

Nahverkehrsplan Landkreis Forchheim



Teil- Fortschreibung 2017

- Barrierefreiheit
- Änderung Bedienungszeiträume
- Änderung des Linienbündelkonzepts





Bearbeitung durch:
VGN GmbH
Dipl.-Ing. Jürgen Frercks
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

1	Barrierefreiheit	5
1.1	Erfassung der Haltestellen (Haltestellenkataster)	7
1.2	Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN .	7
1.2.1	Bauliche Mindeststandards	10
1.2.2	Planungsschritte zur Prüfung von Haltestellen auf Umsetzbarkeit des Mindeststandards.....	14
1.3	Priorisierung für einen barrierefreien Ausbau	17
1.4	Anhörung Behindertenverbände am 07.03.2017	18
2	Änderung der Bedienungszeiträume - Ausdehnung der Hauptverkehrszeiten	20
2.1	Bedienungshäufigkeiten	20
3	Beteiligungsverfahren	22
3.1	Beteiligung der Verkehrsunternehmer nach § 8 PBefG	22
3.2	Beteiligung Behindertenbeauftragte und Behindertenvertreter	22

Anhang

- Tabelle: Prioritätenliste Barrierefreiheit bis 2019
- Niederschrift der 3. Sitzung des Arbeitskreises Nahverkehrsplan 2017, Beteiligung der Behindertenvertretungen

Ausgangslage

Der am 25.07.2016 vom Kreistag beschlossene Nahverkehrsplan des Landkreises Forchheim konnte das Thema **Barrierefreiheit** nicht abschließend behandeln. Grund hierfür war die zu diesem Zeitpunkt sich in Abstimmung mit den Aufgabenträgern befindende Erstellung eines verbundeinheitlichen Haltestellenkatasters durch die VGN GmbH.

Vor dem Hintergrund, dass lt. § 8 (3) PBefG die „vollständige Barrierefreiheit“ bis 01.01.2022 erreicht werden sollte, hat sich der Landkreis daher zu einer zeitnahen Teilfortschreibung entschlossen.

Mit in die Teilfortschreibung aufgenommen wurde der Wunsch der Politik, das ÖPNV-Angebot auf die verlängerten Öffnungszeiten am Abend durch eine Änderung der Bedienungszeiträume anzupassen.

1 Barrierefreiheit

Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat weitreichende Neuerungen im Bereich der Anforderungen an die Barrierefreiheit mit sich gebracht. Bisher sollte „eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ erreicht werden. Die Neufassung des § 8 (3) **PBefG** vom 01.01.2013 wird wesentlich konkreter:

Danach hat der **Nahverkehrsplan** „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs **bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen“.

Dieser Begriff der vollständigen Barrierefreiheit umfasst sowohl die mobilitätsbehinderten Personen im „engeren“ Sinne und im „weiteren“ Sinne.

Als in ihrer Mobilität behindert im sog. engeren Sinne gehören sowohl Menschen, die körperbehindert sind (gehen, sehen, hören) als auch Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen. Ebenfalls zu berücksichtigen sind reisebedingte Behinderungen (Gepäck, Kinderwagen etc.). Hier wird von mobilitätsbehindert im weiteren Sinne gesprochen.

mobilitätsbehindert im engeren Sinne		mobilitätsbehindert im weiteren Sinne	
Körperbehinderte Menschen	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und handbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern
	Klein- und Großwüchsige Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwagen
			Fahrgäste mit Hunden
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Werdende Mütter
	Blinde Menschen		Übergewichtige Menschen
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Ortsunkundige Menschen
	Gehörlose Menschen		Menschen mit temporären Einschränkungen
Sprachbehinderte Menschen			Menschen mit Allergien
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen	Lernbehinderte Menschen		Sprachunkundige Menschen
	Geistig behinderte Menschen	altersbedingt	Ältere Menschen
Psychisch behinderte Menschen			Kleinkinder

Grafik: Mobilitätseingeschränkte Personen¹

¹ Quelle: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA, Ausgabe 11, Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- u. Verkehrswesen e. V. (FGSV) Köln; nach Rebstock, Markus: Instrumente der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV – Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregion, Erfurt 2009.

Nach Beschluss seines Kreistages vom 25.07.2016 strebt der Landkreis die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zum 31.12.2019 an.

Bei zukünftigen Konzessionsvergaben, Vergabeverfahren sowie der Einrichtung von Haltestellen wird auf die Einhaltung der Barrierefreiheit geachtet.

Die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV umfasst die Bereiche Infrastruktur, Fahrzeuge und Information / Kommunikation.



Quelle: ad-hof-AG der BAG ÖPNV / September 2014, S. 15.

Für die Erfassung der **Haltestelleninfrastruktur** wurde eine umfassende Bestandsaufnahme durch den Landkreis vorgenommen. Die Definition der Ausstattung und Anforderungen an die Fahrzeuge erfolgt im Rahmen der Ausschreibung auf der Grundlage gesetzlicher Vorgaben.

Die Vorgaben für barrierefreie **Fahrzeuge** orientieren sich an der Verordnung (EG) Nr. 661/209 i.V.m. Abs. 3.1.4.1.4 der UN-ECE Regelung² und beziehen sich nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen.

Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflureinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapprampen fest.

Im Bedarfsverkehr kommen aufgrund des zu erwartenden geringen Fahrgastaufkommens primär Kleinbusse und z.T. auch PKWs zum Einsatz. Während bei Kleinbussen die Fahrzeuge zunehmend auch barrierefrei ausgestattet sind, ist hier aber auf die notwendige niedrigere Bordsteinhöhe (max. 16 cm) zu achten.

Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug und Haltestelle sind der Tabelle auf S. 11 zu entnehmen.

² Quelle: Regelung der NR. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale. 11.08.2010.(ABl.L 255 vom 29.09.2010)

Die Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich **Information** und **Kommunikation** umfasst die Information an der Haltestelle, im Fahrzeug und vorab z.B. im Internet und / oder Printmedien.

Während an der Haltestelle für den Aushang des Fahrplans die Zuständigkeit nach BOKraft (Verordnung über den Betrieb von Kraftunternehmen im Personenverkehr) beim entsprechenden Konzessionsinhaber liegt und die akustische Ansage sowie die optische Anzeige im Fahrzeug z.B. als Qualitätsstandard im Rahmen eines Vergabeverfahrens geregelt werden kann, sollen barrierefreie Fahrgast-Informationen (z.B. Fahrplan, Fahrpreis) und die Kommunikation (Echtzeitdaten z.B. bei Verspätungen) auf Verbundebene einheitlich aufgebaut werden (z.B. Internetauskunft mit Sprachmodul).

1.1 Erfassung der Haltestellen (Haltestellenkataster)

Im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplanes für den VGN-Raum hat der VGN mit den Aufgabenträgern einen Erfassungsbogen für die Erstellung eines Haltestellenkatasters erarbeitet. Stichwortartig beschrieben wurde auch das nähere Umfeld (Einkaufsgelegenheiten, soziale Einrichtungen wie Altenheim, Behörden etc.). Ergänzt wurde das Kataster um die Ein- und Aussteigerzahlen an Schultagen je Haltestelle und die Linien, die diese Haltestellen bedienen. Das Haltestellenkataster ist Grundlage für eine detaillierte Beurteilung der Haltestellenausstattung im Hinblick auf die Barrierefreiheit und bildet die Grundlage für die Priorisierung und den schrittweisen barrierefreien Ausbau der Haltestellen.

Erfasst wurden im Landkreis knapp 500 Haltestellen. Da eine Haltestelle meist aus 2 Steigen (Hinrichtung und Gegenrichtung auf der gegenüberliegenden Straßenseite) besteht, kann von derzeit ca. 1.000 Bushalften ausgegangen werden, deren Umbau geprüft werden muss.

Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit soll der Schwerpunkt auf verkehrsbedeutenden Halte- / Umsteigepunkten liegen, bei denen mit einer erhöhten Nachfrage durch mobilitätseingeschränkte Personen zu rechnen ist.

Hierbei ist der Gestaltungsgrundsatz des Zwei-Sinne-Prinzips zu beachten. Nach diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden.

1.2 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Die VGN GmbH hat Empfehlungen für bauliche Mindeststandards, die für den barrierefreien Um- und Neubau von Bushaltestellen im VGN-Gebiet grundsätzlich umgesetzt werden sollen, erstellt.

Sie sollen nach einer vom Landratsamt erstellten Prioritätenliste barrierefrei ausgebaut werden, wobei die – technische – Machbarkeit von den jeweils zuständigen Aufgabenträgern (Gemeinden, Landkreis und Freistaat Bayern) vor Ort zu entscheiden ist.

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

Die örtliche Umsetzung dieser Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit dem Landratsamt (Verkehrsaufsicht und ÖPNV) unter Berücksichtigung der jeweiligen Straßenbaulastträger.

Der Nahverkehrsplan dient dazu, auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, den Baulastträgern und in Zusammenarbeit mit den Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten landkreisweite Standards zu definieren.

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.

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

Ziel ist die vollständige Umsetzung der folgend beschriebenen Mindestanforderungen (Kap. 1.2.1). Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, ist dies vom zuständigen Aufgabenträger anhand einer Reihe von Planungsschritten (Kap. 1.2.2) zu prüfen und deren Ergebnisse zu dokumentieren. Diese auf der Grundlage der in Kap. 1.2.2 beschriebenen Planungsschritte erfolgte Prüfung sollte durch die betroffenen Gemeinden erfolgen.

Das Ergebnis solcher Prüfungen ist dem Landratsamt – ÖPNV – in digitaler Form mitzuteilen.

Darüber hinaus sind weitere Einbauten und Einrichtungen, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen – wie z. B. Fahrgastunterstände oder Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation - ebenfalls entsprechend den Erfordernissen an die Barrierefreiheit zu gestalten. Hierbei sind insbesondere die erforderlichen Bewegungsflächen zu berücksichtigen und freizuhalten sowie das Zwei-Sinne-Prinzip einzubeziehen.³

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

³ Vgl. hierzu die einschlägigen Quellen für diese baulichen Standards auf Seite 12.

1.2.1 Bauliche Mindeststandards

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

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Erläuterung / Ergänzung
Zugänglichkeit der Haltestelle		
stufenlose Erreichbarkeit der Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mindestens ein stufenloser Zugang ▪ größere Niveauunterschiede sollten durch Rampen ausgeglichen werden ▪ lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. aber 0,9 m 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,5 m ▪ bei kombiniertem Fuß- und Radweg mindestens 3,0 m
verkehrssichere und barrierefreie Rampen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestbreite 1,2 m ▪ Längsgefälle max. 6 % (bzw. bis zu 12 % auf max. 1 m Länge) ▪ an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mind. 1,5 x 1,5 m ▪ Nach je 6 m Rampenlänge ist ein mind. 1,5 m langes Ruhepodest vorzusehen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,8 m x 1,8 m geplant werden
Flächen der Bussteige und sonst. Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg)		
ausreichend Fläche für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1,5 m x 1,5 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer ▪ Bei Einsatz einer Klapprampe ist eine Tiefe von 2,5 m erforderlich, bestehend aus 1,0 m Klapprampe und 1,5 m Mindestflächenbedarf Rollstuhlfahrer ▪ Position und Länge der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potentiell eingesetzten Bustypen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nach Möglichkeit Ausweitung der nutzbaren Breite auf mindestens 3,0 m ▪ sollte die Mindestbreite von 2,5 m nicht umsetzbar sein, kann diese auf 1,5 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)
Neigungsarme Gestaltung mit geringem Quergefälle	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maximale Längsneigung ohne Erholungsebene: 3 % ▪ Maximale Querneigung: 2 % wenn Längsneigung vorhanden ist, 2,5 % wenn keine Längsneigung vorhanden ist 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei schwierigen topographischen Höhenverhältnissen und einer Längsneigung von 3 – 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen mit maximal 3 % Längsneigung vorgesehen werden
Oberflächenbelag		
gefährlos begeh- und befahrbarer Bodenbelag	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Oberflächenbelag muss befestigt sein: rutschhemmend und erschütterungsarm nach DIN 18040-3 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ visuelle Unterscheidung zur Fahrbahn hin, rutschfeste möglichst fugenlose, erschütterungsarme Oberflächen ▪ z. B. Asphalt oder Gehwegplatten

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Empfohlene Ergänzung
Taktiler/Visuelles Leitsystem		
<p>optisch und haptisch erfassbare Bodenindikatoren</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ taktiler Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren ▪ Auffindestreifen auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite ▪ Einstiegsfeld mit Rippenprofil mindestens auf Höhe der Tür 1 in 30 cm Entfernung zum Bordstein ▪ quer ein Radweg den Auffindestreifen, ist der Auffindestreifen zu unterbrechen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitstreifen längs des Bushaltes bis zu Einstiegsfeld(ern) / Aufmerksamkeitsfeld(ern) ▪ Einstiegsfeld(er) mit Rippenprofil je auf Höhe der Türen 1 und 2 in 30 cm Entfernung zum Bordstein
Art des Bordsteins		
<p>Der Bordstein muss sich kontraststark abheben und nahes Anfahren zulassen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bordsteinhöhe soll mindestens 16 cm betragen. Lkr strebt 21 cm an. ▪ 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 u. 2, in besonders beengten Situationen jedoch mindestens an der für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Tür 2) ▪ ab 16 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben ▪ Gerade Anfahrbarkeit; alternativ Überstreichbarkeit im Bereich heranschwenkender Anfahrt bspw. Haltestelle nach Bogen oder in Buchten oder mit davorliegendem Fahrgassenversatz ▪ Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenkbussen bei Busbuchten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bei ausreichender Anfahrmöglichkeit, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche < 2,5 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe geprüft werden, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Klapprampe gewährleistet (bspw. durch eine Bordsteinhöhe von 20 bzw. 22 cm) ▪ der Einsatz von Sonderborden ist hierbei ausdrücklich empfohlen (Reduzierung der Reststufe und des Restspaltes durch Kontaktfahrt, hierbei zugleich Schonung der Busreifen sowie der Karosserie und des Fahrgestells) ▪ Bussteigkantenabschnitte, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Einsatz der Klapprampe ermöglichen sollen, müssen im Grundriss gerade verlaufen
<p>möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn</p>		<ul style="list-style-type: none"> ▪ bei hohem Fahrzeugaufkommen: Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Empfohlene Ergänzung
Beleuchtung		
Die Beleuchtung muss ausreichend und blendfrei sein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten ▪ nach Möglichkeit sollen sie in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen angeordnet oder mit einer eigenen Lichtquelle ausgestattet werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ es soll eine blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung insbesondere auch für Orientierungssysteme ermöglicht werden
Ausstattung (Haltestellenmast, Fahrgastunterstand/ Wartehalle, Möblierung, Müllbehälter, etc.)		
Hindernsvermeidung bei Aufstellung und Bestimmung der Abstände der Ausstattungselemente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers (sowie ggf. der Klapprampe) nicht beeinträchtigen ▪ darf darüber hinaus nicht zu Behinderungen führen ▪ lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. aber 0,9 m 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bei Platzmangel kann der Mast ggf. auch auf der fahrbahnabgewandten Seite platziert werden ▪ kann der Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers dennoch nicht eingehalten werden, ist eine Prüfung zur Verlegung der Haltestelle erforderlich ▪ Ausstattungs-Elemente und Einbauten sind so zu platzieren, dass sie die spaltminimierende Anfahrt der Busse nicht beeinträchtigen (insbesondere bei Überstreichen mit Fahrzeugbug)
Aushangfahrpläne sind für alle Fahrgäste gut einsehbar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ einheitliche Aufhängung bei mittlerer Sichthöhe von 1,4 m (bezogen auf die Mitte des Fahrplankastens) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bei einem Fahrgastunterstand mit Informationsvitrine ist kein separater Aushangfahrplan am Mast nötig ▪ unter dem Aushangfahrplan soll kein Abfallbehälter angebracht werden
Taktil erfassbare und kontrastreich gestaltete Haltestellenmöblierung / Einbauten und Ausstattungen (Pfosten, Maste)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltestellenmöblierung sollte mit dem Langstock ertastbar sein 	

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

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

Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

Fahrzeuge / Fahrzeugausstattung	Infrastruktur / Haltestelle
Hochflurbus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Barrierefreiheit möglich
Niederflur- / Low-Entry-Bus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ unter 16 cm Bordstein nicht barrierefrei ▪ ab 16 cm Bordstein mit Klapprampe barrierefrei (Tiefe der Aufstellfläche von ca. 2,5 m erforderlich) ▪ ab einem Resthöhenunterschied von 5 cm oder weniger vom Fahrzeug zum Bordstein ist keine Klapprampe erforderlich <p>Nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren überstrichen werden.</p> <p>Höhe der Überstreichfähigkeit sowie der Absenkfähigkeit (Kneeling) der Fahrzeuge ist auch von den Einstellungen in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen abhängig.</p> <p>Bei der Anlage von Busbuchten ist die Schleppkurve von Gelenkbussen zu beachten.</p>
Kleinbus (auch Niederflur- / Low-Entry-Varianten)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ über 16 cm Bordstein nicht barrierefrei <p>Nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können aufgrund tiefgreifender Außenschwenktüren angefahren werden.</p> <p>(↶ Neigung der Klapprampe ≤ 12 %)</p>
PKW	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Barrierefreiheit möglich ▪ Pkw-Türen können, je nach Fahrzeugmodell, an Bordsteinhöhen von mehr als 8 cm unter Umständen nicht mehr geöffnet werden

- 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

1.2.2 Planungsschritte zur Prüfung von Haltestellen auf Umsetzbarkeit des Mindeststandards

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

Planungsschritt 1:

Der Mindeststandard ist am vorgesehenen Standort vollständig umsetzbar.

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 2

Planungsschritt 2:

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

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

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Prüfe Schritt 2.2

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

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Prüfe Schritt 2.3

2.3 Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z. B. durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps?



Beispiel:

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

Abb. 1: Fahrbahneinengung, Beispiel Münster/Westf.

Quelle: Mehrens, 2015.

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Prüfe Schritt 2.4

- 2.4 Kann der Standard durch Einbau eines Sonderbords mit zum Beispiel 20 bzw. 22 cm erreicht werden, so dass der Ein- und Ausstieg auch ohne den Einsatz der Klapprampe ermöglicht wird?

Vor einer Verwendung von hohen Sonderborden ist zusätzlich zu prüfen:

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

Das bedeutet, dass die Überstreichungsflächen in der An- und Abfahrt z. B. mit einem 16 cm hohen Sonderbord und der Haltebereich (v.a. 2. Tür) mit einem bspw. 20 bzw. 22 cm hohen Sonderbord ausgestattet werden. Dies kann dann erforderlich sein, wenn ein Überstreichen der Fahrzeuge bei der Anfahrt aufgrund der Haltestellenlage nicht auszuschließen ist, z. B. bei Anfahrt aus einer starken Kurve.



Beispiel:

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

Abb.2: Höhenzonierung, Beispiel Kassel

Quelle: Wiesenhütter, KVG Kassel, 2015.



Abb.3: Busbucht mit Nase, Beispiel Kanton Basel-Landschaft

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

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

- ☑ Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 3

Planungsschritt 3:

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

Gründe hierfür können sein:

1. Bauliche Gründe, z. B.
 - unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz und auf der Fahrbahn ein starker Kraftfahrzeugverkehr vorherrscht
 - keine ausreichende Gehwegbreite, die nicht mit einem verhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (z. B. Grunderwerb)
2. Topografische Gründe, z. B.
 - Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung, um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremssicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.
3. Funktionale Gründe, z. B.
 - kurzfristig eingerichtete Ersatzhaltestellen bei unvorhersehbaren / nicht geplanten Umleitungen und 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.

- ☑ Dokumentation Ausnahmetatbestand
- ↔ Planungsschritt 4

Planungsschritt 4:

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

- eine auf 16 cm erhöhte, befestigte Wartefläche, sofern eine 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 die Position und bauliche Ausgestaltung des Haltestellenmastes
- die Anforderungen an den Aushangkasten inkl. Aushangfahrplan

1.3 Priorisierung für einen barrierefreien Ausbau

Begrenzte finanzielle Spielräume machen eine zeitliche Staffelung des Ausbaues notwendig. Zudem lassen bauliche und topografische Gegebenheiten den barrierefreien Ausbau nicht überall – oder nur unter nicht vertretbarem finanziellen Aufwand - zu.

Für eine Priorisierung flossen folgende Faktoren ein:

- die Einwohnerzahl
- Ein- Aussteigerzahlen
- die Art naher Einrichtungen (soziale Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Behörden, etc.)
- Bedienhäufigkeit

Priorisierungsliste nach Abstimmung mit Gemeinden

Priorisierung	Zeitpunkt	Kriterium	Anzahl HST
1	schnellstmöglich	Gemeindehauptort, meist Haltestelle(n) mit höchster Einsteigerzahl.	68
2	bis 2019 fertig	abhängig von Einsteigerzahl und entsprechender Einrichtung in Umgebung.	90
3	bis 2019 konkrete Umbaupläne		146
4	vorläufig zurückgestellt	Haltestellen außerorts sowie Ortsteile unter 200 Einwohnern.	161
			465

Priorität 1

In jedem Gemeindehauptort wurde eine Haltestelle mit einer Priorität 1 versehen. Im Regelfall war das die Haltestelle mit den meisten Einsteigern. Wenn weitere Haltestellen etwa die gleiche Frequentierung auswiesen, konnten auch mehrere in Priorität 1 landen.

Auch in manchen Gemeindeteilen wurde eine Priorität 1 vorgesehen, wenn die Gemeindeteile in etwa so groß sind wie der Gemeindehauptort, z.B. Hallerndorf mit Trailsdorf.

Priorität 2 oder 3

Alle verbleibenden Haltestellen in Ortsteilen über 200 Einwohner wurden in Priorität 2 oder 3 eingeordnet. Auch hier wurden die in Relation der Haltestellen im Ortsteil höher frequentierten Haltestellen in Priorität 2 eingeordnet, die weniger genutzten in Priorität 3.

Priorität 4

Alle Haltestellen, die entweder außerhalb geschlossener Ortschaften liegen oder sich in Gemeindeteilen mit weniger als 200 Einwohnern befinden, wurden in Priorität 4 eingruppiert.

Die Ortsteilgröße 200 Einwohner wurde gewählt, da nach Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung erst für Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern die ausreichende Verkehrsbedienung zu definieren ist.

Schulzentren

Einziges Ausnahme vom Kriterium Einsteigerzahlen sind die Haltestellen Ebermannstadt Schulzentrum, Forchheim Realschule sowie Gräfenberg Schulzentrum. Diese hätten entsprechend der Einsteigerzahlen eigentlich eine Priorität 1 verdient. Hintergrund, dass hier eine schlechtere Einstufung erfolgte ist jedoch, dass in "normale" Schulen ohnehin wenige bis gar keine Schüler mit Handicap gehen, und wenn doch, dann eine individuelle Beförderung erhalten.

(s. Anhang: Tabelle Haltestellenausbau: Priorisierung)

1.4 Anhörung Behindertenverbände am 07.03.2017

Anregungen wurden geäußert zu den Bereichen:

Bordsteinhöhe, Einstiegshöhe und Überbrückung Spalte zwischen Bordstein und Bus, Busbucht, Türen.

Der Landkreis hatte eine Bordsteinhöhe von 21 cm empfohlen. Die Empfehlung beruht auf einer derzeit technisch machbaren Absenkbarkeit der Busse bis max. 25 cm und der Vorgabe, dass Einstieg Bus und Überbrückung Spalt zusammen max. 10 cm betragen dürfen. D.h. die Einstiegshöhe beträgt max. 4 cm und die Spaltenbreite zwischen Bordstein und Bus max. 6 cm. Bei diesen Maßen kann der Bus beim Anfahren den Bordstein noch überstreichen. Die Höhe von 4 cm wird als noch zumutbar für Rollstuhlfahrer angesehen.

Es wurden von Teilnehmern sowohl Bordsteinhöhen von 18 und 24 cm und der weitestgehende Verzicht auf Busbuchten angeregt, die Art der Bustüren diskutiert sowie einheitliche Qualitätsstandards bei der Ausschreibung von Bussen gefordert.

Anregung	Vorteil	Nachteil
Bordsteinhöhe 16/18 cm	Durch Nutzung Klapprampe ist keine Stufe zu bewältigen. Bei Bordsteinhöhe von 18 cm Höhe kann Straße besser überquert werden. Vollbesetzter Bus mit Außenschwenktüren kann nicht so leicht aufsetzen.	Höhenunterschied zu abgesenkten Bus steigt auf 7 cm. Alternative Klapprampe benötigt Zeit, da Fahrer aussteigen muss.
Bordsteinhöhe 24 cm	Höhenunterschied nur max. 1 cm.	Bus kann beim Anfahren des Bordsteins hängen bleiben. Alternative Klapprampe benötigt Zeit, da Fahrer aussteigen muss.
Verzicht auf Busbucht	Bus kann Haltestelle besser anfahren, somit Spalt zwischen Bordstein und Bus geringer.	Bei stark frequentierten Straßen kann Stau entstehen.
Innenschwenktüren	Keine Gefahr, dass Türen aufsetzen.	Lt. Hersteller dringt eher Wasser in das Fahrzeug als bei Außenschwenktüren.
Ausschreibung: Kneeling bis 25 cm	Einheitliche Busstandards und Bordsteinhöhen ergänzen sich	

Tabelle: Vor- und Nachteile der genannten Anregungen

Entscheidung

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wird eine landkreisweite **Bordsteinhöhe von 21 cm** angestrebt. Zwecks optimierter Anfahrbarkeit sollen sog. Kasseler Sonderborde verbaut werden.

Dort wo auch häufig Kleinbusse zum Einsatz kommen, sind bereits jetzt zusätzliche Steige mit einer Bordsteinhöhe von 16 cm geplant.

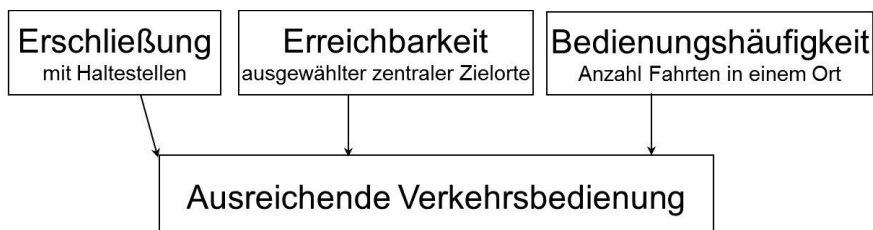
Auf den weiteren Bau von Busbuchten soll – soweit verkehrlich möglich – verzichtet werden, um das direkte, möglichst nahe Anfahren der Haltestellen zu ermöglichen. Bereits bestehende Busbuchten werden jedoch nicht zurückgebaut.

Aufgrund der von den Herstellern genannten Probleme, dass gerade im Überlandverkehr Wassereintritt und Zugluft bei Innenschwenktüren nicht ausgeschlossen werden können, wird deren Einsatz derzeit nicht weiter verfolgt.

2 Änderung der Bedienungszeiträume - Ausdehnung der Hauptverkehrszeiten

Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung⁴ gibt für die Definition der „ausreichenden Verkehrsbedienungs“ Kriterien vor, anhand derer das bestehende Verkehrsangebot bewertet wird.

Kriterien zur Festlegung der Bewertungskriterien für Ortsteile ab 200/500 Einwohner



Die einzelnen Bandbreiten der Kriterien – definiert als Grenz- und Richtwert - lassen dem Aufgabenträger Spielräume bei der Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienungs.

2.1 Bedienungshäufigkeiten

Vor dem Hintergrund geänderter Lebens- und Arbeitsgewohnheiten u.a. aufgrund längerer Öffnungszeiten im Einzelhandel wird die Hauptverkehrszeit (HVZ) von Montag – Freitag von derzeit 18:30 Uhr auf 20:30 Uhr ausgedehnt. Die Verlängerung der HVZ und der gleichzeitige Wegfall der Nebenverkehrszeit bedeuten einen dichteren Taktverkehr am Abend. Dieses verbesserte Angebot kann auch durch den teilweisen Einsatz von Rufbussen erreicht werden. Hiermit erhalten sowohl die Beschäftigten als auch die Kunden die Möglichkeit nach Arbeitsende mit dem ÖPNV kostengünstig und häufiger zu ihren Zielen zu gelangen.

Ab 20:30 Uhr verkehrt weiterhin das Anrufsammeltaxi (AST). Für das AST ist jedoch ein Zuschlag zu zahlen.

Montag - Freitag

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

Samstag

NVZ		SVZ	
von	bis	von	bis
07:01	17:00	05:00	07:00
		17:01	02:00

Sonn- und Feiertag

SVZ	
von	bis
21:01	02:00

In nachfolgender Tabelle sind die für die ausreichende Verkehrsbedienungs derzeit vom Landkreis festgelegten Kriterien zusammengefasst.

⁴ Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung, Anhang C

Kriterien nach der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung

Richtwert

	Lkr. Forchheim
Gebietstypen	- Verdichtete Räume ab 15.000 EW - Verdichtete Räume bis 15.000 EW - Verkehrsachse Typ 1 / Typ 2 /Typ 3 - ländlicher Raum
Relevante Gemeindeteile ab	200 Einwohner
Haltestelleneinzugsbereich - allg. ÖPNV - SPNV	500 m 800 m
Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich ab - Beförderungszeit	3 km 20 / 30 min (Richtwert/Grenzwert)
Erreichbarkeit Zentrale Orte - Beförderungszeit Zielort 1 - Beförderungszeit Zielort 2 und 3	30 / 40 min (RW/GW) 50 / 80 min (RW/GW)
Hinfahrt - Halbtagesintervall - Tagesintervall	Hin: 06:01 - 08:00 (Mo-Fr) Hin: 07:00 - 09:00 (Sa) Hin: 08:00 - 09:30 (Sonn-, Feiertag) Rück: 12:00 - 13:30 Rück: 15:30 - 18:30
Verkehrszeiten Montag - Freitag - HVZ - NVZ - SVZ	06:01 - 08:00 12:01 - 13:30 15:31 - 20:30 08:01 - 12:00 13:31 - 15:30 04:30 - 06:00 20:31 - 02:00
Samstag - NVZ - SVZ	07:00 - 17:00 05:00 - 07:00 17:01 - 02:00
Sonn-/Feiertag - SVZ	07:00 - 02:00
Bedienungshäufigkeiten - Verdichtete Räume ab 15.000 EW nicht zentrales Gebiet - Verdichtete Räume bis 15.000 EW nicht zentrales Gebiet - Verkehrsachse Typ1 - Verkehrsachse Typ2 - Verkehrsachse Typ3 - ländlicher Raum > 3000 EW 1000 - 3000 EW < 1000 EW	Taktfolgen in Min. HVZ/NVZ/SVZ 15/20/60 30/30/120 30/30/60 60/60/120 20/30/60 15/20/60 60/60/120 12/6/3 Fahrtenpaare HVZ/NVZ/SVZ 6/4/2 Fahrtenpaare 4/2/1 Fahrtenpaare
Zentrale Zielorte	Erlangen Forchheim Nürnberg Bamberg Ebermannstadt Eckental Neunkirchen a.Br. Herzogenaurach

HVZ= Hauptverkehrszeit, NVZ=Nebenverkehrszeit, SVZ=Schwachverkehrszeit

HVZ kann bei Bedarf verdichtet werden.

3 Beteiligungsverfahren

Um alle zu beteiligenden Vertreter über die neue Gesetzeslage der nach PBefG geforderten „vollständigen Barrierefreiheit“ und deren Folge zu informieren, fanden mehre Informationsveranstaltungen statt, zu denen die Behindertenvertreter, die Gemeinden und Straßenbau-lastträger sowie die vorhandenen Busunternehmen eingeladen wurden und die Möglichkeit hatten hierzu Stellung zu nehmen.

3.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer nach § 8 PBefG

Das PBefG schreibt nach § 8 Abs. 3 Satz 2 und Artikel 13 Abs.1 BayÖPNVG die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmer bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes vor.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung wurden die vorhandenen Verkehrsunternehmer (VUs mit Linienkonzessionen im Landkreis) in die Planung eingebunden.

Es wurden keine Einwände erhoben.

3.2 Beteiligung Behindertenbeauftragte und Behindertenvertreter

Durch die Einbindung der Behindertenbeauftragten in den Arbeitskreissitzungen des Landkreises wurden die Belange der Behinderten entsprechend der gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt.

Barrierefreiheit

Lt. Gesetz sind – soweit vorhanden - die Behindertenbeauftragten und örtlichen Verbände mit einzubinden, wobei auf eine möglichst breite Aufstellung hinsichtlich der vertretenen Beeinträchtigungen geachtet wurde. Während die Behindertenbeauftragte des Landkreises zu allen Arbeitskreissitzungen eingeladen war, fand zusätzlich am 07.03.2017 eine Anhörung zum Thema Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen mit im Landkreis vorhandenen Behindertenvertretungen statt. Hier wurde detailliert das beabsichtigte Vorgehen des Landkreises bei der Umsetzung der Barrierefreiheit sowie deren Maßnahmen erörtert und die Behindertenvertretungen zur Stellungnahme aufgefordert.

Die Anregungen sind in Kap. 1.4 Beteiligung der Behindertenvertretungen zusammengefasst und bewertet.

Anhang

- Tabelle: Prioritätenliste Barrierefreiheit bis 2019
- Niederschrift der 3. Sitzung des Arbeitskreises Nahverkehrsplan 2017, Beteiligung der Behindertenvertretungen

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Eggolsheim, M	Bammersdorf/FO	Bammersdorf/FO: Schönbornstr.		2
Eggolsheim, M	Drügendorf	Drügendorf: Ortsmitte		2
Eggolsheim, M	Götzendorf/FO	Götzendorf/FO: Götzendorf (b. Eggolsheim)		3
Eggolsheim, M	Eggolsheim	Eggolsheim: Gemeindezentrum/Schulstr.		3
Eggolsheim, M	Drosendorf/FO	Drosendorf/FO: Kirche		2
Eggolsheim, M	Eggolsheim	Eggolsheim: Hirtenort		2
Eggolsheim, M	Tiefenstümmig	Tiefenstümmig: Tiefenstümmig		3
Eggolsheim, M	Bammersdorf/FO	Bammersdorf/FO: Kirschackerstr.		3
Eggolsheim, M	Eggolsheim	Eggolsheim: St. Martin Str.		3
Eggolsheim, M	Eggolsheim	Eggolsheim: Am Oberen Tor		3
Eggolsheim, M	Rettern	Rettern: Kapellenberg		3
Eggolsheim, M	Weigelshofen	Weigelshofen	bereits barrierefrei	2
Eggolsheim, M	Eggolsheim	Eggolsheim: Schule		3
Eggolsheim, M	Unterstümmig	Unterstümmig: Lias-Grube		3
Eggolsheim, M	Neues	Eggolsheim: Neues Mitte		3
Eggolsheim, M	Eggolsheim	Eggolsheim: Bahnhof West		1
Eggolsheim, M	Eggolsheim	Eggolsheim: Bahnhof Ost		1
Egloffstein, M	Hundshaupten	Hundshaupten: Mitte		3
Egloffstein, M	Bieberbach/FO	Bieberbach: Ort		2
Egloffstein, M	Egloffstein	Egloffstein: Markgrafenstr.		3
Egloffstein, M	Hundshaupten	Hundshaupten: Wildpark	Wird nur am Wochenende angefahren, daher keine Bedienung pro Schultag	1
Egloffstein, M	Affalterthal	Affalterthal: Affalterthal		2
Egloffstein, M	Egloffstein	Egloffstein: Talstr.	wenn Umsteigeanlage fertig dann Priorität 2	1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Bahnhof	soweit noch nicht voll barrierefrei (taktiles Leitsystem)	1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Bahnhof	soweit noch nicht voll barrierefrei (taktiles Leitsystem)	1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Bahnhof	soweit noch nicht voll barrierefrei (taktiles Leitsystem)	1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Bahnhof	soweit noch nicht voll barrierefrei (taktiles Leitsystem)	1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Bahnhof	soweit noch nicht voll barrierefrei (taktiles Leitsystem)	1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Bahnhof	soweit noch nicht voll barrierefrei (taktiles Leitsystem)	1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Bahnhof	soweit noch nicht voll barrierefrei (taktiles Leitsystem)	1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Bahnhof	soweit noch nicht voll barrierefrei (taktiles Leitsystem)	1

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Forchheim, GKSt	Forchheim	Bahnhof	soweit noch nicht voll barrierefrei (taktiles Leitsystem)	1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Bahnhof	soweit noch nicht voll barrierefrei (taktiles Leitsystem)	1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Realschule		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Paradeplatz		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Paradeplatz		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Paradeplatz		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Paradeplatz		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Paradeplatz		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Paradeplatz		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Paradeplatz		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Paradeplatz		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Bügstr.		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Äuß. Nürnberger Str.		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Klinikum		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Ruhalmstr.		2
Forchheim, GKSt	Burk/FO	Burk: Kriegerdenkmal		1
Forchheim, GKSt	Buckenhofen	Buckenhofen: Merianstr.		2
Forchheim, GKSt	Buckenhofen	Buckenhofen: Am Berg		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Abzw. Ziegeleistr.		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Bammersdorfer Str.		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Ohmstr.		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Regnitzstr.		2
Forchheim, GKSt	Reuth/FO	Reuth/FO: Auf der Hut		1
Forchheim, GKSt	Reuth/FO	Reuth/FO: Hutstr./Bergwirt		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Käsröthe		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Katharinenspital		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Don-Bosco-Apotheke		2
Forchheim, GKSt	Reuth/FO	Reuth/FO: Sparkasse		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: West Tannenweg		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Kellerwald		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: OBI		3
Forchheim, GKSt	Kersbach/FO	Kersbach/FO: Fliederweg		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Siemens		2
Forchheim, GKSt	Buckenhofen	Buckenhofen: Pautzfelder Str.		2
Forchheim, GKSt	Burk/FO	Burk/FO: Burk-/Stillstr.		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Braunauer Str.		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Abzw. Rotbrunnenstr.		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Am Eichenwald		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Ernst-Reuter-Platz		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Kaiser-Heinrich-Str.		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Martin-Luther-Str.		2

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Verklärung Christi		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Viktor-von-Scheffel-Pl.		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: An der Lände		2
Forchheim, GKSt	Reuth/FO	Reuth/FO: Lärchenweg		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Abzw. Aufragen		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Friedrich-Ludwig-Jahn-Str.		1
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: BRK-Heim		3
Forchheim, GKSt	Buckenhofen	Buckenhofen: Feuerwehrhaus		3
Forchheim, GKSt	Buckenhofen	Buckenhofen: St.-Joseph-Str.		2
Forchheim, GKSt	Buckenhofen	Buckenhofen: Austr.		3
Forchheim, GKSt	Buckenhofen	Buckenhofen: Friedensstr.		2
Forchheim, GKSt	Buckenhofen	Buckenhofen: Theresienstr.		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Lichteneiche	soweit noch nicht voll barrierefrei	2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Untere Kellerstr.		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Wilhelm-Hauff-Str.		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Simon-Hegele-Straße		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Kolpingsplatz		2
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Am Strecker Platz		3
Forchheim, GKSt	Buckenhofen	Buckenhofen: Jägersteig		3
Forchheim, GKSt	Burk/FO	Burk/FO: Am Schellenberg		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Kirche St. Anna		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Schützenstr.		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Jörg-Creutzer-Heim		3
Forchheim, GKSt	Buckenhofen	Buckenhofen: Lindenweg		3
Forchheim, GKSt	Burk/FO	Burk: Frankenu		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Konradstr.		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Hans-Böckler-Str.		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Hafenstr.		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Weinbergstr.		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Brunnenweg		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Ziegeleistr.		3
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Klinikum Haupteingang		2
Gößweinstein, M	Gößweinstein	Gößweinstein: Spielzeugmuseum		3
Gößweinstein, M	Gößweinstein	Gößweinstein: Abzw. Etzdorf		3
Gößweinstein, M	Kleingese	Kleingese: Ost		3
Gößweinstein, M	Behringersmühle	Behringersmühle: Hotel Behringers		3
Gößweinstein, M	Gößweinstein	Gößweinstein: Freibad		3
Gößweinstein, M	Gößweinstein	Gößweinstein: Am Büchenstock		3
Gößweinstein, M	Kleingese	Kleingese: Mitte		3

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Gräfenberg, St	Gräfenberg	Gräfenberg: Schulzentrum	wird 2017 umgesetzt; Sicherheitsaspekte	2
Gräfenberg, St	Gräfenberg	Gräfenberg: Grundschule		2
Gräfenberg, St	Sollenberg	Sollenberg: Sollenberg		3
Gräfenberg, St	Walkersbrunn	Walkersbrunn: Ort		2
Gräfenberg, St	Thuisbrunn	Thuisbrunn: Ort		2
Gräfenberg, St	Gräfenberg	Gräfenberg: Stadtmitte		1
Gräfenberg, St	Gräfenberg	Gräfenberg: Lärchenstr.		3
Gräfenberg, St	Thuisbrunn	Thuisbrunn: Zehntscheuer		3
Gräfenberg, St	Walkersbrunn	Walkersbrunn: Abzw. Guttensburg		3
Gräfenberg, St	Gräfenberg	Gräfenberg: Bahnhof		1
Hallerndorf	Hallerndorf	Hallerndorf: Sparkasse		1
Hallerndorf	Willersdorf	Willersdorf: Schule		1
Hallerndorf	Trailisdorf	Trailisdorf: Hallerndorfer Str.		2
Hallerndorf	Haid/FO	Haid/FO: Haid (b. Hallerndorf)		2
Hallerndorf	Pautzfeld	Pautzfeld: Kirche		1
Hallerndorf	Trailisdorf	Trailisdorf: Ringstr.		1
Hallerndorf	Hallerndorf	Hallerndorf: Kellerberg		3
Hallerndorf	Schlammersdorf	Schlammersdorf: Brückenstr.		3
Hallerndorf	Schnaid	Schnaid: Schnaid		2
Hallerndorf	Hallerndorf	Hallerndorf: Thoräcker		2
Hallerndorf	Schlammersdorf	Schlammersdorf: Kapellenweg		2
Hallerndorf	Hallerndorf	Hallerndorf: Kindergarten		3
Hallerndorf	Trailisdorf	Trailisdorf: Hutfeld		3
Hallerndorf	Willersdorf	Willersdorf: Kindergarten		3
Hausen	Wimmelbach/FO	Wimmelbach/FO: Sportplatz		1
Hausen	Hausen (Lkr. FO)	Hausen (Lkr. FO): Bahnhof		2
Hausen	Hausen (Lkr. FO)	Hausen (Lkr. FO): Thurner-Str.		3
Hausen	Hausen (Lkr. FO)	Hausen (Lkr. FO): Dr.-Kupfer-Str.		2
Hausen	Wimmelbach/FO	Wimmelbach/FO: Abzw. Poststr.		3
Hausen	Hausen (Lkr. FO)	Hausen (Lkr. FO): Pilatusfeld		2
Hausen	Hausen (Lkr. FO)	Hausen Weststr.		1
Heroldsbach	Heroldsbach	Heroldsbach: In der Hub		1
Heroldsbach	Oesdorf	Oesdorf: Kirche	solange neuer Bushalt Siedlerstraße noch nicht errichtet ist	1
Heroldsbach	Heroldsbach	Heroldsbach: Erlebnispark/Schule		1
Heroldsbach	Heroldsbach	Heroldsbach: Burgleite		2
Heroldsbach	Heroldsbach	Heroldsbach: Raiffeisenbank		3
Heroldsbach	Oesdorf	Oesdorf: Gasthaus zur Krone	solange neuer Bushalt Siedlerstraße noch nicht errichtet ist	3
Heroldsbach	Poppendorf/FO_Herold	Poppendorf/FO_Herold: Flurweg		2
Heroldsbach	Thurn	Thurn: Parkstr.		2

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Heroldsbach	Poppendorf/FO_Herold	Poppendorf/FO_Herold: Dorfstr.		3
Heroldsbach	Thurn	Thurn: Am Kübellohberg		3
Heroldsbach	Heroldsbach	Heroldsbach: Nord		3
Heroldsbach	Heroldsbach	Heroldsbach: Gebetsstätte		2
Heroldsbach	Poppendorf/FO_Herold	Poppendorf/FO_Herold: Am Bachfeld		3
Heroldsbach	Thurn	Thurn: Romantiksaal		3
Heroldsbach	Thurn	Thurn: In der Reuth		3
Heroldsbach	Heroldsbach	Heroldsbach: Bahnhof	schon weitgehend barrierefrei	1
Heroldsbach	Heroldsbach	Heroldsbach: Friedhof		2
Hetzles	Hetzles	Hetzles: Gh. Schwarzer Adler		1
Hetzles	Hetzles	Hetzles: Schule		2
Hetzles	Hetzles	Hetzles: Mühläckerstr.		3
Hiltipoltstein, M	Hiltipoltstein	Hiltipoltstein: Schule		3
Hiltipoltstein, M	Hiltipoltstein	Hiltipoltstein: Mitte		2
Hiltipoltstein, M	Hiltipoltstein	Hiltipoltstein: Rathaus		1
Igensdorf, M	Bahnhof	Bahnhof		1
Igensdorf, M	Stöckach/FO	Stöckach: Hauptstr.		2
Igensdorf, M	Dachstadt	Dachstadt: Bamberger Str.		2
Igensdorf, M	Igensdorf	Igensdorf: Neue Schule		3
Igensdorf, M	Kirchrüsselbach	Kirchrüsselbach: Kirchrüsselbach		3
Igensdorf, M	Pettensiedel	Pettensiedel: Pettensiedel Mitte		2
Igensdorf, M	Unterlindelbach	Unterlindelbach: Unterlindelbach		3
Igensdorf, M	Etlaswind	Etlaswind		3
Igensdorf, M	Stöckach/FO	Stöckach: Lindelberghalle		3
Igensdorf, M	Unterrüsselbach/FO	Unterrüsselbach/FO: Unterrüsselbach (b.Igensdorf)		3
Igensdorf, M	Stöckach/FO	Stöckach: Kirche		3
Igensdorf, M	Igensdorf	Igensdorf: Ort		2
Igensdorf, M	Dachstadt	Dachstadt: Mitte		3
Igensdorf, M	Igensdorf	Igensdorf: St.-Georg-Str.		3
Igensdorf, M	Mittlrüsselbach	Mittlrüsselbach: Mittlrüsselbach		3
Igensdorf, M	Pettensiedel	Pettensiedel: Siedlung		3
Igensdorf, M	Mitteldorf/FO	Mitteldorf (b. Igensdorf)		3
Igensdorf, M	Pettensiedel	Pettensiedel: Am Egelseebach		3
Kirchrehrenbach	Kirchrehrenbach	Kirchrehrenbach: Sonnengarten		2
Kirchrehrenbach	Kirchrehrenbach	Kirchrehrenbach: Mitte		1
Kirchrehrenbach	Kirchrehrenbach	Kirchrehrenbach: Bahnhof		1
Kleinsendelbach	Steinbach/FO	Steinbach/FO: Gräfenberger Str.		2

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Kleinsendelbach	Kleinsendelbach	Kleinsendelbach: Hauptstr.		2
Kleinsendelbach	Kleinsendelbach	Kleinsendelbach: Lagerhaus		3
Kleinsendelbach	Schellenberg	Schellenberg: Schellenberg		3
Kleinsendelbach	Kleinsendelbach	Kleinsendelbach: Schule		3
Kleinsendelbach	Kleinsendelbach	Kleinsendelbach: Erlanger Str.		1
Kunreuth	Kunreuth	Kunreuth: Fa. Prechtel		3
Kunreuth	Weingarts	Weingarts: Ortsmitte		1
Kunreuth	Kunreuth	Kunreuth: Apotheke		1
Kunreuth	Kunreuth	Kunreuth: Wirtsleite		3
Kunreuth	Kunreuth	Kunreuth: Sparkasse		3
Kunreuth	Weingarts	Weingarts: Siedlung		3
Langensendelbach	Langensendelbach	Langensendelbach: Stockflethhaus	vorher "Sportplatz", kürzlich umbenannt	1
Langensendelbach	Bräuningshof	Bräuningshof: Dorfbrunnenstr.		1
Langensendelbach	Bräuningshof	Bräuningshof: Am Fasanenholz		3
Langensendelbach	Bräuningshof	Bräuningshof: Igelsdorfer Str.		2
Langensendelbach	Langensendelbach	Langensendelbach: Kindergarten		3
Langensendelbach	Langensendelbach	Langensendelbach: Kirchweg		2
Leutenbach	Leutenbach (Lkr.FO)	Leutenbach (Lkr.FO): Raiffeisenstr.		1
Leutenbach	Mittelehrenbach	Mittelehrenbach: Markthalle		2
Leutenbach	Mittelehrenbach	Mittelehrenbach: Kirche		3
Leutenbach	Dietzhof	Dietzhof: Mitte		3
Leutenbach	Oberehrenbach	Oberehrenbach: Kirchplatz		3
Leutenbach	Leutenbach (Lkr.FO)	Leutenbach (Lkr.FO): Ort		3
Leutenbach	Oberehrenbach	Oberehrenbach: Siedlung		3
Neunkirchen a.Brand, M	Neunkirchen a. Brand	Neunkirchen a. Brand: Busbahnhof		1
Neunkirchen a.Brand, M	Neunkirchen a. Brand	Neunkirchen a. Brand: Erlanger Str.		1
Neunkirchen a.Brand, M	Neunkirchen a. Brand	Neunkirchen a. Brand: Grundschule		2
Neunkirchen a.Brand, M	Ermreuth	Ermreuth: Kirche		1
Neunkirchen a.Brand, M	Ermreuth	Ermreuth: Ab.Gleisenhof		3
Neunkirchen a.Brand, M	Neunkirchen a. Brand	Neunkirchen a. Brand: Nürnberg.Str.		2
Neunkirchen a.Brand, M	Neunkirchen a. Brand	Neunkirchen a. Brand: Mittelschule		3
Neunkirchen a.Brand, M	Ebersbach/FO	Ebersbach/FO: Ebersbach (b. Neunk. a. Br.)		3
Neunkirchen a.Brand, M	Neunkirchen a. Brand	Neunkirchen a. Brand: Kleinsendelbacher		3

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Neunkirchen a.Brand, M	Neunkirchen a. Brand	Neunkirchen a. Brand: Obere Gugel		3
Neunkirchen a.Brand, M	Rosenbach/FO	Rosenbach/FO: Rosenbach (b.		3
Neunkirchen a.Brand, M	Großenbuch	Großenbuch: Ortsmitte		3
Obertrubach	Obertrubach	Obertrubach: Obertrubach		2
Obertrubach	Bärfels	Bärfels: Schule		3
Obertrubach	Bärfels	Bärfels: Schulberg		3
Obertrubach	Geschwand	Geschwand: Ort		3
Obertrubach	Geschwand	Geschwand: Fa. Eberle		3
Pinzberg	Pinzberg	Pinzberg: Sportplatz		2
Pinzberg	Pinzberg	Pinzberg: Kirche		1
Pinzberg	Dobenreuth	Dobenreuth: Dobenreuth		3
Pinzberg	Gosberg	Gosberg: Gasthaus Schuhmann		3
Pinzberg	Pinzberg	Pinzberg: Eichenwaldstr.		3
Pinzberg	Pinzberg	Pinzberg: Kapelle		3
Pinzberg	Gosberg	Gosberg: Kirche		2
Poxdorf	Poxdorf (Lkr. FO)	Poxdorf (Lkr. FO): Rathaus		1

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Poxdorf	Poxdorf (Lkr. FO)	Poxdorf (Lkr. FO): Kirche		2
Poxdorf	Poxdorf (Lkr. FO)	Poxdorf (Lkr. FO): Ost		1
Poxdorf	Poxdorf (Lkr. FO)	Poxdorf (Lkr. FO): Schule		3
Pretzfeld, M	Wannbach	Wannbach: Kirche		2

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Pretzfeld, M	Unterzaunsbach	Unterzaunsbach	weil touristisch interessant	3
Pretzfeld, M	Pretzfeld	Pretzfeld: Post		1
Pretzfeld, M	Pretzfeld	Pretzfeld: Schule		3
Pretzfeld, M	Pretzfeld	Pretzfeld: Kirche		2
Pretzfeld, M	Pretzfeld	Pretzfeld: Am Backofen		3
Pretzfeld, M	Hagenbach	Hagenbach: Hagenbach		3
Pretzfeld, M	Pretzfeld	Pretzfeld: Schloßberg		3
Pretzfeld, M	Pretzfeld	Pretzfeld: Untere Altreuth		2
Unterleinleiter	Unterleinleiter	Unterleinleiter: Friedhof		2
Unterleinleiter	Unterleinleiter	Unterleinleiter: Schulstr.		1
Unterleinleiter	Dürbrunn	Dürbrunn: Dürbrunn		3
Unterleinleiter	Unterleinleiter	Unterleinleiter: Am Dürnbach		2
Unterleinleiter	Unterleinleiter	Unterleinleiter: Kirche		3
Weilersbach	Unterweilersbach	Unterweilersbach: Annaberg		3
Weilersbach	Unterweilersbach	Unterweilersbach: Am Willberg		3
Weilersbach	Unterweilersbach	Unterweilersbach: Josefstr.		3
Weilersbach	Unterweilersbach	Unterweilersbach: Ebermannstädter Str.		3
Weißenohe	Weißenohe	Weißenohe: Bahnhof		3
Wiesenthau	Schlaifhausen	Schlaifhausen: Abzw. Schlaifhausen		3
Wiesenthau	Wiesenthau	Wiesenthau: Feuerwehrhaus		1
Wiesenthau	Schlaifhausen	Schlaifhausen: Mitte		2
Wiesenthau	Wiesenthau	Wiesenthau: Waldstr.		2
Wiesenthau	Wiesenthau	Wiesenthau: Bahnhof Ost		3
Wiesental, M	Streitberg	Streitberg: B 470		1
Wiesental, M	Muggendorf	Muggendorf: Forchheimer Str.		1
Wiesental, M	Muggendorf	Muggendorf: Gasth. Kohlmann		2
Wiesental, M	Streitberg	Streitberg: Bürgerhaus		3
Wiesental, M	Wüstenstein	Wüstenstein: Berg		3
Wiesental, M	Wüstenstein	Wüstenstein: Tal		3

Nahverkehrsplan Landkreis Forchheim

Prioritätenliste Barrierefreiheit (4=vorläufig zurückgestellt; Haltestellen außerorts sowie Ortsteile unter 200

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Ebermannstadt, St	Buckenreuth	Buckenreuth		4
Ebermannstadt, St	Burggailenreuth	Burggailenreuth		4
Ebermannstadt, St	Neuses/FO_Ebermannst	Neuses (b. Ebermannstadt)		4
Ebermannstadt, St	Windischgailenreuth	Windischgailenreuth: Windischgailenreuth		4
Ebermannstadt, St	Burggailenreuth	Burggailenreuth: Abzw. Burggailenreuth		4
Ebermannstadt, St	Wolkenstein	Wolkenstein: Wolkenstein (b. Ebermannstadt)		4
Ebermannstadt, St	Ebermannstadt	Ebermannstadt: Diesbrunnenstr.		4
Ebermannstadt, St	Gasseldorf	Gasseldorf: Brunnenweg		4
Ebermannstadt, St	Kanndorf	Kanndorf: Kanndorf		4
Ebermannstadt, St	Kanndorf	Kanndorf: Aussiedlerheim Drummer		4
Ebermannstadt, St	Moggast	Moggast: Abzw. Moggast		4
Ebermannstadt, St	Rothenbühl	Rothenbühl: Abzw. Rothenbühl		4
Ebermannstadt, St	Thosmühle	Thosmühle: Thosmühle		4
Ebermannstadt, St	Wohlmuthshüll	Wohlmuthshüll: Abzw. Wohlmuthshüll		4
Eggolsheim, M	Drügendorf	Drügendorf: Abzw. Sportplatz		4
Eggolsheim, M	Bammersdorf/FO	Bammersdorf/FO: Am Brunnfeld		4
Eggolsheim, M	Eggolsheim	Eggolsheim: Fährstr.		4
Eggolsheim, M	Eggolsheim	Eggolsheim: Weinhütten		4
Egloffstein, M	Schweinthal	Schweinthal: Schweinthal		4
Egloffstein, M	Äpfelbach	Äpfelbach: Äpfelbach		4
Egloffstein, M	Egloffsteinerhüll	Egloffsteinerhüll: Egloffsteinerhüll		4
Egloffstein, M	Hammerbühl/FO	Hammerbühl/FO: Hammerbühl (b. Egloffstein)		4
Egloffstein, M	Hundsboden/FO	Hundsboden/FO: Hundsboden (b. Egloffstein)		4
Egloffstein, M	Mostviel	Mostviel: Mostviel		4
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Abzw. Sigritzau		4
Forchheim, GKSt	Forchheim	Eisenbahnunterführung		4
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: Sandäcker		4
Forchheim, GKSt	Forchheim	Forchheim: An den Sandgruben		4
Gößweinstein, M	Hungenberg	Hungenberg: Hungenberg		4
Gößweinstein, M	Kleingese	Kleingese: Kirche		4
Gößweinstein, M	Moritz	Moritz: Moritz		4
Gößweinstein, M	Sachsendorf/FO	Sachsendorf/FO: Gasthaus Birkenhof		4
Gößweinstein, M	Bösenbirkig	Bösenbirkig: Mitte		4
Gößweinstein, M	Kohlstein	Kohlstein		4
Gößweinstein, M	Morschreuth	Morschreuth: Ort		4
Gößweinstein, M	Türkelstein	Türkelstein: Türkelstein		4

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Gößweinstein, M	Unterailsfeld	Unterailsfeld: Unterailsfeld		4
Gößweinstein, M	Wichsenstein	Wichsenstein: Grauer Berg		4
Gößweinstein, M	Wölm	Wölm: Wölm		4
Gößweinstein, M	Behringersmühle	Behringersmühle: B 470		4
Gößweinstein, M	Allersdorf/FO	Allersdorf/FO: Allersdorf (b. Gößweinstein)		4
Gößweinstein, M	Hardt/FO	Hardt/FO: Ortsmitte		4
Gößweinstein, M	Hartenreuth	Hartenreuth: Mitte		4
Gößweinstein, M	Hühnerloh	Hühnerloh: Gasthaus Bayer		4
Gößweinstein, M	Stadelhofen/FO	Stadelhofen/FO: Stadelhofen (b. Gößweinst.)		4
Gößweinstein, M	Wichsenstein	Wichsenstein: Kirche		4
Gößweinstein, M	Behringersmühle	Behringersmühle: Tankstelle		4
Gößweinstein, M	Geiselhöhe	Geiselhöhe: Geiselhöhe		4
Gößweinstein, M	Hardt/FO	Hardt/FO: Siedlung		4
Gößweinstein, M	Kleingese	Kleingese: Abzw. Geschwand		4
Gößweinstein, M	Kleingese	Kleingese: Vogelberg		4
Gößweinstein, M	Leutzdorf	Leutzdorf		4
Gößweinstein, M	Morschreuth	Morschreuth: Aussiedlerhof		4
Gößweinstein, M	Moschendorf	Moschendorf: Abzw. Moschendorf		4
Gößweinstein, M	Prügeldorf	Prügeldorf: Abzw. Prügeldorf		4
Gößweinstein, M	Sachsenmühle	Sachsenmühle		4
Gößweinstein, M	Sachsenmühle	Sachsenmühle: B 470		4
Gößweinstein, M	Sattelmannsбург	Sattelmannsбург: Abzw. Sattelmannsбург		4
Gößweinstein, M	Ühleins Hof	Ühleins Hof: Ühleins Hof		4
Gößweinstein, M	Wichsenstein	Wichsenstein: Haide		4
Gößweinstein, M	Wichsenstein	Wichsenstein: Wolfsschlucht		4
Gößweinstein, M	Wichsenstein	Wichsenstein: Grauer Berg Mitte		4
Gößweinstein, M	Bösenbirkgig	Bösenbirkgig: Abzw. Bösenbirkgig		4
Gößweinstein, M	Etzdorf	Etzdorf		4
Gößweinstein, M	Leimersberg	Leimersberg: Abzw. Leimersberg		4
Gößweinstein, M	Leimersberg	Leimersberg: Ort		4
Gößweinstein, M	Sachsendorf/FO	Sachsendorf/FO: Mitte		4
Gößweinstein, M	Ühleins Hof	Ühleins Hof: Abzw. Ühleins Hof		4
Gößweinstein, M	Unterailsfeld	Unterailsfeld: Abzw. Unterailsfeld		4
Gößweinstein, M	Wichsenstein	Wichsenstein: Abzw. Grauer Berg		4
Gräfenberg, St	Hohenschwäz	Hohenschwäz: Abzw. Hohenschwäz		4

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Gräfenberg, St	Haidhof/FO	Haidhof/FO: Haidhof (b. Gräfenberg)		4
Gräfenberg, St	Hohenschwärz	Hohenschwärz: Hohenschwärz		4
Gräfenberg, St	Lilling	Lilling: Lilling		4
Gräfenberg, St	Neules	Neules: Neules		4
Gräfenberg, St	Schlichenreuth	Schlichenreuth: Abzw. Schlichenreuth		4
Gräfenberg, St	Gräfenbergerhüll	Gräfenbergerhüll: Ort		4
Gräfenberg, St	Höfles/FO	Höfles/FO: Abzw. Höfles bei Gräfenberg		4
Gräfenberg, St	Höfles/FO	Höfles/FO: Ort		4
Gräfenberg, St	Gräfenberg	Gräfenberg B2		4
Gräfenberg, St	Lilling	Lilling: Lillinger Höhe		4
Gräfenberg, St	Gräfenbergerhüll	Gräfenbergerhüll: Abzw. Gräfenbergerhüll		4
Gräfenberg, St	Neules	Neules: Mitte		4
Hallerndorf	Pautzfeld	Pautzfeld: Abzw. Pautzfeld		4
Hallerndorf	Schlammsdorf	Schlammsdorf: Gewerbegebiet		4
Hallerndorf	Stiebarlimbach	Stiebarlimbach: Stiebarlimbach		4
Hausen	Wimmelbach/FO	Wimmelbach/FO: Kirchenstr.		4
Hausen	Wimmelbach/FO	Wimmelbach/FO: Dorfstr.		4
Hausen	Wimmelbach/FO	Wimmelbach/FO: Hausener Str.		4
Hetzles	Honings	Honings: Ortsmitte		4
Hiltpoltstein, M	Kappel/FO	Kappel (b. Hiltpoltstein)		4
Hiltpoltstein, M	Kemmathen/FO	Kemmathen (b. Hiltpoltstein)		4
Hiltpoltstein, M	Schossaritz	Schossaritz: Schossaritz		4
Hiltpoltstein, M	Almos	Almos		4
Hiltpoltstein, M	Erlastrut	Erlastrut: Erlastrut		4
Hiltpoltstein, M	Görbitz	Görbitz: Ort		4
Hiltpoltstein, M	Großenohe	Großenohe: Großenohe		4
Hiltpoltstein, M	Möchs	Möchs		4
Hiltpoltstein, M	Wölfersdorf	Wölfersdorf: Wölfersdorf		4
Hiltpoltstein, M	Almos	Almos: Abzw. Almos		4
Hiltpoltstein, M	Görbitz	Görbitz: Abzw. Görbitz		4
Hiltpoltstein, M	Göring	Göring: Abzw. Göring		4
Hiltpoltstein, M	Hiltpoltstein	Hiltpoltstein: Abzw. Schossaritz		4
Igensdorf, M	Unterrüsselbach/FO	Rüsselbach Bahnhof		4
Igensdorf, M	Pommer	Pommer: Pommer		4
Igensdorf, M	Oberindelbach	Oberindelbach: Oberindelbach		4
Igensdorf, M	Pommer	Pommer: Abzw. Pommer		4
Igensdorf, M	Affalterbach	Affalterbach: Affalterbach		4
Igensdorf, M	Lindenhof/FO	Lindenhof (b. Igensdorf)		4
Kunreuth	Ermreus	Ermreus: Ermreus		4

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Kunreuth	Regensberg	Regensberg: Abzw. Regensberg		4
Leutenbach	Dietzhof	Dietzhof: Abzw. Dietzhof		4
Leutenbach	Ortspitz	Ortspitz		4
Leutenbach	Seidmar	Seidmar		4
Neunkirchen a.Brand, M	Baad	Baad: Baad		4
Neunkirchen a.Brand, M	Rödlas/FO	Rödlas/FO: Rödlas (b. Neunkirchen a.Br.)		4
Neunkirchen a.Brand, M	Gleisenhof	Gleisenhof: Gleisenhof		4
Neunkirchen a.Brand, M	Großenbuch	Großenbuch: Abzw. Großenbuch		4
Neunkirchen a.Brand, M	Vogelhof/FO	Vogelhof/FO: Vogelhof (b. Neukirch.a.Br.)		4
Obertrubach	Herzogwind	Herzogwind: Mitte		4
Obertrubach	Neudorf/FO_Obertruba	Neudorf/FO_Obertruba: Neudorf (b. Obertrubach)		4
Obertrubach	Dörfles	Dörfles: Ort		4
Obertrubach	Hackermühle	Hackermühle: Hackermühle		4
Obertrubach	Herzogwind	Herzogwind: Abzw. Herzogwind		4
Obertrubach	Linden/FO	Linden/FO: Linden (b. Obertrubach)		4
Obertrubach	Neudorf/FO_Obertruba	Neudorf/FO_Obertruba: Neudorfer Höhe -4		4
Obertrubach	Sorg/FO	Sorg/FO: Ort		4
Obertrubach	Untertrubach	Untertrubach: Abzw. Affalterthal		4
Obertrubach	Untertrubach	Untertrubach: Ort		4
Obertrubach	Wolfsberg	Wolfsberg: Ortsmitte		4
Obertrubach	Wolfsberg	Wolfsberg: Sportplatz		4
Obertrubach	Dörfles	Obertrubach: Abzw. Dörfles		4
Obertrubach	Haselstauden	Haselstauden		4
Obertrubach	Hundsdorf/FO	Hundsdorf/FO: Hundsdorf (b. Obertrubach)		4
Obertrubach	Neudorf/FO_Obertruba	Neudorf/FO_Obertruba: Neudorfer Höhe -3		4
Obertrubach	Neudorf/FO_Obertruba	Neudorf/FO_Obertruba: Neudorfer Höhe -1		4
Obertrubach	Neudorf/FO_Obertruba	Neudorf/FO_Obertruba: Neudorfer Höhe -2		4
Obertrubach	Reichelsmühle	Reichelsmühle: Reichelsmühle		4
Obertrubach	Sorg/FO	Sorg/FO: Aussiedlerhof		4
Pinzberg	Eisenberg	Eisenberg: Eisenberg		4
Pretzfeld, M	Hetzelsdorf	Hetzelsdorf: Hetzelsdorf		4
Pretzfeld, M	Pretzfeld	Pretzfeld: Schulhof		4
Pretzfeld, M	Lützelsdorf	Lützelsdorf: Abzw. Lützelsdorf		4
Pretzfeld, M	Oberzaunsbach	Oberzaunsbach		4
Pretzfeld, M	Urspring/FO	Urspring/FO: Urspring (b. Pretzfeld)		4
Pretzfeld, M	Kolmreuth	Kolmreuth: Abzw. Kolmreuth		4
Pretzfeld, M	Poppendorf/FO Pretzf	Poppendorf (b. Pretzfeld)		4
Weilersbach	Reifenberg	Reifenberg: Abzw. Reifenberg		4
Wiesental, M	Engelhardtsberg	Engelhardtsberg: Engelhardtsberg		4

Gemeinde	Ortsteil	Name	Hinweise	Priorität nach Abstimmung mit Gemeinde
Wiesental, M	Birkenreuth	Birkenreuth: Birkenreuth		4
Wiesental, M	Engelhardtsberg	Engelhardtsberg: Aussiedlerhof		4
Wiesental, M	Trainmeusel	Trainmeusel: Trainmeusel		4
Wiesental, M	Albertshof/FO	Albertshof/FO: Mitte		4
Wiesental, M	Gößmannsberg	Gößmannsberg: Gößmannsberg		4
Wiesental, M	Neudorf/FO_Wiesenttl	Neudorf/FO_Wiesenttl: Neudorf (b. Wiesental)		4
Wiesental, M	Störnhof	Störnhof: Störnhof		4
Wiesental, M	Voigendorf	Voigendorf: Voigendorf		4
Wiesental, M	Wohlmannsgesees	Wohlmannsgesees: Wohlmannsgesees		4
Wiesental, M	Wöhr	Wöhr: Wöhr (b. Wiesental)		4
Wiesental, M	Draisendorf	Draisendorf: Draisendorf		4
Wiesental, M	Oberfellendorf	Oberfellendorf: Oberfellendorf		4

Linienbündelkonzept - Landkreis Forchheim - Stand: 09.12.2018														
Linienbündel	Konzessionsablauf	Nächste Ausschreibung	Nächste Neubesetzung / VGN-Fplwechsel	VGN Linie	beauftragtes VU	Konzessions-Behörde - zusätz. Reg.	Bündelgröße (Nwkm p.a.)	Nwkm FO	Nwkm ERH	Nwkm / BT	Nwkm ER	von	nach	Berührte Landkreise
1	10.12.22	2021	Dez 22	261		RVO						Forchheim Nord	Lichteneiche	FO
1	10.12.22	2021	Dez 22	262	OVF GmbH	RVO						Reuth	Forchheim Süd	FO
1				264		RVO						Mayer-Franken-Str./Klinikum	Pinzberg	FO
Sa.							341.421	341.421						
2	10.12.22	2021	Dez 22	220	Klemm-Reisen	RVO						Eggolsheim	Ebermannstadt	FO
2	10.12.22	2021	Dez 22	263	Klemm-Reisen	RVO						Buckenhofen	Forchheim ZOB	FO
2	10.12.22	2021	Dez 22	266	Klemm-Reisen	RVO						Forchheim	Eggolsheim	FO
2	10.12.22	2021	Dez 22	265	Klemm-Reisen	RVO						Forchheim	Hallerndorf / Schmaid (Hallendorfer Kellerexpress)	FO
Sa.							546.900	546.900						
3	08.12.20	2019	09.12.20	217		RVO						Eschenau-Igensdorf	Rüsselbach	ERH,FO
3	08.12.20	2019	09.12.20	219		RVO						Gößweinstein	Gräfenberg	FO
3	08.12.20	2019	09.12.20	222		RVO						Forchheim-Weilersbach	Egloffstein-Gößweinstein	FO
3	08.12.20	2019	09.12.20	223		RVO						Forchheim	Gräfenberg	FO
3	08.12.20	2019	09.12.20	224		RVO						Forchheim	Neunkirchen a. Br.	FO
3	08.12.20	2019	09.12.20	226	Klemm-Reisen	RVO						Gößweinstein	Gräfenberg	FO
3	08.12.20	2019	09.12.20	229	Klemm-Reisen	RVO						Gäfenberg	Gößweinstein (Trubachtalexpress)	FO
3	08.12.20	2019	09.12.20	256	Klemm-Reisen	RVO						Kunreuth	Balersdorf	ERH,FO
3	08.12.20	2019	09.12.20	272	Klemm-Reisen	RVO						Görlitz	Gräfenberg	FO
Sa.							1.203.500	1.194.131	9.369					



Landkreis Forchheim

Niederschrift

der 3. Sitzung des Arbeitskreises Nahverkehrsplan 2017

am Dienstag, 07.03.2017

von 13:30 Uhr - 15:10 Uhr, im

Landratsamt Forchheim, Kulturraum St. Gereon

Nürnberger Straße 1, 91301 Forchheim

TAGESORDNUNG

Nichtöffentlicher Teil

- 1 Begrüßung**

- 2 Kenntnisnahme von der Niederschrift der Sitzung des Arbeitskreises Nahverkehrsplan vom 30.01.2017**
17/0727
- 3 Beteiligung der Behindertenvertretungen**

- 4 Wünsche - Anträge - Informationen**

Nichtöffentliche Sitzung

TOP 1: Begrüßung

Stellvertretende Landrätin Kraus begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Vertreter der Behindertenverbände, zur 3. Sitzung des Arbeitskreises Nahverkehrsplan 2017.

TOP 2: Kenntnisnahme von der Niederschrift der Sitzung des Arbeitskreises Nahverkehrsplan vom 30.01.2017

Der Arbeitskreis Nahverkehrsplan nimmt Kenntnis von der Niederschrift seiner Sitzung vom 30.01.2017. Es gibt keine Anmerkungen oder Einwendungen.

17/0727

TOP 3: Beteiligung der Behindertenvertretungen

Stellvertretende Landrätin Kraus weist auf die immer älter werdende Bevölkerung hin. Aus diesem Grund müsse der barrierefreie Haltestellenausbau vorangetrieben werden, auch wenn dies in einigen Gemeinden schwer werden wird.

Fachbereichsleiter Hummel erklärt einleitend, dass in der letzten Sitzung des Arbeitskreises die Bürgermeister der Gemeinden und die weiteren Baulastträger eingeladen waren um ihnen aufzuzeigen, was auf sie zukommen wird im Rahmen des barrierefreien Haltestellenausbau. Er weist darauf hin, dass es - wie bereits in der letzten Sitzung erwähnt - dabei bleibt, dass die Gemeinden an innerörtlichen Straßen für den Ausbau zuständig sind mit Ausnahme von Busbuchten an Kreis-, Staats- oder Bundesstraßen.

Hintergrund der Einladung der Behindertenverbände ist die gesetzliche Verpflichtung bis zum 01.01.2022 Barrierefreiheit herzustellen und die Vertretungen der Behinderten hierzu anzuhören nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz.

Im Landkreis Forchheim wurde bei den etwa 470 Haltestellen eine Bestandsaufnahme durchgeführt. Zu beachten ist, dass die 470 Haltestellen für eine Richtung gerechnet sind. Da es meist eine Gegenhaltestelle gibt muss man jedoch von etwa 900 Haltestellen ausgehen. Aufgrund des finanziellen Aufwandes wird es nicht möglich sein, alle Haltestellen sofort barrierefrei herzustellen. Seitens des Landkreises wurden daher die Haltestellen in vier verschiedene Prioritäten eingeordnet. Haltestellen mit Priorität 1 (70 Stück) sollen schnellstmöglich ausgebaut werden, mit Priorität 2 (98 Stück) bis 2019, mit Priorität 3 (143 Stück) sollte es bis 2019 zumindest konkrete Umbaupläne geben, Haltestellen mit Priorität 4 (153 Stück) gelten als vorläufig zurückgestellt.

Weiter erläutert Fachbereichsleiter Hummel, dass Haltestellen in Orten unter 200 Einwohnern entsprechend der Definition im Nahverkehrsplan mit Priorität 4 eingestuft wurden. Die Prioritäten 1 bis 3 wurden entsprechend der Einsteigerzahlen, der Bedienhäufigkeit und der Einrichtungen in der Umgebung festgelegt. Für jeden Gemeindehauptort wurde mindestens eine Haltestelle

in Priorität 1 vorgesehen. Eine Beurteilung der technischen Machbarkeit erfolgte nicht. An die Gemeinden wurde zwischenzeitlich ein Umfragebogen versandt, wonach sie sich dafür aussprechen können einen Ortstermin mit den Fachstellen des Landratsamtes zur Besichtigung der Haltestellen durchzuführen. Diese Ortstermine sollen alle im Jahr 2017 durchgeführt werden um nicht zu viel Zeit zu verlieren.

Für den barrierefreien Haltestellenausbau soll im Landkreis Forchheim flächendeckend an allen Haltestellen ein Kasseler Sonderbord mit 21 cm Höhe vorgesehen werden. Die 21 cm Bordsteinhöhe resultieren aus der Vorgabe in künftigen Ausschreibungen, dass die Niederflurbusse auf 25 cm absenken müssen.

Im weiteren Verlauf stellt Fachbereichsleiter Hummel die vom VGN zusammengetragenen Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen vor. Im Einzelnen wird hierzu auf die Tabelle verwiesen, die allen Teilnehmern ausgehändigt wurde. Weitere konkrete Vorgaben werden seitens des ÖPNV nicht gemacht. Die technische Umsetzung obliegt den Gemeinden gegebenenfalls unter Hinzuziehung eines Planungsbüros. Planungsbüros sind die entsprechenden Vorschriften für die Barrierefreiheit bekannt.

Eine Musterhaltestelle befindet sich in Forchheim in der Klosterstraße. Da diese jedoch vor Aufkommen der Diskussion über die Barrierefreiheit angelegt wurde ist dort nur ein Bordstein von 18 cm Höhe verbaut. Unter Einsatz der im Bus befindlichen Klapprampe lässt sich jedoch auch bei einer Bordsteinhöhe ab 16 cm Barrierefreiheit herstellen.

Kreisrat Striebich hinterfragt die Barrierefreiheit bei einem Bus auf 25 cm Absenkhöhe und einem Bordstein von 21 cm mit einem dadurch noch verbleibenden Höhenunterschied von 4 cm.

Fachbereichsleiter Hummel erklärt, dass Barrierefreiheit hergestellt ist, wenn Restspalt und Höhenunterschied zusammen nicht mehr als 10 cm ergeben. Das bedeutet, dass 4 cm Höhenunterschied als barrierefrei gelten wenn der Spalt zwischen Bordstein und Bus nicht mehr als 6 cm beträgt.

Bürgermeister Richter (Neunkirchen am Brand) möchte auf die Zuständigkeit zurückkommen, wie es sich damit an Busbahnhöfen wie in Neunkirchen verhält.

Hierzu gibt Fachbereichsleiter Hummel an, dass die grundsätzliche Zuständigkeit bei der Gemeinde liegt. Jedoch wurde durch den Ausschuss für Bau- und Verkehrsangelegenheiten des Landkreises ein Beschluss gefasst, dass es einen Zuschuss des Landkreises für den Ausbau der großen Busbahnhöfe geben soll. Die Höhe dieses Zuschusses muss noch geklärt werden.

Bürgermeister Richter führt weiter aus, dass er den Zeitplan bis 2019 für sehr sportlich hält. Der Markt Neunkirchen a.B. möchte gerne auch eine Ortsbesichtigung der Haltestellen mit den Fachstellen des Landratsamtes durchführen.

Kreisrat Striebich möchte wissen, wie es sich mit den in einer vorangegangenen Sitzung erwähnten 90 m erforderlichen Länge für eine Busbucht verhält. Zum einen sei diese an kaum einer Stelle zu realisieren, zum anderen bedeuten 90 m Länge der Busbucht nicht zugleich 90 m Bordstein mit 21 cm Höhe.

Fachbereichsleiter Hummel erwidert, dass die 90 m Länge für eine Busbucht der Idealzustand nach der Ortsdurchfahrtrichtlinie sind, man jedoch die Gegebenheiten vor Ort betrachten muss. Die Feststellung, dass 90 m Busbucht nicht gleichzusetzen sind mit einem 21 cm hohen

Bordstein auf 90 m Länge, kann er bestätigen. Der hohe Bordstein wird nur im Einstiegsfeld benötigt, also mindestens einschließlich der zweiten Tür des Busses.

Herr Weise (Reisebüro Klemm) bittet darum im Rahmen der künftigen Ausschreibungen nicht nur vorzusehen, dass der Niederflerbus auf 25 cm abgesenkt werden kann, sondern ein automatisches Kneeling zu fordern. Viele Busfahrer senken entgegen der Anweisung die Busse an den Haltestellen leider sonst nicht ab.

In Bezug auf die Busbucht stellt er aus Sicht eines Busfahrers klar, dass 90 m Länge nicht nötig sind um ohne Restspalt direkt am Bordstein zum Stehen zu kommen. Hierfür seien rund 35 m ausreichend.

Frau Schmidt (Behindertenbeauftragte) weist darauf hin, dass ein 21 cm hoher Bordstein völlig sinnlos ist, wenn man es nicht schafft, dass der Bus parallel zum Bordstein halten kann, da die Haltestelle zu kurz ist. Kommt der Bus schief zum Stehen, so ist ein 21 cm hoher Bordstein sogar noch gefährlicher, da Fahrgäste dann zunächst auf die Fahrbahn nach unten treten müssen und dann wieder 21 cm auf den Bord nach oben.

Referent Frercks (VGN) betont, dass es sich bei den vorgestellten Standards nicht um eine Erfindung des VGN handelt sondern um eine Zusammenstellung von DIN-Normen. Ziel des VGN hierbei ist es den Landkreisen einen einheitlichen Leitfaden zur Verfügung zu stellen. Aus seiner Sicht ist es wichtig eine einheitliche Bordsteinhöhe im ganzen Landkreis festzulegen. Diese Bordsteinhöhe ist für Standardlinienbusse ausgelegt, dass es dadurch zu Problemen mit einem Kleinbus kommen kann ist völlig normal und lässt sich nicht verhindern. Zentral für das Kriterium der Barrierefreiheit ist auch das Zwei-Sinne-Prinzip, dass also immer zwei Sinne eines Menschen angesprochen werden sollen.

Fachbereichsleiter Hummel erklärt hierzu ergänzend, dass bei den aktuellen Planungen der Busbahnhöfe in Egloffstein und Gräfenberg auch jeweils ein Halteplatz mit 16 cm Bordsteinhöhe vorgesehen wird um einen Kleinbus halten lassen zu können und ebenso über die Klapprampe bei einem Standardbus Barrierefreiheit herstellen kann.

Kreisrat Striebich schildert einen Vorfall in einem anderen Landkreis, den er selbst miterlebt hat. Demnach stand der leere Bus an der Haltestelle und ließ die Fahrgäste einsteigen. Im vollen Zustand jedoch saß der Bus auf dem Bordstein auf, sodass er nicht losfahren konnte und alle Fahrgäste erst einmal wieder aussteigen mussten. Er meint, dass man darauf achten muss solche Probleme zu verhindern.

Weiter weist er wie schon in der letzten Sitzung darauf hin, dass der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen ausdrücklich empfiehlt Bushaltestellen parallel zur Fahrbahn vorzusehen statt Busbuchten. Busbuchten sind an einigen Stellen sicherlich sinnvoll, vor allem dort, wo sie bereits vorhanden sind, jedoch sollte man nicht unbedingt neue bauen.

Fachbereichsleiter Hummel schließt sich der Sicht an, dass man den Neubau von Busbuchten sehr gut überlegen sollte, die bestehenden aber genutzt werden sollten um den Verkehr nicht zu behindern.

Kreisrat Körber möchte wissen, ob 5 cm Höhenunterschied im ÖPNV tatsächlich als barrierefrei gelten, da es in den Vorschriften des Hochbaus nur 2 cm sein dürfen. Beispielsweise stellt bereits die Schwelle einer Terrassentür mit nur 2 cm Höhe ein Hindernis dar.

Herr Beetz (ASB) schließt sich der Meinung von Herrn Körber an. Nach Rücksprache mit Frau Marquardt (OBA) besteht Einigkeit, dass 4 cm Höhenunterschied für Rollstuhlfahrer schon schwer zu bewältigen sein werden.

Kreisrat Striebich führt aus, dass die 5 cm Toleranz eine Besonderheit im ÖPNV sind und hier einen Kompromiss darstellen um alle Interessen unter einen Hut zu bekommen.

Frau Schmidt erläutert, dass es nicht nur um 5 cm Höhenunterschied geht, sondern um die insgesamt 10 cm wenn man Höhenunterschied und Spaltbreite zusammennimmt. Das ist die Definition der Barrierefreiheit. 5 cm Höhenunterschied seien sicherlich nicht ideal, wenn der Spalt dafür aber sehr gering ist, ist es möglich. Es sei hier eine Gesamtbeurteilung erforderlich.

Herr Beetz bietet an, dass man bei Bedarf gerne einmal mit einem Rollstuhl ausprobieren kann, ob es mit den vorgegebenen Maßen in der Praxis funktioniert.

Herr Weise kann aus seinen persönlichen Erfahrungen in Berlin berichten, dass der Bus mit Außenschwenktüren eine gewisse Toleranz zum Bordstein braucht um bei voller Besetzung nicht aufzusitzen. Er hat die Beobachtung gemacht, dass Rollstuhlfahrer 4 cm Höhenunterschied überwinden können. Den Bus bei einer Bordsteinhöhe von 21 cm auf 25 cm absenken zu lassen hält er für eine gute Lösung.

Kreisrat Körber stellt die Frage der Praxistauglichkeit, sodass man es behinderten Menschen ermöglichen kann sich selbstbestimmt fortzubewegen. Er kann dem 21 cm Bordstein nichts abgewinnen, da er diesen für ein Hindernis für nicht mobilitätseingeschränkte Personen hält. Nach baurechtlichen Vorschriften sind 21 cm das Höchstmaß für die Stufenhöhe bei Kellertreppen. Alles darüber wird von Fußgängern als ungewohnt wahrgenommen und auch die 21 cm sind schon sehr viel.

Frau Schmidt wendet dagegen ein, dass ein Fußgänger diese Höhe ja gar nicht übersteigen muss wenn der Bus ordentlich steht. Ein Problem wird es nur, wenn der Bus schräg steht und der Fahrgast erst nach unten auf die Fahrbahn und dann nach oben auf den Bordstein steigen muss.

Kreisrat Körber stellt klar, dass sich seine Befürchtungen nicht auf die Situation mit dem Bus beziehen, sondern wenn kein Bus da ist und ein Fußgänger die Straße überqueren möchte.

Fachbereichsleiter Hummel erläutert, dass der Fußgänger nicht die 21 cm übersteigen soll, sondern es abgesenkte Bereiche oder Rampen gibt, über die die Querung erfolgen soll.

Kreisrat Striebich warnt davor immer nur die Idealbushaltestelle mit 21 cm hohem Bordstein zu betrachten, da ein solch hoher Bordstein schon ungewohnt ist für die Bevölkerung. Daher regt er an im innerstädtischen Bereich wie an der Klosterstraße über 18 cm nachzudenken.

Fachbereichsleiter Hummel erinnert daran, dass eine Haltestelle für den Halt mit einem Bus geplant wird, nicht für einen Halt mit dem Pkw oder für die Überquerung durch Fußgänger. Fußgängern ist es zumutbar wenige Meter zur Seite zu gehen bis zur abgesenkten Stelle und dort zu queren.

Referent Frercks verdeutlicht, dass ein 21 cm hoher Bordstein als Barriere auch Vorteile hat, da die Fußgänger dann die vorgesehenen Wege mit abgesenkten Stellen nehmen um die Straße zu queren statt dies an ungeeigneten Stellen zu tun.

Kreisrat Büttner gibt an, dass auch er die 21 cm Bordsteinhöhe kritisch sieht, und möchte von den Fachleuten wissen, weshalb man nicht 18 cm nimmt.

Herr Beetz entgegnet, dass für einen Rollstuhlfahrer ein Höhenunterschied von dann 7 cm zwischen Bus und Bordstein zu viel ist. Der eingebaute Kippschutz in einem Rollstuhl lässt maximal 5 cm zu.

Fachbereichsleiter Hummel erläutert, dass 21 cm Höhe das Maß ist, das den besten Kompromiss für alle Interessen darstellt. Die Klapprampe soll wegen des daraus entstehenden Zeitverlustes möglichst wenig zum Einsatz kommen. Denn ein größerer Zeitverlust bedeutet, dass mehr Busse benötigt werden und damit höhere Kosten entstehen.

Kreisrat Polster berichtet, dass er am Bahnhof in Gräfenberg schon öfter gesehen hat wie Fußgänger stolpern, da 21 cm Bordstein sehr hoch sind. Zum bereits angesprochenen Thema der Außenschwenktüren erklärt er, dass hierbei die Türen beim Öffnen 2 bis 3 cm nach unten gehen. Die Führungsstangen der Türen können dann bei einem zu hohen Bordstein im Weg sein. Er schlägt vor einen Praxisversuch zu machen und mit einem Bus zu testen, bis zu welcher Bordsteinhöhe man zurechtkommt.

Frau Schmidt erläutert, dass sie mit verschiedenen Busherstellern Rücksprache gehalten hat. Es wäre im Rahmen einer Ausschreibung kein Problem Innen- oder Außenschwenktüren gezielt zu fordern, da man dadurch keinen Hersteller bevorzugt bzw. ausschließt. Nach Aussagen der Hersteller sind Innenschwenktüren aber nicht dicht genug um diese dauerhaft im Überlandverkehr zu nutzen. Ein Ausprobieren mit einem Bus hält sie nicht für erforderlich. Busse und Haltestellen müssen einfach zueinander passen.

Stellvertretende Landrätin Kraus ist der Meinung, dass man die Problematik in der Gesamtheit betrachten muss. Kreisrat Körber habe mit seiner Argumentation der hohen Stufe von 21 cm zwar Recht, aber wie bereits erläutert wurde müsse man ja nicht an genau dieser Stelle queren.

Kreisrat Striebich fasst zusammen, dass man also nicht um die 21 cm Bordsteinhöhe herumkommt. Jedoch sieht er trotzdem die Möglichkeit im innerstädtischen Bereich eventuell Ausnahmen zuzulassen.

Frau Schmidt plädiert dafür sich auf eine einheitliche Bordsteinhöhe zu einigen, da es sonst zu Verwirrung unter den Fahrgästen kommt. Wenn man an einer Haltestelle auf einer bestimmten Höhe einsteigt, geht man davon aus, dass dies an der Ausstiegshaltestelle genauso ist. Beim barrierefreien Haltestellenausbau kann man keine Rücksicht auf normale Fußgänger nehmen.

Bürgermeister Richter stellt zusammenfassend fest, dass die 21 cm Bordstein grundsätzlich erforderlich sind. Wo sie aus welchem Grund auch immer nicht zu realisieren sind, kommt die Rollstuhlrampe zum Einsatz.

Fachbereichsleiter Hummel teilt mit, dass der VGN dabei ist die erfassten Haltestellen in die elektronische Fahrplanauskunft einzupflegen um Fahrgästen auch Auskunft zur Barrierefreiheit geben zu können.

Referent Frercks ergänzt dazu, dass Ziel der Auskunft sein soll darzustellen wo man barrierefrei ein- und aussteigen kann. Derzeit wird das Projekt beim VGN angegangen. Jedoch will man damit nicht zu schnell online gehen, da es derzeit noch sehr wenige barrierefreie Haltestellen gibt

und es keinen Sinn macht mit einer solchen Auskunft zu werben, wenn man keine Ergebnisse vorweisen kann.

Kreisrat Lang kritisiert, dass zu viel von den Haltestellen in der Stadt geredet wird, die meisten Haltestellen aber auf dem Land liegen. Auf dem Land gibt es häufig noch nicht einmal Gehwege so wie in Wichsenstein. Es ergibt sich die Frage, wie man dort überhaupt barrierefrei ausbauen soll. Er möchte wissen, ob es nicht eine Möglichkeit gibt die Busse so auszustatten, dass Barrierefreiheit hergestellt werden kann unabhängig von der Umgebung, beispielsweise durch eine flexible Rampe.

Fachbereichsleiter Hummel erwidert, dass es sich bei der Gemeinde Gößweinstein schon um einen Spezialfall handelt. Eventuell kann man aber auch in diesen Ortsteilen im Rahmen von Ortssanierungen etwas ändern. Rampen, die flexibel ausfahren, gibt es nicht.

Herr Weise kann berichten, dass der Bushersteller Mercedes vor einigen Jahren hydraulische Rampen in die Busse eingebaut hat. Da diese zur Gewichtsreduzierung aus Aluminium gestaltet waren, waren sie nicht haltbar sondern ständig verbogen und konnten nicht mehr eingefahren werden. Die Busse mussten entsprechend sehr oft in die Werkstatt.

Kreisrat Schleicher kann sich mit den 4 cm Höhenunterschied zwischen Bus und Bordstein bei einer Bordsteinhöhe von 21 cm Höhe nicht anfreunden. Auch hier kann es sein, dass man die Rollstuhlrampe braucht, da man nicht immer von einem Rollstuhlfahrer ausgehen kann, der diesen Unterschied selbständig überwinden kann. Er möchte wissen, weshalb man dann nicht gleich die Bordsteinhöhe von 24 cm oder eine niedrigere Absenktiefe der Busse vorsieht.

Fachbereichsleiter Hummel warnt davor alles auf die Spitze zu treiben. 24 cm Bordsteinhöhe werden nochmal teurer und die Angleichung von den noch überstreichbaren 16 cm auf 24 cm ist schwierig.

Kreisrat Büttner möchte wissen, wie weit man mit der Bestandsaufnahme der Haltestellen ist und wie viele Haltestellen welcher Kategorie zugeordnet wurden.

Referent Frercks erwidert, dass der Landkreis Forchheim die Bestandsaufnahme abgeschlossen hat. Nur die Übertragung in die elektronische Fahrplanauskunft des VGN wird wie bereits erwähnt noch dauern.

Fachbereichsleiter Hummel fasst nochmals zusammen, dass 70 Haltestellen zu Priorität 1 zählen, 98 zu Priorität 2, 143 zu Priorität 3 und 153 zu Priorität 4. Die technische Machbarkeit wurde hierbei nicht berücksichtigt, da der ÖPNV diese nicht beurteilen kann.

Stellvertretende Landrätin Kraus sieht das Problem, dass teilweise erst vor wenigen Jahren aufwendige Dorferneuerungsmaßnahmen gelaufen sind, bei denen auf die Schaffung einer ebenen Fläche geachtet wurde, jetzt braucht man das Gegenteil. Sie stellt erneut die Frage, ob über die 21 cm Bordsteinhöhe nun Einigkeit besteht.

Kreisrat Schleicher möchte in diesem Zusammenhang wissen, weshalb man die Busse nicht weiter als 25 cm absenken lässt um den Höhenunterschied noch zu reduzieren.

Hierzu gibt Fachbereichsleiter Hummel an, dass die 25 cm Absenktiefe durchdacht sind. Man muss damit rechnen, dass der Bus auch ohne Probleme durch ein Schlagloch in der Haltestelle

fahren können muss ohne Schaden zu nehmen, und dass man auch Haltestellen in anderen Landkreisen anfahren können muss, die unter Umständen einen höheren Bordstein haben.

Bürgermeister Richter sieht in den Haushaltsmitteln ein Problem. Allein am Busbahnhof in Neunkirchen habe er sechs Busbuchten auszubauen, die in Priorität 1 eingestuft sind.

Fachbereichsleiter Hummel gibt zu bedenken, dass er bereits im Jahr 2016 eine Mitteilung an die Gemeinden herausgegeben hat für den Haushalt 2017 zumindest Planungsmittel für den barrierefreien Haltestellenausbau vorzusehen. Hinsichtlich des Busbahnhofs Neunkirchen verweist er darauf, dass seitens der Kreisgremien ein Beschluss gefasst werden soll, dass sich der Landkreis an den Ausbaurkosten an Busbahnhöfen beteiligt. Zusammen mit den Fördermitteln bleiben für den Markt Neunkirchen also gar nicht mehr so unglaublich hohe Kosten hierfür übrig.

Kreisrat Striebich bittet darum trotzdem darüber nachzudenken Ausnahmen von den 21 cm Bordsteinhöhe zuzulassen. Hinsichtlich der Prioritäten 1 und 2 ist er der Meinung, dass es hier in der Praxis wohl ohnehin keinen Unterschied geben wird, da für die Gemeinden 2019 schnellstmöglich sein wird.

Referent Frercks verweist auf die Handlungsempfehlungen des VGN, die unter anderem vorsehen, dass auch eine Haltestellenverlegung geprüft werden sollte. Wenn eine Haltestelle nicht optimal ausgebaut werden kann muss man Abstriche machen. Jedoch sollte man zunächst von der vollen Erfüllung der Standards ausgehen bevor man Ausnahmen vorsieht. Erst wenn die Erfüllung der Standards nicht möglich ist werden sich in der Folge Ausnahmen ergeben.

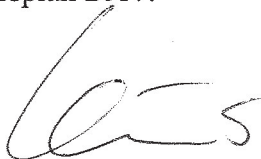
Stellvertretende Landrätin Kraus fasst zusammen, dass man sich auf 21 cm Bordsteinhöhe weitestgehend geeinigt hat. Durch staatliche Zuschüsse bekommen die Gemeinden Unterstützung in der Finanzierung. Die Höhe eines Zuschusses durch den Landkreis befindet sich in Klärung.

Fachbereichsleiter Hummel weist darauf hin, dass es grundsätzlich nach derzeitigem Stand 50 Prozent Fördermittel gibt, bei Baukosten über 100.000 € zusätzlich 5 %. Es besteht die Möglichkeit innerhalb einer Gemeinde mehrere Haltestellen gleichzeitig auszubauen und die Kosten zusammenzufassen, sodass man die 100.000 € Grenze für die zusätzliche Förderung erreicht. Die Anregungen zur Barrierefreiheit werden nun zusammengefasst durch Herrn Frercks vom VGN, sodass die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes noch vor der Sommerpause 2017 im Kreistag beschlossen werden soll.

TOP 4: Wünsche - Anträge - Informationen

Es liegen keine Wortmeldungen vor.

Mit Dank für die rege Mitarbeit schließt um 15:10 Uhr die 3. Sitzung des Arbeitskreises Nahverkehrsplan 2017.



Rosi Kraus
stv. Landrätin



Kathrin Peschke
Schriftführer/in

ANWESENHEITSLISTE

3. Sitzung des Arbeitskreises Nahverkehrsplan 2017

am Dienstag, 07.03.2017 von 13:30 Uhr - 15:10 Uhr im Landratsamt Forchheim, Kulturraum St.
Gereon Nürnberger Straße 1, 91301 Forchheim

Mitglieder

Büttner, Edgar	stv. Landrat	
Körber, Sebastian	Kreisrat	
Lang, Georg	Kreisrat	
Polster, Rainer	Kreisrat	ab 14.08 Uhr
Schleicher, Jürgen	Kreisrat	
Striebich, Matthias	Kreisrat	

Stellvertreter

Kraus, Rosi	stv. Landrätin	Vertretung für Herrn Dr. Hermann Ulm
-------------	----------------	--------------------------------------

Schriftführer/in

Peschke, Kathrin	Schriftführerin	
------------------	-----------------	--

Verwaltungsmitglieder

Dier, Frithjof	Geschäftsbereichsleiter	
Hummel, Klaus	Fachbereichsleiter	
Schmidt, Ursula	Behindertenbeauftragte	

Referenten

Frercks, Jürgen	VGN GmbH	
-----------------	----------	--

Gäste

Beetz, Sebastian		
Eberlein, Romy		
Marquardt, Kathrin		
Mauser, Stefan		
Richter, Heinz		
Stammberger, Bettina		
Weise, Marcus		

Nicht anwesend:

Vorsitzender

Ulm, Hermann Dr.	Landrat	
------------------	---------	--