

Landkreis Bamberg



NAHVERKEHRSPPLAN 2019



Nahverkehrsplan

für den Landkreis Bamberg

Teilfortschreibung

14.11.2019

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Jürgen Frercks, Dipl.-Ing.

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	2
1.3 Gültigkeitsbereich	3
1.4 Vorgehen und Arbeitsschritte	3
1.5 Leitbild und Ziele	3
2. Bestandsaufnahme	5
2.1 Raumstruktur	5
2.2 Verkehrsnachfrage	5
2.3 Organisationsstruktur	7
2.4 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	7
2.5 Derzeitige ÖPNV-Nutzung	8
2.6 Linienbündelung	8
3. Ausreichende Verkehrsbedienung	10
3.1 Einzugsbereiche und räumliche Erschließung	10
3.2 Erreichbarkeit	11
3.3 Bedienungshäufigkeiten	11
3.4 Auslastung	12
4. Schwachstellenanalyse	13
4.1 Aussagen des intermodalen Mobilitätskonzeptes	13
4.2 Ergebnisse aus den Rechenläufen	13
4.3 Defizitbewertung	13
5. Maßnahmenpaket	16
5.1 Umsetzung des Korridor-Konzeptes	16
5.2 Linienbündelungskonzept	16
5.3 Barrierefreiheit	16
5.4 Intermodales Mobilitätskonzept	19
5.5 Maßnahmen Erschließung	21
5.6 Finanzierung	22
6. Wirkungen des Maßnahmenpaketes	23
6.1 Verkehrliche Wirkung	23
6.2 Finanzielle Wirkung	23
7. Bewertung des Maßnahmenpaketes	25
7.1 Gesamtbewertung	25
7.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen	25
8. Gemeinsamer NVP Stadt und Landkreis Bamberg	26
8.1 Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan	26
8.2 Allgemeine verkehrspolitische Zielsetzungen und Handlungserfordernisse im grenzüberschreitenden Verkehr	26
8.3 Planungsgrundlagen	27
8.4 Maßnahmenvorschläge	30
8.5 Qualitätsstandards	31
8.6 Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)	33
9. Beteiligungsverfahren	35
9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer	35
9.2 Beteiligung der Behindertenvertretungen	35

9.3 Weitere Beteiligungen	35
10. Anhang	36
10.1 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN	36
10.2 Karten	43
10.3 Tabellen	55

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Die vorliegende (Teil-)Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Bamberg (im Folgenden NVP) konzentriert sich im Wesentlichen auf die durch das im März 2018 vom Kreistag verabschiedete intermodale Mobilitätskonzept gesetzten Anforderungen an den künftigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Diese werden hiermit in den NVP überführt, um gegenüber der Genehmigungsbehörde Berücksichtigung zu finden. Des Weiteren steht die eingehende Beschäftigung mit den Vorgaben des § 8 Abs. 3 des Personenbeför-

derungsgesetzes (PBefG) im Zentrum, welcher neben der Definition der ausreichenden Verkehrsbedien-ung auch die Umsetzung der voll-ständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022 vorgibt.

Nachrichtlich im NVP enthalten ist das bereits mit der Stadt Bamberg abgestimmte und am 26.10.2018 vom Kreistag beschlossene „Kapitel 8. Gemeinsamer NVP Stadt und Landkreis Bamberg“.

Der vorliegende NVP stellt einen wesentlichen Meilenstein in der grundlegenden und landkreisweiten Netzüberplanung bis 2022 dar.

Mit Beschluss des Kreistages vom 06.11.2017 wurde das Linienbündelungskonzept fortgeschrieben. Hierbei wurden die Genehmigungslaufzeiten der Linien einheitlich auf den 31.07.2024 festgelegt. Um das Ziel der Betriebsaufnahme eines, sich an den Anforderungen des intermodalen Mobilitätskonzeptes orientierenden Liniennetzes zum 01.08.2024 erreichen zu können, muss in den Jahren 2020 und 2021 eine umfassende Überplanung des gesamten Liniennetzes im Landkreis Bamberg mit einem ausführlichen Beteiligungsverfahren durchgeführt wer-

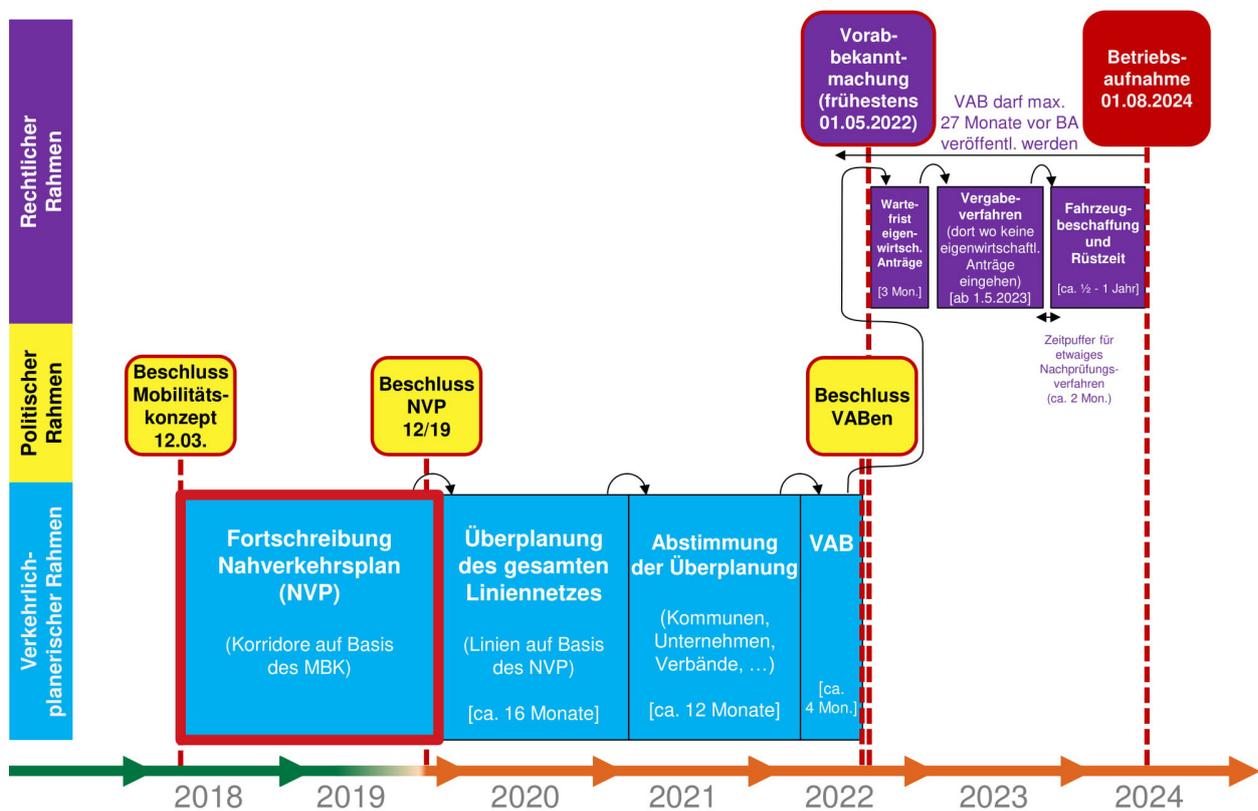


Abb. 1: Gesamtzeitplan

den. Wesentliche Grundlage dieser Planung ist der vorliegende NVP.

Um den straffen Zeitplan bis zum fixen Termin der Betriebsaufnahme (01.08.2024) einhalten zu können, muss die Beschlussfassung des NVP noch in diesem Jahr erfolgen, da dieser, wie oben bereits erwähnt, Grundlage der Gesamtüberplanung des Liniennetzes ist. Die Gesamtverkehrsprognose wird daher im 1. Quartal 2020 erfolgen.

Nach Abschluss der Feinplanung werden dann die Details zur Leistungserbringung in den Vorabbekanntmachungen definiert, die frühestens im Mai 2022 veröffentlicht werden können.

Sollten keine eigenwirtschaftlichen Anträge eingehen, würde dann das Vergabeverfahren beginnen, um eine Inbetriebnahme zum 01.08.2024 realisieren zu können.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Nach § 8 Abs. 3 PBefG ist der **Aufgabenträger** für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig.

Seit 1996 sind dies mit dem Wirksamwerden des Gesetzes zur Regionalisierung des ÖPNV (**RegG**) sowie des **PBefG** und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (**BayÖPNVG**) in Bayern die Landkreise und kreisfreien Städte.

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

Der Aufgabenträger „definiert dazu die Anforderungen an Umfang

und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem **Nahverkehrsplan**“³. Dieser Nahverkehrsplan ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Ein wichtiges Ziel ist es, die sogenannte **Ausreichende Verkehrsbedienung** – im Sinne von angemessen – zu definieren.

Dabei wirkt nach § 8 Abs. 3a Satz 1 PBefG „die Genehmigungsbehörde ... im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger ...“ obliegenden Aufgabe der Sicherstellung einer Ausreichenden Verkehrsbedienung mit. „Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6⁴ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“

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 VO (EG) 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.⁵

Die Verordnung (EG) 1370/2007 kommt insbesondere dann zur Anwendung, wenn die öffentliche Hand durch finanzielle Ausgleichsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den

ÖPNV intervenieren möchte (öffentliche Dienstleistungsaufträge), um das Kriterium der ausreichenden Verkehrsbedienung zu erfüllen.

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

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten **Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN)** hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen an die Hand gegeben. Diese enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien und Empfehlungen zu **Grenz- und Richtwerten** für das ÖPNV-Angebot. Damit „...sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“⁶ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie ÖPNV-Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen jedoch relativ große Spielräume.

Diese Kriterien wurden von einer Arbeitsgruppe, zu der neben Vertretern der einzelnen Fraktionen, die Verkehrsunternehmen, die im Landkreis eine Linie betreiben, eingeladen wurden, erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation festgelegt.

1 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

2 BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

3 PBefG §8 Abs. 3

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

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

6 Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C 1

1.3 Gültigkeitsbereich

Der Gültigkeitsbereich des lokalen Nahverkehrsplans ist auf den örtlichen und sachlichen Zuständigkeitsbereich des Landkreises begrenzt.

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

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

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

Der Regionale Nahverkehrsplan wurde vom ZVGN 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.

Seine Wirkung für den VGN erfolgt nicht als eigenständiger Nahverkehrsplan – er ist vielmehr Ausdruck der inhaltlichen Abstimmung der Aufgabenträger im ZVGN untereinander.

Die Realisierung dieser Planungen liegt jedoch weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan behält bis zur (Teil-)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 LzN aufgrund der Verfügbarkeit von Rahmendaten zweckmäßig, einen Zeitabstand von 5 Jahren zu wählen.

Der Nahverkehrsplan mit seinen Festlegungen zur ausreichenden

Verkehrsbedienung und der Definition von Qualitätsstandards, insbesondere zur Busqualität, ist Grundlage für zukünftige Vergabeverfahren.

1.4 Vorgehen und Arbeitsschritte

Die methodischen Arbeitsschritte des Nahverkehrsplans leiten sich grundsätzlich aus der LzN in Bayern ab und lassen sich vereinfacht in folgende Bereiche unterteilen:

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

Schwerpunkte dieser Teilfortschreibung sind die **Überführung des „Intermodalen Mobilitätskonzeptes“⁷** (MBK) sowie das Thema **„Barrierefreiheit“**. Nach § 8 Abs. 3 PBefG ist die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 herzustellen.

Das MBK hat u.a. Empfehlungen zur Angebotsgestaltung auf verkehrsrelevanten Korridoren erarbeitet und Qualitätsstandards zum ÖPNV definiert. Diese Vorgaben sind mit den Vorgaben der Leitlinie und den Anforderungen an die VGN-Standards, als Grundlage für die Vorabkennmachungen ab 2022, zu harmonisieren.

1.5 Leitbild und Ziele

Im Landkreis Bamberg werden die folgenden übergeordneten verkehrlichen Ziele verfolgt:

- Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) mit einhergehender Reduktion der Schadstoffemissionen wie CO₂, Feinstaub, NOx sowie der Lärmbelastung durch

den motorisierten Individualverkehr.

- Verbesserung des Images des Regionalbusverkehrs.
- Gestärkter ÖPNV als Beitrag zur Daseinsvorsorge und Nahversorgung. Der ÖPNV trägt zur Stärkung der Standortqualität bei.
- Der ÖPNV trägt dem demografischen Wandel Rechnung und reagiert auf die zu erwartenden Änderungen.

Für die Finanzierung des künftigen ÖPNV gilt weiterhin...

- das Primat kommerzieller Verkehre (vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen),
- der Grundsatz der langfristigen Finanzierbarkeit,
- die Anwendung des VGN-Tarifs,
- eine Kostenverteilung zwischen Landkreis Bamberg, Städten und Gemeinden und
- die Regelung zur Bestellung von Verkehrsleistungen in eigener Regie durch den Landkreis Bamberg in Absprache mit Städten und Gemeinden.

Der künftige ÖPNV...

- orientiert sich in seiner Grundstruktur und Angebotsgestaltung an den Vorgaben des intermodalen Mobilitätskonzeptes (gestärkte Korridore, möglichst **schnelle und vertaktete Linien** und Erschließung der Fläche über Bedarfsverkehr),
- berücksichtigt neben dem Schülerverkehr künftig verstärkt auch den Jedermannverkehr (Berufs-, Freizeit- und Versorgungsverkehr),
- strebt eine ausreichende Verkehrsbedienung nach **„Richtwert“** an,
- berücksichtigt schwerpunktmäßig als Ziele den Bahnhof und den ZOB in Bamberg sowie weitere Orte innerhalb des Landkreises (Ausnahmefälle: z.B. stark pendlerrelevante Strecken),
- ist für die Fahrgäste attraktiv, leicht verständlich, leicht nutzbar sowie **barrierefrei** (vertaktete Verkehre, regelmäßige

⁷ Erstellt von plan:mobil, verabschiedet vom Kreistag am 12.03.2018

Abfahrten zur selben Minute, einfache verständliche Linienführungen, einheitliche Gestaltung und Erkennbarkeit im gesamten ÖPNV, attraktive Zu- und Umsteigepunkte, wenig Verkehrsbeschränkungen, Echtzeit-Fahrgastinformation, ...),

- inkludiert **Ortsteile ab 150⁸** Einwohner. Kleinere Ortsteile sollten durch alternative Bedienungsformen wie z.B. Bürgerbusse o. ä. abgedeckt werden. Diese Angebote werden von den einzelnen Städten, Märkten und Gemeinden organisiert.

Ortsteile unter 150 Einwohnern:

Die Bedienung in Ortsteilen unter 150 Einwohnern, die nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, kann durch alternative Bedienungsformen, wie Bedarfsverkehre, Bürgerbusse, Bürgermobile o. ä. abgedeckt werden. Zumindest sollte hier für Besorgungsfahrten oder Arztbesuche – vor allem für ältere Personen und Menschen ohne Möglichkeit zur individuellen motorisierten Beförderung – ein Angebot geschaffen werden. Dieses Angebot liegt in den Händen der einzelnen Städte, Märkte und Gemeinden und wird vom Landkreis finanziell unterstützt.

Als Ziele des ÖPNV hinsichtlich Betrieb und Qualität sind anzustreben:

- Moderne und barrierefreie Infrastruktur, Fahrzeuge (einheitliches **Fahrzeugdesign**) und Nutzer-schnittstellen gemäß den Vorgaben zur vollständigen Barrierefreiheit gemäß § 8 Abs. 3 PBefG.
- Durchgehender Takt mit einheitlichen und leicht merkbaren Abfahrtszeiten immer zu den selben Minuten (soweit möglich), mit z.B. auf Bahn oder anderen Buslinien optimierten Fahrplänen mit entsprechenden Umsteigebeziehungen

- kreisweit einheitlichen Betriebskonzeptes für die Erschließung der Fläche in Ergänzung der Korridore (gilt auch für das kundenseitige Absenden und die unternehmensseitige Abwicklung der Fahrtwünsche)
- Sicherung definierter **Anschlüsse** (auch unternehmensübergreifend), wenn geplante Anschlüsse gefährdet sind
- Effizientes Betriebs- & Störungsmanagement
- Hohe Pünktlichkeit & Zuverlässigkeit (das bedingt die Verfügbarkeit von Qualitätsdaten)
- Verlässliche und möglichst flächendeckende Echtzeit-Fahrgastinformation (vollautomatisiert)
- Um **Echtzeitdaten** an die Kunden übermitteln zu können und die Anschlusssicherung zu gewährleisten, haben die Busbetreiber ein geeignetes RBL bzw. ITCS (Intermodal Transport Control System) zu nutzen und sich an das DEFAS-System der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) anzuschließen. Notwendig hierfür ist, dass in jedem Bus ein entsprechender Bordrechner und elektronischer Fahrschein drucker eingesetzt wird.
- In Abstimmung mit dem VGN soll eine einheitliche Form der Bestellung und Abwicklung von Bedarfsverkehren bis spätestens 2024 entwickelt werden

Ziele von Tarif & Vertrieb

- Grundsätzlich gilt der VGN-Tarif. In Einzelfällen wie bei Bürgerbus-Angeboten, kann ein Haustarif zur Anwendung kommen. Vorhandene und gültige VGN-Fahrkarten sind anzuerkennen.
- Beim Vertrieb und der dafür nötigen Vertriebsinfrastruktur sind zwingend die Vorgaben des VGN zu berücksichtigen.

⁸ Mit Stichtag zum 31.12.2018 (Quelle: Gemeinden und Landratsamt Bamberg)

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

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

Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Bamberg liegt im Zuständigkeitsgebiet des regionalen Planungsverbandes 4 „Oberfranken-West“.⁹

Zentrale Orte

Der Landkreis Bamberg besitzt kein eigenes **Oberzentrum**. Das nächstgelegene Oberzentrum ist Bamberg.

Im Landkreis sind Burgebrach und Scheßlitz als **Mittelzentren** eingestuft.

Im Regionalplan des regionalen Planungsverbandes Oberfranken-West sind als **Grundzentrum** (ehemals Unterzentrum) definiert: Altendorf, Baunach, Bischberg, Breitengüßbach, Buttenheim, Ebrach, Frensdorf, Hallstadt, Heiligenstadt, Hirschaid, Memmelsdorf, Rattelsdorf, Schlüsselfeld, Stegaurach, Strullendorf, Zapfendorf. Als Zentraler Doppelort ist Altendorf-Buttenheim definiert.

Im neuen Landesentwicklungsprogramm wird auf die Festlegung von **Entwicklungachsen** verzichtet.

Raumstruktur

Dem **Verdichtungsraum** sind die 12 Gemeinden Altendorf, Bischberg

Breitengüßbach, Gundelsheim, Hallstadt, Hirschaid, Kemmern, Memmelsdorf, Litzendorf, Stegaurach, Strullendorf, Viereth-Trunstadt zugeordnet.

Als **Allgemeiner Ländlicher Raum** werden die Gemeinden Baunach, Burgebrach, Burgwindheim, Buttenheim, Ebrach, Frensdorf, Gerach, Heiligenstadt i.OFr., Königsfeld Lauter, Lisberg, Oberhaid, Pettstadt, Priesendorf, Pommersfelden, Rattelsdorf, Reckendorf, Scheßlitz, Schlüsselfeld, Schönbrunn Steigerwald, Stadelhofen, Wattendorf und Zapfendorf definiert.

(vgl. Anhang Karte 01-I: Raumstruktur)

Strukturdaten

Einwohner

Der ländliche Charakter des Landkreises spiegelt sich in der Einwohnerdichte wieder. Von den 36 Gemeinden weisen 12 Gemeinden eine Einwohnerdichte unter 100 Einwohner/km² auf. Besonders dünn besiedelt sind die im westlichen und östlichen Landkreis liegenden Gemeinden. Gundelsheim mit 912 EW/km² ist die mit Abstand am dichtesten besiedelte Gemeinde. Durchschnittlich leben 135 Einwohner auf einem Quadratkilometer.¹⁰

(vgl. Anhang Karte 01-III: Siedlungsstruktur;

Tabelle 1: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden)

2.2 Verkehrsnachfrage

Verkehrsmittelwahl

Der Landkreis Bamberg hat sich an der Studie Mobilität in Deutschland 2017 beteiligt und eine Detailbetrachtung des Landkreises Bamberg in Auftrag gegeben.

Im Ergebnis¹¹ liegen unter anderem nachfolgende Modal-Split Zahlen für den Landkreis Bamberg vor:

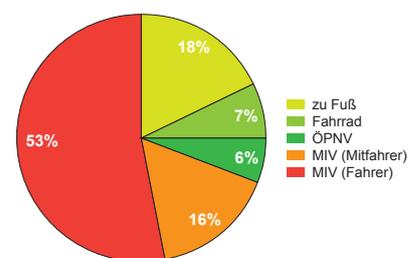


Abb. 2: Modal-Split im Landkreis 2017

Ein Großteil der Wirkungen der in vorliegender Fortschreibung des NVP definierten Maßnahmen (siehe „Kapitel 5. Maßnahmenpaket“) wird erst 2024 durch Realisierung des neuen Liniennetzes eintreten. Hinzu kommen nur langsame Prozesse der Umstellung von Mobilitätsgewohnheiten und bis dahin zu erwartende Zugewinne im motorisierten Individualverkehr durch technologische Entwicklungen. Die Entwicklung und Wirksamkeit der Maßnahmen soll auf Basis weiterer Teilnahmen an den MiD-Studien erfolgen (optimaler Weise in den späten 2020er Jahren).

Fahrgastzahlen

Die Zahlen der Verkehrserhebung (VE) des VGN aus dem Jahr 2017

⁹ Vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013

¹⁰ Bayerisches Landesamt für Statistik, Gemeindedaten für Bayern 2018

¹¹ Gemäß MiD2017, Regionaltabellen Landkreis Bamberg, Tabelle A W1.1 (Anzahl Wege gewichtet)

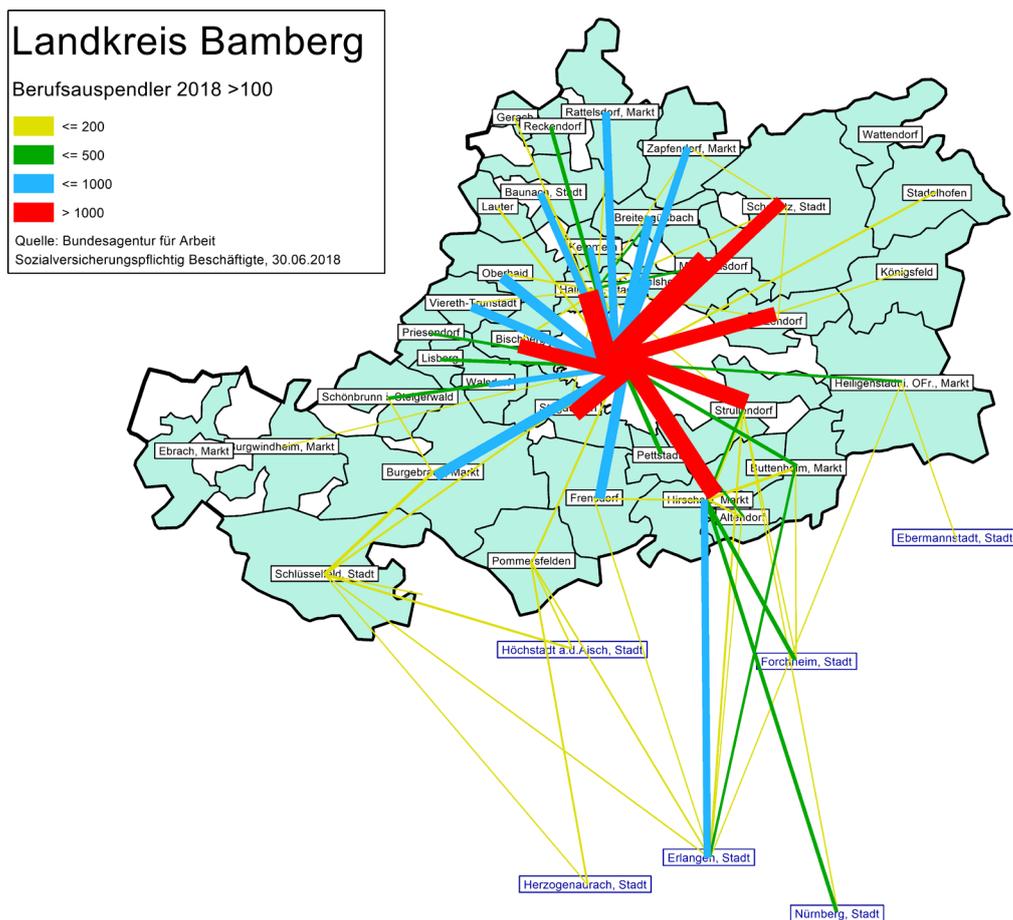


Abb. 3: Berufsauspendler > 100

liegen derzeit noch nicht abschließend vor.

Auch die von den Verkehrsunternehmen auf Basis der Vorabkennzeichnungen zu erhebenden Fahrgastzahlen liegen noch nicht flächendeckend vor. Diese sollen dann in der Netzüberplanung 2020/2021 Berücksichtigung finden.

Schulplätze

In die Grund- und Mittelschulen des Landkreises gingen im Schuljahr 2018/19 ca. 7.250 Schüler¹².

Der Landkreis Bamberg ist Aufgaben- und Aufwandsträger für die weiterführenden Schulen sowie die Förderschulen.

Die drei Realschulen im Landkreis (Ebrach, Hirschaid und Scheßlitz) besuchten im Schuljahr 2018/19 ca. 2.050 Schüler¹³.

Hierbei ist die Stadt Bamberg für den Landkreis Bamberg der wich-

tigste Schulstandort für die weiterführenden Schulen.

Beförderungspflichtige Schüler nach Schulstandorten mit über 30 Schülern im Schuljahr 2018/19¹⁴:

Schulort	Anzahl Schüler
Bamberg	3.225
Scheßlitz	728
Hirschaid	584
Ebrach	362
Ebern	275
Eltmann	144
Höchstädt	128
Scheinfeld	72
Ebermannstadt	57
Wiesentheid	36
Bad Staffelstein	30

Pendlerbeziehungen

Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Städten, Märkten und Gemeinden werden die Daten der Bundesagentur für Arbeit (BA) bezüglich

der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vom Jahr 2018 herangezogen. Demnach hat der Markt Hirschaid mit gut 5.900 Personen mit Abstand die meisten Beschäftigten. Es folgen die Stadt Hallstadt (3.800), Memmelsdorf und Strullendorf mit 3.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.¹⁵

(vgl. Anhang Tabelle 2: Beschäftigten Statistik)

Die BA erfasst auch jährlich die Anzahl der sozialversichert Beschäftigten nach ihrem Arbeitsort. Hieraus leiten sich die Pendlerbeziehungen ab.

Die Freiberuflichen und die Beamten fehlen jedoch in dieser Aufstellung.

Von den 55.572 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Auspendlern im Landkreis arbeiteten 2018 insgesamt 23.534 in der Stadt

12 Quelle: LRA Bamberg; LB2

13 Quelle: LRA Bamberg; LB2

14 Quelle: LRA Bamberg; FB53

15 Bundesagentur für Arbeit, Stand 30.06.2018

Bamberg, in die Stadt Erlangen fuhren 2.573 zur Arbeit und nach Nürnberg pendelten 1.661 Beschäftigte. (vgl. Anhang Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Auspendler 2018 >100)

Nach Hallstadt pendelten 6.697 Beschäftigte, davon stammen 2.925 aus dem Landkreis selbst und 1.421 Pendler aus der Stadt Bamberg. In den Markt Hirschaid fuhren 3.152 Berufstätige zur Arbeit, gefolgt von der Stadt Scheßlitz mit 2.113 Beschäftigten Einpendlern.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die PKW-Dichte lag im Landkreis Bamberg 2018 mit 0,67 PKW pro Einwohner deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 0,55 PKW pro Einwohner.¹⁶

2.3 Organisationsstruktur

Der Landkreis Bamberg ist Aufgabenträger des ÖPNV in seinem Kreisgebiet. Er ist seit 1. Januar 2010 Mitglied im VGN und somit an dessen Regularien und Rahmenvorgaben (z.B. zu Tarif, Vertrieb, Außendarstellung, ...) gebunden.

Aufgabenträger sind insbesondere für die Planung und Konzeption des ÖPNV sowie die Vergabe und Überwachung der Busverkehrsleistungen zuständig. Eine besondere Betrachtung erfordern Linien, welche regelmäßig Gebiete mehrerer Aufgabenträger befahren.

Fällt eine grenzüberschreitende Linie von vornherein in die Zuständigkeit mehrerer Aufgabenträger, so bedarf es stets einer einvernehmlichen Kooperation der Aufgabenträger im Rahmen des KommZG, da andernfalls in Bezug auf den abgehenden Linienabschnitt ein unzuständiger Aufgabenträger handeln würde. Bei grenzüberschreitenden Buslinien wurden

und werden die Planungen und Vorabbekanntmachungen jeweils mit den benachbarten Aufgabenträgern gemeinsam erarbeitet und durchgeführt.

2.4 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Schienerpersonennahverkehr

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

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

Der Landkreis wird von **6 Schienenstrecken** bedient, die Montag bis Freitag sowie am Wochenende im Taktverkehr fahren.

- **S1** Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim – Bamberg
- **R2** Nürnberg – Fürth – Erlangen - Bamberg - Lichtenfels - Schney
- **R15** Bamberg – Oberhaid (Ofr.) – Haßfurt
- **R25** Bamberg – Lichtenfels – Redwitz
- **R26** Bamberg – Ebern
- **R35** Bamberg – Lichtenfels – Burgkunstadt

Erwähnung muss auch die **Eisenbahnnebenstrecke Strullendorf - Schlüsselfeld** („Obere Steigerwaldbahn“) finden, deren Streckenverlauf sowohl im Landkreis Bamberg liegt, als auch durch den Landkreis Erlangen-Höchstadt führt.

Die Eisenbahnnebenstrecke wurde von der DB langfristig an die Bayerische Regionaleisenbahn GmbH (BRE) verpachtet, welche die Strecke derzeit **nur für den Güterverkehr** nutzt.

Zur Aufrechterhaltung der grundsätzlichen Betriebsfähigkeit für den Güterverkehr sind in den kommen-

den Jahren umfangreiche Investitionen von der BRE zu tätigen.

Auch eine Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr wird immer wieder andiskutiert.

Für einen Reaktivierungsprozess durch den Freistaat Bayern müssen aber umfangreiche Rahmenbedingungen erfüllt sein.

Erste Grundlage ist das Vorliegen positiver, schriftlicher Gremienbeschlüsse für die Reaktivierung der Strecke durch die Aufgabenträger des ÖPNV. Dabei müssen sich betroffene Städte, Landkreise und Gemeinden, im Wege von Grundsatzbeschlüssen für die Reaktivierung aussprechen, und zwar eingedenk aller damit verbundenen Folgen wie einmalige und regelmäßige finanzielle Auswirkungen, Auswirkungen im Umfeld von Bahnstationen sowie an Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (unter Einbeziehung der Straßenbaulastträger) und verkehrsbedingte Auswirkungen auf Anwohner.

Zudem müsste die zwingend erforderliche Umstrukturierung des Buslinienetzes hin zu einem Zubringerverkehr für die Schiene (statt z.B. einer direkten Linienführung nach Bamberg) berücksichtigt werden.

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der Landkreis wird aktuell von 51 öffentlichen Buslinien erschlossen. Davon fahren 7 Linien als Stadtbuslinien der Stadtwerke Bamberg (STWB) in den Landkreis. Die 7 Stadtbuslinien und 38 Regionalbuslinien, davon 2 vom 01.05. – 01.11. verkehrenden Freizeitlinien sowie 2 Ortsverkehre sind in das Tarifsystem des VGN integriert. Die vier Bürgerbusse fahren mit einem eigenen Haustarif.

An Ferientagen reduziert sich das ÖPNV-Angebot auf 39 Linien, an Samstagen auf 19 Linien und an Sonn- und Feiertagen auf lediglich 12 Buslinien, die ein Angebot vorhalten.

¹⁶ Bay. Landesamt für Statistik: Statistik kommunal 2018 Landkreis Bamberg

(vgl. Anhang Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien; Karte 04-I: Liniennetz; Karte 04-II: Tarifzonenplan)

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Freigestellten Schülerverkehr gibt es vor allem im Grund- und Mittelschulbereich. In Abstimmung mit den entsprechenden Gemeinden bzw. Schulverbänden soll bei der Überplanung von Linienbündeln geprüft werden, in wie weit diese freigestellten Verkehre in die öffentlichen Linien integriert werden können.

Es gibt zudem mehrere von der Regierung von Oberfranken genehmigte Berufsverkehre, die z.B. Firmen in Forchheim / Erlangen, Herzogenaurach und Ebermannstadt anfahren und nur den Beschäftigten der Firmen zur Verfügung stehen. Diese werden auch von den Firmen selbst finanziert. Eine Integrierbarkeit dieser Verkehrsnachfrage in den regulären ÖPNV wurde geprüft und verworfen, da es sich in weiten Teilen um Verkehre außerhalb des Geltungsbereichs des Landkreises Bamberg handelt.

Bürgerbusse und Bürgermobile

Ein **Bürgerbus** als ergänzendes örtliches Verkehrsangebot wird von den Gemeinden lokal organisiert. Die Liniengenehmigung ist bei der Regierung von Oberfranken zu beantragen. Anders als der per Definition „klassische“ Bürgerbus werden die Bürgerbusverkehre im Landkreis weder über eine Vereinsstruktur organisiert, noch werden die Fahrten ausschließlich von ehrenamtlichen Fahrern durchgeführt.

Derzeit unterstützt der Landkreis Bamberg von der Regierung nach § 42 PBefG genehmigte Bürgerbusprojekte mit festen Fahrplanhaltestellen und einem genehmigten Tarif mit Zuschüssen (Ortsverkehre innerhalb des Linienverkehrs). Sie stellen einen Nachbarschaftsverkehr innerhalb des Gemeindegebietes dar und stehen nicht in Konkurrenz zum bestehenden öffentlichen Nahverkehr. Seit vielen Jahren werden vier

Bürgerbusprojekte vom Landkreis Bamberg bezuschusst:

- Heiligenstadt, seit 1998
- Hirschaid, seit 2016
- Burgebrach, seit 2017
- Schönbrunn, seit 2017

In den letzten Jahren wurden verschiedene Bürgerbusformen von einigen Gemeinden erprobt. Allerdings wurden die Projekte aufgrund der schlechten Auslastung bzw. der zu hohen Kosten wieder eingestellt (Zapfendorf, Viereth-Trunstadt, Ebrach, Stadelhofen, Wattendorf, Königsfeld und Scheßlitz).

Darüber hinaus bieten einige Gemeinden auch Fahrdienste an, die meist ehrenamtlich organisiert sind und ohne Liniengenehmigung betrieben werden (Ortsverkehre außerhalb des Linienverkehrs). Diese sogenannten **Bürgermobile** richten sich vornehmlich an Bürgerinnen und Bürger, die nicht (mehr) mobil sind und die den ÖPNV nicht nutzen können. Die Gemeinden bieten hier meist mit den gemeindeeigenen Fahrzeugen Fahrten an, um unkompliziert zum Arzt oder zum Einkaufen zu gelangen.

Um die Gemeinden bei der Realisierung und Durchführung lokaler Angebote zur Daseinsvorsorge umfassender zu unterstützen und um die örtlichen Verkehrsangebote zu sichern sowie Anreize für neue Bürgerbus- und Bürgermobilprojekte zu schaffen, hat der Umweltausschuss des Landkreises Bamberg in seiner Sitzung vom 07.10.2019 die Ausweitung der Förderung von Bürgerbus- und Bürgermobilangeboten durch den Landkreis Bamberg beschlossen. Es wurden die Förderbeträge für Anschaffung und Betrieb erhöht, ehrenamtlich betriebene Angebote sowie der Einsatz von besonders emissionsarmen Fahrzeugen mit einem Zusatzanreiz gewürdigt und die Förderung auf die Bürgermobile ausgeweitet.

2.5 Derzeitige ÖPNV-Nutzung

Fahrgastdaten / Fahrzeugauslastung

Die Verkehrsunternehmen wurden und werden durch die Vorabbenachrichtigungen verpflichtet, dem Landkreis Bamberg Erhebungsdaten zur Verfügung zu stellen. Da es aktuell noch keine Auswertungen über die Fahrgastzahlen im regulären ÖPNV gibt, können diese erst in der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans dargestellt werden.

Verkehrsleistung

Daten für die Berechnung der Verkehrsleistung (Personenkilometer) liegen derzeit ebenfalls nicht vor.

2.6 Linienbündelung

Mit der Bildung von Linienbündeln wird eine Vielzahl von Zielen verfolgt. Durch die Bündelung von weniger ertragreichen Linien mit gut ausgelasteten Linien können zum einen mögliche Verluste einer Linie durch die Erträge der anderen Linien auf Unternehmensebene ausgeglichen werden. Auf diese Weise soll verhindert werden, dass nur noch ertragreiche Linien eigenwirtschaftlich beantragt werden, während weniger ausgelastete Linien, die der Landkreis aber z.B. im Rahmen der Daseinsvorsorge aufrechterhalten will, mit erheblichen Zuschüssen durch den Landkreis finanziert werden müssten.

Durch die Bildung von Linienbündeln kann zudem ein optimaler Ablauf und reduzierter Aufwand für die Vergabeverfahren gemäß Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 01.01.2013 gewährleistet werden.

Zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Bamberg hat der Kreistag am 11.04.2016 ein Linienbündelungskonzept als Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans beschlossen. Seitens des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) konnte die Definition der Linienbündel nur nach räumlich-ver-

Linienbündelungskonzept 2017 (plan:mobil)

Linienbündel	Linien	Linien-km gesamt*	Linien-km im Lkr. BA	Harmonisierungslaufzeit
1	940, 941, 942, 943, 944, 947	198.806	147.063	31.07.2024
2	953, 957, 962, 963, (966+968), 969; Integration Fahrten Linien 966+968 in Linie 963 ab 01.08.2019	563.122	429.268	31.07.2024
3	975, 976, 980; Integration Fahrten der Linie 976 in Linie 975 ab 01.08.2018	227.366	168.113	31.07.2024
4	970, 971, 972	188.440	148.632	31.07.2024
5	978, 988 Ostteil, 979, 982, 983; Integration Fahrten der Linie 988 Ostteil in Linie 978 ab 01.08.2019	334.639	257.539	31.07.2024
6	988 Westteil, 989, 990, 991, 992, (997), 999 Integration Fahrten der Linie 997 in Linie 999 ab 01.08.2018	658.990	518.797	31.07.2024
7	952, 994, 995	235.568	167.400	31.07.2024

* Fahrplandaten Stand 2016 (Angabe VGN)

kehrlichen Aspekten erfolgen. Deshalb hat das Büro plan:mobil eine Gesamtbegutachtung der Linienbündel unter fachplanerischen Gesichtspunkten erarbeitet. Das Liniennetz des Landkreises Bamberg wurde dabei in sieben Linienbündel (LB) aufgeteilt und folgendermaßen bezeichnet:

(vgl. Anhang Karte 04-III: Linienbündel)

- LB1 Baunach
- LB2 Scheßlitz
- LB3 Heiligenstadt
- LB4 Litzendorf
- LB5 Frensdorf / Hirschaid
- LB6 Burgebrach / Steigerwald
- LB7 Viereth-Trunstadt / Priesendorf

In einer Fortschreibung des Linienbündelungskonzeptes wurden die Genehmigungslaufzeiten der Linien innerhalb der Linienbündel einheitlich auf den 31.07.2024 harmonisiert. Diese Fortschreibung wurde am 06.11.2017 vom Kreistag des Landkreises Bamberg beschlossen.

Hierdurch wurden die Voraussetzungen für eine umfassende Gesamtüberplanung und Optimierung des ÖPNV-Netzes im Landkreis auf der Grundlage der Festlegungen im intermodalen Mobilitätskonzept geschaffen. Diese Überplanung soll in den Jahren 2020 bis 2022 erfolgen, um dann zum 01.08.2024 das neue Liniennetz in Betrieb nehmen zu können.

3. Ausreichende Verkehrsbedienun

g

Mit der Festlegung von Grenz- und Richtwerten definiert der Aufgabenträger den Begriff der „ausreichenden Verkehrsbedienun

Zur Sicherung und Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs wird als „ausreichende Verkehrsbedienun

(vgl. Anhang Tabelle 5: Zusammenfassung der Kriterien)

Bei den Kriterien Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeiten unterscheidet die Leitlinie nach unterschiedlichen Gebietstypen. Dies erfordert die Aufnahme der räumlichen Gliederung des Planungsraumes, wobei auch die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen sind. Unter Beachtung von Regionalplan und Landesentwicklungsprogramm (LEP) wurden die zu untersuchenden Orte im Landkreis nach den Gebietstypen aus der Leitlinie¹⁷ klassifiziert.

¹⁷ Nach LEP sind die Unterzentren den Grundzentren gleich zu setzen.

(vgl. Anhang Karte 01-I: Raumstruktur; Karte 01-II: Gebietstypen; Tabelle 6: Erschließung und Gebietstypen)

3.1 Einzugsbereiche und räumliche Erschließung

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

Räumliche Erschließung

Die Entscheidung, welche Ortsteile untersucht werden sollen, orientiert sich primär an der Einwohnergröße (Fahrgastpotential). Alle später untersuchten Kriterien beziehen sich immer nur auf diese Ortsteile.

Unabhängig von dieser Entscheidung bleibt die Bedienung im Schülerverkehr für alle bisher bedienten Ortsteile weiter erhalten, auch für jeden unterhalb der festgelegten Schwellenwerten.

Es sollen alle Ortsteile ab einer Größe von **150 Einwohnern** untersucht werden.

Begründung:

Um mindestens 90 % der Bevölkerung in die Untersuchung einzubeziehen, sollen bereits Ortsteile ab 150 Einwohner betrachtet werden (die LZN sieht lediglich 200 EW als Richtwert vor). Damit werden 93 % der Einwohner bzw. 47 % der Ortsteile in die Analyse einbezogen.

Einzugsbereiche von Haltestellen

Die Leitlinie gibt je nach Gebietstyp unterschiedliche Luftlinienentfernungen für die Einzugsbereiche vor,

wobei die Entfernungen zu den Haltestellen nach Verkehrsträgern differenziert festgelegt werden können.

Die Teilflächen gelten als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Einwohner (EW) im Einzugsbereich von Haltestellen liegen. Da keine Einwohnerpunktekarten vorliegen, wurde der Anteil bebaute Fläche errechnet. Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich die Siedlungsdichte gleichmäßig über die bebaute Fläche verteilt.



Abb. 4: Erschließung

Der Landkreis hat für den Bus und für die Schiene jeweils landkreiseinheitliche Einzugsbereiche (Luftlinie) festgelegt.

Radius für Haltestellen:

- Bus: 500 m
- Bahn: 800 m

Begründung:

Gerade im ländlichen Bereich besteht eine große Distanzempfindlichkeit, das heißt selbst kurze Strecken werden mit dem PKW bewältigt, und die Bereitschaft längere Entfernungen zu Fuß zurückzulegen ist gering.

Der Landkreis schafft mit einem landkreiseinheitlichen Wert gleiche Zugangsbedingungen zum ÖPNV für die Bürger im Landkreis.

3.2 Erreichbarkeit

Die Leitlinie gibt vor, **zentrale Orte** (Gemeindehauptort lt. Leitlinie Nachbarschaftsbereich / Zentrum der Gemeinde, Grund-, Mittel- / Oberzentrum) zu bestimmen, die für die Bürger der einzelnen Ortsteile in **bestimmter Zeit** und innerhalb **bestimmter Intervalle** erreichbar sein sollen.

Übergeordnete Ziele

Die Verbindung zum **Gemeindehauptort** soll es Bürgern vor allem ermöglichen, die Gemeindeverwaltung zu erreichen, Waren des täglichen Bedarfs zu kaufen. Die Erreichbarkeit des jeweiligen Gemeindehauptortes wird für alle Ortsteile ab 150 Einwohnern – die entsprechend der Vorgaben der Leitlinie mehr als 3 Strassenkm vom Zentrum der Gemeinde entfernt sind – untersucht.

Ein Großteil der Gemeindehauptorte erfüllt mindestens die Funktion eines Grundzentrums.

Ebenso wird die Erreichbarkeit der **Ober- und Mittelzentren** überprüft. Die Auswahl erfolgte anhand der Berufspendlerdaten der Arbeitsagentur für Arbeit

Als Ziele außerhalb des Landkreises Bamberg werden aufgrund der Berufsauspendler Bamberg (Bahnhof/ZOB), Ebermannstadt, Ebern, Ebensfeld, Erlangen, Forchheim, Herzogenaurach, Höchststadt a.d.A. und Nürnberg festgelegt. Es wurden

nur Zielrelationen mit mehr als 100 Berufspendlern betrachtet.

Die Erreichbarkeit von Bamberg wurde aufgrund der zentralörtlichen Bedeutung (Sitz des Landratsamtes, wichtiger Arbeitsplatz- und Schulstandort) für alle Ortsteile über 150 Einwohner untersucht. (vgl. Anhang Tabelle 7: Erreichbarkeit übergeordneter Orte)

Erreichbarkeit von Mittelzentren

- Burgebrach, Ebermannstadt, Ebern, Höchststadt/Aisch, Scheßlitz

Erreichbarkeit von Oberzentren

- Bamberg (Bahnhof/ZOB), Erlangen, Forchheim, (Nürnberg)

Zeitfenster für Hin- und Rückfahrt

Die Zielorte müssen vormittags für die Hin- und mittags sowie nachmittags für die Rückfahrt innerhalb vorgegebener Zeitintervalle erreichbar sein.

Intervalle

Hinfahrt 1: 06:00 - 08:00 (Mo-Fr)
 07:00 - 09:00 (Sa)
 08:30 - 10:00 (So)
 Rückfahrt 1: 12:00 - 13:45
 Rückfahrt 2: 15:30 - 18:30

Beförderungszeiten

Die **Beförderungszeit** setzt sich zusammen aus der Fahrzeit im Fahrzeug und der Umsteigezeit.

Die **Reisezeit** setzt sich zusammen aus der *Fahrzeit*, der *Umsteigezeit* und den *Ab- und Zugangszeiten*. Die

Zu- und Abgangszeiten zur Haltestelle sollen in der Summe **10 Minuten** betragen, die Umsteigezeit maximal **15 Minuten**. Es soll höchstens **2-mal umgestiegen** werden.

Die Leitlinie gibt starre Beförderungszeiten für die Erreichbarkeit in Abhängigkeit von der Kategorie des Zielortes wie Mittel-/Oberzentrum vor.

Die Entfernungsabhängigkeit zwischen Beförderungszeit und Entfernung des Zielortes wird bisher in der LzN nicht berücksichtigt. Daher hat der Landkreis selbst eine sachgerechte Staffelung vorgenommen.

Beförderungszeit nach km gestaffelt

- < 5 km: 10 Min.
- 5-10 km: 20 Min.
- 10-20 km: 30 Min.
- 20-30 km: 45 Min.
- 30-40 km: 50 Min.
- 40-60 km: 70 Min.
- > 60 km: 80 Min.

Die Erreichbarkeit des **Gemeindehauptortes** ist nur für Ortsteile über 3 km Entfernung zu gewährleisten.

3.3 Bedienungshäufigkeiten

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

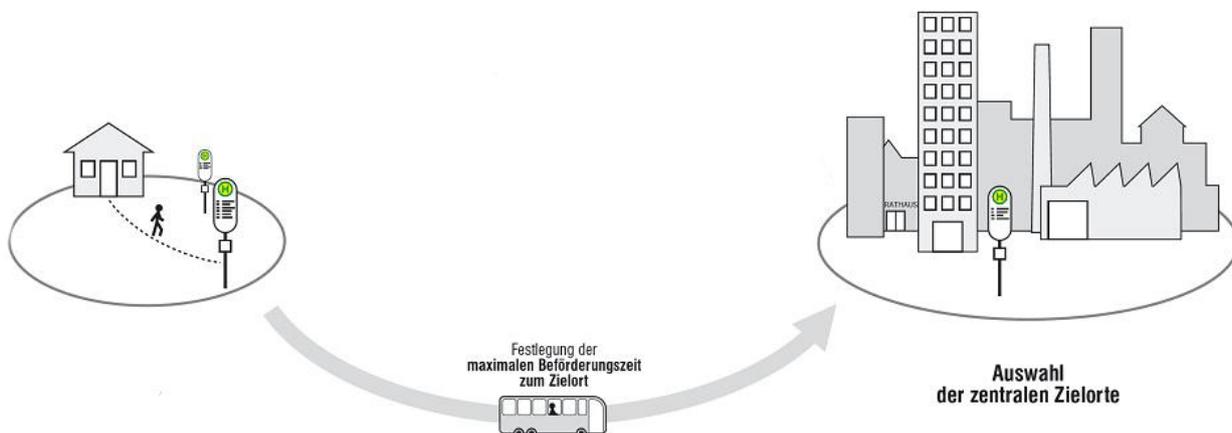


Abb. 5: Erreichbarkeit

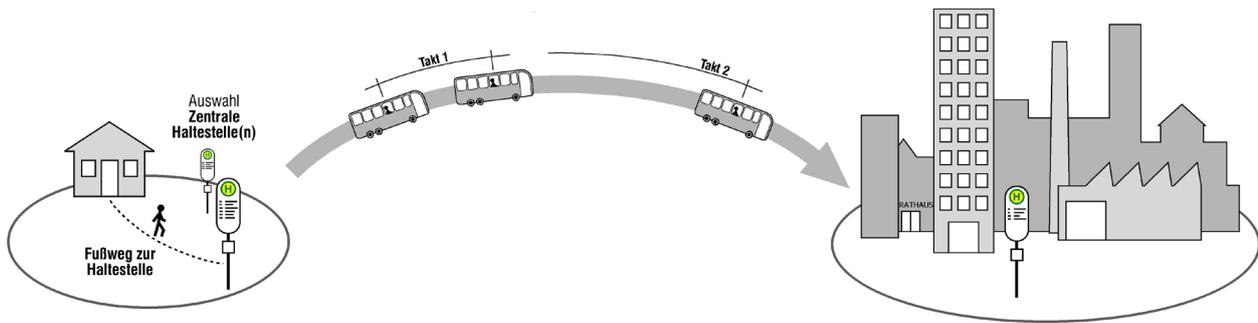


Abb. 6: Bedienungshäufigkeit

Bedienungsstandards: Anzahl Fahrtenpaare (FP) bzw. Taktfolgen

Bedienungshäufigkeiten	HVZ	NVZ	SVZ
■ K 0 (Schiene) / Verkehrsachsen	30	30	60
■ K 1 (Verdichtungsraum (VR) zentral)	30	30	60
■ K 2 (VR dezentral)	30	60	120 (BF)
■ K 3 (VR äußere Zone)	60	60	120 (BF)
■ K 4 (Ländlicher Raum (LR) 1.000 - 3.000 EW)	60	120	120 (BF)
■ K 5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
■ K 6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)

BF = kann als Bedarfsfahrt durchgeführt werden

Verkehrstag / Zeit	HVZ	NVZ	SVZ
Montag - Freitag	06.01 - 08.00	08.01 - 12.00	05.00 - 06.00
	12.01 - 13.45	13.46 - 15.30	20.31 - 24.00
	15.31 - 18.30	18.31 - 20.30	
Samstag		07.00 - 18.30	18.31 - 24.00
Sonn-/Feiertag			08.30 - 23.00

Gebietstypen verschiedene Taktfolgen bzw. Anzahl an Fahrten pro Tag vor.

Auf der Grundlage des Intermodalen Mobilitätskonzeptes, das Empfehlungen für die Bedienungshäufigkeit auf Korridoren erstellt hat, wurden in Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern obenstehende Gebietstypen und Bedienungsstandards definiert.

(vgl. Anhang Karte 05: Bedienungsstandards auf Korridoren)

Die Umsetzung erfolgt zum 01.08.2019 (s. 5.1 Umsetzung des Korridor-Konzeptes).

Die Zeitlagen der Verkehrszeiträume Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) sowie Schwachverkehrszeit (SVZ) sind vom Aufgabenträger festzulegen.

3.4 Auslastung

Die LzN nennt im Anhang C, Tabelle 4: Grenz- und Richtwerte für die Fahrzeugauslastung. So soll die derzeitige ÖPNV-Nutzung dahingehend untersucht und geprüft werden, ob auf einzelnen Fahrten bzw. Linien Maßnahmen zur Erhöhung bzw. Senkung der Auslastung getroffen werden müssen. Hierbei wird nach dem Besetzungsgrad (Prozentuale Auslastung des Fahrzeuges zwischen zwei Haltestellen, höchste Fahrgastbesetzung am Tag) und der Tagesauslastung (Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage auf einzelnen Linien) unterschieden.

Da es aktuell keine Auswertungen über die Fahrgastzahlen gibt, kann derzeit keine Auswertung über die Auslastung der Fahrzeuge erfolgen. Der Landkreis strebt den Richtwert an.

4. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 151 Ortsteile mit mehr als 150 Einwohnern im Landkreis untersucht. Für jeden zu untersuchenden Ortsteil wurden Berechnungen zu den Kriterien (Haltestellenerschließung, Erreichbarkeit Gemeindehauptort, Stadt Bamberg sowie weitere zentrale Zielorte und dem Kriterium Bedienungshäufigkeit auf Korridoren durchgeführt. Die Ergebnisse für die Kriterien Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit wurden nach Schul-, Ferientagen, Samstag und Sonn-/Feiertagen differenziert.

Die festgelegten Kriterien wurden mit dem voraussichtlichen Fahrplanstand 08.12.2019 abgeglichen, um festzustellen, in welchen Bereichen das ÖPNV-Angebot den Vorgaben entspricht bzw. wo Defizite bestehen.

4.1 Aussagen des intermodalen Mobilitätskonzeptes

In dem im März 2018 verabschiedeten Intermodalen Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg wurden hinsichtlich des ÖPNV Defizite identifiziert, die es mit Umsetzung dieses NVP zu beheben gilt:

- Keine intuitive Verständlichkeit des ÖPNV-Angebotes
- Keine bedarfsorientierten Mobilitätsangebote
- Nur bedingte Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zum MiV
- Keine flächendeckende ÖPNV-Grundversorgung an Ferientagen im Jedermannverkehr (Beruf, Versorgung und Freizeit).
- Keine Hierarchisierung des Bedienungsnetzes
- Nur bedingte Grundversorgung in den kleineren Ortsteilen

4.2 Ergebnisse aus den Rechenläufen

Die Karten im Anhang fassen die Defizite je Kriterium zusammen, differenziert nach Schul- und Ferientagen sowie nach dem Grad der Abweichung vom Richtwert.

Während die Erschließung mit Haltestellen sowie die Erreichbarkeit von Bamberg und die Bedienungshäufigkeit für alle 151 Orte ab 150 Einwohner untersucht wurden, sind dies beim Kriterium Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes lediglich 56 Orte. Hier wurde eine Analyse nur für Orte ab einer Entfernung von 3 Straßenkilometern vorgenommen. Ebenfalls wurde aufgrund geringer Pendlerzahlen nicht für jede Gemeinde die Erreichbarkeit eines vierten Zielortes geprüft.

4.3 Defizitbewertung

Im Rahmen der Angebotsanalyse sind durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans Defizite ermittelt worden. Für jedes Defizit wurde die Ursache ermittelt sowie die Abweichung vom Richt- bzw. Grenzwert beurteilt.

Klassifizierung des Handlungsbedarfes

Abhängig vom Umfang des festgestellten Defizites und ihrer Bedeutung für den Fahrgast wurden die Defizite klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt.

Erschließung mit Haltestellen

Da keine Einwohnerpunktekarten vorliegen, wurde der Anteil bebaute Fläche errechnet. Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich die Siedlungsdichte gleichmäßig über die bebaute Fläche verteilt. So konnte

anhand der Prozentwerte rechnerisch ermittelt werden, wie hoch der Anteil der Einwohnerzahl ist, die nicht ausreichend erschlossen sind.

Priorität 1

Handlungsbedarf kurzfristig - **vorrangig** zu beheben

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

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- 150 - 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Priorität 3

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

- Bis zu 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Von den 151 untersuchten Ortsteilen gelten 7 Ortsteile als nicht ausreichend erschlossen. D.h. weniger als 80 % der Bevölkerung wohnen innerhalb des Haltestelleneinzugsbereiches von 500 m (Bus) bzw. 800 m (Bahn).

Erschließungsdefizite

Gemeinde	Teilort	Klassifizierung
Baunach	Baunach	langfristig
Pommersfelden	Pommersfelden	mittelfristig
Scheßlitz	Burgellern	langfristig
Scheßlitz	Demmelsdorf	vorrangig
Scheßlitz	Wiesengiech	mittelfristig
Schlüsselfeld	Aschbach	mittelfristig
Schlüsselfeld	Elsendorf	mittelfristig

Mit einem Erschließungsgrad von 78 % in Baunach und 71 % in Burgellern besteht in diesen Orten langfristiger Handlungsbedarf. Mittelfris-

tig zu behebende Defizite wurden in Pommersfelden, Wiesengiech, Aschbach und Elsendorf ermittelt.

Demmelsdorf wird derzeit nicht vom ÖPNV bedient. Somit besteht kurzfristiger Handlungsbedarf.

Erreichbarkeit übergeordneter Orte

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

Untersucht wurde die Erreichbarkeit:

- Gemeindehauptort
- zentrale Orte

Um mit dem künftigen ÖPNV-Angebot eine bessere Konkurrenzfähigkeit zum MiV erzielen zu können, spielt neben der generellen Erreichbarkeit mit einem Linienverkehrsangebot die Dauer bis zum Erreichen des jeweiligen Ziels eine entscheidende Rolle.

Dazu wurden die Vorgaben aus Kapitel „Kapitel 3.2 Erreichbarkeit“ mit den Fahrzeiten des aktuell gültigen Fahrplans abgeglichen.

Hieraus ergeben sich für die in den Jahren 2020 und 2021 zu bearbeitende Überplanung des Liniennetzes gewisse Priorisierungen, wie bedeutend eine Beschleunigung der bisherigen Verbindungen wäre.

Klassifizierung Erreichbarkeit

Bewertet wurde, in welchem Umfang die Beförderungszeit von den Vorgaben abweicht, d.h. in welchem Umfang eine Fahrzeitreduzierung notwendig wird, um die Vorgaben zu erfüllen. Die Fahrzeitoptimierungen erfolgen im Rahmen der Liniennetzüberplanung nach den im NVP 2019 festgelegten Kriterien.

Beförderungszeiten erfüllt:

Entfernung in km	erfüllt (in Min.)
bis 5	10
ab 5	20
ab 10	30
ab 20	45
ab 30	50
ab 40	70
ab 60	80

Niedrige Fahrzeitreduzierung notwendig:

Entfernung in km	niedrig (in Min.)
bis 5	15
ab 5	25
ab 10	40
ab 20	60
ab 30	60
ab 40	80
ab 60	90

Mittlere Fahrzeitreduzierung notwendig:

Entfernung in km	mittel (in Min.)
bis 5	20
ab 5	30
ab 10	50
ab 20	70
ab 30	80
ab 40	90
ab 60	120

Hohe Fahrzeitreduzierung notwendig oder bisher keine Fahrtmöglichkeit morgens / mittags / nachmittags:

Entfernung in km	hoch (in Min.) / keine Fahrt
bis 5	> 20
ab 5	> 30
ab 10	> 50
ab 20	> 70
ab 30	> 80
ab 40	> 90
ab 60	> 120

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Es wurde die Erreichbarkeit von 56 Ortsteilen mit mehr als einer Entfernung von 3 Straßenkilometern zum Gemeindehauptort untersucht.

Knapp die Hälfte der Orte sind an Schultagen in noch zumutbarer Zeit von 20 Minuten an den Gemeindehauptort angebunden.

Der im ländlichen Raum vorwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtete ÖPNV zeigt erwartungsgemäß daher insbesondere in den Ferien zahlreiche Defizite auf. Am Wochenende findet abseits der Schiene nahezu kein ÖPNV statt.

Erreichbarkeit Zentraler Orte

Für alle Orte mit mehr als 150 Einwohnern wurde geprüft, ob die Erreichbarkeit innerhalb eines Halb- und Ganztagesintervalls gegeben ist. Untersucht wurde die Erreichbarkeit des Oberzentrums Bamberg sowie weitere relevante Zentren innerhalb und auch außerhalb des Landkreises.

Defizite an Schul- und Ferientagen

Insbesondere sehr ländlich strukturierte Gemeinden mit einer geringen Einwohnerdichte, wie sie z.B. im nordöstlichen Landkreis anzutreffen sind, oder Ortsteile, die abseits der Korridore liegen, weisen zahlreiche Defizite auf.

Defizite Erreichbarkeit an Schultagen

	GHO	ZO1	ZO2	ZO3	ZO4
hoch / keine Fahrt	24	16	16	76	69
mittel	2	33	13	17	16
niedrig	16	57	64	30	18
erfüllt	14	45	58	28	29
	56	151	151	151	132

Defizite Erreichbarkeit an Ferientagen

	GHO	ZO1	ZO2	ZO3	ZO4
hoch / keine Fahrt	38	42	44	99	88
mittel	2	23	16	11	9
niedrig	10	41	40	19	16
erfüllt	6	45	51	22	19
	56	151	151	151	132

Ursachen sind sowohl ein fehlendes ÖPNV-Angebot innerhalb eines Tagesintervalls, Umsteigezeiten von um / über 20 Minuten aber auch lange Beförderungszeiten aufgrund von Umwegfahrten.

Der hier überwiegend auf den Schülerverkehr abgestimmte Fahrplan bietet nur selten abseits der Korridore in den Ferien Fahrtmöglichkeiten an.

Defizite am Wochenende

Am Wochenende ist der Schienenverkehr das Rückgrat im Regionalverkehr. Von den 38 Regionalbuslinien bieten an Sonn- und Feiertagen nur 12 Linien ÖPNV-Fahrten an. *Siehe „Kapitel Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG“ auf Seite 7.*

Defizite Erreichbarkeit an Samstagen

	GHO	ZO1	ZO2	ZO3	ZO4
hoch / keine Fahrt	55	118	125	137	116
mittel	0	4	1	4	0
niedrig	1	11	5	2	2
erfüllt	0	18	20	8	14
	56	151	151	15	132

Defizite Erreichbarkeit an Sonntagen

	GHO	ZO1	ZO2	ZO3	ZO4
hoch / keine Fahrt	55	139	139	142	118
mittel	0	1	3	1	0
niedrig	0	5	0	0	1
erfüllt	1	6	9	8	13
	56	151	151	151	132

Bedienungshäufigkeit

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

Bisher wurde lediglich eine Betrachtung der Bedienungshäufigkeit auf Ortsebene durchgeführt. Nun wurde das ÖPNV-Angebot auf den definierten Korridoren analysiert. Hierdurch kann der Maßnahmenumfang zukünftiger Verkehrsverbesserungsmaßnahmen aussagekräftiger

auf Linien heruntergebrochen werden.

Defizite Bedienungshäufigkeit in der Schulzeit

	HVZ	NVZ	SVZ
keine Fahrt	3	20	81
großer Bedarf	18	37	44
GW erfüllt	48	25	23
erfüllt	82	69	3
	151	151	151

Defizite Bedienungshäufigkeit in der Ferienzeit

	HVZ	NVZ	SVZ
keine Fahrt	17	36	81
großer Bedarf	21	20	47
GW erfüllt	56	37	20
erfüllt	57	58	3
	151	151	151

Defizite Bedienungshäufigkeit am Wochenende

	Samstag		Sonntag
	NVZ	SVZ	SVZ
keine Fahrt	70	132	108
großer Bedarf	17	9	9
GW erfüllt	21	7	11
erfüllt	43	3	23
	151	151	151

Klassifizierung der Defizite

Erfüllt

- das Fahrtenangebot entspricht den Vorgaben (Richtwert)

GW erfüllt

- Unterschreitung des Richtwertes, aber Grenzwert erfüllt

großer Bedarf

- Unterschreitung des Grenzwertes

keine Fahrt

- in einer oder mehreren Verkehrszeiten (Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit, Schwachverkehrszeit)

Wie bereits bei der Analyse der Erreichbarkeit der Zielorte, steigen die Defizite am Wochenende stark

an. Allerdings liegt beim Großteil der Ortsteile das angestrebte Fahrtenangebot zwischen dem Richt- und dem Grenzwert.

5. Maßnahmenpaket

5.1 Umsetzung des Korridor-Konzeptes

Die neuen Korridore und Linien werden zum 01.08.2024 umgesetzt.

Die wichtigste Maßnahme der kommenden Jahre ist es, den grundlegenden Korridor-Ansatz des intermodalen Mobilitätskonzeptes der Realisierung zuzuführen.

Dazu wurden in der vorliegenden Fortschreibung des NVP die Korridore, deren Bedienungshäufigkeiten und insgesamt die Kriterien der ausreichenden Verkehrsbedienung auf ein neues Qualitätslevel gehoben (siehe „Kapitel 3. Ausreichende Verkehrsbedienung“ auf Seite 10) und die Vorgaben des MBK zu den Korridoren weiter konkretisiert. (vgl. Anhang Karte 03: Bedienungshäufigkeit auf Korridoren)

Auf dieser neuen Basis wird in den Jahren 2020/2021 eine komplette Netzüberplanung stattfinden. Sie wird die neuen Linienführungen sowie Fahrpläne definieren.

5.2 Linienbündelungskonzept

Abgleich Linienbündelung mit neuen Linien.

Die Linienbündel bilden eine zentrale Grundlage für die künftige Organisation des ÖPNV. Im Zuge der Überplanung des Liniennetzes im Landkreis Bamberg wird das Linienbündelungskonzept (siehe „Kapitel 2.6 Linienbündelung“ auf Seite 8) entsprechend fortgeschrieben. Die sich ergebenden Änderungen durch die veränderten oder neuen Linien

werden eingearbeitet. Dies soll Ende 2021/ Anfang 2022 stattfinden.

5.3 Barrierefreiheit

Umbau von Haltestellen mit hoher Priorität möglichst bis zum 01.01.2022.

Um das Ziel moderner und barrierefreier Infrastruktur im ÖPNV zu erreichen, werden folgende Kriterien für barrierefreie Haltestellen sowie die Methodik zur Priorisierung der zunächst von den Straßenbaulastträgern umzubauenden Haltestellen definiert:

Standards der Barrierefreiheit

Der Umweltausschuss des Landkreises Bamberg hat in seiner Sitzung vom 07.10.2019 die Ausweitung der Förderung des Ausbaus von Bushaltestellen durch die Gemeinden den Landkreis Bamberg beschlossen. Auf die nach Abzug der staatlichen Fördermittel verbleibenden Restbaukosten wird je Bussteig der Priorität 1 ein Zuschuss in Höhe von 3.000 € gewährt. Der Aufgabenträger hält sich bei der Definition der **baulichen Mindeststandards** von Haltestellen an die Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ (vgl. Anhang).

Die **Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge** orientieren sich nach der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 i.V.m. Abs. 3.11.4.1.3 der UN-ECE Regelung 107¹⁸. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niedereinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapp rampen fest.

Da diese Vorgaben sich nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen beziehen, muss darüber hinaus vom Landkreis festgelegt werden, ob auch Fahrzeuge unter 22 Sitzplätzen barrierefrei gestaltet sein müssen.

Sollten Verstärkerfahrzeuge vor allem für die Beförderung von Schülern eingesetzt werden, für die zeitnah (+/- 15 Minuten) auch eine Fahrtmöglichkeit im barrierefreien Fahrzeug möglich wäre, sind für Verstärkerfahrten auch Fahrzeuge erlaubt, die nicht den oben angegebenen Standards entsprechen.

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

Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft. Die Vorgaben für Informa-

¹⁸ Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale; 11.08.2010 (ABl.L 255 vom 29.09.2010).

tionen an der Haltestelle sind in den baulichen Standards des Regionalen Nahverkehrsplans festgehalten. Eine Definition von Ausnahmen ist hier nicht notwendig.

Erstellung eines Haltestellenkatalogs

Derzeit gibt es im Landkreis Bamberg insgesamt ca. 860 Bussteige (entspricht ca. 430 Haltestellen) entlang öffentlicher Linien. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Busse halten (i.d.R. in zwei Richtungen, an Bahnhöfen oder Schulen häufig auch mehr als zwei Bussteige). Alle Bussteige wurden besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie Fotos aus zwei Perspektiven aufgenommen. Somit konnte ein Haltestellenkatalog aller Bushaltestellen mit den Bussteigen im Landkreis erstellt werden. Dieses Haltestellenkatalog ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

Der Landkreis beschränkt sich daher im Weiteren auf die Priorisierung bzw. die Definition von Ausnahmen bzgl. der vollständigen Barrierefreiheit der Infrastruktur.

Schwachstellenanalyse

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

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

Grundsätzlich begrüßt der Landkreis das Ziel eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 umzusetzen. Bis zu diesem Zeitpunkt wird jedoch keine vollständige Barrierefreiheit herzustellen sein.

Daher nimmt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan eine Priorisierung der Maßnahmen vor und benennt Ausnahmen für Haltestellen, an denen kein barrierefreier Ausbau derzeit baulich möglich bzw. sinnvoll erscheint. Die Umsetzung der Maßnahmen liegt aber in der Regel bei den Gemeinden bzw. entsprechenden Straßenbausträgern. Somit ist hier eine Abstimmung notwendig.

Für einen gemeinsamen Kriterienkatalog wurden zunächst Handlungsprinzipien festgelegt und anschließend eine Priorisierung bzw.

Ausnahmen von der Barrierefreiheit definiert:

Vorrangig soll in jedem Gemeindehauptort eine zentrale Haltestelle barrierefrei ausgebaut werden.

Die Priorisierung erfolgt nach folgenden Kriterien:

■ Netzfunktion

- Fahrtenhäufigkeit: z.B. Anzahl Fahrten

■ Einrichtungen

Wichtige Einrichtungen liegen im Einzugsgebiet der Haltestelle

- (soziale) Einrichtungen, die für besonders mobilitätseingeschränkte Personen relevant sind, wie z.B. Ärzte-/Krankenhaus, Alten- bzw. Pflegeheim, Behindertenwerkstätten

■ Fahrgastzahlen

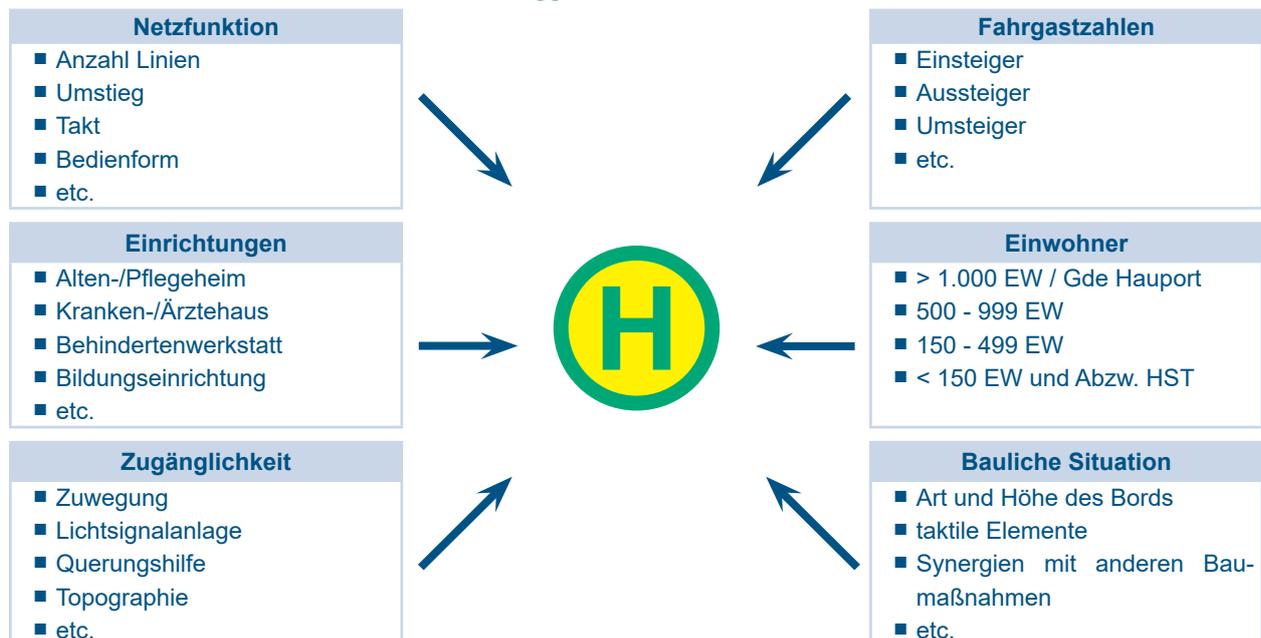
- starke Frequenz (Ein- und Aussteigerzahlen)

Priorität 1: zeitnaher Umbau bis 01.01.2022

■ Gemeindehauptort oder Orte > 1.000 EW

- (zentrale) Haltestelle(n) mit höchster Einsteigerzahl
- oder über 50 Einsteiger/Tag und mehr als 10 Fahrten/Tag

Kriterien, die für die Prioritätsstufen ausschlaggebend sein können:



- oder mit Einrichtungen, bei denen ein erhöhter Bedarf besteht.

Ansonsten Priorität 2

Priorität 2: mittelfristig bis 2024

■ **OT 500 - 999 EW (außer Gemeindehauptort)**

- über 50 Einsteiger/Tag,
- oder mehr als 10 Fahrten/Tag
- oder mit Einrichtungen bei denen ein erhöhter Bedarf festgestellt wird.

Ansonsten Priorität 3

Priorität 3: langfristig auch über 2024 hinaus

■ **OT 150 - 500 EW**

- über 50 Einsteiger/Tag
- oder mehr als 10 Fahrten/Tag
- oder mit Einrichtungen, bei denen ein erhöhter Bedarf besteht.

Ansonsten Priorität 4

Priorität 4: vorläufig zurückgestellt

■ **OT unter 150 EW sowie Haltestellen außerorts**

- und unter 50 Ein-Aussteiger, unter 10 Fahrten /Tag
- Derzeit keine Umsetzungsmöglichkeit aufgrund baulicher/geografischer Verhältnisse

Darüber hinaus gibt es Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau nur mit großem Aufwand möglich, bzw. wenig sinnvoll ist wie z.B. Abzweighthaltestellen im ländlichen Raum.

- Haltestellen, die nur von Bedarfsverkehren bedient werden. Da hier i.d.R. im Fahrzeug keine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, würde ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle trotzdem keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten.
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist, da Umbaumaßnahmen in der Umgebung anstehen oder es Planungen gibt die Haltestelle zu verlegen oder die Linienführung zu ändern.

- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Dies sind zum Beispiel Haltestellen, deren Zuwegung langfristig nicht barrierefrei ausgebaut werden. Vor allem im ländlichen Raum finden sich solche Haltestellen an Straßenabzweigungen, bei denen keine Siedlung in der Nähe ist.

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

Ergebnis

Von den ca. 860 Steigen wurden ca. 200 (≈ 100 Haltestellen) der Priorität 1 „zeitnaher Umbau bis 01.01.2022“ zugeordnet:

Priorisierung	Zeitpunkt	Anzahl Steige
1	zeitnaher Umbau bis 01.01.2022	204
2	mittelfristig bis 2024	172
3	langfristig auch über 2024 hinaus	94
4	vorläufig zurückgestellt	392
		862

(vgl. Anhang Tabelle 8: Priorisierung 1 und 2 nach Gemeinden und Ortsteilen)

Diese fallen in die vorgesehene Laufzeit des NVP.

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

- stufenlose Erreichbarkeit der **Wartefläche**
- verkehrssichere und barrierefreie **Rampen als Zu- / Abwege**

- ausreichend Fläche für Rangiervorgänge auf der **Bewegungsfläche**
- **neigungsarme Gestaltung** mit geringem Quergefälle
- gefahrlos begeh- und befahrbarer **Bodenbelag**
- kontraststarkes optisches Abheben des **Bordsteins**
- **Aushangfahrpläne** sind für alle Fahrgäste gut einsehbar
- die **Beleuchtung** muss ausreichend und blendfrei sein

Nähere Details sind der Richtlinie zu den baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN zu entnehmen. (vgl. Anhang „Kapitel 10.1 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 36).

Es ist seitens der Stadt Bamberg in Abstimmung mit dem Landkreis Bamberg dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrgäste aus dem Landkreis Bamberg auch auf dem Stadtgebiet (als wichtigstes Ziel) sicher und barrierefrei aussteigen können. Das ist derzeit nicht gegeben und vor allem im Bereich des Bahnhofs Bamberg aufgrund der bevorstehenden Baumaßnahmen der DB auch nicht mittelfristig zu erwarten.

Um dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 genüge zu tragen, sind bis dahin mindestens für die beiden zentralen und systemkritischen Punkte Bahnhof sowie ZOB / Promenade Lösungen zu schaffen. Solange keine finale bauliche Realisierung möglich ist, sind zumindest temporäre Lösungen zu finden, welche ein sicheres und barrierefreies Ein- und Aussteigen ermöglichen und ebenso den Standard des Wartens und Aufenthalts sowie der Fahrgastinformation spürbar anheben.

Zur Entschärfung der Situation am Bahnhof wäre zudem eine Verlagerung der Fernbusverkehre an andere Stellen begrüßenswert, da diese derzeit die Abwicklung einiger regionaler Buslinien beeinträchtigen. Eine klare räumliche und optische Trennung der Bus-Sparten „innerstädtisch“, „regio-

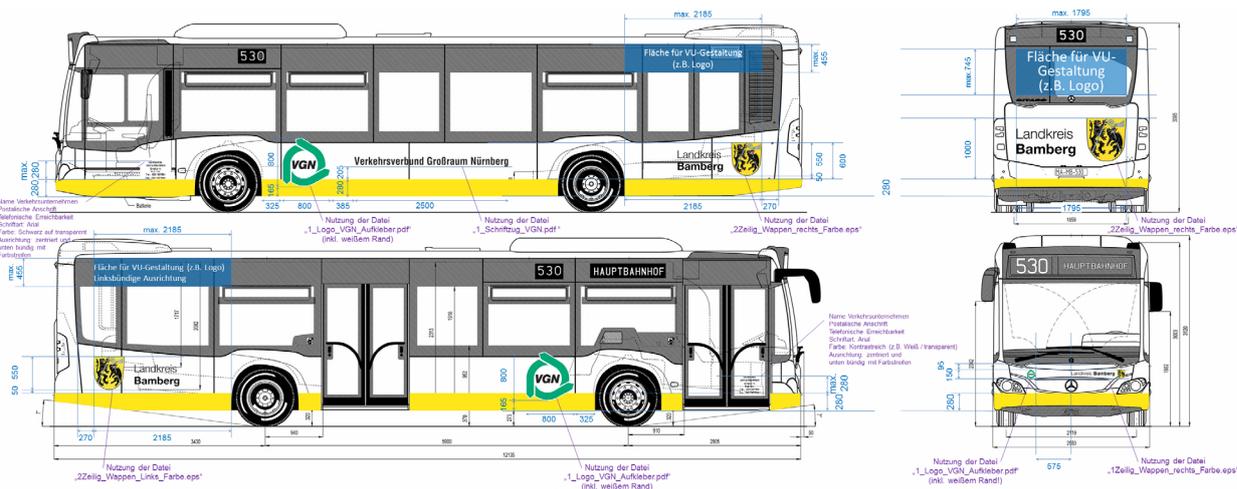


Abb. 7: Busdesign

nal“ und „fern“ würde den Fahrgästen die Orientierung spürbar erleichtern.

5.4 Intermodales Mobilitäts-konzept

1) Umsetzung Rahmenkonzept

Die neuen Korridore und Linien werden zum 01.08.2024 umgesetzt.

Die Umsetzung des Rahmenkonzeptes (Korridore) wurde in Kapitel 5.1 „Umsetzung des Korridor-Konzeptes“ behandelt. Dieses wichtigste Ziel des MBK wird in den Jahren 2020 / 2021 mit der Überplanung des Liniennetzes der Umsetzung zugeführt.

2) Einheitliches Fahrzeugdesign

Das neue Design der Busse wird schrittweise eingeführt.

Das im MBK und vom VGN geforderte einheitliche Grunddesign zur besseren Erkennbarkeit der Regionalbusse wurde am 15.10.2018 in einer gemeinsamen Sitzung des Umwelt- und Kreisausschusses verbindlich beschlossen.

Dieses ist bei Neuanschaffung von Fahrzeugen bereits heute verbindlich vorgeschrieben und ab 01.08.2024 für alle Busse. Das Grunddesign wird je Fahrzeugtyp in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen ggf. leicht angepasst.

3) Fahrzeugstandards

Flächendeckende Einführung moderner Busse

Es sind bis spätestens zum 01.01.2022 durchgängig barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen. Ausnahmen sind nur für Verstärkerfahrten im Schülerverkehr und nur nach schriftlicher Zustimmung des Aufgabenträgers in Ausnahmefällen zulässig.

Insgesamt wird die Ausstattung der Fahrzeuge sukzessive angehoben und z.B. ausreichend dimensionierte Mehrzweckflächen (vor allem außerhalb des Schülerverkehrs) vorgesehen. Ausstattung und Technik werden in den Vorabkennmachungen 2022 im Detail definiert, dabei wird ein besonderes Augenmerk auf emissionsarme / emissionsfreie Fahrzeuge gelegt.

4) Anschlussmobilität

Die Lieferung und Nutzung von Echtzeitdaten wird Standard

Die Gewährleistung von Anschlüssen beim Umstieg ist von großer Bedeutung. Mit den Vorabkennmachungen wurden und werden die dafür nötigen technischen Voraussetzungen verpflichtend vorgeschrieben, die von den Verkehrsunternehmen in den Fahrzeugen technisch vorzusehen und aktiv zu nutzen sind (Ausnahme: Schulverstärkerfahrten).

5) Überprüfung Schülerverkehr

Die Netzüberplanung überprüft auch die Schülerbeförderung.

Im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 werden auch Möglichkei-

ten zur Optimierung des Schülerverkehrs geprüft.

6) Fahrradmitnahme

Die Fahrradmitnahme wird dort wo es sinnvoll ist ermöglicht.

Die im MBK vorgeschlagenen Verbesserungen zur Fahrradmitnahme in Bussen werden mit dem Schwerpunkt auf Fahrten im Jedermannverkehr verfolgt. Für reine Schülerfahrten steht weiterhin ein maximales Sitzplatzangebot im Vordergrund.

Im Zuge der Netzüberplanung wird insbesondere auf Strecken mit bewegter Topographie stets der Einsatz von Mehrzweckflächen in den Fahrzeugen oder anderen geeigneten Fahrzeugausstattungen geprüft.

Zudem erfolgt in den Bussen die Verdeutlichung der Regelungen im Konfliktfall mit anderen Fahrgästen mit Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren etc. gemäß den Regularien des VGN.

Wo möglich und sinnvoll erfolgt eine offensive Vermarktung der Möglichkeiten der Fahrradmitnahme.

7) Bürgerbus und Bürgermobil - Angebote

Erhöhte Förderung der Angebote durch den Landkreis Bamberg.

Eine landkreisweite Vereinheitlichung der Bürgerbus / Bürgermobil - Angebote ist derzeit nicht vorgesehen. Es erfolgt eine Ausweitung der Förderung der lokalen Angebote .

8) Einführung von Bedarfsverkehr Wo wirtschaftlich nötig, finden Fahrten als Bedarfsverkehr statt.

Im Rahmen der Überplanung in den Jahren 2020/2021 ist die Einführung von Bedarfsverkehren vorzusehen. Das gilt neben dem Flächenbetrieb im Korridor 6 auch für die Bedarfsfahrten auf den weiteren Korridoren.

Dabei ist eine landkreisweit einheitliche Lösung für alle Angebote anzustreben, die verschiedene Wege der Buchung eröffnet (Anruf, Internet, mobile Webseite / App).

Im Regionalen Nahverkehrsplan des VGN wurde festgelegt, dass für Bedarfsverkehre in Zukunft eine einheitliche Bezeichnung angewandt werden soll. Während der Rufbus zuschlagsfrei ist, wird bei Beförderung mit dem Anrufsammeltaxi ein Zuschlag erhoben werden. Im Rahmen der Überplanung wird das jeweilige Bedienungskonzept wie z.B. reiner Linienbetrieb, flexibler Flächenbetrieb definiert.

Bei Nutzung von Bürgerbussen, die vor allem auch als Zu- und Abbringer zum allgemeinen ÖPNV (z.B. Bahnhof oder einer zentralen Umsteigehaltestelle) dienen, sollte die Anerkennung von VGN-Fahrausweisen geprüft werden.

9) Freizeitverkehre

Stetige Überprüfung bestehender und möglicher Freizeitangebote.

Die Angebote an Freizeitlinien werden überprüft und ggfls. in Kooperation mit anderen Aufgabenträgern geplant und durchgeführt.

10) Haltestelleninfrastruktur

Modernisierung und Verbesserung der Haltestellenausstattung.

Die Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur wird im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen und der Entwicklung von kreisweit einheitlichen Standards in Ergänzung zu den Vorgaben des VGN (siehe Projekt „Mobilstationen im Landkreis Bamberg“) vorangetrieben.

Die Förderung neuer Fahrgastunterstände wird beibehalten. Der Landkreis beteiligt sich weiterhin

neben der staatlichen Förderung nach dem BayGVFG mit einem freiwilligen Zuschuss in Höhe von 1.500 € an den Kosten der Gemeinden für die Einrichtung der Buswartehäuschen. Der Zuschuss wird gewährt, wenn

- neben der positiven Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises - das Wartehäuschen folgende Mindeststandards erfüllt:
- Seitenwände aus durchsichtigem Material (Sichtbeziehung Busfahrer/Fahrgast muss gewährleistet sein)
- Sitzgelegenheit
- ausreichende Beleuchtung.

Zudem wird bei Neu- oder Umbauten von Haltestellen mit relevanten Ein- und Aussteigerzahlen jeweils die Sinnhaftigkeit von Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation geprüft. Dies spielt insbesondere bei Umsteigehaltestellen eine wichtige Rolle.

Zudem werden die statischen Fahrgastinformationen verbessert.

Erkenntnisse und Entwicklungen zu den Mobilstationen (siehe „Kapitel 11) Mobilstationen“) sollen auch auf die künftige Haltestelleninfrastruktur der Bushaltestellen übertragen werden.

11) Mobilstationen

Realisierung Pilotprojekte und Adaption für kleinere Haltestellen.

Im Jahr 2019 entwickelt der Landkreis Bamberg die Grundlagen für landkreisweit einheitliche Mobilstationen verschiedener Dimensionen. Anschließend werden dann Pilotstationen realisiert, um im Anschluss zeitnah die Erfahrungen bei der Umsetzung im ganzen Landkreis weiteren und auch kleinen potenziellen Standorten zukommen zu lassen.

12) Betriebsabläufe

Abstimmung von Technik und Organisation mit Stadt Bamberg.

Die Regionalbusse sind künftig mit der nötigen Technik auszurüsten, um an der Beschleunigung in der Stadt

Bamberg teilnehmen zu können. Die technischen Voraussetzungen werden nach Absprache mit der Stadt / STVP Bamberg in den Vorabbeachtmachungen des Landkreises für das Jahr 2022 definiert (siehe „Kapitel 8.3 Planungsgrundlagen“).

13) Image Regionalbusverkehr

Entwicklung des Kommunikations- und Informationsdesigns.

Vor dem Betriebsbeginn des künftigen ÖPNV-Angebotes zum 01.08.2024 ist ein einheitliches Kommunikations- und Informationsdesign für einen einheitlichen Auftritt des ÖPNV zu entwickeln.

Zudem sind bereits im Vorfeld Maßnahmen zur Verbesserung des Images des Regionalbusverkehrs zu ergreifen.

14) Überprüfung Ticketsortiment

Das Intermodale Mobilitätskonzept schlägt eine Überprüfung von Ticketsortiment und Tarifzonen vor. Dafür existiert im VGN ein definierter Prozess:

Der Landkreis Bamberg kann dem VGN-Grundvertrags-Ausschuss, in dem alle Aufgabenträger vertreten sind, vorschlagen, dass dieser im Rahmen seines Initiativrechts entsprechende Tarifvorschläge an die Gesellschafter und die VGN GmbH vorschlägt. Dem muss der Grundvertrags-Ausschuss einstimmig zustimmen.

Neben den Grundvertrags-Ausschussmitgliedern müssen auch die Gesellschafter der Verkehrsunternehmen den vorgeschlagenen Veränderungen einstimmig zustimmen.

Sollten sich im Rahmen der Netzüberplanung begründete Punkte ergeben, den vorgenannten Prozess anzustoßen, soll dies erfolgen.

15) Mobilitätskarte

Entwicklung einer Strategie zur mittelfristigen Einführung.

Die Einführung einer Mobilitätskarte zur Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote sollte möglichst verbundweit einheitlich unter Federführung des VGN erfolgen.

Sollte dies nicht möglich sein, sind die Möglichkeiten der Einführung einer regionalen Lösung zusammen mit der Stadt Bamberg zu prüfen.

Gleiches gilt für eine mobile Lösung, die entweder App-basiert oder mittels mobiler Webseite umgesetzt werden könnte.

Die laufenden Abstimmungen mit VGN und Stadt Bamberg sind auch diesbezüglich fortzuführen.

16) Anlassbezogene Verkehre im Landkreis Bamberg

Für bedeutsame Veranstaltungen wird eine Busanbindung geprüft.

Für Veranstaltungen im Landkreis Bamberg von regionaler Bedeutung (mit entsprechender zu erwartender Gästezahl) soll künftig eine Prüfung erfolgen, ob und wie ein anlassbezogenes Busverkehrsangebot realisiert und finanziert werden könnte. Bei der Bewertung spielt insbesondere die Zahl der potenziellen Fahrgäste aus dem Landkreis Bamberg eine entscheidende Rolle.

17) Digitales Auskunftssystem und Buchungssystem

Die Möglichkeit zur nahtlosen Information und Buchung von Mobilitätsdienstleistungen über die verschiedenen Verkehrsträger hinweg wird an Bedeutung gewinnen. Dazu sind Abstimmungen mit dem VGN, den regionalen und lokalen Mobilitätsdienstleistern zu führen, um eine tragfähige und nachhaltige Lösung ohne unnötige Doppelstrukturen und redundante Aufwände zu erlangen. Die Lösung muss offen und skalierbar sein und die technologischen Entwicklungen berücksichtigen.

18) Autonome Mobilität

Derzeit sind keine eigenen Maßnahmen des Landkreises Bamberg wie eigene Pilot- oder Forschungsprojekte vorgesehen. Die technologische Entwicklung wird aber aufmerksam beobachtet.

Zudem wird der Vorstoß der Gemeinde Heiligenstadt i. OFr. begrüßt, ein Forschungsprojekt für autonome Bürgerbusse zu realisieren. Hierzu ist eine enge Abstimmung

zwischen Gemeinde und Landkreis vorgesehen.

Autonome Mobilitätsdienstleistungen stellen für den ÖPNV insgesamt eine Chance dar, um z.B. die Anbindung an die Korridore aus der Fläche wirtschaftlich realisieren zu können. Diese Form der Mobilitätsdienstleistung sollten künftig Bestandteil des ÖPNV sein und sollten nicht unreguliert dem freien Markt überlassen werden. Dafür ist der nötige politische Rahmen zu setzen.

5.5 Maßnahmen Erschließung

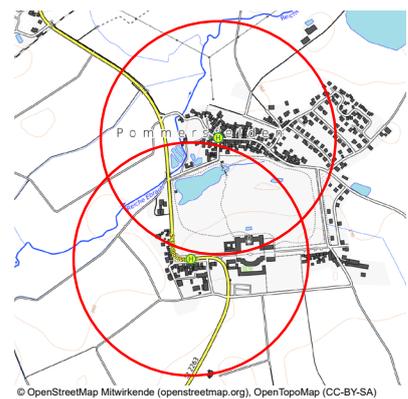
Durch Einrichtung weiterer Haltestellen können die Erschließungsdefizite behoben werden. Hierbei ist im Rahmen der Netzplanung zu prüfen, ob eine weitere Haltestelle entsprechend der Vorgaben barrierefrei baulich möglich ist und ob eine zusätzliche Haltestelle fahrtzeittechnisch machbar ist. Dies betrifft meist Orte mit Abweighthaltestellen oder neue Baugebiete, die nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden sind. Bei Umwegfahrten sind immer der Nutzen (zusätzliche Fahrgäste) und mögliche Nachteile (längere Fahrzeiten für Kunden) abzuwägen.

Baunach



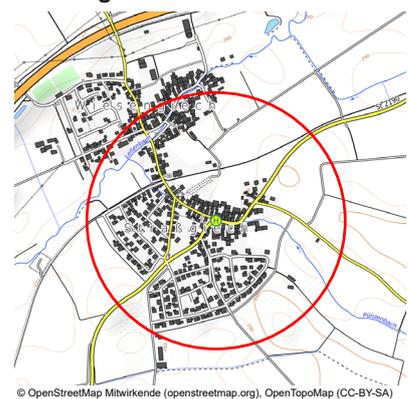
Erschließungsdefizite bestehen im südlich gelegenen Ortsbereich. Eine weitere Haltestelle ist in der Bamberger Straße zu prüfen.

Pommersfelden



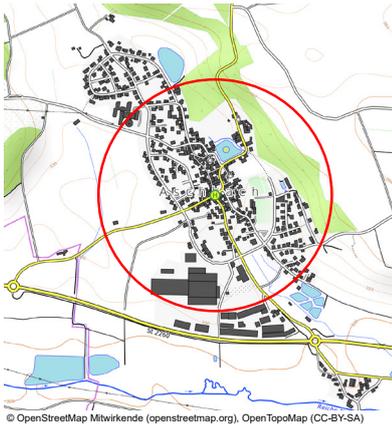
Der nordöstliche Bereich liegt außerhalb des 500 m Einzugsbereiches. Da nur relativ wenig Einwohner hiervon betroffen und die Anbindung nur durch eine Schleifenfahrt (Fahrzeitverlängerung und Straßenverhältnisse prüfen) möglich ist, sollte die Umsetzung zunächst zurückgestellt werden.

Wiesengiech



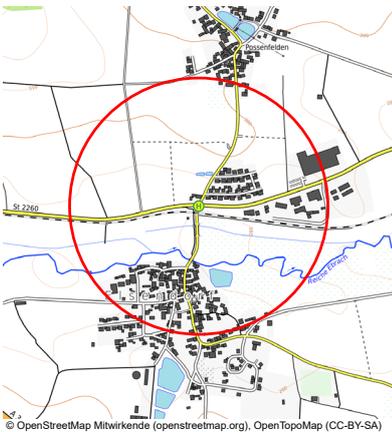
Der Ortsteil Wiesengiech (604 EW) ist derzeit nur über die Haltestelle in Straßgiech an den ÖPNV angebunden. Zu prüfen ist, ob zumindest über eine Bedarfshaltestelle einige Fahrten auf dem Korridor Scheßlitz – Bamberg diesen Ort anbinden können.

Aschbach



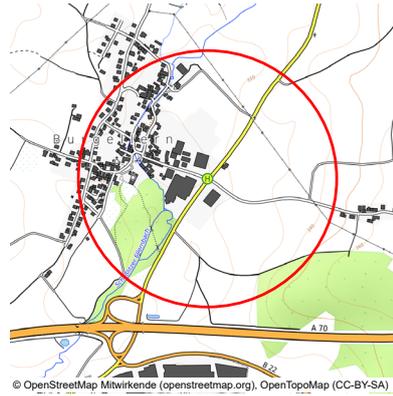
Der Ortsteil Aschbach mit über 1.000 Einwohnern besitzt lediglich eine Haltestelle. Hierdurch wird primär der nördliche Ortsteil nicht erschlossen. Neben der Einrichtung einer weiteren Haltestelle ist zu prüfen, ob durch eine sichere attraktive Fahrradabstellmöglichkeit an der jetzigen Haltestelle die ÖPNV-Anbindung verbessert werden kann. (Keine Verbesserung für Menschen mit einer Gehbehinderung etc.)

Elsendorf



Elsendorf wird lediglich durch die Abzweighaltestelle an der Staatsstraße erschlossen. Zu prüfen ist, ob zumindest über eine Bedarfshaltestelle einige Fahrten auf dem Korridor Schlüsselfeld - Pommersfelden – Hirschaid/Bamberg diesen Ort anbinden können.

Burgellern



In Burgellern ist ebenfalls zu prüfen, ob über eine Bedarfshaltestelle im Ort einige Fahrten auf dem Korridor Wattendorf - Scheßlitz diesen Ort anbinden können.

Demmelsdorf

Die ÖPNV-Haltestelle wird derzeit nicht bedient. Eine Anbindung ist im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplanes vorgesehen.

5.6 Finanzierung

Kalkulation der Kosten im Rahmen der Netzüberplanung.

Bezüglich der Finanzierung des ÖPNV werden künftig die im „Kapitel 1.5 Leitbild und Ziele“ auf Seite 3 definierten Eckpunkte verfolgt (z.B. Primat kommerzieller Verkehre, Grundsatz der langfristigen Finanzierbarkeit, Kostenverteilung zwischen Landkreis Bamberg, Städten und Gemeinden und Regelung zur Bestellung von Verkehrsleistungen in eigener Regie durch den Landkreis Bamberg in Absprache mit Städten und Gemeinden).

Da erst im Lauf der Abstimmungen zur Überplanung des Liniennetzes in den Jahren 2020/2021 Entscheidungen zum tatsächlichen Leistungsumfang getroffen werden und dann auch die kostenseitigen Auswirkungen hinreichend genau abgeschätzt werden können, wird die künftige Finanzierung des ÖPNV in einer nachfolgenden (Teil-)Fortschreibung des NVP behandelt.

6. Wirkungen des Maßnahmenpaketes

6.1 Verkehrliche Wirkung

Die genauen verkehrlichen Auswirkungen des Maßnahmenpaketes, insbesondere der Umsetzung des Korridorkonzeptes aus dem intermodalen Mobilitätskonzept, können zum aktuellen Zeitpunkt nur grob skizziert werden. Eine detailliertere Darstellung ist erst nach den Planungsarbeiten zum Maßnahmenpaket möglich.

Reisezeit

Durch die Maßnahmen im Nahverkehrsplan wird die Reisezeit vor allem entlang der Korridore verkürzt werden. Hier sollen schnelle Verbindungen z.B. zwischen Ober- und Mittelzentren ohne Umstieg entstehen. Insgesamt sollen mit der Überplanung des Liniennetzes möglichst schnelle und direkte Linienwege entlang der Korridore realisiert werden. Zudem sollen die Umsteigezeiten zwischen Buslinien sowie an den Bahnhöfen zwischen Bus- und Bahnverkehr optimiert werden.

In ländlich strukturierten Räumen abseits der Korridore sollen Zubringerverkehre zu den Korridoren das Angebot verbessern. Auch hier werden die Umsteigezeiten optimiert.

Verbindungshäufigkeit

Die Verbindungshäufigkeit wird sich mit Umsetzung der Maßnahmen auf vielen Linien deutlich verbessern. Vor allem entlang der Korridore der Kategorie 1, 2 und 3 wird in der Haupt- und Nebenverkehrszeit der Stunden- bzw. der Halbstundentakt angeboten. Weiterhin wird es auch auf den weiteren Korridoren ein ein-

heitliches und verlässliches Angebot geben.

Reisekomfort

Der Reisekomfort wird sich im ÖPNV durch die Vorgaben in den Vorabkennzeichnungen bzw. Vergaben des Landkreises wesentlich verbessern. Die Barrierefreiheit in Bezug auf den niederflurigen Ein- bzw. Ausstieg, sowie die Innenraumgestaltung und akustische sowie visuelle Haltestelleninformation wird möglichst flächendeckend umgesetzt. Das einheitliche Busdesign im Landkreis sorgt für ein klares Erscheinungsbild des ÖPNVs im Landkreis.

Damit die positive verkehrliche Wirkung eintreten kann, ist es allerdings von elementarer Bedeutung, auch auf dem Gebiet der Stadt Bamberg komfortable, zeitgemäße und barrierefreie Aus- und Einstiegshaltestellen für die Fahrgäste aus dem Landkreis Bamberg zur Verfügung zu stellen. Das betrifft vor allem die Bereiche am Bahnhof als auch an der Promenade / am ZOB.

Reisekosten

Die Reisekosten basieren auf dem VGN-Tarif.

Für den Bedarfsverkehr soll der gleiche Tarif gelten, wie für den Linienverkehr. Ein gesonderter Zuschlag ist derzeit nicht vorgesehen.

Veränderung des Fahrgastaufkommens

Zur Ermittlung des Fahrgastpotenzials durch die Umsetzung der Maßnahmen kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden. Da

das Angebot jedoch stark ausgeweitet und die Qualität erheblich angehoben wird, ist nach einer gewissen Eingewöhnungsphase mit einer signifikanten Fahrgaststeigerung zu rechnen.

Veränderung der Einnahmen

Da keine Aussage über eine Veränderung des Fahrgastaufkommens getroffen werden kann, ist derzeit auch keine Berechnung oder Schätzung der Einnahmen möglich.

6.2 Finanzielle Wirkung

Die oben definierten Maßnahmen nach den Vorgaben des intermodalen Mobilitätskonzeptes bewirken eine Zunahme der Verkehrsleistung. Hierfür wird auch ein zusätzlicher finanzieller Aufwand notwendig.

Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Zur Berechnung der Veränderung der Betriebsleistung wird der Status Quo des aktuell im Landkreis verkehrenden ÖPNV mit den Fahrplanentwürfen für das Maßnahmenpaket verglichen. Die Änderungen werden sowohl für den Busbetrieb als auch den Bedarfsverkehr errechnet.

Wird bei der künftigen Vergabe für ein Linienbündel ein kommerzieller („eigenwirtschaftlicher“) Antrag gestellt, so entstehen keine Kosten für dieses Bündel. Sollte kein kommerzieller Antrag eingehen, so wird die Leistung vom Landkreis ausgeschrieben.

Da für eine Kostenabschätzung bei gemeinwirtschaftlichen Verkeh-

ren, also Verkehren, welche der Aufgabenträger bezuschusst, die zukünftig gefahrene Verkehrsleistung bekannt sein muss, kann eine Abschätzung erst nach den detaillierten Planungen erfolgen. Der bei einer möglichen Vergabe erzielte Kostensatz pro Kilometer ist im Vorfeld nicht bekannt. Die Kostensätze werden zum Zeitpunkt der konkreten Planung auf Basis aktueller Vergleichswerte aus dem Verbundgebiet ermittelt.

Für die Berechnung der Bedarfsverkehrs-Kosten wird der Taxitarif des Landkreises Bamberg herangezogen. Darüber hinaus gilt die Annahme, dass nach einer ca. zwei- bis dreijährigen Eingewöhnungsphase ca. 30% aller Bedarfsfahrten nachgefragt werden und jede Fahrt durchschnittlich zu 50% ihrer Fahrplanlänge gefahren wird (da bei Bedarfsfahrten nur von der gewünschten Start- zur gewünschten Zielhaltestelle gefahren wird, wird nicht die ganze Länge der im Fahrplan vorgegebenen Fahrt gefahren). Beide Werte sind Erfahrungswerte aus dem Verbundgebiet.

Investitionskosten

Da die Ausstattung der Haltestellen bzgl. der Barrierefreiheit sowie der Haltestellenschilder und Fahrpläne nicht im Aufgabenbereich des Landkreises liegen, fallen grundsätzlich keine Investitionskosten an. Eine Ausnahme stellen gegebenenfalls die Pilotprojekte zu den Mobilstationen dar (*siehe „Punkt 11) Mobilstationen“ auf Seite 20*). Deren Finanzierung ist im Rahmen des laufenden Projektes zu erarbeiten.

Veränderung in den Betriebskostenzuschüssen

Die zu erwartenden Mehrkosten für den Betrieb (ohne Investitionskosten) berechnen sich aus den Betriebskosten abzüglich der Einnahmen. Da beide Werte aktuell nicht berechnet werden können, wird auf die Darstellung der Veränderung der Betriebskosten an dieser Stelle verzichtet.

7. Bewertung des Maßnahmenpaketes

7.1 Gesamtbewertung

Der Landkreis Bamberg wird, wie unter „Kapitel 5.1 Umsetzung des Korridor-Konzeptes“ auf Seite 16 bereits beschrieben, die Maßnahmen entsprechend den Vorgaben des intermodalen Mobilitätskonzeptes und entlang der finanziellen Haushaltslage umsetzen. Dadurch kommt es im ganzen Landkreis zu erheblichen Verbesserungen.

veröffentlicht und im offenen Vergabeverfahren vergeben.

Vor Veröffentlichung der Vorabkennzeichnung wird der Landkreis mit den entsprechenden Kommunen in Kontakt treten, um diese in die Vergabe der neuen Verkehrsleistungen mit einzubeziehen.

7.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen

Alle zu überplanenden Linienbündel des Landkreises werden gleichzeitig zum 01.08.2024 an den Start gehen. Es werden damit alle Maßnahmen zum gleichen Zeitpunkt umgesetzt.

In den Jahren 2020 und 2021 sollen demnach die Planungsarbeiten für die Linienbündel erfolgen. Der Landkreis wird diese konzeptionellen Planungsarbeiten weiterhin mit der Verbundgesellschaft umsetzen.

Maximal 27 Monate vor Ablauf der Konzession (vgl. § 8a PBefG) muss der Aufgabenträger die Vergabe im Rahmen der Vorabkennzeichnung einleiten. Daraufhin haben die Verkehrsunternehmen 3 Monate Zeit (vgl. §12 Abs. 6 PBefG), einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen.

Sollte nach einer Vorabkennzeichnung für ein Linienbündel kein eigenwirtschaftlicher Antrag beim Aufgabenträger eingehen, wird dessen Verkehrsleistung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorschriften als Bruttovertrag

8. Gemeinsamer NVP Stadt und Landkreis Bamberg

Ausgangslage

Bei grenzüberschreitenden Verkehren bedarf es der gegenseitigen Abstimmung der Aufgabenträger unter Beteiligung der betroffenen Verkehrsunternehmen.

Daher hatten der Stadtrat Bamberg (28.01.2009) und der Kreistag Bamberg (15.12.2008) in ihren Gremien beschlossen, dass Landkreis und Stadt den VGN beauftragen einen Nahverkehrsplan zu erstellen „als Grundlage für die Festlegung und Finanzierung zukünftiger qualitätsverbessernder Maßnahmen im ÖPNV. Stadt und Landkreis streben an, qualitätsverbessernde Maßnahmen im ÖPNV zu realisieren und gemeinsam zu finanzieren.“

8.1 Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan

Während grenzüberschreitende Linien gemeinsam geplant und gemeinsam, **einvernehmlich finanziert werden**, ist jeder Aufgabenträger für die Verkehre allein zuständig, die innerhalb seiner Grenzen verlaufen.

Somit entstehen zwei getrennte lokale Nahverkehrspläne, die aufgrund ihrer verkehrlichen Verflechtungen im grenzüberschreitenden Verkehr eine Abstimmung beider Nahverkehrspläne erforderlich machen.

Die bestehenden Nahverkehrspläne von Stadt und Landkreis enthalten daher ein wortgleiches Kapitel, um die gemeinsam festgelegten verkehrspolitischen Ziele zu erreichen.

Die Fortschreibung der Nahverkehrspläne konkretisiert die Maßnahmen auf der Grundlage durchgeführter Analysen und Untersuchungen externer Planungsbüros.

8.2 Allgemeine verkehrspolitische Zielsetzungen und Handlungserfordernisse im grenzüberschreitenden Verkehr

Mit der Gründung einer Klimaallianz am 23.09.2008 zwischen Landkreis und Stadt Bamberg verpflichten sich die Partner, „in ihrem Wirkungskreis aktiv für die Ziele des Klimaschutzes einzutreten.“ „Sie erkennen den nachhaltigen Schutz des Klimas... als eine unverzichtbare gemeinsame Aufgabe an.“

Mit dem Beitritt des Landkreises Bamberg zum Verein Klima-Bündnis e.V. im Jahre 2009 ist das Ziel verbunden, den CO₂-Ausstoß alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren.

Zur Senkung des CO₂-Ausstoßes soll auch der Verkehrssektor beitragen. Daher wird durch entsprechende Maßnahmen eine Verringerung des PKW-Aufkommens durch Erhöhung des Mitfahreranteils bzw. durch Umstieg auf den sog. Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) angestrebt.

Der **Nahverkehrsplan** legt vorrangig den Umfang des zukünftigen ÖPNV-Angebotes wie Takt, Fahrplanabstimmung Regionalverkehr / Stadtverkehr, Verknüpfung Regionalbus / Stadtbus / Schiene, sowie dessen Qualität (z.B. Busausstattung) fest.

Ziele:

- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes entsprechend des Klima-Bündnisses alle 5 Jahre um 10 %,
- Erhöhung Modal-Split (Umweltverbund: ÖPNV, Rad und Fußgängerverkehr),
- Reduzierung Anteil PKW durch Erhöhung Besetzungsgrad, Steigerung ÖPNV-Anteil auf verkehrsrelevanten Verkehrsachsen.

Unterstützende Maßnahmen für den Umstieg auf den ÖPNV

Begleitend sind weitere Maßnahmen (vgl. VEP 2030 der Stadt Bamberg) zu ergreifen, die zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl und einer Reduzierung des PKW-Verkehrs führen. Dies betrifft insbesondere die Parkraumbewirtschaftung und die Busbeschleunigung (z.B. Busspuren, Busvorrangschaltung), aber auch die Förderung z.B. von Jobtickets. Ziel ist eine Verringerung des PKW-Verkehrs durch Förderung des Umstieges auf einen attraktiven ÖPNV sowie durch eine Erhöhung des PKW-Mitfahreranteils und Fahrradverkehrs.

Maßnahmen:

- Optimierung des ÖPNV-Angebotes (Abstimmung Stadt- und Regionalbus) auf den ausgewählten Verkehrsachsen,
- Qualitätsanpassung Regionalbus/Stadtbus,
- Integration der Regionalbusse in das Busbeschleunigungssystem (Busvorrangschaltung) der Stadt,
- Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Stadt Bamberg,

- Bedarfsgerechter Ausbau von P+R-Anlagen,
- Bedarfsgerechter Ausbau von Mobilstationen,
- Betriebliches Mobilitätsmanagement,
- Optimierung der Verknüpfung zwischen Stadtbussen und Regionalverkehr am Bahnhof Bamberg (langfristig Regionaler Omnibusbahnhof) und in der Stadtmitte (ZOB inklusive südliche Promenadestraße).

8.3 Planungsgrundlagen

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Um eine optimale verkehrliche Abstimmung bei der Planung auf den grenzüberschreitenden Linien zu gewährleisten, ist eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten vorgesehen.

Der Landkreis Bamberg hat zwischenzeitlich ein landkreisweites Linienbündelungskonzept erstellt, das auch die relevanten Verkehrsachsen nach Bamberg beinhaltet. Als einheitlichen Harmonisierungszeitpunkt der Linienbündel hat der Landkreis den 31.07.2024 gewählt.

Das ÖPNV-Angebot auf den betroffenen Linien der Stadtwerke Bamberg, die derzeit in den Landkreis Bamberg fahren oder zukünftig eine Erschließungsfunktion für den Landkreis übernehmen, soll bis 31.07.2024 bestehen bleiben. Die Genehmigungen der betreffenden Linien der Stadtwerke Bamberg werden daher bis zu diesem Zeitpunkt verlängert. Für den Zeitraum ab August 2024 sind auf der Grundlage der Ergebnisse **des Mobilitätskonzeptes des Landkreises Bamberg** Änderungen auf diesen Linien möglich.

Wesentliche Planungsgrundlagen für die Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplanes sind:

- Der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 der Stadt Bamberg,

Gemeinsam zu überplanende Korridore

Korridore	Stadtbushlinien	Regionalbuslinien	Überplanung zum*
1. Bamberg - Memmelsdorf - Scheßlitz	907, 917, 927	963, 969 (966, 968)	31.07.2024
2. Bamberg - Bischberg - Viereth-Trunstadt / Priesendorf	906	952, 994, 995	31.07.2024
3. Bamberg - Debring - Burgebrach Bamberg - Stegaurach - Walsdorf - Lisberg	912 912	991 989	31.07.2024
4. Bamberg - Hallstadt	904, 960 OVF	940, 941, 952, 956, 957	31.07.2024
5. Bamberg - Pettstadt	918	978, 982, 991	31.07.2024
6. Bamberg - Litzendorf	902 od. 920	970, 971, 975 (976)	31.07.2024
7. Bamberg - Gundelsheim	914	963, 969	31.07.2024

976 ab 01.08.2018 in 975, 966 und 968 ab 01.08.2019 in 963 integriert.

* Der Überplanungszeitpunkt 31.07.2024 ergibt sich aus dem landkreisweiten Harmonisierungszeitpunkt der Linienbündel.

- die Haushaltsbefragung entlang der drei Verkehrsachsen (Bamberg – Bischberg – Viereth-Trunstadt, Bamberg – Memmelsdorf – Scheßlitz, Bamberg – Stegaurach – Burgebrach – Ebrach/Schlüsselfeld) von Landkreis und Stadt Bamberg aus dem Jahr 2015,
- das Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg, beschlossen am 12.03.2018.

Verkehrsentwicklungsplan 2030 Stadt Bamberg

Der ganzheitliche Ansatz, alle Verkehrsträger gemeinsam zu betrachten, findet sich im Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030¹⁹ (Analysebericht) wieder und stellt hierdurch eine wechselseitige Verbindung zum Nahverkehrsplan her.

Es sind zwei Themenschwerpunkte, die mittelbar die Nutzung des ÖPNV beeinflussen:

- Vorrang des ÖPNV durch Busbeschleunigungsmaßnahmen,
- Parkraumbewirtschaftung einschl. P+R-Anlagen und Bike-Ride-Anlagen.

Busbeschleunigungsmaßnahmen

Busbeschleunigungsmaßnahmen wie Busspuren und Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen tragen wesentlich zur Fahrplanstabilität (Pünktlichkeit) bei. Busspuren können insbesondere im Berufsverkehr die Fahrzeiten auch gegenüber dem PKW verbessern und stärken ebenfalls die Attraktivität des ÖPNV.

Eine schrittweise Umsetzung der Maßnahmenvorschläge aus dem VEP 2002 ist bereits erfolgt und sollte weiter zügig umgesetzt werden.

Die Regionalbusse sollen ebenfalls an den Beschleunigungsmaßnahmen der Stadt partizipieren und mit der entsprechenden technischen Ausstattung ausgerüstet werden.

Parkraumbewirtschaftung und Park & Ride

Nachweislich haben die Parkplatzverfügbarkeit als auch die Höhe der Parkgebühren Einfluss auf die ÖPNV-Nutzung.

Die drei offiziellen P+R-Anlagen (P+R Kronacher Straße 392 Stellplätze, P+R Bahnhof / Brennerstraße 114 Stellplätze, P+R Heinrichsdamm 800 Stellplätze) bieten derzeit attraktive Verknüpfungen zum ÖPNV.

Eine schrittweise Umsetzung der Maßnahmenvorschläge im Bereich

¹⁹ Zeithorizont wurde zwischenzeitlich auf 2035 verlängert.

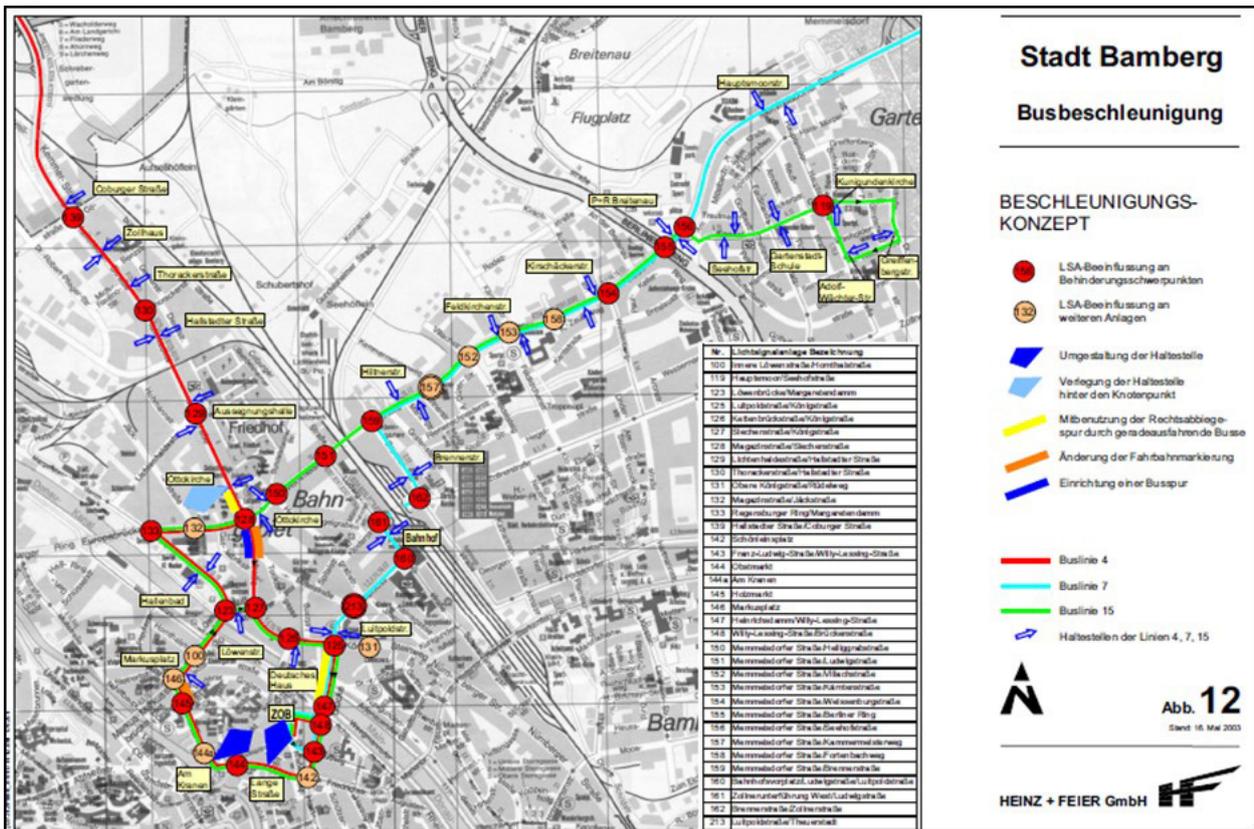


Abb. 8: Busbeschleunigung: Beschleunigungskonzept, Stadt Bamberg – Zuwendungsantrag Busbeschleunigung, Teil A: Erläuterungsbericht 2003

Parkraumbewirtschaftung und P+R aus dem VEP 2002 ist weiter zu verfolgen:

- Optimierung Parkraumbewirtschaftung (z. B. sukzessive und am Bedarf [v. a. der Bewohner] orientierte Anpassung und Erweiterung der bewirtschafteten Bereiche; Plakette für Handwerker, soziale Dienste u. ä.).
- P+R-Anlagen (P+R-Anlagen Bamberg-Nord und Gaustadt/Bischberg nicht umgesetzt), Kapazitätsausbau. (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030, Analysebericht, S.28)

Haushaltsbefragung Stadt und Landkreis Bamberg

Um eine verlässliche Datengrundlage für die im NVP 2012 gemeinsam zu überplanenden Achsen:

- Bamberg – Bischberg – Viereith-Trunstadt
- Bamberg – Memmelsdorf – Scheßlitz
- Bamberg – Stegaurach – Burgbrach – Ebrach/Schlüsselfeld

zu erhalten, haben der Landkreis Bamberg und die Stadt Bamberg 2015 das Marktforschungsinstitut Target Group GmbH beauftragt, im Rahmen einer Haushaltsbefragung das Mobilitätsverhalten abzufragen. Ebenfalls wurden für die zu untersuchenden Verkehrsachsen alternative ÖPNV-Angebote vorgestellt und von den Befragten bewertet. Auf dieser Grundlage wurden vom Gutachter Vorschläge für die Angebotsgestaltung der einzelnen Verkehrsachsen vorgenommen. Der Schülerverkehr ist separat zu betrachten.

Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

Die Befragungsergebnisse beziehen sich nur auf befragte Personen, die entlang der oben genannten 3 Achsen wohnen.

Ziele innerhalb der Stadt Bamberg

- ZOB in Bamberg ist wichtigstes Ziel.

Fahrtzeiten, Verbindungsqualität und Angebotsausweitung

- Mit zunehmender Entfernung sind Landkreisbürgern kurze Fahrtzeiten wichtiger als eine dichte Haltestellenfolge.
- Die Mehrheit der im Landkreis Befragten sieht Verbesserungsbedarf bei den Anschlüssen sowie Direktverbindungen, insbesondere wünschen sie durchgehende Verbindungen zum Bahnhof Bamberg mit schlanken Umsteigezeiten zur Bahn.
- Ein geringer Teil akzeptiert Umsteigen, wenn damit eine Ausweitung des Fahrten-Angebotes einhergeht.
- Die meisten der Befragten im Stadtgebiet Bamberg sind mit dem Angebot zufrieden.

Restriktionen im MIV

- Deutliche Unterschiede zwischen den Landkreis und Stadt Bamberg Befragten.
- „Die Mehrheit der befragten Personen im Landkreis würden häufiger öffentliche Verkehrsmittel

nutzen, wenn das Parkplatzproblem in Bamberg größer wird.

- In den befragten Stadtgebieten pflichten dieser Aussage die meisten Probanden jedoch überhaupt nicht bei.

Busbeschleunigung

- Wenn die Straßen stärker durch Staus verstopft sind und die Busse durch Ampelschaltung Vorfahrt vor dem Pkw haben, stimmt die Mehrheit der Probanden zu bzw. teilweise zu, dann häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

Image Stadtbus / Regionalverkehr

- Zwischen 35 % der Befragten (Bischberg) und 40 % (Memmelsdorf/Drosendorf) wussten nicht, dass sie auch den Regionalbus nach Bamberg nutzen können.
(Quelle: Durchführung einer Haushaltsbefragung im Landkreis und in der Stadt Bamberg, 2015, S.90)

Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg

Der Landkreis Bamberg hat 2017 vom Planungsbüro plan:mobil ein Mobilitätskonzept erarbeiten lassen. Dieses wurde am 12.03.2018 vom Kreistag beschlossen.

Das Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg verfolgt einen intermodalen Ansatz, d.h., dass neben dem ÖPNV eruiert wird, wie durch Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger wie ÖPNV, PKW (einschließlich CarSharing), Fahrrad und die Förderung alternativer elektrischer Antriebe (eMobilität) Mobilität umweltverträglich gestaltet werden kann.

Zusammenfassung Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes

Die nachfolgenden zusammengefassten Ergebnisse betreffen insbesondere den Verkehr zwischen dem Landkreis Bamberg und der Stadt Bamberg:

Fahrtzeiten, Verbindungsqualität und Angebotsausweitung

- Vorrangig direkte Verbindungen zwischen Landkreis zum Oberzentrum Bamberg,
- Beschleunigung der Regionalbusverkehre auf den wichtigen Korridoren,
- Verdichtung des Bedienungsangebotes auf den Korridoren,

Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Image

- Niederflurfahrzeuge sind nur selten im Einsatz (Barrierefreiheit). Verbesserung der Fahrzeugqualität,
- Die Fahrgastinformation am Fahrzeug ist für Neukunden schwer verständlich, im Fahrzeug fast nicht vorhanden. Verbesserung der Fahrgastinformation am und im Fahrzeug.
- Das Image des Regionalbusses ist im Vergleich zum Stadtbusangebot in den Stadt-Umland-Gemeinden schlecht. Ein einheitliches Design ist nicht gegeben. Verbesserung der Regionalbusse durch einheitliches Design und offensive Vermarktung.

Alltagsradverkehr

- Es fehlt ein zusammenhängendes Radwegenetz mit sicherer und direkter Wegeführung für Alltagsnutzer mit entsprechender Infrastruktur, Information, Vermarktung und Wegweisung sowie Verknüpfungen innerhalb des Netzes auch zum ÖPNV.
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Alltagsradfahrer,
- Stärkung des Fahrrads als Zubringer zum ÖPNV,
- flächendeckende Schaffung sicherer Abstellanlagen.

Elektromobilität

- Innovative Ansätze wie die Einrichtung von Modellräumen für Experimentierfelder z. B. zum autonomen Fahren sollten dabei berücksichtigt werden. Flächendeckende Ladestationen insbesondere auch an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV.

Mobilstationen

- Schaffung von Mobilitätsstationen, um kurzen reibungslosen Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu schaffen.

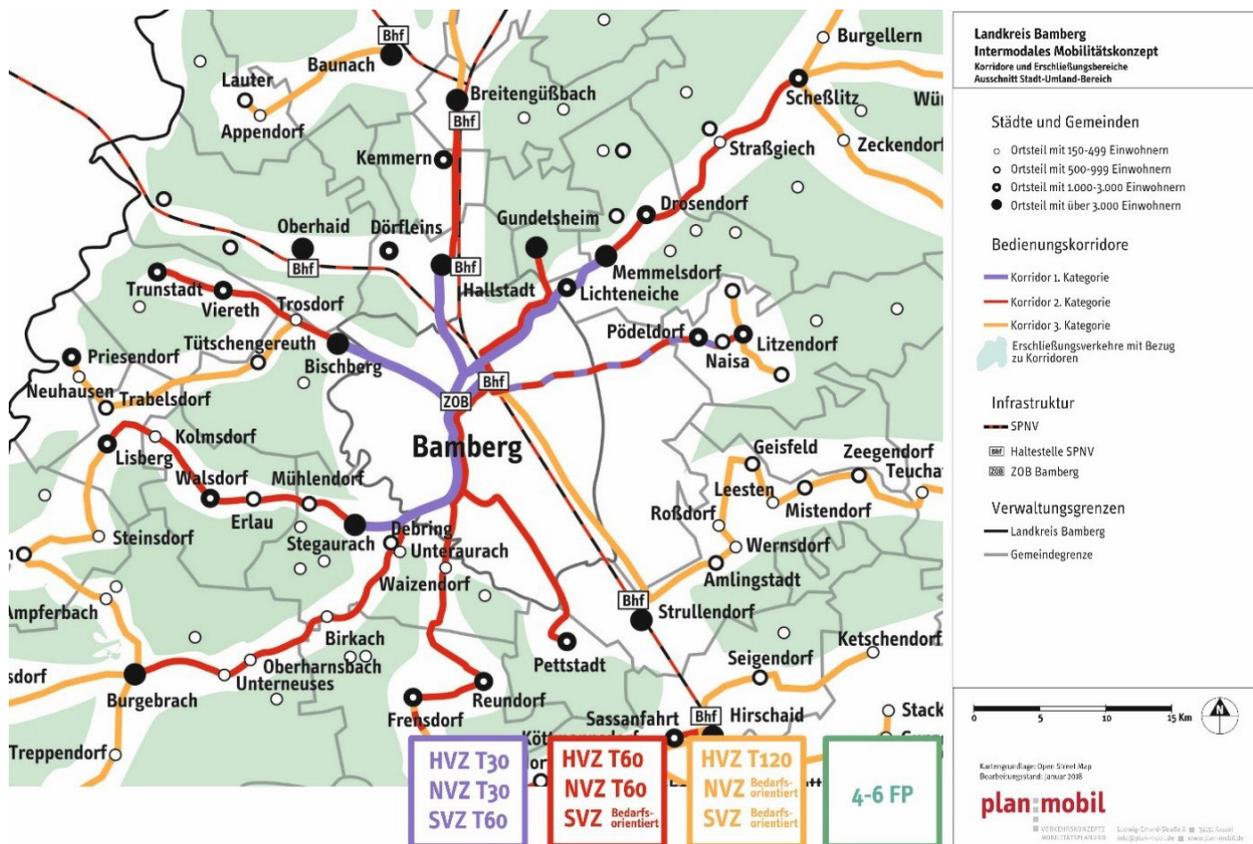


Abb. 9: Rahmenkonzept: Korridore und Angebotsdefinition

8.4 Maßnahmenvorschläge

Auf der Grundlage der bestehenden Nahverkehrspläne, des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Bamberg sowie den aus der Haushaltsbefragung und dem Mobilitätskonzept sich ergebenden Handlungserfordernissen werden für die 7 gemeinsam zu überplanenden Korridore nachfolgende Maßnahmenvorschläge abgeleitet.

Für die gemeinsam zu überplanenden Korridore, in denen Überlappungen von Regionalbus und Stadtbus bestehen, wird die Bedienungshäufigkeit anhand von Kategorien definiert.

Primär lassen sich die gemeinsam zu überplanenden Korridore in 3 Kategorien unterteilen:

Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz

Korridor-kategorie	Charakterisierung
1. Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial, z.B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren und zwischen Mittelzentren. ■ Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden.
2. Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktionen in angrenzenden Bereichen übernehmen, z.B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren, zwischen Grundzentren und Oberzentren und zwischen Mittel- und Grundzentren.
3. Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbindungen mit mittlerem Nachfragepotenzial oder zeitlichem (bzw. saisonal) begrenztem Nachfragepotenzial.

Bedienungsqualität für den Landkreis Bamberg

Korridorkategorien im regionalen Liniennetz	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ	NVZ	SVZ
1. Kategorie	T 30	T 30	T 60
2. Kategorie	T 60	T 60	Bedarfsorientiert
3. Kategorie	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert

Bedienungsqualität auf definierten Korridor-Abschnitten

Korridore	Kategorie	HVZ / NVZ / SVZ (Takt)
1. Bamberg - Memmelsdorf - Scheßlitz		
■ Abschnitt: Bamberg - Memmelsdorf (-Drosendorf)	1	30 / 30 / 60
■ Abschnitt: (Drosendorf -) Memmelsdorf - Scheßlitz	2	60 / 60 / BF*
2. Bamberg - Bischberg - Viereth-Trunstadt / Priesendorf		
■ Abschnitt: Bamberg - Bischberg	1	30 / 30 / 60
■ Abschnitt: Bamberg - Viereth-Trunstadt	2	60 / 60 / BF*
■ Abschnitt: Bamberg - Priesendorf	3	120/BF*/BF*
3. Bamberg - Debring / Stegaurach - Burgebrach / Lisberg		
■ Abschnitt: Bamberg - Stegaurach	1	30 / 30 / 60
■ Abschnitt: Bamberg - Burgebrach	2	60 / 60 / BF*
■ Abschnitt: Bamberg - Walsdorf - Lisberg	2	60 / 60 / BF*
4. Bamberg - Hallstadt	1	30 / 30 / 60
5. Bamberg - Pettstadt	2	60 / 60 / BF*
6. Bamberg - Litzendorf	1/2	30-60/60/BF*
7. Bamberg - Gundelsheim	2	60 / 60 / BF*
<i>BF* = Bedarfsfahrt</i>		

Somit ergibt sich auf den zu überplanenden Korridoren und damit verbundenen Streckenabschnitten folgendes Bedienungsangebot.

Die formulierte Bedienungsqualität greift das von der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung empfohlene und für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Bamberg vorgesehene Taktraster auf.

Dieses gilt unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Zu beachten ist, dass sich das Bedienungsangebot auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmter Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann.

Wo nicht andere planerische Ziele (Herstellung von Umsteigemöglichkeiten bzw. Anschlüssen) entgegenstehen, sind die Fahrpläne von sich überlagernden Linien so aufeinander abzustimmen, dass es zu einer leicht merkbaren Taktverdichtung kommt.

Der **Schülerverkehr** ist aufgrund fester Schulzeiten **gesondert zu betrachten** und im Konfliktfall vorrangig zu bewerten.

Die **Umsetzung** der landkreisweiten Überplanung des ÖPNV-Netzes soll zum **Sommer 2024** erfolgen.

Die Anpassung des **Fahrzeugstandards** sowie der Barrierefreiheit soll sukzessive bis **Sommer 2024** abgeschlossen sein.

Rahmenkonzept

- Neuordnung des Liniennetzes und des Bedienungsangebotes auf den o.g. Korridoren mit dem Ziel möglichst direkter und damit schneller Linien und Fahrten zwischen den Zentren des Landkreises und dem Oberzentrum Bamberg.
- Überprüfung der teilweise zeitlich parallel verlaufenden bestehenden Stadtbuslinien mit Regionalbuslinien hinsichtlich der verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile des jeweiligen Angebotes und Abstimmung eines integrierten Regionalbus- und ggf. Stadtbusangebotes für die Stadt-Umland-Gemeinden.
- Bedienungsangebot entsprechend der Festlegungen im Rahmenkonzept im 30-, 60- oder 120-Minuten-Takt (oder vergleichbar) während der definierten Bedienungszeiten (Schul- und Ferientag sowie am Wochenende), vorrangig im Linienverkehr, in den Randzeiten und auf einzelnen schwächer nach-

gefragten Abschnitten auch als bedarfsgesteuerte Bedienungsformen.

- Prüfung der Einrichtung von Expressbusfahrten mit ausgewählten Halten zu den nachfragestarken Verkehrszeiten für weitere Fahrzeitverkürzungen.
- Überplanung des Schülerverkehrs mit der Zielrichtung, auch auf diesen Relationen direktere und schnellere Fahrtmöglichkeiten von und zu den Schulstandorten zu erreichen.
- Verknüpfung am Bahnhof Bamberg vorrangig an den Regional-Express (RE) von/nach Erlangen / Nürnberg, Verknüpfung ZOB zu den Stadtbuslinien.

8.5 Qualitätsstandards

Fahrzeugstandards ÖPNV

- Grundlage hierfür sind die Vorgaben des VGN zur Fahrzeugausstattung. Die Qualitäten beinhalten u. a. Vorgaben zum niederflurigen Ein- und Ausstieg, der Vorhaltung einer ausreichend dimensionierten Mehrzweckfläche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren, Fahrrädern etc. sowie Vorgaben zur Fahrgastinformation in den Fahrzeugen (ggf. auch Kontrolle von E-Tickets).
- Auf den Regionalbusverkehren werden sukzessive verbesserte Fahrzeugqualitäten umgesetzt (Ausnahmen können für nur vereinzelt, insbesondere im Schülerverkehr eingesetzte Fahrzeuge vorgesehen werden). Ziel ist hier, eine vergleichbare Fahrzeugqualität zu den auf den bestehenden Stadtbuslinien eingesetzten Bussen zu erreichen. Dies beinhaltet auch die Ausstattung mit den erforderlichen technischen Systemen für eine Ansteuerung der LSA-Anlagen im Stadtgebiet Bamberg.
- Die Verbesserung der Fahrzeugausstattung hinsichtlich der Barrierefreiheit ist bis zum 01.01.2022 umzusetzen. Dies

beinhaltet auch eine Abstimmung bei den Bordsteinhöhen.

- Gewährleistung Anschlussmobilität
- Die Gewährleistung von Anschlüssen soll unternehmensübergreifend mittels des RBL/ITCS-Systems erfolgen. Ausnahmen hiervon sind für Fahrzeuge zugelassen, die vorrangig dem Schülerverkehr dienen und nur an Schultagen verkehren.
- Die Verkehrsunternehmen sind ferner zur Teilnahme an DEFAS Bayern-Info verpflichtet, um verbundweit Echtzeitinformationen für Kunden nutzbar zu machen.

Abstimmung mit der Stadt Bamberg zu den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen am Verknüpfungspunkt Bahnhof Bamberg und in der Bamberger Innenstadt (ZOB)

Die Kapazitäten der zur Verfügung stehenden Haltepositionen in der Innenstadt sind bereits jetzt nicht ausreichend.

- Die Verknüpfungspunkte Bahnhof Bamberg und ZOB (Innenstadt) werden mit Umsetzung des Mobilitätskonzeptes an Bedeutung gewinnen.
- Die Haltestelle am Bahnhof Bamberg, die von zahlreichen Regionalbuslinien genutzt wird und für den mit Umsetzung des Mobilitätskonzeptes eine noch umfangreichere Anbindung erreicht wird, weist zahlreiche Defizite auf. Die Vor-Ort-Situation ist völlig unzureichend.
- Ein sicherer Zugang für Fahrgäste des Busverkehrs und querende Fußgänger zum Bahnhofseingang ist nicht gewährleistet, da zusätzlich zu den Bussen auch Pkw, Taxen und Lieferverkehre den Bereich passieren.
- Übersichtliche Informationen zur Lage der einzelnen Haltepositionen (Regionalbus- und Stadtbusverkehr) fehlen weitgehend. Die Fahrgastinformation in diesem Bereich ist für einen Standort mit

dieser verkehrlichen Bedeutung mangelhaft.

- Keine der bestehenden Haltepositionen ist barrierefrei ausgestattet, Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten sind kaum vorhanden bzw. im schlechten Zustand.
- Schnittstellen zu weiteren Mobilitätsangeboten sind zwar gegeben, eine integrierte Vermarktung und Gestaltung ist jedoch nicht erkennbar.
- Für eine attraktive Gestaltung eines modernen multimodalen Verknüpfungspunktes mit Ausstattung als Mobilstation ist ein umfangreiches Verkehrs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln, das den Belangen der Barrierefreiheit der ein-, aus- und umsteigenden Fahrgäste, der Verkehrsunternehmen, der Stadtplanung und weiterer beteiligter Akteure umfassend Rechnung tragen soll.
- Die Regionalbuslinien können aus Kapazitätsgründen die Haltepositionen am ZOB (Mittellinsel) nicht anfahren, sondern halten an verschiedenen Haltepositionen in der Promenadestraße, teilweise aber auch in der Willy-Lessing-Straße. Die Umsteigesituation ist aufgrund der nicht einsehbaren und teilweise längeren Fußwege sehr unübersichtlich.
- Die Haltepositionen sind ferner nicht barrierefrei ausgebaut und weisen Mängel hinsichtlich einer umfassenden Fahrgastinformation auf. Ferner sind die Kapazitäten bereits derzeit nicht ausreichend, so dass nicht alle Regionalbusfahrten, die die Innenstadt ansteuern, diesen zentralen Bereich anfahren können.

Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger und den lokalen Akteuren.

Prüfung von Maßnahmen für eine stärkere Nutzung der Fahrradmitnahme im ÖPNV

- Prüfung von Maßnahmen für eine stärkere intermodale Nutzung der Verkehrsmittel insbesondere auf Strecken mit bewegter Topographie durch Einsatz von Bussen mit Mehrzweckfläche, ggf. bei stärkerer Inanspruchnahme auf einzelnen Strecken auch durch Ausstattung der dort eingesetzten Fahrzeuge mit Fahrradträger am Heck.
- Verdeutlichung, dass keine Mitnahmegarantie z.B. im Konfliktfall mit anderen Fahrgästen mit Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren etc. besteht.
- Offensive Vermarktung der Möglichkeiten der Fahrradmitnahme.

Zusammenfassung

Aufwertung des Images des Regionalbusverkehrs – auch gegenüber dem Stadtbus Bamberg –, um den Regionalbusverkehr als zuverlässiges, attraktives und modernes Mobilitätsangebot zu platzieren.

Zusammenwirken verschiedener Bausteine des Maßnahmenkonzepts:

- Vertaktetes Bedienungsangebot auf den Verkehrskorridoren,
- Verknüpfungspunkte Bus/Bahn und Bus/Bus ausbauen,
- einheitliches Fahrzeugdesign und Qualitätsstandards,
- Einsatz von modernen Niederflurfahrzeugen,
- aktuelle Fahrgastinformation,
- koordiniertes Kommunikations- und Informationsdesign für einen einheitlichen Auftritt.

Zeitplan

Für die Umsetzung ausgewählter Maßnahmenbausteine ist folgender Zeitplan vorgesehen:

2018	Beschlussfassung (Teil-) Fortschreibung Nahverkehrsplan
2018	Vorbereitung Inhouse-Vergabe STWB/Stadt Bamberg
2018	Umsetzung Haltestellenerneuerung der „Regionalbushaltestellen“ in der Stadt Bamberg durch die Stadt Bamberg
ab 2019	sukzessive Umsetzung der Fahrzeugstandards im Regionalbusverkehr
2020	Erarbeitung eines Detailkonzeptes zur Umsetzung auf den Korridoren
2022	Vorabkennzeichnung zu den Linienbündeln im Landkreis
2024	Umsetzung der Konzepte

8.6 Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)

Um die Umsteigesituation am Bahnhof Bamberg zu optimieren sowie die Weiterentwicklung der betrieblichen Ausgestaltung (Fahrpläne, Linienverläufe) des Busverkehrs in Stadt und Landkreis Bamberg zu verbessern, wird seitens der Stadt und des Landkreises Bamberg der Bau eines gemeinsam finanzierten regionalen Omnibusbahnhofes am derzeitigen Bahnhof Bamberg angestrebt.²⁰

Notwendig wird dies zum einen durch die momentane bauliche Bestandsituation im Vorbereich des Bahnhofes. Die disperse Verteilung der Bushaltestellen auf eine Vielzahl an Standorten erschwert für Fahrgäste nicht nur die Orientierung, sondern es ergeben sich hierdurch entsprechend lange Fußwege zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Regionalbus/Stadtbus, Bahn). Die Haltestellenausstattung ist zudem, unter anderem durch teilweise fehlenden Wetterschutz, unbefriedigend.

Ein neu zu errichtender zentraler Regionalbusbahnhof soll durch die

bauliche Ordnung der Haltestellenstandorte zur Beseitigung der genannten Mängel beitragen und die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Durch die Standortwahl und bauliche Ausgestaltung sind die genannten Vorteile zu gewährleisten.

Zum anderen ist die Errichtung eines regionalen Busbahnhofes unabdingbar mit der Verbesserung der Betriebskonzeption zu verknüpfen.

Bei derzeitiger Betrachtung lassen sich Einschränkungen in der betrieblichen Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrssystems feststellen.

Während die Regionalbuslinien primär den Bahnhof als Endhaltepunkt aufweisen und Umsteigemöglichkeiten zur Bahn bieten, ist für den Stadtverkehr Bamberg der zentrumsnahe ZOB der zentrale Umsteigeknoten.

Ziel sollte es für den Fahrgast sein, der mit dem Regionalbus oder Stadtbus aus dem Landkreis nach Bamberg fährt, umsteigefrei sowohl den Bahnhof zu erreichen als auch ohne weiteren Umstieg Anschluss an die Stadtbusse zu erhalten.

Durch die Verlegung eines Großteils der Regionalbuslinien, die bisher die Haltestelle Willy-Lessing-Str. angefahren haben, zum ZOB (Promenade / ZOB) konnte bereits eine verbesserte Verknüpfung vom Regionalverkehr zum Stadtverkehr erreicht werden. Die engen städtebaulichen

Gegebenheiten dort, lassen jedoch keine Erweiterung zu.

Defizite werden weiterhin in einer Verknüpfung von Stadtverkehr / Regionalverkehr und Schiene gesehen.

Bisher enden die überwiegenden Fahrten der Regionalbusse aus Richtung Memmelsdorf am Bahnhof. Um z.B. zum Klinikum zu gelangen, ist jeweils ein Umstieg auf den Stadtverkehr am Bahnhof und am ZOB notwendig. Hingegen müssen insbesondere Fahrgäste aus den Umlandgemeinden Bischberg und Stegaurach, die mit dem Stadtverkehr nach Bamberg fahren und weiter auf die Bahn umsteigen wollen, am ZOB auf eine weitere Stadtbuslinie wechseln.

Die nach Bamberg fahrenden Regionalbusse hingegen halten zwar in Bamberg zentrumsnah an den Haltestellen Markusplatz oder Deutsches Haus, bieten aber keine direkte Umsteigemöglichkeit zu den Stadtbusen.

Im Ergebnis wird die Realisierung eines regionalen Busbahnhofes für notwendig gehalten.

Ein ROB könnte Platz für zusätzlich notwendig werdende Bushalte schaffen und zwar sowohl für Stadtbusse als auch für Regionalbusse, die zukünftig an den Bahnhof angebunden werden sollen. Zudem ergibt sich im Zuge der Haltestelleneinrichtung ein bislang so nicht vorhandener, betrieblicher Gestaltungsspielraum,

²⁰ Kreistag Bamberg (15.12.2008: „Der Landkreis Bamberg erklärt seine Bereitschaft, sich an den Infrastrukturmaßnahmen am Bahnhof (ROB) zu beteiligen. Der Kreistag nimmt zur Kenntnis, dass die Stadt Bamberg eine Beteiligung in Höhe von 50 % aus 4 Mio. € für sachgerecht hält.“

der durch verbessernde Maßnahmen in der Linien- und Fahrplangestaltung genutzt werden muss.

Es wird angestrebt, im Rahmen der Bahnsteigverlängerung am Bahnhof Bamberg, verbunden mit der Erneuerung der Unterführung der Zollnerstraße, den Regionalen Omnibusbahnhof zu errichten.

9. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes werden insbesondere die „vorhandenen“ Verkehrsunternehmer, sowie die angrenzenden Aufgabenträger (Stadt Bamberg und Landkreise), die Behindertenvertreter / Verbände sowie die Städte und Gemeinden des Landkreises beteiligt. Ihnen wurde der Entwurf des Zwischenberichtes nach der Umweltausschusssitzung am 17.07.2019 mit der Bitte um Stellungnahme zugesandt.

Die Stellungnahmen liegen im Anhang unter Tabelle 14 zusammengefasst bei.

9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer

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. Den Verkehrsunternehmen wurde die Möglichkeit gegeben, an den Sitzungen der den Nahverkehrsplan begleitenden interfraktionellen Arbeitsgruppe teilzunehmen.

9.2 Beteiligung der Behindertenvertretungen

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes ist nach § 8 Abs. 3 PBefG zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Der Gesetzgeber schreibt vor, „Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch einge-

schränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Es fand am 11.04.2019 eine Informationsveranstaltung statt, die sich explizit mit dem Thema Barrierefreiheit befasste und zu der neben den Gemeinden ebenfalls die Verbände eingeladen wurden.

9.3 Weitere Beteiligungen

Den Landkreiskommunen und den angrenzenden Aufgabenträgern wurde der Nahverkehrsplan ebenfalls mit der Möglichkeit der Stellungnahme übersandt.

10. Anhang

10.1 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN

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

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

Die zugrundeliegenden Gedanken orientieren sich an dem Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für alle“, 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 (s. S. 37 ff). Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, ist dies anhand einer Reihe von Planungsschritten (s. S. 39 ff) zu prüfen und deren Ergebnisse zu dokumentieren. Nur wenn auch nach dieser Prüfung die Mindestanforderungen nicht eingehalten werden können, darf von diesen abgewichen werden. Dabei sollen aber auch dann noch möglichst viele Bestandteile des Mindeststandards umgesetzt werden.

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

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

Bauliche Mindeststandards

Alle genannten Maße sind allgemeine Empfehlungen aus verschie-

denen Handreichungen und Normen.

Von diesen kann bei gleichwertigen Lösungen lokal abgewichen werden.

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

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Empfohlene Ergänzung
Der Bordstein muss sich kontraststark abheben und nahes Anfahren zulassen	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung des Restspaltes zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg auf 5 cm (auf einer Länge von etwa 9 m, für den Zugang zu Tür 1 u. 2) Bordsteinhöhe soll mindestens 16 cm betragen ab 18 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenkbussen bei Busbuchten 	<ul style="list-style-type: none"> bei ausreichender Anfahrmöglichkeit, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche < 2,5 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe von idealerweise 22 cm geprüft werden der Einsatz von Sonderborden ist hierbei ausdrücklich empfohlen (Reduzierung des Restspaltes und Schonung der Busreifen)
möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn		<ul style="list-style-type: none"> bei hohem Fahrzeugaufkommen: Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle
Haltestellenmast	<ul style="list-style-type: none"> Abstand zur Bordkante mindestens 1 m darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers nicht beeinträchtigen darf darüber hinaus nicht zu Behinderungen führen 	<ul style="list-style-type: none"> bei Platzmangel kann der Mast ggf. auch auf der fahrbahnabgewandten Seite platziert werden kann der Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers dennoch nicht eingehalten werden, ist eine Prüfung zur Verlegung der Haltestelle erforderlich
Aushangfahrpläne sind für alle Fahrgäste gut einsehbar	<ul style="list-style-type: none"> einheitliche Aufhängung bei mittlerer Sichthöhe von 1,4 m (bezogen auf die Mitte des Fahrplankastens) 	<ul style="list-style-type: none"> bei einem Fahrgastunterstand mit Informationsvitrine ist kein separater Aushangfahrplan am Mast nötig unter dem Aushangfahrplan soll kein Abfallbehälter angebracht werden
Die Beleuchtung muss ausreichend und blendfrei sein	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten nach Möglichkeit sollen sie in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen angeordnet oder mit einer eigenen Lichtquelle ausgestattet werden 	<ul style="list-style-type: none"> es soll eine blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung insbesondere auch für Orientierungssysteme ermöglicht werden
optisch und haptisch erfassbare Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> taktiler Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren Auffindestreifen auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite Einstiegsfeld mit Rippenprofil mindestens auf Höhe der Tür 1 in 30 cm Entfernung zum Bordstein quert ein Radweg den Auffindestreifen, ist dieser zu unterbrechen 	<ul style="list-style-type: none"> Leitstreifen über gesamte Länge des Bushaltes bis zu Einstiegsfeld(ern) / Aufmerksamkeitsfeld(ern) Einstiegsfeld(er) mit Rippenprofil je auf Höhe der Türen 1 und 2 in 30 cm Entfernung zum Bordstein

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)
- Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107

Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

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

Planungsschritte zur Prüfung von Haltestellen auf Umsetzbarkeit des Mindeststandards

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

Planungsschritt 1:

Der Mindeststandard ist am vorgesehenen Standort vollständig umsetzbar.

- Umsetzung Mindeststandard
- ↯ [Planungsschritt 2](#)

Planungsschritt 2:

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

- 2.1 Kann die Haltestelle im Umkreis von 100 m sinnvoll an einen anderen Standort verlegt werden, wo der geforderte Standard möglich ist?
 - Umsetzung Mindeststandard
 - ↯ [Planungsschritt 2.2](#)
- 2.2 Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf eines Grundstücks angrenzend zum Bürgersteig die erforderliche Haltestellentiefe für den Einsatz der Einstiegshilfe hergestellt werden?
 - Umsetzung Mindeststandard
 - ↯ [Planungsschritt 2.3](#)
- 2.3 Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z. B. durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps? Beispiel: Haltestelle in Münster/Westf.



Beispiel Fahrbeinengung:

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

- Umsetzung Mindeststandard
- Planungsschritt 2.4

Foto 1: Beispiel Münster/Westf.

Quelle: Mehrens, 2015

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

Vor einer Verwendung von hohen Sonderborden ist zusätzlich zu prüfen:

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

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



Beispiel Höhenzonierung:

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

Foto 2: Beispiel Kassel

Quelle: Wiesenhütter, KVG Kassel, 2015



Foto 3: Beispiel Kanton Basel-Landschaft

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

Beispiel Busbucht mit Nase:

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

Umsetzung Mindeststandard

↪ Planungsschritt 3

Planungsschritt 3:

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

Gründe hierfür können sein:

1. Bauliche Gründe, z.B.

- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz
- keine ausreichende Gehwegbreite, die mit einem verhältnismäßigem Aufwand erweitert werden kann (z.B. Grunderwerb)

2. Topografische Gründe, z.B.

- Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung, um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremsicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.

3. Funktionale Gründe, z.B.

- temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr,
- Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

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

Umsetzung Mindeststandard

Planungsschritt 4:

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

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

10.2 Karten

- Karte 01-I: Raumstruktur
- Karte 01-II: Gebietstypen
- Karte 01-III: Siedlungsstruktur
- Karte 02-I: Gesamtbewertung – Schultage
- Karte 02-II: Gesamtbewertung – Ferientage
- Karte 02-III: Gesamtbewertung – Samstage
- Karte 02-IV: Gesamtbewertung – Sonn-/Feiertage
- Karte 03-I: Bedienungshäufigkeit auf Korridoren
- Karte 04-I: Liniennetz
- Karte 04-II: Tarifzonenplan
- Karte 04-III: Linienbündel

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg

Karte 01-I Raumstruktur

Legende:

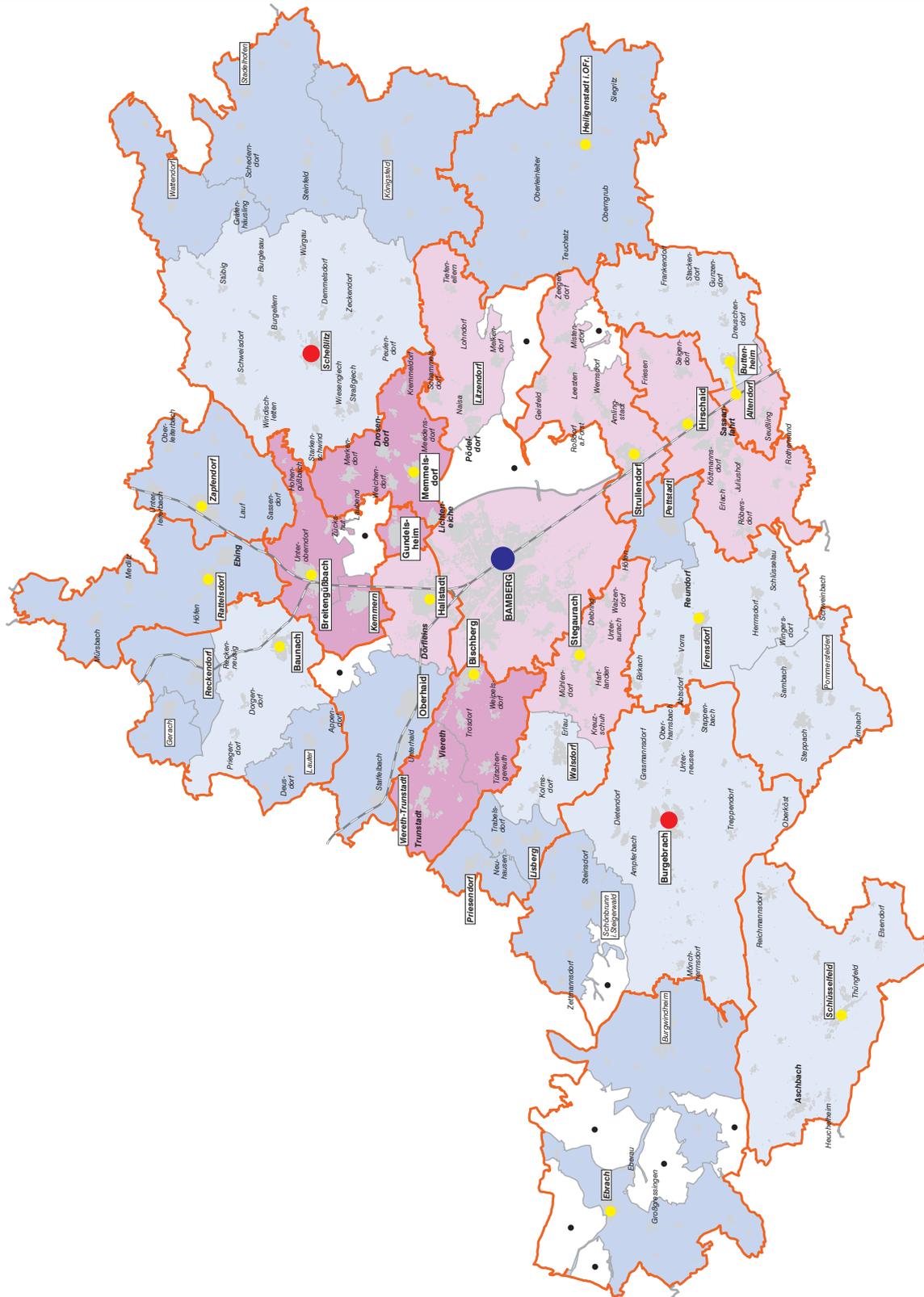
-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Gemeindehauptort
-  Ortsteile ab 3.000 Einwohner
-  Ortsteile ab 1.000 bis 3.000 Einwohner
-  Ortsteile unter 1.000 Einwohner (ab 150 Einwohner)

-  Verdichtungsraum
-  Verdichtungsraum mit besonderem Handlungsbedarf
-  ländlicher Raum
-  ländlicher Raum mit besonderem Handlungsbedarf
-  Grenze Nahbereiche

Zentrale Orte

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Grundzentrum
-  Zentraler Doppelort

Quellen: Landesentwicklungsprogramm Bayern, Stand 01.09.2013/18
Regionalplan Oberfranken-West Nahbereiche, Stand 2013
Regionalplan Oberfranken-West Raumstruktur, Stand 2016



Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg

Karte 01-II Gebietstypen - Bedienung

Legende:

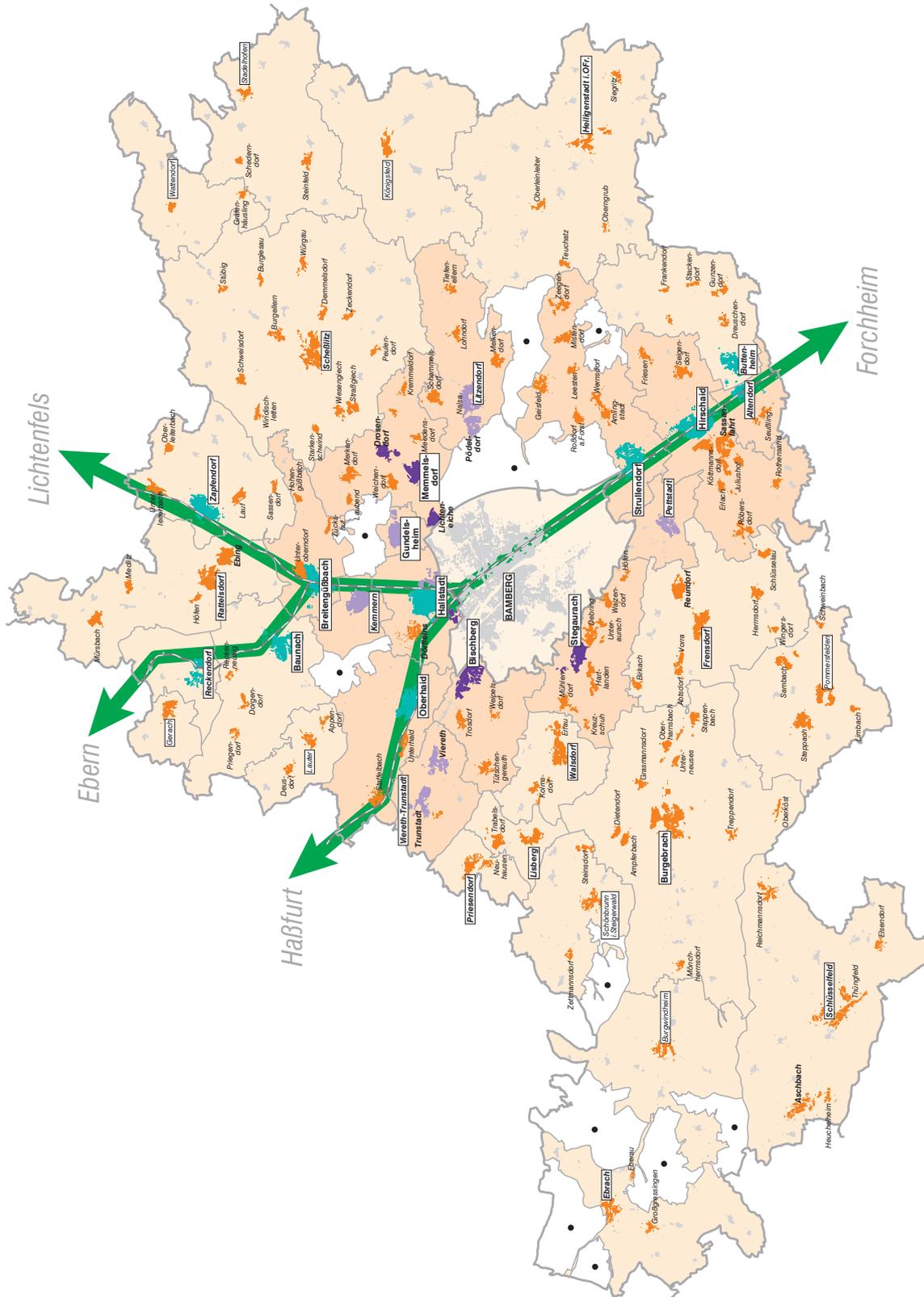
-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Gemeindehauptort
-  Ortsteile ab 3.000 Einwohner
-  Ortsteile ab 1.000 bis 3.000 Einwohner
-  Ortsteile unter 1.000 Einwohner (ab 150 Einwohner)

-  Orte an der Verkehrsachse (30'/30'/60'-Takt)
-  Orte im ländlichen Raum (Fahrtenpaare)
-  Verdichtete Räume bis 15.000 EW nZG (60'/60'/120'-Takt)
-  Verdichtete Räume bis 15.000 EW zG (30'/30'/60'-Takt)
-  Stadt-/Umlandbereich in Verdichtungsräumen

Verkehrsachse nach NVP 

Bedienungshäufigkeit ländlicher Raum (Fahrtenpaare)

Bedienungshäufigkeit	NWZ / NWZ / SVZ
> 3.000 Einwohner	12 6 3
1.000 - 3.000 Einwohner	6 4 2
< 1.000 Einwohner	4 2 1



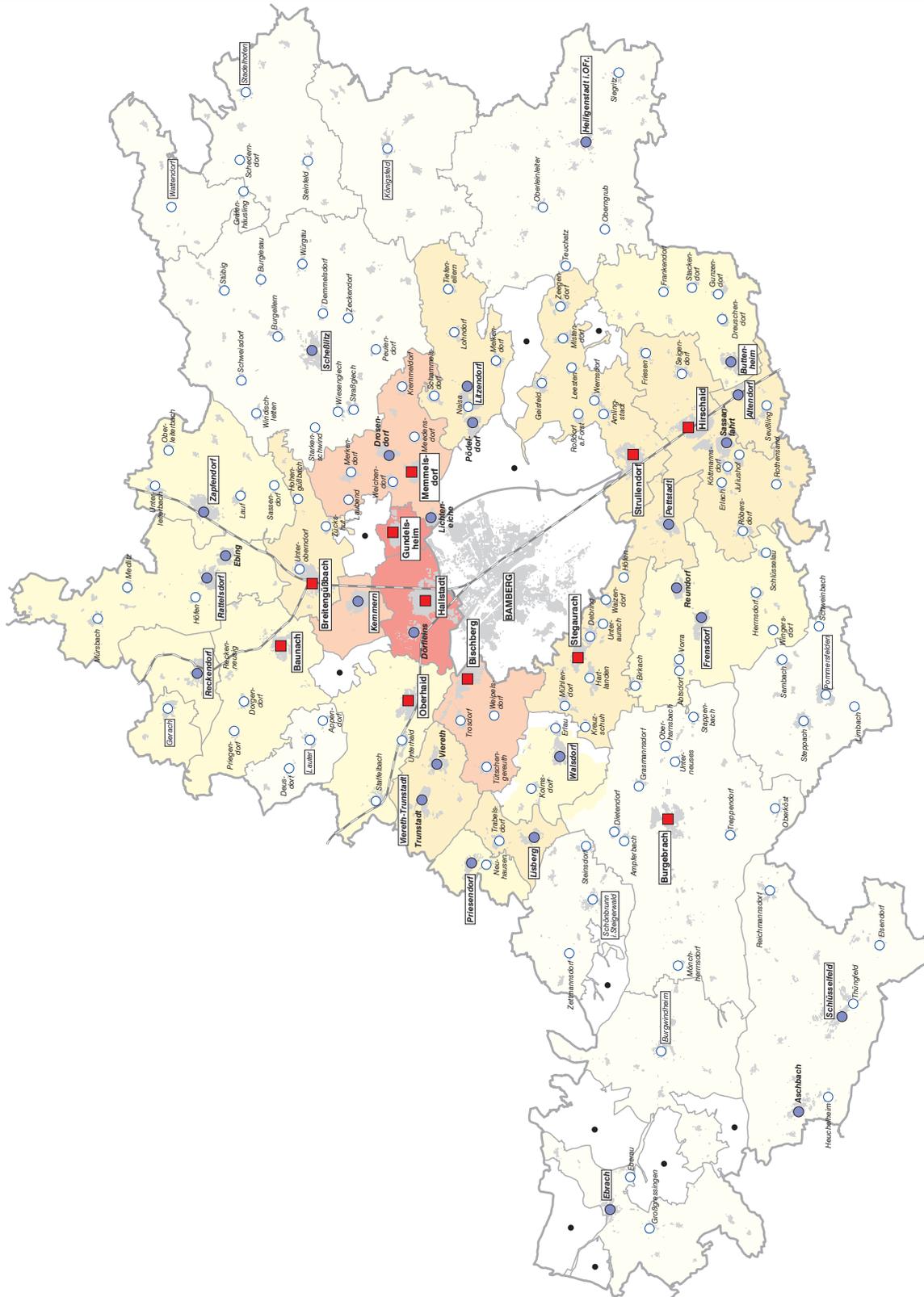
Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg

Karte 01-III Siedlungsstruktur

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindeflur
- Oberstad ab 3.000 Einwohner
- Reindorf
- Stadtdorf

Bevölkerungsdichte



Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg

Karte 02-1

Gesamtbewertung

Montag - Freitag an Schultagen

Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Gemeindehauptort
-  Ortsteile ab 3.000 Einwohner
-  Ortsteile ab 1.000 bis 3.000 Einwohner
-  Ortsteile unter 1.000 Einwohner (ab 150 Einwohner)

Handlungsbedarf

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

Erschließungsdefizite

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Zielort A

Erreichbarkeit Zielort B

Erreichbarkeit Zielort C

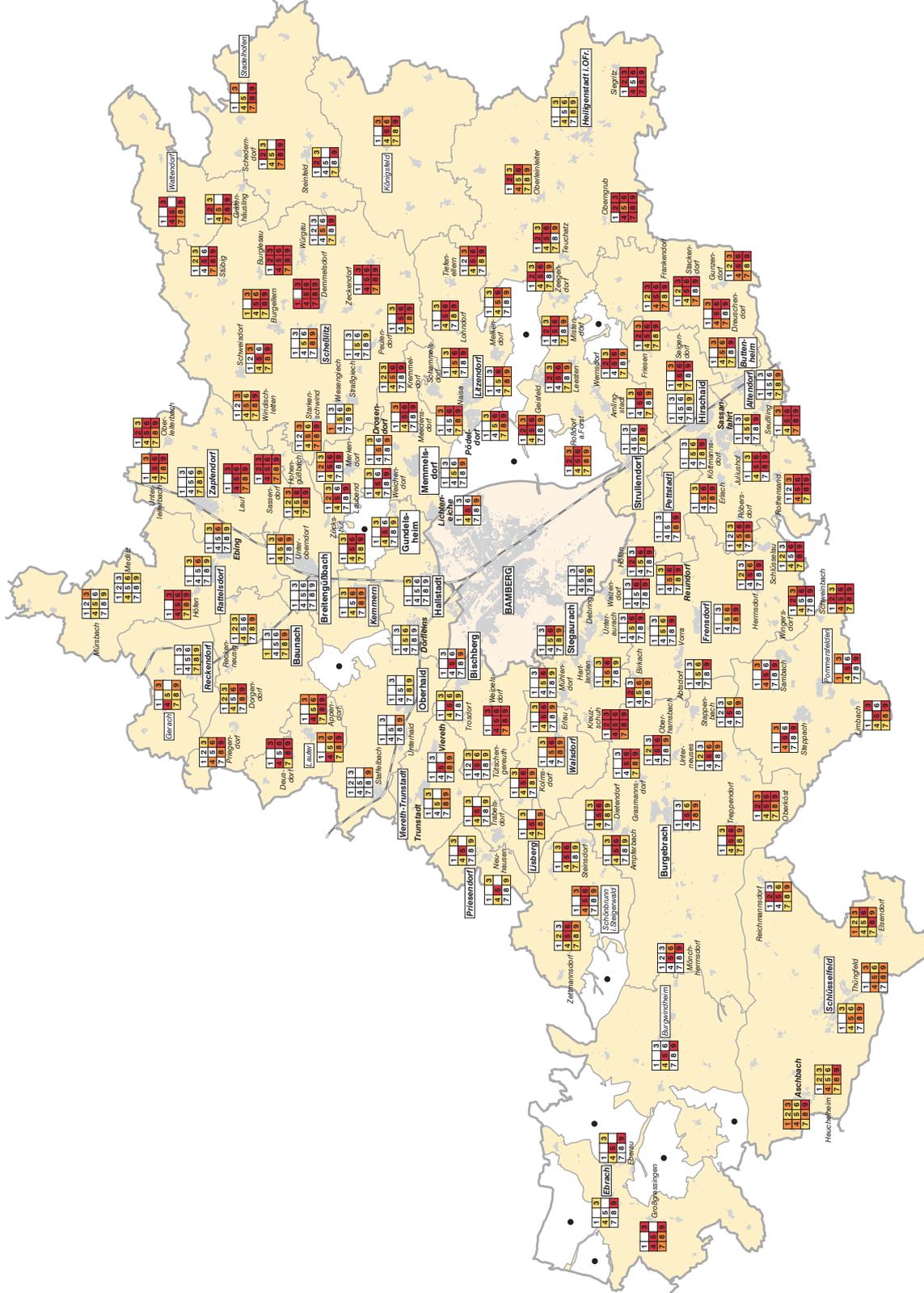
Erreichbarkeit Zielort D

Defizite beim Bedienungsstandard

Fahrtenthäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

Fahrtenthäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

Fahrtenthäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg

Karte 02-II

Gesamtbewertung

Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Gemeindehauptort
-  Ortsteile ab 3.000 Einwohner
-  Ortsteile ab 1.000 bis 3.000 Einwohner
-  Ortsteile unter 1.000 Einwohner (ab 150 Einwohner)

Handlungsbedarf

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

Erschließungsdefizite

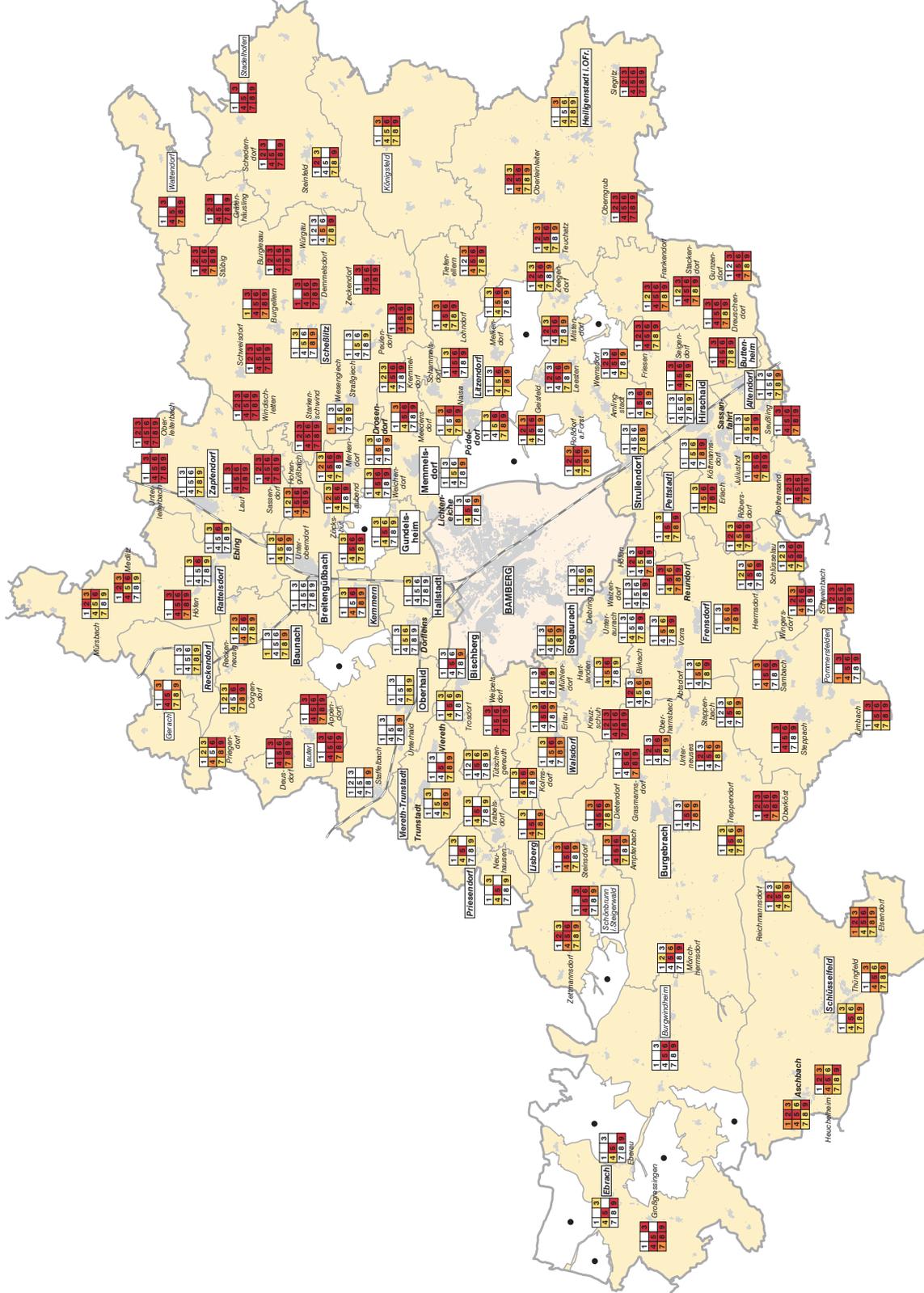
-  Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

-  Erreichbarkeit Gemeindehauptort
-  Erreichbarkeit Zielort A
-  Erreichbarkeit Zielort B
-  Erreichbarkeit Zielort C
-  Erreichbarkeit Zielort D

Defizite beim Bedienungsstandard

-  Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
-  Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
-  Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg

Karte 02-III Gesamtbewertung an Samstagen

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Oberhalb
- Ortsteile ab 3.000 Einwohner
- Ortsteile ab 1.000 bis 3.000 Einwohner
- Ortsteile unter 1.000 Einwohner (ab 150 Einwohner)

Handlungsbedarf

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

Erschließungsdefizite

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Zielort A

Erreichbarkeit Zielort B

Erreichbarkeit Zielort C

Erreichbarkeit Zielort D

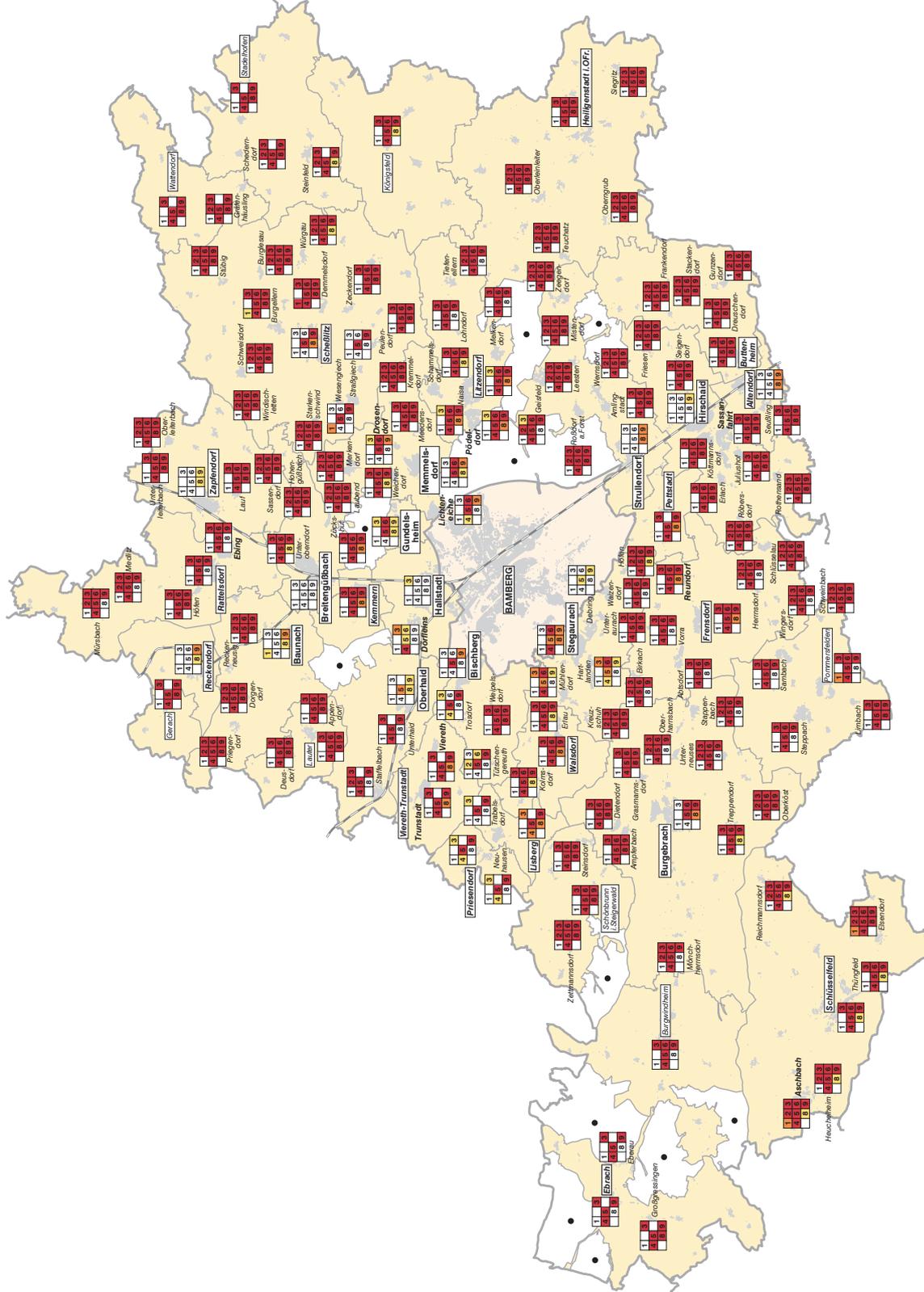
Defizite beim Bedienungsstandard

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Fahrtenthäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

Fahrtenthäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

Fahrtenthäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg

Karte 02-IV Gesamtbewertung an Sonn- und Feiertagen

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- **Bamberg**
- **Oberstadt**
- **Reudorf**
- **Stenfeld**
- Ortsteile ab 3.000 Einwohner
- Ortsteile ab 1.000 bis 3.000 Einwohner
- Ortsteile unter 1.000 Einwohner (ab 150 Einwohner)

Handlungsbedarf

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

Erschließungsdefizite

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Zielort A

Erreichbarkeit Zielort B

Erreichbarkeit Zielort C

Erreichbarkeit Zielort D

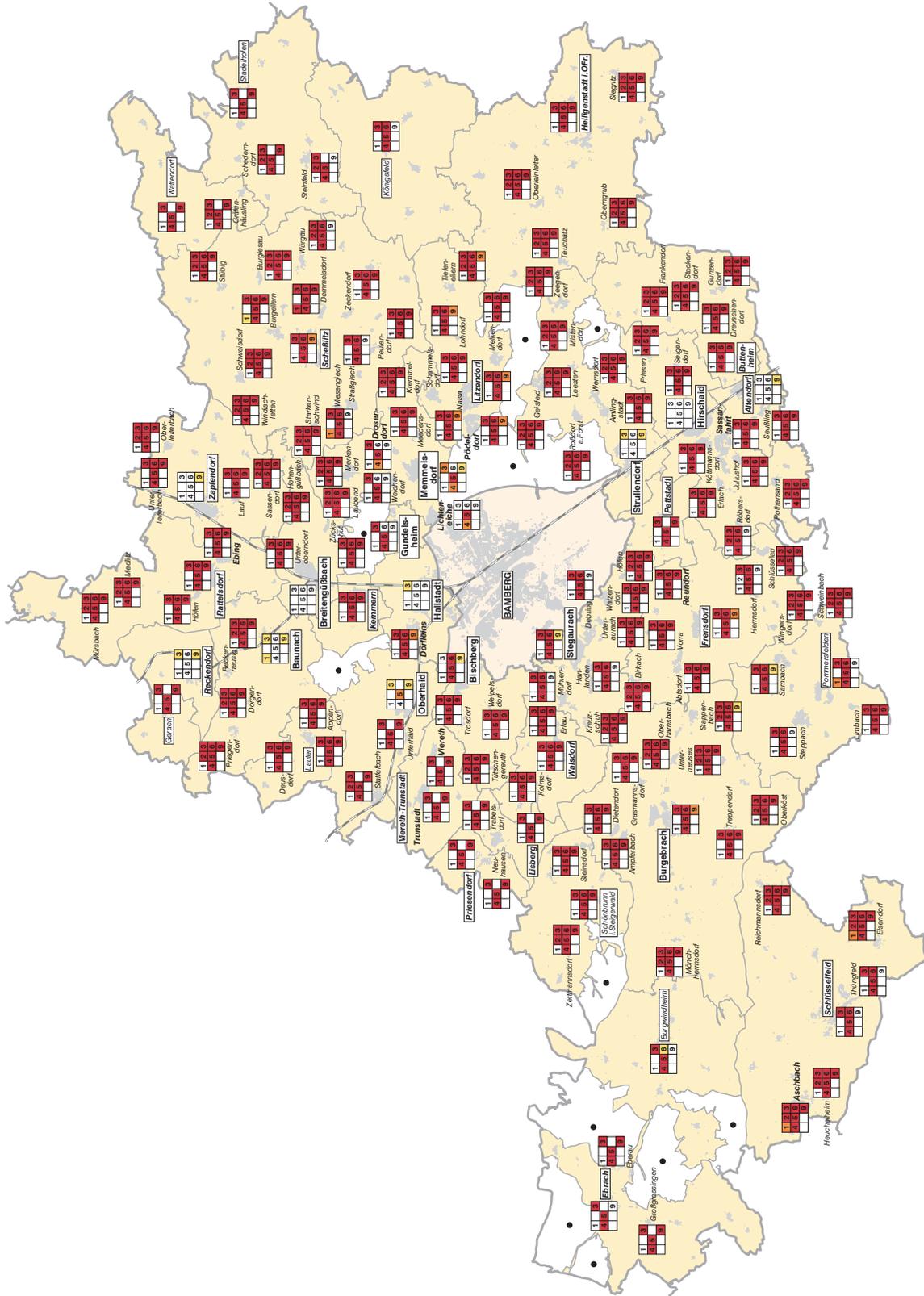
Defizite beim Bedienungsstandard

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Fahrtenthäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

Fahrtenthäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

Fahrtenthäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg

Karte 03-1

Bedienung nach Korridoren auf Grundlage bestehendes Liniennetz

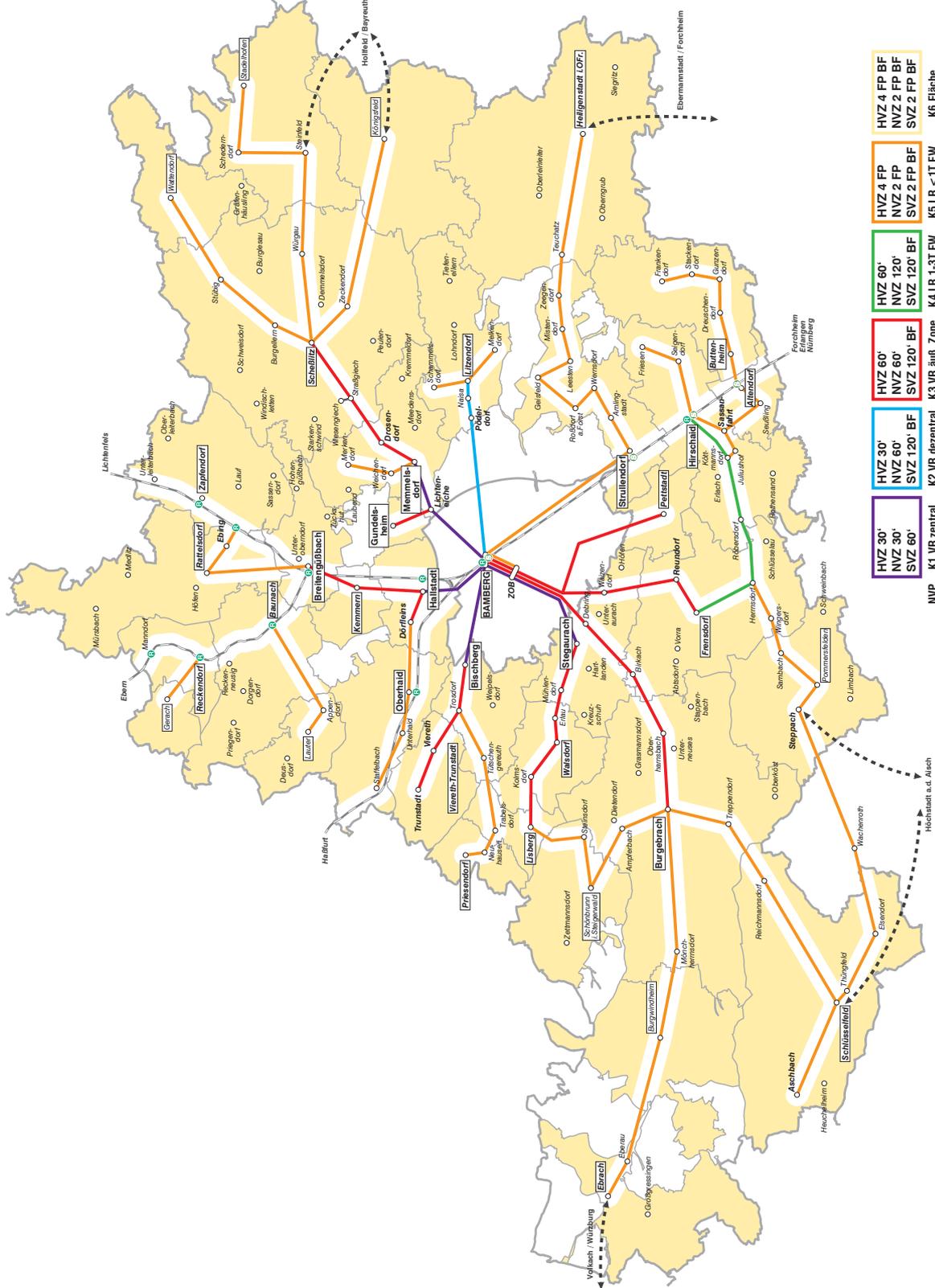
Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindefortsetzung
- Ortsteile ab 3.000 Einwohner
- Ortsteile ab 1.000 bis 3.000 Einwohner
- Ortsteile unter 1.000 Einwohner (ab 150 Einwohner)

Bedienungsstandard:

- Korridor 1 (HVZ 30' - NVZ 30' - SVZ 60')
- Korridor 2 (HVZ 30' - NVZ 60' - SVZ 120' BF)
- Korridor 3 (HVZ 60' - NVZ 60' - SVZ 120' BF)
- Korridor 4 (HVZ 60' - NVZ 120' - SVZ 120' BF)
- Korridor 5 (HVZ 4 FP - NVZ 2 FP - SVZ 2 FP BF)
- Korridor 6 (HVZ 4 FP BF - NVZ 2 FP BF - SVZ 2 FP BF)

BF = Bedarfsverkehr (kann bei Bedarf durchgeführt werden)
 FP = Fahrtenpaar



NVP K1 VR zentral Korridor 1
 K2 VR dezentral Korridor 2
 K3 VR äuß. Zone Korridor 3
 K4 LR 1-3T EW
 K5 LR <1T EW
 K6 Fläche

HVZ 30' NVZ 30' SVZ 60'
 HVZ 60' NVZ 60' SVZ 120' BF
 HVZ 4 FP NVZ 2 FP SVZ 2 FP BF
 HVZ 4 FP BF NVZ 2 FP BF SVZ 2 FP BF

Korridor 3
 Zubringerverkehr

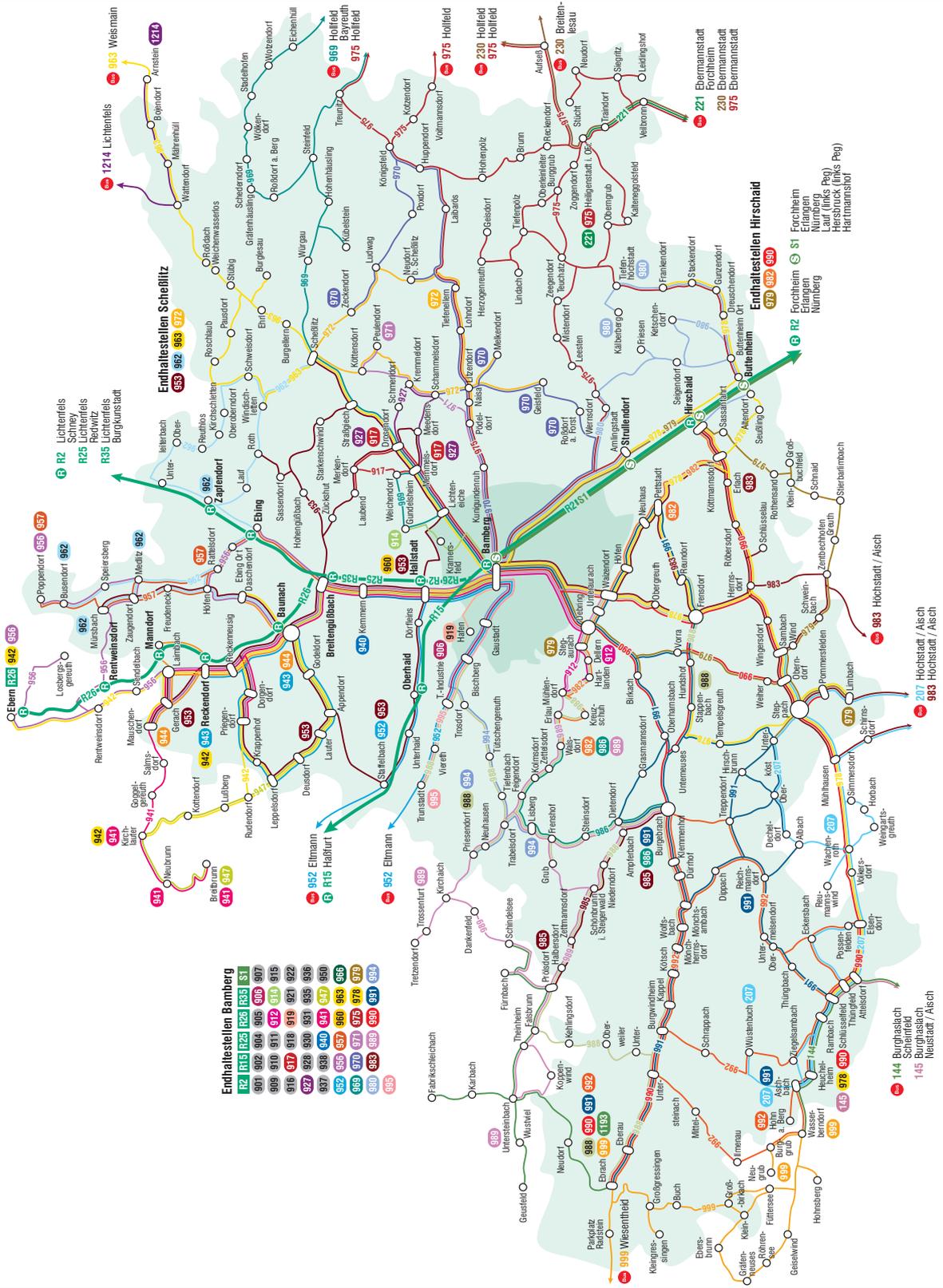


Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg

Karte 04-1 Liniennetz

Legende:

-  **R15** → Regionalbahn mit Haltestelle innerhalb des VGN
-  **S1** → S-Bahn mit Haltestelle innerhalb des VGN
-  **DB** → Schienenstrecke außerhalb des VGN
-  **952** → Buslinie mit Haltestelle innerhalb des VGN
-  **Ractstein** → Buslinie mit Haltestelle nicht im VGN integriert
-  **921** → Stadtverkehr ohne Linienanstellung



Endhaltestellen Bamberg

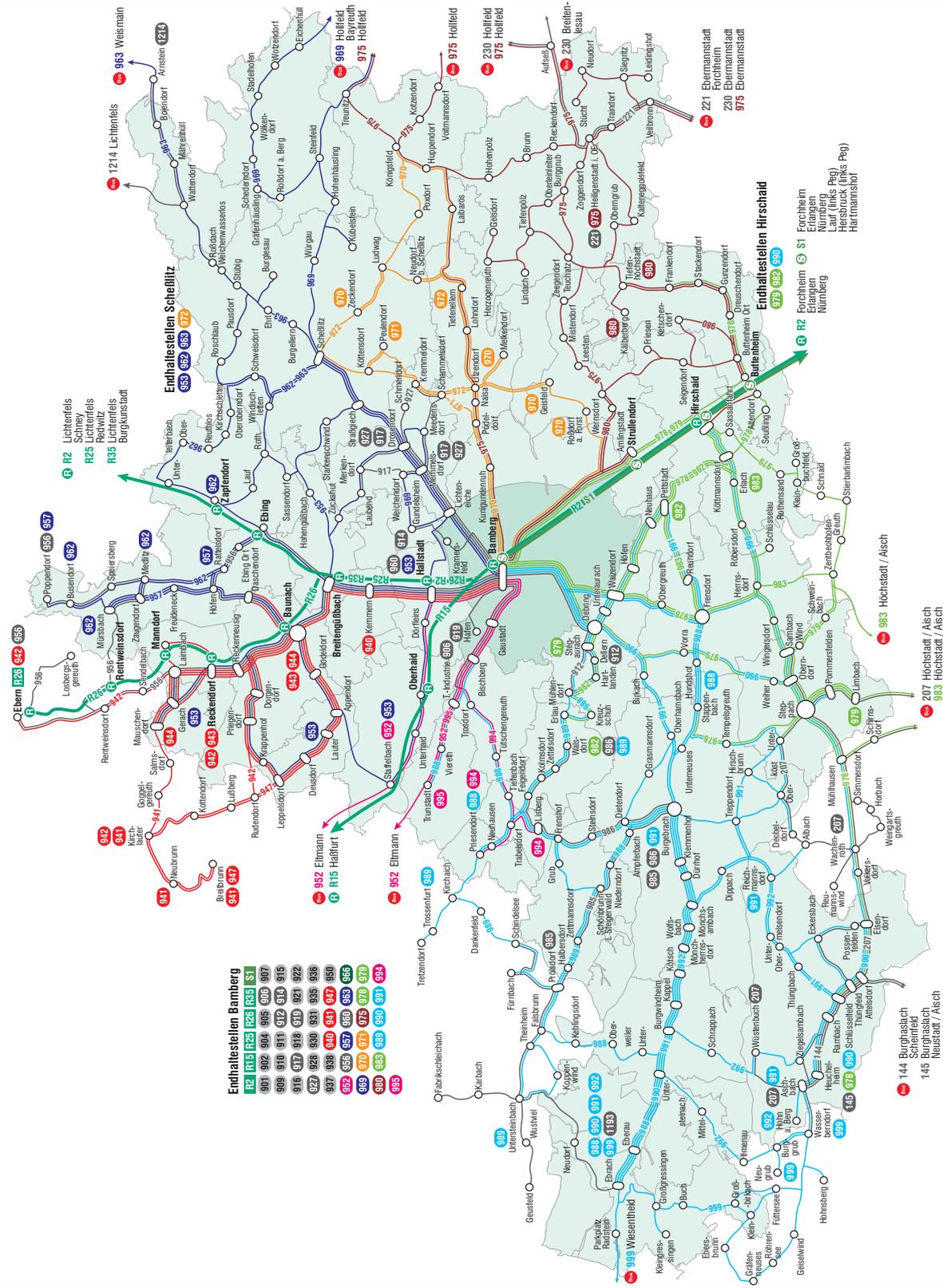
901	902	904	905	906	907
909	910	911	912	913	915
916	917	918	919	921	922
927	928	930	931	935	936
937	938	939	941	947	950
952	953	957	960	963	965
969	970	971	975	976	978
980	983	989	990	991	994



Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg

Karte 04-III Linienbündel

- Legende:**
- Linienbündel 1
 - Linienbündel 2
 - Linienbündel 3
 - Linienbündel 4
 - Linienbündel 5
 - Linienbündel 6
 - Linienbündel 7
 - kein Linienbündel
 - 950 Linie ohne Darstellung



Endhaltestellen Bamberg

- 92 R15 R23 R26 R35 S1
- 91 902 904 905 909 907
- 909 910 911 912 913 915
- 916 917 918 919 921 922
- 927 928 930 931 935 936
- 937 938 939 940 941 947 950
- 952 953 955 957 960 963 965
- 969 970 974 975 976 978
- 980 983 989 990 991 994

- 144 Burghaslach
- 145 Schreimbühl
- Burghaslach
- Nußstadt / Aisch

10.3 Tabellen

Tabelle 1:	Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden
Tabelle 2:	Beschäftigten Statistik
Tabelle 3:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Auspendler 2018 >100
Tabelle 4:	Bahnstrecken und öffentliche Buslinien
Tabelle 5:	Zusammenfassung der Kriterien
Tabelle 6:	Erschließung und Gebietstypen
Tabelle 7:	Erreichbarkeit übergeordneter Orte
Tabelle 8:	Priorisierung 1, 2 und 3 nach Gemeinden und Ortsteilen
Tabelle 9:	Erschließung mit Haltestellen
Tabelle 10.1:	Erreichbarkeit Gemeindehauptort
Tabelle 10.2:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
Tabelle 10.3:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
Tabelle 10.4:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
Tabelle 10.5:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 4
Tabelle 11:	Bedienungshäufigkeit
Tabelle 12:	Vorgaben Regionalbusgestaltung
Tabelle 13:	VGN-Standards für Aufgabenträger
Tabelle 14:	Stellungnahmen

Tabelle 1: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Fläche in km ² am 31.12.2016	Einwohner je km ²
Altendorf	2.068	8,7	238
Baunach, St	4.051	32,1	126
Bischberg	6.045	17,5	344
Breitengüßbach	4.535	16,9	269
Burgebrach, M	6.777	87,8	77
Burgwindheim, M	1.271	37,4	34
Buttenheim, M	3.600	30,1	120
Ebrach, M	1.820	32,3	56
Frensdorf	5.043	44,0	115
Gerach	933	7,8	120
Gundelsheim	3.437	3,8	912
Hallstadt, St	8.356	14,6	572
Heiligenstadt i.OFr.,M	3.583	76,7	47
Hirschaid, M	12.193	41,0	298
Kemmern	2.551	8,3	308
Königsfeld	1.285	42,8	30
Lauter	1.150	12,4	93
Lisberg	1.770	8,4	212
Litzendorf	6.111	25,9	236
Memmelsdorf	8.826	26,2	336
Oberhaid	4.600	27,1	170
Pettstadt	1.978	9,9	200
Pommersfelden	2.972	35,7	83
Priesendorf	1.494	8,4	179
Rattelsdorf, M	4.595	39,6	116
Reckendorf	2.029	13,1	155
Scheßlitz, St	7.157	94,9	75
Schlüsselselfeld, St	5.823	70,2	83
Schönbrunn/Steigerw.	1.836	24,7	74
Stadelhofen	1.235	41,1	30
Stegaurach	7.048	23,9	294
Strullendorf	7.926	31,7	250
Viereth-Trunstadt	3.629	15,8	229
Walsdorf	2.605	16,2	160
Wattendorf	659	22,2	30
Zapfendorf, M	5.051	30,5	165
Gemeindefreie Gebiete		88,2	
Summe	146.042	1.080	139

Quelle: Gemeindedaten für Bayern 2017, Stand: 31.12.2016

Tabelle 2: Beschäftigten Statistik 2018

Gemeinde	Beschäftigte	Wohnort gleich Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Zahl der Betriebe
Hirschaid, Markt	5.887	1.104	3.152	4.783	321
Hallstadt, Stadt	3.780	693	6.697	3.087	303
Memmelsdorf	3.617	269	714	3.348	125
Strullendorf	3.600	446	1.959	3.154	156
Burgebrach, Markt	3.218	968	2.066	2.250	174
Scheßlitz, Stadt	3.158	871	2.113	2.287	181
Stegaurach	2.961	212	503	2.749	116
Schlüsselfeld, Stadt	2.892	1.127	1.823	1.765	160
Litzendorf	2.592	208	536	2.384	114
Bischberg	2.480	197	679	2.283	142
Frensdorf	2.299	161	260	2.138	92
Zapfendorf, Markt	2.208	355	584	1.853	103
Rattelsdorf, Markt	2.016	224	383	1.792	97
Breitengüßbach	1.995	208	983	1.787	110
Oberhaid	1.980	167	385	1.813	82
Baunach, Stadt	1.708	218	731	1.490	84
Viereth-Trunstadt	1.660	147	381	1.513	75
Buttenheim, Markt	1.616	237	1.264	1.379	111
Heiligenstadt i.OFr., Markt	1.534	393	351	1.141	85
Pommersfelden	1.377	139	534	1.238	65
Gundelsheim	1.301	80	204	1.221	58
Kemmern	1.185	63	201	1.122	41
Walsdorf	1.153	128	272	1.025	66
Altendorf	947	66	973	881	32
Reckendorf	907	55	132	852	34
Schönbrunn i.Steigerwald	889	50	77	839	34
Pettstadt	865	63	313	802	46
Lisberg	824	90	201	734	44
Priesendorf	662	76	128	586	36
Ebrach, Markt	659	125	335	534	50
Königsfeld	611	88	142	523	37
Stadelhofen	602	37	112	565	21
Lauter	526	27	89	499	20
Burgwindheim, Markt	512	79	196	433	37
Gerach	441	29	*	412	*
Wattendorf	327	17	*	310	*
Summe	64.989	22.847	29.473	55.572	3.252

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2018

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt >100
Altendorf	Bamberg	211
Altendorf	Hirschaid, Markt	101
Altendorf	Erlangen	101
Baunach, Stadt	Bamberg	654
Baunach, Stadt	Hallstadt, Stadt	131
Bischberg	Bamberg	1.264
Bischberg	Hallstadt, Stadt	178
Breitengüßbach	Bamberg	800
Breitengüßbach	Hallstadt, Stadt	201
Burgebrach, Markt	Bamberg	909
Burgebrach, Markt	Schlüsselfeld, Stadt	118
Burgwindheim, Markt	Bamberg	109
Buttenheim, Markt	Bamberg	327
Buttenheim, Markt	Hirschaid, Markt	129
Buttenheim, Markt	Forchheim, Stadt	123
Buttenheim, Markt	Erlangen	229
Frensdorf	Bamberg	898
Frensdorf	Hirschaid, Markt	160
Frensdorf	Erlangen	116
Gerach	Bamberg	163
Gundelsheim	Bamberg	636
Hallstadt, Stadt	Bamberg	1.790
Heiligenstadt i.OFr., Markt	Bamberg	243
Heiligenstadt i.OFr., Markt	Ebermannstadt, Stadt	114
Heiligenstadt i.OFr., Markt	Erlangen	109
Hirschaid, Markt	Bamberg	1.519
Hirschaid, Markt	Altendorf	114
Hirschaid, Markt	Buttenheim, Markt	125
Hirschaid, Markt	Hallstadt, Stadt	166
Hirschaid, Markt	Strullendorf	137
Hirschaid, Markt	Forchheim, Stadt	365
Hirschaid, Markt	Erlangen	640
Hirschaid, Markt	Nürnberg	329
Kemmern	Bamberg	563
Kemmern	Hallstadt, Stadt	115
Königsfeld	Bamberg	133
Lauter	Bamberg	192
Lisberg	Bamberg	315
Litzendorf	Bamberg	1.250
Litzendorf	Hallstadt, Stadt	110
Litzendorf	Scheßlitz, Stadt	100
Memmelsdorf	Bamberg	1.788
Memmelsdorf	Hallstadt, Stadt	231
Memmelsdorf	Scheßlitz, Stadt	116
Oberhaid	Bamberg	935
Oberhaid	Hallstadt, Stadt	172
Pettstadt	Bamberg	395
Pommersfelden	Bamberg	181
Pommersfelden	Erlangen	144

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt >100
Pommersfelden	Herzogenaurach, Stadt	169
Pommersfelden	Höchststadt a.d.Aisch, Stadt	142
Priesendorf	Bamberg	258
Rattelsdorf, Markt	Bamberg	719
Rattelsdorf, Markt	Hallstadt, Stadt	133
Reckendorf	Bamberg	352
Scheßlitz, Stadt	Bamberg	1.168
Scheßlitz, Stadt	Hallstadt, Stadt	152
Schlüsselfeld, Stadt	Bamberg	177
Schlüsselfeld, Stadt	Burgebrach, Markt	155
Schlüsselfeld, Stadt	Erlangen	130
Schlüsselfeld, Stadt	Herzogenaurach, Stadt	114
Schlüsselfeld, Stadt	Höchststadt a.d.Aisch, Stadt	197
Schlüsselfeld, Stadt	Wachenroth, Markt	125
Schönbrunn i.Steigerwald	Bamberg	306
Schönbrunn i.Steigerwald	Burgebrach, Markt	133
Stadelhofen	Bamberg	185
Stegaurach	Bamberg	1.496
Stegaurach	Burgebrach, Markt	122
Stegaurach	Hallstadt, Stadt	128
Strullendorf	Bamberg	1.459
Strullendorf	Hallstadt, Stadt	128
Strullendorf	Hirschaid, Markt	218
Strullendorf	Forchheim, Stadt	116
Strullendorf	Erlangen	174
Strullendorf	Nürnberg	120
Viereth-Trunstadt	Bamberg	801
Viereth-Trunstadt	Hallstadt, Stadt	120
Walsdorf	Bamberg	507
Zapfendorf, Markt	Bamberg	669
Zapfendorf, Markt	Hallstadt, Stadt	117
Zapfendorf, Markt	Scheßlitz, Stadt	116

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.06.2018

Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Verlauf (Bahn)	VU	Bedienung			
			Schul-tage	Ferien-tage	Sa	So
S1	Bamberg - Forchheim - Erlangen - Nürnberg - Lauf - Hartmannshof	DB	ja	ja	ja	ja
R2	Nbg - Fürth - Erlangen - Forchheim - Bamberg - Lichtenfels - Schney	DB	ja	ja	ja	ja
R15	Bamberg - Oberhaid (Oberf.) - Haßfurt	DB	ja	ja	ja	ja
R25 / R35	Bamberg - Lichtenfels - Redwitz (R25) / Burgkunstadt (R35)	agilis / DB	ja	ja	ja	ja
R26	Bamberg - Breitengüßbach - Ebern	agilis	ja	ja	ja	ja

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Bedienung			
			Schul-tage	Ferien-tage	Sa	So
144	Burghaslach - Schlüsselfeld - Birkach - Scheinfeld	DB Frankenbus	ja	ja	nein	nein
145	Neustadt (Aisch) - Burghaslach - Schlüsselfeld	DB Frankenbus	ja	ja	nein	nein
207	Höchstädt (Aisch) - Schlüsselfeld-Aschbach	DB Frankenbus	ja	ja	ja; Rbu	ja; Rbu
221	Forchheim - Pinzberg - Pretzfeld - Ebermannstadt - Gasseldorf - Unterleinleiter - Heiligenstadt	Schmetterling	ja	ja	ja	ja; AST
230	Ebermannstadt - Heiligenstadt - Aufseß - Hollfeld (Brauereien-Wander-Express)	DB Frankenbus	nein	nein	ja (01.05.-01.11.)	ja (01.05.-01.11.)
904	Bamberg Promenade ZOB - Friedhof - Laubanger - Hallstadt	STWB	ja	ja	ja	ja
906	Bamberg Promenade ZOB - Konzerthalle - Gaustadt - Bischberg	STWB	ja	ja	ja	ja
907	Bamberg Promenade ZOB - Bahnhof - Memmelsdorf	STWB	ja	ja	ja	ja
912	Bamberg Promenade ZOB - Stegaurach - Mühlendorf	STWB	ja	ja	ja	ja
914	Bamberg Promenade ZOB - Bahnhof - Kramersfeld - Gundelsheim	STWB	ja	ja	ja	ja; ALT
917	Bamberg Promenade ZOB - Bahnhof - Memmelsdorf - Laubend	STWB	ja	ja	nein	nein
927	Bamberg Promenade ZOB - Bahnhof - Memmelsdorf - Schammelsdorf	STWB	ja	ja	nein	nein
940	Bamberg - Hallstadt - Kemmern	Hasler	ja	ja	nein	nein
941	Bamberg - Gerach - Breitbrunn	Hümmer	ja	ja	nein	nein
942	Kirchlauter - Baunach - Ebern	Hümmer	ja	nur Fr	nein	nein
943	Baunach - Reckendorf	Hümmer	ja	nein	nein	nein
944	Mauschendorf - Baunach	Hümmer	ja	nein	nein	nein
947	(Bamberg -) Baunach - Lauter - Kirchlauter (- Breitbrunn)	Hümmer	ja	ja	nein	nein
952	Bamberg - Eltmann - Knetzgau	Basel	ja	ja	ja	nein
953	Oberhaid - Gerach - Rattelsdorf - Scheßlitz	DB Frankenbus	ja	nein	nein	nein
956	Bamberg - Ebern - Maroldsweisach	Hümmer	ja	ja	nein	nein
957	Bamberg - Itzgrund	DB Frankenbus	ja	ja	ja	nein
960	Bamberg - Laubanger - Hallstadt	DB Frankenbus	ja	ja	ja	nein
962	Baunach - Medlitz - Zapfendorf - Scheßlitz	DB Frankenbus	ja	nein	nein	nein
963	Bamberg - Scheßlitz - Würgau	DB Frankenbus	ja	ja	ja	ja
	Bamberg - Scheßlitz	DB Frankenbus	in Linie 963 integriert			
	Bamberg - Scheßlitz - Weismain	DB Frankenbus	in Linie 963 integriert			
969	Bamberg - Hollfeld - Bayreuth	DB Frankenbus	ja	ja	ja	ja

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Bedienung			
			Schul-tage	Ferien-tage	Sa	So
970	Bamberg - Litzendorf - Ludwag	Metzner-Hennemann KG	ja	ja	ja	ja
971	Bamberg - Peulendorf	Metzner-Hennemann KG	nur Mi	nur Mi	nein	nein
972	Scheßlitz - Pödeldorf - Tiefenellern	Metzner-Hennemann KG	ja	nur Mo,- Di,Do	nein	nein
975	Bamberg - Heiligenstadt - Aufseß - Hollfeld	DB Frankenbus	ja	ja	nein	nein
978	Bamberg - Schlüsselfeld	DB Frankenbus	ja	ja	ja	nein
979	Stegaurach - Vorra - Zentbechhofen - Hirschaid	DB Frankenbus	ja	nein	nein	nein
980	Bamberg - Buttenheim - Tiefenhöchst	DB Frankenbus	ja	ja	nein	nein
982	Walsdorf - Stegaurach - Pettstadt - Hirschaid	DB Frankenbus	ja	nein	nein	nein
983	Bamberg - Hirschaid - Frensdorf - Sambach - Steppach - Mühlhausen - Höchstadt (Aisch)	DB Frankenbus	ja	ja	nein	nein
985	Prölsdorf - Burgebrach	Spörlein	nur Mo & Do; LBB	nur Mo & Do; LBB	nein	nein
986	Walsdorf - Burgebrach	Spörlein	nur Di & Do; LBB	nur Mo & Do; LBB	nein	nein
988	Stegaurach - Lisberg - Schönbrunn - Ebrach	DB Frankenbus	ja	nein	nein	nein
989	Bamberg - Walsdorf - Rauhenebrach / Oberaurach	DB Frankenbus	ja	ja	ja	nein
990	(Steigerwald-Express) Bamberg / Hirschaid - Frensdorf - Ebrach / Schlüsselfeld	DB Frankenbus	nein	nein	nein	ja (01.05.- 01.11.)
991	Bamberg - Ebrach / Schlüsselfeld - Aschbach	DB Frankenbus	ja	ja	ja	nein
992	Buchfeld - Schlüsselfeld - Ebrach	DB Frankenbus	ja	nein	nein	nein
994	Bamberg - Lisberg - Priesendorf	Metzner	ja	ja	ja	nein
995	Bamberg - Viereth - Trunstadt	Basel	ja	ja	ja	nein
999	Wasserberndorf - Wiesentheid - Ebrach	DB Frankenbus	ja	nein	nein	nein
1193	Untersteinbach - Ebrach	Kleinheinz	ja	nur Di & Do	ja	nein
1214	Arnstein - Wattendorf - Lahm - Lichtenfels	Kaiser	ja	nein	nein	nein
	Bürgerbus Hirschaid	Gde. Hirschaid	ja	ja	nein	nein
	Bürgerbus Heiligenstadt	Gde. Heiligenstadt	ja	ja	nein	nein
	Bürgerbus Burgebrach	Gde. Burgebrach	ja	ja	nein	nein
	Bürgerbus Schönbrunn	Gde. Schönbrunn	ja	ja	nein	nein

Stand: August 2019

Tabelle 5: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Relevante Ortsteile		> 150 Einwohner
	Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie)		Bushaltestellen: 500 m Bahnhaltdepunkt: 800 m
Erreichbarkeit	Zeitfenster	Hinfahrten	Hinfahrt: 06.00 - 08.00 Uhr (Mo-Fr) Hinfahrt: 07.00 - 09.00 Uhr (Sa) Hinfahrt: 08.30 - 10.00 Uhr (So)
		Rückfahrten	Rückfahrt 1: 12.00 - 13.45 Uhr Rückfahrt 2: 15.30 - 18.30 Uhr
	Zentrale Orte	Gemeindehauptort ab ... km	3 Straßenkm
		Beförderungszeiten*	Staffelung nach km: < 5 km: 10 Min 5-10 km: 20 Min 10-20 km: 30 Min 20-30 km: 45 Min 30-40 km: 50 Min 40-60 km: 70 Min > 60 km: 80 Min
		Zielorte	Mittelzentren: Burgebrach, Ebermannstadt, Ebern, Herzogenaurach, Höchstadt, Scheßlitz Oberzentren: Bamberg (Bahnhof/ZOB), Erlangen, Forchheim, (Nürnberg)
Bedienungshäufigkeit	Verkehrszeiten Montag - Freitag		Hauptverkehrszeit (HVZ) 06.01 - 08.00 Uhr 12.01 - 13.45 Uhr 15.31 - 18.30 Uhr Nebenverkehrszeit (NVZ) 08.01 - 12.00 Uhr 13.46 - 15.30 Uhr 18.31 - 20.30 Uhr Schwachverkehrszeit (SVZ) 05.00 - 06.00 Uhr 20.31 - 24.00 Uhr
	Verkehrszeiten an Samstagen		NVZ 07.00 - 18.30 Uhr SVZ 18.31 - 24.00 Uhr
	Verkehrszeiten an Sonn-/Feiertagen		SVZ 08.30 - 23.00 Uhr
	Bedienungshäufigkeiten auf Korridoren / Ortsebene - K 0 (Schiene) / Verkehrsachsen - K 1 (Verdichtungsraum (VR) zentral) / VR bis 15 T. EW zentr. Gebiet - K 2 (VR dezentral) / VR bis 15 T. EW nicht zentr. Gebiet - K 3 (VR äußere Zone) / VR bis 15 T. EW äußere Zone - K 4 (Ländlicher Raum (LR) 1.000 - 3.000 EW) - K 5 (LR < 1.000 EW) - K 6 Fläche (LR < 1.000 EW)		HVZ / NVZ / SVZ (BF = kann als Bedarfsfahrt durchgeführt werden) Min-Takt: 30 / 30 / 60 Min-Takt: 30 / 30 / 60 Min-Takt: 30 / 60 / 120 BF Min-Takt: 60 / 60 / 120 BF Min-Takt: 60 / 120 / 120 BF Fahrtenpaare: 4 / 2 / 2 BF Fahrtenpaare: 4 BF / 2 BF / 2 BF

* Beförderungszeit = Reisezeit abzgl. 10 Min. Zu- und Abgangszeiten
Umsteigezeit Bus / Schiene: max. 15 Min. | Umsteigezeit Bus / Bus: max. 10 Min.

Tabelle 6: Erschließung und Gebietstyp Bedienungshäufigkeit

Gemeinde	Ortsteil	Erschließung (Luftlinie) Bus / Bahn	Bedienungshäufigkeit Gebietstyp Korridor	HVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)	NVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)	SVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)
Altendorf	Altendorf	500 m	K0 Schiene (Verkehrsachse)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Altendorf	Seußling	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Baunach	Baunach	500 m	K0 Schiene (Verkehrsachse)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Baunach	Dorgendorf	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Baunach	Priegendorf	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Baunach	Reckeneusig	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Bischberg	Bischberg	500 m	K1 (Verdichtungsraum (VR) zentral)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Bischberg	Tütschengereuth	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Bischberg	Trosdorf	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Bischberg	Weipelsdorf	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Breitengüßbach	Breitengüßbach	500 m	K0 Schiene (Verkehrsachse)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Breitengüßbach	Hohengüßbach	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Breitengüßbach	Unteroberndorf	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Breitengüßbach	Zückshut	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Burgebrach	Ampferbach	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Burgebrach	Burgebrach	500 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Burgebrach	Dietendorf	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Burgebrach	Grasmannsdorf	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Burgebrach	Mönchherrnsdorf	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Burgebrach	Oberharnsbach	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Burgebrach	Oberköst	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Burgebrach	Stappenbach	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Burgebrach	Treppendorf	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Burgebrach	Unterneuses	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Burgwindheim	Burgwindheim	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Buttenheim	Buttenheim	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Buttenheim	Dreuschendorf	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Buttenheim	Frankendorf	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Buttenheim	Gunzendorf	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Buttenheim	Stackendorf	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Ebrach	Eberau	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Ebrach	Ebrach	500 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Ebrach	Großgessingen	500 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)

Gemeinde	Ortsteil	Erschließung (Luftlinie)		Bedienungshäufigkeit Gebietstyp Korridor	HVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)	NVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)	SVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)
		Bus	Bahn				
Frensdorf	Abtsdorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Frensdorf	Birkach	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Frensdorf	Frensdorf	500 m	800 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Frensdorf	Herrnsdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Frensdorf	Reundorf	500 m	800 m	K4 (Ländl. Raum (LR) 1.000-3.000 EW)	60 / 6,75	120 / 3,9	120 / 2,25 (BF)
Frensdorf	Schlüsselau	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Frensdorf	Vorra	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Frensdorf	Wingersdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Gerach	Gerach	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Gundelsheim	Gundelsheim	500 m	800 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Hallstadt	Dörfleins	500 m	800 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Hallstadt	Hallstadt Gewerbegebiet Ost	500 m	800 m	K1 (Verdichtungsraum (VR) zentral)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Hallstadt	Hallstadt Laubanger	500 m	800 m	K1 (Verdichtungsraum (VR) zentral)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Hallstadt	Hallstadt Mitte	500 m	800 m	K1 (Verdichtungsraum (VR) zentral)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Heiligenstadt (OFr.)	Heiligenstadt i. OFr.	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Heiligenstadt (OFr.)	Oberleinleiter	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Heiligenstadt (OFr.)	Oberngrub	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Heiligenstadt (OFr.)	Siegritz	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Heiligenstadt (OFr.)	Teuchatz	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Hirschaid	Erlach	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Hirschaid	Friesen	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Hirschaid	Hirschaid	500 m	800 m	K0 Schiene (Verkehrsachse)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Hirschaid	Juliusdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Hirschaid	Köttmannsdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Hirschaid	Röbersdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Hirschaid	Rothensand	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Hirschaid	Sassanfahrt	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Hirschaid	Seigendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Kemmern	Kemmern	500 m	800 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Königsfeld	Königsfeld	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Lauter	Appendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Lauter	Deusdorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Lauter	Lauter	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Lisberg	Lisberg	500 m	800 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Lisberg	Trabelsdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)

Gemeinde	Ortsteil	Erschließung (Luftlinie)		Bedienungshäufigkeit Gebietstyp Korridor	HVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)	NVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)	SVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)
Litzendorf	Litzendorf	500 m		K2 (VR dezentral)	30 / 13,5	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Litzendorf	Lohndorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Litzendorf	Melkendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Litzendorf	Naisa	500 m		K2 (VR dezentral)	30 / 13,5	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Litzendorf	Pöldorf	500 m		K2 (VR dezentral)	30 / 13,5	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Litzendorf	Schammelsdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Litzendorf	Tiefenellern	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Memmelsdorf	Drosendorf	500 m	800 m	K4 (Ländl. Raum (LR) 1.000-3.000 EW)	60 / 6,75	120 / 3,9	120 / 2,25 (BF)
Memmelsdorf	Kremmeldorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Memmelsdorf	Laubend	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Memmelsdorf	Lichteneiche	500 m	800 m	K4 (Ländl. Raum (LR) 1.000-3.000 EW)	60 / 6,75	120 / 3,9	120 / 2,25 (BF)
Memmelsdorf	Meedensdorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Memmelsdorf	Memmelsdorf	500 m	800 m	K1 (Verdichtungsraum (VR) zentral)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Memmelsdorf	Merkendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Memmelsdorf	Weichendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Oberhaid	Oberhaid	500 m	800 m	K0 Schiene (Verkehrsachse)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Oberhaid	Staffelbach	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Oberhaid	Unterhaid	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Pettstadt	Pettstadt	500 m	800 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Pommersfelden	Limbach	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Pommersfelden	Pommersfelden	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Pommersfelden	Sambach	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Pommersfelden	Schweinbach	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Pommersfelden	Steppach	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Priesendorf	Neuhausen	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Priesendorf	Priesendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Rattelsdorf	Ebing	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Rattelsdorf	Höfen b. Rattelsdorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Rattelsdorf	Mürsbach	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Rattelsdorf	Medlitz	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Rattelsdorf	Rattelsdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Reckendorf	Reckendorf	500 m	800 m	K0 Schiene (Verkehrsachse)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Scheßlitz	Burgellern	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Scheßlitz	Burglesau	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Scheßlitz	Demmelsdorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)

Gemeinde	Ortsteil	Erschließung (Luftlinie)		Bedienungshäufigkeit Gebietstyp Korridor	HVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)	NVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)	SVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)
		Bus	Bahn				
Scheßlitz	Peulendorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Scheßlitz	Scheßlitz	500 m	800 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Scheßlitz	Schweisdorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Scheßlitz	Stübig	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Scheßlitz	Starkenschwind	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Scheßlitz	Sträßgösch	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Scheßlitz	Würgau	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Scheßlitz	Wiesengösch	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Scheßlitz	Windischletten	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Scheßlitz	Zeckendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Schlusselfeld	Aschbach	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Schlusselfeld	Eisendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Schlusselfeld	Heuchelheim	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Schlusselfeld	Reichmannsdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Schlusselfeld	Schlusselfeld	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Schlusselfeld	Thüngfeld	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Schönbrunn i. Steigerwald	Schönbrunn i. Steigerwald	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Schönbrunn i. Steigerwald	Steinsdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Schönbrunn i. Steigerwald	Zettmannsdorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Stadelhofen	Schederndorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Stadelhofen	Stadelhofen	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Stadelhofen	Steinfeld	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Stegaurach	Debring	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Stegaurach	Höfen	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Stegaurach	Hartlanden	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Stegaurach	Kreuzschuh	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Stegaurach	Mühlendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Stegaurach	Stegaurach	500 m	800 m	K1 (Verdichtungsraum (VR) zentral)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Stegaurach	Unteraurach	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Stegaurach	Waizendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Strullendorf	Amlingstadt	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Strullendorf	Geisfeld	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Strullendorf	Leesten	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Strullendorf	Mistendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Strullendorf	Roßdorf a. Forst	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)

Gemeinde	Ortsteil	Erschließung (Luftlinie)		Bedienungshäufigkeit	HVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)	NVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)	SVZ Takt / Fahr- tenpaare (FP)
		Bus	Bahn	Gebietstyp Korridor			
Strullendorf	Strullendorf	500 m	800 m	K0 Schiene (Verkehrsachse)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5
Strullendorf	Wernsdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Strullendorf	Zeegendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Viereth-Trunstadt	Trunstadt	500 m	800 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Viereth-Trunstadt	Viereth	500 m	800 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Walsdorf	Erlau	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Walsdorf	Kolmsdorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Walsdorf	Walsdorf	500 m	800 m	K3 (VR äußere Zone)	60 / 6,75	60 / 7,75	120 / 2,25 (BF)
Wattendorf	Gräfenhäusling	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Wattendorf	Wattendorf	500 m	800 m	K5 (LR < 1.000 EW)	4 FP	2 FP	2 FP (BF)
Zapfendorf	Lauf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Zapfendorf	Oberleiterbach	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Zapfendorf	Sassendorf	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Zapfendorf	Unterleiterbach	500 m	800 m	K6 Fläche (LR < 1.000 EW)	4 FP (BF)	2 FP (BF)	2 FP (BF)
Zapfendorf	Zapfendorf	500 m	800 m	K0 Schiene (Verkehrsachse)	30 / 13,5	30 / 15,5	60 / 4,5

BF = kann als Bedarfsfahrt durchgeführt werden

Tabelle 7: Erreichbarkeit übergeordnete Orte

Gemeinde	Gemeindehauptort ¹	Zentraler Ort 1	Zentraler Ort 2	Zentraler Ort 3	Zentraler Ort 4
Altendorf	Altendorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Erlangen	Hirschaid
Baunach	Baunach	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Ebern
Bischberg	Bischberg	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Nürnberg
Breitengüßbach	Breitengüßbach	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Nürnberg
Burgebrach	Burgebrach	BA ZOB	BA Bahnhof	Schlüsselfeld	Hallstadt
Burgwindheim	Burgwindheim	BA ZOB	BA Bahnhof	Schlüsselfeld	Ebrach
Buttenheim	Buttenheim	BA ZOB	BA Bahnhof	Erlangen	Forchheim
Ebrach	Ebrach	BA ZOB	BA Bahnhof	Schlüsselfeld	
Frensdorf	Frensdorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Hirschaid	Erlangen
Gerach	Gerach	BA ZOB	BA Bahnhof	Ebern	
Gundelsheim	Gundelsheim	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Scheßlitz
Hallstadt	Hallstadt	BA ZOB	BA Bahnhof	Erlangen	Nürnberg
Heiligenstadt	Heiligenstadt i.OFr.	BA ZOB	BA Bahnhof	Ebermannstadt	Erlangen
Hirschaid	Hirschaid	BA ZOB	BA Bahnhof	Erlangen	Forchheim
Kemmern	Kemmern	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Scheßlitz
Königsfeld	Königsfeld	BA ZOB	BA Bahnhof	Scheßlitz	Ebermannstadt
Lauter	Lauter	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Ebern
Lisberg	Lisberg	BA ZOB	BA Bahnhof	Ebrach	
Litzendorf	Litzendorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Scheßlitz
Memmelsdorf	Memmelsdorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Scheßlitz
Oberhaid	Oberhaid	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	
Pettstadt	Pettstadt	BA ZOB	BA Bahnhof	Hirschaid	
Pommersfelden	Pommersfelden	BA ZOB	BA Bahnhof	Herzogenaurach	Höchststadt
Priesendorf	Priesendorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Ebrach	
Rattelsdorf	Rattelsdorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Ebern
Reckendorf	Reckendorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Ebern
Scheßlitz	Scheßlitz	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Memmelsdorf
Schlüsselfeld	Schlüsselfeld	BA ZOB	BA Bahnhof	Höchststadt	Burgebrach
Schönbrunn	Schönbrunn i. Steigerwald	BA ZOB	BA Bahnhof	Burgebrach	Ebrach
Stadelhofen	Stadelhofen	BA ZOB	BA Bahnhof	Scheßlitz	
Stegaurach	Stegaurach	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Burgebrach
Strullendorf	Strullendorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Hirschaid	Erlangen
Viereth-Trunstadt	Viereth-Trunstadt	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	
Walsdorf	Walsdorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Ebrach
Wattendorf	Wattendorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Scheßlitz	
Zapfendorf	Zapfendorf	BA ZOB	BA Bahnhof	Hallstadt	Ebensfeld

¹ Zielorte, die weniger als 3 km vom Hauptort entfernt sind werden nicht berücksichtigt.

Tabelle 8: Priorisierung 1, 2 und 3 nach Gemeinden und Ortsteilen

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßenbaulasträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priorisierung* Kategorie 1, 2 & 3
Altendorf	Altendorf (Landkreis. BA)	Schule	1.547	Mit der Priorisierung besteht Einverständnis	1
Altendorf	Altendorf (Landkreis. BA)	Schule	1.547	Mit der Priorisierung besteht Einverständnis	1
Altendorf	Seußling	Seußling	533	Mit der Priorisierung besteht Einverständnis	3
Altendorf	Seußling	Seußling	533	Mit der Priorisierung besteht Einverständnis	3
Baunach, St	Baunach	Raiffeisenbank	2.906	alles OK so	1
Baunach, St	Baunach	Raiffeisenbank	2.906	alles OK so	1
Baunach, St	Baunach	Schule	2.906	alles OK so	1
Baunach, St	Dorgendorf	Dorgendorf	349	alles OK so	3
Baunach, St	Dorgendorf	Dorgendorf	349	alles OK so	3
Baunach, St	Priegendorf	Priegendorf	334	alles OK so	3
Baunach, St	Priegendorf	Priegendorf	334	alles OK so	3
Baunach, St	Reckenneusig	Reckenneusig	227	alles OK so	3
Baunach, St	Reckenneusig	Reckenneusig	227	alles OK so	3
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Ausgang	4.586	Prio OK. Haltestelle in Fahrtrichtung Bamberg: Grundstückszufahrt beachten. Baulich scheint ein kleines Hochbord-Kap machbar	1
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Ausgang	4.586	Prio OK. Haltestelle in Fahrtrichtung stadtauswärts: Zufahrt ALDI wird verlegt. Unproblematisch. Baulich scheint ein Hochbord-Kap machbar.	1
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	B26 Industriegebiet	4.586	Prio OK. Das ist eine Ein- und Ausstiegshaltestelle. Schwierige Situation wegen Radweg. Geschickte Lösung für barrierefreie Realisierung nötig....	1
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Lerchenweg	4.586	Prio OK. Viel viel mehr Einsteiger als hier in der Liste! Barrierefreier Ausbau mit Buskap problemlos.	1
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Mitte	4.586	Prio OK. Haltestelle in Fahrtrichtung Bamberg: Barrierefreier Ausbau mit Buskap sollte klappen, aber Grundstückszufahrt ist zu beachten.	1
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Mitte	4.586	Prio OK. Haltestelle in Fahrtrichtung stadtauswärts: Schmalere barrierefreie Lösung möglich mit Bus-Kap, aber deutlich unter 2,5 Meter Breite. Zudem ist die Entwässerung zur Hauswand zu lösen.	1
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Röthelbach	4.586	Prio OK so. Haltestelle in Fahrtrichtung Bamberg: Barrierefreier Ausbau dürfte problemlos klappen.	1
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Röthelbach	4.586	Prio OK so. Haltestelle in Fahrtrichtung stadtauswärts: Barrierefreier Ausbau dürfte mittels Bus-Kap problemlos klappen.	1
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Abzw. Trosdorf	4.586	Prio OK, aber reine Schulbushaltestelle am Ortsausgang Trosdorf in Richtung B26.	1
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Trosdorfer Weg	4.586	Von der Prio her eher 3. Reine Schülerfahrten und nur vor 07:45 angefahren. Zudem baulich kaum barrierefrei machbar.	3
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Unteres Schloß	4.586	Prio OK. Haltestelle in Fahrtrichtung Bamberg: Barrierefreier Ausbau mit Buskap sollte klappen, aber Grundstückszufahrt ist zu beachten.	1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßenbaulastträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priorisierung* Kategorie 1, 2 & 3
Bischberg	Bischberg (Landkreis. BA)	Unteres Schloß	4.586	Prio OK. Haltestelle in Fahrtrichtung stadtauswärts: Barrierefreier Ausbau mit Buskap sollte klappen, aber Grundstückszufahrt ist zu beachten.	1
Bischberg	Trosdorf	Gh Wachter	872	Prio OK. Haltestelle in Fahrtrichtung stadtauswärts: Barrierefreier Ausbau sollte klappen (rückwärtiger Grünstreifen).	2
Bischberg	Trosdorf	Gh Wachter	872	Prio OK. Haltestelle in Fahrtrichtung Bamberg: Barrierefreier Ausbau mit ausreichender Breite kaum mit vertretbarem Aufwand realisierbar (extreme rückwärtige abfallende Böschung). Verlegung scheidet ebenso aus.	2
Bischberg	Trosdorf	Trosdorf Industriegebiet	872	Prio OK. Bereits mit Hochbord gebaut, aber taktiles Leitsystem fehlt noch. Extrem viele Fahrräder aus Viereth > Mobilstation? Oder nur mehr Abstell-Bügel?	2
Bischberg	Tütschengereuth	Kirche	698	Straße wurde erst erneuert. Eher Prio 3. In Fahrtrichtung Bamberg wäre evtl. ein kurzes Kap zwischen den Einfahrten denkbar.	3
Bischberg	Tütschengereuth	Kirche	698	Straße wurde erst erneuert. Eher Prio 3. In Fahrtrichtung Tütschengereuth ist eine vollständige Barrierefreiheit kaum realisierbar (viel zu schmaler Gehweg). Evtl. Verlegung in Richtung Ortskern?	3
Breitengüßbach	Breitengüßbach	Ortsmitte	3.371	Planphase bis 2023/2024	2
Breitengüßbach	Breitengüßbach	Ortsmitte	3.371	Planphase bis 2023/2024	2
Breitengüßbach	Breitengüßbach	Untere Watt	3.371		3
Breitengüßbach	Breitengüßbach	Untere Watt	3.371		3
Breitengüßbach	Unteroberndorf	Hauptstraße	639	2019 Planphase	1
Breitengüßbach	Unteroberndorf	Hauptstraße	639	2020 Bauphase	1
Burgebrach, M	Ampferbach	Ortsmitte	308		3
Burgebrach, M	Ampferbach	Ortsmitte	308		3
Burgebrach, M	Burgebrach	Abzw. Treppendorfer Str.	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Abzw. Treppendorfer Str.	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Am Sportplatz	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Am Sportplatz	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Ampferbacherstr.	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Ampferbacherstr.	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Dürrhof	3.716		2
Burgebrach, M	Burgebrach	Dürrhof	3.716		2
Burgebrach, M	Burgebrach	Einkaufsmarkt Hahner	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Einkaufsmarkt Hahner	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Färbergasse	3.716		2
Burgebrach, M	Burgebrach	Färbergasse	3.716		2
Burgebrach, M	Burgebrach	Grasmannsdorfer Str.	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Grasmannsdorfer Str.	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Steigerwaldklinik Staatsstr.	3.716		1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßen- baulastträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priorisierung* Kategorie 1, 2 & 3
Burgebrach, M	Burgebrach	Steigerwaldklinik Staatsstr.	3.716		1
Burgebrach, M	Burgebrach	Steigerwaldklinik Wende	3.716		1
Burgebrach, M	Dietendorf	Dietendorf	217		3
Burgebrach, M	Dietendorf	Dietendorf	217		3
Burgebrach, M	Dippach	Dippach	71	evtl. mit Dorferneuerung	2
Burgebrach, M	Dippach	Dippach	71	evtl. mit Dorferneuerung	2
Burgebrach, M	Mönchherrnsdorf	Mönchherrnsdorf	193	bereits durch StBA erledigt.	1
Burgebrach, M	Mönchherrnsdorf	Mönchherrnsdorf	193	bereits durch StBA erledigt.	1
Burgebrach, M	Oberharnsbach	Oberharnsbach	279		3
Burgebrach, M	Oberharnsbach	Oberharnsbach	279		3
Burgebrach, M	Stappenbach	Don-Bosco- Schule	372		3
Burgebrach, M	Stappenbach	Don-Bosco- Schule	372		3
Burgebrach, M	Stappenbach	Ortsmitte	372		1
Burgebrach, M	Stappenbach	Ortsmitte	372		1
Burgebrach, M	Treppendorf/BA-L	Treppendorf (b. Burgebrach)	198	Ausbau der OD durch Landkreis	2
Burgebrach, M	Unterneuses	Unterneuses	210		1
Burgebrach, M	Unterneuses	Unterneuses	210		3
Burgwindheim, M	Burgwindheim	Abzw. Unterweiler	745		1
Burgwindheim, M	Burgwindheim	Abzw. Unterweiler	745		1
Burgwindheim, M	Burgwindheim	Ortsmitte	745		1
Burgwindheim, M	Burgwindheim	Ortsmitte	745		1
Burgwindheim, M	Untersteinach/BA-L	Untersteinach (b. Burgwindh.)	123	Abzweig B 22	1
Burgwindheim, M	Untersteinach/BA-L	Untersteinach (b. Burgwindh.)	123	Abzweig B 22	1
Altendorf	Altendorf (Landkreis. BA)	Bahnhof in Altendorf	2.152	Bitte der Gemeinde Altendorf zuordnen. Jedoch wichtiger Knotenpunkt beim Umstieg von Bus auf Bahn auch für Bürger vom Markt Buttenheim. Anpassung der Linienführung erforderlich!	2
Buttenheim, M	Buttenheim	Ortsmitte (Rathaus)	2.152		1
Buttenheim, M	Buttenheim	Ortsmitte (Rathaus)	2.152		1
Buttenheim, M	Buttenheim	Seniorenzentrum	2.152	Hier wurden bereits einige Anpassungen bei den Straßenbauarbeiten im Jahre 2018 vorgenommen! (s. Anlage Fotos)	1
Buttenheim, M	Buttenheim	Seniorenzentrum	2.152	Hier wurden bereits einige Anpassungen bei den Straßenbauarbeiten im Jahre 2018 vorgenommen!	1
Buttenheim, M	Buttenheim	Siedlung (Seigendorfer Straße)	2.152		2
Buttenheim, M	Buttenheim	Siedlung (Seigendorfer Straße)	2.152		2
Ebrach, M	Eberau	Abzw. Eberau	153	bereits im Bau	1
Ebrach, M	Eberau	Abzw. Eberau	153		1
Ebrach, M	Ebrach	Bamberger Tor	1.115		1
Ebrach, M	Ebrach	Bamberger Tor	1.115		1
Ebrach, M	Ebrach	Marktplatz	1.115		1
Ebrach, M	Ebrach	Realschule	1.115	Mehr Einsteiger als Schüler???	1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßenbausträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priorisierung* Kategorie 1, 2 & 3
Ebrach, M	Ebrach	Waldrandparkplatz Radstein	1.115		2
Ebrach, M	Ebrach	Waldrandparkplatz Radstein	1.115		2
Ebrach, M	Ebrach	Waldrandparkplatz Radstein	1.115		2
Frensdorf	Birkach/BA-L	Birkach (b. Frensdorf)	286		3
Frensdorf	Birkach/BA-L	Birkach (b. Frensdorf)	286		3
Frensdorf	Frensdorf	Bahnhof	1.644	Wird um ca. 150 m in Fahrtrichtung Herrnsdorf	1
Frensdorf	Frensdorf	Bahnhof	1.644	versetzt.	1
Frensdorf	Frensdorf	Fa. Sauer	1.644	Soll im Zuge des Radwegeneubaus aufgelöst	2
Frensdorf	Frensdorf	Fa. Sauer	1.644	werden.	2
Frensdorf	Frensdorf	Reundorfer Str.	1.644		2
Frensdorf	Frensdorf	Reundorfer Str.	1.644		2
Frensdorf	Frensdorf	Schule	1.644		1
Frensdorf	Frensdorf	Schule	1.644		1
Frensdorf	Frensdorf	Schule	1.644		1
Frensdorf	Reundorf	Kirche	1.175		2
Frensdorf	Reundorf	Kirche	1.175		2
Frensdorf	Vorra/BA-L	Vorra (b. Frensdorf)	369		3
Frensdorf	Vorra/BA-L	Vorra (b. Frensdorf)	369		3
Gerach	Gerach	Gerach	884	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Gerach	Gerach	Gerach	884	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Gundelsheim	Gundelsheim (Landkreis.BA)	Altes Rathaus	3.519	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Gundelsheim	Gundelsheim (Landkreis.BA)	Altes Rathaus	3.519	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Gundelsheim	Gundelsheim (Landkreis.BA)	Eichenweg	3.519	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Gundelsheim	Gundelsheim (Landkreis.BA)	Hasenleite	3.519	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Gundelsheim	Gundelsheim (Landkreis.BA)	Holunderweg	3.519	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Gundelsheim	Gundelsheim (Landkreis.BA)	Schützenheim	3.519	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Gundelsheim	Gundelsheim (Landkreis.BA)	Schützenheim	3.519	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Hallstadt, St	Dörfleins	Brunnenstr.	1.479	Staatsstraße > keine Zuständigkeit Hallstadt	2
Hallstadt, St	Dörfleins	Mitte	1.479	Staatsstraße > keine Zuständigkeit Hallstadt	1
Hallstadt, St	Dörfleins	Mitte	1.479	Staatsstraße > keine Zuständigkeit Hallstadt	1
Hallstadt, St	Dörfleins	Obere Hut	1.479	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Hallstadt, St	Dörfleins	Unterer Kapellberg	1.479	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Hallstadt, St	Hallstadt	Bahnhof	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Bahnhof	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Bahnhof	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Ertl-Zentrum	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Hallstadt, St	Hallstadt	Ertl-Zentrum	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Hallstadt, St	Hallstadt	Freibad	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßen- baulastträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priori- sierung* Kategorie 1, 2 & 3
Hallstadt, St	Hallstadt	Freibad	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Kiliansplatz	7.127	Staatsstraße > keine Zuständigkeit Hallstadt	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Kiliansplatz	7.127	Staatsstraße > keine Zuständigkeit Hallstadt	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Königshofstr.	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Königsmühle	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Königsmühle	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Landsknechtstr.	7.127	Staatsstraße > keine Zuständigkeit Hallstadt	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Landsknechtstr.	7.127	Staatsstraße > keine Zuständigkeit Hallstadt	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Laubanger Media Markt	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Hallstadt, St	Hallstadt	Laubanger Media Markt	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Hallstadt, St	Hallstadt	Mitte	7.127	Staatsstraße > keine Zuständigkeit Hallstadt	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Mitte	7.127	Staatsstraße > keine Zuständigkeit Hallstadt	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Ost	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Schafhof	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Schafhof	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Hallstadt, St	Hallstadt	Schule	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Hallstadt, St	Hallstadt	Schule	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Hallstadt, St	Hallstadt	Seebachstr.	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Hallstadt, St	Hallstadt	Seebachstr.	7.127	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Heiligenstadt i.OFr., M	Heiligenstadt i.OFr.	Raiffeisenstr.	1.337		1
Heiligenstadt i.OFr., M	Heiligenstadt i.OFr.	Raiffeisenstr.	1.337		1
Heiligenstadt i.OFr., M	Heiligenstadt i.OFr.	Schulen	1.337		2
Heiligenstadt i.OFr., M	Heiligenstadt i.OFr.	Schulen	1.337		2
Hirschaid, M	Erlach/BA-L	Prälat-Werth- mann-Platz	439	Sanierung OD Erlach ab 2020	1
Hirschaid, M	Hirschaid	Amlingstadter Str.	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Amselweg	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Annastr.	5.957		1
Hirschaid, M	Hirschaid	Annastr.	5.957		1
Hirschaid, M	Hirschaid	Austr.	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Bamberger Str.	5.957		1
Hirschaid, M	Hirschaid	Friedhof	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Hallenbad	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Industriestr./ Neubert	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Industriestr./ Eink.-Center	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Jahnstr.	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Jahnstr.	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Kirchplatz/ Rathaus	5.957		1
Hirschaid, M	Hirschaid	Lehengarten	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Luitpoldstr.	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Luitpoldstr.	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Maximilianstr.	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Nürnberger Str.	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Nürnberger Str.	5.957		2
Hirschaid, M	Hirschaid	Pflegeheim	5.957		2

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßenbaulastträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priorisierung* Kategorie 1, 2 & 3
Hirschaid, M	Hirschaid	Realschule	5.957	Mehr Einsteiger als Schüler im öffentlichen Linienverkehr	1
Hirschaid, M	Hirschaid	Realschule	5.957	Mehr Einsteiger als Schüler im öffentlichen Linienverkehr	1
Hirschaid, M	Juliusdorf	Juliusdorf 1	560		3
Hirschaid, M	Juliusdorf	Juliusdorf 2	560		3
Hirschaid, M	Köttmannsdorf	Hofacker	649		2
Hirschaid, M	Köttmannsdorf	Ortsmitte	649		3
Hirschaid, M	Köttmannsdorf	Ortsmitte	649		3
Hirschaid, M	Röbersdorf	Abtsweg	835		3
Hirschaid, M	Röbersdorf	Abtsweg	835		3
Hirschaid, M	Röbersdorf	Brücke	835	Sanierung OD Röbersdorf ab 2020	1
Hirschaid, M	Röbersdorf	Brücke	835	Sanierung OD Röbersdorf ab 2020	1
Hirschaid, M	Röbersdorf	Kirche	835		2
Hirschaid, M	Rothensand	Rothensand	363		3
Hirschaid, M	Rothensand	Rothensand	363		3
Hirschaid, M	Sassanfahrt	Friedhof	2.244	Sanierung OD Sassanfahrt ab 2019	1
Hirschaid, M	Sassanfahrt	Friedhof	2.244	Sanierung OD Sassanfahrt ab 2019	1
Hirschaid, M	Sassanfahrt	Kellerstr.	2.244		1
Hirschaid, M	Sassanfahrt	Kellerstr.	2.244		1
Hirschaid, M	Sassanfahrt	Sparkasse	2.244	Sanierung OD Sassanfahrt ab 2019	1
Hirschaid, M	Sassanfahrt	Sparkasse	2.244	Sanierung OD Sassanfahrt ab 2019	1
Hirschaid, M	Sassanfahrt	Zimmerberg	2.244		2
Hirschaid, M	Sassanfahrt	Zimmerberg	2.244		2
Hirschaid, M	Seigendorf	Abzw. Hirschaid	832		3
Hirschaid, M	Seigendorf	Abzw. Hirschaid	832		3
Hirschaid, M	Seigendorf	Abzw. Ketschendorf	832		3
Hirschaid, M	Seigendorf	Abzw. Ketschendorf	832		3
Hirschaid, M	Seigendorf	Alte Schule	832		2
Hirschaid, M	Seigendorf	Dorfplatz	832		2
Hirschaid, M	Seigendorf	Dorfplatz	832		2
Hirschaid, M	Seigendorf	Gh. Schmitt	832		2
Hirschaid, M	Seigendorf	Gh. Schmitt	832		2
Kemmern	Kemmern	Breitengüßbacher Weg	2.584	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Kemmern	Kemmern	Hallstadter Straße	2.584	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Kemmern	Kemmern	Hauptstraße 35	2.584	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Kemmern	Kemmern	Hauptstr./ Großer Weg	2.584	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Kemmern	Kemmern	Hotel Rosenhof	2.584	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Kemmern	Kemmern	Kirche	2.584	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Kemmern	Kemmern	Schule	2.584	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Königsfeld	Königsfeld	Königsfeld	527	alles OK so	1
Königsfeld	Königsfeld	Königsfeld	527	alles OK so	1
Königsfeld	Königsfeld	Königsfeld	527	alles OK so	1
Lauter	Lauter	Lauter	571	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Lauter	Lauter	Lauter	571	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Lauter	Lauter	Lauter	571	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Lisberg	Lisberg	Burg	972		2
Lisberg	Lisberg	Burg	972		2
Lisberg	Lisberg	Unterdorf	972	Haltestelle wurde 2017 überarbeitet mit neuem Warthäuschen	1
Lisberg	Lisberg	Unterdorf	972	Haltestelle hat direkte Verbindung zum Friedhof	1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßen- baulastträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priori- sierung* Kategorie 1. 2 & 3
Lisberg	Trabelsdorf	Gh Beck	742		2
Lisberg	Trabelsdorf	Gh Beck	742		2
Lisberg	Trabelsdorf	Schule	742		2
Lisberg	Trabelsdorf	Schule	742		2
Litzendorf	Litzendorf	Kellerberg	1.578		2
Litzendorf	Litzendorf	Kellerberg	1.578		1
Litzendorf	Litzendorf	Litzendorf	1.578		1
Litzendorf	Litzendorf	Litzendorf	1.578		1
Litzendorf	Melkendorf	Melkendorf	733		2
Litzendorf	Naisa	Naisa	690		2
Litzendorf	Naisa	Naisa	690		2
Litzendorf	Pödeldorf	Gasthof Haderlein	1.737	wurde bereits umgesetzt	1
Litzendorf	Pödeldorf	Gasthof Haderlein	1.737	wurde bereits umgesetzt	1
Litzendorf	Pödeldorf	Ortmitte	1.737	Bushaltestelle Richtung Bamberg wird im Zuge der Umbaumaßnahmen Auf- seesianische Wiesen wahrscheinlich bereits 2020 umgesetzt.	1
Litzendorf	Pödeldorf	Ortmitte	1.737		1
Litzendorf	Schammelsdorf	Schammelsdorf	794		2
Litzendorf	Schammelsdorf	Schammelsdorf	794		2
Litzendorf	Schammelsdorf	Schammelsdorf	794		2
Litzendorf	Tiefenellern	Tiefenellern	223		3
Litzendorf	Tiefenellern	Tiefenellern	223		3
Litzendorf	Tiefenellern	Tiefenellern	223		3
Memmelsdorf	Drosendorf/BA-L	Baumfeldstr.	1.409		2
Memmelsdorf	Drosendorf/BA-L	Mitte	1.409		1
Memmelsdorf	Drosendorf/BA-L	Mitte	1.409		1
Memmelsdorf	Drosendorf/BA-L	Schule	1.409		2
Memmelsdorf	Drosendorf/BA-L	Staatsstr.	1.409		1
Memmelsdorf	Drosendorf/BA-L	Staatsstr.	1.409		1
Memmelsdorf	Kremmeldorf	Kremmeldorf	263	Barrierefreier Ausbau erfolgt	1
Memmelsdorf	Kremmeldorf	Kremmeldorf	263	Barrierefreier Ausbau erfolgt	1
Memmelsdorf	Laubend	Laubend	170		3
Memmelsdorf	Lichteneiche	Kapellenstr.	2.064		2
Memmelsdorf	Lichteneiche	Kapellenstr.	2.064		2
Memmelsdorf	Lichteneiche	Kirche	2.064		1
Memmelsdorf	Lichteneiche	Kirche	2.064		1
Memmelsdorf	Lichteneiche	Staatsstr.	2.064		1
Memmelsdorf	Lichteneiche	Staatsstr.	2.064		1
Memmelsdorf	Lichteneiche	Stockseestr.	2.064		1
Memmelsdorf	Lichteneiche	Stockseestr.	2.064		1
Memmelsdorf	Meedensdorf	Meedensdorf	268		3
Memmelsdorf	Meedensdorf	Meedensdorf	268		3
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Am Mühlbach	3.152		1
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Am Mühlbach	3.152		1
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Am Tauschenberg	3.152		2
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Am Tauschenberg	3.152		2
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Ausgang	3.152		1
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Ausgang	3.152		1
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Bahnhofstr.	3.152		2
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Bahnhofstr.	3.152		2
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Hohes Kreuz	3.152		2
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Hohes Kreuz	3.152		2

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßenbaulastträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priorisierung* Kategorie 1, 2 & 3
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Josef-Fösel-Str.	3.152		1
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Josef-Fösel-Str.	3.152		1
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Markt	3.152	Umgestaltung durch Städtebauförderung bereits 2015	2
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Markt	3.152	Umgestaltung durch Städtebauförderung bereits 2015	2
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Rathaus	3.152		1
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Seehofhalle	3.152	Kaum Nutzung	3
Memmelsdorf	Merkendorf/BA-L	Kirche	885		2
Memmelsdorf	Merkendorf/BA-L	Kirche	885		2
Memmelsdorf	Merkendorf/BA-L	Sportplatz	885		3
Memmelsdorf	Merkendorf/BA-L	Sportplatz	885		3
Memmelsdorf	Merkendorf/BA-L	Sportplatz	885		3
Memmelsdorf	Weichendorf	Kellerberg	588		2
Memmelsdorf	Weichendorf	Klosterstr.	588		3
Memmelsdorf	Weichendorf	Klosterstr.	588		3
Oberhaid	Oberhaid	Abzw. Blumenstr.	3.369	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Oberhaid	Oberhaid	Abzw. Blumenstr.	3.369	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Oberhaid	Oberhaid	Bamberger Str. -17-	3.369	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Oberhaid	Oberhaid	Bamberger Str. -20-	3.369	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Oberhaid	Oberhaid	Dr.-Hau-Platz	3.369	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Oberhaid	Oberhaid	Dr.-Hau-Platz	3.369	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Oberhaid	Staffelbach	Bahnhof	790	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Oberhaid	Staffelbach	Bahnhof	790	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Oberhaid	Staffelbach	Hallstadter Str.	790	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Oberhaid	Staffelbach	Hallstadter Str.	790	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Oberhaid	Staffelbach	Ortsmitte	790	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Oberhaid	Staffelbach	Ortsmitte	790	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Oberhaid	Unterhaid	Ortsmitte	431	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Oberhaid	Unterhaid	Ortsmitte	431	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Pettstadt	Pettstadt (Landkreis. BA)	Ärztehaus	1.936		1
Pettstadt	Pettstadt (Landkreis. BA)	Ärztehaus	1.936		1
Pettstadt	Pettstadt (Landkreis. BA)	Ortsmitte	1.936		1
Pettstadt	Pettstadt (Landkreis. BA)	Ortsmitte	1.936		1
Pommersfelden	Pommersfelden	Ortsmitte	663	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Pommersfelden	Pommersfelden	Ortsmitte	663	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Pommersfelden	Sambach	Kirche	643	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Pommersfelden	Sambach	Kirche	643	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Pommersfelden	Sambach	Ost	643	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Pommersfelden	Steppach	Abzw. Pommersfelden	1.017	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Pommersfelden	Steppach	Abzw. Pommersfelden	1.017	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Pommersfelden	Steppach	Ortsmitte	1.017	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Pommersfelden	Steppach	Ortsmitte	1.017	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Priesendorf	Neuhausen/BA-L	Abzw. Neuhausen (b. Priesend.)	261		2
Priesendorf	Neuhausen/BA-L	Abzw. Neuhausen (b. Priesend.)	261		2
Priesendorf	Priesendorf	Industriestraße	1.232		2
Priesendorf	Priesendorf	Industriestraße	1.232		2

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßen- baulastträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priori- sierung* Kategorie 1, 2 & 3
Priesendorf	Priesendorf	Kirche	1.232		2
Priesendorf	Priesendorf	Kirche	1.232		2
Priesendorf	Priesendorf	West	1.232		2
Priesendorf	Priesendorf	West	1.232		2
Rattelsdorf, M	Ebing	Bahnhof	1.258	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Rattelsdorf, M	Ebing	Bahnhof	1.258	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Rattelsdorf, M	Ebing	Bahnhof	1.258	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Rattelsdorf, M	Ebing	Raiffeisenbank	1.258	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Rattelsdorf, M	Ebing	Raiffeisenbank	1.258	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Rattelsdorf, M	Ebing	Schule	1.258	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Rattelsdorf, M	Ebing	Schule	1.258	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Rattelsdorf, M	Rattelsdorf	Abzw. Höfen	2.161	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Rattelsdorf, M	Rattelsdorf	Abzw. Höfen	2.161	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Rattelsdorf, M	Rattelsdorf	Bamberger Straße	2.161	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Rattelsdorf, M	Rattelsdorf	Bamberger Straße	2.161	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Rattelsdorf, M	Rattelsdorf	Ebinger Straße	2.161	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Rattelsdorf, M	Rattelsdorf	Ebinger Straße	2.161	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Rattelsdorf, M	Rattelsdorf	Marktplatz	2.161	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Rattelsdorf, M	Rattelsdorf	Marktplatz	2.161	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Reckendorf	Reckendorf (Land- kreis. BA)	Ortmitte	1.880	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Reckendorf	Reckendorf (Land- kreis. BA)	Ortmitte	1.880	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Reckendorf	Reckendorf (Land- kreis. BA)	Schule	1.880	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Scheßlitz, St	Demmeldorf	Demmeldorf	324		3
Scheßlitz, St	Demmeldorf	Demmeldorf	324		3
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Bahnhof	2.554		1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Bahnhof	2.554		1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Giechburgschule	2.554		1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Juraklinik	2.554		1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Juraklinik	2.554		1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Kilianskirche	2.554		1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Kilianskirche	2.554		1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Realschule	2.554	Mehr Einsteiger als Schüler	1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Realschule	2.554	Mehr Einsteiger als Schüler	1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Realschule	2.554	Mehr Einsteiger als Schüler	1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Realschule	2.554	Mehr Einsteiger als Schüler	1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Realschule	2.554	Mehr Einsteiger als Schüler	1
Scheßlitz, St	Scheßlitz	Realschule	2.554	Mehr Einsteiger als Schüler	1
Scheßlitz, St	Straßgiech	Straßgiech	477		3
Scheßlitz, St	Straßgiech	Straßgiech	477		3
Scheßlitz, St	Stübig	Stübig	191		3
Scheßlitz, St	Stübig	Stübig	191		1
Scheßlitz, St	Windischletten	Windischletten	222		3
Scheßlitz, St	Windischletten	Windischletten	222		3
Scheßlitz, St	Würgau	Höhe B22	335		3
Scheßlitz, St	Würgau	Höhe B22	335		3
Scheßlitz, St	Zeckendorf	Zeckendorf	220		3
Scheßlitz, St	Zeckendorf	Zeckendorf	220		3
Scheßlitz, St	Zeckendorf	Zeckendorf	220		3

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßenbaulastträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priorisierung* Kategorie 1, 2 & 3
Schlüsselfeld, St	Aschbach	Aschbach	1.024	Kreisstraße. Haltestelle wurde im Jahr 2017 neu gebaut.	1
Schlüsselfeld, St	Aschbach	Aschbach	1.024	Kreisstraße. Haltestelle wurde im Jahr 2017 neu gebaut.	1
Schlüsselfeld, St	Elsendorf	Kellerbergring	600	Kreisstraße	2
Schlüsselfeld, St	Elsendorf	Kellerbergring	600	Kreisstraße	2
Schlüsselfeld, St	Elsendorf	Kreuzung	600	Staatsstraße	3
Schlüsselfeld, St	Elsendorf	Kreuzung	600	Staatsstraße	3
Schlüsselfeld, St	Reichmannsdorf	Reichmannsdorf	802	Staatsstraße	2
Schlüsselfeld, St	Reichmannsdorf	Reichmannsdorf	802	Staatsstraße	2
Schlüsselfeld, St	Reichmannsdorf	Reichmannsdorf	802	Ortsstraße	3
Schlüsselfeld, St	Schlüsselfeld	Post	1.383	Ortsstraße	1
Schlüsselfeld, St	Schlüsselfeld	Post	1.383	Ortsstraße	1
Schlüsselfeld, St	Schlüsselfeld	Volksschule	1.383	Staatsstraße. Haltestelle wurde im Jahr 2018 neu gebaut.	1
Schlüsselfeld, St	Schlüsselfeld	Volksschule	1.383	Staatsstraße. Haltestelle wurde im Jahr 2018 neu gebaut.	1
Schlüsselfeld, St	Thüngfeld	Feuerwehrhaus	994	Ortsstraße	2
Schlüsselfeld, St	Thüngfeld	Feuerwehrhaus	994	Ortsstraße	2
Schlüsselfeld, St	Thüngfeld	Ost	994	Staatsstraße	2
Schlüsselfeld, St	Thüngfeld	Ost	994	Staatsstraße	2
Schlüsselfeld, St	Thüngfeld	West	994	Staatsstraße	2
Schlüsselfeld, St	Thüngfeld	West	994	Staatsstraße	2
Schönbrunn i.Steigerwald	Grub/BA-L	Ortsmitte	120	evtl. bei Dorferneuerung	2
Schönbrunn i.Steigerwald	Grub/BA-L	Ortsmitte	120	evtl. bei Dorferneuerung	2
Schönbrunn i.Steigerwald	Schönbrunn i. Stw.	Ortsmitte	872		2
Schönbrunn i.Steigerwald	Schönbrunn i. Stw.	Ortsmitte	872		2
Schönbrunn i.Steigerwald	Schönbrunn i. Stw.	Schloßleite	872		1
Schönbrunn i.Steigerwald	Schönbrunn i. Stw.	Schloßleite	872		1
Stadelhofen	Schederndorf	Schederndorf	154	alles OK so	3
Stadelhofen	Schederndorf	Schederndorf	154	alles OK so	3
Stadelhofen	Stadelhofen (Landkreis.BA)	Stadelhofen (Landkreis.BA)	187	alles OK so	1
Stadelhofen	Stadelhofen (Landkreis.BA)	Stadelhofen (Landkreis.BA)	187	alles OK so	1
Stadelhofen	Steinfeld	Hopfenmühle	378	alles OK so	3
Stadelhofen	Steinfeld	Hopfenmühle	378	alles OK so	3
Stadelhofen	Steinfeld	Untersteinfeld	378	alles OK so	3
Stadelhofen	Steinfeld	Untersteinfeld	378	alles OK so	3
Stegaurach	Debring	Mitte	705	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Stegaurach	Debring	Mitte	705	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Stegaurach	Dellerhof	Dellerhof	-	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Stegaurach	Hartlanden	Hartlanden	400	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Stegaurach	Hartlanden	Hartlanden	400	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Stegaurach	Mühlendorf	Neukreuth	795	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Stegaurach	Mühlendorf	Neukreuth	795	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Stegaurach	Mühlendorf	Ortsmitte	795	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Stegaurach	Mühlendorf	Ortsmitte	795	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Stegaurach	Stegaurach	Aurachtal Apotheke	4.133	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßen- baulasträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priorisierung* Kategorie 1, 2 & 3
Stegaurach	Stegaurach	Aurachtal Apotheke	4.133	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Stegaurach	Stegaurach	Ausgang	4.133	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Stegaurach	Stegaurach	Kirche	4.133	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Stegaurach	Stegaurach	Kirche	4.133	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Stegaurach	Stegaurach	Kirche	4.133	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Stegaurach	Stegaurach	Kirche	4.133	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Stegaurach	Stegaurach	Kreuz am Weiher	4.133	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Stegaurach	Stegaurach	Kreuz am Weiher	4.133	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Stegaurach	Waizendorf/BA-L	Waizendorf (b. Stegaurach)	469	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Stegaurach	Waizendorf/BA-L	Waizendorf (b. Stegaurach)	469	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Strullendorf	Amlingstadt	Amlingstadt	649	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Strullendorf	Amlingstadt	Amlingstadt	649	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Strullendorf	Geisfeld	Geisfeld	909	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Strullendorf	Geisfeld	Geisfeld	909	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Strullendorf	Mistendorf	Mistendorf	515	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Strullendorf	Mistendorf	Mistendorf	515	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Strullendorf	Roßdorf a.Forst	Roßdorf am Forst	487	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Strullendorf	Roßdorf a.Forst	Roßdorf am Forst	487	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Strullendorf	Roßdorf a.Forst	Roßdorf am Forst	487	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Strullendorf	Strullendorf	Abzw. Bahnhof	4.325	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Strullendorf	Strullendorf	Abzw. Bahnhof	4.325	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Strullendorf	Strullendorf	Forchheimer Str.	4.325	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Strullendorf	Strullendorf	Forchheimer Str.	4.325	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Strullendorf	Strullendorf	Lindenallee	4.325	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Strullendorf	Strullendorf	Lindenallee	4.325	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Strullendorf	Wernsdorf	Wernsdorf	417	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Strullendorf	Wernsdorf	Wernsdorf	417	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Strullendorf	Zeegendorf	Josefstraße	525	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Strullendorf	Zeegendorf	Josefstraße	525	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Strullendorf	Zeegendorf	Waldstraße	525	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Strullendorf	Zeegendorf	Waldstraße	525	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Viereth-Trunstadt	Trunstadt	Trunstadt Ost	1.603	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Viereth-Trunstadt	Trunstadt	Trunstadt Ost	1.603	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Viereth-Trunstadt	Trunstadt	Mitte	1.603	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Viereth-Trunstadt	Trunstadt	Mitte	1.603	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Viereth-Trunstadt	Trunstadt	Wendeplatte	1.603	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Viereth-Trunstadt	Viereth	Kreisverkehr	1.734	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Viereth-Trunstadt	Viereth	Kreisverkehr	1.734	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Viereth-Trunstadt	Viereth	Ortsmitte	1.734	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Viereth-Trunstadt	Viereth	Ortsmitte	1.734	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	1
Walsdorf	Erlau	Gasthof Kießling	547	in Fahrtrichtung Bamberg hat Gemeinde selbst zumindest Hochbord errichtet, entspricht jedoch noch keiner Barrierefreiheit	2
Walsdorf	Erlau	Mühlen	547	die beiden Haltestellen Mühlen wurden vom staatl. Bauamt im Rahmen	2
Walsdorf	Erlau	Mühlen	547	der Instandsetzung der OD Erlau barrierefrei ausgebaut (samt Querungshilfe in Fahrtrichtung Bamberg)	2
Walsdorf	Walsdorf	Kirche	1.760	auch hier gibt es Einrichtungen nach 1	1
Walsdorf	Walsdorf	Kirche	1.760	auch hier gibt es Einrichtungen nach 1	1
Walsdorf	Walsdorf	Kumbachstraße	1.760		2

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellen-name	Einwohner 31.12.2018	Hinweise und Kommentierung zur von der Gemeinde / vom Straßen- baulastträger vorgeschlagenen Priorisierung	Priori- sierung* Kategorie 1, 2 & 3
Walsdorf	Walsdorf	Kumbachstraße	1.760		2
Wattendorf	Wattendorf	Wattendorf	178	Aufgrund der sehr geringen Fahrgast- zahlen ist ein Ausbau noch nicht sinnvoll. Sollte sich das nach der Einführung der neuen Angebote des ÖPNV Mitte 2024 ändern, würde die Gemeinde aktiv werden.	3
Wattendorf	Wattendorf	Wattendorf	178	Aufgrund der sehr geringen Fahrgast- zahlen ist ein Ausbau noch nicht sinnvoll. Sollte sich das nach der Einführung der neuen Angebote des ÖPNV Mitte 2024 ändern, würde die Gemeinde aktiv werden.	3
Zapfendorf, M	Lauf/BA-L	Lauf (b. Zapfendorf)	714	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Zapfendorf, M	Lauf/BA-L	Lauf (b. Zapfendorf)	714	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Zapfendorf, M	Unterleiterbach	Unterleiterbach	562	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Zapfendorf, M	Unterleiterbach	Unterleiterbach	562	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Zapfendorf, M	Unterleiterbach	Unterleiterbach	562	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Zapfendorf, M	Unterleiterbach	Unterleiterbach	562	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	3
Zapfendorf, M	Unterleiterbach	Weihersmühle	562	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Zapfendorf, M	Unterleiterbach	Weihersmühle	562	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Zapfendorf, M	Zapfendorf	Kirche / Abzw. Bahnhof	2.843	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Zapfendorf, M	Zapfendorf	Kirche / Abzw. Bahnhof	2.843	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Zapfendorf, M	Zapfendorf	Nord	2.843	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Zapfendorf, M	Zapfendorf	Nord	2.843	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Zapfendorf, M	Zapfendorf	Schwimmbad	2.843	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Zapfendorf, M	Zapfendorf	Schwimmbad	2.843	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Zapfendorf, M	Zapfendorf	Siedlung	2.843	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2
Zapfendorf, M	Zapfendorf	Siedlung	2.843	Stellungnahme der Gemeinde steht aus	2

*1 (zeitnaher Umbau bis 01.01.2022) (Gemeindehauptort oder Orte > 1.000 EW,

- (zentrale) Haltestelle(n) mit höchster Einsteigerzahl
- oder über 50 Einsteiger/Tag und mehr als 10 Fahrten/Tag
- oder mit Einrichtungen, bei denen ein erhöhter Bedarf besteht.)

*2 (mittelfristig bis 2024) (OT 500 - 999 EW (außer Gemeindehauptort) , über 50 Einsteiger/Tag,

- oder mehr als 10 Fahrten/Tag
- oder mit Einrichtungen bei denen ein erhöhter Bedarf festgestellt wird.)

Tabelle 9: Erschließung mit Haltestellen

Einzugsbereich von Haltestellen (mindestens 80% der Einwohner) Bus 500 m, Bahn 800 m Luftlinie

Ort	Ortsteil	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Altendorf	Altendorf	1.547	95%	erfüllt
Altendorf	Seußling	533	86%	erfüllt
Baunach	Baunach	2.906	78%	langfristig
Baunach	Dorgendorf	349	90%	erfüllt
Baunach	Priegendorf	334	100%	erfüllt
Baunach	Reckeneusig	227	100%	erfüllt
Bischberg	Bischberg	4.586	94%	erfüllt
Bischberg	Tütschengereuth	698	99%	erfüllt
Bischberg	Trosdorf	872	95%	erfüllt
Bischberg	Weipelsdorf	255	100%	erfüllt
Breitengüßbach	Breitengüßbach	3.371	92%	erfüllt
Breitengüßbach	Hohengüßbach	151	92%	erfüllt
Breitengüßbach	Unteroberndorf	639	99%	erfüllt
Breitengüßbach	Zückshut	355	100%	erfüllt
Burgebrach	Ampferbach	308	100%	erfüllt
Burgebrach	Burgebrach	3.716	82%	erfüllt
Burgebrach	Dietendorf	217	98%	erfüllt
Burgebrach	Grasmannsdorf	253	98%	erfüllt
Burgebrach	Mönchherrnsdorf	193	88%	erfüllt
Burgebrach	Oberharnsbach	279	98%	erfüllt
Burgebrach	Oberköst	215	84%	erfüllt
Burgebrach	Stappenbach	372	100%	erfüllt
Burgebrach	Treppendorf	198	96%	erfüllt
Burgebrach	Unterneuses	210	93%	erfüllt
Burgwindheim	Burgwindheim	745	87%	erfüllt
Buttenheim	Buttenheim	2.152	90%	erfüllt
Buttenheim	Dreuschendorf	287	100%	erfüllt
Buttenheim	Frankendorf	150	94%	erfüllt
Buttenheim	Gunzendorf	467	92%	erfüllt
Buttenheim	Stackendorf	286	100%	erfüllt
Ebrach	Ebrach	153	80%	erfüllt
Ebrach	Ebrach	1.115	90%	erfüllt
Ebrach	Großgessingen	264	94%	erfüllt
Frensdorf	Abtsdorf	276	83%	erfüllt
Frensdorf	Birkach	286	100%	erfüllt
Frensdorf	Frensdorf	1.644	84%	erfüllt
Frensdorf	Herrnsdorf	464	87%	erfüllt
Frensdorf	Reundorf	1.175	84%	erfüllt
Frensdorf	Schlüsselau	366	97%	erfüllt
Frensdorf	Vorra	369	92%	erfüllt
Frensdorf	Wingersdorf	164	100%	erfüllt
Gerach	Gerach	884	89%	erfüllt
Gundelsheim	Gundelsheim	3.519	95%	erfüllt
Hallstadt	Dörfleins	1.479	92%	erfüllt
Hallstadt	Hallstadt Mitte	7.127	94%	erfüllt
Heiligenstadt (OFr)	Heiligenstadt i.OFr.	1.337	90%	erfüllt
Heiligenstadt (OFr)	Oberleinleiter	161	90%	erfüllt
Heiligenstadt (OFr)	Oberngrub	162	95%	erfüllt
Heiligenstadt (OFr)	Siegritz	164	94%	erfüllt

Ort	Ortsteil	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Heiligenstadt (OFR)	Teuchatz	215	100%	erfüllt
Hirschaid	Erlach	439	96%	erfüllt
Hirschaid	Friesen	382	98%	erfüllt
Hirschaid	Hirschaid	5.957	98%	erfüllt
Hirschaid	Juliusshof	560	100%	erfüllt
Hirschaid	Köttmannsdorf	649	92%	erfüllt
Hirschaid	Röbersdorf	835	98%	erfüllt
Hirschaid	Rothensand	363	98%	erfüllt
Hirschaid	Sassanfahrt	2.244	99%	erfüllt
Hirschaid	Seigendorf	832	92%	erfüllt
Kemmern	Kemmern	2.584	98%	erfüllt
Königsfeld	Königsfeld	527	87%	erfüllt
Lauter	Appendorf	221	100%	erfüllt
Lauter	Deusdorf	251	98%	erfüllt
Lauter	Lauter	571	86%	erfüllt
Lisberg	Lisberg	972	98%	erfüllt
Lisberg	Trabelsdorf	742	92%	erfüllt
Litzendorf	Litzendorf	1.578	92%	erfüllt
Litzendorf	Lohndorf	362	98%	erfüllt
Litzendorf	Melkendorf	733	97%	erfüllt
Litzendorf	Naisa	690	97%	erfüllt
Litzendorf	Pödeldorf	1.737	97%	erfüllt
Litzendorf	Schammelsdorf	794	97%	erfüllt
Litzendorf	Tiefenellern	223	97%	erfüllt
Memmeldorf	Drosendorf	1.409	100%	erfüllt
Memmeldorf	Kremmeldorf	263	94%	erfüllt
Memmeldorf	Laubend	170	100%	erfüllt
Memmeldorf	Lichteneiche	2.064	99%	erfüllt
Memmeldorf	Meedensdorf	268	100%	erfüllt
Memmeldorf	Memmeldorf	3.152	99%	erfüllt
Memmeldorf	Merkendorf	885	99%	erfüllt
Memmeldorf	Weichendorf	588	100%	erfüllt
Oberhaid	Oberhaid	3.369	85%	erfüllt
Oberhaid	Staffelbach	790	86%	erfüllt
Oberhaid	Unterhaid	431	78%	erfüllt
Pettstadt	Pettstadt	1.936	84%	erfüllt
Pommersfelden	Limbach	262	100%	erfüllt
Pommersfelden	Pommersfelden	663	55%	mittelfristig
Pommersfelden	Sambach	643	100%	erfüllt
Pommersfelden	Schweinbach	156	100%	erfüllt
Pommersfelden	Steppach	1.017	93%	erfüllt
Priesendorf	Neuhausen	261	92%	erfüllt
Priesendorf	Priesendorf	1.232	99%	erfüllt
Rattelsdorf	Ebing	1.258	92%	erfüllt
Rattelsdorf	Höfen b. Rattelsdorf	175	95%	erfüllt
Rattelsdorf	Mürsbach	453	86%	erfüllt
Rattelsdorf	Medlitz	221	97%	erfüllt
Rattelsdorf	Rattelsdorf	2.161	91%	erfüllt
Reckendorf	Reckendorf	1.880	95%	erfüllt
Scheßlitz	Burgellern	432	71%	langfristig
Scheßlitz	Burglesau	174	100%	erfüllt
Scheßlitz	Demmeldorf	324	k.H.*	vorrangig
Scheßlitz	Peulendorf	173	100%	erfüllt

Ort	Ortsteil	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Scheßlitz	Scheßlitz	2.554	80%	erfüllt
Scheßlitz	Schweisdorf	157	95%	erfüllt
Scheßlitz	Stübig	191	88%	erfüllt
Scheßlitz	Starkenschwind	157	100%	erfüllt
Scheßlitz	Straßgiech	477	100%	erfüllt
Scheßlitz	Würgau	335	96%	erfüllt
Scheßlitz	Wiesengiech	604	40%	mittelfristig
Scheßlitz	Windischletten	222	100%	erfüllt
Scheßlitz	Zeckendorf	220	89%	erfüllt
Schlüsselfeld	Aschbach	1.024	60%	mittelfristig
Schlüsselfeld	Elsendorf	600	53%	mittelfristig
Schlüsselfeld	Heuchelheim	230	90%	erfüllt
Schlüsselfeld	Reichmannsdorf	802	83%	erfüllt
Schlüsselfeld	Schlüsselfeld	1.383	83%	erfüllt
Schlüsselfeld	Thüngfeld	994	93%	erfüllt
Schönbrunn im Steigerwald	Schönbrunn im Steigerwald	872	94%	erfüllt
Schönbrunn im Steigerwald	Steinsdorf	290	97%	erfüllt
Schönbrunn im Steigerwald	Zettmannsdorf	162	85%	erfüllt
Stadelhofen	Schederndorf	154	100%	erfüllt
Stadelhofen	Stadelhofen	187	100%	erfüllt
Stadelhofen	Steinfeld	378	100%	erfüllt
Stegaurach	Debring	705	96%	erfüllt
Stegaurach	Höfen	236	97%	erfüllt
Stegaurach	Hartlanden	400	100%	erfüllt
Stegaurach	Kreuzschuh	187	100%	erfüllt
Stegaurach	Mühlendorf	795	83%	erfüllt
Stegaurach	Stegaurach	4.133	93%	erfüllt
Stegaurach	Unteraurach	389	87%	erfüllt
Stegaurach	Waizendorf	469	100%	erfüllt
Strullendorf	Amlingstadt	649	94%	erfüllt
Strullendorf	Geisfeld	909	81%	erfüllt
Strullendorf	Leesten	289	100%	erfüllt
Strullendorf	Mistendorf	515	86%	erfüllt
Strullendorf	Roßdorf a.Forst	487	93%	erfüllt
Strullendorf	Strullendorf	4.325	89%	erfüllt
Strullendorf	Wernsdorf	417	95%	erfüllt
Strullendorf	Zeegendorf	525	82%	erfüllt
Viereth-Trunstadt	Trunstadt	1.603	85%	erfüllt
Viereth-Trunstadt	Viereth	1.734	89%	erfüllt
Walsdorf	Erlau	547	93%	erfüllt
Walsdorf	Kolmsdorf	244	87%	erfüllt
Walsdorf	Walsdorf	1.760	92%	erfüllt
Wattendorf	Gräfenhäusling	201	100%	erfüllt
Wattendorf	Wattendorf	178	88%	erfüllt
Zapfendorf	Lauf	714	96%	erfüllt
Zapfendorf	Oberleiterbach	274	100%	erfüllt
Zapfendorf	Sassendorf	272	100%	erfüllt
Zapfendorf	Unterleiterbach	562	90%	erfüllt
Zapfendorf	Zapfendorf	2.843	82%	erfüllt
nicht ausreichend erschlossen:				7

*k.H = Keine ÖPNV-Anbindung; Fahrplanstand: Januar 2019

Tabelle 10.1: Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Entfernung (in km)	bis 5	ab 5	ab 10	ab 20	ab 30	ab 40	ab 60
erfüllt (in min)	10	20	30	45	50	70	80
niedrig (in min)	15	25	40	60	60	80	90
mittel (in min)	20	30	50	70	80	90	120
hoch (in min) / keine Fahrt	> 20	> 30	> 50	> 70	> 80	> 90	> 120

	Umsteigezeit	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
erfüllt (in min)	10	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:30-10:00
niedrig (in min)	15	Rückfahrt 1:	12:00-13:45	12:00-13:45	12:00-13:45
mittel (in min)	20	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
hoch (in min) / keine Fahrt	> 20				

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Baunach	Dorgendorf	Baunach	349	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Priegendorf	Baunach	334	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Reckenneusig	Baunach	227	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Tütschengereuth	Bischberg	698	erfüllt	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Hohengüßbach	Breitengüßbach	151	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Mönchherrnsdorf	Burgebrach	193	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Oberharnsbach	Burgebrach	279	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Oberköst	Burgebrach	215	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Stappenbach	Burgebrach	372	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Unterneuses	Burgebrach	210	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Frankendorf	Buttenheim	150	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Gunzendorf	Buttenheim	467	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Stackendorf	Buttenheim	286	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Birkach	Frensdorf	286	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Herrnsdorf	Frensdorf	464	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	erfüllt
Frensdorf	Schlüsselau	Frensdorf	366	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Wingersdorf	Frensdorf	164	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Oberleinleiter	Heiligenstadt i.OFr.	161	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Oberngrub	Heiligenstadt i.OFr.	162	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Siegritz	Heiligenstadt i.OFr.	164	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Teuchatz	Heiligenstadt i.OFr.	215	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Hirschaid	Friesen	Hirschaid	382	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Röbersdorf	Hirschaid	835	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Rothensand	Hirschaid	363	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Tiefenellern	Litzendorf	223	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Kremmeldorf	Memmelsdorf	263	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Laubend	Memmelsdorf	170	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Merkendorf	Memmelsdorf	885	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Oberhaid	Staffelbach	Oberhaid	790	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Schweinbach	Pommersfelden	156	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Medlitz	Rattelsdorf	221	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Mürsbach	Rattelsdorf	453	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Burglesau	Scheßlitz	174	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Schweisdorf	Scheßlitz	157	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Starkenschwind	Scheßlitz	157	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Stübig	Scheßlitz	191	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Windischletten	Scheßlitz	222	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Würgau	Scheßlitz	335	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Aschbach	Schlüsselfeld	1.024	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Elsendorf	Schlüsselfeld	600	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Heuchelheim	Schlüsselfeld	230	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Reichmannsdorf	Schlüsselfeld	802	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Zettmannsdorf	Schönbrunn i.Stei- gerwald	162	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Schederndorf	Stadelhofen	154	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Steinfeld	Stadelhofen	378	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Höfen	Stegaurach	236	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Kreuzschuh	Stegaurach	187	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Geisfeld	Strullendorf	909	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Leesten	Strullendorf	289	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Mistendorf	Strullendorf	515	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Roßdorf a.Forst	Strullendorf	487	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Strullendorf	Wernsdorf	Strullendorf	417	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Zeegendorf	Strullendorf	525	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Wattendorf	Gräfenhäusling	Wattendorf	201	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Oberleiterbach	Zapfendorf	274	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Sassendorf	Zapfendorf	272	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Tabelle 10.2: Erreichbarkeit Zentraler Ort 1

Entfernung (in km)	bis 5	ab 5	ab 10	ab 20	ab 30	ab 40	ab 60
erfüllt (in min)	10	20	30	45	50	70	80
niedrig (in min)	15	25	40	60	60	80	90
mittel (in min)	20	30	50	70	80	90	120
hoch (in min) / keine Fahrt	> 20	> 30	> 50	> 70	> 80	> 90	> 120

	Umsteigezeit	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
erfüllt (in min)	10	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:30-10:00
niedrig (in min)	15	Rückfahrt 1:	12:00-13:45	12:00-13:45	12:00-13:45
mittel (in min)	20	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
hoch (in min) / keine Fahrt	> 20				

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Altendorf	Altendorf	Bamberg ZOB	1.547	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Altendorf	Seußling	Bamberg ZOB	533	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Baunach	Bamberg ZOB	2.906	erfüllt	erfüllt	erfüllt	niedrig
Baunach	Dorgendorf	Bamberg ZOB	349	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Priegendorf	Bamberg ZOB	334	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Reckenneusig	Bamberg ZOB	227	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Bischberg	Bamberg ZOB	4.586	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bischberg	Trosdorf	Bamberg ZOB	872	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Tütschengereuth	Bamberg ZOB	698	niedrig	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Weipelsdorf	Bamberg ZOB	255	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Breitengüßbach	Bamberg ZOB	3.371	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Breitengüßbach	Hohengüßbach	Bamberg ZOB	151	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Unteroberndorf	Bamberg ZOB	639	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Zückshut	Bamberg ZOB	355	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Ampferbach	Bamberg ZOB	308	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Burgebrach	Bamberg ZOB	3.716	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Dietendorf	Bamberg ZOB	217	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Grasmannsdorf	Bamberg ZOB	253	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Mönchherrnsdorf	Bamberg ZOB	193	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Oberharnsbach	Bamberg ZOB	279	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Oberköst	Bamberg ZOB	215	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Stappenbach	Bamberg ZOB	372	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Treppendorf	Bamberg ZOB	198	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Burgebrach	Unterneuses	Bamberg ZOB	210	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgwindheim	Burgwindheim	Bamberg ZOB	745	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Buttenheim	Bamberg ZOB	2.152	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Dreuschendorf	Bamberg ZOB	287	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Frankendorf	Bamberg ZOB	150	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Gunzendorf	Bamberg ZOB	467	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Stackendorf	Bamberg ZOB	286	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Ebrach	Eberau	Bamberg ZOB	153	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Ebrach	Ebrach	Bamberg ZOB	1.115	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Ebrach	Großgessingen	Bamberg ZOB	264	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Abtsdorf	Bamberg ZOB	276	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Birkach	Bamberg ZOB	286	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Frensdorf	Bamberg ZOB	1.644	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Herrnsdorf	Bamberg ZOB	464	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Reundorf	Bamberg ZOB	1.175	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Schlüsselau	Bamberg ZOB	366	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Vorra	Bamberg ZOB	369	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Wingersdorf	Bamberg ZOB	164	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Gerach	Gerach	Bamberg ZOB	884	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Gundelsheim	Gundelsheim	Bamberg ZOB	3.519	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Hallstadt	Dörfleins	Bamberg ZOB	1.479	erfüllt	erfüllt	mittel	hoch / keine Fahrt
Hallstadt	Hallstadt Mitte	Bamberg ZOB	7.127	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Heiligenstadt (OFr)	Heiligenstadt i.OFr.	Bamberg ZOB	1.337	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Oberleinleiter	Bamberg ZOB	161	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Oberngrub	Bamberg ZOB	162	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Siegritz	Bamberg ZOB	164	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Teuchatz	Bamberg ZOB	215	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Erlach	Bamberg ZOB	439	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Friesen	Bamberg ZOB	382	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Hirschaid	Bamberg ZOB	5.957	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hirschaid	Juliusshof	Bamberg ZOB	560	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Hirschaid	Köttmannsdorf	Bamberg ZOB	649	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Röbersdorf	Bamberg ZOB	835	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Rothensand	Bamberg ZOB	363	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Sassanfahrt	Bamberg ZOB	2.244	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Seigendorf	Bamberg ZOB	832	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Kemmern	Kemmern	Bamberg ZOB	2.584	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Königsfeld	Königsfeld	Bamberg ZOB	527	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Appendorf	Bamberg ZOB	221	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Deusdorf	Bamberg ZOB	251	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Lauter	Bamberg ZOB	571	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lisberg	Lisberg	Bamberg ZOB	972	niedrig	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt
Lisberg	Trabelsdorf	Bamberg ZOB	742	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Litzendorf	Bamberg ZOB	1.578	erfüllt	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Lohndorf	Bamberg ZOB	362	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Melkendorf	Bamberg ZOB	733	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Naisa	Bamberg ZOB	690	mittel	mittel	niedrig	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Pödeldorf	Bamberg ZOB	1.737	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Schammelsdorf	Bamberg ZOB	794	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Tiefenellern	Bamberg ZOB	223	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Drosendorf	Bamberg ZOB	1.409	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Kremmeldorf	Bamberg ZOB	263	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Laubend	Bamberg ZOB	170	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Lichteneiche	Bamberg ZOB	2.064	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Memmelsdorf	Meedensdorf	Bamberg ZOB	268	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Bamberg ZOB	3.152	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittel
Memmelsdorf	Merkendorf	Bamberg ZOB	885	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Weichendorf	Bamberg ZOB	588	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Oberhaid	Oberhaid	Bamberg ZOB	3.369	erfüllt	erfüllt	erfüllt	niedrig
Oberhaid	Staffelbach	Bamberg ZOB	790	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Oberhaid	Unterhaid	Bamberg ZOB	431	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pettstadt	Pettstadt	Bamberg ZOB	1.936	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Limbach	Bamberg ZOB	262	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Pommersfelden	Pommersfelden	Bamberg ZOB	663	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Sambach	Bamberg ZOB	643	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Schweinbach	Bamberg ZOB	156	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Steppach	Bamberg ZOB	1.017	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Priesendorf	Neuhausen	Bamberg ZOB	261	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Priesendorf	Priesendorf	Bamberg ZOB	1.232	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Ebing	Bamberg ZOB	1.258	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Höfen b.Rattelsdorf	Bamberg ZOB	175	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Medlitz	Bamberg ZOB	221	erfüllt	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Mürsbach	Bamberg ZOB	453	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Rattelsdorf	Bamberg ZOB	2.161	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Reckendorf	Reckendorf	Bamberg ZOB	1.880	erfüllt	erfüllt	erfüllt	niedrig
Scheßlitz	Burgellern	Bamberg ZOB	432	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Burglesau	Bamberg ZOB	174	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Demmeldorf	Bamberg ZOB	324	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Peulendorf	Bamberg ZOB	173	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Scheßlitz	Bamberg ZOB	2.554	erfüllt	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Schweisdorf	Bamberg ZOB	157	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Starkenschwind	Bamberg ZOB	157	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Straßgiech	Bamberg ZOB	477	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Stübig	Bamberg ZOB	191	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Wiesengiech	Bamberg ZOB	604	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Windischletten	Bamberg ZOB	222	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Würgau	Bamberg ZOB	335	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Zeckendorf	Bamberg ZOB	220	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Aschbach	Bamberg ZOB	1.024	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Elsendorf	Bamberg ZOB	600	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Heuchelheim	Bamberg ZOB	230	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Reichmannsdorf	Bamberg ZOB	802	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Schlüsselfeld	Bamberg ZOB	1.383	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Thüngfeld	Bamberg ZOB	994	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Schönbrunn im Steigerwald	Schönbrunn i.Stei-gerwald	Bamberg ZOB	872	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Steinsdorf	Bamberg ZOB	290	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Zettmannsdorf	Bamberg ZOB	162	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Schederndorf	Bamberg ZOB	154	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Stadelhofen	Bamberg ZOB	187	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Steinfeld	Bamberg ZOB	378	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Debring	Bamberg ZOB	705	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Hartlanden	Bamberg ZOB	400	niedrig	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Höfen	Bamberg ZOB	236	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Kreuzschuh	Bamberg ZOB	187	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Mühlendorf	Bamberg ZOB	795	erfüllt	erfüllt	mittel	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Stegaurach	Bamberg ZOB	4.133	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Unteraurach	Bamberg ZOB	389	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Waizendorf	Bamberg ZOB	469	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Amlingstadt	Bamberg ZOB	649	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Geisfeld	Bamberg ZOB	909	mittel	mittel	niedrig	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Leesten	Bamberg ZOB	289	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Mistendorf	Bamberg ZOB	515	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Roßdorf a.Forst	Bamberg ZOB	487	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Strullendorf	Bamberg ZOB	4.325	erfüllt	erfüllt	erfüllt	niedrig
Strullendorf	Wernsdorf	Bamberg ZOB	417	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Zeegendorf	Bamberg ZOB	525	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Viereth-Trunstadt	Trunstadt	Bamberg ZOB	1.603	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Viereth-Trunstadt	Viereth	Bamberg ZOB	1.734	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Erlau	Bamberg ZOB	547	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Kolmsdorf	Bamberg ZOB	244	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Walsdorf	Bamberg ZOB	1.760	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Wattendorf	Gräfenhäusling	Bamberg ZOB	201	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Wattendorf	Wattendorf	Bamberg ZOB	178	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Lauf	Bamberg ZOB	714	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Oberleiterbach	Bamberg ZOB	274	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Zapfendorf	Sassendorf	Bamberg ZOB	272	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Unterleiterbach	Bamberg ZOB	562	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Zapfendorf	Bamberg ZOB	2.843	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Tabelle 10.3: Erreichbarkeit Zentraler Ort 2

Entfernung (in km)	bis 5	ab 5	ab 10	ab 20	ab 30	ab 40	ab 60
erfüllt (in min)	10	20	30	45	50	70	80
niedrig (in min)	15	25	40	60	60	80	90
mittel (in min)	20	30	50	70	80	90	120
hoch (in min) / keine Fahrt	> 20	> 30	> 50	> 70	> 80	> 90	> 120

	Umsteigezeit	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
erfüllt (in min)	10	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:30-10:00
niedrig (in min)	15	Rückfahrt 1:	12:00-13:45	12:00-13:45	12:00-13:45
mittel (in min)	20	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
hoch (in min) / keine Fahrt	> 20				

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Altendorf	Altendorf	Bamberg Bahnhof	1.547	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Altendorf	Seußling	Bamberg Bahnhof	533	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Baunach	Bamberg Bahnhof	2.906	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baunach	Dorgendorf	Bamberg Bahnhof	349	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Priegendorf	Bamberg Bahnhof	334	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Reckenneusig	Bamberg Bahnhof	227	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Bischberg	Bamberg Bahnhof	4.586	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Trosdorf	Bamberg Bahnhof	872	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Tütschengereuth	Bamberg Bahnhof	698	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Weipelsdorf	Bamberg Bahnhof	255	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Breitengüßbach	Bamberg Bahnhof	3.371	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Breitengüßbach	Hohengüßbach	Bamberg Bahnhof	151	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Unteroberndorf	Bamberg Bahnhof	639	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Zückshut	Bamberg Bahnhof	355	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Ampferbach	Bamberg Bahnhof	308	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Burgebrach	Bamberg Bahnhof	3.716	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Dietendorf	Bamberg Bahnhof	217	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Grasmannsdorf	Bamberg Bahnhof	253	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Mönchherrnsdorf	Bamberg Bahnhof	193	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Oberharnsbach	Bamberg Bahnhof	279	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Oberköst	Bamberg Bahnhof	215	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Stappenbach	Bamberg Bahnhof	372	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Burgebrach	Treppendorf	Bamberg Bahnhof	198	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Unterneuses	Bamberg Bahnhof	210	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgwindheim	Burgwindheim	Bamberg Bahnhof	745	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Buttenheim	Bamberg Bahnhof	2.152	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Dreuschendorf	Bamberg Bahnhof	287	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Frankendorf	Bamberg Bahnhof	150	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Gunzendorf	Bamberg Bahnhof	467	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Stackendorf	Bamberg Bahnhof	286	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Ebrach	Eberau	Bamberg Bahnhof	153	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Ebrach	Ebrach	Bamberg Bahnhof	1.115	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Ebrach	Großgessingen	Bamberg Bahnhof	264	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Abtsdorf	Bamberg Bahnhof	276	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Birkach	Bamberg Bahnhof	286	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Frensdorf	Bamberg Bahnhof	1644	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Herrnsdorf	Bamberg Bahnhof	464	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Reundorf	Bamberg Bahnhof	1.175	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Schlüsselau	Bamberg Bahnhof	366	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Vorra	Bamberg Bahnhof	369	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Wingersdorf	Bamberg Bahnhof	164	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Gerach	Gerach	Bamberg Bahnhof	884	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Gundelsheim	Gundelsheim	Bamberg Bahnhof	3.519	niedrig	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Hallstadt	Dörfleins	Bamberg Bahnhof	1.479	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hallstadt	Hallstadt Mitte	Bamberg Bahnhof	7.127	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heiligenstadt (OFr)	Heiligenstadt i.OFr.	Bamberg Bahnhof	1.337	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Oberleinleiter	Bamberg Bahnhof	161	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Oberngrub	Bamberg Bahnhof	162	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Siegritz	Bamberg Bahnhof	164	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Teuchatz	Bamberg Bahnhof	215	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Erlach	Bamberg Bahnhof	439	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Friesen	Bamberg Bahnhof	382	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Hirschaid	Bamberg Bahnhof	5.957	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Hirschaid	Juliushof	Bamberg Bahnhof	560	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Köttmannsdorf	Bamberg Bahnhof	649	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Röbersdorf	Bamberg Bahnhof	835	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Rothensand	Bamberg Bahnhof	363	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Sassanfahrt	Bamberg Bahnhof	2.244	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Seigendorf	Bamberg Bahnhof	832	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Kemmern	Kemmern	Bamberg Bahnhof	2.584	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Königsfeld	Königsfeld	Bamberg Bahnhof	527	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Appendorf	Bamberg Bahnhof	221	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Deusdorf	Bamberg Bahnhof	251	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Lauter	Bamberg Bahnhof	571	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lisberg	Lisberg	Bamberg Bahnhof	972	niedrig	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt
Lisberg	Trabelsdorf	Bamberg Bahnhof	742	niedrig	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Litzendorf	Bamberg Bahnhof	1.578	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Lohndorf	Bamberg Bahnhof	362	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Melkendorf	Bamberg Bahnhof	733	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Naisa	Bamberg Bahnhof	690	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Pödeldorf	Bamberg Bahnhof	1.737	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Schammelsdorf	Bamberg Bahnhof	794	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Tiefenellern	Bamberg Bahnhof	223	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Drosendorf	Bamberg Bahnhof	1.409	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittel
Memmelsdorf	Kremmeldorf	Bamberg Bahnhof	263	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Laubend	Bamberg Bahnhof	170	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Lichteneiche	Bamberg Bahnhof	2.064	niedrig	niedrig	niedrig	mittel
Memmelsdorf	Meedensdorf	Bamberg Bahnhof	268	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Bamberg Bahnhof	3.152	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittel
Memmelsdorf	Merkendorf	Bamberg Bahnhof	885	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Weichendorf	Bamberg Bahnhof	588	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Oberhaid	Oberhaid	Bamberg Bahnhof	3.369	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Oberhaid	Staffelbach	Bamberg Bahnhof	790	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Oberhaid	Unterhaid	Bamberg Bahnhof	431	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pettstadt	Pettstadt	Bamberg Bahnhof	1.936	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Pommersfelden	Limbach	Bamberg Bahnhof	262	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Pommersfelden	Bamberg Bahnhof	663	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Sambach	Bamberg Bahnhof	643	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Schweinbach	Bamberg Bahnhof	156	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Steppach	Bamberg Bahnhof	1.017	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Priesendorf	Neuhausen	Bamberg Bahnhof	261	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Priesendorf	Priesendorf	Bamberg Bahnhof	1.232	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Ebing	Bamberg Bahnhof	1.258	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Höfen b.Rattelsdorf	Bamberg Bahnhof	175	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Medlitz	Bamberg Bahnhof	221	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Mürsbach	Bamberg Bahnhof	453	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Rattelsdorf	Bamberg Bahnhof	2.161	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Reckendorf	Reckendorf	Bamberg Bahnhof	1.880	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Scheßlitz	Burgellern	Bamberg Bahnhof	432	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Burglesau	Bamberg Bahnhof	174	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Demmelsdorf	Bamberg Bahnhof	324	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Peulendorf	Bamberg Bahnhof	173	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Scheßlitz	Bamberg Bahnhof	2.554	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Schweisdorf	Bamberg Bahnhof	157	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Starkenschwind	Bamberg Bahnhof	157	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Straßgiech	Bamberg Bahnhof	477	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Stübig	Bamberg Bahnhof	191	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Wiesengiech	Bamberg Bahnhof	604	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Windischletten	Bamberg Bahnhof	222	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Würgau	Bamberg Bahnhof	335	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Zeckendorf	Bamberg Bahnhof	220	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Aschbach	Bamberg Bahnhof	1.024	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Elsendorf	Bamberg Bahnhof	600	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Heuchelheim	Bamberg Bahnhof	230	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Reichmannsdorf	Bamberg Bahnhof	802	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Schlüsselfeld	Bamberg Bahnhof	1.383	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Schlüsselfeld	Thüngfeld	Bamberg Bahnhof	994	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Schönbrunn i.Stei- gerwald	Bamberg Bahnhof	872	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Steinsdorf	Bamberg Bahnhof	290	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Zettmannsdorf	Bamberg Bahnhof	162	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Schederndorf	Bamberg Bahnhof	154	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Stadelhofen	Bamberg Bahnhof	187	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Steinfeld	Bamberg Bahnhof	378	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Debring	Bamberg Bahnhof	705	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Hartlanden	Bamberg Bahnhof	400	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Höfen	Bamberg Bahnhof	236	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Kreuzschuh	Bamberg Bahnhof	187	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Mühlendorf	Bamberg Bahnhof	795	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Stegaurach	Bamberg Bahnhof	4.133	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Unteraurach	Bamberg Bahnhof	389	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Waizendorf	Bamberg Bahnhof	469	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Amlingstadt	Bamberg Bahnhof	649	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Geisfeld	Bamberg Bahnhof	909	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Leesten	Bamberg Bahnhof	289	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Mistendorf	Bamberg Bahnhof	515	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Roßdorf a.Forst	Bamberg Bahnhof	487	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Strullendorf	Bamberg Bahnhof	4.325	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Strullendorf	Wernsdorf	Bamberg Bahnhof	417	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Zeegendorf	Bamberg Bahnhof	525	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Viereith-Trunstadt	Trunstadt	Bamberg Bahnhof	1.603	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Viereith-Trunstadt	Viereith	Bamberg Bahnhof	1.734	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Erlau	Bamberg Bahnhof	547	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Kolmsdorf	Bamberg Bahnhof	244	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Walsdorf	Bamberg Bahnhof	1.760	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Wattendorf	Gräfenhäusling	Bamberg Bahnhof	201	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Wattendorf	Wattendorf	Bamberg Bahnhof	178	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Lauf	Bamberg Bahnhof	714	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Zapfendorf	Oberleiterbach	Bamberg Bahnhof	274	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Sassendorf	Bamberg Bahnhof	272	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Unterleiterbach	Bamberg Bahnhof	562	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Zapfendorf	Bamberg Bahnhof	2.843	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Tabelle 10.4 Erreichbarkeit Zentraler Ort 3

Entfernung (in km)	bis 5	ab 5	ab 10	ab 20	ab 30	ab 40	ab 60
erfüllt (in min)	10	20	30	45	50	70	80
niedrig (in min)	15	25	40	60	60	80	90
mittel (in min)	20	30	50	70	80	90	120
hoch (in min) / keine Fahrt	> 20	> 30	> 50	> 70	> 80	> 90	> 120

	Umsteigezeit	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
erfüllt (in min)	10	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:30-10:00
niedrig (in min)	15	Rückfahrt 1:	12:00-13:45	12:00-13:45	12:00-13:45
mittel (in min)	20	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
hoch (in min) / keine Fahrt	> 20				

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Altendorf	Altendorf	Erlangen	1.547	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Altendorf	Seußling	Erlangen	533	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Baunach	Hallstadt	2.906	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baunach	Dorgendorf	Hallstadt	349	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Priegendorf	Hallstadt	334	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Reckenneusig	Hallstadt	227	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Bischberg	Hallstadt	4.586	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Trosdorf	Hallstadt	872	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Tütschengereuth	Hallstadt	698	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Weipelsdorf	Hallstadt	255	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Breitengüßbach	Hallstadt	3.371	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Breitengüßbach	Hohengüßbach	Hallstadt	151	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Unteroberndorf	Hallstadt	639	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Zückshut	Hallstadt	355	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Ampferbach	Schlüsselselfeld	308	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Burgebrach	Schlüsselselfeld	3.716	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Dietendorf	Schlüsselselfeld	217	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Grasmannsdorf	Schlüsselselfeld	253	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Mönchherrnsdorf	Schlüsselselfeld	193	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Oberharnsbach	Schlüsselselfeld	279	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Oberköst	Schlüsselselfeld	215	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Stappenbach	Schlüsselselfeld	372	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Burgebrach	Treppendorf	Schlüßelfeld	198	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Unterneuses	Schlüßelfeld	210	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgwindheim	Burgwindheim	Schlüßelfeld	745	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Buttenheim	Erlangen	2.152	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Dreuschendorf	Erlangen	287	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Frankendorf	Erlangen	150	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Gunzendorf	Erlangen	467	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Stackendorf	Erlangen	286	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Ebrach	Eberau	Schlüßelfeld	153	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Ebrach	Ebrach	Schlüßelfeld	1.115	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Ebrach	Großgessingen	Schlüßelfeld	264	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Abtsdorf	Hirschaid	276	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Birkach	Hirschaid	286	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Frensdorf	Hirschaid	1.644	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Herrnsdorf	Hirschaid	464	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Reundorf	Hirschaid	1.175	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Schlüsselau	Hirschaid	366	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Vorra	Hirschaid	369	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Wingersdorf	Hirschaid	164	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Gerach	Gerach	Ebern	884	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Gundelsheim	Gundelsheim	Hallstadt	3.519	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hallstadt	Dörfleins	Erlangen	1.479	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Hallstadt	Hallstadt Mitte	Erlangen	7.127	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heiligenstadt (OFr)	Heiligenstadt i.OFr.	Ebermannstadt	1.337	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Oberleinleiter	Ebermannstadt	161	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Oberngrub	Ebermannstadt	162	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Siegritz	Ebermannstadt	164	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Teuchatz	Ebermannstadt	215	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Erlach	Erlangen	439	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Friesen	Erlangen	382	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Hirschaid	Erlangen	5.957	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Hirschaid	Juliusshof	Erlangen	560	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Köttmannsdorf	Erlangen	649	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Röbersdorf	Erlangen	835	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Rothensand	Erlangen	363	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Sassanfahrt	Erlangen	2.244	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Seigendorf	Erlangen	832	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Kemmern	Kemmern	Hallstadt	2.584	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Königsfeld	Königsfeld	Scheßlitz	527	hoch / keine Fahrt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Appendorf	Hallstadt	221	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Deusdorf	Hallstadt	251	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Lauter	Hallstadt	571	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lisberg	Lisberg	Ebrach	972	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lisberg	Trabelsdorf	Ebrach	742	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Litzendorf	Hallstadt	1.578	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Lohndorf	Hallstadt	362	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Melkendorf	Hallstadt	733	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Naisa	Hallstadt	690	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Pödeldorf	Hallstadt	1.737	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Schammelsdorf	Hallstadt	794	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Tiefenellern	Hallstadt	223	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Drosendorf	Hallstadt	1.409	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Kremmeldorf	Hallstadt	263	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Laubend	Hallstadt	170	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Lichteneiche	Hallstadt	2.064	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Meedensdorf	Hallstadt	268	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Hallstadt	3.152	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Merkendorf	Hallstadt	885	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Weichendorf	Hallstadt	588	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Oberhaid	Oberhaid	Hallstadt	3.369	erfüllt	erfüllt	mittel	mittel
Oberhaid	Staffelbach	Hallstadt	790	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Oberhaid	Unterhaid	Hallstadt	431	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Pettstadt	Pettstadt	Hirschaid	1.936	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Limbach	Herzogenaurach	262	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Pommersfelden	Herzogenaurach	663	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Sambach	Herzogenaurach	643	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Schweinbach	Herzogenaurach	156	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Steppach	Herzogenaurach	1.017	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Priesendorf	Neuhausen	Ebrach	261	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Priesendorf	Priesendorf	Ebrach	1.232	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Ebing	Hallstadt	1.258	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Höfen b.Rattelsdorf	Hallstadt	175	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Medlitz	Hallstadt	221	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Mürsbach	Hallstadt	453	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Rattelsdorf	Hallstadt	2.161	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Reckendorf	Reckendorf	Hallstadt	1.880	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Scheßlitz	Burgellern	Hallstadt	432	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Burglesau	Hallstadt	174	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Demmeldorf	Hallstadt	324	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Peulendorf	Hallstadt	173	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Scheßlitz	Hallstadt	2.554	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Schweisdorf	Hallstadt	157	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Starkenschwind	Hallstadt	157	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Straßgiech	Hallstadt	477	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Stübig	Hallstadt	191	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Wiesengiech	Hallstadt	604	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Windischletten	Hallstadt	222	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Würgau	Hallstadt	335	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Zeckendorf	Hallstadt	220	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüßelfeld	Aschbach	Höchstadt a.d.Aisch	1.024	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüßelfeld	Elsendorf	Höchstadt a.d.Aisch	600	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüßelfeld	Heuchelheim	Höchstadt a.d.Aisch	230	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüßelfeld	Reichmannsdorf	Höchstadt a.d.Aisch	802	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Schlüsselfeld	Schlüsselfeld	Höchstadt a.d.Aisch	1.383	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Thüngfeld	Höchstadt a.d.Aisch	994	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Schönbrunn i.Stei- gerwald	Burgebrach	872	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Steinsdorf	Burgebrach	290	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Zettmannsdorf	Burgebrach	162	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Schederndorf	Scheßlitz	154	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Stadelhofen	Scheßlitz	187	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stadelhofen	Steinfeld	Scheßlitz	378	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Debring	Hallstadt	705	erfüllt	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Hartlanden	Hallstadt	400	mittel	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Höfen	Hallstadt	236	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Kreuzschuh	Hallstadt	187	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Mühlendorf	Hallstadt	795	niedrig	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Stegaurach	Hallstadt	4.133	niedrig	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Unteraurach	Hallstadt	389	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Waizendorf	Hallstadt	469	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Amlingstadt	Hirschaid	649	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Geisfeld	Hirschaid	909	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Leesten	Hirschaid	289	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Mistendorf	Hirschaid	515	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Roßdorf a.Forst	Hirschaid	487	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Strullendorf	Hirschaid	4.325	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Strullendorf	Wernsdorf	Hirschaid	417	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Zeegendorf	Hirschaid	525	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Viereth-Trunstadt	Trunstadt	Hallstadt	1.603	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Viereth-Trunstadt	Viereth	Hallstadt	1.734	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Erlau	Hallstadt	547	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Kolmsdorf	Hallstadt	244	hoch / keine Fahrt	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Walsdorf	Hallstadt	1.760	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Wattendorf	Gräfenhäusling	Scheßlitz	201	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Wattendorf	Wattendorf	Scheßlitz	178	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Zapfendorf	Lauf	Hallstadt	714	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Oberleiterbach	Hallstadt	274	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Sassendorf	Hallstadt	272	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Unterleiterbach	Hallstadt	562	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Zapfendorf	Hallstadt	2.843	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Tabelle 10.5 Erreichbarkeit Zentraler Ort 4

Entfernung (in km)	bis 5	ab 5	ab 10	ab 20	ab 30	ab 40	ab 60
erfüllt (in min)	10	20	30	45	50	70	80
niedrig (in min)	15	25	40	60	60	80	90
mittel (in min)	20	30	50	70	80	90	120
hoch (in min) / keine Fahrt	> 20	> 30	> 50	> 70	> 80	> 90	> 120

	Umsteigezeit	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
erfüllt (in min)	10	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:30-10:00
niedrig (in min)	15	Rückfahrt 1:	12:00-13:45	12:00-13:45	12:00-13:45
mittel (in min)	20	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
hoch (in min) / keine Fahrt	> 20				

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Altendorf	Altendorf	Hirschaid	1547	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Altendorf	Seußling	Hirschaid	533	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Baunach	Ebern	2906	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Baunach	Dorgendorf	Ebern	349	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Priegendorf	Ebern	334	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Baunach	Reckenneusig	Ebern	227	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Bischberg	Nürnberg	4586	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Trosdorf	Nürnberg	872	niedrig	niedrig	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Tütschengereuth	Nürnberg	698	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Bischberg	Weipelsdorf	Nürnberg	255	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Breitengüßbach	Nürnberg	3371	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Breitengüßbach	Hohengüßbach	Nürnberg	151	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Unteroberndorf	Nürnberg	639	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Breitengüßbach	Zückshut	Nürnberg	355	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Ampferbach	Hallstadt	308	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Burgebrach	Hallstadt	3716	niedrig	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Dietendorf	Hallstadt	217	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Grasmannsdorf	Hallstadt	253	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Mönchherrnsdorf	Hallstadt	193	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Oberharnsbach	Hallstadt	279	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Oberköst	Hallstadt	215	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Stappenbach	Hallstadt	372	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Burgebrach	Treppendorf	Hallstadt	198	hoch / keine Fahrt	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgebrach	Unterneuses	Hallstadt	210	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Burgwindheim	Burgwindheim	Ebrach	745	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	niedrig
Buttenheim	Buttenheim	Forchheim	2152	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Dreuschendorf	Forchheim	287	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Frankendorf	Forchheim	150	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Gunzendorf	Forchheim	467	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Buttenheim	Stackendorf	Forchheim	286	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Abtsdorf	Erlangen	276	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Birkach	Erlangen	286	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Frensdorf	Erlangen	1644	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Herrnsdorf	Erlangen	464	mittel	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Reundorf	Erlangen	1175	hoch / keine Fahrt	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Schlüsselau	Erlangen	366	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Vorra	Erlangen	369	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Frensdorf	Wingersdorf	Erlangen	164	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Gundelsheim	Gundelsheim	Scheßlitz	3519	erfüllt	niedrig	hoch / keine Fahrt	erfüllt
Hallstadt	Dörfleins	Nürnberg	1479	niedrig	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt
Hallstadt	Hallstadt Mitte	Nürnberg	7127	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heiligenstadt (Oberfranken)	Heiligenstadt i.OFr.	Erlangen	1337	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (Oberfranken)	Oberleinleiter	Erlangen	161	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (Oberfranken)	Oberngrub	Erlangen	162	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (Oberfranken)	Siegritz	Erlangen	164	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Heiligenstadt (Oberfranken)	Teuchatz	Erlangen	215	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Erlach	Forchheim	439	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Friesen	Forchheim	382	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Hirschaid	Forchheim	5957	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hirschaid	Juliusshof	Forchheim	560	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Köttmannsdorf	Forchheim	649	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Röbersdorf	Forchheim	835	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Rothensand	Forchheim	363	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Hirschaid	Sassanfahrt	Forchheim	2244	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Hirschaid	Seigendorf	Forchheim	832	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Kemmern	Kemmern	Scheßlitz	2584	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Königsfeld	Königsfeld	Ebermannstadt	527	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Appendorf	Ebern	221	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Deusdorf	Ebern	251	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Lauter	Lauter	Ebern	571	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Litzendorf	Scheßlitz	1578	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Lohndorf	Scheßlitz	362	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Melkendorf	Scheßlitz	733	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Naisa	Scheßlitz	690	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Pödeldorf	Scheßlitz	1737	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Schammelsdorf	Scheßlitz	794	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Litzendorf	Tiefenellern	Scheßlitz	223	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Drosendorf	Scheßlitz	1409	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	erfüllt
Memmelsdorf	Kremmeldorf	Scheßlitz	263	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Laubend	Scheßlitz	170	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Lichteneiche	Scheßlitz	2064	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	erfüllt
Memmelsdorf	Meedensdorf	Scheßlitz	268	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Memmelsdorf	Scheßlitz	3152	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	erfüllt
Memmelsdorf	Merkendorf	Scheßlitz	885	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Memmelsdorf	Weichendorf	Scheßlitz	588	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	erfüllt
Pommersfelden	Limbach	Höchstadt a.d.Aisch	262	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Pommersfelden	Höchstadt a.d.Aisch	663	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Sambach	Höchstadt a.d.Aisch	643	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Schweinbach	Höchstadt a.d.Aisch	156	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Pommersfelden	Steppach	Höchstadt a.d.Aisch	1017	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Ebing	Ebern	1258	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Höfen b.Rattelsdorf	Ebern	175	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Medlitz	Ebern	221	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Rattelsdorf	Mürsbach	Ebern	453	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Rattelsdorf	Rattelsdorf	Ebern	2161	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Reckendorf	Reckendorf	Ebern	1880	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Scheßlitz	Burgellern	Memmeldorf	432	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Burglesau	Memmeldorf	174	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Demmeldorf	Memmeldorf	324	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Peulendorf	Memmeldorf	173	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Scheßlitz	Memmeldorf	2554	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Schweisdorf	Memmeldorf	157	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Starkenschwind	Memmeldorf	157	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Straßgiech	Memmeldorf	477	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Stübig	Memmeldorf	191	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Wiesengiech	Memmeldorf	604	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Windischletten	Memmeldorf	222	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Würgau	Memmeldorf	335	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Scheßlitz	Zeckendorf	Memmeldorf	220	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Aschbach	Burgebrach	1024	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Elsendorf	Burgebrach	600	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Heuchelheim	Burgebrach	230	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Reichmannsdorf	Burgebrach	802	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Schlüsselfeld	Burgebrach	1383	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schlüsselfeld	Thüngfeld	Burgebrach	994	niedrig	niedrig	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Schönbrunn i.Stei- gerwald	Ebrach	872	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Steinsdorf	Ebrach	290	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Zettmannsdorf	Ebrach	162	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Debring	Burgebrach	705	erfüllt	erfüllt	erfüllt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Hartlanden	Burgebrach	400	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Höfen	Burgebrach	236	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Kreuzschuh	Burgebrach	187	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Mühlendorf	Burgebrach	795	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Stegaurach	Burgebrach	4133	hoch / keine Fahrt	mittel	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	Zielort	EW Teilort	Erfordernis Fahrzeitreduktion			
				Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Stegaurach	Unteraurach	Burgebrach	389	hoch / keine Fahrt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Stegaurach	Waizendorf	Burgebrach	469	hoch / keine Fahrt	erfüllt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Amlingstadt	Erlangen	649	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Geisfeld	Erlangen	909	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Leesten	Erlangen	289	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Mistendorf	Erlangen	515	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Roßdorf a.Forst	Erlangen	487	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Strullendorf	Erlangen	4325	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Strullendorf	Wernsdorf	Erlangen	417	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Strullendorf	Zeegendorf	Erlangen	525	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Erlau	Ebrach	547	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Kolmsdorf	Ebrach	244	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Walsdorf	Walsdorf	Ebrach	1760	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Lauf	Ebensfeld	714	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Oberleiterbach	Ebensfeld	274	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Sassendorf	Ebensfeld	272	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Unterleiterbach	Ebensfeld	562	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt	hoch / keine Fahrt
Zapfendorf	Zapfendorf	Ebensfeld	2843	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Tabelle 11: Bedienungshäufigkeit

Gemeinde	Teilort	EW	Korridore	Klassifizierung								
				Schultage			Ferientage			Samstag		Sonntag
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Altendorf	Altendorf	1.547	K0	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	GW erfüllt
Altendorf	Seußling	533	K5	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt				
Baunach	Baunach	2.906	K0	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt
Baunach	Dorgendorf	349	K6	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Baunach	Priegendorf	334	K6	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Baunach	Reckenneusig	227	K6	erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Bischberg	Bischberg	4.586	K1	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt
Bischberg	Tütschenge-reuth	698	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Bischberg	Trosdorf	872	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Bischberg	Weipelsdorf	255	K6	großer Bedarf	keine Fahrt							
Breitengüßbach	Breitengüßbach	3.371	K0	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Breitengüßbach	Hohengüßbach	151	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt				
Breitengüßbach	Unteroberndorf	639	K6	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Breitengüßbach	Zückshut	355	K6	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt
Burgebrach	Ampferbach	308	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Burgebrach	Burgebrach	3.716	K3	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf
Burgebrach	Dietendorf	217	K6	erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Burgebrach	Grasmannsdorf	253	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt				
Burgebrach	Mönchherrnsdorf	193	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Burgebrach	Oberharnsbach	279	K5	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Burgebrach	Oberköst	215	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt				
Burgebrach	Stappenbach	372	K6	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt
Burgebrach	Treppendorf	198	K5	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Burgebrach	Unterneuses	210	K6	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Burgwindheim	Burgwindheim	745	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Buttenheim	Buttenheim	2.152	K5	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Buttenheim	Dreuschendorf	287	K5	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Buttenheim	Frankendorf	150	K5	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Buttenheim	Gunzendorf	467	K5	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Buttenheim	Stackendorf	286	K5	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Ebrach	Eberau	153	K6	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Ebrach	Ebrach	1.115	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt

Gemeinde	Teilort	EW	Korridore	Klassifizierung								
				Schultage			Ferientage			Samstag		Sonntag
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Ebrach	Großgessingen	264	K6	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Frensdorf	Abtsdorf	276	K6	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Frensdorf	Birkach	286	K5	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Frensdorf	Frensdorf	1.644	K3	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf
Frensdorf	Herrnsdorf	464	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Frensdorf	Reundorf	1.175	K4	erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt
Frensdorf	Schlüsselau	366	K6	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Frensdorf	Vorra	369	K6	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Frensdorf	Wingersdorf	164	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Gerach	Gerach	884	K5	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Gundelsheim	Gundelsheim	3.519	K3	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	erfüllt
Hallstadt	Dörfleins	1.479	K3	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf
Hallstadt	Hallstadt Mitte	7.127	K1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heiligenstadt (OFr)	Heiligenstadt i.OFr.	1.337	K5	erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Oberleinleiter	161	K6	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Oberngrub	162	K6	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Siegritz	164	K6	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Heiligenstadt (OFr)	Teuchatz	215	K5	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Hirschaid	Erlach	439	K6	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Hirschaid	Friesen	382	K5	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Hirschaid	Hirschaid	5.957	K0	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt
Hirschaid	Juliusshof	560	K5	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Hirschaid	Köttmannsdorf	649	K5	erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Hirschaid	Röbersdorf	835	K5	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	erfüllt
Hirschaid	Rothensand	363	K6	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Hirschaid	Sassanfahrt	2.244	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Hirschaid	Seigendorf	832	K5	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Kemmern	Kemmern	2.584	K3	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt
Königsfeld	Königsfeld	527	K5	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Lauter	Appendorf	221	K5	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Lauter	Deusdorf	251	K6	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Lauter	Lauter	571	K5	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Lisberg	Lisberg	972	K3	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	EW	Korridore	Klassifizierung								
				Schultage			Ferientage			Samstag		Sonntag
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Lisberg	Trabelsdorf	742	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Litzendorf	Litzendorf	1.578	K2	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf
Litzendorf	Lohndorf	362	K6	erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	großer Bedarf
Litzendorf	Melkendorf	733	K5	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Litzendorf	Naisa	690	K2	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf
Litzendorf	Pödeldorf	1.737	K2	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf
Litzendorf	Schammelsdorf	794	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Litzendorf	Tiefenellern	223	K6	erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	großer Bedarf
Memmeldorf	Drosendorf	1.409	K4	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt
Memmeldorf	Kremmeldorf	263	K6	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Memmeldorf	Laubend	170	K6	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Memmeldorf	Lichteneiche	2.064	K4	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt
Memmeldorf	Meedensdorf	268	K6	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Memmeldorf	Memmeldorf	3.152	K1	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt
Memmeldorf	Merkendorf	885	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Memmeldorf	Weichendorf	588	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Oberhaid	Oberhaid	3.369	K0	erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt
Oberhaid	Staffelbach	790	K5	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Oberhaid	Unterhaid	431	K5	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Pettstadt	Pettstadt	1.936	K3	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt
Pommersfelden	Limbach	262	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt				
Pommersfelden	Pommersfelden	663	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Pommersfelden	Sambach	643	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt
Pommersfelden	Schweinbach	156	K6	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt				
Pommersfelden	Steppach	1.017	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Priesendorf	Neuhausen	261	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Priesendorf	Priesendorf	1.232	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Rattelsdorf	Ebing	1.258	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Rattelsdorf	Höfen b. Rattelsdorf	175	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt				
Rattelsdorf	Mürsbach	453	K6	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Rattelsdorf	Medlitz	221	K6	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Rattelsdorf	Rattelsdorf	2.161	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Reckendorf	Reckendorf	1.880	K0	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt

Gemeinde	Teilort	EW	Korridore	Klassifizierung								
				Schultage			Ferientage			Samstag		Sonntag
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Scheßlitz	Burgellern	432	K5	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt				
Scheßlitz	Burglesau	174	K6	großer Bedarf	keine Fahrt							
Scheßlitz	Demmeldorf	324	K6	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Scheßlitz	Peulendorf	173	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Scheßlitz	Scheßlitz	2.554	K3	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf
Scheßlitz	Schweisdorf	157	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt						
Scheßlitz	Stübig	191	K5	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt				
Scheßlitz	Starkenschwind	157	K6	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt						
Scheßlitz	Straßgiech	477	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Scheßlitz	Würgau	335	K5	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Scheßlitz	Wiesengiech	604	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Scheßlitz	Windischletten	222	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt						
Scheßlitz	Zeckendorf	220	K5	großer Bedarf	keine Fahrt							
Schlüsselfeld	Aschbach	1.024	K5	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Schlüsselfeld	Elsendorf	600	K5	GW erfüllt	keine Fahrt	großer Bedarf	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Schlüsselfeld	Heuchelheim	230	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Schlüsselfeld	Reichmannsdorf	802	K5	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Schlüsselfeld	Schlüsselfeld	1.383	K5	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Schlüsselfeld	Thüngfeld	994	K5	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Schönbrunn im Steigerwald	Schönbrunn im Steigerwald	872	K5	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Steinsdorf	290	K5	GW erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Schönbrunn im Steigerwald	Zettmannsdorf	162	K6	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Stadelhofen	Schederndorf	154	K5	großer Bedarf	keine Fahrt							
Stadelhofen	Stadelhofen	187	K5	großer Bedarf	keine Fahrt							
Stadelhofen	Steinfeld	378	K5	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	GW erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	erfüllt
Stegaurach	Debring	705	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt
Stegaurach	Höfen	236	K6	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Stegaurach	Hartlanden	400	K6	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt
Stegaurach	Kreuzschuh	187	K6	großer Bedarf	keine Fahrt							
Stegaurach	Mühlendorf	795	K5	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt	GW erfüllt	erfüllt
Stegaurach	Stegaurach	4.133	K1	erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	GW erfüllt
Stegaurach	Unteraurach	389	K6	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	GW erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Stegaurach	Waizendorf	469	K5	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	erfüllt	keine Fahrt	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt

Gemeinde	Teilort	EW	Korridore	Klassifizierung								
				Schultage			Ferientage			Samstag		Sonntag
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Strullendorf	Amlingstadt	649	K5	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Strullendorf	Geisfeld	909	K5	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Strullendorf	Leesten	289	K5	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Strullendorf	Mistendorf	515	K5	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Strullendorf	Roßdorf a. Forst	487	K5	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Strullendorf	Strullendorf	4.325	K0	erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	GW erfüllt
Strullendorf	Wernsdorf	417	K5	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Strullendorf	Zeegendorf	525	K5	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Viereth-Trunstadt	Trunstadt	1.603	K3	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt
Viereth-Trunstadt	Viereth	1.734	K3	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	GW erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt
Walsdorf	Erlau	547	K5	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Walsdorf	Kolmsdorf	244	K5	erfüllt	GW erfüllt	großer Bedarf	erfüllt	erfüllt	großer Bedarf	GW erfüllt	keine Fahrt	keine Fahrt
Walsdorf	Walsdorf	1.760	K3	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	erfüllt	großer Bedarf	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt
Wattendorf	Gräfenhäusling	201	K6	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt						
Wattendorf	Wattendorf	178	K5	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt	keine Fahrt
Zapfendorf	Lauf	714	K6	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt					
Zapfendorf	Oberleiterbach	274	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt					
Zapfendorf	Sassendorf	272	K6	großer Bedarf	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt					
Zapfendorf	Unterleiterbach	562	K6	GW erfüllt	großer Bedarf	keine Fahrt	keine Fahrt					
Zapfendorf	Zapfendorf	2.843	K0	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt	GW erfüllt

Tabelle 12: Vorgaben Regionalbusgestaltung

Busfront

- VGN-Logo in Fahrtrichtung rechts (Ø ca. 15 oder 25 cm – je nach Bustyp/-front)
- Landkreislogo in Fahrtrichtung links
- umlaufender Farbstreifen unten von den Seiten

Busseite in Fahrtrichtung links

- VGN-Logo nach dem ersten Radkasten (Ø ca. 80 cm – vom Fenster bis zum Boden)
- Schriftzug „Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“ hinter dem VGN-Logo bis zum zweiten Radkasten (ca. 2,5 - 3 m Länge)
- umlaufender Farbstreifen unten (ca. 1/3 des Abstands vom Fenster bis zum Boden)
- hinter dem zweiten Radkasten unten Landkreisgestaltung, oben Verkehrsunternehmens(VU)-Gestaltung

Busseite in Fahrtrichtung rechts

- VGN-Logo nach dem ersten Radkasten (Ø ca. 80 cm – vom Fenster bis zum Boden)
- umlaufender Farbstreifen unten (ca. 1/3 des Abstands vom Fenster bis zum Boden)
- hinter dem zweiten Radkasten unten Landkreisgestaltung, oben VU-Gestaltung

Busrückseite

- umlaufender Farbstreifen von den Seiten
- unten Landkreisgestaltung, oben VU-Gestaltung (z.B. Logo)

Grundfarbe des Fahrzeugs

- weiß (Verkehrsweiß RAL 9016)

Zulässige Farbe für den umlaufenden Farbstreifen

- Die Farbfolie ist möglichst genau mit dem Ergebnis des Farbdrucks des Landkreis-Wappens abzugleichen (bestmöglicher optischer Ausgleich der herstellerabhängigen Schwankungen von Farbton nach Folien-Druck). Voraussichtlich werden RAL 1018 („zinkgelb“) oder RAL 1021 („kadmiumgelb“) die besten Übereinstimmungen erzielen.

Die Gestaltung der optional vom Verkehrsunternehmer benutzbaren Flächen ist vor der Ausführung mit dem Landkreis Bamberg abzustimmen.

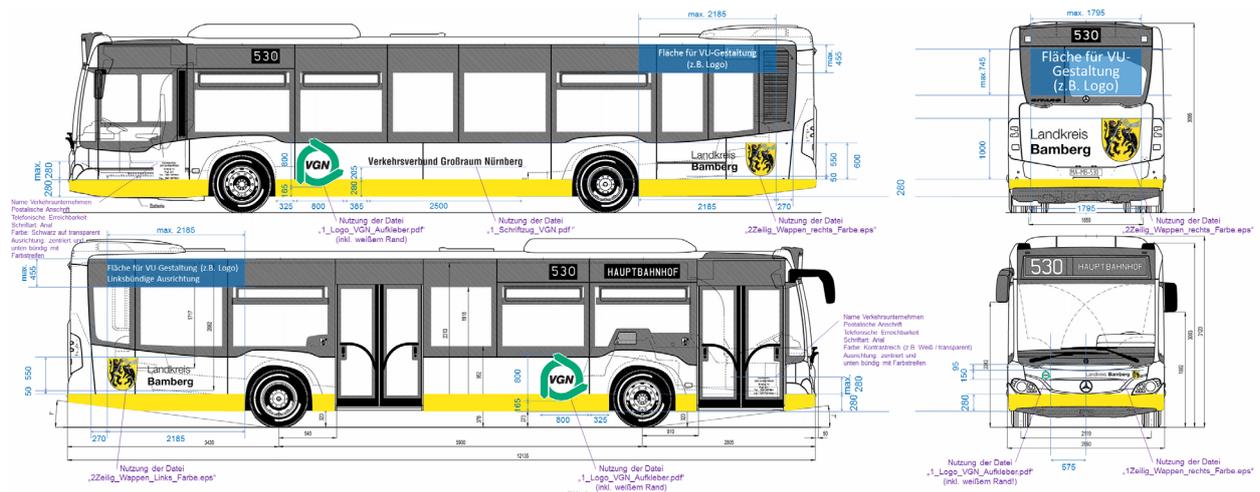


Tabelle 13: VGN-Standards für Aufgabenträger

Standard	Grundlage / Beschlüsse	Verbindlichkeit	Adressaten
VGN-Assoziierungsvertrag (inkl. Anlagen) Anlage 1: <ul style="list-style-type: none"> ■ Beschreibung des assoziierten Linienverkehrs ■ Vereinbarung über die zu verwendenden Verkaufs- und Abfertigungsgeräte Anlage 2: <ul style="list-style-type: none"> ■ Durchführungsrichtlinie Qualitätsstandards und -kontrollen Anlage 3: <ul style="list-style-type: none"> ■ Richtlinien für die Durchführung von Fahrausweiskontrollen Anlage 4: <ul style="list-style-type: none"> ■ Durchführungsrichtlinie Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen 	Beschluss Gesellschafterversammlung (GV) / Grundvertragsausschuss (GA)	Vorgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gesellschafter* (Selbstverpflichtung) ■ Assoziierte Verkehrsunternehmen* (Vertrag) ■ Aufgabenträger* bei Vorabbekanntmachungen und Vergabeverfahren ■ Genehmigungsbehörde Berücksichtigung bei eigenwirtschaftlichen Anträgen <p>* Verkehrsunternehmen / Aufgabenträger</p>
Fahrausweise – Aufbau und Merkmale neue Anlage 5 aktuell in Bearbeitung	Grundvertrag Art. 4 Abs. 2 (Aufgaben der Verbundgesellschaft)	Vorgabe	Verkehrsunternehmen (VU)
Haltestellenausrüstung	PBefG, VGN-Assoziierungsvertrag (Anlage 2)	Vorgabe	VU / Aufgabenträger
Vorgaben E-Ticketing	Beschluss GV/GA	Vorgabe	VU / Aufgabenträger
Vorgaben DEFAS	Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)	Empfehlung	VU / Aufgabenträger
Fahrgastinformation über Monitore im Fahrzeug	Beschluss AK Marketing (11/2008)	Empfehlung	VU / Aufgabenträger
Modul Bedarfsverkehre	Beschluss ZVGN	Empfehlung	Aufgabenträger
VGN-Logo für Linienbusse	Beschluss AK Marketing	Vorgabe	VU / Aufgabenträger
Regionalbus-Design	Abstimmung der Aufgabenträger im AK RNVP	Vorgabe Landkreis	VU / Aufgabenträger
Bedarfsverkehrskennzeichnung	BOKraft / Beschluss ZVGN	Vorgabe	VU / Aufgabenträger
VGN-Wortbildmarke	Markenrechte VGN GmbH	Vorgabe	VU / Aufgabenträger
VGN-Wortmarke			

Tabelle 14: Stellungnahmen

Rückmelder	Ifd. Nr. je Melder	Kapitel	Seite	Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch	Empfehlung zum Umgang mit der Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch
Altendorf, Gemeinde	1	10.3 (Tab.8)	68	Wir bitten um kurze Berichtigung der Broschüre auf Seite 66. Dort heißt es zur Gemeinde Altendorf, dass die Stellungnahme der Gemeinde aussteht. Diese haben wir jedoch bereits per Mail versandt, und mitgeteilt, dass wir mit der Priorisierung einverstanden sind.	Die redaktionelle Anpassung wird durchgeführt.
Bamberg, Stadt	1	5.1	16	Bei der Netzüberplanung sind STVP und Stadt Bamberg zwingend einzubinden. Während des Planungsprozesses ist ständig eine enge Abstimmung erforderlich.	Die Einbindung erfolgt im Rahmen der interfraktionellen Arbeitsgruppe ÖPNV. Die Linienwege in gemeinsamer Verantwortung werden gemeinsam geplant. (siehe Kap.8.1 "Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan")
Bamberg, Stadt	2	5.2	16	s. Hinweis zu 5.1	Die Einbindung erfolgt im Rahmen der interfraktionellen Arbeitsgruppe ÖPNV. Die Linienwege in gemeinsamer Verantwortung werden gemeinsam geplant. (siehe Kap.8.1 "Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan")
Bamberg, Stadt	3	5.4.2	18/19	Fahrzeugdesign: Bei grenzüberschreitenden Verkehren – insbesondere auf den Verkehrsachsen des Achsenkonzepts – bedarf es noch einer Abstimmung zwischen Stadt Bamberg / STVP und dem Landkreis Bamberg.	Die angesprochene Abstimmung ist im Abschnitt "Gemeinsamer NVP" vorgesehen. (siehe Kap.8.1 "Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan").
Bamberg, Stadt	4	5.4.3	19	Fahrzeugstandards: Aus Sicht der Stadt Bamberg ist im Rahmen der Vorabbekanntmachungen auch auf hohe Umweltstandards (Abgasnorm / emissionsfreie Fahrzeuge) zu achten.	Die Details zu Ausstattung und Technik werden in den Vorabbekanntmachungen im Jahr 2022 definiert. Es erfolgt eine Ergänzung in Kap. 5.4 (3): "... dabei wird ein besonderes Augenmerk auf emissionsarme / emissionsfreie Fahrzeuge gelegt."
Bamberg, Stadt	5	5.4.6	19	Fahrradmitnahme: Die Fahrradmitnahme ist in den Beförderungsbestimmungen des VGN bereits geregelt.	Korrekt. Das ist genau so im NVP dokumentiert (siehe Kap. 5.4 (6): "...gemäß den Regularien des VGN.")
Bamberg, Stadt	6	5.4.11	19	Mobilstationen: Die Gestaltung und Ausstattung sollte mit der Stadt Bamberg abgestimmt werden, damit bei den Nutzern ein Wiedererkennungswert gegeben ist.	Die Zuständigkeit auf Kreisgebiet liegt beim Landkreis Bamberg. An den Schnittstellen zwischen Stadt und Landkreis sind Abstimmungen vorgesehen.
Bamberg, Stadt	7	7.2	25	Bei der Netzüberplanung sind STVP und Stadt Bamberg zwingend einzubinden. Während des Planungsprozesses ist ständig eine enge Abstimmung erforderlich.	Ja, das ist zwingend erforderlich und bereits an mehreren Stellen im NVP so dokumentiert (siehe z.B. Kapitel 2.3: "Bei grenzüberschreitenden Buslinien wurden und werden die Planungen und Vorabbekanntmachungen jeweils mit den benachbarten Aufgabenträgern gemeinsam erarbeitet und durchgeführt.").
Bamberg, Stadt	8	8	27	Tabelle: Statt „Überplanung zum 31.07.2024“ „Betriebsaufnahme zum 01.08.2024“	Dergemeinsame NVP ist bereits beschlossen. Es sind derzeit keine Änderungen möglich.
Bamberg, Stadt	9		27	P+R: Bitte korrigieren: „P+R Bahnhof/ Brennerstraße“	Die redaktionelle Anpassung wird durchgeführt.
Bamberg, Stadt	10	8.4	31	Rahmenkonzept: Bei der Überprüfung der Parallelverkehre sind die Belange der Stadt Bamberg bezüglich der innerörtlichen Erschließung zu berücksichtigen.	Der gemeinsame NVP ist bereits beschlossen. Es sind derzeit keine Änderungen möglich.
Bamberg, Stadt	11	8	32	Abstimmung mit der Stadt Bamberg: Die Stadt Bamberg strebt an, das Grundstück vor dem Bahnhof zu erwerben, aber aktuell ist die Stadt nicht Eigentümer des Grundstücks und kann daher auch nicht verkehrsregelnd eingreifen.	Der ROB wird ausführlich im gemeinsamen NVP behandelt (siehe Kapitel 8.6). Dergemeinsame NVP ist bereits beschlossen. Es sind derzeit keine Änderungen möglich.
Bamberg, Stadt	12	allg.		Die Stadt Bamberg begrüßt den Ausbau des regionalen Omnibusverkehrs, da dies dazu beitragen kann die innerstädtische Verkehrssituation zu entlasten.	Wird zur Kenntnis genommen. Keine weitere Veranlassung nötig.
Bischberg, Gemeinde	1	allg.		keine Einwände	Wird zur Kenntnis genommen. Keine weitere Veranlassung nötig.

Rückmelder	Ifd. Nr. je Melder	Kapitel	Seite	Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch	Empfehlung zum Umgang mit der Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch
Burgebrach, Markt	1			Antrag auf Erhöhung des Taktes im Vergleich zum Mobilitätskonzept und zum vorliegenden Entwurf des NVP von Korridorklasse 3 in Korridorklasse 2. Begründung: Keine Schienenanbindung, einzige Verkehrsader B22 und zudem Lage nicht in unmittelbarer Nähe einer Autobahn.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt. Im Rahmen der Überplanung erfolgen auch die detaillierten Prüfungen hinsichtlich Bedarf und Umsetzbarkeit der im Beteiligungsverfahren getätigten Eingaben. Vor der Veröffentlichung der Vorabbekanntmachungen erfolgt nochmals die Abstimmung mit allen Beteiligten (siehe auch Abbildung 1 der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes).
Erlangen-Höchstadt, Landkreis	1	2.3	7	Die Gemeinde Pommersfelden hat gegenüber dem Landkreis Erlangen-Höchstadt Interesse an einer besseren ÖPNV-Verbindung Richtung Höchstadt a. d. Aisch bekundet. Angeblich bestünde hier seitens Schlüsselfeld auch Interesse. Falls dies angegangen werden soll, bittet der Landkreis Erlangen-Höchstadt um konkrete Vorschläge des Landkreises Bamberg. Für eine grenzüberschreitende Linie müsste dann eine Zweckvereinbarung geschlossen werden, die u. a. auch regelt wie die Kosten (z. B. nach km-Anteilen) aufgeteilt werden könnten.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt. In dem Zusammenhang wird geprüft, wie eine Anbindung an das Netz in ERH möglich ist (siehe auch Kap. 1.5 Seite 3).
Fa. MM-Metzner und Fa. Basel	1			Anregung: Realisierung einer direkten Anbindung des nordwestlichen Landkreises (Vie-reth-Trunstadt / Bischberg) an den Bereich Laubanger.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt. Dabei wird die Einrichtung einzelner Fahrten im regulären Linienverkehr zu den Hauptverkehrszeiten geprüft (ggf. auch darüber hinaus nur für den Abschnitt Bischberg - Laubanger für Fahrgäste, die zum Laubanger zum Einkauf-en möchten). Als eigenständigen Korridor (mit ganztägiger Bedienung, ggf. auch am Wochenende) wird diese Verbindung nach-wievor nicht eingeschätzt.
Haßberge, Landkreis	1	2.6	8	Im Ergebnisbericht „Gesamtbegutachtung Li-nienbündel im Landkreis Haßberge – Stand Februar 2016“ sind neben den sieben Li-nienbündel auf Seite 26 auch ergänzend die grenzüberschreitenden Linien aufgeführt, welche nicht im Bündel vorgesehen sind. In der Fortschreibung sind diese nicht zu finden. Sind hierzu noch Aussagen in der Fort-schreibung vorgesehen, insbesondere zur Linie 956 und 985?	Bei der VGN-Linie 956 liegen die verkehrli-chen Schwerpunkte im Landkreis Haßberge. Das einzige Fahrtenpaar nach Bamberg soll im Linienbündel 1 integriert werden. Die Fahr-ten zum Schulstandort Ebern sind zukünftig vom Landkreis Haßberge zu organisieren. Die VGN-Linie 985 wird im Rahmen der Netz-überplanung 2020/2021 behandelt.
Haßberge, Landkreis	2	allg.		Bei der Linie 957 sind einige Anfra-gen bei uns bzgl. der Wiederaufnah-me der Haltestelle Untermerzbach. ab Untermerzbach an S 6:31 h , an F 6:41; zurück ab Bamberg 15:35 h nach Bedarf Halt in Untermerzbach.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netz-überplanung 2020/2021 behandelt.
Haßberge, Landkreis	3	Tabelle 4	59	Kurze Anmerkung noch zur Seite 58, Fa. Kleinhenz führt auf der Linie 1193 seit Febru-ar 2019 auch Samstag Fahrten durch.	Die redaktionelle Anpassung wird durchge-führt.
Heiligenstadt i.OFr.	1	allg.		Grundsätzliche Probleme: Vom Zentralort nach Bamberg (Stadtgrenze) beträgt die Ent-fernung 20 km, nach Ebermannstadt 12 km und nach Bayreuth 35 km. Nur vier der 24 Gemeindeteile haben mehr als 150 Einwoh-ner. Die zurzeit eingerichteten öffentlichen Linien nach Bamberg fahren nur 6 Orte, nach Ebermannstadt 3 Orte an. Nach Bayreuth ist keine öffentliche Linie vorhanden. Sie endet bekanntlich in Hollfeld.	Wird zur Kenntnis genommen. Keine weitere Veranlassung nötig.

Rückmelder	Ifd. Nr. je Melder	Kapitel	Seite	Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch	Empfehlung zum Umgang mit der Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch
Heiligenstadt i.OFr.	2	allg.		<p>Bessere Erreichbarkeit: Eine bessere Erreichbarkeit ist nur möglich, wenn mehr Fahrtenpaare eingerichtet werden. Das gilt vor allem für die Fahrten von Heiligenstadt i. OFr. zum Oberzentrum Bamberg.</p> <p>Vorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Fahrtenpaare an Schul- und Feiertagen. - Einrichtung von mindestens zwei Fahrtenpaare an Samstagen und Sonntagen. - Überprüfung ob nicht das Oberzentrum Bamberg von Heiligenstadt schneller erreichbar ist (die Linie 975 fährt über Heiligenstadt - Teuchatz - Mistendorf, zweigt dann nach Leesten, Wernsdorf, ... ab. Eine kürzere und schnellere Verbindung wäre Mistendorf - Geisfeld - Bamberg) 	<p>Mit der Übernahme in der NVP-Fortschreibung kommt es zu nachfolgenden Fahrtenpaaren:</p> <p>Mo-Fr: Die Anzahl erhöht sich auf 6 + 2 Bedarfsfahrten</p> <p>Sa: Die Anzahl erhöht sich auf 2 + 2 Bedarfsfahrten</p> <p>So: Die Anzahl erhöht sich auf 2 Bedarfsfahrten</p> <p>Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt.</p> <p>Der Verlauf der Korridore wurde im Intermodalen Mobilitätskonzept abgestimmt und beschlossen. Im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 kann geprüft werden, inwiefern Abweichungen davon möglich wären.</p>
Heiligenstadt i.OFr.	3	allg.		<p>Linienbündel: Die bekannten Defizite sollten bei der Neuausschreibung 2024 berücksichtigt werden.</p> <p>Anmerkung: Neben Berufstätigen und Bürgern des Marktes Heiligenstadt i. OFr. würden auch Touristen (über 70.000 Übernachtungen) die öffentlichen Verkehrsmittel stärker in Anspruch nehmen.</p>	<p>Es sind derzeit keine Defizite zur Linienbündelung bekannt.</p>
Heiligenstadt i.OFr.	4	allg.		<p>Zusätzliche Einrichtungen: Der Markt Heiligenstadt i. OFr nimmt im Landkreis eine Spitzenstellung im Tourismus ein. Über 70.000 Übernachtungen und ein attraktives Freizeitangebot werden auch von den Bewohnern der Städte Bamberg, Forchheim, Erlangen, Nürnberg genutzt. Mit zahlreichen Radwegen, 3 Mountainbike-Strecken ist die Region im Jura und vor allen Dingen um Heiligenstadt i. OFr. für Radsportler ein beliebtes Ziel. Problem ist häufig die Beförderung der Fahrräder in öffentlichen Bussen. Deshalb sollte geprüft werden ob nicht die Linienbusse, vor allem an den Wochenenden, einen Radanhänger mitführen können. Eine Bedienung der Strecken Heiligenstadt - Bamberg und Heiligenstadt i. OFr - Ebermannstadt mit Radanhängern wäre wünschenswert.</p>	<p>Die Fahrradmitnahme wird im NVP behandelt und soll dort wo es sinnvoll ist auch möglich sein (siehe Kap. 5.4 (6)). Die Art und Weise ist im Einzelfall zu prüfen (Radanhänger, Mitnahme auf der Mehrzweckfläche, Gepäckträger, ...).</p>
Heiligenstadt i.OFr.	5	allg.		<p>Anbindung der Gemeindeteile an öffentliche Linien: Der Markt Heiligenstadt i. OFr. hat seit 1998 einen Bürgerbus eingesetzt. Ziel des Bürgerbusses war es vor allem, dass die Bürger aus den Gemeindeteilen den Zentralort Heiligenstadt i. OFr eine Zubringerfunktion für die öffentlichen Linien nach Bamberg (975) Ebermannstadt hat. Eine Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung bei der neuen Ausschreibung der Linien und bei Fahrplanänderungen ist zwingend erforderlich. Aus unserer Sicht - und das wird auch von den Bürgern gewünscht - sollten mehr Fahrten angeboten werden und eine Vernetzung mit den öffentlichen Linien erfolgen.</p>	<p>Die Fahrpläne der Bürgerbusse sind nach Umsetzung der übergeordneten Planung der Bus-Linienverkehre im ganzen Landkreis gegebenenfalls anzupassen. Die Planung der Bus-Linienverkehre orientiert sich wiederum selbst an der übergeordneten Planung der Fahrpläne im Schienenverkehr, um optimale Anschlüsse zu gewährleisten. Die Gemeinden werden bei der Überplanung des Busnetzes entsprechend beteiligt.</p>

Rückmelder	Ifd. Nr. je Melder	Kapitel	Seite	Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch	Empfehlung zum Umgang mit der Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch
Heiligenstadt i.OFr.	6	5.4	21	Mobilitätskonzept des Marktes Heiligenstadt i. OFr.: Das Mobilitätskonzept des Marktes Heiligenstadt i. OFr. (2019) sollte bei der Neuausrichtung des Nahverkehrsplanes Berücksichtigung finden. Es liegt dem Landratsamt bereits vor. Auf Grundlage dieses Nahverkehrskonzeptes soll das autonome Fahren (Bürgerbus) geprüft werden. Ein entsprechender Vorstoß beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde bereits unternommen, siehe Schreiben der Universität Kaiserslautern vom 13.08.2019. Das Schreiben an Staatsministerin Dorothea Bär liegt bei. Nachdem von dort keine Unterstützung signalisiert wurde, haben sich Staatsministerin Melanie Huml und unser zuständiger Landtagsabgeordneter Holger Dremel an das Bayerische Staatsministerium für Digitales gewandt. Das Schreiben vom 06.09.2019 liegt ebenso als Anlage bei.	Das Thema autonome Mobilität wird im Kap. 5.4 (18) bereits behandelt. Es erfolgt eine Umformulierung: "18) Autonome Mobilität Derzeit sind keine eigenen Maßnahmen des Landkreises Bamberg wie eigene Pilot- oder Forschungsprojekte vorgesehen. Die technologische Entwicklung wird aber aufmerksam beobachtet. Zudem wird der Vorstoß der Gemeinde Heiligenstadt i. OFr. begrüßt, ein Forschungsprojekt für autonome Bürgerbusse zu realisieren. Hierzu ist eine enge Abstimmung zwischen Gemeinde und Landkreis vorgesehen. Autonome Mobilitätsdienstleistungen stellen für den ÖPNV insgesamt eine Chance dar, um z.B. die Anbindung an die Korridore aus der Fläche wirtschaftlich realisieren zu können. Diese Form der Mobilitätsdienstleistung sollten künftig Bestandteil des ÖPNV sein und sollten nicht unreguliert dem freien Markt überlassen werden. Dafür ist der nötige politische Rahmen zu setzen."
Heiligenstadt i.OFr.	7	allg.		Zusammenfassung: Eine bessere Erreichbarkeit des Oberzentrums Bamberg und eine Fahrtenpaare zu den größeren Städten (Bamberg, Forchheim, Erlangen) sowie eine bessere Vernetzung des ÖPNV innerhalb der Marktgemeinde muss das Ziel sein. Die Behebung der Defizite an den Wochenenden und die Beförderung von Touristen ist Voraussetzung, damit wir als ländliche Gemeinde attraktiv bleiben. Mit besseren Angeboten wird der ÖPNV auch für Ein- und Auspendler attraktiver. Besonders im Hinblick auf die demografische Entwicklung unserer Bevölkerung ist es sehr wichtig, dass der Markt Heiligenstadt i. OFr., der an der Schnittstelle zum Landkreis Bamberg und Bayreuth liegt, Unterstützung erfährt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Hirschaid, Markt	1		6	Wurden die Berufsauspendler nach Forchheim nicht erhoben?	Die Pendlerzahlen liegen auch für Forchheim vor. Die Kartendarstellung (Abbildung 3 auf Seite 6) wird zur Verdeutlichung und besseren Verständlichkeit angepasst.
Hirschaid, Markt	2	2.4	7	Obere Steigerwaldbahn – wäre das auch eine Zuganbindung für Burgebrach?	Das Thema Eisenbahnnebenstrecke Strullendorf - Schlüsselfeld wurde im Kapitel 2.4 Seite 7 ausführlich behandelt.
Hirschaid, Markt	3	5.4	19	Intermodales Mobilitätskonzept: Der Entwurf richtet sich nach der Erhebung. Das ist unzureichend. Denn man muss auch darüber nachdenken, wie man es jungen Leuten attraktiv macht auf dem Land zu leben und welche Rolle ein gut organisierter Nahverkehr dabei spielen kann. Es ist nicht die Aufgabe, den Status Quo zu verwalten, sondern Konzepte zu entwickeln, die Leute anlocken!	Sowohl im Kapitel 1.4 "Leitbild und Ziele" als auch im Kapitel 5.4 "Maßnahmenpaket - Intermodales Mobilitätskonzept" sind genau die im Kommentar angesprochenen Punkte bereits im NVP enthalten und werden darin erschöpfend behandelt.
Hirschaid, Markt	4	5.4.8	20	Bedarfsverkehr muss durch lokale Mitfahrapp geregelt werden. Die Ruftaxis / Rufbus funktionierten in Hirschaid nicht wirklich. Wollten z.B. Jugendliche darauf zurückgreifen, um zum Bahnhof zu gelangen, verpassten sie meist ihren Zug.	Im Innovationspaket des VGN wird das wichtige Thema der künftigen Beauskunftung und Buchung von Bedarfsverkehren behandelt. Es sind möglichst einheitliche Lösungen anzustreben. Das Ansinnen zur Verbesserung der Akzeptanz der Bürgerbusangebote wird begrüßt. Es liegt in der Hand des jeweiligen Anbieters (in dem Fall des Marktes Hirschaid), die Fahrzeiten an die übergeordnete Planung der Abfahrten im Schienenverkehr anzupassen.

Rückmelder	lfd. Nr. je Melder	Kapitel	Seite	Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch	Empfehlung zum Umgang mit der Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch
Hirschaid, Markt	5	5.4.15	20	Mobilitätskarte und leichtere Bedienbarkeit der VGN app sind eine wichtige Idee. Hier muss es einfache und schnell per Handy buchbare Lösungen geben (1 Fahrkartenautomat am Bahnsteig ist ein Witz!) – Auch sollte es in ALLEN Zügen und Bussen des VGN (nach Vorbild von agilis) Fahrkartenautomaten IM ZUG/BUS geben!	Die VGN-App liegt in der Verantwortung des VGN und wird im Rahmen des Innovationspaketes weiterentwickelt. Die Zuständigkeit für den SPNV liegt bei der BEG und somit außerhalb des Einflussbereiches des Nahverkehrsplanes des Landkreises Bamberg. Der Fahrkartenvorverkauf in Bussen ist schon jetzt Bedingung und liegt im Eigeninteresse des Verkehrsunternehmers.
Hirschaid, Markt	6	5.4.16	21	Anlass bezogene Verkehre nach dem Vorbild vieler Veranstalter der Stadt N oder ER (Theaterkarte mit VGN-Nutzung inklusive) sollte es auch für Bamberg (Symphoniker/Theater) geben!	Es wurden bereits anlassbezogene Verkehre umgesetzt (z.B. Sandkerwa-Express, Genustag und Apfelmarkt) und werden auch künftig für relevante Großveranstaltungen berücksichtigt. Sogenannte KombiTicket-Angebote sind zwischen Veranstalter und VGN abzustimmen. Die Anfrage wird an den VGN weitergeleitet.
Hirschaid, Markt	7	5.4.17	21	Fahrpläne sind derzeit schwierig zu lesen (kompliziert und unübersichtlich) – wir brauchen besser lesbare Fahrpläne am besten wäre eine App, wo man schnell die beste und einfachste Verbindung (z.B. von Röbersdorf nach Bamberg) findet.	Die Thematik wurde als wichtig erkannt und ist deshalb bereits im NVP im Kapitel 1.5 "Leitbild und Ziele" enthalten (siehe folgender Absatz: "...ist für die Fahrgäste attraktiv, leicht verständlich, leicht nutzbar sowie barrierefrei (vertaktete Verkehre, regelmäßige Abfahrten zur selben Minute, einfache verständliche Linienführungen, ...").
Hirschaid, Markt	8	allg.		Einführung eines 365 € Jahres-Ticket – alternativ: 1€ Tages-Ticket	Die Zuständigkeit liegt beim VGN. Die Einführung eines 365 Euro-Jugendticket für Schüler und Auszubildende ist für Herbst 2020 vorgesehen.
Hirschaid, Markt	9	4.3	13	Thema Defizitbewertung: nicht ausreichend erschlossen heißt auch, wenn in Stoßzeiten keine ausreichende Anbindung vorhanden ist. Er reicht nicht, wenn einmal am Tag eine Anbindung angeboten wird.	Die Anbindungsqualität wird über die Bedienungshäufigkeit abgebildet und im Kapitel 3.3 bereits ausführlich behandelt.
Kemmern, Gemeinde	1	1.5/ 5.4	3, 4, 19	Zur Übermittlung der Echtzeitdaten sollen entsprechende Apps den Kunden zur Verfügung gestellt werden.	Die Lieferung von Echtzeitdaten ist bereits heute Gegenstand der Vorabkennntmachungen. Ebenso sind die Echtzeitdaten über die VGN-App abrufbar. Die Weiterentwicklung und Ergänzung der Möglichkeiten ist im Innovationspaket des VGN enthalten.
Kemmern, Gemeinde	2	1.5	4	Der VGN-Tarif soll im Interesse der Transparenz und der Anschlussfahrt Verwendung möglichst einheitlich gestaltet sein.	Das liegt in der Verantwortung des VGN. Es wird bereits am eTarif / ertfernungsbahngängigen Tarif gearbeitet.
Kemmern, Gemeinde	3	2.4	7	Eine Fortsetzung der S-Bahnverbindung S1 in den nördlichen Landkreis Bamberg bis Zapfendorf sollte angestrebt werden.	Der Landkreis Bamberg würde eine solche Entwicklung begrüßen, die Zuständigkeit für den SPNV liegt allerdings bei der BEG und somit außerhalb des Einflussbereiches des Nahverkehrsplanes des Landkreises Bamberg.
Kemmern, Gemeinde	4	2.4	8	Eine besondere Förderung von gemeindeübergreifend eingesetzten Bürgermobilen seitens des Landkreises Bamberg sollte geprüft werden.	Die Prüfung hat bereits stattgefunden. Bürgermobile werden ab dem 01.01.2020 bezuschusst.
Kemmern, Gemeinde	5	2.6/ 5.2/ 8.4	8, 16, 30	Bei allen Fahrten im Linienbündel 1 im Korridor von Hallstadt nach Breitengüßbach ist die Gemeinde Kemmern mit zu bedienen	Die Möglichkeiten zur Anbindung werden im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 überprüft.
Kemmern, Gemeinde	6	5.4/ Tab 12	19, 114	Das einheitliche Fahrzeugdesign der Busse ist zu begrüßen.	Wird zur Kenntnis genommen. Keine weitere Veranlassung nötig.
Kemmern, Gemeinde	7	5.4/ (4) u. (8)	19 f	Von Kemmern nach Breitengüßbach und zurück sollen sowohl zu den Einkaufsgebieten in Breitengüßbach als auch zum Bahnhof Breitengüßbach Fahrtlinien, gegebenenfalls auch im Rahmen des Bedarfsverkehrs, eingerichtet werden. Dabei sollen die Abfahrts- und Ankunftszeiten des Bahnverkehrs zur Erreichbarkeit von entsprechenden Bahnverbindungen möglichst berücksichtigt werden.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt.

Rückmelder	lfd. Nr. je Melder	Kapitel	Seite	Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch	Empfehlung zum Umgang mit der Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch
Kemmern, Gemeinde	8	Tab 5 u 6	61ff	Die für K3 vorgesehene Bedienungshäufigkeit sollte mindestens eingehalten werden. Eine teilweise Einbeziehung Kemmerns in die für K2 vorgesehene Bedienungshäufigkeit wird dringend angeregt.	Aufgrund der Einwohner- und Pendlerzahlen ist eine Höherstufung derzeit nicht vorgesehen. Der Sachverhalt wird aber im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt.
Kemmern, Gemeinde	9	Tab 10.3	92	Auf angemessene Vertaktung des Anschlussverkehrs, so beim Bahnhof Bamberg (Bahn- und Busanschlüsse), ist zu achten.	Die Vertaktung der Angebote wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt und wird bei den nachfolgenden Ausschreibungen Berücksichtigung finden.
Kemmern, Gemeinde	10	Tab 11, vgl. Tab 10.4	109	Für Samstag und Sonntag sind für Neben- und Hauptverkehrszeiten entsprechende Linienfahrtsangebote nach Hallstadt und Bamberg aufzunehmen.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt.
Kitzingen, Landkreis	1	Teil 2, Karten 04-I und 04-III		Die Linie 8163 Ebrach – Volkach gibt es nicht mehr. Den Hinweis 8163 bitte entfernen. Die Fahrten dieser Linie auf dem Streckenabschnitt Ebrach – Wiesentheid wurden in die Linie 999 integriert.	Die redaktionelle Anpassung wird durchgeführt.
Kreistag; Beschluß der Sitzung vom 06.11.2017 zu TOP 5	1	allg.		Die Anträge der Gemeinden Oberhaid, Viereith-Trunstadt und Breitengüßbach auf Stadtbusanbindung sind in der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans weiter zu verfolgen.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt.
Lauter, Gemeinde	1	allg.		keine Einwände	Wird zur Kenntnis genommen. Keine weitere Veranlassung nötig.
Lichtenfels, Landkreis	1	3.3	12	Bitte beachten Sie jedoch, dass Ihr Konzept keine Nahverkehrsanbindung - auch nicht an Wochenenden - zwischen 0:00 Uhr und 5:00 Uhr vorsieht. Inwieweit das den politischen Vorgaben entspricht oder ob es sich hier schlicht um ein Versehen handelt, können wir nicht beurteilen.	Sogenannte "Nightliner" sind derzeit nicht vorgesehen. Als Angebot für die Wochenend-Nachtstunden wird stattdessen die Einführung des Ansatzes FiftyFifty-Taxi geprüft.
Lichtenfels, Landkreis	2	5.6	22	Unter Punkt 5.6 ist zwar die Finanzierung beschrieben, aber es wurden keine Aussagen zu einem Controlling getroffen.	Finanzierungsregelungen und Controlling des ÖPNV werden im Rahmen der Vorabbeurteilungen 2022 thematisiert.
Lichtenfels, Landkreis	3	1.5	3	Unter Punkt 1.5 wird das Ziel einer einheitlichen Disposition von Bedarfsverkehren ab 2024 definiert, allerdings fehlt eine Aussage zur Handhabung im Übergangszeitraum.	Der Landkreis Bamberg unterstützt weiterhin das Projekt Bedarfsverkehrs-App im VGN hinsichtlich Konzeption und Entwicklung.
Lichtenfels, Landkreis	4	2.4	7	In der Pressemitteilung vom 07.08.2019 der BEG wurde angekündigt, dass auf der Strecke Nürnberg - Erlangen - Bamberg ab Dezember 2023 ein Expressbusangebot im Halbstundentakt eingerichtet werden soll.	Die besagte Pressemitteilung hat Express-Angebote auf der Schiene zum Gegenstand. Die Zuständigkeit für den SPNV liegt bei der BEG und somit außerhalb des Einflussbereiches des Nahverkehrsplanes des Landkreises Bamberg. In der Kommentierung ist mit "Expressbusangebot" offenbar ein Schreibfehler enthalten.
Memmelsdorf, Gemeinde	1	3	12	Bedienungshäufigkeit: OT Lichtenheide und Drosendorf in Gebietstyp K4, bitte prüfen ob aufgrund der Lage nicht K3 sinnvoll wäre?	Ortsteile, die in unmittelbarer Nähe zu höherrangigen Korridoren liegen, können davon profitieren, wenn das im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 realisierbar ist und sich Haltestellen direkt auf dem Linienweg befinden. Lichtenheide kann von der Achse Memmelsdorf (K1) profitieren und Drosendorf von der Achse Scheßlitz (K3).
Memmelsdorf, Gemeinde	2	8	26, 27	Spricht die beantragte Konzessionsverlängerung der STWB um weitere 10 Jahre nicht gegen die angestrebte Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten bis zum 31.07.2024.	Die Konzessionen für die Stadtumlandlinien wurden bis zum 31.07.2024 beantragt.
Memmelsdorf, Gemeinde	3	7	25	Anregung: Beteiligung und gemeinsame Absprache aller an einem Linienbündel beteiligten Gemeinden (hier LB 2).	Die Beteiligung der Gemeinden erfolgt im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021.
Memmelsdorf, Gemeinde	4	5	16-18	Barrierefreier Umbau aller Haltestellen bis 01.01.2022 aus Kostengründen nicht möglich.	Genau aus dem Grund wurde ein zeitlich abgestufter Umbau vorgesehen (Priorisierung) und mit den Gemeinden abgestimmt. Bis zum 1.1.2022 sollte der Umbau für die Bussteige mit Priorität 1 erfolgen (siehe auch Kapitel 10.3, Tabelle 8).

Rückmelder	Ifd. Nr. je Melder	Kapitel	Seite	Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch	Empfehlung zum Umgang mit der Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch
Memmeldorf, Gemeinde	5	8.4	31	Rahmenkonzept: Überprüfung der parallel verlaufenden Stadtbuss- und Regionalbuslinien. Evtl. Übernahme einer Taktzeit (HVZ/ NVZ 30) durch eine Regionalbuslinie auf der Strecke Scheßlitz-Mdf.-Bbg. Hier sollte sich ein finanzielles Einsparpotenzial für die Gemeinde Mdf. ergeben.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt.
Pommersfelden, Gemeinde	1	2.2	6	Unsere Schüler wählen überwiegend den Schulort Höchststadt /Aisch mit dem Gymn. und RS (z. Zt. 65 Gym und 54 RS). Zu den beiden Schularten kommt noch die Berufsfachschule und die Mittelschule dazu. Es muss gewährleistet sein, dass am Vormittag mind. 2 Linien angeboten werden. Am Nachmittag kann ohne großen Aufwand diese Linie mit jeder 2. Fahrt über Pommersfelden die Bedienungshäufigkeit unserer Haltestellen in Richtung Höchststadt deutlich verbessert werden. Die Gemeinde Pommersfelden hat den Daten Ihres Nahverkehrsplans zufolge 1.377 Beschäftigte. Hiervon pendeln 1.238 Personen aus (181 Richtung Bamberg, 144 Richtung Erlangen, 169 Richtung Herzogenaurach und 142 Richtung Höchststadt), d.h. in die von uns angesprochene stark unterversorgte Richtung Erlangen, Höchststadt und Herzogenaurach pendeln mit 455 Auspendlern wesentlich mehr Berufstätige in den Nachbarlandkreis Erlangen-Höchststadt. Ähnliche Bedeutung dieser Verkehrsachse lässt sich auch am Schulbusverkehr ablesen, weil wir Schulverbände mit der Stadt Höchststadt/ Aisch haben (Grundschule Pommersfelden) sowie mit Mühlhausen (Mittelschule). Darüber hinaus besuchen viele Schüler weiterführende Schulen in Höchststadt/Aisch. Die Schulbusse unter der Woche sind teilweise so voll, dass andere Benutzer und ältere Leute diese nicht für Mitfahrten in den Nachbarlandkreis nutzen können.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt. Die genauen Bedarfe und Möglichkeiten sind dann im Detail mit den darstellbaren Fahrtenangeboten in Einklang zu bringen.
Pommersfelden, Gemeinde	2	4.3	13	In der Defizitbewertung wurde bereits erkannt, dass Pommersfelden unbedingt besser erschlossen werden muss. Betroffen sind in erster Linie die Verbindungen Höchststadt, Herzogenaurach und Erlangen als weitere zentrale Orte. Dies wird damit begründet, dass die hohe Auspendlerquote in diese Orte zusammen genommen die Zahl der Auspendler in Richtung Bamberg deutlich übertrifft. Ein großes Defizit ergibt sich gerade auch in den Schulferien.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt. Dabei wird eine Differenzierung nach den Zuständigkeiten erforderlich (Landkreis Bamberg und / oder Erlangen-Höchststadt?).
Pommersfelden, Gemeinde	3		15	Im ländlichen Raum sollten bei Gemeinden mit 3000 Einwohnern zu Schwachverkehrszeiten am Wochenende 2 Fahrtenpaare angeboten werden. Zur Zeit verfügen wir über kein Angebot. Da Pommersfelden mit dem Barockschloss "Weißenstein" ein überregionales Denkmal aufweist, benötigen die Besucher von Bamberg und aus dem Raum Erlangen Höchststadt am Wochenende unbedingt die Möglichkeit Schloss Pommersfelden mit dem ÖPNV zu erreichen.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt.
Pommersfelden, Gemeinde	4	allg.		Die gemeinnützige Stiftung Schloss Weißenstein plant an einem Konzept, das Schlosshotel in der Größe wie bereits bis 20.. mit 120 Betten neu zu betreiben. Für die Hotelbesucher ist es notwendig auf einen funktionierten ÖPNV greifen zu können.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt.

Rückmelder	Ifd. Nr. je Melder	Kapitel	Seite	Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch	Empfehlung zum Umgang mit der Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch
Pommersfelden, Gemeinde	5	allg.		In der Gemeinde Pommersfelden befindet sich der Schulbauernhof "Heinershof" in Stolzenroth, der auch ein Schullandheim für Schulklassen überregional angeboten wird. Im Ortsteil Schweinbach ist das Pfandfinderhaus "Seeadler" welches gerade in den Ferien und am Wochenende besucht wird.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt.
Pommersfelden, Gemeinde	6	5.1	16	Bei der Umsetzung des Korridor-Konzeptes und des Linienbündelungskonzeptes ist die Anbindung am Bahnhof Hirschaid und die an den "AischExpress-Schnellbus nach Erlangen eine Möglichkeit positive Auswirkungen für unsere Gemeinde zu erlangen.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt.
Pommersfelden, Gemeinde + ERH	7	allg.		Wir regen zur Nutzung von Synergieeffekten an, in kommunaler Zusammenarbeit mit dem Nachbarlandkreis Erlangen-Höchstadt unsere Nutzbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich zu verbessern. An dieser Stelle möchten wir bemerken, dass nach unserem Kenntnisstand der Landkreis Bamberg der einzige Nachbarlandkreis des Landkreises Erlangen-Höchstadt ist, der bisher noch landkreisübergreifenden öffentlichen Buslinien betreibt. Wir sehen gerade mit Blick auf unsere Situation dringenden Handlungs- und Verbesserungsbedarf. Wir gehen davon aus, dass mit organisatorisch relativ einfachen Möglichkeiten Abhilfe geschaffen werden kann. So sollten die Buslinien des Nachbarlandkreises z. B. 204, 207 daraufhin überprüft werden, ob dies über eine Schleifenfahrt zumindest den Hauptort Pommersfelden mitbedienen können.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt. Ergänzender Hinweis: Das Linienbündel LB 1 ERH mit der Linie 207 wurde vom 01.09.19 - 31.08.2029 vergeben. Die Genehmigung dafür wurde im August 2019 erteilt. "
Schweinfurt, Landkreis	1	allg.		Als Hinweis möchte ich Ihnen mitteilen, dass unser derzeitiges Mobilitätskonzept ein Bedarf an einer Verkehrsbeziehung zwischen Oberschwarzach und Ebrach sieht. Demnach planen wir nach Ablauf der Konzessionen im Jahr 2024 einer Verlängerung der Linie 8160. Diese soll von Gerolzhofen nach Oberschwarzach über Breitbach nach Ebrach verlaufen.	Der Sachverhalt wird im Rahmen der Netzüberplanung 2020/2021 behandelt. Bei der Überplanung der Linie nach Ebrach bittet der Landkreis Bamberg um entsprechende Beteiligung.

