

Landkreis Fürth

LeistungsFähig. LebensFroh.



NAHVERKEHRSPLAN 2023



Nahverkehrsplan

für den Landkreis Fürth

Endbericht 2023

Juni 2023

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Hartmut Müller, Dipl. Geogr.

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	7
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	7
1.3 Gültigkeit	8
1.4 Zielvorgaben	8
1.4.1 Ziele nach dem PBefG und nach dem BayÖPNVG	8
1.4.2 Ziele des Landkreises Fürth	9
1.5 Arbeitsschritte	12
2. Bestandsaufnahme	13
2.1 Raumstruktur	13
2.2 Verkehrsnachfrage	14
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	15
3. Ausreichende Verkehrsbedienung	17
3.1 Verkehrszellen / Ortsteile	17
3.2 Gebietstypen	17
3.3 Erschließung	17
3.4 Erreichbarkeit	17
3.5 Bedienungshäufigkeit	18
4. Schwachstellenanalyse	20
4.1 Erschließung	20
4.2 Erreichbarkeit	20
4.3 Bedienungshäufigkeit	21
4.4 Ergebnisüberblick	22
5. Voraussichtliche Entwicklungen	23
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	23
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	23
5.3 Verkehrsprognose	24
6. Maßnahmenpaket	26
6.1 Räumliche Erschließung	26
6.2 Erreichbarkeit	27
6.3 Bedienungshäufigkeit	27
7. Wirkungen und Bewertung des Maßnahmenpaketes	29
7.1 Verkehrliche Wirkung	29
7.2 Finanzielle Wirkung	29
7.3 Gesamtbewertung	30
7.4 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen	30
8. Linienbündelung	31
8.1 Hintergrund	31
8.2 Festlegung der Linienbündel	31
9. Barrierefreiheit	33
9.1 Aspekte eines barrierefreien ÖPNV	33
9.1.1 Infrastruktur	33
9.1.2 Fahrzeuge	33
9.1.3 Information und Kommunikation	33
9.2 Realisierung von Barrierefreiheit im Landkreis Fürth	34
9.2.1 Haltestellen	34

9.2.2 Fahrzeuge	35
9.2.3 Information und Kommunikation	35
10. Beteiligungsverfahren	36
10.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	36
10.2 Beteiligung von Behindertenbeauftragten und verbänden	36
10.3 Beteiligung der Städte und Gemeinden	36
10.4 Weitere Beteiligungen	36
11. Karten	38
12. Tabellen	54
13. Anlagen	85

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Der Landkreis Fürth hat in einer Vereinbarung mit der VGN GmbH vom 10.07.2013 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben. Die letzte Fortschreibung des (gesamten) Nahverkehrsplans wurde 2017 vom Kreistag beschlossen. 2019 erfolgte eine Teilfortschreibung, die vorrangig das Kapitel „Linienbündelung“ behandelt. Am 26.01.2022 wurde die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit der Auftaktsitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises Nahverkehrsplan (AK NVP) begonnen.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

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

Der Aufgabenträger ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig. Er „definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in

einem **Nahverkehrsplan**“². Dieser ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Dabei ist die Definition der sogenannten **Ausreichenden Verkehrsbedien**ung 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 Abs. 3 Satz 6 PBefG³ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“⁴

Das Bayerische ÖPNV-Gesetz legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit⁵ durch.“ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr

(SPNV) (...) Aufgabe des Freistaates Bayern“⁶.

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten **Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (LzN)** hat das damalige Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern und 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 Verkehrsbedien’ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedien’ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“⁷ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie Räumliche Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen relativ große Spielräume.

Diese Kriterien wurden vom projektbegleitenden Arbeitskreis Nahverkehrsplan erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (IST-Zustand) festgelegt. Neben Vertreterinnen und Vertretern der einzelnen Kreistagsfraktionen

1 vgl. Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (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 zur Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

waren in den Arbeitskreis auch jene Verkehrsunternehmen eingeladen, die öffentliche Linienverkehre nach § 42 PBefG, für die der Landkreis Fürth der federführende Aufgabenträger ist, betreiben.

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

Nahverkehrspläne haben jedoch keinen verbindlichen Rechtscharakter, aus dem hieraus sich ein subjektiver Anspruch auf die Umsetzung von Maßnahmen ergeben würde.

1.3 Gültigkeit

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

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

Im „regionalen ÖPNV“ hat der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG) die „Aufgabe der regionalen Nahver-

kehrsplanung“, 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 (RNVP) wurde vom ZVG in Auftrag gegeben und wird von der VGN GmbH in Modulen erarbeitet. Diese fließen als Selbstverpflichtung in die Lokalen Nahverkehrspläne der einzelnen Aufgabenträger mit ein.

Die Wirkung des RNVP für den VGN erfolgt nicht als eigenständiger Nahverkehrsplan – er ist vielmehr Ausdruck der inhaltlichen Abstimmung der Aufgabenträger im ZVG untereinander. Darüber hinaus bietet der RNVP den im ZVG 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.

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 etwa 5 Jahren zu wählen.

1.4 Zielvorgaben

1.4.1 Ziele nach dem PBefG und nach dem BayÖPNVG

Ausreichende Verkehrsbedienungs (§ 8 Abs. 3 PBefG)

Der Landkreis Fürth strebt als **Ausreichende Verkehrsbedienungs** im Sinne des PBefG weiterhin den **Richtwert** (= guter ÖPNV-Standard) gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern mit den spezifisch für den Landkreis beschlossenen Modifikationen an.⁹ Die flächendeckende Realisierung steht unter dem Vorbehalt der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises sowie der Beteiligung der Gemeinden entsprechend dem Finanzierungsmodell des Landkreises Fürth.

ÖPNV als Daseinsvorsorge (BayÖPNVG)

Mit der Definition der Ausreichenden Verkehrsbedienungs im allgemeinen ÖPNV trägt der Landkreis im Rahmen seiner Daseinsvorsorge zur **Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen** bei. Nach Art. 2 Abs. 1 soll der ÖPNV als eine möglichst gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Gemäß Abs. 2 ist bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an Arbeitsstätten, öffentliche Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben.

Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV (PBefG)

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

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

⁹ Kreistagsbeschluss Landkreis Fürth vom 10.04.2002

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

Die ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände hält in ihrer Schrift „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“¹⁰ fest, dass die Aufgabenträger die Pflicht haben, „sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören. Kommen sie der Pflicht nach, sind sie keinem (erhöhten) Klagerisiko ausgesetzt. Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen. ...Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert: 'Barrierefreiheit' bleibt auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Eine Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist realistisch nicht zu erreichen.“

Der Landkreis Fürth schließt sich den Formulierungen der Ad-hoc-AG an.

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

Um die Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit umzusetzen, ist das Gesamtsystem ÖPNV zu betrachten.

Dieses umfasst die Aspekte

- Infrastruktur;
- Fahrzeuge;
- Information und Kommunikation;
- Betrieb und Unterhaltung.

Nur im Zusammenwirken dieser Aspekte ist die Zielvorgabe „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ realisierbar.

Auf die konkreten Anforderungen an die Infrastruktur, die Fahrzeuge und den Bereich „Information und Kommunikation“ geht „Kapitel 9. Barrierefreiheit“ auf Seite 33 näher ein. Dort wird auch dargestellt, wie der Landkreis Fürth im Rahmen des Nahverkehrsplans die Vorgabe Barrierefreiheit umsetzt, was bereits erreicht wurde bzw. was noch offen ist.

Der Bereich „Betrieb und Unterhaltung“ umfasst z.B. die Wartung von Anlagen und den Winterdienst an Haltestellen. Um vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu gewährleisten, müssen auch diese Aspekte sichergestellt sein. Diese Themen zählen jedoch nicht zu den Kernbestandteilen eines Nahverkehrsplans und werden hier nicht näher betrachtet.

1.4.2 Ziele des Landkreises Fürth

Die General- und Gesamtverkehrsplanung ist seit Jahren vielerorts durch die folgenden grundsätzlichen Ziele geprägt:

- Verkehr vermeiden,
- Verkehr verlagern,
- Verkehr verträglicher gestalten.

Auch bei den Mitgliedern des AK NVP stoßen diese Überlegungen auf breite Zustimmung. Vor diesem Hintergrund definiert der Aufgabenträger Landkreis Fürth folgende **Kernziele für den ÖPNV**:

- Mehr Fahrgäste gewinnen durch Verlagerungen von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV.
- Ein attraktives ÖPNV-Angebot sicherstellen und weiterentwickeln.

Mit einer Verlagerung von Autofahrten auf öffentliche Verkehrsmittel kann ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet werden. Neben Emissionen (CO₂, Feinstaub, NO_x etc.) geht es dabei auch um Aspekte wie Lärm, Verkehrsbelastung und Parkraum.

Das Ziel einer Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV erfordert ein entsprechend attraktives öffentliches Verkehrsangebot; der zweite Punkt ist unabdingbare Voraussetzung dafür, das erstgenannte Kernziel erreichen zu können.

Der Landkreis verfolgt mit einem attraktiven ÖPNV auch das Ziel, einen Beitrag zur Daseinsvorsorge und Nahversorgung zu leisten. Ein guter ÖPNV trägt zur Stärkung der Standortqualität bei.

In den folgenden Abschnitten werden Zielvorgaben des Landkreises formuliert, die zur Erreichung der o.g. Kernziele beitragen.

Verkehrsverlagerungen

- Optimierte Verknüpfung der Verkehrsträger.
- Multimodale Verknüpfungspunkte gemäß Radverkehrskonzept des Landkreises Fürth.
- Kombinierte Bewerbung von P+R-Anlagen und Buszubringerverkehren.
- Evaluierung des Pilotprojekts P+R 4.0 (Roßtal Bahnhof).
- Bekanntheitsgrad und Nutzung der Mitfahrzentrale (auf Landkreis-Website) erhöhen.
- Siedlungs- und Bauleitplanung: ÖPNV-Anbindung frühzeitig berücksichtigen (kurze Zugangswege zu den Haltestellen – „Stadt der kurzen Wege“).
- Parkraumbewirtschaftung
- Reduzierung des Verkehrsraums und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes.

- Förderung der Nahversorgung.
- Einführung des VGN-Firmen Abos.
- Künftige verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsplattform (im Aufbau durch die VGN GmbH).

Ein Teil der genannten Handlungsansätze kann nicht vom Landkreis realisiert werden, sondern fällt in die Zuständigkeit Dritter (v.a. der Städte und Gemeinden). Die Einrichtung der geplanten multimodalen Verknüpfungspunkte an Haltepunkten des ÖPNV erfordert das Zusammenwirken von Landkreis Fürth und der jeweiligen Gemeinde.

Attraktives ÖPNV-Angebot

Angebotsgestaltung

- Kurz- und mittelfristige Defizite (lt. Schwachstellenanalyse) beheben.
- Langfristige Defizite: in Abstimmung mit den Gemeinden prüfen, ob Verbesserung realisierbar ist (Finanzierungsmodell).
- Ggf. auch Verbesserungen in Relationen ohne formales Defizit.
- Bestmögliche Verknüpfung Regionalbus mit R-, S-, U-Bahn bzw. mit anderen Buslinien.
- Fahrplangestaltung: i.d.R. Taktfahrpläne; Belange der Schülerbeförderung berücksichtigen.
- Vollständige Integration aller Schulbuslinien in den allgemeinen ÖPNV.
- Busnetzanpassung an künftigen U 3-Endhalt Nbg.-Gebersdorf.
- Bedarfsverkehre: laufende Weiterentwicklung des Anruf-Sammeltaxi (AST). Langfristig strebt der Landkreis Fürth ein ÖPNV-Konzept an das prüft, ob On-Demand-Verkehre sinnvoll sind.
- Bürgerbusse (Gemeinden): der Landkreis fördert ggf. Projekte, die vorhandene ÖPNV-Angebote nicht konkurrenzieren, den VGN-Tarif anerkennen und nach §42 PBefG genehmigt sind.

Für den Landkreis Fürth haben bei der Fahrplangestaltung auch künftig die wichtigsten Schulbeginn- und

-endzeiten Vorrang vor dem Ziel durchgehender Taktfahrpläne. Viele Regionalbuslinien haben einen 60-Minuten-Grundtakt, was mit den 45-minütigen Schulstunden nicht immer optimal kompatibel ist. Ein minutengenaues Festhalten an einheitlichen Bus-Abfahrtszeiten hätte jedoch ggf. zur Folge, dass Schülerinnen und Schüler lange auf die nächste Fahrmöglichkeit warten müssten, was nur schwer vermittelbar wäre. Außerdem stünde dies dem Ziel entgegen, die größte heutige ÖPNV-Nutzergruppe auch als künftige Fahrgäste möglichst zu erhalten.

Sowohl von Seiten des AK NVP als auch von Jugendvertreterinnen und -vertretern¹¹ wurde der deutliche Wunsch geäußert, den Bring- und Holverkehr mit dem Pkw zu/von den Schulen durch Schülereltern künftig möglichst zu vermeiden. Diese Praxis behindert nicht selten den Busverkehr vor den Schulen (blockierte Haltestellen) und führt mitunter auch zu Konfliktsituationen mit Fußgängern, Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern. Außerdem steht dies im Widerspruch zum Ziel einer selbstbestimmten Mobilität für Kinder und Jugendliche.

Die angestrebte Integration aller noch vorhandenen Schulbuslinien (sog. freigestellte Schülerverkehre)¹² würde für die jeweiligen Schülerinnen und Schüler viele neue Möglichkeiten schaffen, den ÖPNV im Freizeitverkehr zu nutzen. Aber auch die sonstige Bevölkerung der betroffenen Städte und Gemeinden könnte von einer Stärkung des allgemeinen ÖPNV profitieren. Soweit es sich um Schülerverkehre im Auftrag des Landkreises Fürth handelt, kann der Aufgabenträger die Integration im Rahmen künftiger Vorabbekanntmachungen unabhängig realisieren. Bei den Schulbuslinien der Städte und Gemeinden bzw. der entsprechenden Schulverbände ist eine Abstimmung

mit den jeweils Beteiligten erforderlich.

Infrastrukturmaßnahmen

■ Busbeschleunigung

Werden Lichtsignalanlagen mit geeigneten Steuerungsgeräten ausgestattet, so können heranfahrende Linienbusse, die mit einem Sender ausgestattet sind, eine Grünphase anfordern. Die Busse sparen sich dadurch Wartezeit, was sowohl die Pünktlichkeit verbessert als auch ein insgesamt flüssigeres Fahren ermöglicht. Die Landkreisverwaltung ist hier seit Jahren sehr engagiert, sodass mittlerweile sowohl auf der St 2245 (Rothenburger Str.) im Kreisgebiet als auch auf der B 14 in Stein die jeweiligen Buslinien Vorrangschaltungen nutzen können. Außerdem wurde ein Gutachten zur Beschleunigung aller Buslinien im Landkreis erstellt. Da die Umsetzung mit sehr hohem Zeitaufwand im Hintergrund verbunden ist, soll diese sukzessive erfolgen.

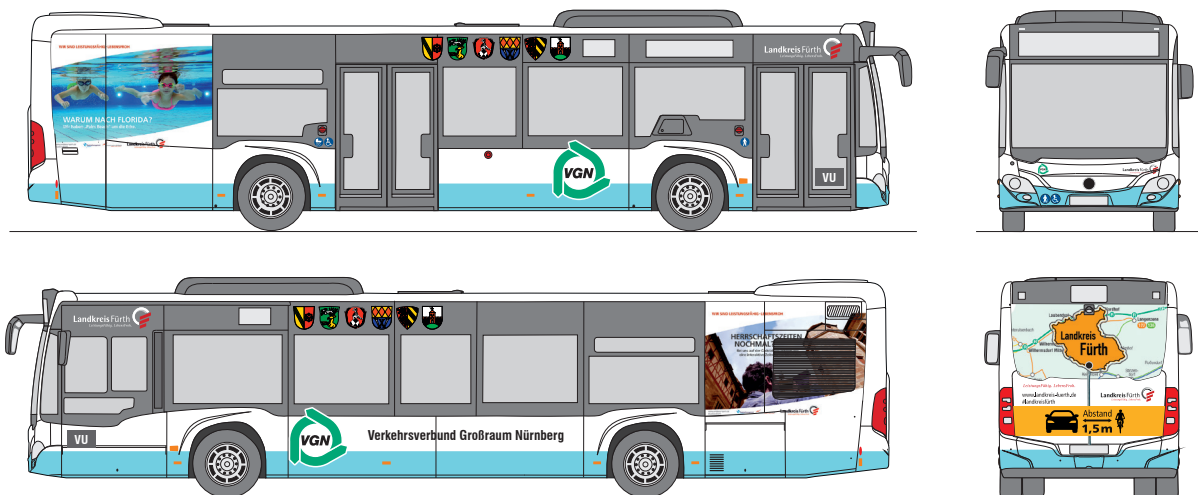
Der NVP der Stadt Fürth enthält den Maßnahmenvorschlag, Linien des Landkreises Fürth künftig in die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen im Fürther Stadtgebiet einzubeziehen. Aus Sicht des Landkreises wird dieser Vorschlag gerne aufgegriffen, zumal die erforderliche Ausrüstung der Busse bereits vorhanden bzw. vorgesehen ist.

■ Buskaps

Im Hinblick auf die Zielvorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV werden in den nächsten Jahren noch viele Haltestellen umzubauen sein. Handelt es sich bisher um eine Busbucht, sollte die Haltestelle künftig als Buskap gestaltet werden, sofern die verkehrliche Gesamtsituation dies zulässt. An einem Buskap bleiben die Busse zum Ein- und Aussteigen auf der Fahrbahn stehen und ersparen

¹¹ diese nahm an der 4. Sitzung des AK NVP teil

¹² diese sind auf Grundlage der Freistellungs-Verordnung von den Vorschriften des PBefG freigestellt.



© MR Clipart 2017

Abb. 1: Außendesign für Fahrzeuge (Modellbeispiel)

sich das Aus- und Einscheren in die bzw. aus der Bucht.

Preisbildung (Tarifgestaltung)

■ VGN-Tarif

Auch bei allen neuen ÖPNV-Angeboten, die künftig im Lkr. Fürth eingerichtet werden, soll der VGN-Tarif gelten.

■ Tarifzonen im Landkreis

Durch eine Neuordnung der Tarifzonen im Landkreis Fürth wurde deren Zahl zum 01.01.2019 deutlich reduziert. Für die Mehrzahl der Fahrgäste hat dies günstigere Fahrpreise zur Folge. Voraussetzung hierfür ist die Entscheidung des Landkreises Fürth, den betroffenen Verkehrsunternehmen ihre Mindereinnahmen auszugleichen. Eine Ausweitung der Neuordnung soll geprüft werden; dabei sind anstehende Tarifinnovationen (z.B. E-Tarif) zu berücksichtigen.

Marketing

Marketing für die Angebote im VGN ist eine grundsätzliche Aufgabe der Verbundgesellschaft. Der Landkreis Fürth ergänzt auch künftig das ÖPNV-Marketing der VGN GmbH und der Verkehrsunternehmen durch Informationen und Werbung in kreis-eigenen Medien.

Außerdem empfiehlt der Landkreis Fürth den Gemeinden, mit Unterstützung der VGN GmbH gezielt auf das

lokale ÖPNV-Angebot hinzuweisen (z.B. im Amtsblatt).

Qualitätsstandards im ÖPNV

Eine hohe Dienstleistungsqualität ist von ganz wesentlicher Bedeutung für einen attraktiven ÖPNV. Die Verkehrsunternehmen haben aufgrund des Assoziierungsvertrages mit der Verbundgesellschaft (darin Anlage 2) wichtige Qualitätsstandards verpflichtend einzuhalten, z. B.

- Einrichtung und Wartung der Haltestellenschilder und Fahrplan-kästen;
- gut lesbare Kennzeichnung der Fahrzeuge mit VGN-Liniennummer und Fahrtziel;
- optische und akustische Einrichtungen in den Bussen zur Fahrgastinformation;
- Busdesign gemäß der Vorgaben von Landkreis Fürth und VGN (vgl. Abbildung 1).

Die Aufgabenträger im VGN-Gebiet haben sich im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) darauf verständigt, ein einheitliches Außendesign der Fahrzeuge bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu fordern. Der Landkreis Fürth hat daher einen Gestaltungsansatz entwickelt, der die eingesetzten Fahrzeuge eindeutig als Busse im ÖPNV erkennbar macht (Abbildung 1). Sowohl der ÖPNV-Aufgabenträger Landkreis Fürth als auch die Zuge-

hörigkeit zum VGN (als gültiges Tarifsystem) sind leicht wahrnehmbar. Der Landkreis gibt deshalb bei seinen Vorabkennzeichnungen und Ausschreibungen grundsätzlich dieses Busdesign vor, sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden.

Darüber hinaus nutzt der Landkreis Fürth weiterhin die Vergabeverfahren zur Sicherung der hohen Qualitätsstandards:

- Auf allen öffentlichen Buslinien sind grundsätzlich nur barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen.
- Busse bei Vertragsbeginn bevorzugt neu bzw. max. 5 Jahre alt (bei Vertragsende max. 13 J.)
- Zeitgemäße Busausstattung: Nutzung eines RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)¹³; Klimaanlage; höchstmögliche Euro-Abgasnorm. Der Landkreis beachtet hierbei die Anforderungen der EU-Richtlinie 2019/1161 bzw. des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes.
- Verstärkung von Buskursen mit wiederholt ausgeschöpfter zulässiger Besetzung.

¹³ Rechnerverbund-System im ÖPNV, das z.B. die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Leitstelle ermöglicht. Das RBL dient so der Verbesserung der Anschlusssicherung und erzeugt Echtzeitdaten zur Fahrgastinformation.

Im Hinblick auf die aktuelle Information der Fahrgäste an Umsteigehaltestellen hat der Landkreis Fürth bereits 14 DFI-Anzeiger (Dynamische Fahrgastinformation) aufstellen lassen, die Fahrgäste über die Ankunft und Abfahrt der Busse in Echtzeit informieren. Weitere 26 Anlagen befinden sich in der Umsetzung.

Darüber hinaus hat die Stadt Stein in ihrem Gebiet 13 weitere DFI-Anzeiger auf eigene Kosten aufstellen lassen. Die laufende Betreuung dieser Anlagen, die vor allem die Einspeisung mit aktuellen Daten umfasst, erfolgt - wie auch bei den anderen Anzeigern - durch den Landkreis Fürth.

Für die Ausstattung der Haltestellen mit Wetterschutz und Sitzmöglichkeit sind die Städte und Gemeinden zuständig. Daher kann der Landkreis in diesem Nahverkehrsplan nur die Empfehlung an die Kommunen aussprechen, dass alle Bushaltestellen mit werktäglich mind. 50 Einsteigern Unterstell- und Sitzmöglichkeiten bieten sollten¹⁴; an Umsteigehaltestellen ist dies ggf. auch bei geringerem Fahrgastaufkommen wünschenswert.

Wirtschaftlichkeit

Der Landkreis Fürth hat mittlerweile den 5. Controlling-Bericht für die von ihm beauftragten Regional- und Stadtbuslinien beschlossen. Dieses System wird kontinuierlich fortgesetzt, um auch künftig die bestmögliche Kostenkontrolle zu erreichen und die Entscheidungsgrundlagen für evtl. Angebotsanpassungen zu verbessern.

Ausbau und Förderung des Radverkehrs

Der Landkreis Fürth ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK) und seit 2016 als fahrradfreundlicher Landkreis zertifiziert. Im Jahr 2021 wurde das zweite Radverkehrskonzept des Landkreises ver-

abschiedet. Dieses will besonders den Alltags-Radverkehr fördern. Die Umsetzungsstrategie des Konzepts ist in Vorbereitung und sieht u.a. die Verzahnung des Landkreis-Radwegeausbaukonzepts mit der lokalen Radwegeplanung vor.

Ein weiterer wichtiger Ansatz des Radverkehrskonzepts ist die Schaffung neuer bzw. der Ausbau vorhandener Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und Fahrrad. Daher empfiehlt der Landkreis Fürth seinen Gemeinden, beim ggf. anstehenden Umbau von Bushaltestellen im Rahmen der Herstellung von Barrierefreiheit (vgl. „Kapitel 9. Barrierefreiheit“ auf Seite 33) auch Radabstellanlagen vorzusehen.

Soweit die beginnenden Planungen für Radschnellwege durch das Staatliche Bauamt das Fürther Kreisgebiet betreffen, wird sich der Landkreis entsprechend einbringen. Der Landkreis Fürth empfiehlt öffentlichen Arbeitgebern, eine Vorreiterrolle für die Förderung des Fahrrads im Berufsverkehr zu übernehmen. Grundlegend hierfür ist die Schaffung ausreichender und sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten; möglichst mit Lademöglichkeit für E-Bikes, die für Arbeitswege besonders bedeutsam sein können. Als ergänzende Maßnahme ist z.B. die Bereitstellung von Duschmöglichkeiten denkbar.

1.5 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.

¹⁴ Diesen Wert nennt auch die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

Bei den Kriterien „Haltestelleneinzugsbereiche“ und „Bedienungshäufigkeit“ 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 Fürth liegt in der Region Nürnberg (7).¹⁵

Zentrale Orte

Die nächstgelegenen **Oberzentren** für den Landkreis Fürth sind die Städte Fürth und Nürnberg.

Die Städte Oberasbach, Stein und Zirndorf bilden gemeinsam ein **Mittelzentrum** (Mehrfachstandort) im Kreisgebiet.

Im Regionalplan Region Nürnberg (7) sind die Städte bzw. Märkte bzw. Gemeinden Cadolzburg, Großhabersdorf, Langenzenn, Roßtal, Veitsbronn und Wilhermsdorf jeweils als **Grundzentrum** eingestuft.¹⁶

Im neuen Landesentwicklungsprogramm wird auf die Festlegung 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 Gemeinden Ammerndorf, Cadolzburg, Langenzenn, Oberasbach, Obermichelbach, Puschen-

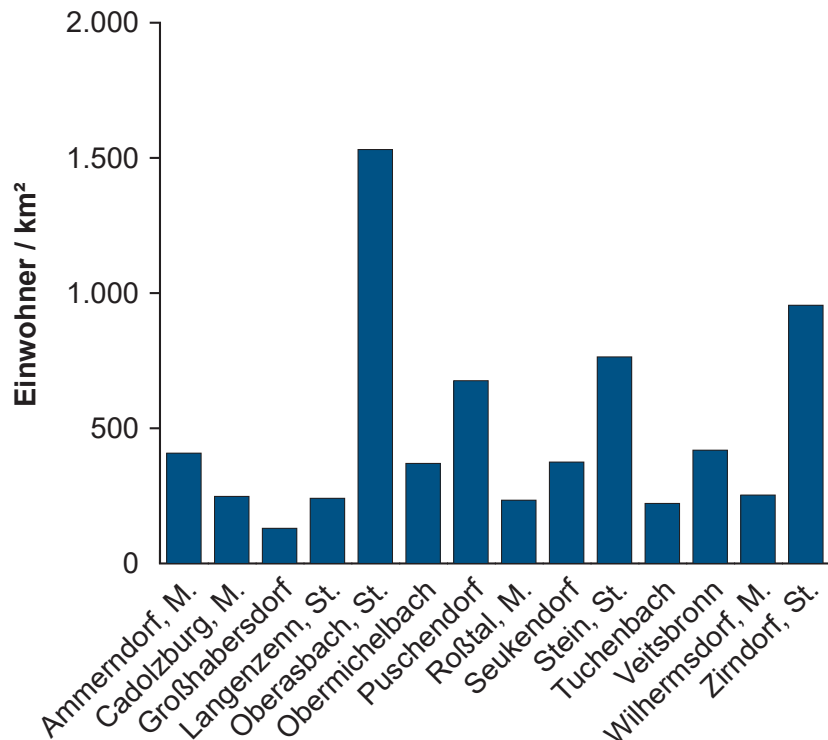


Abb. 2: Bevölkerungsdichte in den Gemeinden

dorf, Seukendorf, Stein, Tuchenbach, Veitsbronn und Zirndorf sind im Landesentwicklungsprogramm als Verdichtungsraum definiert, die Gemeinden Großhabersdorf, Roßtal und Wilhermsdorf als allgemeiner ländlicher Raum. („Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 39).

Strukturdaten

Einwohner

Der Landkreis Fürth hat insgesamt ca. 124.300 Einwohner¹⁷. Diese verteilen sich auf 14 Gemeinden.

Die Siedlungsstruktur des Landkreises Fürth weist ein deutliches Ost-West-Gefälle auf. Am höchsten ist die Bevölkerungsdichte in den Städten Oberasbach (1.531 EW/km²), Zirndorf (955) und Stein (764)

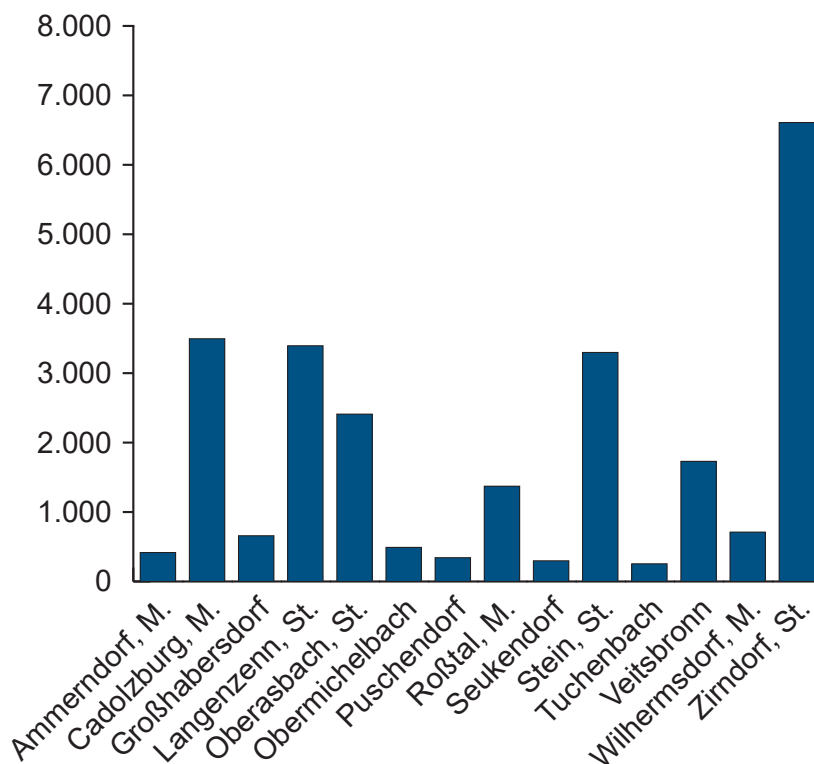
im südöstlichen Kreisgebiet. Hier wohnt fast die Hälfte der Landkreisbevölkerung. Im nordöstlichen Kreisgebiet beträgt die Bevölkerungsdichte zwischen 370 und 676 EW/km², ausgenommen die Gemeinde Tuchenbach (222). Nach Westen hin nimmt die Dichte merklich ab. Den niedrigsten Wert weist die Gemeinde Großhabersdorf auf (130 EW/km²). Der Landkreisdurchschnitt beträgt 404 EW/km² und liegt damit deutlich über dem VGN-Mittel (181).

Die Bevölkerungsdichte der Städte und Gemeinden im Landkreis ist Abbildung 2 zu entnehmen. Weitere Daten enthalten „Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden“ auf Seite 56 sowie „Karte 01-III Siedlungsstruktur“ auf Seite 41.

¹⁵ vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 mit Teilfortschreibungen 2017 und 2018

¹⁶ vgl. Regionalplan Region Nürnberg (7) 2020

¹⁷ Stand 01.01.2022; Quelle: Abfrage des LRA Fürth bei den Gemeinden



Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Gemeindedaten aus der Beschäftigungsstatistik; Stand 30.06.2021

Abb. 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

Arbeitsplätze

Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Städten, Märkten und Gemeinden werden die Daten der Bundesagentur für Arbeit zu den Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus dem Jahr 2021 herangezogen. Demnach hat die Stadt Zirndorf mit ca. 6.600 Personen mit Abstand die meisten Beschäftigten. Dieser folgen Cadolzburg (3.500), Langenzenn (3.400) und Stein (3.300) (vgl. *Abbildung 3*).

Schulstandorte

Der Landkreis Fürth ist Schulaufwandsträger für die weiterführenden Schulen sowie die Förderschulen. Im Landkreis gibt es Realschulstandorte in Langenzenn und Zirndorf sowie Gymnasien in Langenzenn, Oberasbach und Stein.

Im Schuljahr 2020/2021 besuchten nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung ca. 4.300 Schülerinnen und Schüler die weiterführenden Schulen im Landkreis Fürth.

Darüber hinaus sind auch die weiterführenden Schulen in Herzogenaurach (Landkreis Erlangen-Höchststadt), in Heilsbronn und Neuendettelsau (Landkreis Ansbach) bzw. in den Städten Fürth und Nürnberg für Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Fürth von Bedeutung.

Für die Grund- und Mittelschulen liegt die Zuständigkeit bei den Gemeinden. Im Landkreis Fürth wurden im Schuljahr 2020/2021 insgesamt ca. 5.600 Kinder und Jugendliche an diesen Schulen unterrichtet. Ausführliche Daten hierzu sind in „Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis“ auf Seite 57 sowie in „Karte 01-IV Schulstandorte“ auf Seite 42 enthalten.

2.2 Verkehrsnachfrage

Da eigene Untersuchungen für die Darstellung der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans i.d.R. zu aufwändig sind, muss auf bestehende Untersu-

chungen und Kennzahlen zurückgegriffen werden.

Pendlerbeziehungen

Die Arbeitsmarktdaten der Bundesagentur für Arbeit enthalten die Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und umfassen ca. 70 % aller Erwerbstätigen. Freiberufliche, Beamte und geringfügig Beschäftigte sind in dieser Aufstellung nicht enthalten. Außerdem geben die Arbeitsmarktdaten keine Hinweise auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel. Der große Vorteil dieser Daten ist jedoch ihre kontinuierliche jährliche Fortschreibung.

Die auspendlerstärkste Gemeinde im Landkreis ist erwartungsgemäß die Stadt Zirndorf (ca. 9.850 Auspendler). Es folgen Oberasbach mit ca. 6.650, Stein mit 5.100 und Cadolzburg mit 4.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in einer anderen Gemeinde arbeiten. Für die Verkehrsplanung bedeutend sind die Zielorte der Pendler. Das wichtigste Pendlerziel innerhalb des Landkreises ist wiederum die Stadt Zirndorf, hier arbeiten ca. 1.500¹⁸ sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus den übrigen Landkreisgemeinden. Nach Cadolzburg fahren ca. 850, nach Langenzenn 700, nach Oberasbach 550 und nach Stein 450 Pendler aus dem Landkreis Fürth.

Wichtigster Zielort außerhalb des Kreisgebiets ist das Oberzentrum Nürnberg mit ca. 19.200 Pendlern aus dem Landkreis Fürth. In die Stadt Fürth fahren ca. 7.100, in die Stadt Erlangen 2.700 und in die Stadt Herzogenaurach 1.100 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.

Pkw-Verfügbarkeit

Die Pkw-Dichte liegt im Landkreis Fürth mit 649 Pkw pro 1.000 Einwohner über dem Landesdurchschnitt (617).¹⁹

¹⁸ Vgl. Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik Bayern, 2021

¹⁹ Vgl. Bay. Landesamt für Statistik, Kreisdaten für Bayern 2020

Verkehrsmittelwahl

Der Landkreis Fürth 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 motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 66 % (davon 49 % Pkw-Fahrer und 17 % Pkw-Mitfahrer) den größten Anteil auf. 10 % aller Wege im Landkreis Fürth werden mit dem ÖPNV bewältigt, was dem höchsten Wert aller VGN-Landkreise entspricht. Auf Fußgänger entfallen im Landkreis Fürth 18 % und auf den Fahrradverkehr 6 %.

Für eine neue MiD-Studie, an der sich der Landkreis Fürth ebenfalls beteiligt, haben im April 2023 die Befragungen begonnen. Der Erhebungszeitraum wird sich voraussichtlich über zwölf Monate erstrecken.

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Ausführliche Tabellen und Karten hierzu enthält der Anhang: „Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 58; „Karte 03-I Liniennetz“ auf Seite 47, „Karte 03-II Bedienungsgebiet AST“ auf Seite 48 und „Karte 03-III Tarifzonenplan“ auf Seite 49.

Schienenpersonennahverkehr

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

Der Landkreis Fürth wird von mehreren SPNV-Linien bedient, die täglich im Taktverkehr fahren:

- **S 4** Nürnberg – Roßtal – Ansbach – Dombühl;
- **S 6** Nürnberg – Fürth – Siegersdorf – Neustadt (Aisch);
- **RE 10** Nürnberg – Fürth – Siegersdorf – Neustadt (Aisch) – Kitzingen – Dettelbach;
- **RB 11** Fürth – Zirndorf – Cadolzburg;

- **RB 12** Nürnberg – Fürth – Langenzenn – Markt Erlbach;
- **RE 90** Nürnberg – Heilsbronn – Ansbach – Schnelldorf.

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der Landkreis Fürth wird von insgesamt 38 öffentlichen Buslinien erschlossen, davon verkehren 32 Linien im VGN-Tarif. Darüber hinaus wird der Landkreis Fürth quasi flächendeckend vom Anruf-Sammeltaxi (AST) bedient, das montags bis freitags am Abend, am Wochenende zusätzlich auch tagsüber verkehrt, sofern kein Angebot im Linienbusverkehr besteht. Zu den o.g. öffentlichen Buslinien gehören auch 6 Bürgerbus-Linien in der Stadt Langenzenn. Daneben bestehen folgende gemeindlichen Verkehre: Bürgerbus Cadolzburg, Anruf-Bürger-Shuttle Veitsbronn, Bürgermobil Wilhermsdorf.

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Freigestellte Schülerverkehre, die auf Grundlage der Freistellungs-Verordnung von den Vorschriften des PBefG freigestellt sind, gibt es vor allem im Grund-, Mittel und Förderschulbereich. Die Beförderung zu den weiterführenden Landkreisschulen erfolgt größtenteils im allgemeinen ÖPNV. Für seine noch vorhandenen freigestellten Schülerverkehre setzt sich der Landkreis Fürth das Ziel, die betroffenen Kinder und Jugendlichen künftig im allgemeinen ÖPNV zu ihren Schulen zu befördern (vgl. „Kapitel 1.4.2 Ziele des Landkreises Fürth“ auf Seite 9). Dies soll jeweils im Rahmen der Vergaben von Linienbündeln umgesetzt werden. Darüber hinaus ist aus Sicht des Landkreises Fürth auch die Integration aller freigestellten Schülerverkehre, die von den Städten und Gemeinden beauftragt sind, in den allgemeinen ÖPNV anzustreben. Hierzu bedarf es jeweils der Abstimmung mit den zuständigen Gemeinden bzw. Schulverbänden.

Außerdem gibt es zwei Berufsverkehrslinien, die Arbeitsstätten im Landkreis Fürth anfahren.

Weitere Informationen hierzu sind in „Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre nach § 43 PBefG (Landkreisschulen)“ auf Seite 60 bzw. in „Tabelle 6: Berufsverkehre nach § 43 PBefG“ auf Seite 61 dargestellt.

Haltestellen

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

Verknüpfungspunkte im SPNV

Die 17 Bahnhaltspunkte an den S-Bahn bzw. R-Bahn-Strecken im Landkreis bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem ÖPNV-Netz. An (nahezu) allen Bahnhaltspunkten sind offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Sowohl die Oberzentren Nürnberg und Fürth als auch Zirndorf und weitere wichtige Ziele im Landkreis sind mit schnellen Zugverbindungen zu erreichen.

Im Rahmen des Förderprogramms „Park + Ride 4.0“ hat der Landkreis Fürth an der B 14 einen Anzeiger aufstellen lassen, der Autofahrer über die aktuelle Auslastung der P+R-Anlage am Bahnhof Roßtal informiert. Dort ist eine Detektion eingebaut, welche die Belegung der Anlage laufend erfasst und an den Anzeiger übermittelt.

Eine Auflistung aller Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Plätze im Landkreis Fürth enthält „Tabelle 7: Park & Ride (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Anlagen“ auf Seite 62.

Tarifsystem

Der Landkreis Fürth ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und im Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG). Auf 32 öffentlichen Linien nach § 42 PBefG gilt der VG-Tarif. Die 6 Bürgerbus-Linien in der Stadt Langenzenn verkehren zwar mit einem eigenen Tarif, VG-Tickets werden hier jedoch anerkannt.

3. Ausreichende Verkehrsbedienung

Mit der Festlegung von Grenz- und Richtwerten definiert der Aufgabenträger die „Ausreichende Verkehrsbedienung“ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (LzN) versteht unter dem **Grenzwert** eine „Mindestanforderung an den ÖPNV“, während der **Richtwert** einen „guten ÖPNV-Standard“ darstellt.

Zur Sicherung und Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs beschließt der Landkreis Fürth, dass sich die „**Ausreichende Verkehrsbedienung**“ – im Sinne von angemessener Verkehrsbedienung – am **Richtwert** orientiert; in Einzelfällen erfolgen Anpassungen an die spezifischen Gegebenheiten des Landkreises.

3.1 Verkehrszellen / Ortsteile

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

Es sollen alle Verkehrszellen / Ortsteile mit mindestens **150 Einwohnern** untersucht und im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden (Stand: 01.01.2022).

Dies entspricht 98 % der Bevölkerung des Landkreises Fürth in 69 Ortsteilen.

3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien „Erschließung“ und „Bedienungshäufigkeit“ unterschei-

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

Verdichtungsraum ab 15.000 EW
- **zentrales Gebiet;**
- **nicht zentrales Gebiet.**

Verdichtungsraum bis 15.000 EW
- **zentrales Gebiet;**
- **nicht zentrales Gebiet.**

Orte an Verkehrsachse.

Ländlicher Raum.

Die Zuordnung der berücksichtigten Ortsteile zu diesen Gebietstypen ist in „Karte 01-II Gebietstypen - Bedienung“ auf Seite 40 dargestellt. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 39 enthält Festlegungen aus LEP und RP für den Landkreis Fürth.

3.3 Erschließung

Verkehrszellen gelten als erschlossen, wenn mindestens **80 % der Einwohner** 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 liegt.

Je nach Gebietstyp beinhaltet die Leitlinie z.T. erhebliche Unterschiede bei den zumutbaren Einzugsradien der Haltestellen. Der AK NVP hat sich darauf verständigt, jedoch landkreiseinheitliche Einzugsbereiche für die Verkehrsmittel Bus und Bahn festzulegen. Begründung: unabhängig von der unterschiedlichen Bevölkerungsdichte in den Teilräumen des Landkreises besteht überall eine große Distanzempfindlichkeit. Der Landkreis schafft mit einem einheitlichen Wert gleiche Zugangsbedingungen zum ÖPNV für alle Bürgerinnen und Bürger.

Radius für Haltestellen (Luftlinie):

- **Bus: 400 m**
- **Bahn: 600 m**

3.4 Erreichbarkeit

Zielorte

Die Leitlinie gibt vor, übergeordnete Zielorte festzulegen, die aus den zu untersuchenden Ortsteilen im ÖPNV - unter Einhaltung bestimmter Anforderungen - erreichbar sein sollen. Hier handelt es sich einerseits um den sog. Nachbarschaftsbereich (i.d.R. der Gemeindehauptort), andererseits um Zentrale Orte (Grund-, Mittel-, Oberzentrum). Im AK NVP wurden die relevanten Zielorte für jede Gemeinde festgelegt (vgl. „Tabelle 8: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium“ auf Seite 63).

Außerdem wurde vereinbart, für die Gemeinden im nördlichen Landkreis Fürth auch die Erreichbarkeit von Erlangen zu betrachten, ohne jedoch diese Stadt als weiteren Zielort festzulegen. Die Auswertung

der Pendlerströme zeigt, dass viele Bürgerinnen und Bürger aus diesen Gemeinden ihren Arbeitsplatz in Erlangen haben.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der übergeordneten Zielorte sind jeweils die nachfolgend beschriebenen Anforderungen einzuhalten.

Zeitfenster für Hin- und Rückfahrt

Die Erreichbarkeit der Zielorte ist laut der Leitlinie nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind. Die Zeitintervalle für die Hinfahrt am Morgen und die Rückfahrten in der Mittagszeit bzw. am Spätnachmittag legt der Aufgabenträger selbst fest. (vgl. „Abb. 4: Festlegung der Zeitfenster für die Hin- und Rückfahrten“ auf Seite 19).

Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale **Reisezeit** vorgegeben, die nicht überschritten werden soll. Sie setzt sich zusammen aus der **Beförderungszeit** im Fahrzeug inklusive etwaiger **Umsteigezeiten** sowie den **Zu- und Abgangszeiten** zur bzw. von der Haltestelle. Für die **Zu- und Abgangszeiten** zur/von der Haltestelle werden in Summe einheitlich **10 Minuten** angesetzt. Bei einer **Umsteigezeit** von jeweils maximal **15 Minuten** darf höchstens **zweimal** umgestiegen werden.

Erreichbarkeit des Nachbarschaftsbereichs

Bei Anwendung des Richtwerts ist die Erreichbarkeit des Nachbarschaftsbereichs für Ortsteile ab einer Entfernung von 3 Straßenkilometern zu untersuchen.

Als Nachbarschaftsbereich wird für alle Gemeinden im Landkreis Fürth der jeweilige **Gemeindehauptort** festgelegt.

Die Erreichbarkeit wird für alle Ortsteile analysiert, die **mind. 3 km entfernt** sind. Die **Reisezeit** soll **max. 30 Minuten** (und die **Beförderungszeit max. 20 Minuten**) betragen.

Erreichbarkeit der Zielorte 1 – 3

Die Nummerierung der Zielorte ist nicht als Ausdruck für deren Bedeutung als überörtliche Ziele zu verstehen. Während manche Gemeinden vorrangig auf den Zielort 1 ausgerichtet sind, können sich andere Gemeinden durchaus in erster Linie zum Zielort 2 (oder ggf. Zielort 3) hin orientieren. Im Hinblick auf die Schwachstellenanalyse (*Kapitel 4 ab Seite 20*) ist es jedoch erforderlich, eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse (Zielorte 1 und 2) zu ermöglichen.

Als Zielort 1 wurde für alle Gemeinden die Stadt Fürth und als Zielort 2 die Stadt Zirndorf festgelegt²⁰. Der Zielort 3 wurde für jede Gemeinde individuell ausgewählt.

Die **Reisezeit** zu bzw. von den **Zielorten 1, 2 und 3** soll **max. 50 Minuten** (und die **Beförderungszeit max. 40 Minuten**) betragen.

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 - verschiedene Bedienstandards (Taktfolgen bzw. Anzahl an Fahrtenpaaren) in der Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Die zeitliche Lage dieser Verkehrszeiträume muss der Aufgabenträger selbst festlegen.

Die Anzahl der notwendigen Fahrten sind in „Abb. 5: Bedienstandards“ auf Seite 19, die Zeitlagen der Verkehrszeiträume in „Abb. 6: Zeitliche Lage und Dauer der Verkehrszeiträume“ auf Seite 19 definiert.

²⁰ Da die Erreichbarkeit der (Kern-)Stadt Zirndorf von deren Außenorten bereits im Rahmen des Nachbarschaftsbereichs analysiert wird, wird für die Stadt Zirndorf (mit allen Ortsteilen) als Zielort 2 abweichend die Stadt Oberasbach festgelegt.

Eine Zusammenfassung aller festgelegten Kriterien zur Ausreichenden Verkehrsbedienungs findet sich in „Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien“ auf Seite 55.

Abb. 4: Festlegung der Zeitfenster für die Hin- und Rückfahrten

	Montag - Freitag	Samstag, Sonn- u. Feiertag
Hinfahrt	06:00 – 08:00 Uhr	07:00 – 10:00 Uhr
Rückfahrt 1	12:00 – 13:30 Uhr	12:00 – 14:00 Uhr
Rückfahrt 2	15:30 – 18:30 Uhr	16:00 – 20:00 Uhr

Abb. 5: Bedienstandards

Bedienstandards (Taktfolgen bzw. Fahrtenpaare = FP)	Grenzwert			Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Verdichtungsraum ab 15.000 EW						
- zentrales Gebiet	20	30	60	10	15	30
- nicht zentrales Gebiet	60	60	120	30	30	60
Verdichtungsraum bis 15.000 EW						
- zentrales Gebiet	60	60	120	30	30	60
- nicht zentrales Gebiet	60	120	1 Fahrt	30	60	120
Verkehrsachse	60	60	120	30	30	60
Ländlicher Raum (über 3.000 EW)	8 / 4 FP ²¹	4 FP	1 FP	12 FP	9 FP	2 FP
Ländlicher Raum (1.000 - 3.000 EW)	3 / 2 FP	2 FP	1 FP	6 FP	6 FP	1 FP
Ländlicher Raum (unter 1.000 EW)	2 / 1 FP	1 FP	1 FP	4 FP	2 FP	1 FP

Abb. 6: Zeitliche Lage und Dauer der Verkehrszeiträume

Verkehrstag	HVZ	NVZ	SVZ
Montag - Freitag	Betriebsbeginn - 08.00 Uhr 15:31 – 18:30 Uhr	08:01 – 15:30 Uhr; 18:31 – 20:30 Uhr	20.31 Uhr - Betriebsschluss
Samstag	-	Betriebsbeginn - 20.30 Uhr	20.31 Uhr - Betriebsschluss
Sonn- und Feiertag	-	-	Betriebsbeginn - Betriebsschluss

²¹ Der erste Wert gilt jeweils für Montag-Freitag an Schultagen, der zweite Wert für Montag-Freitag an Ferientagen.

4. Schwachstellenanalyse

Für alle Ortsteile im Landkreis Fürth ab 150 Einwohnern wurden die Kriterien Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit untersucht. Außerdem wurde im AK Nahverkehrsplan vereinbart, hinsichtlich Erschließung und Bedienungshäufigkeit zusätzlich die Gewerbegebiete Schwadmühle (Cadolzburg) und Mühlleite (Langenzenn) aufgrund deren überörtlicher Bedeutung einzubeziehen.

Die Berechnungen erfolgten für die jeweiligen Richt- bzw. Grenzwerte, die vom AK festgelegt worden sind (vgl. Kapitel 3). Datengrundlage der Analyse, die im April 2022 erfolgte, ist der Jahresfahrplan 2022. Ergänzend wurden zum 01.05. bzw. 01.06. bzw. 11.12.2022 anstehende Fahrplanänderungen auf mehreren Linien bereits berücksichtigt.

4.1 Erschließung

Mit der Vorgabe, dass eine Entfernung von 400 m zur nächstgelegenen Bushaltestelle bzw. von 600 m zum nächsten Bahnhofpunkt (jeweils Luftlinie) zumutbar ist, sind 62 der 71 untersuchten Ortsteile im Landkreis Fürth ausreichend erschlossen. Hier liegt jeweils mind. 80 % der Siedlungsfläche im Einzugsbereich einer Haltestelle; in vielen Fällen beträgt der Erschließungsgrad fast 100%. In neun Ortsteilen befindet sich mehr als 20% der Siedlungsfläche außerhalb der o.g. Radien und die Bewohnerinnen und Bewohner müssen entsprechend längere Fußwege zur nächsten Haltestelle zurücklegen.

Klassifizierung der Defizite Erschließung

Abhängig von der Anzahl der Einwohner, die hinsichtlich der Vorgaben nicht ausreichend erschlossen sind (Differenz zwischen der

SOLL-Vorgabe von 80% und dem tatsächlichen Erschließungsgrad), wird eine Klassifizierung der Defizite in folgender Weise vorgenommen:

Priorität 1

Handlungsbedarf **kurzfristig** – vorrangig zu beheben

- Mehr als 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nach Möglichkeit zu beheben;

- 150 – 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig** – zu beheben, wenn mit wenig Aufwand möglich

- bis 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Für Ammerndorf wurde mittelfristiger, für die anderen acht Ortsteile mit Erschließungsdefizit jeweils nur langfristiger Handlungsbedarf ermittelt.

Die Berechnungsergebnisse für alle 71 untersuchten Ortsteile sind in „Tabelle 9: Erschließung“ auf Seite 64 enthalten.

4.2 Erreichbarkeit

Erreichbarkeit des Gemeindehauptorts

Die Bayerische Leitlinie gibt als Richtwert vor, dass alle Ortsteile ab einer Entfernung von 3 km (Straße) an den Gemeindehauptort angebunden sein sollen. Daher sind für die Analyse 23 Ortsteile im Landkreis Fürth zu berücksichtigen.

An Schul- und an Ferientagen ist für jeweils 21 der 23 untersuchten Ortsteile der jeweilige Gemeindehauptort

unter Einhaltung der festgelegten Vorgaben erreichbar. Samstags gilt dies für 19 und an Sonn- und Feiertagen für 18 Ortsteile. Damit ist an allen Tagen für den überwiegenden Teil der untersuchungsrelevanten Ortsteile der jeweilige Gemeindehauptort auf Basis des Richtwerts erreichbar.

Klassifizierung der Defizite Erreichbarkeit

Die Bewertung der im ersten Schritt festgestellten Defizite erfolgt gemäß folgender Methodik:

Priorität 1

Handlungsbedarf **kurzfristig** – vorrangiges Defizit

- Es gibt keine Fahrmöglichkeit innerhalb der festgelegten Zeitfenster (einschl. +/- 15 Minuten Toleranz) oder
- Fahrmöglichkeit vorhanden, aber Beförderungs- oder Umsteigezeit liegen weit über dem Grenzwert oder
- Umsteigehäufigkeit > 2.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nachrangiges Defizit

Fahrmöglichkeit innerhalb der festgelegten Zeitfenster (einschl. +/- 15 Min. Toleranz) vorhanden, aber

- Beförderungszeit liegt über dem Grenzwert oder
- Umsteigezeit > 15 Min.

Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig** – unerhebliches Defizit

- Fahrmöglichkeit innerhalb der festgelegten Zeitfenster vorhanden, aber Beförderungszeit liegt zwischen Grenz- und Richtwert oder
- Fahrmöglichkeit liegt bis +/- 15 Min. außerhalb des vorgesehenen Zeitintervalls.

Von den wenigen Teilorten mit Defizit fallen an Schultagen keine, in den Ferien eines, samstags vier und sonn- und feiertags drei Ortsteile in die Kategorie „vorrangig“. Somit ist der kurzfristige – und auch der mittelfristige – Handlungsbedarf sehr überschaubar.

Die detaillierten Ergebnisse für alle berücksichtigten Ortsteile sind in „Tabelle 10: Erreichbarkeit Gemeindehauptort“ auf Seite 66 zu entnehmen.

Erreichbarkeit des Zielorts 1

Als Zielort 1 wurde für alle Gemeinden einheitlich das Oberzentrum Fürth festgelegt.

An Schul- wie auch an Ferientagen ist für 45 der 69 berücksichtigten Ortsteile (ca. 65%) die Erreichbarkeit von Fürth gemäß den Vorgaben des Richtwerts gegeben. Am Wochenende ist die Situation noch besser (Samstag 52 bzw. Sonn- und Feiertag 51 Ortsteile).

Die differenzierte Betrachtung dieses Ergebnisses zeigt, dass an Schultagen von den insgesamt 24 Orten mit Defizit keiner und in den Ferien nur zwei in die Kategorie „vorrangig“ fallen, während für den Großteil lediglich langfristiger Handlungsbedarf besteht. Am Wochenende wiederum weist kein Teilort kurzfristigen Handlungsbedarf auf.

Die genauen Ergebnisse für jeden berücksichtigten Ortsteil sind in „Tabelle 11: Erreichbarkeit Zielort 1“ auf Seite 67 dargestellt.

Erreichbarkeit des Zielorts 2

Als Zielort 2 hat der Arbeitskreis Nahverkehrsplan – v.a. im Hinblick auf den Sitz der Landkreisverwaltung – Zirndorf festgelegt. Eine Ausnahme bildet hier die Stadt Zirndorf selbst: da bereits im Rahmen des Gemeindehauptorts die innerstädtische Erreichbarkeit untersucht wird, ist für die Stadt Zirndorf und deren Teilorte die Nachbarstadt Oberasbach als Zielort 2 ausgewählt worden.

Die Analyse ergibt, dass an Schultagen aus 42 (61 %) und in den Ferien aus 39 (57 %) der 69 berücksichtigten Ortsteile der Zielort 2 auf Basis

des Richtwerts erreichbar ist. Etwas besser ist die Situation am Wochenende: so können samstags 45 und an Sonn- und Feiertagen 42 Orte das festgelegte Zentrum unter Einhaltung des Richtwerts erreichen. Insgesamt liegen diese Werte zwar etwas niedriger als für den Zielort 1, dennoch ist an allen Tagen die Erreichbarkeit des Zielorts 2 für die Mehrzahl der Ortsteile unter Einhaltung des Richtwerts gegeben. Die günstigere Situation am Wochenende ist v.a. bedingt durch die AST-Verkehre, die hier teilweise auch tagsüber verkehren.

Die Defizitbewertung zeigt, dass an Schultagen lediglich einer der insgesamt 27 Ortsteile mit Defizit in die Kategorie „kurzfristiger Handlungsbedarf“ fällt; in den Ferien gilt dies für 3 von insgesamt 30 Orten mit Defizit. Sowohl an Schul- als auch an Ferientagen besteht in den meisten Fällen nur langfristiger Handlungsbedarf. Samstags weisen sechs und sonn- und feiertags acht Ortsteile ein vorrangiges Defizit auf. Das auf den ersten Blick unerfreulichere Ergebnis der Defizitbewertung am Wochenende relativiert sich allerdings im Hinblick auf die an diesen Tagen nicht erforderliche Erreichbarkeit der Kreisbehörde für die Bevölkerung.

„Tabelle 12: Erreichbarkeit Zielort 2“ auf Seite 69 enthält die Ergebnisse für alle analysierten Ortsteile.

Erreichbarkeit des Zielorts 3

Der dritte Zielort wurde für jede Gemeinde individuell festgelegt. Teilweise handelt es sich dabei um Orte innerhalb des Landkreises Fürth, teilweise um Zentren außerhalb (vgl. „Tabelle 8: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium“ auf Seite 63).

An Schultagen kann aus 53 Ortsteilen (ca. 77%) und in den Ferien aus 47 Ortsteilen (68%) der jeweilige Zielort 3 gemäß den Vorgaben des Richtwerts erreicht werden. Samstags ist die Erreichbarkeit des Zielorts 3 für 48 und an Sonn- und Feiertagen für 51 Orte gegeben. Die Ergebnisse für Montag bis Freitag fallen somit noch besser aus als beim Zielort 1.

Die differenzierte Betrachtung dieser Ergebnisse zeigt, dass an Schultagen keiner der insgesamt 16 Ortsteile mit Defizit in die Kategorie „vorrangig“ fällt, in den Ferien gibt es lediglich drei und am Wochenende wiederum keinen Fall mit kurzfristigem Handlungsbedarf. An allen Tagen handelt es sich überwiegend um langfristige Defizite.

Die detaillierten Ergebnisse für alle berücksichtigten Gemeinden und Ortsteile sind in „Tabelle 13: Erreichbarkeit Zielort 3“ auf Seite 71 zu entnehmen.

Erreichbarkeit der Stadt Erlangen

Im AK NVP wurde vereinbart, für die Gemeinden Obermichelbach, Tuchenbach, Puschendorf, Veitsbronn, Seukendorf und Langenzenn auch die Erreichbarkeit des Oberzentrums Erlangen zu betrachten, ohne diese Stadt als weiteren Zielort festzulegen (vgl. „Kapitel 3.2 Gebietstypen“ auf Seite 17). Hintergrund ist, dass besonders aus den nördlichen Gemeinden des Landkreises Fürth viele Berufstätige nach Erlangen auspendeln. Außerdem hat die Universität Erlangen wichtige Bedeutung für die Ausbildung junger Menschen aus dem Landkreis.

Die Analyse zeigt, dass Montag bis Freitag für die Mehrzahl der Ortsteile dieser sechs Gemeinden das Oberzentrum Erlangen zumindest auf Basis des Grenzwerts erreichbar ist; für Obermichelbach, Puschendorf, Seukendorf und die Gemeinde Veitsbronn ist sogar der Richtwert erfüllt. Im Vergleich zum NVP 2017 hat sich die Situation v.a. für Obermichelbach, Tuchenbach, Puschendorf und Veitsbronn deutlich verbessert, was der neu eingerichteten Regionalbuslinie 121 (zum S-Bahnhof Vach) zu verdanken ist.

4.3 Bedienungshäufigkeit

Das Kriterium „Bedienungshäufigkeit“ gibt an, wie oft am Tag eine Verkehrszelle (Ortsteil) durch öffentliche Linien bedient wird. Die vorgegebenen Bedienstandards richten sich

nach den festgelegten Gebietstypen. Die Leitlinie gibt, je nach Gebietstyp, unterschiedliche Taktfolgen bzw. Fahrtenzahlen für die Haupt- (HVZ), die Neben- (NVZ) und die Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Die Bedienstandards für die unterschiedlichen Gebietstypen im Landkreis sind in „Abb. 5: Bedienstandards“ auf Seite 19, die zeitliche Lage der Verkehrszeiträume in „Abb. 6: Zeitliche Lage und Dauer der Verkehrszeiträume“ auf Seite 19 dargestellt („Kapitel 3.5 Bedienungshäufigkeit“ auf Seite 18).

An Schultagen besteht für 58 der 71 berücksichtigten Ortsteile (ca. 82%) im Landkreis Fürth in der HVZ ein Fahrtenangebot, das den Richtwert erfüllt. In der NVZ gilt dies sogar für 63 Ortsteile (89%) und in der SVZ für 56 Ortsteile (79%). In den Ferien nimmt die Bedienungshäufigkeit in der HVZ merklich ab: hier erfüllen noch 41 Orte die Vorgaben des Richtwerts. Dagegen ist das Ergebnis in der NVZ fast so gut wie an Schultagen (58 Orte); in der SVZ besteht kein Unterschied. Samstags sieht die Leitlinie keine HVZ vor. Hier ist in der NVZ der Richtwert für die Bedienungshäufigkeit in 46 Ortsteilen im Landkreis erfüllt, in der SVZ gilt dies für 58 Ortsteile. Sonn- und Feiertage sind ganztägig als SVZ definiert. Hier weisen 57 Ortsteile ein Fahrtenangebot auf, das den Vorgaben des Richtwerts entspricht. Somit fällt der SOLL-IST-Vergleich für das Kriterium Bedienungshäufigkeit am Wochenende ähnlich gut aus wie im Zeitraum Montag bis Freitag. Hierzu tragen sowohl die Angebotsausweitungen im Regionalbusverkehr bei, die der Landkreis Fürth für das Wochenende veranlasst hat (u.a. Einführung von Sonntags-Bedienung), als auch die AST-Verkehre in Zeitlagen bzw. Teilräumen ohne Linienbusbedienung.

Klassifizierung der Defizite Bedienungshäufigkeit

Analog zu den Kriterien „Räumliche Erschließung“ und „Erreichbarkeit“ erfolgt auch für die Bedienungshäufigkeit eine Differenzierung der festgestellten Defizite in drei Stufen:

Priorität 1

Handlungsbedarf **kurzfristig** – vorrangiges Defizit

- Es besteht keine Fahrt innerhalb eines oder mehrerer Verkehrszeiträume (HVZ, NVZ, SVZ).

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nachrangiges Defizit

- Es bestehen Fahrmöglichkeiten, die Anzahl der Fahrten bzw. der Takt ist jedoch geringer als gemäß dem Grenzwert erforderlich wäre.

Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig** – unerhebliches Defizit

- Die Anzahl der Fahrten bzw. der Takt liegt zwischen Grenz- und Richtwert.

Die Defizitbewertung zeigt, dass an Schultagen jeweils keines der insgesamt 13 ermittelten Defizite in der HVZ bzw. der 8 Defizite in der NVZ in die Kategorie vorrangig fällt. In nahezu allen Fällen besteht lediglich langfristiger Handlungsbedarf. Diese Ergebnisse unterstreichen den positiven Eindruck, der bereits durch den SOLL-IST-Vergleich entstanden ist. In der SVZ stellt sich nur eines von insgesamt 15 Defiziten als vorrangiger Handlungsbedarf heraus.

Für Ferientage wurde im ersten Analyseteil für insgesamt 30 Ortsteile ein Defizit in der HVZ ermittelt. Die differenzierte Betrachtung zeigt nun, dass in keinem Fall kurzfristiger, dagegen für 27 Ortsteile lediglich langfristiger Handlungsbedarf besteht. Dieses Ergebnis entspannt die auf den ersten Blick unbefriedigende Situation ganz erheblich. Auch in der NVZ stellt sich ebenfalls keines der insgesamt 13 Defizite als vorrangig heraus; in der SVZ ist das Ergebnis identisch zu jenem an Schultagen.

Samstags stellt sich jeweils nur eines der insgesamt 25 Defizite in

der NVZ bzw. der 13 Defizite in der SVZ als vorrangig heraus.

Hinsichtlich Sonn- und Feiertagen hat der erste Analyseschritt für 14 Ortsteile Bedienungshäufigkeiten ermittelt, die jeweils unter den entsprechenden Vorgaben bleiben. Die Defizitbewertung zeigt nun, dass nur in einem Fall die Kategorie „vorrangig“ gilt.

Bei dem am Wochenende bzw. Montag bis Freitag in der SVZ festgestellten vorrangigen Defizit handelt es sich jeweils um das Gewerbegebiet Mühlleite (Stadt Langenzenn). Hieraus kann jedoch allenfalls dann kurzfristiger Handlungsbedarf gefolgert werden, wenn an diesem Standort auch Beschäftigte in nennenswerter Zahl in Spät- bzw. Wochenendschichten arbeiten.

„Tabelle 14: Bedienungshäufigkeit“ auf Seite 73 enthält für alle analysierten Ortsteile die Ergebnisse zum Kriterium Bedienungshäufigkeit.

4.4 Ergebnisüberblick

Einen landkreisweiten Überblick zu den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse für die Verkehrstage ‚Montag – Freitag (Schule)‘, ‚Montag – Freitag (Ferien)‘, ‚Samstag‘ sowie ‚Sonn- und Feiertag‘ ermöglichen die Karten 02-I bis 02-IV auf Seite 43 bis Seite 46.

5. Voraussichtliche Entwicklungen

Die vorliegenden Planungen für die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sind vor allem im Hinblick auf die Konzeption und Bewertung von Maßnahmen zu berücksichtigen. Außerdem ist zu prüfen, ob es Planungsvorhaben anderer Aufgabenträger gibt, die Auswirkungen auf die Nahverkehrsplanung des Landkreises Fürth haben könnten. Die genannten Aspekte und die voraussichtliche Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsmarkt fließen in die Prognose der verkehrlichen Gesamtentwicklung (MIV und ÖPNV) ein, die ebenfalls im Rahmen des Nahverkehrsplans zu erstellen ist.

5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

In einigen Gemeinden des Landkreises Fürth gibt es für die kommenden Jahre Planungen für die Realisierung von Wohn- bzw. Gewerbegebieten. Aus Sicht der Nahverkehrsplanung ist jeweils zu beachten, ob eine ausreichende Erschließung der Neubaugebiete mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot gegeben ist. Sofern sich ein Bedarf für Angebotsanpassungen bzw. -ausweitungen zeigt, sollten die entsprechenden Maßnahmen möglichst schon umgesetzt werden, sobald die ersten Bewohnerinnen und Bewohner bzw. Betriebe einziehen.

Wohnbauflächen

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

- Ammerndorf: „Sommerkeller“.
- Cadolzburg: Wachendorf „Schwalbennest“.
- Langenzenn: „Wilhermsdorfer Str.“; „Steinleite“; „Sudetenstr.“; „Zollnerstr.“; „Z-Quartier“; „Horbach-Mitte“; „Stinzendorf Süd-West“.
- Puschendorf: „Sandleite“.
- Roßtal: „Weinleite“; „Weizenstr. Raitersaich“; Großweismannsdorf „Nördl. Hohe Straße“, „Am Kühbuck“.
- Seukendorf: zwei kleinere Baugebiete.
- Stein: „Krügel-Areal“; „Krügel-Villa“; „Unterweihersbuch“; „Bertelsdorf“.
- Wilhermsdorf: „Am ehem. Waserschloss“; „West“.
- Zirndorf: „Bachwiesen“; Sondergebiet Sozialzentrum.

Gewerbliche Bauflächen

- Cadolzburg: „Schwadmühle West“.
- Wilhermsdorf: Gewerbegebiet; Sondergebiet Fuhrunternehmen.

Verkehrsinfrastruktur

Das mittelfristige Bauprogramm des Landkreises Fürth für Straßen und Geh- und Radwege sieht für die nächsten Jahre zahlreiche Maßnahmen im Kreisgebiet vor. Bei bestimmten Straßenbauvorhaben wird es während der Bauzeit zu Umleitungen kommen. Sofern in den betroffenen Streckenabschnitten auch Buslinien verlaufen, kann sich dies vorübergehend auch auf den ÖPNV auswirken (z.B. durch längere Fahrzeiten oder eine Ersatzbedienung für Haltestellen, die nicht angefahren werden können). Die Einschränkungen sind jeweils temporär; dauerhafte Aus-

wirkungen auf den ÖPNV durch die vorgesehenen Baumaßnahmen an Straßen sind nicht zu erwarten.

Eine wichtige Maßnahme des Staatlichen Bauamts ist der Bau eines Radschnellwegs von Zirndorf-Leichendorf nach Nürnberg-Gebersdorf (zur künftigen U-Bahn-Endhaltestelle) und von dort weiter in Richtung Nürnberg Zentrum. Zusammen mit der vorgesehenen modernen Abstellanlage in Gebersdorf wird eine hochwertige Radinfrastruktur errichtet, die wahrnehmbare Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten entlang der Achse Rothenburger Straße erwarten lässt. Radfahrer können auf dem künftigen Radschnellweg aus westlicher Richtung weitgehend kreuzungsfrei den künftigen ÖPNV-Knotenpunkt Gebersdorf erreichen und von dort mit der U 3 (bzw. mit verschiedenen Buslinien) direkt zu vielen wichtigen Zielen in Nürnberg fahren. Diese attraktive Kombinationsmöglichkeit von Rad und ÖPNV wird eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen und hat durchaus Potenzial für Verkehrsverlagerungen.

5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

In der Stadt Nürnberg ist seit geraumer Zeit die Verlängerung der U-Bahnlinie 3 vom bisherigen Endpunkt Großreuth bei Schweinau zum künftigen Endbahnhof Nürnberg-Gebersdorf in Bau. Dieses Vorhaben soll nach derzeitigem Kenntnisstand bis 2027 abgeschlossen sein. Mit Inbetriebnahme der verlängerten U 3 wird eine umfangreiche Anpassung des Busnetzes erforderlich, da ein

paralleler Verlauf der Buslinien zur U-Bahn im Hinblick auf die Fördermittel nicht zulässig und auch in verkehrlicher Hinsicht nicht zielführend wäre.

Die erwähnte Anpassung betrifft auch die Buslinien 70 - 72 und 113, die - aus dem Landkreis Fürth kommend - derzeit in Nürnberg bis zu den U-Bahn-Haltestellen Gustav-Adolf-Str. bzw. Rothenburger Str. verlaufen. Der Landkreis überplant derzeit deren künftige Linienwege und hat sich bereits intensiv mit der Stadt Nürnberg, der VAG und auch der Stadt Fürth abgestimmt. Der Landkreis Fürth wird während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans eine Vorabbekanntmachung für das künftige Linienbündel 2 (Linien 70 – 72) veröffentlichen und – sofern kein Verkehrsunternehmen eine eigenwirtschaftliche Genehmigung beantragt – diese Verkehrsleistungen ausschreiben. Die erforderlichen Anpassungen bei der Linie 113 erfolgen im Rahmen des bestehenden Verkehrsvertrags.

Seitens der Stadt Fürth gibt es Planungen hinsichtlich eines Nachtbussterns für die Stadt Fürth mit dem Ziel einheitlicher Abfahrtszeiten der NightLiner am Fürther Rathaus zur Minute xx:30. Dieser Ansatz resultiert aus einem Prüfauftrag des Nahverkehrsplans der Stadt Fürth; seine Realisierung hätte auch für die Linien N 21, N 22 und N 23, die von der Stadt in den Landkreis Fürth fahren, eine Anpassung der Abfahrtszeiten zur Folge. Der Beschluss zur Umsetzung steht noch aus.

Im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) plant und bestellt die BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) im Auftrag des Aufgabenträgers Freistaat Bayern die Verkehre. Hier ist für die S 4 ab Dezember 2024 eine Verlängerung vom bisherigen Endhalt Dombühl (Lkr. Ansbach) nach Crailsheim (Baden-Württemberg) im Zwei-Stundentakt vorgesehen.

Im Rahmen des S-Bahn Ausbauprogramms Nürnberg (AuSbauNü) werden derzeit u.a. die Voraussetzungen und Möglichkeiten für Angebotsverbesserungen im „Sektor

West“ untersucht. Dieser Korridor umfasst die Hauptstrecke Nürnberg – Fürth – Neustadt (Aisch) – Kitzingen – Dettelbach Bf (S 6; RE 10) sowie die Rangaubahn (RB 11) und die Zenngrundbahn (RB 12). Die Deutschen Bahn hat mit den Planungsarbeiten für den Bau des dritten Gleises zwischen Fürth Hbf und Siegelsdorf begonnen, dessen Realisierung die entscheidende Voraussetzung für einen Angebotsausbau im Sektor West ist.

5.3 Verkehrsprognose

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

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

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank, in die sowohl ÖPNV- als auch MIV-Daten einfließen, erstellt. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN²² bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Als Zielhorizont für die Gesamtverkehrsprognose wird - auch in Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen weiterer Aufgabenträger im VGN-Gebiet - das Jahr 2030 fest-

gelegt. Basisjahr der Berechnung ist 2020.

Die Ergebnisse von Prognosen hängen entscheidend von den zugrunde gelegten Annahmen ab. Hinsichtlich der künftigen Bevölkerungsentwicklung wird auf die regionalisierte Bevölkerungsvorberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik zurückgegriffen. Diese erwartet für den Landkreis Fürth für das Jahr 2030 eine leicht höhere Bevölkerungszahl als im Jahr 2020 (+ 1,1 %).

Außerdem werden die Schätzungen der Statistischen Ämter der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen zur künftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung einbezogen; diese gehen jeweils von einem deutlichen Wachstum aus.

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.

Analysebasis

Als Basis für die Verkehrsprognose ist zunächst eine Analyse des IST-Zustands des Verkehrsaufkommens durch das Verkehrsmodell zu berechnen. Das Verkehrsmodell verwendet Strukturdaten (z.B. Einwohner nach Altersgruppen; Arbeitsplätze; Schulstandorte), Angebotsdaten (ÖPNV-Fahrpläne) und Referenzgrößen (z.B. Ergebnisse der VGN-Verkehrserhebung 2017; Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2020/2021 von Querschnittsbelastungen) und errechnet die wahrscheinlichste Verteilung der Verkehrsströme auf das vorhandene Verkehrsnetz.

Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen auf Landkreisebene sind in „Karte 04-I Analyse des Verkehrsaufkommens Lkr. Fürth“ auf Seite 50 dargestellt. Demnach finden an einem Normalwerktag im motorisierten Verkehr innerhalb des Landkreises Fürth insgesamt rund 96.000 Fahrten statt (Summe aus ÖPNV

²² Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg

und MIV); das Aufkommen im Quell- und Zielverkehr nach/von Nürnberg ist noch etwas höher (103.100). Das Verhältnis von ÖPNV zu MIV unterscheidet sich hier signifikant. Zwischen dem Landkreis Fürth und der Stadt Nürnberg werden an einem Normalwerktag gut 15.000 Fahrten im ÖPNV durchgeführt (dies entspricht 14,6 % aller Fahrten) gegenüber 7.500 Fahrten innerhalb des Landkreises (7,8 % aller Fahrten).

Zwischen dem Landkreis und der Stadt Fürth beträgt der motorisierte Verkehr insgesamt ca. 59.400 Fahrten, davon erfolgen ca. 6.400 Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Besonders das Gesamtaufkommen, aber auch die Ströme im ÖPNV sind damit niedriger als in den zuvor genannten Relationen. Gleichwohl ist der ÖPNV-Anteil nach/von Fürth (10,8 %) etwas höher als im Binnenverkehr.

Die „Karte 04-I Analyse des Verkehrsaufkommens Lkr. Fürth“ auf Seite 50 lässt die starke Verflechtung des Landkreises Fürth mit den benachbarten Oberzentren Nürnberg und Fürth erkennen. Demgegenüber ist das Verkehrsaufkommen zwischen dem Landkreis Fürth und den Nachbarlandkreisen Ansbach, Erlangen-Höchststadt, Neustadt/Aisch-Bad Windsheim und Roth bzw. den Städten Ansbach und Erlangen wesentlich niedriger. Die stärksten Verkehrsströme bestehen hier in/aus Richtung Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchststadt. Bei näherer Analyse ist festzustellen, dass sich die Verflechtungen vom Landkreis Fürth in den Landkreis Erlangen-Höchststadt (und umgekehrt) zu etwa $\frac{3}{4}$ auf die Stadt Herzogenaurach konzentrieren.

Beim ÖPNV zwischen dem Landkreis Fürth und den angrenzenden Landkreisen haben die Relationen in Richtung Ansbach und Erlangen/Erlangen-Höchststadt mäßige Bedeutung, während die übrigen Relationen bisher nicht relevant sind.

Prognoseergebnis

Für den Zielhorizont 2030 wurden im ÖPNV-Netz die verlängerte U 3

nach Nürnberg-Gebersdorf und die angepassten Verläufe der Buslinien in diesem Bereich hinterlegt.

Die Prognose errechnet für den Landkreis Fürth eine Zunahme des motorisierten Gesamtverkehrs von 2020 bis 2030 um ca. 22.800 auf dann 333.800 Fahrten (+ 7 %) pro Normalwerktag. Der Großteil des zusätzlichen Verkehrs entfällt auf den MIV (+ 19.400); im ÖPNV steigt die Fahrtenzahl um ca. 3.400. Betrachtet man jedoch die relativen Veränderungen, so wird für den ÖPNV ein höherer Zuwachs prognostiziert (+ 11 %) als für den MIV (+ 7 %). Die wesentlichen Ergebnisse der Gesamtverkehrsprognose sind in „Karte 04-II Gesamtverkehrsprognose Lkr. Fürth 2030“ auf Seite 51 dargestellt.

Für den Landkreis Fürth ist von einer Zunahme des motorisierten Gesamtverkehrs vor allem in die Städte Nürnberg und Fürth auszugehen. Daneben errechnet das Prognosemodell leichte Zuwächse in Richtung Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchststadt und Stadt/Landkreis Ansbach sowie im Binnenverkehr des Landkreises Fürth.

Der Zuwachs des motorisierten Gesamtverkehrs bis 2030 korreliert im Wesentlichen mit der erwarteten Entwicklung der Bevölkerungszahlen. Im Verkehrsmodell DIVAN hängt das Verkehrsaufkommen in erster Linie von der Einwohnerzahl eines Gebiets ab; zudem wirken sich Arbeitswege in andere Gebietskörperschaften aus. Letzteres sowie das für Nürnberg, Fürth und Erlangen erwartete deutliche Wachstum an Arbeitsplätzen erklären die vom Verkehrsmodell prognostizierten Zuwächse des motorisierten Gesamtverkehrs.

Hinsichtlich des ÖPNV ergibt die Prognose für den Landkreis Fürth mäßige Zuwächse zu/von den benachbarten Oberzentren Nürnberg und Fürth. Dies ist auch als Folge der U 3-Verlängerung und der Busnetzanpassungen zu sehen, welche dem Prognosemodell zugrunde liegen. Außerdem werden schwache Zuwächse im Binnenverkehr

sowie in/aus Richtung Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchststadt erwartet.

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

6. Maßnahmenpaket

Die Schwachstellenanalyse beinhaltet eine Klassifizierung und Gewichtung der Mängel, die im Rahmen des SOLL-IST-Vergleichs festgestellt wurden. Als Ergebnis sind vorrangige, nachrangige und unerhebliche Defizite zu unterscheiden, die kurz-, mittel- bzw. langfristigen Handlungsbedarf mit sich bringen.

Die Zahl der vorrangigen bzw. nachrangigen Defizite bei den untersuchten Kriterien ist jeweils relativ niedrig und liegt deutlich unter dem Umfang der im Nahverkehrsplan 2017 festgestellten Mängel. Dies ist die Folge des kontinuierlichen Angebotsausbaus im ÖPNV, den der Landkreis Fürth seit Jahren vornimmt.

Die Zahl der langfristigen Handlungsbedarfe ist zwar deutlich größer als die der kurz- bzw. mittelfristigen, allerdings sind hier auch Fälle enthalten, die nur eine minimale Abweichung von der jeweiligen Vorgabe enthalten (z.B. Beförderungs- oder Umsteigezeit eine Minute länger als die jeweilige Vorgabe) und letztlich nur als Scheindefizit einzuordnen sind.

In „Tabelle 15: Maßnahmen zur Behebung vorrangiger bzw. nachrangiger Defizite hinsichtlich Erreichbarkeit“ auf Seite 76 und „Tabelle 16: Maßnahmen zur Behebung vorrangiger bzw. nachrangiger Defizite hinsichtlich Bedienungshäufigkeit“ auf Seite 78 sind Verbesserungsvorschläge enthalten, die der Gutachter entwickelt und mit der Landkreisverwaltung abgestimmt hat. Diese werden in „Kapitel 6.2 Erreichbarkeit“ auf Seite 27 und in „Kapitel 6.3 Bedienungshäufigkeit“ auf Seite 27 kurz erläutert. Im AK NVP wurden exemplarisch einige mögliche Maßnahmen vorgestellt.

Auf eine Darstellung von Verbesserungsmaßnahmen hinsichtlich unerheblicher Defizite wird im Nah-

verkehrsplan aus folgenden Gründen verzichtet:

- in manchen Fällen handelt es sich nur um Scheindefizite (s.o.);
- wenn zur Behebung des Defizits eine erhebliche Angebotsausweitung bzw. eine grundlegende Überplanung des vorhandenen Angebots erforderlich wäre, kann dies aus rechtlichen Gründen nicht im Rahmen bestehender Verträge, sondern nur bei Neuvorgaben von Verkehrsleistungen erfolgen. Solche Überplanungen erfolgen außerhalb des Nahverkehrsplans.
- Das Finanzierungsmodell des Landkreises Fürth sieht für die Herstellung des Richtwerts (d.h. die Behebung unerheblicher Defizite) die Beteiligung der Gemeinden vor. Insofern ist zunächst eine Klärung mit den jeweils betroffenen Landkreisgemeinden erforderlich, ob diese zur Mitfinanzierung der entsprechenden Verbesserungsmaßnahmen bereit sind.

Im Rahmen ihrer laufenden Fahrplananpassungen prüft die Verwaltung kontinuierlich, ob punktuelle Behebungen unerheblicher Defizite durch Einzelmaßnahmen möglich sind. Auch diesbezüglich ist eine intensive Abstimmung mit dem Gutachter erfolgt.

6.1 Räumliche Erschließung

In der Schwachstellenanalyse wurde lediglich ein nachrangiges Defizit in Ammerndorf festgestellt. Hier befindet sich das nordwestliche Siedlungsgebiet außerhalb der Einzugsradien vorhandener Haltestellen. Um den Zugang zum ÖPNV für die betroffene Bevölkerung zu verbes-

sern, wird vorgeschlagen, die Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Vogtsreichenbacher Str. für die Linie 136 zu prüfen. Der Fahrweg müsste dadurch nicht geändert zu werden. Ein Ortstermin mit den zuständigen Behörden hat bereits stattgefunden und ist zu einem positiven Ergebnis gelangt, so dass die neue Haltestelle im April 2023 in Betrieb genommen werden kann. Dies wird sowohl das erwähnte Defizit beheben als auch die ÖPNV-Erschließung des geplanten neuen Wohngebietes „Sommerkeller“ (vgl. „Kapitel 5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur“ auf Seite 23) sicherstellen.

Bei den übrigen Erschließungsmängeln handelt es sich jeweils nur um unerhebliche Defizite, welche die 80%-Erschließungsvorgabe z.T. nur minimal verfehlen. Ob für bestimmte unerhebliche Defizite tatsächlich langfristiger Handlungsbedarf abzuleiten ist, sollte anhand folgender Aspekte geprüft werden:

- etwaige Anpassungen bestehender Verkehre sollten keine signifikanten Nachteile für die vorhandenen Fahrgäste bewirken (z.B. Fahrzeitverlängerung durch längeren Linienweg);
- Vereinbarkeit mit den Betriebsabläufen (Personal- und Fahrzeugbedarf);
- geeignete Straßeninfrastruktur.

Die Landkreisverwaltung wird im Rahmen künftiger Netz- und Angebotsplanungen prüfen, ob sich einzelne unerhebliche Erschließungsdefizite unter Wahrung der o.g. Voraussetzungen beheben lassen. In manchen Fällen kann es jedoch sinnvoller sein, das vorhandene unerhebliche Defizit dauerhaft zu akzeptieren und auf Maßnahmen zu verzichten, die letztlich mehr Nach- als Vorteile verursachen würden. Der

Gutachter hat dies am Beispiel von Fernabrünst in der 5. Sitzung des AK NVP exemplarisch aufgezeigt.

6.2 Erreichbarkeit

Der Großteil der kurz- bzw. mittelfristigen Handlungsbedarfe hinsichtlich Erreichbarkeit, die aus den ermittelten vor- bzw. nachrangigen Defiziten resultieren, bezieht sich auf das Wochenende. Im Zeitraum Montag bis Freitag ist die Zahl der Orte mit Defizit überschaubar. Die für Fernabrünst, Unterschlausersbach und Bertelsdorf bestehenden Defizite an Ferientagen könnten mit voraussichtlich geringem Mehraufwand behoben werden. Im Fall von Buchschwabach (Erreichbarkeit Zielort 1) würden vermutlich keine Zusatzkosten anfallen. Die Landkreisverwaltung wird versuchen, die für diese Orte vorgeschlagenen Maßnahmen („Tabelle 15: Maßnahmen zur Behebung vorrangiger bzw. nachrangiger Defizite hinsichtlich Erreichbarkeit“ auf Seite 76) zeitnah in Abstimmung mit den Linienbetreibern zu realisieren.

Einzelne Defizite resultieren aus Umsteigezeiten Bus-Bahn bzw. Bus-Bus, die länger als 15 Minuten sind (vgl. die Festlegungen zur Ausreichenden Verkehrsbedienung in Kapitel 3.4 ab Seite 17). Die planerische Überprüfung dieser Situationen zeigt jeweils, dass Zeitverschiebungen der betroffenen Buslinien die erkannten Defizite zwar beheben, jedoch neue gravierendere Nachteile auslösen würden.

Ein konkretes Beispiel hierfür sind die relativ kleinen Roßtaler Ortsteile Buttendorf und Neuses, für die bei der Rückfahrt vom Zielort 2 (Zirndorf) an Ferientagen in Roßtal 18 Minuten Umsteigezeit von der Linie 112 zur Linie 114 anfallen. Eine Vorverlegung der Abfahrtszeit der Linie 114 am Bahnhof Roßtal (zur Verkürzung der Wartezeit) hätte jedoch zur Folge, dass dort der Anschluss von der S-Bahn aus Richtung Nürnberg entfallen würde. Die Linie 114 ist primär als Zu- und Abbringer für Ammerndorf, Großhabersdorf und

weitere Orte zur/von der S-Bahn eingerichtet worden. Vor diesem Hintergrund würden von der Verkürzung der Umsteigezeit voraussichtlich nur wenige Fahrgäste profitieren, während für deutlich mehr Nutzer ein neues gravierendes Problem durch den Anschlussverlust entstünde. Daher wäre eine Früherlegung der Linie 114 nicht sinnvoll. Andererseits wäre auch eine spätere Abfahrt der Linie 112 in Fürth bzw. Zirndorf nicht zielführend. Die Linie 112 bietet in Weinzierlein eine günstige Umsteigemöglichkeit von der Linie 112 (aus Richtung Fürth/Zirndorf) zur Linie 113 (in Richtung Ammerndorf/Großhabersdorf). Dieser Anschluss hat für zahlreiche, auch größere Orte wichtige Bedeutung für die Erreichbarkeit der Zielorte 1 (Fürth) und 2 (Zirndorf) und kann daher nicht entfallen. Somit sollte die beschriebene Situation für die Ortsteile Buttendorf und Neuses weiterhin akzeptiert werden. Gleichwohl bleibt langfristig die Perspektive, dass der Landkreis im Vorfeld der nächsten Vergabe des relevanten Linienbündels prüft, ob im Rahmen einer grundlegenden Überplanung eine Verbesserung der geschilderten Situation für Buttendorf und Neuses möglich ist, ohne dass andernorts Nachteile entstehen.

In anderen Fällen resultieren vor- bzw. nachrangige Erreichbarkeitsdefizite aus zu langen Umsteigezeiten zwischen der RB 11 (Rangaubahn) und der RB 12 (Zennggrundbahn) bzw. der S 6 im Hauptbahnhof Fürth. Hinsichtlich dieser Situation, die besonders das Wochenende betrifft, hat der Landkreis Fürth jedoch keine Handlungsmöglichkeit. Eine grundlegende Verbesserung ist hier nur langfristig nach erfolgtem Ausbau der Schieneninfrastruktur (3. Gleis Fürth – Siegelsdorf) und eventueller Angebotserweiterung im SPNV zu erwarten (vgl. „Kapitel 5.2 Planungen anderer Aufgabenträger“ auf Seite 23).

6.3 Bedienungshäufigkeit

Die Schwachstellenanalyse hat für das Kriterium Bedienungshäufigkeit eine überschaubare Zahl mittelfristiger Handlungsbedarfe festgestellt. Im Zeitraum Montag bis Freitag sind Bernbach und Rothenberg betroffen; wo in der Hauptverkehrszeit jeweils nur wenige Fahrmöglichkeiten fehlen, um den Grenzwert zu erfüllen. Beide Orte werden ab ca. 06.00 Uhr im Stundentakt bedient (Linie 126), was im Hinblick auf deren Größe angemessen scheint. Im Hinblick auf die Frage, ob die Einrichtung zusätzlicher Fahrten (z.B. vor 06.00 Uhr) verhältnismäßig ist, sollte der Landkreis zunächst den Bedarf abschätzen und hierfür auch seine Controlling-Ergebnisse heranziehen.

Das Gewerbegebiet Mühlleite weist unter der Woche in der HVZ und NVZ ebenfalls ein nachrangiges Defizit auf. Die Bedienung erfolgt bisher ausschließlich durch den Bürgerbus Langenzenn, dessen Fahrplanangebot jedoch unterhalb des Grenzwerts liegt. Da die Mühlleite in der SVZ sowie am Wochenende ganztätig keine Fahrmöglichkeiten hat, liegt in diesen Zeiträumen formal ein vorrangiges Defizit vor (als landkreisweit einzige Verkehrszelle). Ob aus diesen Gegebenheiten tatsächlich Handlungsbedarf abzuleiten ist, erfordert seitens des Landkreises Fürth zunächst eine Überprüfung des Nachfragepotenzials. Hierfür bietet sich eine Kontaktaufnahme mit den ansässigen Arbeitgebern an, um Zahl und Wohnorte der Beschäftigten und die Arbeitszeiten zu eruieren. Ggf. wäre denkbar, an Wochentagen tagsüber zusätzliche Fahrten auf der Linie 136 anzubieten (zunächst als Rufbus). Sollte sich für die SVZ bzw. das Wochenende ebenfalls realistischer Bedarf nach einem ÖPNV-Angebot zeigen, könnte dieses evtl. durch eine Einbindung des Gewerbegebiets Mühlleite in das vorhandene AST Langenzenn (A 135) hergestellt werden.

Alle sonstigen nachrangigen Defizite hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit betreffen das Wochen-

ende. Obermichelbach, Rothenberg, Untermichelbach, Tuchenbach und Veitsbronn haben samstags etwas weniger Fahrmöglichkeiten in der NVZ als der Grenzwert vorsieht. Betriebsbeginn der Linie 126 ist um ca. 07.00 Uhr, die Linie 123 startet gegen 08.00 Uhr. Da für die NVZ im Landkreis Fürth im Hinblick auf das Angebot im SPNV jedoch ein früherer Beginn definiert ist, kommt es zu den erwähnten Defiziten. Aus Sicht des Landkreises wäre zunächst zu prüfen, ob die o.g. Orte wirklich Bedarf nach früheren Fahrmöglichkeiten am Samstag haben. Ggf. wäre dann als weiterer Schritt zu entscheiden, ob solche zusätzlichen Fahrten dann auf den Buslinien 123 bzw. 126 oder aber im Rahmen des bestehenden AST (A 120) eingerichtet werden sollen.

Mehrere Orte an der RB 11 (Rangabahn) bzw. der RB 12 (Zennggrundbahn) liegen samstags mit ihrer Bedienungshäufigkeit etwas unter dem Grenzwert. Der Landkreis Fürth hat hier keine Handlungsmöglichkeiten, da für das Angebot im SPNV die Aufgabenträgerschaft beim Freistaat liegt.

7. Wirkungen und Bewertung des Maßnahmenpaketes

Die folgenden Ausführungen beziehen neben den in Kap. 6 und in Tabelle 15 bzw. Tabelle 16 enthaltenen Maßnahmen auch die anstehende Anpassung des Busliniennetzes an die künftige U 3-Endhaltestelle in Nürnberg-Gebersdorf mit ein (vgl. „Kapitel 8. Linienbündelung“ auf Seite 31).

7.1 Verkehrliche Wirkung

Reisezeit

Im Rahmen der Busnetzanpassung an die U 3-Verlängerung nach Nürnberg-Gebersdorf ist eine neue Linienführung der Buslinie 71 vorgesehen (vgl. „Kapitel 8.2 Festlegung der Linienbündel“ auf Seite 31). Dadurch wird eine neue Direktverbindung von Oberasbach nach Fürth (Zielort 1) entstehen, verbunden mit Reisezeitgewinnen. Hiervon wird nicht nur die Stadt Oberasbach profitieren, sondern auch weitere Orte im Landkreis, da zeitgünstige Umsteigemöglichkeiten von anderen Buslinien zur Linie 71 eingerichtet werden sollen. Die außerdem vorgesehene Verlängerung der Linie 71 nach Zirndorf (Zielort 2) wird vor allem für die Linder Siedlung einen signifikanten Fahrzeitgewinn in die Kreisstadt bewirken.

Die Ausrichtung der 70er-Linien und der Linie 113 auf den künftigen U 3-Endhalt wird für viele Orte im Landkreis zu Reisezeitersparnissen nach/von Nürnberg führen, da die U-Bahn zwischen Gebersdorf und Gustav-Adolf-Str. bzw. Rothenburger

Str. deutlich weniger Fahrzeit benötigen wird als die Busse in ihrem derzeitigen Abschnitt Fürth Süd – Gustav-Adolf-Str. (– Rothenburger Str.). Ursächlich für diese Verbesserung wird die Verlängerung der U-Bahn im Nürnberger Stadtgebiet sein.

Verbindungshäufigkeit

Durch die vorgesehene Verlängerung der Linie 71 von Oberasbach nach Zirndorf wird sich die Fahrtenzahl für die Kreisstadt entsprechend erhöhen.

Für die Linie 113 ist aufgrund deren Ausrichtung auf den neuen U 3-Endhalt in Nürnberg-Gebersdorf vorgesehen, die im Nürnberger Stadtgebiet künftig nicht mehr benötigten Fahrleistungen für eine Angebotsverdichtung im Landkreis Fürth zu nutzen. Dadurch wird die Bedienungshäufigkeit jener Orte, die an der Linie 113 liegen, zunehmen.

Mit Umsetzung der in „Kapitel 6.2 Erreichbarkeit“ auf Seite 27 vorgeschlagenen Maßnahmen für Fernbrünst, Unterschlaubach und Bertelsdorf wird die Fahrtenzahl dieser Orte geringfügig zunehmen.

Reisekomfort

Durch die Vorgaben in den Vorabkennzeichnungen bzw. Vergaben des Landkreises Fürth besteht für die einzelnen Linien heute schon ein hoher Reisekomfort, was die Barrierefreiheit sowie Ausstattung der Busse und die Information an den Haltestellen und in den Bussen betrifft. Hierzu tragen auch die durch

den Landkreis bereits installierten bzw. sich in Umsetzung befindenden DFI-Anzeiger an Umsteigehaltestellen bei (vgl. „Kapitel 1.4.2 Ziele des Landkreises Fürth“ auf Seite 9).

Veränderung des Fahrgastaufkommens

Die Ermittlung des Fahrgastpotenzials 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 24) erfolgen. In diese gehen die vorgesehenen Anpassungen des Busliniennetzes an die U 3-Verlängerung ein. Eine linienscharfe Prognose ist nicht möglich. Jedoch ist vor allem auf den Linien 71 und 113 mit einer Fahrgaststeigerung aufgrund der geplanten Angebotsverbesserungen zu rechnen.

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

Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Die Planungsarbeiten für die Busnetzanpassung an die U 3-Verlängerung haben begonnen und werden,

auch im Hinblick auf die erforderlichen Abstimmungen mit zahlreichen Beteiligten, noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Daher ist derzeit keine Aussage über die künftig zu erwartenden Betriebsleistungen der betroffenen Linien möglich.

Nach Abschluss der Überplanung wird der Landkreis Fürth eine Vorabbenachrichtigung für die Linien 70 – 72 veröffentlichen. Sollte hierzu ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag eines Verkehrsunternehmens eingehen, würden dem Landkreis keine Kosten für dieses Linienbündel entstehen. Andernfalls wird der Landkreis diese Verkehrsleistungen ausschreiben. Danach würde dann der künftige Kostensatz vorliegen, anhand dessen der künftige finanzielle Aufwand berechnet werden könnte.

Die in „*Kapitel 6.2 Erreichbarkeit*“ auf Seite 27 vorgeschlagenen kleinen Verbesserungsmaßnahmen für Fernabrünst, Unterschlaersbach und Bertelsdorf werden für den Landkreis Fürth voraussichtlich sehr überschaubare Mehrkosten verursachen. Genaue Angaben sind an dieser Stelle nicht möglich, da sonst sensible unternehmerische Daten offengelegt werden könnten.

Investitionskosten

Da die Ausstattung der Haltestellen bezüglich der Barrierefreiheit sowie der Haltestellenschilder und Fahrpläne i.d.R. nicht im Aufgabenbereich des Landkreises liegen, fallen diesbezüglich keine Investitionskosten an. Gleichwohl hat der Landkreis Fürth in den letzten Jahren an wichtigen Bushaltestellen (v.a. an Verknüpfungspunkten zur Bahn) DFI-Anzeiger²³ installieren lassen, um die Fahrgastinformation durch Echtzeit-Daten auf ein neues Niveau zu heben. An weiteren Bushaltestellen läuft aktuell die Realisierung solcher Anlagen. Mit deren Abschluss wird der Landkreis Fürth beträchtliche Finanzmittel in eine zeitgemäße Fahrgastinformation investiert haben.

²³ Dynamische Fahrgastinformation

7.3 Gesamtbewertung

Die in „*Kapitel 6.2 Erreichbarkeit*“ auf Seite 27 zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen würden für die genannten Orte sowohl Verbesserungen in der Erreichbarkeit als auch - geringfügig - in der Bedienungshäufigkeit bewirken. In „*Kapitel 6.3 Bedienungshäufigkeit*“ auf Seite 27 wird für einige (formale) Defizite zunächst eine Prüfung des tatsächlichen Verkehrsbedarfes vorgeschlagen. Sollten die hier angedachten möglichen Maßnahmen realisiert werden, hätten diese positive Auswirkungen auf die Bedienungshäufigkeit der jeweiligen Orte. Mit Umsetzung der in „*Kapitel 6.1 Räumliche Erschließung*“ auf Seite 26 vorgeschlagenen Maßnahme verbessert sich in Ammerndorf die räumliche Erschließung.

Alle Komponenten des Maßnahmenpakets leisten einen Beitrag hinsichtlich des Zieles, kurz- und mittelfristige Defizite zu beheben (vgl. „*Kapitel 1.4.2 Ziele des Landkreises Fürth*“ auf Seite 9).

Die Anpassung des Buslinienetzes an die Verlängerung der U 3 nach Nürnberg-Gebersdorf wird das ÖPNV-Angebot vor allem im Raum Oberasbach/Zirndorf, das bereits heute einen guten Standard erreicht hat, weiter verbessern. Aber auch für weitere Gemeinden wird das öffentliche Verkehrsangebot attraktiver werden, z.B. für Ammerndorf und Großhabersdorf durch die vorgesehenen Maßnahmen auf der Linie 113.

Insgesamt leisten sowohl das Maßnahmenpaket (*Kapitel 6 ab Seite 26*) als auch die Busnetzanpassung an die U 3-Verlängerung einen Beitrag zum Kernziel des Landkreises Fürth, ein attraktives ÖPNV-Angebot sicherzustellen und weiterzuentwickeln.

7.4 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen

Der Landkreis strebt für die im Maßnahmenpaket enthaltenen Vorschläge grundsätzlich eine zeitnahe

Umsetzung an. In einigen Fällen ist zunächst eine Prüfung des tatsächlichen Verkehrsbedarfes sinnvoll; dieser Schritt soll baldmöglichst angegangen werden.

Die Anpassung des Buslinienetzes an den künftigen U 3-Endbahnhof in Nürnberg-Gebersdorf wird mit Inbetriebnahme der U-Bahn-Verlängerung umgesetzt werden. Die Überplanung des Linienbündels 2 (Linien 70 – 72) hat begonnen; nach Abschluss der Arbeiten, die auch umfangreiche Abstimmungen mit zahlreichen Beteiligten umfassen, wird der Landkreis Fürth eine entsprechende Vorabbenachrichtigung für die Linien 70 bis 72 veröffentlichen. Der genaue Zeitpunkt hierfür steht noch nicht fest und hängt wesentlich vom voraussichtlichen Termin der Inbetriebnahme der U 3-Verlängerung ab.

Dieses Datum ist auch maßgeblich für die auf der Linie 113 vorgesehenen Anpassungsmaßnahmen, die im Rahmen des bestehenden Verkehrsvertrags realisiert werden sollen.

Hinweis:

Anfang April 2023 hat den Landkreis Fürth die Nachricht erreicht, dass die Genehmigung für den Bau eines vierten Gymnasiums im Landkreis Fürth erteilt wurde.

Ab dem Schuljahr 2025/2026 werden voraussichtlich die Vorläuferklassen an den bestehenden Schulen eingerichtet. Das führt ggf. zum Ausbau der vorhandenen Beförderungskapazitäten auf bestehenden Linien.

Ab dem Schuljahr 2028/2029 sollen voraussichtlich die Vorläuferklassen in einem Interimsgebäude an einem Standort zusammengefasst werden. Der Standort steht noch nicht fest.

Detaillierte Planungen zum ÖPNV werden bzgl. des Standortes des Interimsgebäudes und bzgl. des Standortes des 4. Gymnasiums bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans betrachtet.

8. Linienbündelung

8.1 Hintergrund

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

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

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

Entsprechend § 13 Abs. 2a Satz 3 PBefG ist die Genehmigung unter anderem zu versagen, wenn „der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz

oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Ein Linienbündel besteht i.d.R. aus mehreren Linien, die geographisch nahe beieinander liegen und verkehrlich-funktionale Zusammenhänge haben. Das Betreiben der im Bündel zusammengefassten Linien durch ein (oder ggf. mehrere kooperierende) Verkehrsunternehmen kann Synergieeffekte mit sich bringen, indem z.B. Busse linien-

übergreifend eingesetzt und dadurch Standzeiten reduziert werden, was ggf. die Zahl der insgesamt benötigten Fahrzeuge bzw. Fahrer verringert.

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

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

Um somit sicherzustellen, dass keine ertragreichen Linien aus dem Landkreislinienetz herausgelöst werden und der Landkreis – und somit die Allgemeinheit – nur die Kosten der defizitären Linien tragen muss, werden in diesem Nahverkehrsplan entsprechende Linienbündel gemäß den Anforderungen des PBefG gebildet.

8.2 Festlegung der Linienbündel

Folgende Kriterien werden für die Linienbündelung herangezogen:

- Linien sollen geographisch bzw. verkehrlich beieinander liegen;

- die Bündel sollen mittelstandsfreundlich gestaltet werden.

In „Karte 05-I Linienbündel Landkreis Fürth“ auf Seite 52 sind die einzelnen Linienbündel graphisch dargestellt, in „Tabelle 17: Linienbündelung“ auf Seite 79 sind die Bündel mit ihren jeweiligen Linien und der Konzessionsdauer aufgelistet.

Im Linienbündel 1b (Süd) strebt der Landkreis Fürth für die Linie 713 perspektivisch auch die Bedienung des Bahnhofs Anwenden an, um Großweismannsdorf bestmöglich an die S 4 in/aus Richtung Nürnberg anzubinden. Voraussichtlich wird dies nicht im Rahmen der bestehenden schülerorientierten Kurse realisierbar sein, die die Haltestelle „Anwenden Büchleiner Str.“ anfahren, sondern zusätzliche Fahrten erfordern.

In „Kapitel 5.2 Planungen anderer Aufgabenträger“ auf Seite 23 wird auf die Busnetzanpassung, die aufgrund der U 3-Verlängerung nach Nürnberg-Gebersdorf erforderlich wird, hingewiesen. Am stärksten hiervon betroffen sind die Linien 70 – 72, die derzeit noch Teil des Linienbündels „Stadtverkehr Nürnberg“ im NVP der Stadt Nürnberg sind. Der Landkreis Fürth beabsichtigt, diese Linien zum Betriebsstart der U-Bahn-Verlängerung als eigenes Bündel „Zirndorf/Oberasbach“ zu vergeben.

Die Überplanung dieser Linien hat begonnen und sieht für die Linien 70 und 72 vor, dass diese künftig nicht mehr zur Gustav-Adolf-Straße, sondern meist nur bis zum neuen U-Bahnhof Nürnberg-Gebersdorf fahren. In pendlerrelevanten Zeitlagen soll die Fahrtroute jedoch über Gebersdorf hinaus durch die Sig-

mund- und die Virnsberger Str. nach Nürnberg-Kleinreuth verlaufen. Dies vermeidet Umsteigezwänge und ermöglicht neue Direktverbindungen für Landkreisbürgerinnen und –bürger zu wichtigen Arbeitsstandorten. Dadurch verbessern sich auch die Voraussetzungen, um neue Fahrgäste zu gewinnen, die bisher mit dem Auto zur Arbeit fahren. Außerdem soll die Linie 72 in Zirndorf künftig über die sog. Westspange verlaufen, um ein neues Quartier mit Seniorenzentrum, Kita und Verbrauchermarkt, das dort in den nächsten Jahren gebaut werden soll, im ÖPNV zu erschließen.

Für die Linie 71 sind künftig an beiden Linienenden umfangreiche Änderungen vorgesehen. Zum einen soll diese Linie ab Nürnberg-Gebersdorf weiter durch die Schwabacher Straße zum Fürther Hauptbahnhof fahren (in der HVZ und NVZ). Dadurch schafft der Landkreis Fürth eine wichtige neue Direktverbindung für die Stadt Oberasbach. Hiervon können auch weitere Landkreiskommunen profitieren, indem zeitgünstige Umsteigemöglichkeiten von Bestandslinien zur Linie 71 eingerichtet werden. Außerdem ist vorgesehen, dass die Linie 71 in Oberasbach künftig nicht mehr - wie bisher - pauschal in der Linder Siedlung endet, sondern mit manchen Kursen weiter über Rothenburger Str. – FÜ 19 – Schwabacher Str. zum Bahnhof Zirndorf verlaufen soll. Diese Linienverlängerung würde für Oberasbach neue Direktverbindungen zu relevanten Zielen in Zirndorf (z.B. Marktplatz; Landratsamt) herstellen. Damit kann der Landkreis Fürth einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit zwischen den beiden Städten leisten, was auch einem in einer Bürgerbefragung vielfach geäußerten Wunsch entspricht. Außerdem entstünde erstmals eine Direktverbindung vom Bundesamt bzw. der Zentralen Aufnahmeeinrichtung an der Rothenburger Straße zum Landratsamt Zirndorf.

Im Rahmen der Überplanung des künftigen Linienbündels „Zirndorf/Oberasbach“ soll auch die neue

Sporthalle in der Jahnstraße in Oberasbach, die sich im Bau befindet, eine ÖPNV-Anbindung erhalten. Ob dies durch eine der bestehenden Linien (70, 71, 72) erfolgt oder aber durch eine neu einzurichtende Linie, die dann ebenfalls zum künftigen Linienbündel Zirndorf/Oberasbach gehören würde, wird innerhalb der weiteren Planungsarbeiten geprüft und für die Vorabbekanntmachung entsprechend vorbereitet.

Im Linienbündel 3 (Bibertal/Roßtal) wird durch die U-Bahn-Verlängerung eine Anpassung der Linie 113, die derzeit noch bis Nürnberg Rothenburger Straße verläuft, erforderlich. Diese Linie soll künftig am U-Bahnhof Gebersdorf enden. Ergänzend ist vorgesehen, dass die künftig im Nürnberger Stadtgebiet nicht mehr benötigten Fahrleistungen für eine Angebotsverdichtung im Landkreis Fürth genutzt werden sollen.

In „Karte 05-II Linienbündel Landkreis Fürth – Busnetzanpassung an U 3 Nbg.-Gebersdorf“ auf Seite 53 sind die angepassten Linienverläufe in diesem Bereich dargestellt, die mit Inbetriebnahme der U 3-Verlängerung nach Gebersdorf wirksam werden.

Das Bündel 4 besteht nur aus der Linie 122, da diese zunächst als befristeter Probetrieb eingerichtet worden war. Die Einbindung in ein anderes Linienbündel wäre damals nicht möglich gewesen. Inzwischen steht der dauerhafte Betrieb der Linie 122 (Schülerbeförderung nach/von Langenzenn) außer Frage. Da diese Linie mehrere räumliche Berührungspunkte mit dem Linienbündel 5 (Rangau) hat, wäre es grundsätzlich sinnvoll, wenn die Linie 122 künftig diesem Bündel zugeordnet wird. Da durchaus vorstellbar ist, dass eine gemeinsame Überplanung für alle vier Linien zu betrieblichen Synergien führt, strebt der Landkreis Fürth mittelfristig eine Zusammenlegung der heutigen Bündel 4 und 5 an. Voraussetzung hierfür ist, dass die unterschiedlichen Laufzeiten der Genehmigungen harmonisiert wer-

den. Im AK NVP wurde daher vereinbart, dass der Landkreis Fürth die Linie 122 nach Ablauf ihrer aktuellen Konzession (12.12.2026) nur bis zum 08.12.2029 (Laufzeitende Bündel 5) vergeben wird. Das erweiterte Bündel (Linien 118, 122, 136, 152) könnte dann zum 09.12.2029 wirksam werden.

Das Bündel 6 enthält u.a. die Linie 121, die von Langenzenn über Puschendorf und Obermichelbach zum Bahnhof Vach verläuft und dort auf die S 1 in/aus Richtung Erlangen ausgerichtet ist. Der Verknüpfungspunkt zur S-Bahn könnte sich, in Abhängigkeit vom Ergebnis der laufenden Untersuchungen zum Ausbau der Bahnstrecke Fürth – Erlangen, ggf. langfristig verschieben.

Einige Bündel in „Tabelle 17: Linienbündelung“ auf Seite 79 enthalten auch grenzüberschreitende Linien, die für den Landkreis Fürth verkehrlich bedeutend sind. Hinsichtlich dieser Linien, die vom Landkreis Fürth in andere Landkreise verlaufen, wird sich der Landkreis Fürth intensiv mit den jeweils betroffenen benachbarten Aufgabenträgern abstimmen.

Folgende grenzüberschreitenden Linien sind keinem Linienbündel des Landkreises Fürth zugeordnet: 129, 173, 178, 719, N7, N8.

Diese Linien erbringen einen erheblichen bzw. den überwiegenden Teil ihrer Verkehrsleistung außerhalb des Landkreises Fürth.

9. Barrierefreiheit

Das PBefG enthält in § 8 Abs. 3 die Zielvorgabe der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. „Kapitel 1.4.2 Ziele des Landkreises Fürth“ auf Seite 9). In den folgenden Abschnitten werden zunächst die konkreten Anforderungen erläutert, die sich an die Aspekte Infrastruktur, Fahrzeuge und Kommunikation bzw. Information stellen. Anschließend wird dargestellt, wie der Landkreis Fürth die Zielvorgabe umsetzt.

9.1 Aspekte eines barrierefreien ÖPNV

9.1.1 Infrastruktur

Barrierefreiheit an Haltestellen einschließlich deren näherem Umfeld bringt u.a. folgende wesentliche Anforderungen mit sich:

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

Die VGN GmbH hat gemeinsam mit einigen Aufgabenträgern im Rahmen der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans Empfehlungen für bauliche Mindeststandards erarbeitet. Diese Standards sollten für den barrierefreien Um- und Neubau von Bushaltestellen im VGN-Gebiet grundsätzlich umgesetzt werden.

Die baulichen Mindestanforderungen orientieren sich an den allgemein anerkannten Regeln der Technik, den einschlägigen DIN-Normen und Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit. Die örtliche Umsetzung dieser Standards obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Baulastträgern sowie in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Beauftragten der Betroffenen. Die erarbeiteten Empfehlungen sind als „Anlage 1: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 85 Bestandteil dieses Nahverkehrsplans.

9.1.2 Fahrzeuge

Um Barrierefreiheit im ÖPNV zu realisieren, ist der Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Bussen erforderlich. Niederflurbusse haben über die gesamte Fahrzeuglänge einen tief liegenden Fußboden (ca. 31 – 34 cm über der Fahrbahn) und keine Stufen im Fahrzeug. Low-Entry-Busse entsprechen im vorderen Wagenteil (bis einschließlich der mittleren Einstiegstüre) ebenfalls einem Niederflurfahrzeug; lediglich zum hinteren Bereich hin gibt es kleinere Stufen. Niederflur- und Low-Entry-Busse verfügen meist über eine Absenkautomatik (sog. Kneeling) sowie Klapprampen, um zu große Höhenunterschiede bzw. Spalten gegenüber dem Haltestellenbord zu überbrücken.

Die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge orientieren sich an der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 i.V.m. Abs. 3.11.4.1.3 der UN-ECE-Regelung 107²⁴ und beziehen sich nur auf

Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflureinstieg und für Klapprampen sowie Stellplätze für Rollstuhl bzw. Kinderwagen fest.

Im Bedarfsverkehr (Rufbus, Anrufsammel-Taxi) kommen aufgrund des zu erwartenden geringen Fahrgastaufkommens primär Kleinbusse und z.T. auch Pkw zum Einsatz. Für Fahrzeuge mit weniger als 22 Sitzplätzen gelten die o.g. Regelungen zwar nicht, dennoch werden auch Kleinbusse zunehmend barrierefrei ausgestattet. Beim Einsatz von Pkw ist fahrzeugbedingt keine Barrierefreiheit möglich.

9.1.3 Information und Kommunikation

Bei der Fahrgastinformation kann unterschieden werden in Auskünfte, die vor Ort (an der Haltestelle bzw. im Fahrzeug) weitergegeben werden und in allgemeine Informationen, die ortsunabhängig verfügbar sind. Für letzteren Bereich wird zunehmend das Internet genutzt (z.B. die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA)), aber auch gedruckte Medien (Fahrpläne, Tariftabellen, Infoprospekte) haben nach wie vor Bedeutung.

Grundsätzlich gilt für die barrierefreie Information und Kommunikation das „Zwei-Sinne-Prinzip“, d.h. alle notwendigen Informationen müssen über mindestens zwei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) vermittelt werden.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit bei der **Information** der Fahrgäste soll vor allem elektronisch durch eine Anpassung der Fahrplanauskunft erfolgen. Dieses Vorhaben kann nicht durch den einzelnen Auf-

²⁴ Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) - Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung

von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale; 11.08.2010 (ABl. L255 vom 29.09.2010)

gabenträger umgesetzt werden, sondern wird landesweit durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) realisiert.

Die Information vor Ort an den Haltestellen und in den Fahrzeugen ist jedoch vom jeweiligen Aufgabenträger zu definieren. Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft, welche in „Anlage 1: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 85 enthalten sind.

9.2 Realisierung von Barrierefreiheit im Landkreis Fürth

9.2.1 Haltestellen

Betroffene Baulastträger für den (Um-)Bau von öffentlichen Bushaltestellen sind in den meisten Fällen die Städte und Gemeinden. Insofern hat der Landkreis in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger nicht die Befugnis, Haltestellen barrierefrei umzubauen. Die Zielvorgabe „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ aus dem PBefG kann daher nur gemeinsam mit den Städten und Gemeinden erreicht werden.

Der Landkreis Fürth hat den zuständigen Straßenbaulastträgern die Leitlinie „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ übermittelt und nahegelegt, sich bei dem Umbau von Haltestellen an die Standards zu halten. Für die Städte und Gemeinden ist dies auch die Voraussetzung, um Fördermittel durch die Regierung von Mittelfranken zu erhalten.

Erstellung eines Haltestellenkatalogs

Im Landkreis Fürth gibt es derzeit ca. 280 Haltestellen an öffentlichen Buslinien. Die große Mehrzahl der Haltestellen umfasst jeweils zwei Steige (meist einander gegenüber liegend für Richtung und Gegenrichtung). Daneben gibt es Haltestellen mit nur einem Steig (z.B. an Ringlinien)

bzw. mit drei oder mehr Steigen (v.a. an Verknüpfungspunkten oder Bushaltestellen). Insgesamt gibt es im Landkreis Fürth über 500 Haltestellensteige.

Alle Bussteige wurden besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie Fotos aus zwei Perspektiven aufgenommen. Somit konnte ein Kataster aller Bushaltestellen und -steige im Landkreis erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

Der Gesetzgeber hat für die Zielvorgabe der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV den 01.01.2022 als Frist genannt. Er gewährt den Aufgabenträgern aber die Möglichkeit, begründete Ausnahmen zu definieren, die im Nahverkehrsplan verankert werden müssen.

Aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Spielräume ist eine zeitliche Staffelung des barrierefreien Ausbaus erforderlich. Zur Unterstützung der Städte und Gemeinden formuliert der Landkreis Fürth im Nahverkehrsplan Handlungsprinzipien und erarbeitet eine Priorisierung für den barrierefreien Umbau von Haltestellen. Außerdem werden Ausnahmen bei der Barrierefreiheit definiert.

Als **Handlungsprinzipien** gelten:

- Vorrangig soll entlang wichtiger Buslinien ein barrierefreier Umbau der Haltestellen erfolgen, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu realisieren.
- In allen baulich eigenständigen Ortslagen soll angestrebt werden, zumindest eine Haltestelle umzubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Diese beiden Ansätze reichen jedoch nicht aus, um im erforderlichen

Umfang zu einer Priorisierung zu kommen. Daher hat sich der AK NVP auf folgende sieben Kriterien verständigt, die jeweils dafür sprechen, dass eine Haltestelle bevorzugt barrierefrei umgebaut werden sollte:

- **Netzfunktion** – Die Haltestelle hat eine bedeutende Funktion im ÖPNV-Netz
 - **Umsteigeknoten:** Bedienung durch zwei oder mehr Linien mit Möglichkeit zum Umstieg.
 - **Fahrtenhäufigkeit:** mind. Stundentakt in der HVZ und NVZ, im ländlichen Raum mind. sechs Fahrtenpaare.
 - **Bedienform:** Bedienung der Haltestelle durch Linienbus.
- **Einrichtungen** – Wichtige Einrichtungen liegen im näheren Umfeld der Haltestelle
 - **Einrichtungen, die für mobilitätseingeschränkte Personen besonders relevant** sind (z.B. Krankenhaus, Alten-/Pflegeheim, Behindertenwerkstatt).
 - **Allgemein wichtige Ziele** (z.B. Behörden, Schulen, größere Einkaufsstätten, Ärztehaus).
- **Fahrgastzahlen**
 - **mind. 10 Einsteiger** pro Steig und Schultag.
- **Bauliche Situation im Umfeld**
 - Die **Zugänglichkeit vom öffentlichen Fußwegenetz** ist bereits barrierefrei.

Die Dringlichkeit für den barrierefreien Umbau einer Haltestelle ist umso höher, je mehr Aspekte zutreffen. Der AK NVP hat sich diesbezüglich auf folgende Prioritätsstufen verständigt:

- **Priorität 1:** Vorrangiger Handlungsbedarf – fünf bis sieben Kriterien sind erfüllt.
Hier sollte Barrierefreiheit zügig hergestellt werden.
- **Priorität 2:** Wichtiger Handlungsbedarf – drei oder vier Kriterien sind erfüllt.
Hier sollte Barrierefreiheit nach Möglichkeit hergestellt werden.

- **Priorität 3:** Ergänzender Handlungsbedarf – zwei oder weniger Kriterien sind erfüllt.

Ergebnis

Der Gutachter hat für jeden Haltestellensteig im Landkreis Fürth geprüft, welche der o.g. Kriterien erfüllt sind. Daraus resultiert folgendes aktualisiertes²⁵ Ergebnis:

- **Priorität 1:** insg. 107 Steige - inzwischen 47 barrierefrei – 60 Steige verbleiben für Umbau.
- **Priorität 2:** insg. ca. 230 Steige - inzwischen 33 barrierefrei – ca. 195 Steige verbleiben.
- **Priorität 3:** insg. ca. 180 Steige - inzwischen 5 barrierefrei – ca. 175 Steige verbleiben.

Diese Zahlen zeigen, dass im Landkreis Fürth seit 2017 insgesamt 85 Haltestellensteige barrierefrei umgebaut wurden. Die meisten Städte und Gemeinden im Landkreis haben diesbezüglich in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen. Dadurch weist der Landkreis Fürth inzwischen einen vergleichsweise hohen Anteil an Bushaltestellen auf, die barrierefrei sind. Zudem gibt es eine ganze Reihe in Aussicht stehender Planungen für den Umbau weiterer Haltestellen, in etlichen Fällen noch im Jahr 2023 bzw. 2024. Gleichwohl haben die meisten Städte und Gemeinden noch umfangreiche Maßnahmen vor sich. Die Liste mit den aktualisierten Ergebnissen der Priorisierung aller Haltestellensteige befindet sich im Anhang („Anlage 2: Haltestellenkataster: Priorisierung für den barrierefreien Umbau (aktualisiert 03/2023)“ auf Seite 105).

Definition von Ausnahmen

In bestimmten Fällen ist der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich bzw. nicht sinnvoll. Das PBefG gewährt die Möglichkeit, dass hier Ausnahmen von der Zielvorgabe „Vollständige Barrierefreiheit bis 01.01.2022“ festgelegt werden, die

aber jeweils zu begründen sind (§ 8 Abs. 3 Satz 6). Der AK NVP hat sich darauf verständigt, dass Haltestellen von der Vorgabe des barrierefreien Umbaus ausgenommen werden, wenn einer der folgenden Sachverhalte vorliegt:

- Die Haltestelle liegt außerorts (z.B. an einem Straßenabzweig). Begründung: die Umgebung der Haltestelle ist nicht barrierefrei und kann (in absehbarer Zeit) auch nicht umgebaut werden (kein Fußweg in den Ort vorhanden, Fahrgäste gehen im Straßenbankett bzw. Grünstreifen).
- Die Haltestelle wird ausschließlich vom AST bedient. Begründung: die hier eingesetzten Fahrzeuge sind nicht barrierefrei.

Der erstgenannte Grund hinsichtlich Ausnahmeregelungen trifft auf 7 und der zweite auf 14 Haltestellen zu. In „Anlage 2: Haltestellenkataster: Priorisierung für den barrierefreien Umbau (aktualisiert 03/2023)“ auf Seite 105 sind diese Sachverhalte jeweils in der Spalte ‚Anmerkungen‘ genannt.

Der NVP 2017 enthielt als weiteren Tatbestand für eine Ausnahme vom barrierefreien Umbau die Möglichkeit, dass der langfristige Bestand einer Haltestelle nicht gesichert ist. Dies betraf seinerzeit Haltestellen im Raum Wilhelmsdorf an der Linie 122, die zunächst nur als Probebetrieb eingerichtet worden war. Mit dem dauerhaften Betrieb der Linie 122 steht nun auch der langfristige Bestand dieser Haltestellen außer Frage und der Ausnahmetatbestand ist entfallen.

9.2.2 Fahrzeuge

Der Landkreis Fürth wendet in seinen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen auf öffentlichen Buslinien seit Jahren die Vorgabe an, dass grundsätzlich nur Niederflur- bzw. Low Entry-Busse einzusetzen sind. Aufgrund dieses konsequenten Vor-

gehens des Aufgabenträgers stehen den Fahrgästen landkreisweit auf allen Regional- und Stadtbuslinien barrierefreie Fahrzeuge zur Verfügung. Lediglich beim AST des Landkreises Fürth ist dies mit dem eingesetzten Van bzw. Pkw nicht der Fall, was jedoch rechtlich zulässig ist (vgl. „Kapitel 9.1.2 Fahrzeuge“ auf Seite 33).

9.2.3 Information und Kommunikation

Die Vorabbekanntmachungen und Ausschreibungen des Landkreises Fürth enthalten Vorgaben hinsichtlich Information und Kommunikation, welche die Anforderungen zur Barrierefreiheit der Leitlinie „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“²⁶ berücksichtigen.

Die DFI-Anzeiger, die der Landkreis an wichtigen Haltestellen installiert hat, verfügen jeweils über eine Sprachausgabe. Blinde und sehbehinderte Fahrgäste können sich hier auf Knopfdruck die angezeigten Texte vorlesen lassen.

²⁵ gegenüber dem NVP 2017

²⁶ s. Anlage 1 ab Seite 85

10. Beteiligungsverfahren

10.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Laut § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG ist eine frühzeitige Beteiligung der Verkehrsunternehmen, die im Landkreis öffentliche Linienverkehre betreiben, erforderlich. Gemäß Art. 13 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG ist eine angemessene Mitwirkung der Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund waren jene Verkehrsunternehmen, die Inhaber einer Konzession für einen öffentlichen Linienverkehr sind, für welchen der Landkreis Fürth federführender Aufgabenträger ist, zu allen Sitzungen des Arbeitskreises Nahverkehrsplan (AK NVP) eingeladen und konnten sich dort in die Diskussionen einbringen.

Der Zwischenbericht zum Vierten Nahverkehrsplan des Landkreises Fürth vom September 2022 wurde den im Arbeitskreis vertretenen Verkehrsunternehmen übermittelt; diese hatten die Möglichkeit sich schriftlich zu äußern.

Der Entwurf des Endberichts zum Vierten Nahverkehrsplan wurde nach dessen Vorstellung in der Sitzung des AK NVP am 18.04.2023 allen Verkehrsunternehmen, die öffentliche Linienverkehre im Gebiet des Landkreises Fürth betreiben, zur Stellungnahme übermittelt. Hierzu gehören selbstverständlich auch jene Verkehrsunternehmen, deren Linien überwiegend außerhalb des Landkreises verlaufen bzw. in die Zuständigkeit eines anderen Aufgabenträgers fallen. In diesem Rahmen hat nur ein Unternehmen eine Rückmeldung abgegeben; deren Inhalt ist in „Tabelle 18: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)“ auf Seite 80 ebenso wiedergegeben wie die Position und

ggf. das weitere Vorgehen des Landkreises Fürth.

10.2 Beteiligung von Behindertenbeauftragten und Verbänden

Das PBefG sieht für die Aufstellung des Nahverkehrsplans die Beteiligung von Behindertenbeauftragten und Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste vor (vgl. § 8 Abs. 3). Diese waren daher bereits beim Nahverkehrsplan 2017 zur relevanten Sitzung eingeladen und hatten die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Im Rahmen der Erstellung des Vierten Nahverkehrsplans erhielten die gemeindlichen Seniorenbeauftragten, der Behindertenbeauftragte des Landkreises sowie die im Landkreis aktiven Behindertenverbände eine Einladung zur 7. Sitzung des AK NVP. Bei diesem Termin wurden die Anforderungen der Zielvorgabe „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ vorgestellt und deren Umsetzung im Landkreis Fürth erläutert.

Ergänzend hat der Behindertenbeauftragte des Landkreises die Möglichkeit erhalten, zum Entwurf des Endberichts Stellung zu nehmen.

10.3 Beteiligung der Städte und Gemeinden

Die Städte und Gemeinden haben vereinbart, dass ein Vertreter für die Kommunen des Landkreises Fürth regelmäßig an den Sitzungen des AK NVP teilnimmt. Diese Aufgabe wurde von Herrn Kurt Krömer (Erster Bürgermeister der Stadt Stein) wahrgenommen.

Außerdem erhielten alle Landkreiskommunen die Gelegenheit, sich zum Endbericht schriftlich zu äußern. Die eingegangenen Stellungnahmen und der Umgang des Landkreises Fürth hiermit sind in „Tabelle 19: Beteiligung der Gemeinden, benachbarten Aufgabenträger und sonstiger Institutionen“ auf Seite 81 wiedergegeben.

10.4 Weitere Beteiligungen

Im Hinblick auf die Berücksichtigung der Interessen junger Menschen im Nahverkehrsplan des Landkreises Fürth waren bereits zur 4. Sitzung des AK NVP am 20.06.2022 mehrere Jugendvertreterinnen und -vertreter eingeladen.

Eine Mitarbeiterin des Kreisjugendrings informierte über Anliegen von Kindern und Jugendlichen, die im Rahmen von Befragungen zum ÖPNV bei Jungbürgerversammlungen genannt wurden. In der AK-Sitzung wurde von mehreren Beteiligten festgestellt, dass in der Schülerbeförderung trotz vorhandener Fahrmöglichkeiten mit Bussen der Umfang der „Elterntaxis“ eher zugenommen hat. Daher wurde vereinbart, dass das Thema „Selbstbestimmte Mobilität“ in einer Familienkonferenz des Landkreises aufgegriffen werden soll.

Zur Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen der angrenzenden Landkreise und kreisfreien Städte bekamen diese den Entwurf zum Endbericht des Nahverkehrsplans mit der Möglichkeit zur Stellungnahme. Die eingegangenen Rückmeldungen sowie die Position und ggf. das weitere Vorgehen des Landkreises Fürth sind in „Tabelle 19: Beteiligung der Gemeinden, benachbarten Aufga-

*benrträge und sonstiger Institutionen“
auf Seite 81 dargestellt.*

Außerdem erhielten die im Landkreis Fürth aktiven Fahrgastverbände im Bereich ÖPNV den Entwurf des Endberichts zum Vierten Nahverkehrsplan zur schriftlichen Anhörung, wie dies gemäß § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG vorgesehen ist.

11. 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	Bedienungsgebiet AST
Karte 03-III	Tarifzonenplan
Karte 04-I	Analyse des Verkehrsaufkommens Lkr. Fürth
Karte 04-II	Gesamtverkehrsprognose Lkr. Fürth 2030
Karte 05-I	Linienbündel Landkreis Fürth
Karte 05-II	Linienbündel Landkreis Fürth – Busnetzanpassung an U 3 Nbg.-Gebersdorf

Nahverkehrsplan für den Landkreis Fürth

Karte 01-I Raumstruktur

Legende:

— Kreisgrenze

— Gemeindegrenze

Stein
Gemeindehauptort

Lind
Teilgemeinde ab 500 Einwohner

Rehdorf
Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Gutzberg

Schwadermühle
Teilgemeinde unter 150 Einwohner

Gebietskategorien

Verdichtungsraum

☐ Allgemeiner ländlicher Raum

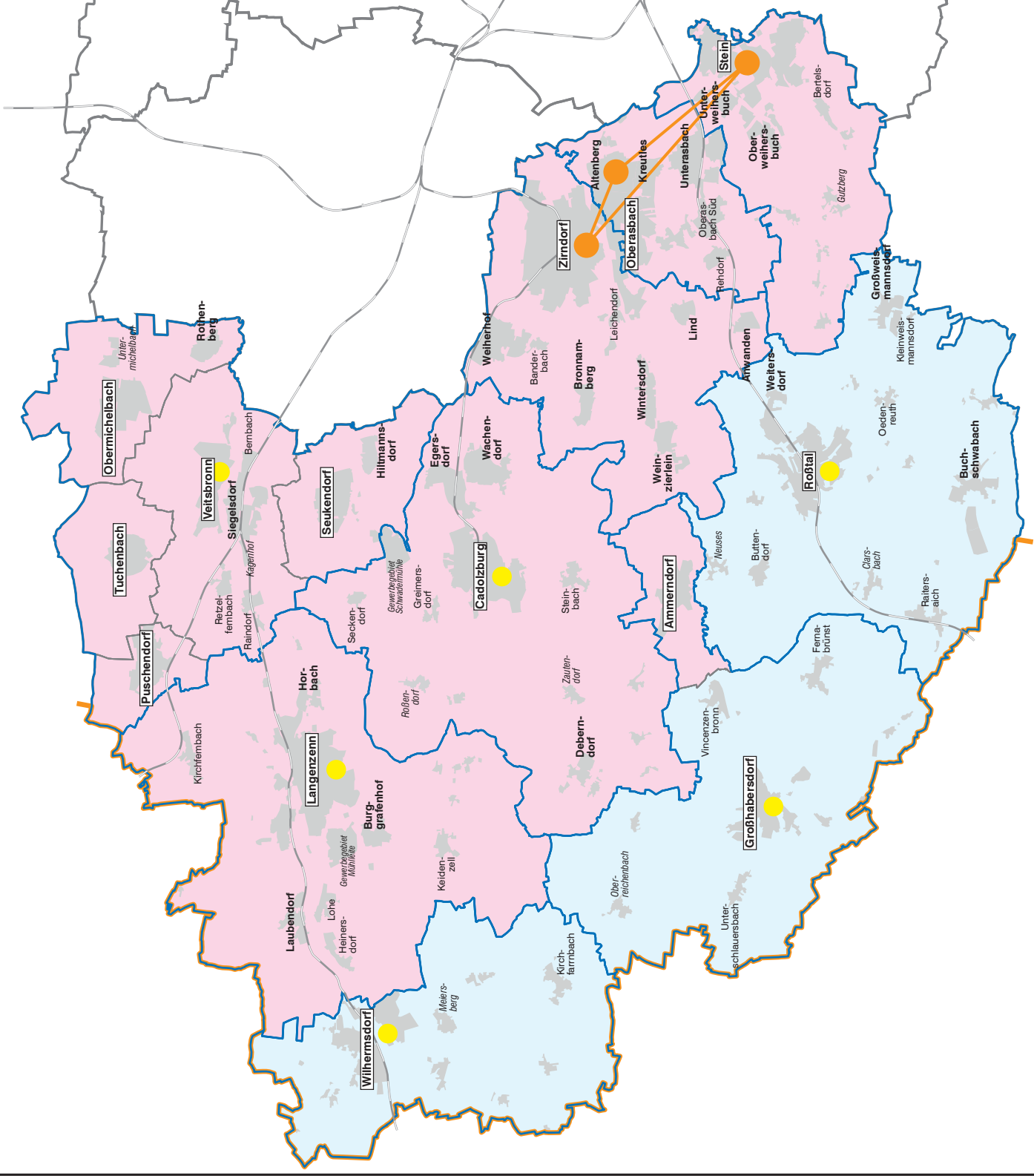
— Grenze Region 7 Nürnberg

— Grenze Nahbereiche *

Zentrale Orte

Mittelzentrum

Grundzentrum



Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern mit Teilfortschreibung 2017
* Regionalplan Region Nürnberg (7), Stand 2020



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Karte 01-II Gebietstypen - Bedienung

— Kreisgrenze

Gemeindehauptort

Teilaemeinde ab 500

Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Teilgemeinde unter 150 Einwohner

Schwadermühle

Zentrales Gebiet

Nicht zentrales Gebiet

Zentrales Gebiet

Nicht zentrales Gebiet

Orte an Verkehrsachse

Ländlicher Raum



Karte 01-III Siedlungsstruktur

 Kreisgrenze
 Gemeindegrenze
 Gemeindehauptort

- über 15.000 EW
- 3.000 - 15.000 EW
- 1.000 - 3.000 EW
- 500 - 1.000 EW
- 200 - 500 EW
- 150 - 200 EW

über 1.000 EW/km ²	500 - 1.000 EW/km ²	400 - 500 EW/km ²	300 - 400 EW/km ²	200 - 300 EW/km ²	100 - 200 EW/km ²	unter 100 EW/km ²
						



Karte 01-IV Schulstandorte

Gutzberg

 Förderschule



Nahverkehrsplan für den Landkreis Fürth

Karte 02-I

Handlungsbedarf

Montag - Freitag an Schultagen

Legende:

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Gemeindehauptort

Teilgemeinde ab 500 Einwohner

Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Teilgemeinde unter 150 Einwohner

kein Handlungsbedarf

langfristiger Handlungsbedarf

mittelfristiger Handlungsbedarf

kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

1	2	3	4
5	6	7	8

Defizite bei der Erreichbarkeit

1	2	3	4
5	6	7	8

1	2	3	4
5	6	7	8

Erreichbarkeit Ort 1

1	2	3	4
5	6	7	8

1	2	3	4
5	6	7	8

Erreichbarkeit Ort 3

--	--	--	--	--

Defizite bei der Bedienungshandlung

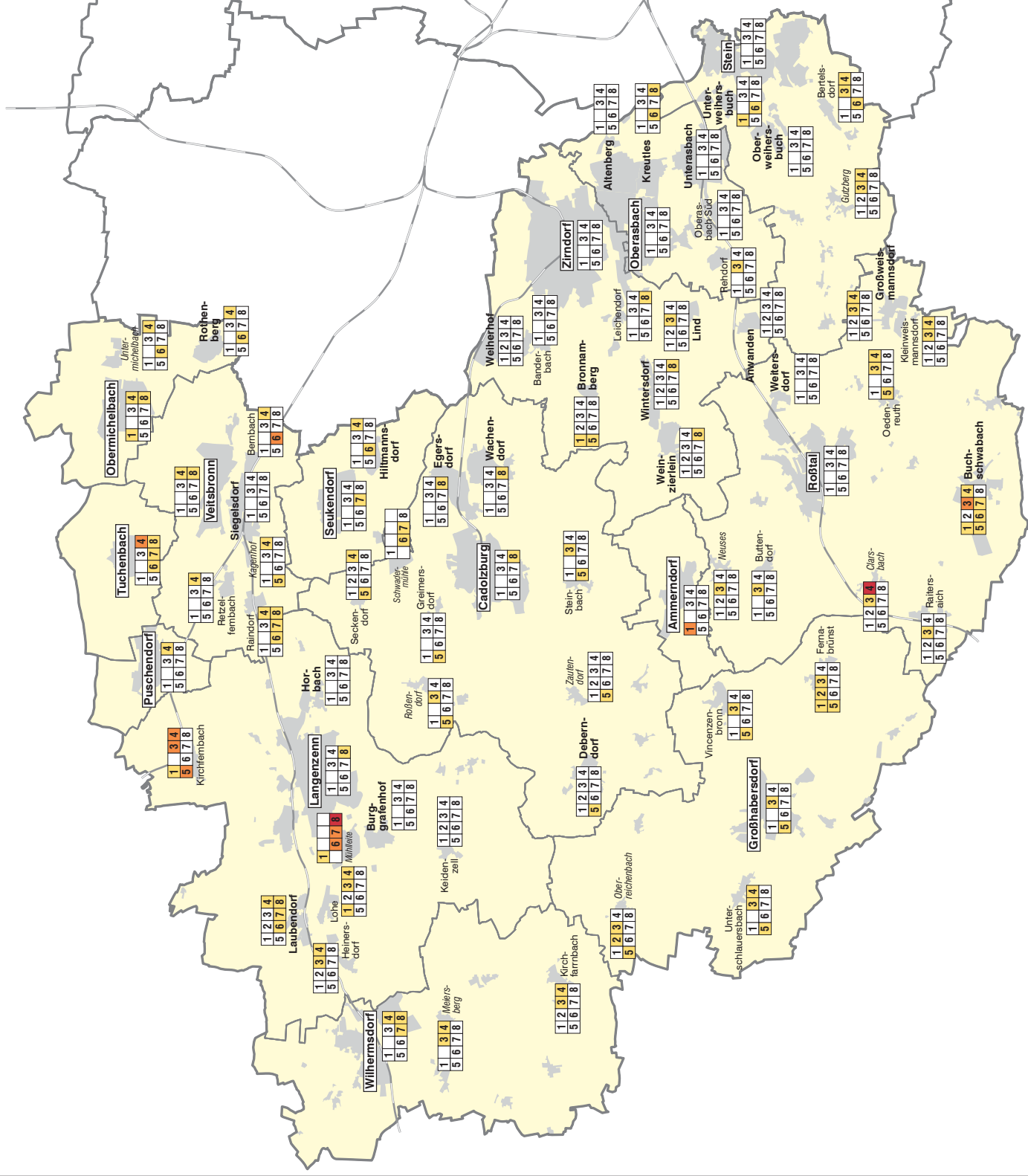
Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

1	2	3	4
E	6	7	8

1	2	3	4
F	C	7	0

1	2	3	4
---	---	---	---

100



Karte 02-II
Handlungsbedarf
Montag - Freitag an Ferientagen

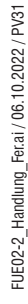
— Kreisgrenze
 — Gemeindegrenze
 Stein
 Lind
 Rehdorf
 Gutzberg
 Schwadmühle

- ☐ kein Handlungsbedarf
☐ langfristiger Handlungsbedarf
☐ mittelfristiger Handlungsbedarf
☐ kurzfristiger Handlungsbedarf

1	2	3	4
5	6	7	8

Erreichbarkeit Gemeindehauptort	1	2	3	4
	5	6	7	8
Erreichbarkeit Ort 1	1	2	3	4
	5	6	7	8
Erreichbarkeit Ort 2	1	2	3	4
	5	6	7	8
Erreichbarkeit Ort 3	1	2	3	4
	5	6	7	8

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)	1	2	3	4
Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)	5	6	7	8
Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)	1	2	3	4
	5	6	7	8



Nahverkehrsplan für den Landkreis Fürth

Karte 02-III Handlungsbedarf an Samstagen

Legende:

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Gemeindehauptort

Teilgemeinde ab 500 Einwohner

Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Teilgemeinde unter 150 Einwohner

kein Handlungsbedarf

langfristiger Handlungsbedarf

mittelfristiger Handlungsbedarf

kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

1 2 3 4
5 6 7 8

Erschließungsdefizit

Defizite bei der Erreichbarkeit

1 2 3 4
5 6 7 8

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

1 2 3 4
5 6 7 8

Erreichbarkeit Ort 1

1 2 3 4
5 6 7 8

Erreichbarkeit Ort 2

1 2 3 4
5 6 7 8

Erreichbarkeit Ort 3

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

1 2 3 4
5 6 7 8

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

1 2 3 4
5 6 7 8

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

1 2 3 4
5 6 7 8

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

FUE02-3_Handlung_Sa.a / 18.04.2023 / PV31

Nahverkehrsplan für den Landkreis Fürth

Karte 03-I Liniennetz

Legende:

Regionalbahn mit Haltestelle innerhalb des VGN

S-Bahn mit Haltestelle innerhalb des VGN

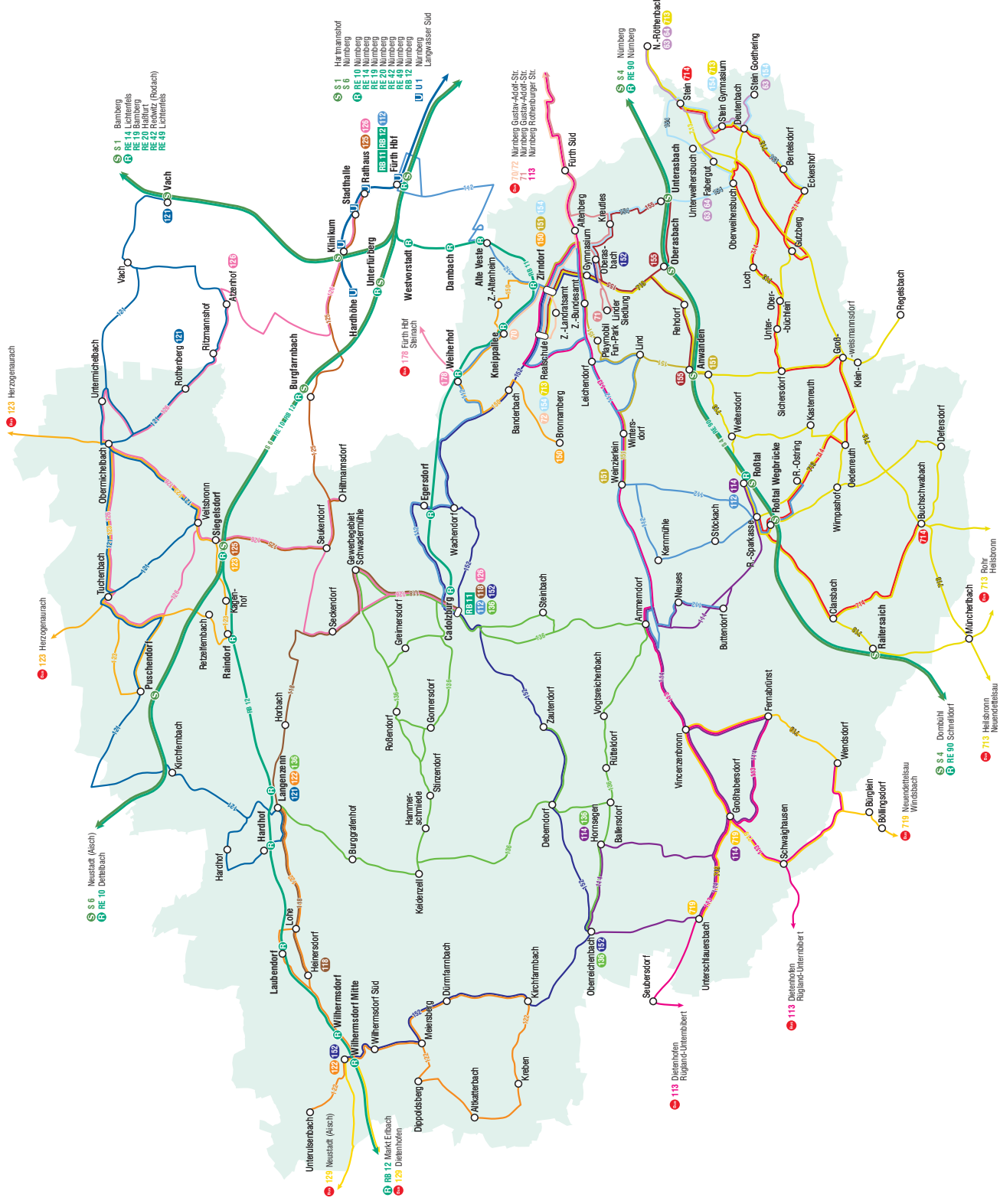
U-Bahn mit Haltestelle
innerhalb des VGN

Buslinie mit Haltestelle innerhalb des VGN

Linien des Stadtverkehr Nürnberg und Fürth sind nicht dargestellt.



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

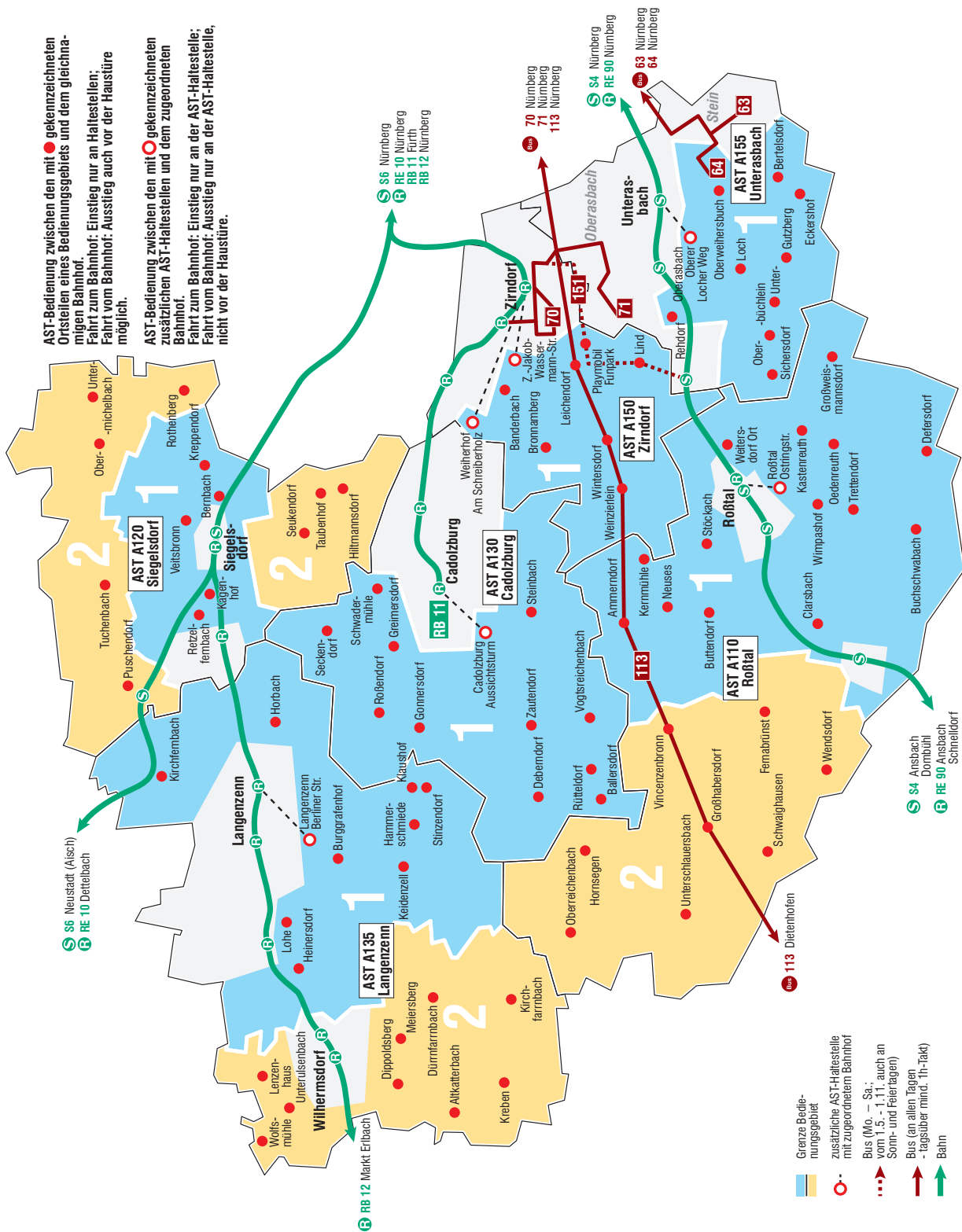


Nahverkehrsplan für den Landkreis Fürth

Karte 03-II Bedienungsgebiet AST



Verkehrsbund Großraum Nürnberg

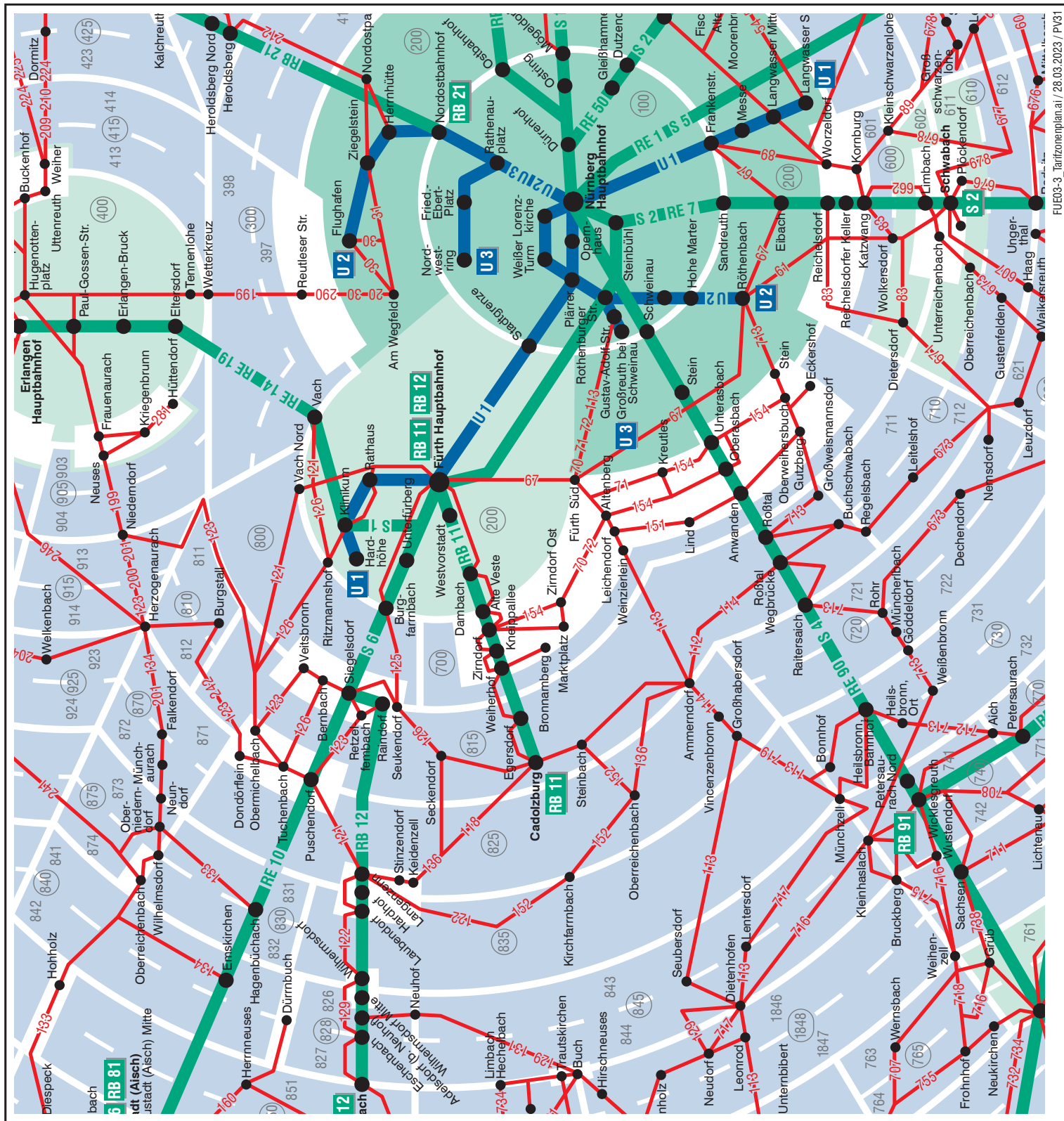


Nahverkehrsplan für den Landkreis Fürth

Karte 03-III Tarifzonenplan

Legende:

- S-Bahn
- R-Bahn = Regionalbahn
- U-Bahn
- Bus
- / ● Haltestelle/Bahnhof

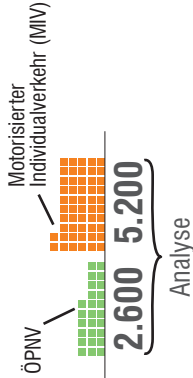


Nahverkehrsplan für den Landkreis Fürth

Karte 04-I

Analyse des Verkehrsaufkommens Lkr. Fürth Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehr

Legende:



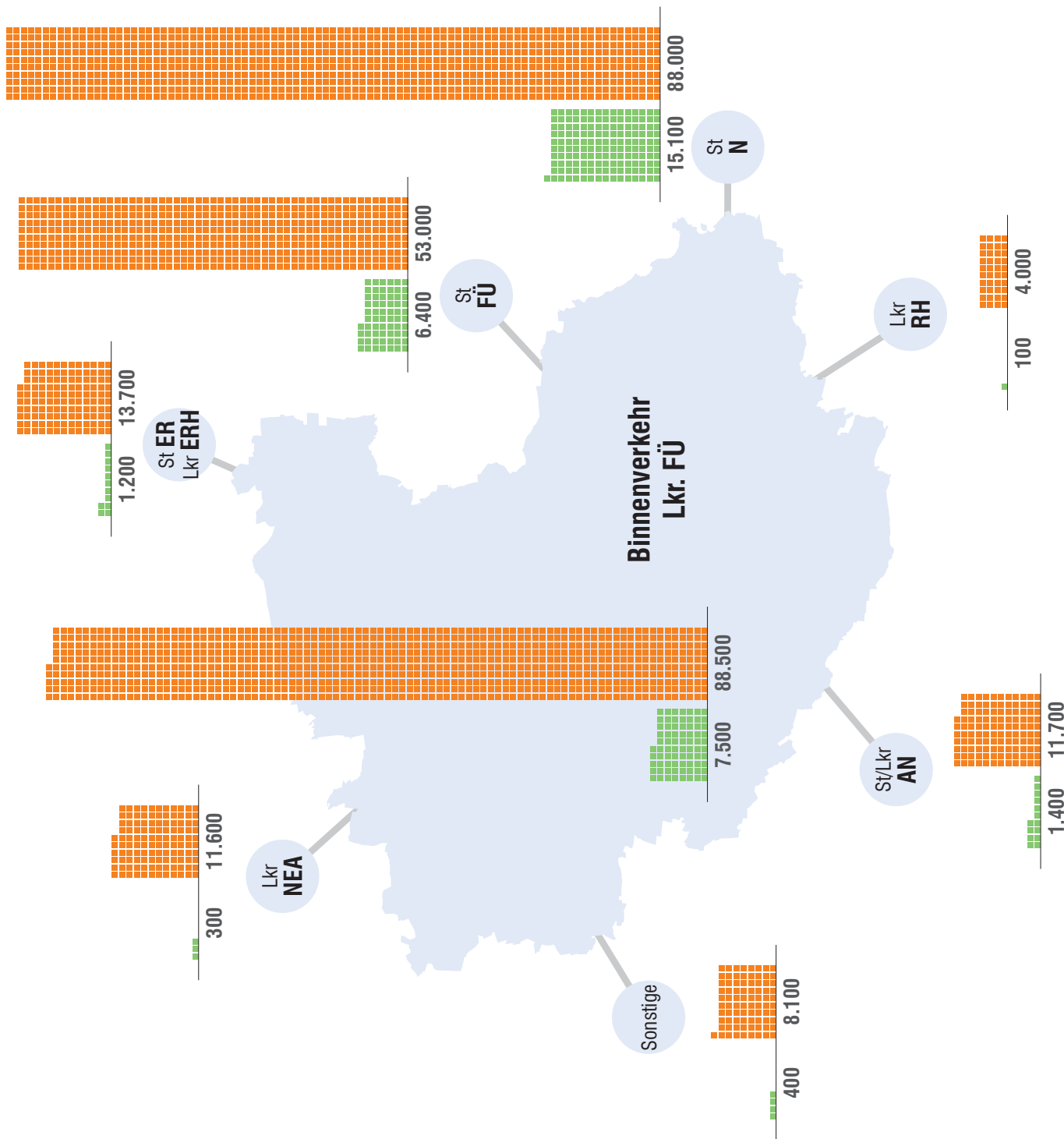
Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten

Quelle:

Verkehrsaufkommen ÖPNV (Analyse): VE 2017
Verkehrsaufkommen MIV (Analyse): DIVAN-Analyse 2020



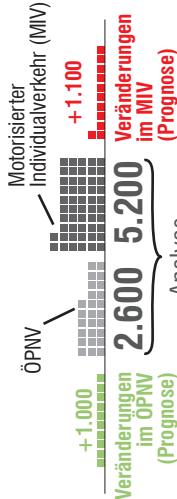
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Landkreis Fürth

Karte 04-II Gesamtverkehrsprognose Lkr. Fürth 2030 Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehr

Legende:

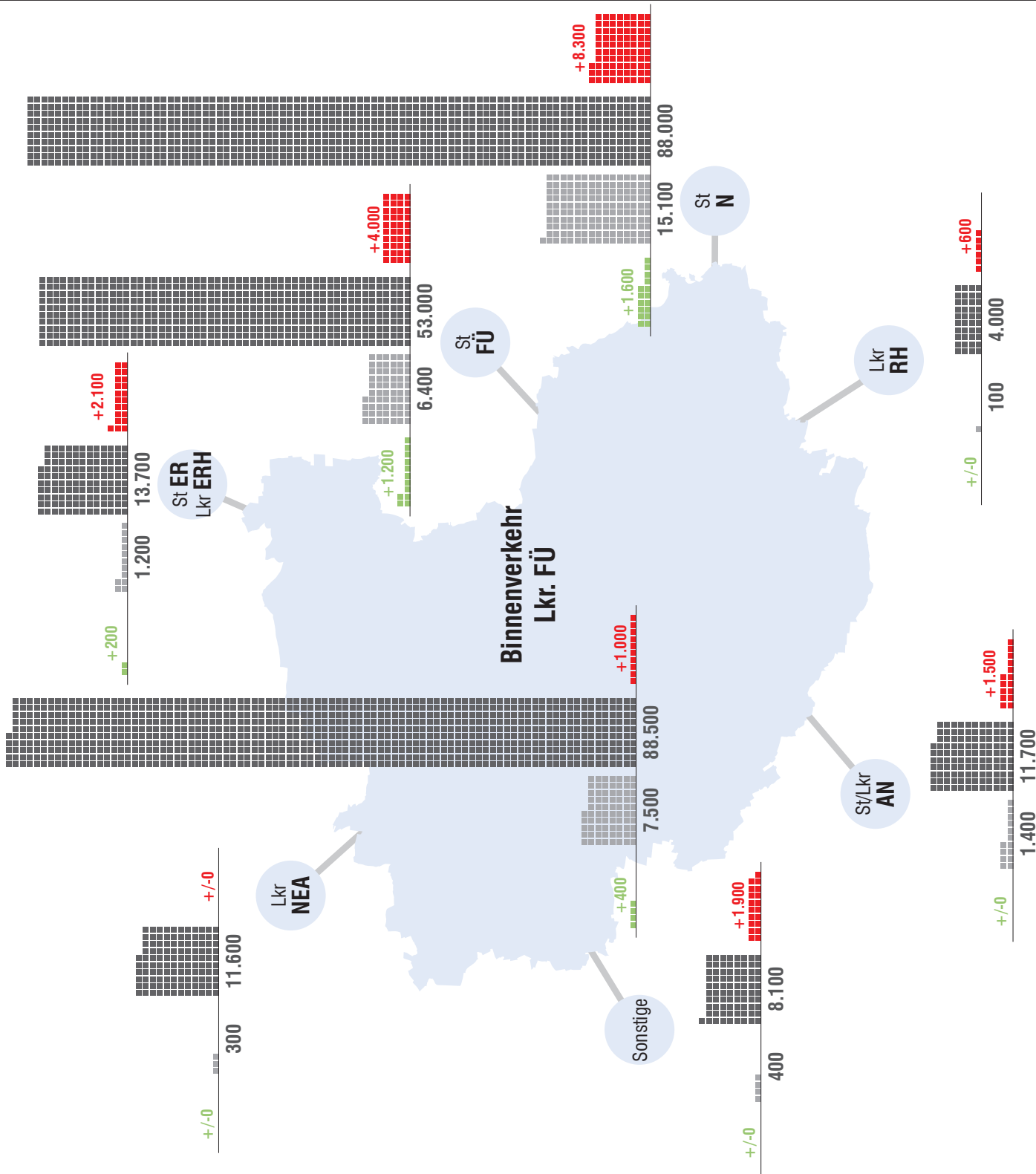


Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten

Quelle:
Verkehrsaufkommen ÖPNV (Analyse): VE 2017
Verkehrsaufkommen MIV (Analyse): DIVAN-Analyse 2020
Verkehrsaufkommen ÖPNV / MIV (Prognose): eigene Berechnungen



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Landkreis Fürth

Karte 05-I Linienbündel Landkreis Fürth

Legende:

Linienbündel Süd

Linienbündel Stein

Linien 70/71/72*

Linienbündel Bibertal / Roßtal

Linie 122

Linienbündel Rangau

Linienbündel Nordost

- Linienbündel Südost

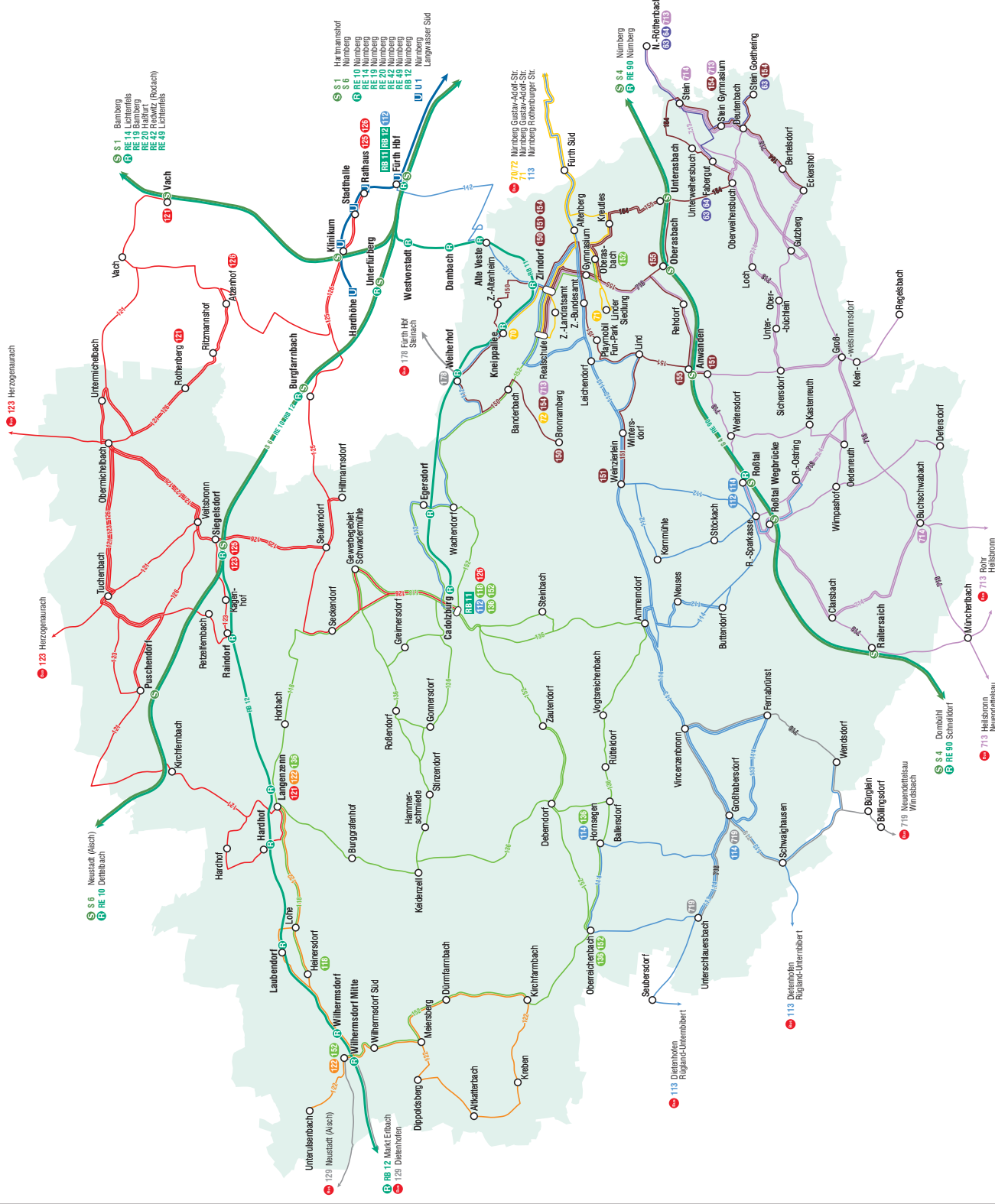
kein Linienbündel des Lkr. Fürth

* Die Linien 70 - 72 sind gemäß NVP 2017 der Stadt Nbg. Teil des Linienbündels „Stadtverkehr Nürnberg“. Mit Inbetriebnahme der U-Bahn-Verlängerung nach Nbg.-Gebersdorf erfolgt eine Netzanpassung im Rahmen des künftigen Landkreis-Bündels „Zirndorf/Oberasbach“.

Nachtbuslinien sind in der Karte nicht dargestellt.



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



12. Tabellen

Tabelle 1:	Zusammenfassung der Kriterien
Tabelle 2:	Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden
Tabelle 3:	Schulen und Schüler im Landkreis Fürth
Tabelle 4:	Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
Tabelle 5:	Freigestellte Schülerverkehre nach § 43 (Landkreisschulen)
Tabelle 6:	Berufsverkehre nach § 43 PBefG
Tabelle 7:	Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen
Tabelle 8:	Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium
Tabelle 9:	Erschließung
Tabelle 10:	Erreichbarkeit Gemeindehauptort
Tabelle 11:	Erreichbarkeit Zielort 1
Tabelle 12:	Erreichbarkeit Zielort 2
Tabelle 13:	Erreichbarkeit Zielort 3
Tabelle 14:	Bedienungshäufigkeit
Tabelle 15:	Maßnahmen zur Behebung vorrangiger bzw. nachrangiger Defizite hinsichtlich Erreichbarkeit
Tabelle 16:	Maßnahmen zur Behebung vorrangiger bzw. nachrangiger Defizite hinsichtlich Bedienungshäufigkeit
Tabelle 17:	Linienbündelung
Tabelle 18:	Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)
Tabelle 19:	Beteiligung der Gemeinden, benachbarten Aufgabenträger und sonstiger Institutionen

Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Relevante Ortsteile		Alle Ortsteile ab 150 Einwohner; für die Kriterien „Erschließung“ und „Bedienungshäufigkeit“ zusätzlich die Gewerbegebiete Schwadmühle und Mühleite		
	Haltestelleneinzugsbereich		Bushaltestellen: 400 m Bahnhaltepunkte: 600 m		
Erreichbarkeit	Zeitfenster Montag - Freitag	Hinfahrt	06.00 - 08.00 Uhr		
		Rückfahrten	12.00 - 13.30 Uhr 15.30 - 18.30 Uhr		
	Zeitfenster Samstag, Sonn-/Feiertag	Hinfahrt	07.00 - 10.00 Uhr		
		Rückfahrten	12.00 - 14.00 Uhr 16.00 - 20.00 Uhr		
	Gemeindehauptort	Beförderungszeit	RW: 20 min (GW: 30 min)		
		Reisezeit	RW: 30 min (GW: 40 min)		
	Zielorte 1, 2, 3	Beförderungszeit	RW: 40 min (GW: 60 min)		
		Reisezeit	RW: 50 min (GW: 70 min)		
Bedienungshäufigkeit	Verkehrszeiten Montag - Freitag		Hauptverkehrszeit (HVZ) Betriebsbeginn bis 08.00 Uhr 15.31 Uhr bis 18.30 Uhr	Nebenverkehrszeit (NVZ) 08.01 Uhr bis 15.30 Uhr 18.31 Uhr bis 20.30 Uhr	Schwachverkehrszeit (SVZ) 20.31 Uhr bis Betriebschluss
	Verkehrsangebot Montag - Freitag in Taktfolgen (Minuten) bzw. Fahrtenpaare (FP)		Gebietstyp „Verdichteter Raum ab 15.000 EW“ - zentraler Bereich: HVZ: RW: 10 (GW: 20) NVZ: RW: 15 (GW: 30) SVZ: RW: 30 (GW: 60) - nicht zentraler Bereich: HVZ: RW: 30 (GW: 60) NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120)		
			Gebietstyp „Verdichteter Raum bis 15.000 EW“ - zentraler Bereich: HVZ: RW: 30 (GW: 60) NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120) - nicht zentraler Bereich: HVZ: RW: 30 (GW: 60) NVZ: RW: 60 (GW: 120) SVZ: RW: 120 (GW: 1 Fahrt)		
			Verkehrsachsen HVZ: RW: 30 (GW: 60) NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120)		
			Ländlicher Raum (Fahrtenpaare) Orte ab 3.000 EW: HVZ: RW: 12 (GW: Schultage 8, Ferien 4) NVZ: RW: 9 (GW: 4); SVZ: RW: 2 (GW: 1) Orte mit 1.000 - 2.999 EW: HVZ: RW: 6 (GW: Schultage 3, Ferien 2) NVZ: RW: 6 (GW: 2); SVZ: RW: 1 (GW: 1) Orte mit 150 - 999 EW: HVZ: RW: 4 (GW: Schultage 2, Ferien 1) NVZ: RW: 2 (GW: 1); SVZ: RW: 1 (GW: 1)		
	Verkehrszeiten Samstag		NVZ: Betriebsbeginn bis 20.30 Uhr SVZ: 20.31 Uhr bis Betriebsschluss		
	Verkehrsangebot Samstag in Taktfolgen (Minuten) bzw. Fahrtenpaare (FP)		Gebietstyp „Verdichteter Raum ab 15.000 EW“ - zentraler Bereich: NVZ: RW: 15 (GW: 30) SVZ: RW: 30 (GW: 60) - nicht zentraler Bereich: NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120)		
			Gebietstyp „Verdichteter Raum bis 15.000 EW“ - zentraler Bereich: NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120) - nicht zentraler Bereich: NVZ: RW: 60 (GW: 120) SVZ: RW: 120 (GW: 1 Fahrt)		
			Verkehrsachsen NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120)		
			Ländlicher Raum (Fahrtenpaare) Orte ab 3.000 EW: NVZ: RW: 6 (GW: 4); SVZ: RW: 2 (GW: 1) Orte mit 1.000 - 2.999 EW: NVZ: RW: 5 (GW: 3); SVZ: RW: 1 (GW: 1) Orte mit 150 - 999 EW: NVZ: RW: 2 (GW: 2); SVZ: RW: 1 (GW: 1)		
	Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag		SVZ: Betriebsbeginn bis Betriebsschluss		
	Verkehrsangebot Sonn-/Feiertag in Taktfolgen (Minuten) bzw. Fahrtenpaare (FP)		Gebietstyp „Verdichteter Raum ab 15.000 EW“ - zentraler Bereich: SVZ: RW: 30 (GW: 60) - nicht zentraler Bereich: SVZ: RW: 60 (GW: 120)		
			Gebietstyp „Verdichteter Raum bis 15.000 EW“ - zentraler Bereich: SVZ: RW: 60 (GW: 120) - nicht zentraler Bereich: SVZ: RW: 120 (GW: 1 Fahrt)		
			Verkehrsachsen SVZ: RW: 60 (GW: 120)		
			Ländlicher Raum (Fahrtenpaare) Orte ab 3.000 EW: SVZ: RW: 6 (GW: 4) Orte mit 1.000 - 2.999 EW: SVZ: RW: 5 (GW: 3) Orte mit 150 - 999 EW: SVZ: RW: 2 (GW: 2)		

Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Fläche Gem.-Gebiet in km ²	Siedlungsdichte in Pers./km ²
Ammerndorf, M.	2.062	5	408
Cadolzburg, M.	11.263	45	248
Großhabersdorf	4.607	36	130
Langenzenn, St.	11.180	46	241
Oberasbach, St.	18.513	12	1.531
Obermichelbach	3.433	9	370
Puschendorf	2.298	3	676
Roßtal, M.	10.409	44	234
Seukendorf	3.183	8	375
Stein, St.	14.913	20	764
Tuchenbach	1.439	6	222
Veitsbronn	6.763	16	419
Wilhermsdorf, M.	6.741	27	253
Zirndorf, St.	27.466	29	955
gesamt / Durchschnitt	124.270	308	404

Stand: 01.01.2022

Quelle: Abfrage LRA Fürth bei den Gemeinden

Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis

Gemeinde	Grund- und Mittelschulen		Realschulen		Gymnasien	
	Schulen	Schüler	Schulen	Schüler	Schulen	Schüler
Ammerndorf, M.						
Cadolzburg, M.	3	918				
Großhabersdorf	1	132				
Langenzenn, St.	2	638	1	531	1	770
Oberasbach, St.	3	751			1	1190
Obermichelbach						
Puschendorf						
Roßtal, M.	2	486				
Seukendorf						
Stein, St.	2	519			1	915
Tuchenbach						
Veitsbronn	1	472				
Wilhermsdorf, M.	2	301				
Zirndorf, St.	4	1.382	1	890		
gesamt	20	5.599	2	1.421	3	2.875

Stand: Schuljahr 2020/2021

Quelle: Bay. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Gemeindedaten 2021

Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Verlauf (Bahn)	VU	Bedienung an			
			Schule	Ferien	Sa	So
S 4	Nürnberg - Roßtal - Ansbach - Dombühl	DB	ja	ja	ja	ja
S 6	Nürnberg - Fürth - Siegersdorf - Neustadt (Aisch)	DB	ja	ja	ja	ja
RE 10	Nürnberg - Fürth - Siegersdorf - Neustadt (Aisch) - Kitzingen - Dettelbach	DB	ja	ja	ja	ja
RB 11	Fürth - Zirndorf - Cadolzburg (Rangaubahn)	DB	ja	ja	ja	ja
RB 12	Nürnberg - Fürth - Langenzenn - Markt Erlbach (Zenngrundbahn)	DB	ja	ja	ja	ja
RE 90	Nürnberg - Heilsbronn - Ansbach - Schnelldorf	GoAhead BW	ja	ja	ja	ja

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Bedienung an			
			Schule	Ferien	Sa	So
63	Nbg. Röthenbach(U) - Stein Schloß - Albertus-Magnus-Str. - Deutenbach	Reck	ja	ja	ja	ja
64	Nbg. Röthenbach(U) - Stein Schloß - Albertus-Magnus-Str. - Palm Beach - Unterweihersbuch	Reck	ja	ja	ja	ja
70	Nbg. Gustav-Adolf-Str.(U) - Fürth Süd - Altenberg - Zirndorf Landratsamt - Zirndorf Kneippallee	VAG	ja	ja	ja	ja
71	Nbg. Gustav-Adolf-Str.(U) - Fürth Süd - Altenberg - Oberasbach Linder Siedlung	VAG	ja	ja	ja	ja
72	Nbg. Gustav-Adolf-Str.(U) - Fürth Süd - Altenberg - Zirndorf Landratsamt - Zirndorf Realschule	VAG	ja	ja	ja	ja
112	Fürth - Zirndorf - Roßtal	Schmetterling Bibertgrund	ja	ja	ja	nein
113	Nürnberg - Großhabersdorf - Rügland-Unternbibert	Schmetterling Bibertgrund	ja	ja	ja	ja
114	Großhabersdorf - Ammerndorf - Roßtal	Schmetterling Bibertgrund	ja	ja	ja	nein
118	Cadolzburg - Horbach - Langenzenn	Lyst Reisen	ja	ja	nein	nein
121	Vach - Obermichelbach - Veitsbronn - Langenzenn	Lyst Reisen	ja	ja	nein	nein
122	Langenzenn - Wilhermsdorf - Kirchfarnbach - Wilhermsdorf - Langenzenn	Schmetterling Reisen	ja	ja	nein	nein
123	Herzogenaurach - Obermichelbach - Siegersdorf Bf - Puschengdorf - Herzogenaurach	Lyst Reisen	ja	ja	ja	ja
125	Fürth - Seukendorf - Veitsbronn	Lyst Reisen	ja	ja	ja	ja
126	Fürth - Siegersdorf - Obermichelbach / Cadolzburg	Lyst Reisen	ja	ja	ja	ja
129	Dietenhofen - Neuhef - Trautskirchen - Wilhermsdorf - Markt Erlbach - Neustadt (Aisch)	Höhn	ja	ja	nein ¹	nein
136	Hornsegen - Ammerndorf - Cadolzburg - Langenzenn	Lyst Reisen	ja	ja	nein	nein
150	Oberasbach - Zirndorf - Weiherhof - Banderbach - Bronnamburg	Reck	ja	ja	ja	ja
151	Zirndorf - Playmobil Fun Park - Lind - Anwenden	Reck	ja	ja	ja	ja
152	Oberasbach/Zirndorf - Cadolzburg - Wilhermsdorf	Lyst Reisen	ja	ja	nein	nein
154	Zirndorf - Oberasbach - Stein	Reck	ja	ja	ja	ja
155	Rehdorf - Oberasbach (S) - Oberasbach Rathaus - Unterbach (S) - Oberasbach (S)	Reck	ja	ja	ja	ja
173	Obermichelbach - Atzenhof - Stadeln - Fürth Hbf - Jakobienstr.	infra fürth	ja	nein ¹	nein ¹	nein ¹
178	Weiherhof - Oberfürberg - Fürth Hbf - Nbg. Schmalau - Steinach	infra fürth	ja	ja	ja	ja
713	Nbg. Röthenbach (U) - Stein - Rohr / Roßtal - Heilsbronn	Reck	ja	ja	ja	nein
714	Kleinweismannsdorf - Roßtal / Sickersdorf - Stein (Rufbus)	Reck	ja	ja	nein	nein
719	Windsbach - Neuendettelsau - Heilsbronn - Großhabersdorf	OVF	ja	ja	nein	nein

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Bedienung an			
			Schule	Ferien	Sa	So
N7	Nbg. Hbf - Plärrer - Schweinau - Röthenbach - Stein - Roßtal - Ammerndorf - Großhabersdorf	VAG	nein	nein	ja (Fr/Sa)	ja (Sa/So)
N8	Nbg. Hbf - Rothenburger Str. - Gebersdorf - Fürth Süd - Oberasbach - Zirndorf - Bronnamburg	VAG	nein	nein	ja (Fr/Sa)	ja (Sa/So)
N21	Fürth - Zirndorf - Cadolzburg	Reck	nein	nein	ja (Fr/Sa)	ja (Sa/So)
N22	Fürth - Seukendorf - Siegelsdorf - Langenzenn - Wilhermsdorf - Fürth	Lyst Reisen	nein	nein	ja (Fr/Sa)	ja (Sa/So)
N23	Fürth - Obermichelbach - Tuchenbach - Puschendorf - Siegelsdorf - Veitsbronn - Fürth	Lyst Reisen	nein	nein	ja (Fr/Sa)	ja (Sa/So)
N24	Zirndorf - Ammerndorf - Roßtal - Oberasbach - Zirndorf	Reck	nein	nein	ja (Fr/Sa)	ja (Sa/So)
A110	AST Roßtal	Schmetterling Reisen	ja	ja	ja	ja
A120	AST Siegelsdorf	Schmetterling Reisen	ja	ja	ja	ja
A130	AST Cadolzburg	Schmetterling Reisen	ja	ja	ja	ja
A135	AST Langenzenn	Schmetterling Reisen	ja	ja	ja	ja
A150	AST Zirndorf	Schmetterling Reisen	ja	ja	ja	ja
A155	AST Unterasbach	Schmetterling Reisen	ja	ja	ja	ja
FÜ 4	Bürgerbus Langenzenn:	Stadt Langenzenn	ja	ja	nein	nein
10	- Stadtlinie / Berliner Str.					
20/21	- Kirchfembach					
30/31	- Heinersdorf					
40	- Horbach					
50	- Veit-Stooß-Str.					
60	- Keidenzell					

1 = im Landkreis Fürth

Stand: Juli 2022

Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre nach § 43 PBefG (Landkreisschulen)

Linie	Linienverlauf
Lz 1	Seukendorf - Langenzenn
Lz 3	Veitsbronn - Langenzenn
Lz 4	Veitsbronn - Langenzenn
Lz 23	Langenzenn - Seukendorf - Veitsbronn
Lz 33	Langenzenn - Seukendorf - Veitsbronn
RSZg 1	Veitsbronn - Seukendorf - Langenzenn
RSZg 3	Veitsbronn - Langenzenn
RSZg 11	Langenzenn - Seukendorf - Veitsbronn
F 3	Stein - Oberasbach - Zirndorf - Cadolzburg
F 4	Weitersdorf - Oberasbach - Zirndorf - Cadolzburg
F 5-1	Stein - Roßtal - Cadolzburg
F 5-2	Roßtal – Großhabersdorf – Cadolzburg
F 12	Cadolzburg - Zirndorf - Oberasbach
F 13	Cadolzburg - Großhabersdorf - Roßtal - Rehdorf

Stand: Schuljahr 2022/2023

Tabelle 6: Berufsverkehre nach § 43 PBefG

Linienverlauf	Verkehrsunternehmer	Betreiber
Fürth - Langenzenn	HCT Busvermietung Event & Touristik	Amazon
Raitersaich Bhf. - Gewerbegebiet Buchschwabach	Fa. Braun GmbH - Omnibusbetrieb	dataform

Stand: 07/2022

Tabelle 7: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Anlagen

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...		
			Pkw	Behin- derten- pkw	Fahrrad
Anwanden	Anwanden	S 4	29	2	30
Cadolzburg	Cadolzburg	RB 11	44	1	40
Egersdorf	Egersdorf	RB 11	0	0	24
Langenzenn	Langenzenn	RB 12	67	0	81
Laubendorf	Laubendorf	RB 12	0	0	10
Oberasbach	Oberasbach	S 4	27	2	30
Puschendorf	Puschendorf	S 6	28	1	40
Raitersaich	Raitersaich	S 4	18	1	40
Roßtal	Roßtal	S 4; RE 90	83	2	72
Roßtal	Roßtal Wegbrücke	S 4	28	0	60
Siegelsdorf	Siegelsdorf	S 6; RE 10; RB 12	135	3	108
Unterasbach	Unterasbach	S 4	129	3	86
Weiherhof	Weiherhof	RB 11	15	0	40
Wilhermsdorf	Wilhermsdorf	RB 11	20	0	22
Wilhermsdorf	Wilhermsdorf Mitte	RB 12	60	0	28
Zirndorf	Zirndorf Kneippallee	RB 11	80	2	100
Zirndorf	Zirndorf	RB 11	6	0	24

Quelle: VGN, BEG

Tabelle 8: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium

Gemeinde	Nachbarschaftsbereich ¹	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3
Ammerndorf, M.	Ammerndorf	Fürth	Zirndorf	Nürnberg
Cadolzburg, M.	Cadolzburg	Fürth	Zirndorf	Nürnberg
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Fürth	Zirndorf	Nürnberg
Langenzenn, St.	Langenzenn	Fürth	Zirndorf	Cadolzburg
Oberasbach, St.	Oberasbach	Fürth	Zirndorf	Nürnberg
Obermichelbach	Obermichelbach	Fürth	Zirndorf	Herzogenaurach
Puschendorf	Puschendorf	Fürth	Zirndorf	Herzogenaurach
Roßtal, M.	Roßtal	Fürth	Zirndorf	Nürnberg
Seukendorf	Seukendorf	Fürth	Zirndorf	Veitsbronn
Stein, St.	Stein	Fürth	Zirndorf	Nürnberg
Tuchenbach	Tuchenbach	Fürth	Zirndorf	Herzogenaurach
Veitsbronn	Veitsbronn	Fürth	Zirndorf	Langenzenn
Wilhermsdorf, M.	Wilhermsdorf	Fürth	Zirndorf	Langenzenn
Zirndorf, St.	Zirndorf	Fürth	Oberasbach	Nürnberg

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

Tabelle 9: Erschließung

Einzugsbereich von Haltestellen (mindestens 80% der Einwohner) Bus 400 m, Bahn 600 m

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Ammerndorf	Ammerndorf	2.058	71%	mittelfristig
Cadolzburg	Cadolzburg	5.541	95%	erfüllt
Cadolzburg	Deberndorf	721	83%	erfüllt
Cadolzburg	Egersdorf	1.358	94%	erfüllt
Cadolzburg	Greimersdorf	200	100%	erfüllt
Cadolzburg	Roßendorf	153	98%	erfüllt
Cadolzburg	Gewerbegebiet Schwadermühle	68	100%	erfüllt
Cadolzburg	Seckendorf	216	100%	erfüllt
Cadolzburg	Steinbach	357	97%	erfüllt
Cadolzburg	Wachendorf	2.136	80%	erfüllt
Cadolzburg	Zautendorf	193	97%	erfüllt
Großhabersdorf	Fernabrünst	408	73%	langfristig
Großhabersdorf	Großhabersdorf	3.194	100%	erfüllt
Großhabersdorf	Oberreichenbach	166	98%	erfüllt
Großhabersdorf	Unterschlausersbach	257	100%	erfüllt
Großhabersdorf	Vincenzenbronn	344	94%	erfüllt
Langenzenn	Burggrafenhof	626	100%	erfüllt
Langenzenn	Gewerbegebiet Mühleite	10	77%	langfristig
Langenzenn	Heinersdorf	403	99%	erfüllt
Langenzenn	Horbach	523	96%	erfüllt
Langenzenn	Keidenzell	310	96%	erfüllt
Langenzenn	Kirchfembach	250	74%	langfristig
Langenzenn	Langenzenn	7.809	91%	erfüllt
Langenzenn	Laubendorf	506	100%	erfüllt
Langenzenn	Lohe	379	78%	langfristig
Oberasbach	Altenberg	6.924	92%	erfüllt
Oberasbach	Kreutles	2.413	87%	erfüllt
Oberasbach	Oberasbach	3.059	94%	erfüllt
Oberasbach	Oberasbach Süd	2.019	100%	erfüllt
Oberasbach	Rehdorf	395	100%	erfüllt
Oberasbach	Unterasbach	3.672	95%	erfüllt
Obermichelbach	Obermichelbach	2.640	79%	langfristig
Obermichelbach	Rothenberg	598	81%	erfüllt
Obermichelbach	Untermichelbach	195	98%	erfüllt
Puschendorf	Puschendorf	2.298	90%	erfüllt
Roßtal	Buchschwabach	1.081	73%	langfristig
Roßtal	Buttendorf	352	100%	erfüllt
Roßtal	Clarsbach	175	90%	erfüllt
Roßtal	Großweismannsdorf	511	93%	erfüllt
Roßtal	Kleinweismannsdorf	309	97%	erfüllt
Roßtal	Neuses	188	100%	erfüllt
Roßtal	Oedenreuth	216	100%	erfüllt
Roßtal	Raitersaich	415	94%	erfüllt
Roßtal	Roßtal	6.047	94%	erfüllt
Roßtal	Weitersdorf	782	100%	erfüllt
Seukendorf	Hiltmannsdorf	632	97%	erfüllt

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Seukendorf	Seukendorf	2.530	92%	erfüllt
Stein	Bertelsdorf	401	100%	erfüllt
Stein	Gutzberg	158	95%	erfüllt
Stein	Oberweihersbuch	578	100%	erfüllt
Stein	Stein	12.307	98%	erfüllt
Stein	Unterweihersbuch	1.127	74%	langfristig
Tuchenbach	Tuchenbach	1.439	84%	erfüllt
Veitsbronn	Bernbach	431	93%	erfüllt
Veitsbronn	Kagenhof	156	100%	erfüllt
Veitsbronn	Raindorf	456	100%	erfüllt
Veitsbronn	Retzelfembach	453	100%	erfüllt
Veitsbronn	Siegelsdorf	1.640	93%	erfüllt
Veitsbronn	Veitsbronn	3.504	97%	erfüllt
Wilhermsdorf	Kirchfarnbach	316	100%	erfüllt
Wilhermsdorf	Meiersberg	199	98%	erfüllt
Wilhermsdorf	Wilhermsdorf	5.744	85%	erfüllt
Zirndorf	Anwanden	549	98%	erfüllt
Zirndorf	Banderbach	242	100%	erfüllt
Zirndorf	Bronnamberg	814	78%	langfristig
Zirndorf	Leichendorf	379	95%	erfüllt
Zirndorf	Lind	605	100%	erfüllt
Zirndorf	Weiherhof	3.636	85%	erfüllt
Zirndorf	Weinzierlein	1.249	93%	erfüllt
Zirndorf	Wintersdorf	1.370	99%	erfüllt
Zirndorf	Zirndorf	18.584	93%	erfüllt
Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften):				62
Defizite:				9

Tabelle 10: Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa, So, Fei
Reisezeit (RZ) max.:	30 min	40 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00
Beförderungszeit max.:	20 min	30 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	15 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	16:00 - 20:00
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal			

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwoh- ner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Cadolzburg	Deberndorf	Cadolzburg	721	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Seckendorf	Cadolzburg	216	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Zautendorf	Cadolzburg	193	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großhabersdorf	Fernabrünst	Großhabersdorf	408	langfristig	mittelfristig	vorrangig	erfüllt
Großhabersdorf	Oberreichen- bach	Großhabersdorf	166	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Langenzenn	Heinersdorf	Langenzenn	403	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Keidenzell	Langenzenn	310	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Laubendorf	Langenzenn	506	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Lohe	Langenzenn	379	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Buchschwa- bach	Roßtal	1.081	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Clarsbach	Roßtal	175	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Großweis- mannsdorf	Roßtal	511	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Kleinweis- mannsdorf	Roßtal	309	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Neuses	Roßtal	188	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Raitersaich	Roßtal	415	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Gutzberg	Stein	158	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Wilhermsdorf	Kirchfarnbach	Wilhermsdorf	316	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Zirndorf	Anwanden	Zirndorf	549	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Bronnamberg	Zirndorf	814	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Lind	Zirndorf	605	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Weiherhof	Zirndorf	3.636	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Weinzierlein	Zirndorf	1.249	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Zirndorf	Wintersdorf	Zirndorf	1.370	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften)				21	21	19	18
Defizite insgesamt				2	2	4	5
- langfristig				2	0	0	2
- mittelfristig				0	1	0	0
- vorrangig				0	1	4	3

Tabelle 11: Erreichbarkeit Zielort 1

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa, So, Fei
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	15 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	16:00 - 20:00
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal			

Gemeinde	Teilort	Zielort 1	Einwoh- ner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Ammerndorf	Ammerndorf	Fürth	2.058	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Cadolzburg	Fürth	5.541	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Deberndorf	Fürth	721	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Egersdorf	Fürth	1.358	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Greimersdorf	Fürth	200	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Roßendorf	Fürth	153	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Seckendorf	Fürth	216	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Steinbach	Fürth	357	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Wachendorf	Fürth	2.136	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Zautendorf	Fürth	193	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großhabersdorf	Fernabrünst	Fürth	408	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Fürth	3.194	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Großhabersdorf	Oberreichen- bach	Fürth	166	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Großhabersdorf	Unterschlaues- bach	Fürth	257	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig
Großhabersdorf	Vincenzenbronn	Fürth	344	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Langenzenn	Burggrafenhof	Fürth	626	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Heinersdorf	Fürth	403	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Horbach	Fürth	523	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Keidenzell	Fürth	310	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Kirchfembach	Fürth	250	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Langenzenn	Fürth	7.809	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Laubendorf	Fürth	506	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Lohe	Fürth	379	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Altenberg	Fürth	6.924	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Kreutles	Fürth	2.413	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Oberasbach	Fürth	3.059	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Oberasbach Süd	Fürth	2.019	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Rehdorf	Fürth	395	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Oberasbach	Unterasbach	Fürth	3.672	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Obermichel- bach	Obermichel- bach	Fürth	2.640	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Obermichel- bach	Rothenberg	Fürth	598	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Obermichel- bach	Untermichel- bach	Fürth	195	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Puschendorf	Puschendorf	Fürth	2.298	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Buchschwa- bach	Fürth	1.081	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roßtal	Buttendorf	Fürth	352	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roßtal	Clarsbach	Fürth	175	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig

Gemeinde	Teilort	Zielort 1	Einwoh- ner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Roßtal	Großweis- mannsdorf	Fürth	511	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roßtal	Kleinweis- mannsdorf	Fürth	309	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roßtal	Neuses	Fürth	188	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roßtal	Oedenreuth	Fürth	216	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roßtal	Raitersaich	Fürth	415	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roßtal	Roßtal	Fürth	6.047	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Weitersdorf	Fürth	782	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Seukendorf	Hiltmannsdorf	Fürth	632	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Seukendorf	Seukendorf	Fürth	2.530	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Bertelsdorf	Fürth	401	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig
Stein	Gutzberg	Fürth	158	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig
Stein	Oberweiher- buch	Fürth	578	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Stein	Fürth	12.307	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Unterweiher- buch	Fürth	1.127	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Tuchenbach	Tuchenbach	Fürth	1.439	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Bernbach	Fürth	431	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Kagenhof	Fürth	156	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Raindorf	Fürth	456	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Retzelfembach	Fürth	453	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Siegelsdorf	Fürth	1.640	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Veitsbronn	Fürth	3.504	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wilhermsdorf	Kirchfarnbach	Fürth	316	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Wilhermsdorf	Meiersberg	Fürth	199	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Wilhermsdorf	Wilhermsdorf	Fürth	5.744	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Anwanden	Fürth	549	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Banderbach	Fürth	242	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Bronnamburg	Fürth	814	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Zirndorf	Leichendorf	Fürth	379	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Lind	Fürth	605	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
Zirndorf	Weiherhof	Fürth	3.636	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Weinzierlein	Fürth	1.249	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Wintersdorf	Fürth	1.370	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Zirndorf	Fürth	18.584	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften)				45	45	52	51
Defizite insgesamt				24	24	17	18
- langfristig				22	21	16	17
- mittelfristig				2	1	1	1
- vorrangig				0	2	0	0

Tabelle 12: Erreichbarkeit Zielort 2

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa, So, Fei
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	15 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	16:00 - 20:00
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal			

Gemeinde	Teilort	Zielort 2	Einwoh- ner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Ammerndorf	Ammerndorf	Zirndorf	2.058	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Cadolzburg	Zirndorf	5.541	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Deberndorf	Zirndorf	721	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Egersdorf	Zirndorf	1.358	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Greimersdorf	Zirndorf	200	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Roßendorf	Zirndorf	153	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Seckendorf	Zirndorf	216	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Steinbach	Zirndorf	357	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Wachendorf	Zirndorf	2.136	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Zautendorf	Zirndorf	193	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großhabersdorf	Fernabrünst	Zirndorf	408	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Zirndorf	3.194	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Großhabersdorf	Oberreichen- bach	Zirndorf	166	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Großhabersdorf	Unterschlaurs- bach	Zirndorf	257	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig
Großhabersdorf	Vincenzenbronn	Zirndorf	344	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Burggrafenhof	Zirndorf	626	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Langenzenn	Heinersdorf	Zirndorf	403	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Langenzenn	Horbach	Zirndorf	523	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Langenzenn	Keidenzell	Zirndorf	310	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Langenzenn	Kirchfembach	Zirndorf	250	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Langenzenn	Langenzenn	Zirndorf	7.809	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Langenzenn	Laubendorf	Zirndorf	506	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Langenzenn	Lohe	Zirndorf	379	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Oberasbach	Altenberg	Zirndorf	6.924	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Kreutles	Zirndorf	2.413	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Oberasbach	Zirndorf	3.059	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Oberasbach Süd	Zirndorf	2.019	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Rehdorf	Zirndorf	395	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Unterasbach	Zirndorf	3.672	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Obermichel- bach	Obermichel- bach	Zirndorf	2.640	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Obermichel- bach	Rothenberg	Zirndorf	598	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
Obermichel- bach	Untermichel- bach	Zirndorf	195	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Puschendorf	Puschendorf	Zirndorf	2.298	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roßtal	Buchschwa- bach	Zirndorf	1.081	langfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Buttendorf	Zirndorf	352	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Clarsbach	Zirndorf	175	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt

Gemeinde	Teilort	Zielort 2	Einwoh- ner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Roßtal	Großweis- mannsdorf	Zirndorf	511	langfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Kleinweis- mannsdorf	Zirndorf	309	langfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Neuses	Zirndorf	188	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Oedenreuth	Zirndorf	216	langfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Raitersaich	Zirndorf	415	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Roßtal	Zirndorf	6.047	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Weitersdorf	Zirndorf	782	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Seukendorf	Hiltmannsdorf	Zirndorf	632	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Seukendorf	Seukendorf	Zirndorf	2.530	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Bertelsdorf	Zirndorf	401	langfristig	vorrangig	erfüllt	mittelfristig
Stein	Gutzberg	Zirndorf	158	langfristig	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig
Stein	Oberwei- hersbuch	Zirndorf	578	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Stein	Zirndorf	12.307	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Unterweiher- buch	Zirndorf	1.127	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Tuchenbach	Tuchenbach	Zirndorf	1.439	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Veitsbronn	Bernbach	Zirndorf	431	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Veitsbronn	Kagenhof	Zirndorf	156	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Veitsbronn	Raindorf	Zirndorf	456	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Veitsbronn	Retzelfembach	Zirndorf	453	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Veitsbronn	Siegelsdorf	Zirndorf	1.640	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Veitsbronn	Zirndorf	3.504	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Wilhermsdorf	Kirchfarnbach	Zirndorf	316	langfristig	erfüllt	langfristig	vorrangig
Wilhermsdorf	Meiersberg	Zirndorf	199	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Wilhermsdorf	Wilhermsdorf	Zirndorf	5.744	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Zirndorf	Anwanden	Oberasbach	549	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Banderbach	Oberasbach	242	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Bronnamburg	Oberasbach	814	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Leichendorf	Oberasbach	379	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Lind	Oberasbach	605	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Weiherhof	Oberasbach	3.636	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Weinzierlein	Oberasbach	1.249	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Wintersdorf	Oberasbach	1.370	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Zirndorf	Oberasbach	18.584	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften)				42	39	45	42
Defizite insgesamt				27	30	24	27
- langfristig				24	17	17	10
- mittelfristig				2	10	1	9
- vorrangig				1	3	6	8

Tabelle 13: Erreichbarkeit Zielort 3

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa, So, Fei
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	15 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	16:00 - 20:00
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal			

Gemeinde	Teilort	Zielort 3	Einwoh- ner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Ammerndorf	Ammerndorf	Nürnberg	2.058	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt
Cadolzburg	Cadolzburg	Nürnberg	5.541	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Deberndorf	Nürnberg	721	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Cadolzburg	Egersdorf	Nürnberg	1.358	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Greimersdorf	Nürnberg	200	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Roßendorf	Nürnberg	153	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Cadolzburg	Seckendorf	Nürnberg	216	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Steinbach	Nürnberg	357	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Cadolzburg	Wachendorf	Nürnberg	2.136	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Zautendorf	Nürnberg	193	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Großhabersdorf	Fernabrünst	Nürnberg	408	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Nürnberg	3.194	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Großhabersdorf	Oberreichen- bach	Nürnberg	166	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Großhabersdorf	Unterschlaurs- bach	Nürnberg	257	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig
Großhabersdorf	Vincenzenbronn	Nürnberg	344	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Langenzenn	Burggrafenhof	Cadolzburg	626	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Langenzenn	Heinersdorf	Cadolzburg	403	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Langenzenn	Horbach	Cadolzburg	523	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Langenzenn	Keidenzell	Cadolzburg	310	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Langenzenn	Kirchfembach	Cadolzburg	250	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Langenzenn	Langenzenn	Cadolzburg	7.809	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig
Langenzenn	Laubendorf	Cadolzburg	506	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig
Langenzenn	Lohe	Cadolzburg	379	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Oberasbach	Altenberg	Nürnberg	6.924	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Kreutles	Nürnberg	2.413	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Oberasbach	Nürnberg	3.059	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Oberasbach Süd	Nürnberg	2.019	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Rehdorf	Nürnberg	395	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Unterasbach	Nürnberg	3.672	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Obermichel- bach	Obermichel- bach	Herzogenau- rach	2.640	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Obermichel- bach	Rothenberg	Herzogenau- rach	598	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig
Obermichel- bach	Untermichel- bach	Herzogenau- rach	195	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig
Puschendorf	Puschendorf	Herzogenau- rach	2.298	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Buchschwa- bach	Nürnberg	1.081	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Buttendorf	Nürnberg	352	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Clarsbach	Nürnberg	175	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt

Gemeinde	Teilort	Zielort 3	Einwoh- ner Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Roßtal	Großweis- mannsdorf	Nürnberg	511	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Kleinweis- mannsdorf	Nürnberg	309	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Neuses	Nürnberg	188	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Oedenreuth	Nürnberg	216	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Raitersaich	Nürnberg	415	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Roßtal	Nürnberg	6.047	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Weitersdorf	Nürnberg	782	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Seukendorf	Hiltmannsdorf	Veitsbronn	632	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Seukendorf	Seukendorf	Veitsbronn	2.530	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Bertelsdorf	Nürnberg	401	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Stein	Gutzberg	Nürnberg	158	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Oberweiher- buch	Nürnberg	578	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Stein	Nürnberg	12.307	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Unterweiher- buch	Nürnberg	1.127	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Tuchenbach	Tuchenbach	Herzogenau- rach	1.439	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Bernbach	Langenzenn	431	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Kagenhof	Langenzenn	156	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Raindorf	Langenzenn	456	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Retzelfembach	Langenzenn	453	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Siegelsdorf	Langenzenn	1.640	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Veitsbronn	Langenzenn	3.504	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wilhermsdorf	Kirchfarnbach	Langenzenn	316	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Wilhermsdorf	Meiersberg	Langenzenn	199	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Wilhermsdorf	Wilhermsdorf	Langenzenn	5.744	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Anwanden	Nürnberg	549	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Banderbach	Nürnberg	242	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt
Zirndorf	Bronnamberg	Nürnberg	814	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt
Zirndorf	Leichendorf	Nürnberg	379	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Lind	Nürnberg	605	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Weiherhof	Nürnberg	3.636	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Weinzierlein	Nürnberg	1.249	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Wintersdorf	Nürnberg	1.370	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zirndorf	Zirndorf	Nürnberg	18.584	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften)				53	47	48	51
Defizite insgesamt				16	22	21	18
- langfristig				15	17	13	12
- mittelfristig				1	2	8	6
- vorrangig				0	3	0	0

Tabelle 14: Bedienungshäufigkeit

Gemeinde	Teilort	Einwohner	Gebietstyp	Handlungsbedarf									
				Schule		Ferien		Samstag		Sonntag		SVZ	SVZ
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ		
Ammerndorf	Ammerndorf	2.058	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Cadolzburg	5.541	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Deberndorf	721	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Egersdorf	1.358	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Greimersdorf	200	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Roßendorf	153	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Schwadernmühle	68	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Seckendorf	216	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Steinbach	357	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Wachendorf	2.136	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Cadolzburg	Zautendorf	193	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großshabersdorf	Fernbrünst	408	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großshabersdorf	Großshabersdorf	3.194	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großshabersdorf	Oberreichenbach	166	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großshabersdorf	Unterschlausersbach	257	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Großshabersdorf	Vincenzenbronn	344	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Burggrafenhof	626	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Gewerbegebiet Süd 5 Mühleite	10	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Langenzenn	Heinersdorf	403	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Horbach	523	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Keidenzell	310	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Kirchfembach	250	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Langenzenn	7.809	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Langenzenn	Laubendorf	506	Verkehrsachsen	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Langenzenn	Lohne	379	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Altenberg	6.924	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Kreutles	2.413	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Oberasbach	3.059	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Oberasbach Süd	2.019	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Rehdorf	395	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberasbach	Unterasbach	3.672	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Obernichelbach	Obernichelbach	2.640	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Obernichelbach	Rothenberg	598	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Gemeinde	Teilort	Einwohner	Gebietstyp	Handlungsbedarf									
				Schule		Ferien		Samstag		Sonntag			
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	SVZ
Obermichelbach	Untermichelbach	195	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Puschendorf	Puschendorf	2.298	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Buchschwabach	1.081	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Buttendorf	352	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Clarsbach	175	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Großweismannsdorf	511	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Kleinweismannsdorf	309	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Neuses	188	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Oedenreuth	216	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Raitersalch	415	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Roßtal	6.047	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Roßtal	Weitersdorf	782	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Seukendorf	Hiltmannsdorf	632	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Seukendorf	Seukendorf	2.530	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Stein	Bertelsdorf	401	Ländl. Raum	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Gutzberg	158	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Oberweihersbuch	578	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Stein	12.307	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Stein	Unterweihersbuch	1.127	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Tuchenbach	Tuchenbach	1.439	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Veitsbronn	Bernbach	431	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Kagenhof	156	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Raindorf	456	Verkehrsachsen	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Veitsbronn	Retzelfembach	453	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Siegelsdorf	1.640	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Veitsbronn	Veitsbronn	3.504	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Wilhelmsdorf	Kirchfarnbach	316	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wilhelmsdorf	Meiersberg	199	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wilhelmsdorf	Wilhelmsdorf	5.744	Verkehrsachsen	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Zimdorf	Anwanden	549	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zimdorf	Banderbach	242	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zimdorf	Bronnaberg	814	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zimdorf	Leichendorf	379	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zimdorf	Lind	605	Ländl. Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zimdorf	Weierhof	3.636	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zimdorf	Weinzierlein	1.249	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig

Gemeinde	Teilort	Einwohner	Gebietstyp	Handlungsbedarf											
				Schule			Ferien			Samstag			Sonntag		
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	langfristig	erfüllt	SVZ	langfristig
Zimndorf	Wintersdorf	1.370	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Zimndorf	Zimndorf	18.584	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften)				58	63	56	41	58	56	46	58	56	46	58	57
Defizite insgesamt				13	8	15	30	13	15	25	13	15	25	13	14
- langfristig				11	7	14	27	12	14	14	12	14	14	12	13
- mittelfristig				2	1	0	3	1	0	10	0	0	10	0	0
- vorrangig				0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1

Tabelle 15: Maßnahmen zur Behebung vorrangiger bzw. nachrangiger Defizite hinsichtlich Erreichbarkeit

Gemeinde Ortsteil	Verkehrstag	Defizit	hinsichtlich Erreichbarkeit von	Grund für Defizit	Vorschlag bzw. Einschätzung zu Verbesserungsmaßnahmen	
Cadolzburg						
Zautendorf	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Ziel 3 (Nbg.)	RF 1: UZ in Fürth Hbf > 15 Min.	Keine Handlungsmöglichkeit bezüglich Bahn-Fahrplänen	
Großhabersdorf						
Fernabrünst	Samstag	vorrangig	Gem.hauptort	Defizit durch Verbesserung im Jahresfahrplan 2023 bereits behoben!		
Fernabrünst	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Gem.hauptort	Keine HF zwischen 06:00 und 08:00 Uhr	Vorhandenen Kurs L. 113 oder 114 via Fernabrünst	
Oberreichenbach	Mo-Fr (Ferien)	vorrangig	Gem.hauptort	Keine HF und RF 1	Relevanz zurückgestellt; die an- deren Zielorte sind erreichbar.	
Oberreichenbach	Samstag	vorrangig	Gem.hauptort	Keine Verbindungen		
Oberreichenbach	Sonn- u. Feiertag	vorrangig	Gem.hauptort	Keine Verbindungen		
Oberreichenbach	Samstag	nachrangig	Ziel 1	Defizit im Jahresfahrplan 2023 nicht mehr vorhanden!		
Oberreichenbach	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 1			
Unterschlausersbach	Mo-Fr (Ferien)	vorrangig	Ziel 1	HF erst nach 09:00 Uhr	Früheren Kurs L.113 oder L.114 über Unterschlausersbach führen	
Unterschlausersbach	Mo-Fr (Ferien)	vorrangig	Ziel 2			
Unterschlausersbach	Mo-Fr (Ferien)	vorrangig	Ziel 3			
Langenzenn						
Burggrafenhof	Samstag	vorrangig	Ziel 2	RF 2: sehr lange UZ in FÜ Hbf (RB 11 zu RB 12) oder 3x Umsteigen	Defizit wäre durch kürzere UZ vermeidbar - keine Handlungs- möglichkeit für Landkreis	
Burggrafenhof	Sonn- u. Feiertag					
Heinersdorf	Samstag	vorrangig	Ziel 2	s.o.	s.o.	
Heinersdorf	Sonn- u. Feiertag					
Horbach	Samstag	vorrangig	Ziel 2	s.o.	s.o.	
Horbach	Sonn- u. Feiertag					
Keidenzell	Samstag	vorrangig	Ziel 2	s.o.	s.o.	
Keidenzell	Sonn- u. Feiertag					
Kirchfembach	Samstag	vorrangig	Ziel 2	s.o.	s.o.	
Kirchfembach	Sonn- u. Feiertag					
Lohe	Samstag	vorrangig	Ziel 2	s.o.	s.o.	
Lohe	Sonn- u. Feiertag					
Burggrafenhof	Samstag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	RF 1/2: UZ in Siegelsdorf L.126 => RB 12 (Rtg. Langenz.) > 15 Min.	Situation akzeptieren - vorhand. Ausrichtung L. 126 auf Züge Rtg. FÜ / Nbg. ist wichtiger	
Burggrafenhof	Sonn- u. Feiertag					
Heinersdorf	Samstag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Heinersdorf	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Horbach	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Horbach	Samstag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Keidenzell	Samstag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Keidenzell	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Kirchfembach	Samstag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Kirchfembach	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Langenzenn	Samstag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Langenzenn	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Laubendorf	Samstag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Laubendorf	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Lohe	Samstag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Lohe	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 3 (Cadolzburg.)	s.o.	s.o.	
Obermichelbach						
Rothenberg	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Ziel 2	Defizit im Jahresfahrplan 2023 nicht mehr vorhanden!		
Rothenberg	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 2	UZ in FÜ > 15 Min.	Situation akzeptieren - vorhand. Ausrichtung L. 126 auf Züge am Bf. Siegelsdorf ist wichtiger	
Untermichelbach	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 2	s.o.	s.o.	
Roßtal						
Buchschwabach	Mo-Fr (Schule)	nachrangig	Ziel 1	RF 1: BZ > 60 Min. (via Nbg.)	Gesicherten Anschluss L.112 => L.713 in Roßtal Wegbrücke herstellen (13.54 Uhr)	
Buchschwabach	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Ziel 2	RF 1: UZ L.112 => L. 713 in Roßtal > 15 Min	Situation akzeptieren; Zeitver- schiebung L. 112 oder L. 713 würde andere Nachteile bewirken	

Gemeinde Ortsteil	Verkehrstag	Defizit	hinsichtlich Erreichbarkeit von	Grund für Defizit	Vorschlag bzw. Einschätzung zu Verbesserungsmaßnahmen
Buttendorf	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Ziel 2	RF 1 u. 2: UZ L. 112 => L.114 in Roßtal > 15 Min.	Situation akzeptieren; Zeitver- schiebung L. 112 oder L. 114 würde andere Nachteile bewirken
Clarsbach	Mo-Fr (Schule)	vorrangig	Ziel 2	HF: 3x Umsteigen	Situation akzeptieren; die ande- ren Ziele werden erreicht.
Clarsbach	Mo-Fr (Ferien)	vorrangig	Ziel 2	Keine HF zwischen 06:00 und 08:00 Uhr	
Großweismannsdorf	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Ziel 2	RF 1: UZ in Stein Schloss (L.67 => L.713) > 15 Min.	Situation akzeptieren; Zeitver- schiebung L. 713 würde andere Nachteile bewirken
Kleinweismannsdorf	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Ziel 2	s.o.	s.o.
Neuses	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Ziel 2	s. Buttendorf	s. Buttendorf
Oedenreuth	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Ziel 2	s. Großweismannsdorf	s. Großweismannsdorf
Seukendorf					
Hiltmannsdorf	Samstag	nachrangig	Ziel 2	HF: UZ in Seukendorf (L.125 => L.126) > 15 Min.	Situation akzeptieren - vorhand. Ausrichtung L.125 u. L.126 am Bf. Siegeldorf ist wichtiger
Hiltmannsdorf	Sonn- u. Feiertag				
Stein					
Bertelsdorf	Mo-Fr (Ferien)	vorrangig	Ziel 1	HF erst gegen 09:00 Uhr	Vorhand. Frühfahrt der L. 154 bereits ab Bertelsdorf (oder Eckershof - wie an Schultagen)
Bertelsdorf	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Ziel 2		
Bertelsdorf	Mo-Fr (Ferien)	vorrangig	Ziel 3 (Nbg.)		
Bertelsdorf	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 2	UZ in Unterasbach (L.154 => AST) > 15 Min.	Situation akzeptieren - vorhand. Ausrichtung L.154 u. AST auf S 4 ist wichtiger.
Gutzberg	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig	Ziel 2	s. Großweismannsdorf	s. Großweismannsdorf
Gutzberg	Samstag	vorrangig	Gem.hauptort	RF 2: kein realist. Angebot	Situation akzeptieren; andere Zielorte erreichbar
Gutzberg	Sonn- u. Feiertag	vorrangig	Gem.hauptort	Kein realist. Angebot	Situation akzeptieren; Ziel 1 und 3 erreichbar
Gutzberg	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 2	s. Bertelsdorf	s. Bertelsdorf
Tuchenbach					
Tuchenbach	Mo-Fr (Schule)	nachrangig	Ziel 2	UZ in FÜ Hbf (RB 11 => S 6) > 15 Min.	Keine Handlungsmöglichkeit bezüglich Bahn-Fahrplänen
Tuchenbach	Mo-Fr (Ferien)	nachrangig			
Veitsbronn					
Bernbach	Sonn- u. Feiertag	nachrangig	Ziel 2	"UZ in FÜ Hbf (RB 11 => S 6) > 15 Min."	Keine Handlungsmöglichkeit bezüglich Bahn-Fahrplänen
Wilhermsdorf					
Kirchfarnbach	Samstag	vorrangig	Gem.hauptort	Kein realist. Angebot	Situation akzeptieren; Ziel 1 und 3 erreichbar
Kirchfarnbach	Sonn- u. Feiertag	vorrangig			
Kirchfarnbach	Sonn- u. Feiertag	vorrangig	Ziel 2	s. Burggrafenhof	s. Burggrafenhof
Meiersberg	Sonn- u. Feiertag	vorrangig	Ziel 2	s. Burggrafenhof	s. Burggrafenhof

Tabelle 16: Maßnahmen zur Behebung vorrangiger bzw. nachrangiger Defizite hinsichtlich Bedienungshäufigkeit

Gemeinde Ortsteil	Verkehrstag	Verkehrs- zeitraum	Defizit	Grund für Defizit	Vorschlag bzw. Einschätzung zu Verbesserungsmaßnahmen
Cadolzburg					
Egersdorf	Samstag	NVZ	nachrangig	RB 11: 1 FP fehlt für GW	Aufgabenträger SPNV ist Freistaat
Wachendorf	Samstag	NVZ	nachrangig	s.o.	s.o.
Langenzenn					
Gewerbegebiet Mühlleite	Mo-Fr	HVZ, NVZ	nachrangig	Nur vom Bürgerbus Langenzenn bedient (Angebot < GW)	Neue Fahrmöglichkeiten mit L. 136 einrichten (ggf. als Rufbus)
	Mo-Fr	SVZ	vorrangig	kein Angebot	Bedarf prüfen; ggf. mit vorhande- nem AST (A 135) bedienen
	Samstag	NVZ, SVZ	vorrangig		
	Sonn- u. Feiertag	SVZ	vorrangig		
Langenzenn	Samstag	NVZ	nachrangig	RB 11: 1,5 FP fehlen für GW	Aufgabenträger SPNV ist Freistaat
Laubendorf	Samstag	NVZ	nachrangig	s.o.	s.o.
Obermichelbach					
Obermichelbach	Samstag	NVZ	nachrangig	2 FP fehlen für Grenzwert	Bedarf für früheren Betriebsbe- ginn L.123 und L.126 prüfen
Rothenberg	Mo-Fr (Ferien)	HVZ	nachrangig	1,5 FP fehlen für Grenzwert	Bedarf für zusätzliche Fahrten L.126 prüfen
	Samstag	NVZ	nachrangig	s. Obermichelbach	s. Obermichelbach
Untermichelbach	Samstag	NVZ	nachrangig	s. Obermichelbach	s. Obermichelbach
Roßtal					
Buchschwabach	Mo-Fr (Ferien)	HVZ	nachrangig	Mit Jahresfahrplan 2023 nur noch ein unerhebliches Defizit!	
Tuchenbach					
Tuchenbach	Samstag	NVZ	nachrangig	2,5 FP fehlen für Grenzwert	Bedarf für früheren Betriebs- beginn L.123 bzw. AST (A 120) prüfen
Veitsbronn					
Bernbach	Mo-Fr (Schule)	HVZ	nachrangig	1 Fahrt fehlt für Grenzwert	Bedarf für Schaffung zusätzlicher Fahrmöglichkeiten prüfen
	Mo-Fr (Ferien)	HVZ	nachrangig	1 FP fehlt für Grenzwert	
Veitsbronn	Samstag	NVZ	nachrangig	1,5 FP fehlen für Grenzwert	Bedarf für früheren Betriebsbe- ginn prüfen (L. 123, 126 bzw. A120)
Wilhermsdorf					
Wilhermsdorf	Samstag	NVZ	nachrangig	RB 12: 1 FP fehlt für GW	Aufgabenträger SPNV ist Freistaat

Tabelle 17: Linienbündelung

Bündel	Name	Linien	Konzessionsdauer
1a	Stein	63, 64	12/2030
1b	Süd	713, 714	12/2030
2	Linien 70/71/72 *	70, 71, 72	31.12.2024
3	Biberttal / Roßtal	112, 113, 114	09.12.2028
4	Linie 122	122	12.12.2026
5	Rangau	118, 136, 152	08.12.2029
6	Nordost	121, 123, 125, 126, N22, N23	08.12.2029
7	Südost	150, 151, 154, 155, N21, N24	09.12.2028
8	AST Landkreis Fürth	A110, A120, A130, A135, A150, A155	09.12.2023

* derzeit Teil des Linienbündels „Stadtverkehr Nürnberg“ im NVP der Stadt Nürnberg. Ab Inbetriebnahme der U 3 Nürnberg-Gebersdorf als eigenes Bündel „Zirndorf / Oberasbach“ des Lkr. Fürth.

Tabelle 18: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Verkehrsunternehmen	Datum	Stellungnahme / Anmerkung	Verfahren
VAG Nürnberg	07.06.2023	VAG und Stadt Nbg. wurden entgegen der gesetzl. Vorgaben (§ 8 Abs. 3 PBefG) nicht in das Beteiligungsverfahren einbezogen.	Durch den Landkreis wurden zum Arbeitskreis „Fortschreibung Nahverkehrsplan“ nur Vertreter der Unternehmen eingeladen, die direkt durch den Landkreis Fürth beauftragt wurden. Für die Bedienung der Linie 70/71/72 besteht eine Zweckvereinbarung mit der Stadt Nürnberg. Insofern wurde es übersehen eine Einladung an die VAG auszusprechen. Seitens der Verwaltung des Landratsamtes wurde dahingehend nochmals ein Gespräch mit einem Vertreter der VAG geführt. Für die Beteiligung benachbarter Aufgabenträger enthält § 8 Abs. 3 PBefG keine Vorgaben. Die Stadt Nbg. hat - wie auch die angrenzenden Landkreise AN, ERH, NEA und RH sowie die Städte Fürth und Erlangen - den Endbericht des Nahverkehrsplans (Entwurfassung) zur Stellungnahme erhalten. Die Anmerkungen der Aufgabenträger und der Umgang des Lkr. FÜ hiermit sind in Tabelle 19 wiedergegeben.
		Bedenken hinsichtlich der (künftigen) Anschlüsse zwischen Landkreis- und VAG-Bussen aufgrund des unterschiedlichen zugrundeliegenden Taktrasters.	Der NVP des Lkr. FÜ sieht für den im Bereich Zirndorf / Oberasbach relevanten Gebietstyp („Verdichtungsraum ab 15.000 EW - zentrales Gebiet“) in der HVZ einen 10 Min.-Takt vor, was mit dem Grundtakt der VAG absolut kompatibel ist. Die Festlegungen des Richtwertes für die NVZ (15 Min.-) bzw. die SVZ (30 Min.-Takt) liegen zwar über dem Taktraster der VAG (20- bzw. 40 Min.-Takt), müssen aber nicht zwingend durch eine Linie abgebildet werden, sondern können auch in Kombination mehrerer Linien erbracht werden. Daher fahren die Linien 70 - 72 im Lkr. FÜ seit vielen Jahren im VAG-Taktraster. Der 20- bzw. 20-/40-Min. Takt der S-Bahn ist bei der Angebotsgestaltung mehrerer Landkreis-Buslinien (z.B. 154 und 155) ebenfalls berücksichtigt.
		Das 30 Min.-Taktraster im NVP des Lkr. FÜ ist nur schwer mit dem 20 Min.-Raster in der Stadt Nürnberg sowie der S-Bahn Nürnberg kompatibel. Problem tritt v.a. in den Randzeiten und zwischen 14:30 und 15:30 Uhr auf.	
		Mit Inbetriebnahme des U-Bf. Gebersdorf und der Neuvergabe der Linien 70 - 72 durch den Lkr. FÜ wird deren Angebot voraussichtlich auf das Taktraster des Lkr. umgestellt. Aufgrund der o.g. Inkompatibilität der beiden Taktraster wird sich der Übergang zwischen den Landkreislinien und dem Stadtverkehr Nbg. am künftigen Busbf. Gebersdorf deutlich verschlechtern.	Prämisse des Lkr. FÜ für die künftige Angebotsgestaltung der Linien 70 - 72 ist, dass für die Fahrgäste keine Verschlechterungen zum Status quo auftreten. Der Lkr. FÜ wird im Rahmen seiner Überplanung die Übergänge von den Landkreislinien zum Stadtverkehr Nbg. prüfen, soweit dessen künftige Ausgestaltung bereits vorliegt.

Tabelle 19: Beteiligung der Gemeinden, benachbarten Aufgabenträger und sonstiger Institutionen

Gemeinde	Datum	Stellungnahme / Anmerkung	Verfahren
Stadt Oberasbach	05.06.2023	In Karte 01-IV fehlt die Förderschule Oberasbach	Karte 01-IV wird ergänzt.
		Tabelle 3 enthält Schülerzahlen aus Schuljahr 2020/2021. Anregung: neuere Zahlen einsetzen, da es in den Jahren 2023/2024 erhebliche Änderungen im Grundschulbereich gibt.	Die Schülerzahlen sind dem neuesten verfügbaren Stand der Bayerischen Gemeindedaten entnommen. Im NVP ist Verwendung amtlicher statistischer Daten sinnvoll. Die fortlaufende Planung des Landkreises hat auch die voraussichtlichen künftigen Entwicklungen der Schülerzahlen im Blick und prüft Anpassungsbedarfe des ÖPNV-Angebots.
		Stadt Oberasbach hat bereits einen Anpassungsbedarf der Linie 155 bezügl. Anbindung der S-Bahn an den Lkr. Fürth herangetragen. An dieser Stelle wird nochmals darauf hingewiesen.	Der Lkr. Fürth steht hierzu im Austausch mit der Stadt Oberasbach und prüft die Voraussetzungen für die Umsetzbarkeit dieses Wunsches.
Markt Roßtal	05.06.2023	Zu Punkt 5.1 „Siedlungsflächen und Infrastruktur“: aktuell werden drei weitere kleine Baugebiete im Gemeindegebiet entwickelt.	Diese Baugebiete werden in Punkt 5.1 aufgenommen.

Aufgaben-träger	Datum	Stellungnahme / Anmerkung	Verfahren
Stadt Erlangen	16.06.2023	Die Stadt ER hat keine Einwände. Information: die Stadt ER befindet sich im Fortschreibungsprozess ihres NVP. Angedacht ist u.a. ein Bedarfsangebot von ER-Hüttendorf zum Bf Vach. Bei Verwirklichung könnten auch für die nördlichen Gemeinden des Lkr. FÜ Verbesserungen des ÖPNV-Angebots entstehen, indem ein Anschluss mit der L. 121 in Rtg. Gewerbegebiet Frauenaauracher Str. hergestellt wird.	Der Lkr. Fürth nimmt diese Information zur Kenntnis. Unabdingbare Voraussetzung für etwaige konzeptionelle Überlegungen des Lkr. Fürth ist zunächst die Fertigstellung des NVP der Stadt ER und die Umsetzung der darin vorgesehenen Maßnahmen. Zu gegebener Zeit wird der Lkr. Fürth dann - auch in Abstimmung mit seinen Gemeinden - prüfen, ob und ggf. welche planerischen Maßnahmen für die L. 121 sinnvoll und realisierbar sind.
Stadt Fürth	12.06.2023	Der vorgesehenen künftigen Führung der Buslinie 71 vom U-Bf. Gebersdorf durch die Schwabacher Str. nach Fürth Hbf stimmen wir unter der Bedingung zu, dass diese als Ergänzung zur bestehenden Buslinie 67 konzipiert wird und im Stadtgebiet Fürth deren Haltestellen bedient.	Im Rahmen der erforderlichen Busnetz-anpassung an die Verlängerung der U 3 nach Nbg.-Gebersdorf überplant der Lkr. Fürth derzeit die Linien 70 - 72 bzw. 113. Ziel des Lkr. Fürth ist die Schaffung einer attraktiven Direktverbindung aus der Stadt Oberasbach nach Fürth mit der Linie 71 bzw. guter Umsteigeverbindungen für weitere Landkreisgemeinden. Der Planungsprozess und die Abstimmung mit den Städten Nbg. und Fürth sowie der VAG laufen noch.

Aufgaben-träger	Datum	Stellungnahme / Anmerkung	Verfahren
Stadt Fürth	12.06.2023	Der NVP der Stadt FÜ enthält den Maßnahmvorschlag, Linien des Landkreises Fürth in die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen im Fürther Stadtgebiet künftig einzubeziehen. Dies könnte in den NVP des Lkr. Fürth aufgenommen werden.	Dieser Ansatz wird in Abschnitt 1.4.2 aufgenommen
		In den Karten 01-I und 01-II wird der Begriff „Verdichtungsraum“ in unterschiedlichen Bedeutungen verwendet.	Dies folgt aus der unterschiedlichen Verwendung dieses Begriffes im LEP Bayern bzw. in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, die den Karten 01-I bzw. 01-II zugrunde liegen.
		In Karte 03-I sind einzelne Linienverläufe nicht exakt bzw. nicht vollständig dargestellt.	In Karte 03-I werden einzelne Anpassungen vorgenommen.
		In Karte 03-III (VGN-Tarifzonenplan - Ausschnitt Lkr. Fürth) ist Rothenberg nicht eingetragen.	Aufgrund der Vielzahl der Orte im Verbundgebiet können im VGN-Tarifzonenplan nicht alle Orte dargestellt werden.
		Anlage 1 datiert auf den Stand 28.06.2022, das gleichnamige Modul II des RNVP auf den Stand 29.11.2022. Wir empfehlen ein Gleichziehen auf den neueren Stand des RNVP.	Anlage 1 zum NVP wird ausgetauscht, wobei sich inhaltlich keine Änderungen ergeben.
		Anregung: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Kap. 10.1) auf die Stadt Fürth und die infra fürth verkehr gmbh ausweiten; ggf. auf alle angrenzenden Aufgabenträger und VU.	Der Lkr. Fürth hat in den AK „Fortanschreibung Nahverkehrsplan“ Vertreter jener VU eingeladen, die direkt durch den Landkreis Fürth beauftragt wurden. Alle weiteren VU (auch die infra) haben im Rahmen der abschließenden Anhörung die Möglichkeit zur Stellungnahme. Für die Beteiligung benachbarter Aufgabenträger enthält das PBefG keine Vorgaben. Die Stadt Fürth hat - wie auch die Städte Nbg. und Erlangen bzw. die Landkreise AN, ERH, NEA und RH den Endbericht des Nahverkehrsplans (Entwurfsfassung) zur Stellungnahme erhalten. Die Anmerkungen der VU bzw. der Aufgabenträger und der Umgang des Lkr. FÜ hiermit sind in Tabelle 18 bzw. 19 wiedergegeben.
Stadt Nürnberg	14.06.2023	Mit Inbetriebnahme des U-Bahnhofs Gebersdorf fallen die Linien 70 - 72 in die Zuständigkeit des Lkr. Fürth. Wir bitten im weiteren Planungsprozess um enge und frühzeitige Abstimmung mit der Stadt Nürnberg.	Der Lkr Fürth wird den bereits begonnen Abstimmungsprozess mit der Stadt Nürnberg selbstverständlich beibehalten und diese über den Fortgang der Planungen jeweils zeitnah informieren.

Aufgaben-träger	Datum	Stellungnahme / Anmerkung	Verfahren
Stadt Nürnberg	14.06.2023	Die Weiterführung der L. 70 und 72 über die Sigmund- und Virnsberger Str. zur künftigen U-Bahnhaltestelle "Kleinreuth b. Schweinau" ist für die Stadt Nürnberg wichtig, um für Landkreisbürger Direktverbindungen zu wichtigen Gewerbestandorten anzubieten und um diese Standorte direkt an die U-Bahn anzubinden. Laut vorliegender Fortschreibung des NVP sollen die Linien in "pendlerrelevanten Zeitlagen" über die Sigmund- und Virnsberger Straße fahren. Dies bedarf im weiteren Planungsprozess noch einer Konkretisierung. Für die Stadt Nürnberg wäre eine Bedienung dieses Streckenabschnitts mind. in der HVZ und NVZ bestenfalls im 20-Minuten-takt wichtig.	Auch die Frage der künftigen Bedienungshäufigkeit der L. 70 bzw. 72 im erwähnten Abschnitt wird Teil der weiteren Abstimmung zwischen Lkr. Fürth und Stadt Nbg. sein.
		Die Überlegung, die L. 71 ab der Haltestelle Gebersdorf über die Schwabacher Str. zum Hbf Fürth weiterzuführen, wird begrüßt. Somit kann eine wichtige Umsteigebeziehung durch die Durchbindung der Linie verbessert werden. Ein überlagerter Takt mit der parallel hierzu verkehrenden Nürnberger Buslinie 67 sollte angestrebt werden. Außerdem ist für die Maßnahme eine gemeinsame Abstimmung mit der Stadt Fürth erforderlich.	Ziel des Lkr. Fürth ist die Schaffung einer attraktiven Direktverbindung aus der Stadt Oberasbach nach Fürth mit der Linie 71 bzw. guter Umsteigeverbindungen für weitere Landkreisgemeinden. Neben Nürnberg ist auch die Stadt Fürth bereits in die Abstimmung eingebunden.

13. Anlagen

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

Anlage 2: Haltestellenkataster: Priorisierung für den barrierefreien Umbau (aktualisiert 03/2023)

Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Modul II des Regionalen Nahverkehrsplans

Stand: 29.11.2022

Abteilung Verkehrsplanung

Auftraggeber:

Zweckverband Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

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

Vorwort

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

Zusammenspiel und Einbeziehen unterschiedlicher Institutionen und Beteiligten

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

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

Zwei-Sinne-Prinzip

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

Zielsetzung

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

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

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

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

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

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

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

1 Haltestellentypen

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

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

1.1 Haltestelle am Fahrbahnrand

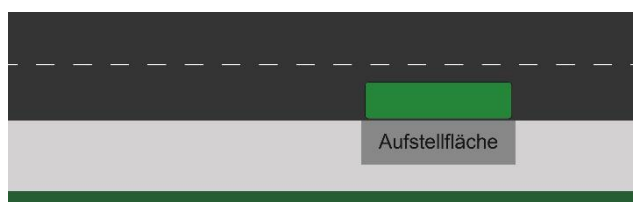


Abb. 1: Dieser Haltestellentyp kann in Abhängigkeit von der Bordhöhe und dem direkten Umfeld (keine parkenden Autos unmittelbar vor und hinter der Haltestelle) geradlinig angefahren werden.

Vorteile:

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

Zu beachten:

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

1.2 Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen



Abb. 2: Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen

Zu beachten:

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

1.3 Haltestellenbucht



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

Vorteile:

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

Nachteile:

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

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

1.4 Haltestellenbucht mit Nase

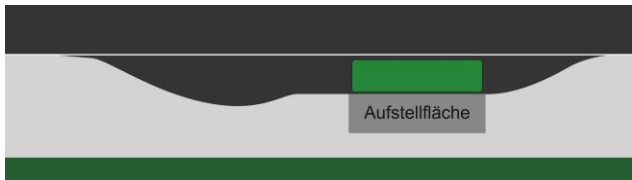


Abb. 4: Dieser Haltestellentyp verfügt zusätzlich zur gewöhnlichen Bucht über eine weitere kleine Einbuchtung (= Nase) im Anfahrtsbereich.

Vorteil:

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

Nachteile:

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

1.5 Haltestellenkap

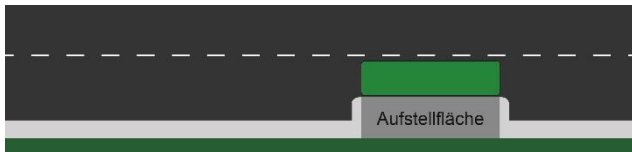


Abb. 5: Die Kaphaltestelle gehört zu den Haltestellen am Fahrbahnrand und zählt innerorts zu den betrieblich bevorzugten Ausbauformen.

Vorteile:

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

Nachteil:

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

1.6 Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen

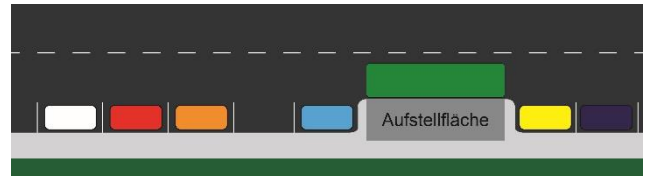


Abb. 6: Durch den Verzicht auf zwei (bis drei) Längsparkstände bietet diese Variante alle Vorteile eines Buskaps.

zusätzlicher Vorteil:

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

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

Beispiel für eine barrierefreie Kaphaltestelle



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

2 Bauliche Mindeststandards

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

2.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau

Idealerweise enthält eine vollständig barrierefrei ausgebaut Bushaltestelle folgende Merkmale:

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

2.2 Art des Bordsteins

Bauliche Zielsetzung

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

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

2.2.1 Mindestanforderung

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

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

Eine Abstimmung mit den beteiligten Verkehrsunternehmen ist dringend zu empfehlen.

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



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

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

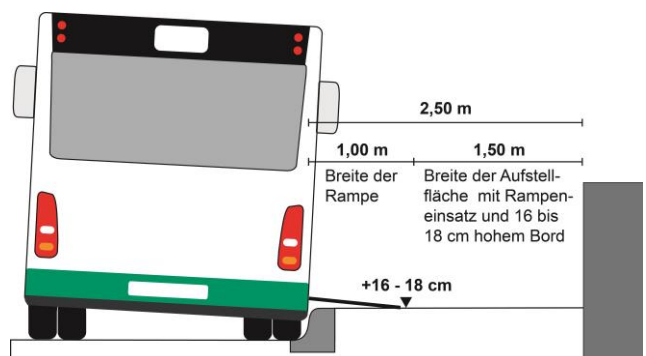


Abb. 9: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 16 bis 18 cm muss mindestens 2,50 m betragen.

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

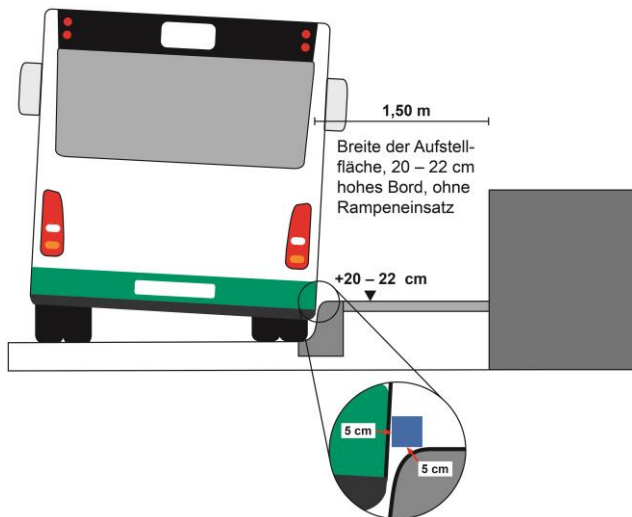


Abb. 10: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 20 - 22 cm beträgt mindestens 1,50 m. Die Spaltüberbrückung ist ohne Rampe möglich, da Reststufenhöhe und Spaltbreite jeweils nur noch maximal 5 cm betragen, hier zusätzlich vergrößert dargestellt. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite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

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



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

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



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

Empfehlung

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

2.2.2 Ergänzung / Empfehlung

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

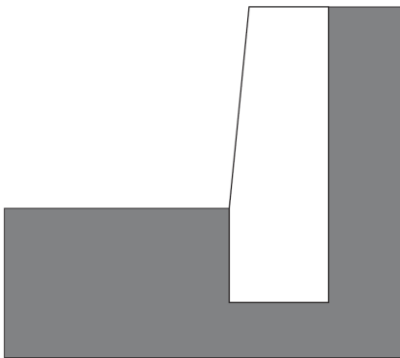


Abb. 13: Hochbord ohne Spurführung

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

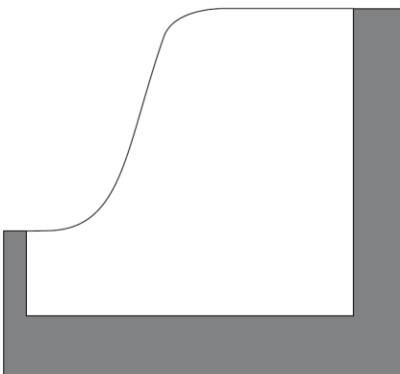


Abb. 14: Hochbord mit Spurführung, so genanntes „Sonderbord“

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

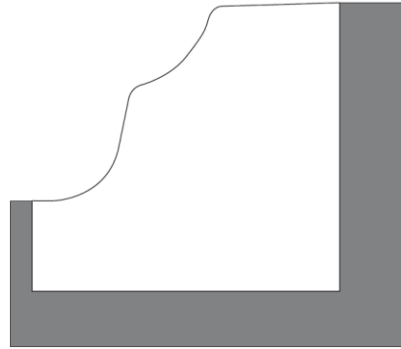


Abb. 15: Hochbord mit Spurführung und oberer Hohlkehle, welches Karosseriebeschädigungen beim spaltnahen Anfahren der Haltestelle vermeiden soll.

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



Abb. 16: Haltestelle Hirschenstr., Fürth

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

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



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

Beispiel Haltestellenbucht mit Nase



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

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

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

Bei Bordsteinen grundsätzlich zu beachten

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

2.3 Haltbarkeit der Fahrbahn

Ergänzung / Empfehlung

Bauliche Zielsetzung

möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn

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



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

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

Bauliche Zielsetzung (1)

ausreichend **Fläche** für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche

2.4.1 Mindestanforderung

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



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

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

2.4.2 Ergänzung / Empfehlung

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



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

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

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



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

Bauliche Zielsetzung (2)

Neigungsarme Gestaltung der Bewegungsfläche mit geringem Quergefälle

2.4.3 Mindestanforderung

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

2.4.4 Ergänzung / Empfehlung

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

2.5 Taktils / Visuelles Leitsystem

Bauliche Zielsetzung

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

2.5.1 Mindestanforderung

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

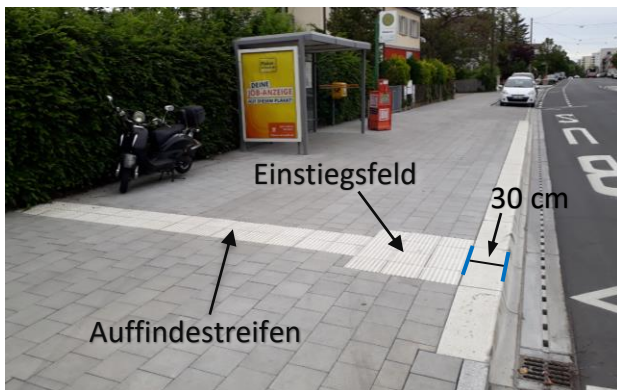


Abb. 23: Haltestelle Wiesenstraße (Steig 2), Fürth
Der über die gesamte Breite des Gehwegs befindliche Auffindestreifen weist Blinde und Sehbehinderte Menschen auf die Haltestelle hin. Er hebt sich farblich von den grauen Gehwegplatten ab. Das direkt daran anschließende Einstiegsfeld markiert die Position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

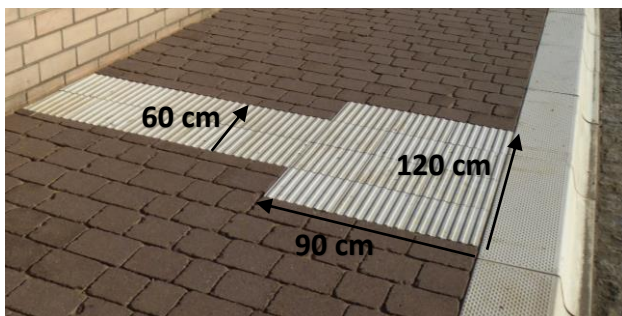


Abb. 24: Haltestelle Feucht Zeidlersiedlung, Lkr. Nürnberger Land
Die Rippen der Platten sind jeweils längs zum Gehweg verbaut worden, so dass blinde Menschen sie mit dem Langstock problemlos ertasten können.

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

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

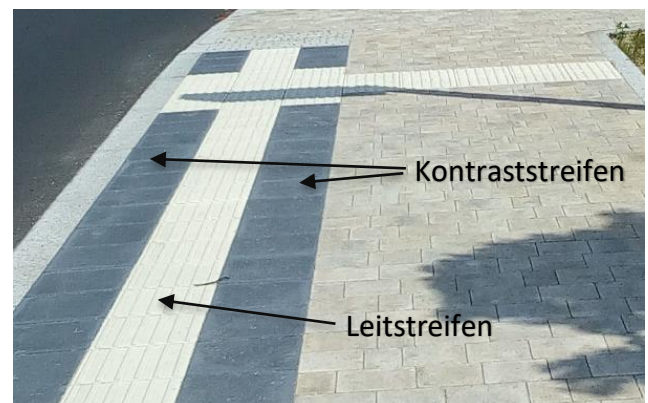


Abb. 25: Kastl Bahnhof, Lkr. Amberg-Weizsach
Da der Kontrast zwischen dem Pflasterbelag des Gehwegs einerseits und Leitstreifen, Einstiegsfeld sowie Aufmerksamkeitsfeld andererseits zu gering war, kamen dunkle Platten zur Verstärkung des Hell-Dunkel-Kontrastes zum Einsatz (sog. Kontraststreifen); diese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

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.

- Abstand Leitstreifen zum Bord mindestens 60 cm



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

2.6 Zugänglichkeit der Haltestelle

Bauliche Zielsetzung (1)

stufenlose Erreichbarkeit der **Wartefläche**

2.6.1 Mindestanforderung (1)

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

2.6.2 Ergänzung / Empfehlung (1)

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



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

Alternativen für einen barrierefreien Umbau dieser Haltestelle:

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

Bauliche Zielsetzung (2)

verkehrssichere und barrierefreie **Steigungen/ Gefälle**

2.6.3 Mindestanforderung (2)

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

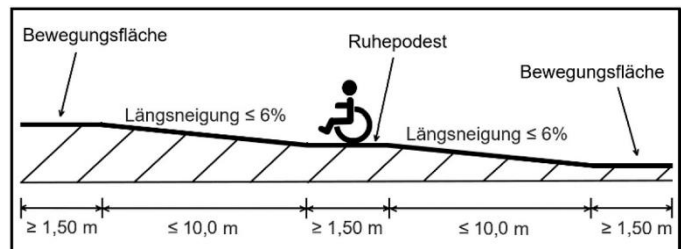


Abb. 30: Schematischer Aufbau einer Steigung mit Ruhepodest nach jeweils 10 m Länge

2.6.4 Ergänzung / Empfehlung (2)

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

2.7 Oberflächenbelag

Bauliche Zielsetzung

gefährlos begeh- und befahrbarer **Bodenbelag**

2.7.1 Mindestanforderungen

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

2.7.2 Ergänzung / Empfehlung

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

2.8 Beleuchtung

Bauliche Zielsetzung

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

2.8.1 Mindestanforderung

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



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

2.8.2 Ergänzung / Empfehlung

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

2.9 Ausstattung allgemein

Bauliche Zielsetzung

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

Die Ausstattung

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

2.10 Haltestellenmast / H-Schild

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

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

2.11 Fahrgastunterstand

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



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

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

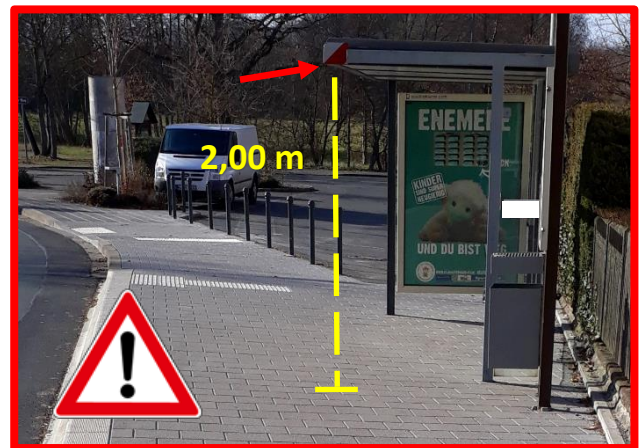


Abb. 33: Durch die Erhöhung des Bordsteins und der angrenzenden Fläche hat sich der Abstand zwischen Boden und vorderer linker Kante des Fahrgastunterstandes auf nur noch 2,00 m verringert (gelbe Linie). Auch der rot-weiße Reflektor (roter Pfeil) nutzt größeren blinden und sehbehinderten Fahrgästen nichts.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

2.12 Aushangfahrpläne

Bauliche Zielsetzung

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

2.12.1 Mindestanforderung

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



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

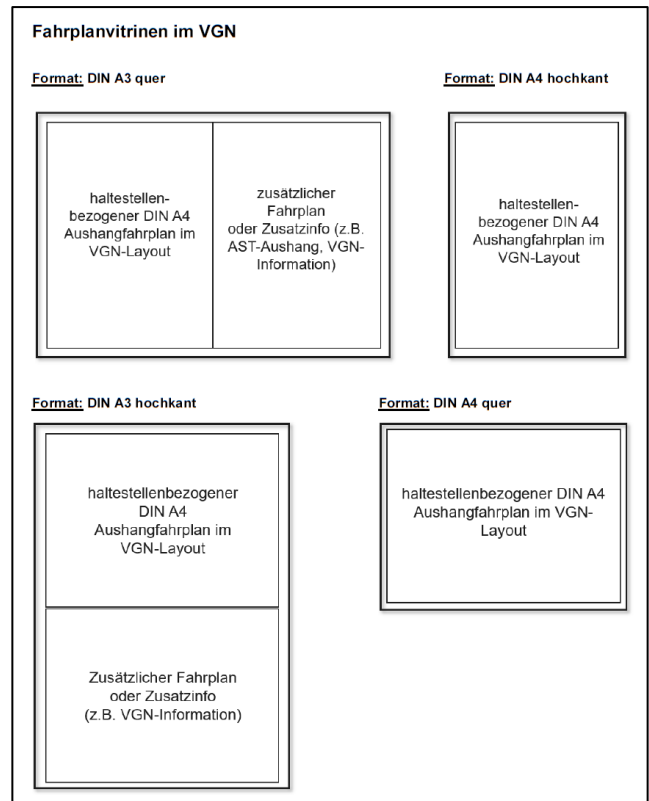


Abb. 35: schematischer Aufbau von Fahrplanvitriten gemäß VGN-Standard

2.12.2 Ergänzung / Empfehlung

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



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

3 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

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

Hochflurbus

- keine Barrierefreiheit möglich

Niederflurbus / Low-Entry-Bus

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



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

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

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



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

PKW

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

Weiterhin zu beachten:

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

4 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen

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

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

Umsetzung Barrierefreiheit nicht oder nur teilweise möglich – Ausnahmetatbestand

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

Gründe hierfür können sein:

Bauliche Gründe, z. B.

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

Topografische Gründe, z. B.

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

Funktionale Gründe, z. B.

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

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

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

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



Abb. 39: Aufbau eines Haltestellenschildes nach VGN-Standard

Literaturverzeichnis /

Literaturhinweise

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

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

Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsführer:

Andreas Mäder
Anja Steidl

Konzeption: VGN GmbH,
Abteilung Verkehrsplanung

Redaktion: Thorsten Wüst

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

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

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

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

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

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Bahnhof	1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	7	Prio 1	barrierefrei
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Bahnhof	2	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	7	Prio 1	barrierefrei
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Bachstr.	1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	7	Prio 1	
Roßtal, M	Roßtal	Bahnhof	2	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	7	Prio 1	barrierefrei
Veitsbronn	Siegelsdorf	Bahnhof	1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	7	Prio 1	barrierefrei
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Bachstr.	2	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	6	Prio 1	
Langenzenn, St	Langenzenn	Bahnhof	1	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Langenzenn, St	Langenzenn	Bahnhof	2	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Oberasbach, St	Altenberg	Ost	2	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Oberasbach, St	Altenberg	Ost	3	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Oberasbach, St	Altenberg	Ost	1	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Gymnasium	2	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Gymnasium	1	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Bahnhof Nordseite	1	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Unterasbach/FÜ-L	Bahnhof Nordseite	2	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Oberasbach, St	Unterasbach/FÜ-L	Bahnhof Nordseite	1	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Oberasbach, St	Unterasbach/FÜ-L	Friedhof	1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	6	Prio 1	
Oberasbach, St	Unterasbach/FÜ-L	Friedhof	2	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	6	Prio 1	
Roßtal, M	Roßtal	Bahnhof	1	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Forum Stein	1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Forum Stein	2	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Kirche	1	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Kirche	2	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Mitte	1	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Mitte	2	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Zirndorf, St	Anwanden	Bahnhof	1	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	barrierefrei
Zirndorf, St	Weiherhof/FÜ-L	Bahnhof	2	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Zirndorf, St	Weiherhof/FÜ-L	Bahnhof	1	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen- name	Steig- Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barriere- freien Umbau	Anmerkung
				Umsteige- knoten	Fahrten- häufigkeit	Bedien- form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts- eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng- lichkeit der Haltestelle			
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Bahnhof	1	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Bahnhof	4	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Bahnhof	3	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Bahnhof	2	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Kneippallee	1	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Kneippallee	3	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Kneippallee	2	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Kneippallee	4	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	6	Prio 1	
Ammerndorf, M	Ammerndorf	An der Steige	1	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	
Ammerndorf, M	Ammerndorf	An der Steige	2	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	
Großhabersdorf	Vincenzenbronn	Vincenzenbronn	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Großhabersdorf	Vincenzenbronn	Vincenzenbronn	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Oberasbach, St	Altenberg	West	2	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Altenberg	West	1	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Kreutles	Ost	1	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	
Oberasbach, St	Kreutles	Ost	2	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	
Oberasbach, St	Kreutles	West	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Kreutles	West	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Albrecht-Dürer-Platz	3	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Albrecht-Dürer-Platz	1	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Albrecht-Dürer-Platz	2	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Rathaus	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Rathaus	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Bahnhof Südseite	1	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Albrecht-Dürer-Str.	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ)	Albrecht-Dürer-Str.	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Oberasbach, St	Unterasbach/FÜ-L	Bahnhof Südseite	2	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Oberasbach, St	Unterasbach/FÜ-L	Bahnhof Südseite	1	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja	5	Prio 1	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Puschendorf	Puschendorf	Fürther Str.	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Puschendorf	Puschendorf	Fürther Str.	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Puschendorf	Puschendorf	H.-Heinel-Heim	2	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Puschendorf	Puschendorf	H.-Heinel-Heim	1	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Seukendorf	Seukendorf	Fürther Str.	1	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	
Seukendorf	Seukendorf	Fürther Str.	2	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	
Seukendorf	Seukendorf	Kagenhofer Weg	2	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	5	Prio 1	
Seukendorf	Seukendorf	Kagenhofer Weg	1	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	A-Magnus-Str.	2	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5	Prio 1	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	A-Magnus-Str.	3	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5	Prio 1	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	A-Magnus-Str.	1	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	A-Magnus-Str.	4	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5	Prio 1	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Goethering	1	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Palm Beach	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Palm Beach	3	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Palm Beach	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Sommerstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Sommerstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Gymnasium	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Gymnasium	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Tuchenbach	Tuchenbach	Gemeindeamt	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Veitsbronn	Veitsbronn	Am Dorfplatz	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Veitsbronn	Veitsbronn	Am Dorfplatz	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Zirndorf, St	Leichendorf	Kreuzung	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Leichendorf	Kreuzung	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Weinzierlein	Ansbacher Str.	2	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Weinzierlein	Ansbacher Str.	1	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Realschule	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Realschule	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Realschule	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Bundesamt	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Bundesamt	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Jahnstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Jahnstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Bibert Bad	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Bibert Bad	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Marktplatz	3	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Marktplatz	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Marktplatz	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Ost	1	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Ost	2	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	5	Prio 1	barrierefrei
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Landratsamt	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Landratsamt	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Landratsamt	3	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Siedlerstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Siedlerstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Altenheim	1	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Altenheim	2	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Angerzeile	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Playmobil-FunPark	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Playmobil-FunPark	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	5	Prio 1	
Ammerndorf, M	Ammerndorf	Hauptstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	ja	nein	4	Prio 2	
Ammerndorf, M	Ammerndorf	Hauptstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	ja	nein	4	Prio 2	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Aussichtsturm	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Aussichtsturm	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Rathausplatz	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Brandstätterstr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Gewerbestr.	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Schafhofstr.	1	nein	ja	ja		nein	ja	ja	4	Prio 2	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Schafhofstr.	2	nein	ja	ja		nein	ja	ja	4	Prio 2	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Schwadermühlstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Cadolzburg, M	Egersdorf	Nord	2	nein	nein	ja	ja	ja	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Cadolzburg, M	Egersdorf	Nord	1	nein	nein	ja	ja	ja	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Cadolzburg, M	Wachendorf	Rathaus	1	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Cadolzburg, M	Wachendorf	Rathaus	2	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Blumenstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Blumenstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Gymnasium	1	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Realschule	1	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Realschule	2	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Realschule	3	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Realschule	4	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Realschule	5	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Realschule	6	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Friedhof	1	nein	ja	ja		nein	ja	ja	4	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Rathaus im Spital	1	nein	ja	ja		nein	ja	ja	4	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Rathaus im Spital	2	nein	ja	ja		nein	ja	ja	4	Prio 2	
Oberasbach, St	Altenberg	Talstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Oberasbach, St	Altenberg	Talstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Oberasbach, St	Altenberg	Bayreuther Str.	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Oberasbach, St	Altenberg	Bayreuther Str.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Fichtelstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Leipziger Pl.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Willy-Brandt-Platz	1	nein	ja	ja	nein	ja	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Humboldtstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Gymnasium Wende	1	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Bucherstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Bucherstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Oberasbach, St	Rehdorf	Ortsmitte	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Oberasbach, St	Rehdorf	Ortsmitte	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Oberer Locher Weg	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Oberer Locher Weg	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Obermichelbach	Obermichelbach (FÜ	Nord	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Obermichelbach	Obermichelbach (FÜ	Nord	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Obermichelbach	Obermichelbach (FÜ	Pfefferloh	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Obermichelbach	Obermichelbach (FÜ	Bürgerhalle	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Obermichelbach	Obermichelbach (FÜ	Bürgerhalle	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Obermichelbach	Untermichelbach/FÜ	Untermichelbach (C	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Obermichelbach	Untermichelbach/FÜ	Untermichelbach (C	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Buchschwabach	B 14	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Buchschwabach	B 14	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Buchschwabach	Sonnenleite	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Großweismannsdorf	Ort	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Großweismannsdorf	Ort	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Sparkasse	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Sparkasse	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Untere Bahnhofstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Untere Bahnhofstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Mittelschule	1	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Wegbrücke/Rathau	2	ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Wegbrücke/Rathau	1	ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Seukendorf	Hiltmannsdorf	Alte Dorfstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen- name	Steig- Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barriere- freien Umbau	Anmerkung
				Umsteige- knoten	Fahrten- häufigkeit	Bedien- form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts- eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng- lichkeit der Haltestelle			
Seukendorf	Seukendorf	Langenzenner Str./K	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Seukendorf	Seukendorf	Langenzenner Str./K	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Ottilienstraße	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Ottilienstraße	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Spitzleitenweg	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Spitzleitenweg	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Deutenbach Mitte	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Deutenbach Mitte	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Fabergut	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Fabergut	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Jagdweg	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Jagdweg	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Rosenstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Rosenstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Schillerstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Schillerstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Stein, St	Unterweihersbuch	Unterweihersbuch	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Stein, St	Unterweihersbuch	Unterweihersbuch	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Stein, St	Unterweihersbuch	Asbacher Weg	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Stein, St	Unterweihersbuch	Asbacher Weg	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Veitsbronn	Bernbach	Raabstr.	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Veitsbronn	Bernbach	Raabstr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Veitsbronn	Veitsbronn	Siedlung	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Veitsbronn	Veitsbronn	Siedlung	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Bahnhof	1	ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Bahnhof	2	ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Friedhof	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Friedhof	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen- name	Steig- Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barriere- freien Umbau	Anmerkung
				Umsteige- knoten	Fahrten- häufigkeit	Bedien- form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts- eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng- lichkeit der Haltestelle			
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Hallenbad	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Wilhermsdorf Süd	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Wilhermsdorf Süd	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Bronnamberg	Feuerwehrhaus	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Lind/FÜ-L	Tulpenstr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Zirndorf, St	Lind/FÜ-L	Tulpenstr.	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Zirndorf, St	Weiherhof/FÜ-L	Am Schreiberholz	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Weiherhof/FÜ-L	Am Schreiberholz	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Weiherhof/FÜ-L	Ost	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Weiherhof/FÜ-L	Ost	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Wintersdorf	Blumenstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Wintersdorf	Blumenstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Wintersdorf	Ost	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Wintersdorf	Ost	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Albert-Einstein-Str.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Am Grasweg	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Am Grasweg	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Banderbacher Str.	2	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Banderbacher Str.	1	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Hirtenackerstr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Hirtenackerstr.	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Jakob-Wasserman	1	nein	ja	ja	nein	ja	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Kraftstr.	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Kraftstr.	1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja	4	Prio 2	barrierefrei
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Waldfriedhof	1	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Waldfriedhof	2	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	4	Prio 2	
Ammerndorf, M	Ammerndorf	Rathaus	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Sparkasse	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Sudetenstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Sudetenstr.	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Deberndorf	Hauptstr.	2	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Deberndorf	Hauptstr.	1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Egersdorf	Abzw. Egersdorf	1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Egersdorf	Waldsiedlung	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Egersdorf	Waldsiedlung	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Greimersdorf	Greimersdorf	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Greimersdorf	Greimersdorf	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Roßendorf	Roßendorf	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Roßendorf	Roßendorf	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Seckendorf	Kriegerdenkmal	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Cadolzburg, M	Zautendorf	Zautendorf	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Großhabersdorf	Fernabrünst	Bronner Str.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Großhabersdorf	Fernabrünst	Feuerwehrhaus	1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Freibad	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Horbach/FÜ-L	Horbach (b. Langer	1	nein	ja	ja		nein	nein	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Horbach/FÜ-L	Horbach (b. Langer	2	nein	ja	ja		nein	nein	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Keidenzell	Keidenzell	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Keidenzell	Keidenzell	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Prinzregentenplatz	2	nein	ja	ja		nein	nein	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Prinzregentenplatz	1	nein	ja	ja		nein	nein	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Pfaffenleite	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Pfaffenleite	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Berliner Str.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Berliner Str.	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Veit-Stoß-Str.	2	nein	ja	ja		nein	nein	ja	3	Prio 2	
Langenzenn, St	Langenzenn	Hallenbad	1	nein	nein	ja		nein	ja	ja	3	Prio 2	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Langenzenn, St	Langenzenn	Friedhof	2	nein	ja	ja		nein	ja	nein	3	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Kirche	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Kirche	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Ottostr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Abzw. Linder Weg	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Abzw. Linder Weg	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Banater Str.	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Oberasbach, St	Oberasbach (Lkr.FÜ	Banater Str.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Oberasbach, St	Rehdorf	Kindergarten	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	barrierefrei
Oberasbach, St	Unterasbach/FÜ-L	Hopfenweg	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Oberasbach, St	Unterasbach/FÜ-L	Hopfenweg	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Obermichelbach	Rothenberg/FÜ-L	Rothenberg (b. Obe	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Obermichelbach	Rothenberg/FÜ-L	Rothenberg (b. Obe	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Puschendorf	Puschendorf	Frankenstr.	1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Buchschwabach	Sonnenleite	2	nein	ja	ja	ja	nein	nein		3	Prio 2	
Roßtal, M	Buttendorf	Buttendorf	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Buttendorf	Buttendorf	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Defersdorf	B 14	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	außerorts
Roßtal, M	Neuses/FÜ-L	Neuses (b. Roßtal)	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Neuses/FÜ-L	Neuses (b. Roßtal)	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Raitersaich	Ort	1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	barrierefrei
Roßtal, M	Raitersaich	Ort	2	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Frankenstr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Frankenstr.	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Wilhelm-Löhe-Str.	1	nein	nein	ja	nein	ja	nein	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Buchschwabacher S	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Kapellstr.	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Roßtal, M	Roßtal	Ostringstr.	1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen- name	Steig- Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barriere- freien Umbau	Anmerkung
				Umsteige- knoten	Fahrten- häufigkeit	Bedien- form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts- eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng- lichkeit der Haltestelle			
Roßtal, M	Weitersdorf	Siedlung	2	nein	nein	ja	nein	ja	nein	ja	3	Prio 2	barrierefrei
Roßtal, M	Weitersdorf	Siedlung	1	nein	nein	ja	nein	ja	nein	ja	3	Prio 2	barrierefrei
Seukendorf	Hiltmannsdorf	Am Weißenstein	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Seukendorf	Taubenhof	Taubenhof -1-	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	außerorts
Seukendorf	Taubenhof	Taubenhof -1-	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	außerorts
Stein, St	Gutzberg	Ort	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Stein, St	Gutzberg	Ort	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Stein, St	Oberweihersbuch	Höhenweg	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Stein, St	Oberweihersbuch	Zur Linde	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Stein, St	Oberweihersbuch	Zur Linde	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Stein, St	Oberweihersbuch	Gutzberger Str.	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Stein, St	Oberweihersbuch	Gutzberger Str.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Weideweg	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Weideweg	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Stein, St	Stein	Lilienstraße	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	barrierefrei
Stein, St	Stein	Lilienstraße	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Veitsbronn	Raindorf	Bahnhof	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Veitsbronn	Siegelsdorf	Seukendorfer Str.	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Veitsbronn	Veitsbronn	Mittelschule	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Veitsbronn	Veitsbronn	Mittelschule	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Veitsbronn	Veitsbronn	Heide	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Veitsbronn	Veitsbronn	Heide	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Altkatterbach	Altkatterbach	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Altkatterbach	Altkatterbach	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Dippoldsberg	Dippoldsberg	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Dürrnfarnbach	Dürrnfarnbach	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Dürrnfarnbach	Dürrnfarnbach	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Kirchfarnbach	Kirche	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	barrierefrei

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Wilhermsdorf, M	Kirchfarnbach	Kirche	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	<i>barrierefrei</i>
Wilhermsdorf, M	Kirchfarnbach	Mitte	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Kirchfarnbach	Mitte	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Kreben	Kreben	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Meiersberg	Meiersberg	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Meiersberg	Meiersberg	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Alleestraße	1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Gewerbestraße	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Wilhermsdorf, M	Wilhermsdorf	Talblick	1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Anwanden	Büchleiner Str.	1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Banderbach	Banderbach	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Banderbach	Banderbach	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Bronnamberg	Bussardstr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Wintersdorf	Ortsmitte	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Wintersdorf	Ortsmitte	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Albert-Einstein-Str.	2	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Friedenstr.	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Friedenstr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Geisleithenstr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Brücknerstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Brücknerstr.	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Lohengrinstr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Lohengrinstr.	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Ohmstr.	2	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Ohmstr.	1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Sauerbruchstr.	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Sauerbruchstr.	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja	3	Prio 2	
Ammerndorf, M	Ammerndorf	Kindergarten	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Cadolzburg, M	Ballersdorf	Ballersdorf	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Ballersdorf	Ballersdorf	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Schule	1	nein	nein	nein	nein	nein	ja	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Bauhofstr.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Bauhofstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Gewerbestr.	1	nein	nein	nein	nein	nein	ja	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Deberndorf	Siedlung	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Egersdorf	Abzw. Egersdorf	2	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Steinbach/FÜ-L	Steinbach (b. Cado	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Steinbach/FÜ-L	Steinbach (b. Cado	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Vogtsreichenbach	Vogtsreichenbach	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Wachendorf	Mehrzweckhalle	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Wachendorf	Mehrzweckhalle	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Cadolzburg, M	Zautendorf	Zautendorf	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	nein	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Fernabrünst	Feuerwehrhaus	2	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Ansbacher Str.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Ansbacher Str.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Freibad	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	nein	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Schule	1	nein	nein	nein	nein	nein	ja	ja	2	Prio 3	nur AST
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Sportplatz	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Hornsegen	Hornsegen	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Hornsegen	Hornsegen	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Oberreichenbach/FÜ	Oberreichenbach (b	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Oberreichenbach/FÜ	Oberreichenbach (b	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Schwaighausen/FÜ	Abzw. Schwaighaus	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	2	Prio 3	außerorts
Großhabersdorf	Schwaighausen/FÜ	Abzw. Schwaighaus	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	2	Prio 3	außerorts
Großhabersdorf	Schwaighausen/FÜ	Schwaighausen (b.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Unterschlaubersbach	Hauptstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Großhabersdorf	Unterschlaubach	Hauptstr.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Unterschlaubach	Kohlenplatte	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Unterschlaubach	Kohlenplatte	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Großhabersdorf	Vincenzenbronn	Fernabrünster Str.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Burggrafenhof	Burggrafenhof	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	barrierefrei
Langenzenn, St	Burggrafenhof	Burggrafenhof	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	barrierefrei
Langenzenn, St	Hammerschmiede/F	Hammerschmiede (	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Heinersdorf/FÜ-L	Heinersdorf (b. Lan	2	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Heinersdorf/FÜ-L	Heinersdorf (b. Lan	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Kirchfembach	Kirchfembach	2	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Kirchfembach	Kirchfembach	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Kirchfembach	Kirchfembach	3	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Ost	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Ost	2	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Veit-Stoß-Str.	1	nein	ja	ja		nein	nein	nein	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Zollnerstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Zollnerstr.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Laubendorf	Laubendorf Mitte	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Markgrafenstraße	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Klaushofer Weg	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Waldenburger Straß	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Oberer Markt	1	nein	ja	ja		nein	nein		2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Oberer Markt	2	nein	ja	ja					2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Waldfriedhof	1	nein	nein	ja		nein	ja	nein	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Finkenschlag	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Adlerstraße West	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Adlerstraße Ost	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Tannenstraße Ost	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Langenzenn, St	Langenzenn	Tannenstraße West	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Tannenstraße West	2	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Am Galgenberg	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Lilienstraße	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Schäfersbuck	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Langenzenn	Klaushof	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Lohe/FÜ-L	Lohe (b. Langenzer	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Lohe/FÜ-L	Lohe (b. Langenzer	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Stinzendorf	Stinzendorf	1	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Langenzenn, St	Stinzendorf	Stinzendorf	2	nein	nein	ja		nein	nein	ja	2	Prio 3	
Roßtal, M	Buchschwabach	Siedlung	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Roßtal, M	Buchschwabach	Siedlung	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Roßtal, M	Buchschwabach	B 14	3	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Roßtal, M	Clarsbach	Clarsbach	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Roßtal, M	Clarsbach	Clarsbach	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Roßtal, M	Defersdorf	B 14	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	2	Prio 3	
Roßtal, M	Kernmühle	Kernmühle	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	nein	2	Prio 3	
Roßtal, M	Kernmühle	Kernmühle	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	nein	2	Prio 3	
Roßtal, M	Kleinweismannsdorf	Brunnenstr.	1	nein	ja	nein	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Roßtal, M	Oedenreuth	Wartehaus	2	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	2	Prio 3	
Roßtal, M	Oedenreuth	Wartehaus	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	2	Prio 3	
Roßtal, M	Roßtal	Clarsbacher Str.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Roßtal, M	Roßtal	Clarsbacher Str.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Roßtal, M	Roßtal	Schwalbenhof	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Roßtal, M	Roßtal	Schwalbenhof	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Roßtal, M	Roßtal	Buchschwabacher S	2	nein	nein	ja	nein	nein	ja	nein	2	Prio 3	
Roßtal, M	Roßtal	Kapellstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	ja	nein	2	Prio 3	
Roßtal, M	Weitersdorf	Ort	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Roßtal, M	Weikersdorf	Ort	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Bertelsdorf	Ort	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Bertelsdorf	Ort	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Bertelsdorf	Bolzplatz	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Bertelsdorf	Bolzplatz	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Eckershof	Eckershof	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Loch/FÜ-L	Loch (b. Stein)	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Oberweihersbuch	Oberweihersbuch	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Oberweihersbuch	Oberweihersbuch	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Oberweihersbuch	Locher Str.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Oberweihersbuch	Höhenweg	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	2	Prio 3	
Stein, St	Sichersdorf	Sichersdorf	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Hauptstr./Rosenstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Stein (Lkr.FÜ)	Hauptstr./Rosenstr.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Stein, St	Unterbüchlein	Unterbüchlein	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Tuchenbach	Tuchenbach	Abzw. Obermichelb	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Tuchenbach	Tuchenbach	Abzw. Obermichelb	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Veitsbronn	Kagenhof	Kagenhof	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Veitsbronn	Raindorf	Dorfstr.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Veitsbronn	Raindorf	Dorfstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Veitsbronn	Retzelfembach	Rangau-Stüberl	1	nein	nein	nein	nein	nein	ja	ja	2	Prio 3	nur AST
Veitsbronn	Retzelfembach	Fembacher Str.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Veitsbronn	Retzelfembach	Fembacher Str.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Veitsbronn	Veitsbronn	Heinrich-Heine-Str.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Veitsbronn	Veitsbronn	Heinrich-Heine-Str.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Wilhermsdorf, M	Unterulsenbach	Unterulsenbach	1	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	2	Prio 3	
Zirndorf, St	Anwanden	Faber-Castell-Str.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Zirndorf, St	Leichendorf	Schwabacher Str.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Zirndorf, St	Leichendorf	Schwabacher Str.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Zirndorf, St	Lind/FÜ-L	Feuerwehrhaus	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Zirndorf, St	Weierhof/FÜ-L	Weierstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	barrierefrei
Zirndorf, St	Weinzierlein	Neuseser Str.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Zirndorf, St	Weinzierlein	Neuseser Str.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Zirndorf, St	Weinzierlein	West	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Kreutleinstr.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Kreutleinstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Vestnerstr.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Zirndorf, St	Zirndorf (Lkr.FÜ)	Vestnerstr.	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	2	Prio 3	
Ammerndorf, M	Ammerndorf	Am Weiher	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein		1	Prio 3	
Ammerndorf, M	Ammerndorf	Am Weiher	2	nein	nein	ja	nein				1	Prio 3	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Eichengarten	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Roßendorfer Str.	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Cadolzburg, M	Deberndorf	Siedlung	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Cadolzburg, M	Egersdorf	Mitte	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Cadolzburg, M	Gonnersdorf/FÜ-L	Abzw. Gonnersdorf	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Cadolzburg, M	Gonnersdorf/FÜ-L	Abzw. Gonnersdorf	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Cadolzburg, M	Rütteldorf	Rütteldorf	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Cadolzburg, M	Rütteldorf	Rütteldorf	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Cadolzburg, M	Vogtsreichenbach	Vogtsreichenbach	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Großhabersdorf	Fernabrünst	Schlehenweg	2	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	1	Prio 3	nur AST
Großhabersdorf	Fernabrünst	Schlehenweg	1	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	1	Prio 3	nur AST
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Sportplatz	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Großhabersdorf	Wendsdorf	Wendsdorf	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Großhabersdorf	Wendsdorf	Wendsdorf	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Langenzenn, St	Hammerschmiede/F	Hammerschmiede (	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Langenzenn, St	Heinersdorf/FÜ-L	Heinersdorf (b. Lan	1	nein	nein	ja		nein	nein	nein	1	Prio 3	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Roßtal, M	Buchschwabach	Stuttgarter Str.	1	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	1	Prio 3	
Roßtal, M	Defersdorf	Funkstelle	1	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	1	Prio 3	<i>nur AST</i>
Roßtal, M	Defersdorf	Ort	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Roßtal, M	Großweismannsdorf	B14	2	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	1	Prio 3	
Roßtal, M	Großweismannsdorf	B14	1	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	1	Prio 3	
Roßtal, M	Kastenreuth	Kastenreuth	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Roßtal, M	Kastenreuth	Kastenreuth	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Roßtal, M	Oedenreuth	B 14	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	<i>außerorts</i>
Roßtal, M	Oedenreuth	B 14	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	<i>außerorts</i>
Roßtal, M	Stöckach/FÜ-L	Stöckach (b. Roßtal)	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Roßtal, M	Stöckach/FÜ-L	Stöckach (b. Roßtal)	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Roßtal, M	Wimpashof	Wimpashof	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Roßtal, M	Wimpashof	Wimpashof	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Stein, St	Eckershof	Eckershof	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Stein, St	Loch/FÜ-L	Loch (b. Stein)	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Stein, St	Oberbüchlein	Oberbüchlein	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Stein, St	Oberbüchlein	Oberbüchlein	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Stein, St	Oberweihersbuch	Locher Str.	1				nein	nein	nein	ja	1	Prio 3	
Stein, St	Sichersdorf	Sichersdorf	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Stein, St	Unterbüchlein	Unterbüchlein	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Veitsbronn	Kagenhof	Kagenhof	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	
Veitsbronn	Kreppendorf	Kreppendorf	1	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	<i>barrierefrei</i>
Veitsbronn	Kreppendorf	Kreppendorf	2	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	1	Prio 3	<i>barrierefrei</i>
Ammerndorf, M	Ammerndorf	Kindergarten	2								0	Prio 3	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Brandstätterstr.	2								0	Prio 3	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Eichengarten	2								0	Prio 3	
Cadolzburg, M	Cadolzburg	Schwadermühlstr.	2								0	Prio 3	
Cadolzburg, M	Seckendorf	Abzw. Seckendorf	1	nein	nein	nein	nein	nein	nein		0	Prio 3	<i>nur AST</i>

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Steig-Nr.	Kriterien für Priorisierung							Anzahl Kriterien erfüllt	Priorität für barrierefreien Umbau	Anmerkung
				Umsteige-knoten	Fahrten-häufigkeit	Bedien-form	Frequenz Nachfrage	Wichtige Einricht. für Mobilitäts-eingeschränkte	Allg. wichtige Ziele	Zugäng-lichkeit der Haltestelle			
Cadolzburg, M	Seckendorf	Kriegerdenkmal	2								0	Prio 3	
Großhabersdorf	Fernabrünst	Bronner Str.	2								0	Prio 3	
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Rosenstr.	1				nein	nein	nein		0	Prio 3	<i>nur AST</i>
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Cadolzburger Str.	1				nein	nein	nein		0	Prio 3	<i>nur AST</i>
Großhabersdorf	Großhabersdorf	An der Klinge	1				nein	nein	nein		0	Prio 3	<i>nur AST</i>
Großhabersdorf	Großhabersdorf	Abzw. Siedlung	1				nein	nein	nein		0	Prio 3	<i>nur AST</i>
Roßtal, M	Trettendorf	Trettendorf	1	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	0	Prio 3	<i>nur AST</i>
Veitsbronn	Siegelsdorf	Seukendorfer Str.	2								0	Prio 3	<i>Schulbus</i>
Wilhermsdorf, M	Lenzenhaus	Lenzenhaus	1	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	0	Prio 3	<i>nur AST</i>
Wilhermsdorf, M	Wolfsmühle/FÜ-L	Wolfsmühle b. Wilh	1	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	0	Prio 3	<i>nur AST</i>
Zirndorf, St	Leichendorf	R.-Diesel-Str.	1				nein				0	Prio 3	<i>nur AST</i>