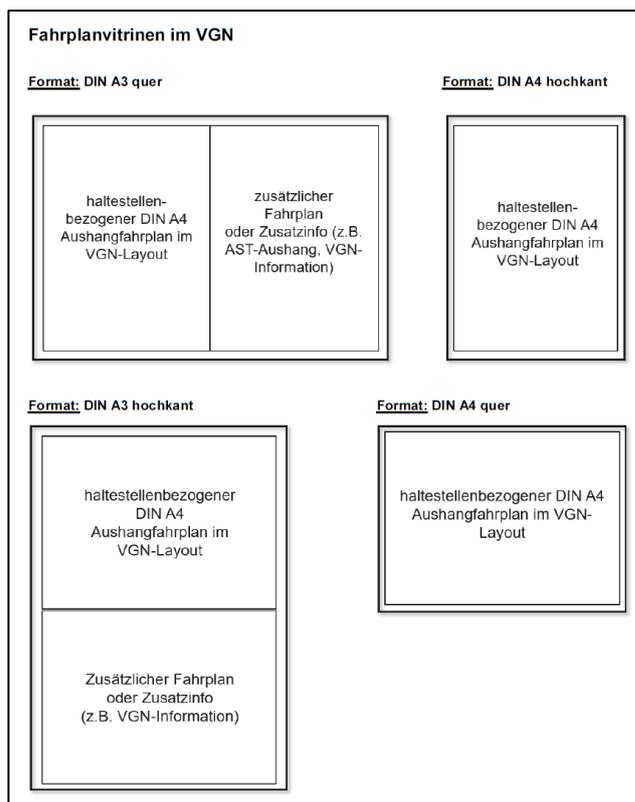


Abb. 35: schematischer Aufbau von Fahrplanvitri­nen gemäß VGN-Standard

#### 2.12.2 Ergänzung / Empfehlung

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



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

### 3 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

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

#### Hochflurbus

- keine Barrierefreiheit möglich

#### Niederflurbus / Low-Entry-Bus

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



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

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

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



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

#### PKW

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

#### Weiterhin zu beachten:

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

## 4 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen

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

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

### Umsetzung Barrierefreiheit nicht oder nur teilweise möglich – Ausnahmetatbestand

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

Gründe hierfür können sein:

#### Bauliche Gründe, z. B.

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

#### Topografische Gründe, z. B.

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

#### Funktionale Gründe, z. B.

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

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

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

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



Abb. 39: Aufbau eines Haltestellenschildes nach VGN-Standard

# Literaturverzeichnis / Literaturhinweise

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

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

# Impressum

## Herausgeber:

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

## Geschäftsführer:

Andreas Mäder  
Anja Steidl

Konzeption: VGN GmbH,  
Abteilung Verkehrsplanung

Redaktion: Thorsten Wüst

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

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

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

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

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