



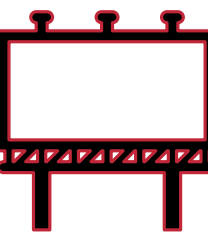
Stadt Erlangen

# Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan 2022 – 2027

Forum Mobilität | 19.07.2023

**plan:mobil**






■ VERKEHRSKONZEPTE  
■ MOBILITÄTSPLANUNG



# Gliederung NVP

Kapitel		Inhalte
1	<b>Einleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Welche Aufgaben hat der NVP?</li><li>• Wer macht mit und wie gehen wir vor?</li></ul>
2	<b>Rahmenbedingungen und Zielvorgaben</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Welche Rahmenbedingungen berücksichtigen wir?</li><li>• Wie gestaltet sich unser Raum?</li><li>• Wie sind wir unterwegs und wohin?</li><li>• Künftige Entwicklungen und Herausforderungen für die Gestaltung des Mobilitätssystems in Erlangen</li></ul>
3	<b>Bestandsaufnahme und -analyse des ÖPNV in Erlangen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ÖPNV-Bestandsnetz</li><li>• ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage</li><li>• Umsetzung der Maßnahmen des NVP 2016-2021</li></ul>
4	<b>Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Differenzierung nach Handlungsfeldern, Querschnittsthema Barrierefreiheit</li></ul>
5	<b>Angebotskonzeption</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Differenzierung nach Handlungsfeldern, Querschnittsthema Barrierefreiheit</li><li>• Verkehrliche und finanzielle Wirkung</li></ul>
6	<b>Blick in die Zukunft</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Projekte über den Zeitraum 2027 hinaus</li></ul>
	<b>Anlagen und Verzeichnisse</b>	

# Handlungsfelder Nahverkehrsplan

-  **Netz und Angebot** (u. a. Netzstruktur, Bedienungsqualität und Bedienungszeiten, Erschließung, Verknüpfung)
-  **Betrieb** (u. a. Fahrzeuge, Pünktlichkeit, Beschleunigung, Sicherheit, Qualitätsmanagement)
-  **Infrastruktur** (u. a. Haltestellen, Sauberkeit, Schnittstellen zu alternativen Mobilitätsangeboten)
-  **Service** (u. a. Vertrieb, Information und Marketing, Personal, Beschwerdemanagement)
-  **Querschnittsthema Barrierefreiheit** (u. a. Haltestellen, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen, Betrieb, Anforderungen und Ausnahmen)

# Gliederung des NVP

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen und Zielvorgaben</b>	<b>7</b>
2.1	Rechtlicher Rahmen für den ÖPNV in Erlangen	7
2.2	Organisatorische Rahmenbedingungen	8
2.2.1	Gültigkeitsbereich des NVP	8
2.2.2	Abgrenzung zum regionalen Nahverkehrsplan	9
2.2.3	Verkehrsorganisation in Erlangen	10
2.3	Verkehrliche Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen	12
2.3.1	Bevölkerungsentwicklung, Mobilität und Verkehrsaufkommen	12
2.3.2	Ziele der Verkehrs- und ÖPNV-Entwicklung	14
2.4	Beteiligungsverfahren zum NVP	16
2.4.1	Beteiligung der Öffentlichkeit	16
2.4.2	Beteiligung der Unternehmen und Aufgabenträger in der Region	17
2.4.3	Beteiligung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	18
<b>3</b>	<b>Bestandsaufnahme und -analyse des ÖPNV in Erlangen</b>	<b>19</b>
3.1	ÖPNV-Bestandsnetz	19
3.2	Analyse des Angebots	23
3.2.1	Erschließung	23
3.2.2	Erreichbarkeit	25
3.3	ÖPNV-Nachfrage	31
3.3.1	ÖPNV-Fahrgastaufkommen	31
3.3.2	Nutzersicht ÖPNV	34
3.4	Umsetzung der Maßnahmen des NVP 2007	35
3.5	Fazit	37

## Beibehaltung der Gliederung

## Aktualisierung und Fortschreibung der Inhalte

<b>4</b>	<b>Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot</b>	<b>39</b>
4.1	Barrierefreiheit im Erlanger ÖPNV	39
4.1.1	Grundlagen des barrierefreien ÖPNV	39
4.1.2	Barrierefreiheit im ÖPNV-Gesamtsystem	40
4.1.3	Weiteres Vorgehen	43
4.2	Integration der Verkehre	46
4.2.1	Integration der ÖPNV-Angebote	47
4.2.2	Integration von ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr	47
4.2.3	Integration von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr	48
4.3	Tarif	49
4.4	Angebotskonzeption	51
4.4.1	NVP-Zielnetz	53
4.4.2	Maßnahmenpakete zur Umsetzung des Zielnetzes	56
4.4.3	Bewertung des Zielnetzes	60
4.4.4	ÖPNV-Beschleunigung	75
4.4.5	Infrastrukturelle Optimierungspotenziale	77
4.4.6	Fazit	79
4.5	Angebotsstandards	80
4.5.1	Erschließung	80
4.5.2	Bedienung	81
4.5.3	Erreichbarkeit	82
4.5.4	Kapazität / Auslastung	82
4.6	Qualitätsstandards	84
4.6.1	Einführende Hinweise	84
4.6.2	Der QSS-Prozess	85
4.6.3	Qualitätskriterien und -standards	86

# Gliederung des NVP

## Anforderungen und Standards

Auf verschiedene Kapitel verteilt.

→ Bündelung und Strukturierung nach Handlungsfeldern

- Netz und Angebot
- Betrieb
- Infrastruktur
- Service
- Querschnittsthema Barrierefreiheit

## Integration von Verkehren

Nahverkehrsplan steht im Spannungsverhältnis zu anderen Planwerken

Konkretisierung der Anforderungen an Verknüpfung und Schnittstellen

- ÖPNV und Radverkehr,
- Inter- und Multimodalität,
- Weitere (ergänzende) Mobilitätsangebote,
- Auch benennen: Relevanz von Pull-Faktoren (z. B. Restriktionen)

→ Konsequentes Verweisen auf weitere Planwerke, planerisches Gegenstromprinzip - horizontale und vertikale Integration

→ VEP, Parkraumkonzept, Ausbau von Mobilpunkten etc.

# Gliederung des NVP

## Barrierefreiheit

Anforderungen und Ausnahmen  
zu

- Haltestellen
- Fahrzeugen
- Fahrgastinformation

befinden sich in unterschiedlichen  
Kapiteln

→ Bündelung in einem Kapitel  
Aufnahme Priorisierung und  
Benennung von Ausnahmen

## Angebotskonzept

→ Übernahme der Handlungsfelder zur  
Strukturierung der Maßnahmen

Darstellung der linienbezogenen Maßnahmen  
in Steckbriefen

# Maßnahmen und Prüfaufträge

Die Maßnahmenkonzeption umfasst **Maßnahmen** und **Prüfaufträge**:

**Maßnahmen** sind konkrete (Planungs-)Vorhaben zur Verbesserung und Weiterentwicklung des multimodalen Mobilitätssystems – Schwerpunkt ÖPNV – in Erlangen.

- Umsetzung der einzelnen Maßnahmen steht unter **Finanzierungsvorbehalt**
- **konkrete Konzeption der einzelnen Maßnahmen** (z. B. Fahrplankonzeption oder Umsetzungsplanung auf Basis des NVP) mit detaillierter Ermittlung der damit verbundenen verkehrlichen, infrastrukturellen, betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen sowie **Umsetzungsvorschlag** erfolgt durch die Stadt und die ESTW und **wird jeweils in den Gremien der Stadt Erlangen beraten beschlossen**

**Prüfaufträge** sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die noch weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht



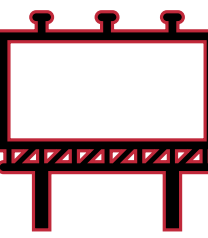
Handlungsfeld

# Netz und Angebot

plan:mobil










# Handlungsfeld Netz und Angebot

Zielsetzungen und Anforderungen an die Netzentwicklung  
Weiterentwicklung des NVP-Zielnetzes

-  **Herausbildung von Hauptachsen**
-  **Schaffung von schnellen Verbindungen**  
(Verringerung der Reisezeit, auch als Ergänzendes Angebot in nachfragestarken Zeiten)
-  **Verlängerung von Buslinien**  
(Abbau von Umsteigezwängen)
-  **Ausbildung von Erschließungsangeboten**  
(Verbesserung der ÖPNV-Nutzbarkeit)
-  **Definition von Verknüpfungspunkten**  
(Schaffung klarer Umsteigesituation zur Netzstrukturierung)

Prüfung der Anregungen und Hinweise aus der  
7. Forum-Sitzung, Umgang siehe Übersicht an Stellwand

# Handlungsfeld Netz und Angebot

## Zielsetzungen und Anforderungen an die Verknüpfung Definition von Verknüpfungspunkten im Erlanger Stadtgebiet

### Verknüpfung

Bei einem Fahrplankontakt von mehr als 10 Minuten soll für die Umsteigebeziehung mit hoher Nachfrage ein **fahrplanmäßiger Anschluss** hergestellt werden

Die **Wartezeit** auf das Anschlussverkehrsmittel soll 5 Minuten nicht übersteigen.

Bei Linien mit geringer Fahrtenanzahl soll die Wartezeit der Linien auf verspätete Anschlüsse mindestens 10 Minuten betragen.

Die **letzte fahrplanmäßige Umsteigebeziehung** muss sichergestellt werden.

### Definition von Verknüpfungspunkten Bus – Bus / Bus -Bahn

- Hauptbahnhof (mit Hugentottenplatz)
- Busbahnhof
- Arcaden
- Martin-Luther-Platz
- Zollhaus
- Neuer Markt
- Äußere-Brucker-Straße / Paul-Gossen-Straße
- Paul-Gossen-Straße
- Bruck Bahnhof
- Eltersdorf Bahnhof
- Lindnerstraße
- Weisendorfer Straße



Handlungsfeld  
**Betrieb**

plan:mobil



# Handlungsfeld Betrieb

## Zielsetzungen und Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge Aufnahme neues Handlungsfeld in den Zielsetzungen

### Fahrzeuge

- Das durchschnittliches **Fahrzeugalter** der im Regelbetrieb befindlichen Fahrzeuge (bezogen auf Gesamtflotte) darf 6 Jahre nicht übersteigen. Das maximale Alter von Fahrzeugen, die im Taktverkehr zum Einsatz kommen, darf 12 Jahre nicht überschreiten. Im Verstärkerverkehr sowie bei besonderen Anlässen (Großveranstaltungen u. ä.) sind Ausnahmen zulässig.
- Einhaltung der **Emissionsgrenzwerte** entsprechend der zum Zulassungszeitpunkt gültigen Euro-Norm, mindestens jedoch entsprechend Euro 6
- Neues Handlungsfeld in den Zielsetzungen des NVP: **ÖPNV als Rückgrat einer umweltfreundlichen/klimagerechten Mobilität**

### Fahrzeugflotte (Stand 10/2021):

- **Durchschnittalter** Flotte ESTW 6,4 Jahre
- **Antriebsart:** 21 Dieselbusse (davon 17 Euro 6) sowie 19 Erdgas-Busse

### Beschaffung neuer Fahrzeuge

- Beschaffung von **14 Standardbussen (Erdgas)** sowie **7 Elektro-Midibusse** für City-Linie in den Jahren 2022 und 2023
- **Strategie zur Umstellung auf alternative Antriebe** wird aufgabenträger-übergreifend erarbeitet

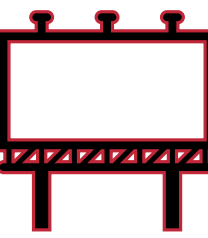
# Handlungsfeld Betrieb

## Zielsetzungen und Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge Zielsetzungen und Anforderungen an Bedarfsverkehre

### Fahrzeuge

- **Aktualisierung Busdesign und Kennzeichnung** entsprechend den Anforderungen des VGN (Modul 3 des Regionalen NVP)
- **Ausstattung mit Fahrgastzählgeräte** in mind. 10 % der Gesamtflotte, wird bei Neubeschaffungen berücksichtigt
- Umsetzung eines **flächendeckenden ITCS** (Betriebssteuerung über das Intermodal Transport Control System (ITCS))
  - **Systematische Betriebskontrolle** über alle Linien, Haltestellen und Fahrten
  - Messung und Auswertung der **Pünktlichkeit** und **Zuverlässigkeit**
  - Umsetzung einer **verbesserten (unternehmensübergreifenden) Anschlusssicherung**  
→ **Identifikation notwendiger Maßnahmen für Anpassungen im Fahrplan oder im Bereich der Busbeschleunigung**
- Der VGN hat zum 29.11.2022 **Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre** und die im Bedarfsverkehr eingesetzten Produkte definiert (Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi, On-Demand-Verkehr)
- Ergänzende Anforderungen an die **Fahrzeugausstattung** im Bedarfsverkehr und an die **technischen Schnittstellen**

**Aktuelle Informationen zum geplanten verbundweiten Buchungs-/Dispositionssystem**  
zum Bedarfsverkehr im weiteren Verlauf der Forum-Sitzung



# Handlungsfeld Betrieb

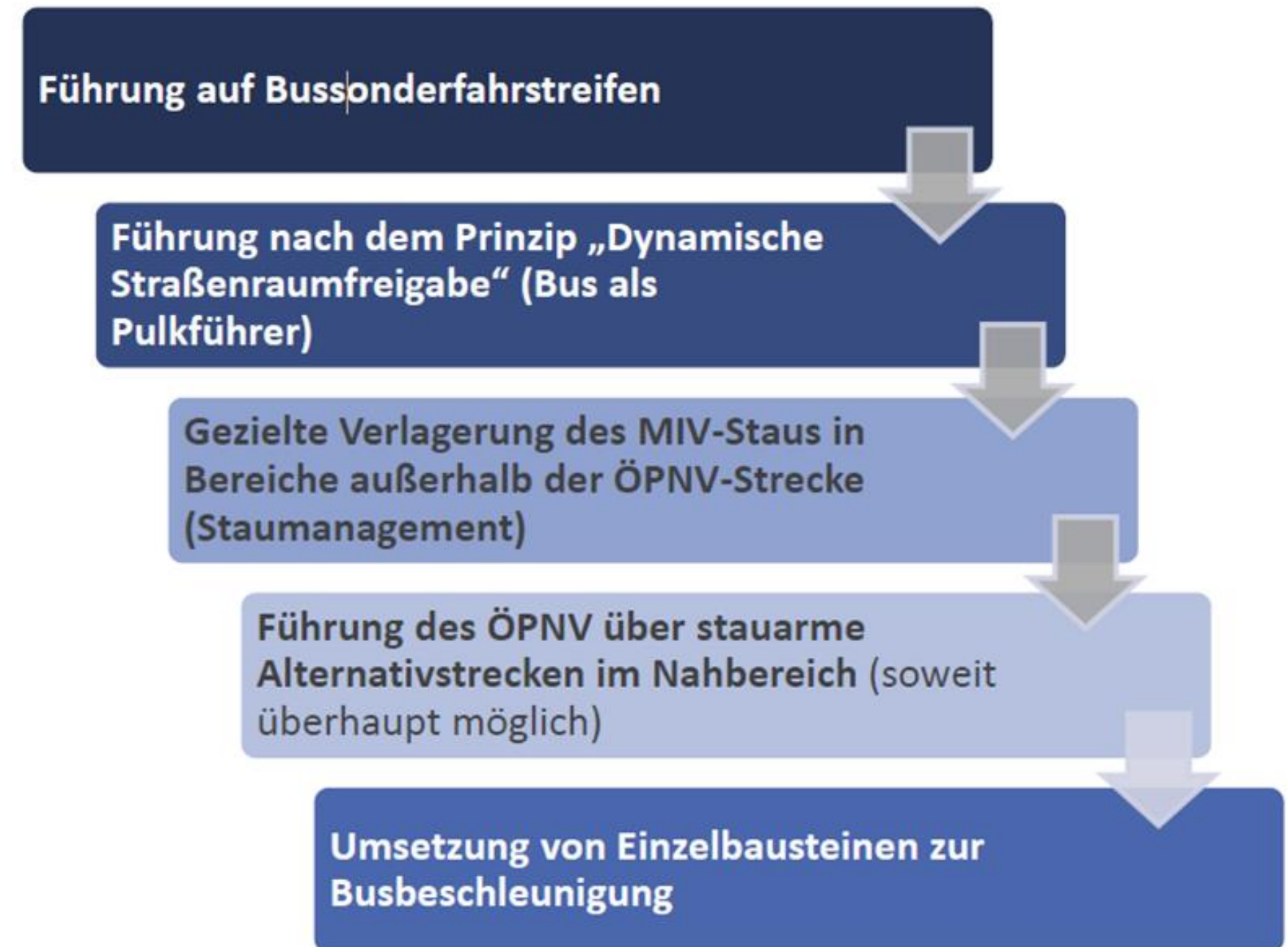
## Zielsetzungen und Anforderungen an die Beschleunigung und Bevorrechtigung

### Beschleunigung und Bevorrechtigung

- Bei Konflikten mit dem MIV ist **grundsätzlich der Busverkehr in der Abwägung zu bevorzugen**, wenn es sich um Streckenabschnitte mit hoher Fahrgastnachfrage und/ oder dichter Taktfolge (mindestens 15-Minuten-Takt tagsüber) handelt.
- Bei **Planungs- und Zielkonflikten** zwischen Bus sowie Rad- und Fußgängerverkehr sind am jeweiligen Konfliktpunkt die **spezifische Netzbedeutung** sowie die Auswirkungen auf den Ressourceneinsatz und dem Nachhaltigkeits-Prinzip in der Abwägung zu berücksichtigen.

**Prüfauftrag:** Einbeziehung der Regionalbusverkehre (ITCS)

## Entscheidungsreihenfolge für Maßnahmen der Busbeschleunigung

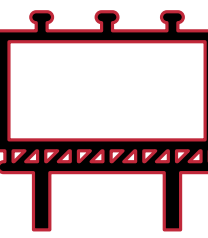




Handlungsfeld  
**Infrastruktur**

plan:mobil





# Handlungsfeld Infrastruktur

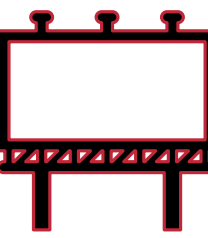
## Zielsetzungen und Anforderungen an die Haltestellen

### Haltestellen

- Die Haltestellen werden in Bezug auf ihre Funktion im Verkehrsnetz und ihrer Bedeutung für die Fahrgäste in **Kategorien** unterteilt
- Den einzelnen Kategorien werden spezifische **Ausstattungs-elemente** zugewiesen

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

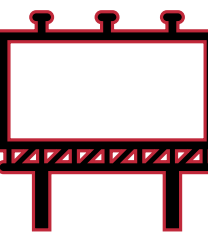




# Handlungsfeld Infrastruktur

## Zuordnung der Haltestellen

Kategorie	Bezeichnung	Haltestellen
A	Haltestellen an Verknüpfungspunkten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hauptbahnhof</li><li>• Busbahnhof</li><li>• Arcaden</li><li>• Martin-Luther-Platz</li><li>• Zollhaus</li><li>• Neuer Markt</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• Äußere-Brucker-Straße / Paul-Gossen-Straße</li><li>• Paul-Gossen-Straße</li><li>• Bruck Bahnhof</li><li>• Eltersdorf Bahnhof</li><li>• Lindnerstraße</li><li>• Weisendorfer Straße</li></ul>
B	Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen mit entsprechend hohen Ein- und Aussteigerzahlen (bspw. Ortsmitte, Klinikum/ Krankenhaus, Universität/ Hochschule etc.)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Essenbacher Straße</li><li>• Kliniken / Maximiliansplatz</li><li>• Bismarckstr</li><li>• Langemarckplatz</li><li>• Stintzingstraße</li><li>• Doris-Ruppenstein-Straße</li><li>• Kosbacher Damm</li><li>• Lachner Straße</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rennesstraße</li><li>• Technische Fakultät</li><li>• Schulzentrum West</li><li>• Karlsbader Straße</li><li>• Strümpellstraße</li><li>• Siemens Campus</li><li>• Odenwaldallee</li><li>• Naturbadstraße</li></ul>

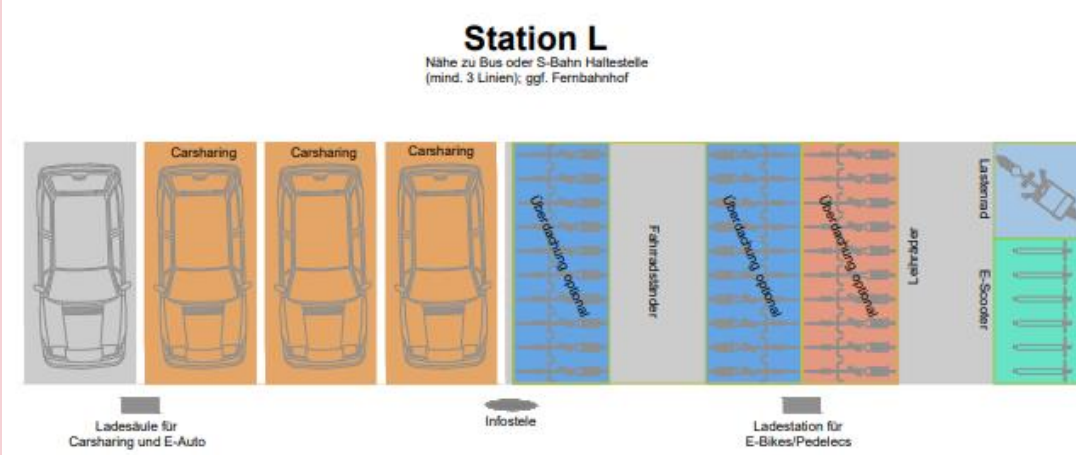
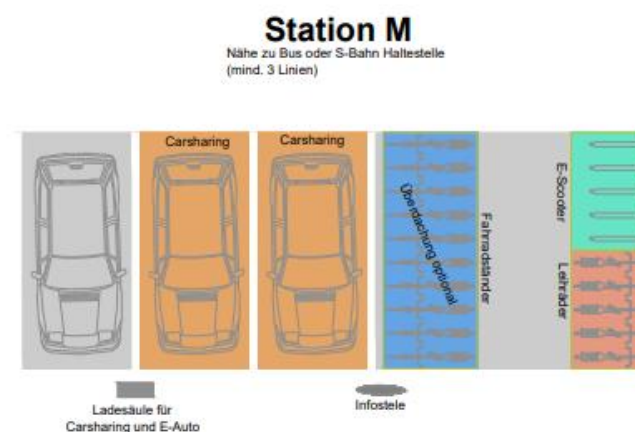
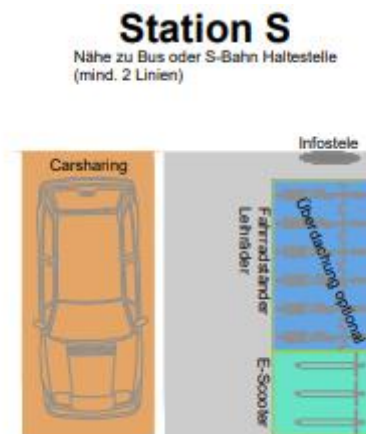


# Handlungsfeld Infrastruktur

## Zielsetzungen und Anforderungen an Schnittstellen Aufnahme des Ausbaukonzeptes Mobilpunkte

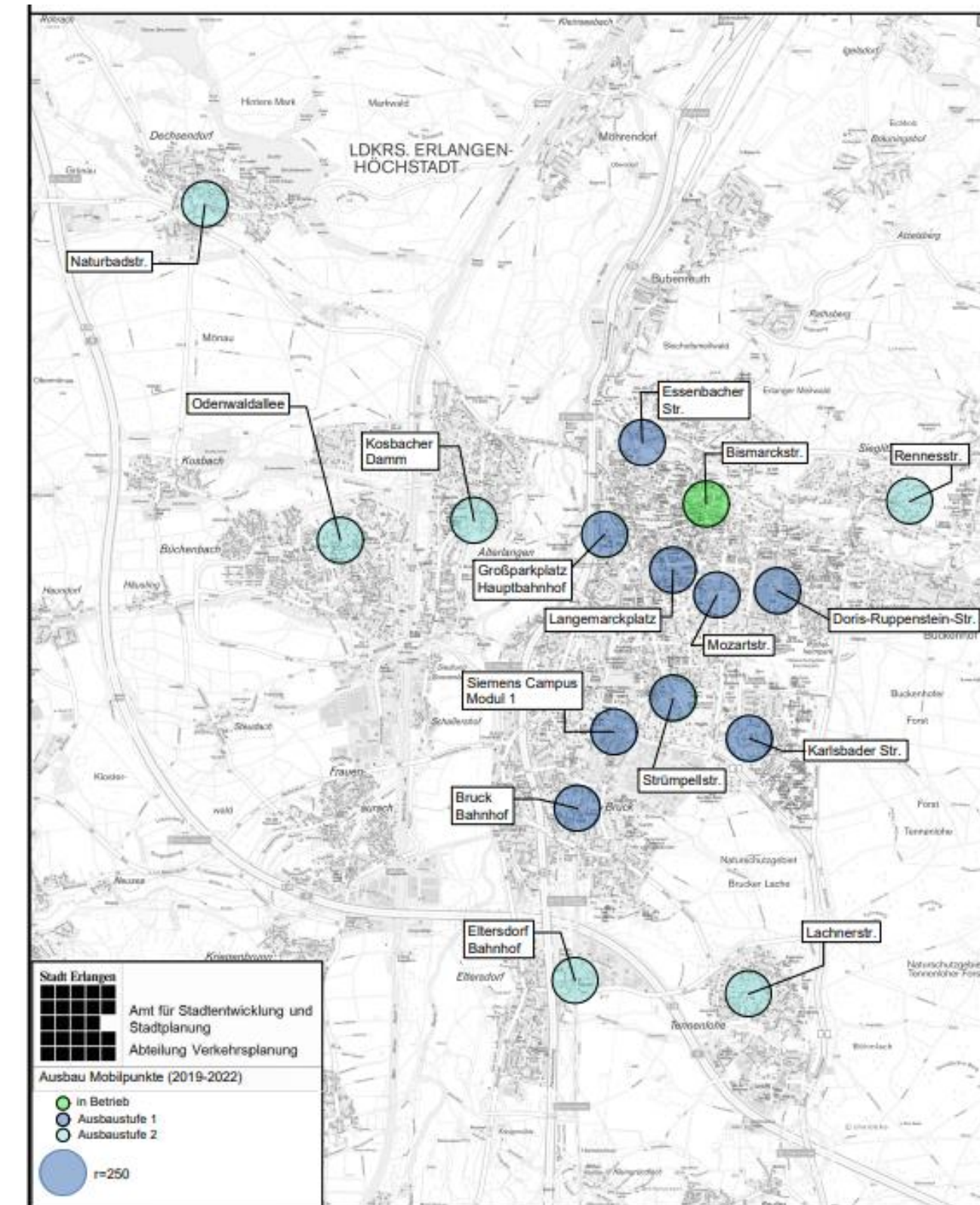
### Mobilpunkte

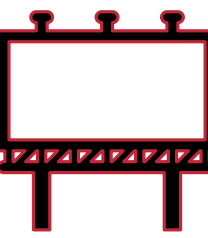
- Ausbau und Erweiterung von geeigneten Bahnhöfen und Knotenpunkten des ÖPNV zu **attraktiven multimodalen Schnittstellen**
- **Ausstattungs-Mindeststandards** entsprechend der Stationstypen der Stadt Erlangen und den Anforderungen der Haltestellenkategorien
- **tarifliche Verknüpfung von ÖPNV und anderen Mobilitätsdienstleistern** (z. B. Mobilitätskarte),
- **Integration in digitale Mobilitätsplattformen** (u.a. Info zur Auslastung)



Nähe zu Taxistand, Autoverleih, Fernbushalt, PKW-Stellplätze, Sitzgelegenheiten, Kiosk, Servicepunkt, Schließfach, WLAN, Packstation

## Ausbauprogramm Mobilpunkte





# Handlungsfeld Infrastruktur

## Zielsetzungen und Anforderungen an Schnittstellen Ausbau von Bike+Ride-Anlagen

### Bike+Ride

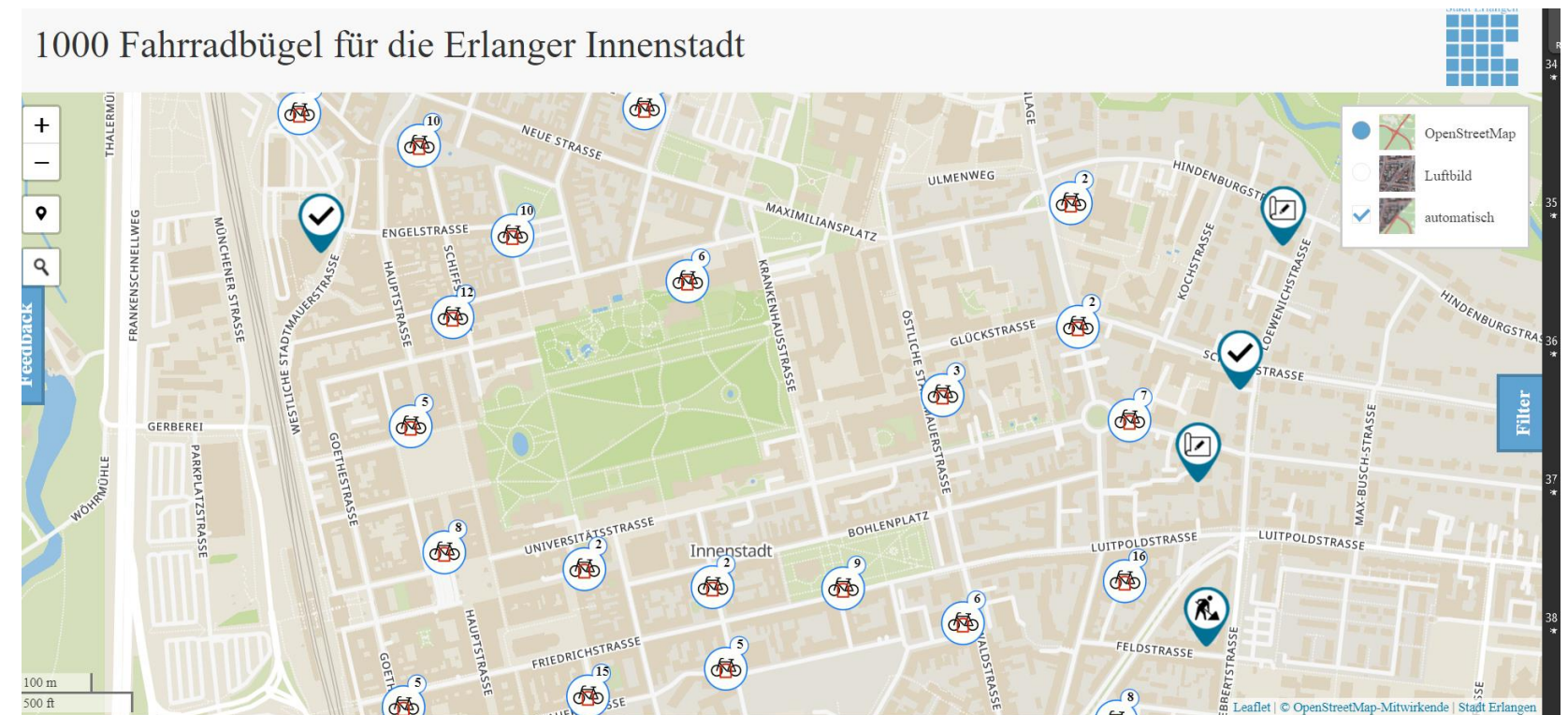
- Der **Ausbau von B+R-Anlagen** kommt auch dem ÖPNV zugute
- Im „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030“ sowie im „Zukunftsplan Fahrradstadt“ ist festgehalten, dass die Menge der Fahrradstellplätze in Erlangen in den kommenden Jahren stark erhöht werden soll, um den Radverkehr zu fördern.
- **Aktuelle Initiativen**
  - 1000-Bügel-Programm
  - B+R an Erlanger Bahnhöfen
  - Fahrradparkhaus Gleis 1

**Prüfauftrag:** Einrichtung von Fahrradbügeln an Haltestellen der Kategorien A, B und C

## Ergänzung Anforderungen Haltestellenkategorien

	A	B	C	D
<b>Fahrrad-Parkhaus</b>	(X)	-	-	-
<b>Bike+Ride-Anlagen mit mind. 20 Stellplätzen (überdacht, Fahrradbügel)</b>	X	(X)	-	-
<b>Fahrradbügel</b>	X	X	(X)	(X)

1000 Fahrradbügel für die Erlanger Innenstadt



# Handlungsfeld Infrastruktur

Zielsetzungen und Anforderungen an Schnittstellen  
 Einrichtung von Leihsystemen  
 Entwicklung einer regionalen Park+Ride-Strategie

## Anforderungen Leihsysteme

- **Reduzierung der Nutzungshürden** durch die Bündelung in einer App/ einer Buchungsplattform
- Anzustreben ist eine **regionale Kooperation**, wie sie aktuell mit dem VAG-Rad erprobt wird
- **Maßnahme: Einrichtung von Leihsystemen** im Rahmen der Einrichtung von Mobilpunkten (ab 2024 mit rund 300 Rädern)

## Anforderungen Park+Ride

- **P+R-Anlagen sind vorrangig im regionalen Kontext wirksam**
- Mit Blick auf die Umsetzung der StUB wird die Errichtung einer **P+R-Anlage an der Odenwaldallee** diskutiert

**Prüfauftrag:** Entwicklung einer regionalen P+R-Strategie für einen Umstieg in den ÖPNV außerhalb von Erlangen

## Ergänzung Anforderungen Haltestellenkategorien

	A	B	C	D
<b>Carsharing-Stellplätze</b>	X	(X)	-	-
<b>Fahrradverleihsystem</b>	(X)	(X)	(X)	-

	A	B	C	D
<b>Park+Ride-Anlagen (mit Stellplätzen mit Ladefunktion)</b>	(X)	-	-	-



# Handlungsfeld Service

plan:mobil



Bildquelle: ESTW AG

# Handlungsfeld Service

## Zielsetzungen und Anforderungen an die Fahrgastinformation

### Überblick Fahrgastinformationen und Beratungsangebote: Nutzung der **verschiedenen Kanäle und Medien**

- **Informationsplattformen** des VGN (u.a. VGN-App) und andere digitale Auskunftssysteme
- **Webseite** ESTW und weiterer Verkehrsunternehmen in Erlangen,
- **Kundenbüro** ESTW, DB Reisezentrum, **Verkaufsstellen** in Erlangen (Information und Beratung)
- **Telefonische Auskunft** bei ESTW, VGN (24h-Servicetelefon) sowie weiteren Verkehrsunternehmen
- **Beratungs- und Informationsangebote** der Stadtverwaltung Erlangen zu Mobilitätsthemen
- **Gedruckte Fahrplaninformationen**, z. B. Linienfahrpläne, Linienverlaufspläne
- bei **umfassenderen Angebotsänderungen: Flyer, Broschüren, Anzeigen, VGN- Infomobil** o. ä.
- **Fahrgastinformationen an Haltestellen**, z. B.
  - **Aushänge**, sukzessiver **Ausbau der Haltestellen mit DFI-Anzeiger in Echtzeit (Pilot E-Paper-Anzeige)**,
  - **Prüfung einer virtuellen Fahrgastinformation** per App
- **Fahrgastinformationen in den Fahrzeugen**, u.a.
  - **Bildschirme in den Fahrzeugen**,
  - **Fahrgastinformation durch das Fahrpersonal** (einfache Fahrplanauskünfte, Informationen bei Störungen)
  - **Aushänge und Flyer**

# Handlungsfeld Service

## Zielsetzungen und Anforderungen an das Beschwerdemanagement

### Beschwerdemanagement

- Den Fahrgästen soll es möglich sein, **jederzeit** (24 h/Tag/Jahr) **Hinweise** zu geben (telefonisch, persönlich oder per E-Mail). Die Rückmeldungen und Beschwerden der Kunden werden vom Verkehrsunternehmen ernst genommen und **zügig bearbeitet**. Spätestens zehn Werktage nach Beschwerdeeingang soll der Kunde eine freundliche, verständliche und für ihn nachvollziehbare Antwort / Zwischennachricht vom Verkehrsunternehmen erhalten.
- Bei Beschwerden, deren Anlass bzw. Ursache nicht beim Verkehrsunternehmen liegt (z. B. Baustellen o. ä.), kann das Verkehrsunternehmen den Aufgabenträger zur **Unterstützung bei der Beantwortung des Kundenhinweises** auffordern.

### Erweiterung der Mindestanforderungen an das Beschwerdemanagement

- Die Kanäle und Regularien des Beschwerdemanagements sind auf der **Homepage der Verkehrsunternehmen** aufzuführen.
- Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind **EDV-gestützt** in der Aufnahme und Bearbeitung zu **dokumentieren**.



Querschnittsthema

# Barrierefreiheit

plan:mobil





# Querschnittsthema Barrierefreiheit

## Zielsetzungen und Anforderungen an die Barrierefreiheit

### Barrierefreiheit

#### § 8 Abs. 3 Sätze 3 ff. Personenbeförderungsgesetz:

„Der Nahverkehrsplan hat 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.

Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“.

→ NVP übernimmt zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“

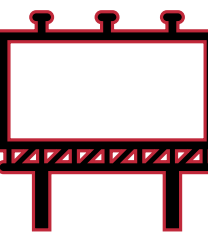
Alle **baulichen Anlagen, Fahrzeuge, Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen im ÖPNV** müssen für Menschen, die in ihrer Mobilität dauerhaft oder zeitweilig aufgrund einer **motorischen, sensorischen, geistigen, seelischen** oder **sonstigen Behinderung** oder Einschränkung oder aufgrund ihres Alters beeinträchtigt sind, in der allgemein üblichen Weise, **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein.**



Quelle: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. o.A.

## Umsetzung im NVP

- **Festlegung der Anforderungen an Fahrzeuge, Haltestellen und Verknüpfungspunkte, Fahrgastinformation und Betrieb**
- **Leitfaden Barrierefreiheit bereits im NVP 2016 - 2021**
- **Kategorisierung** der Haltestellen
- **Umsetzungsprogramm mit Priorisierung (Beschluss zur Prioritätenliste)**
- **Haltestellenkataster** mit Ausstattungselementen wird laufend aktualisiert
- **Ausnahmen** benennen



# Querschnittsthema Barrierefreiheit

## Zielsetzungen und Anforderungen an die Barrierefreiheit

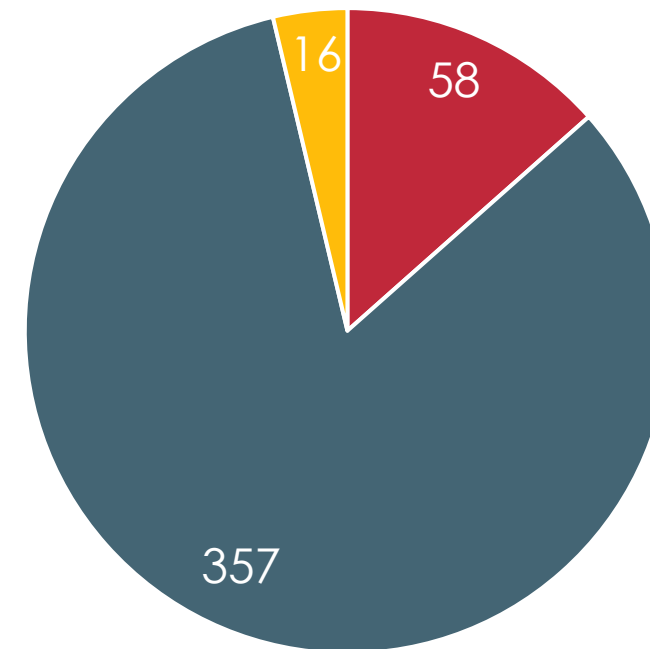
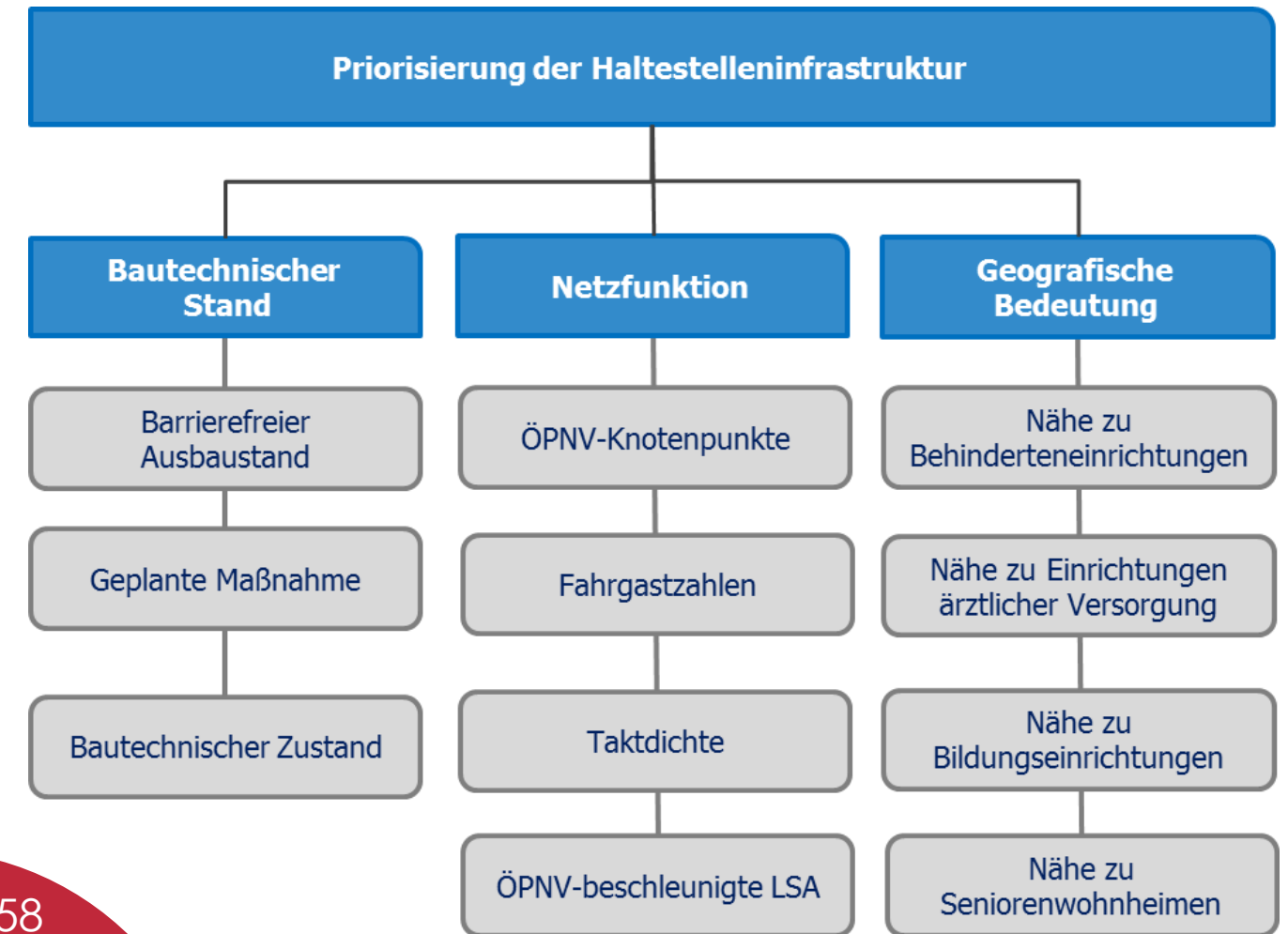
### Umsetzung

- Insgesamt 187 Haltestellen mit 431 Haltestellenpositionen
- Derzeit aus-/umgebaut: 58 Positionen

**Maßnahme: Umsetzung intensivieren, Personalkapazitäten schaffen**

### Merkmale Haltestellenkataster (Auswahl)

- Bauart der Haltestelle
- Haltestellenlänge
- Tiefe der Haltestelle
- Gesamtbreite
- Haltestellenkante Höhe
- Haltestellenkante mit Formstein
- Geradlinig anfahrbar
- Reststufe/ Restspalt zwischen Bord und Fahrzeugboden
- Bodenbelag der Haltestelle
- Blindenleitsystem
- Taktiler Aufmerksamkeitsfeld
- Taktiler Leitstreifen parallel zur Haltestellenkante
- Art der hinteren Haltestellenbegrenzung
- Störende Einbauten



■ Barrierefrei ■ nicht ausgebaut ■ keine Angabe

**Sprechen Sie uns an.**

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)

[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

**plan:mobil** – Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 400 90 555

Fax. 0561 / 7084104

**plan:mobil**  
■ VERKEHRSKONZEPTE  
■ MOBILITÄTSPLANUNG



# Forum Mobilität

## Fortschreibung des Nahverkehrsplans

19.07.2023

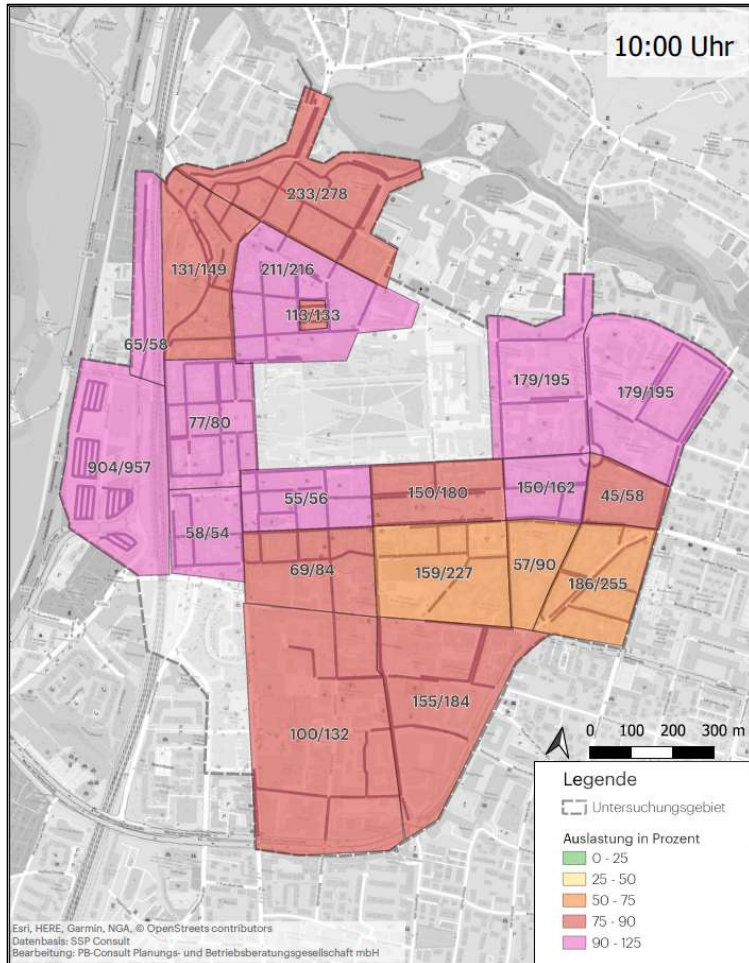
Stadt  
Erlangen

Amt für Stadtplanung und Mobilität  
Abteilung Mobilitätsplanung

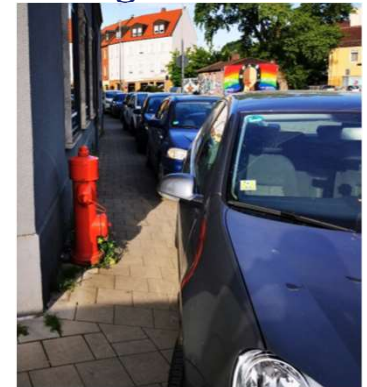
# Kostenfreie Innenstadtzone - Ausgangslage



Auslastung öffentliche Parkstände



- Hohe Auslastung der Innenstadt durch parkende Kfz
- Längere fußläufige Wege zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt
- Einschränkungen u.a. im Fußverkehr durch (auf-)parkende Kfz
- Parksuchverkehr
- Potenzial für Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- **Ziel:** Synergieeffekte durch Umsetzung des Parkraumkonzepts, Anpassung der Parkgebührenordnung und Einführung einer kostenlosen ÖPNV-Zone

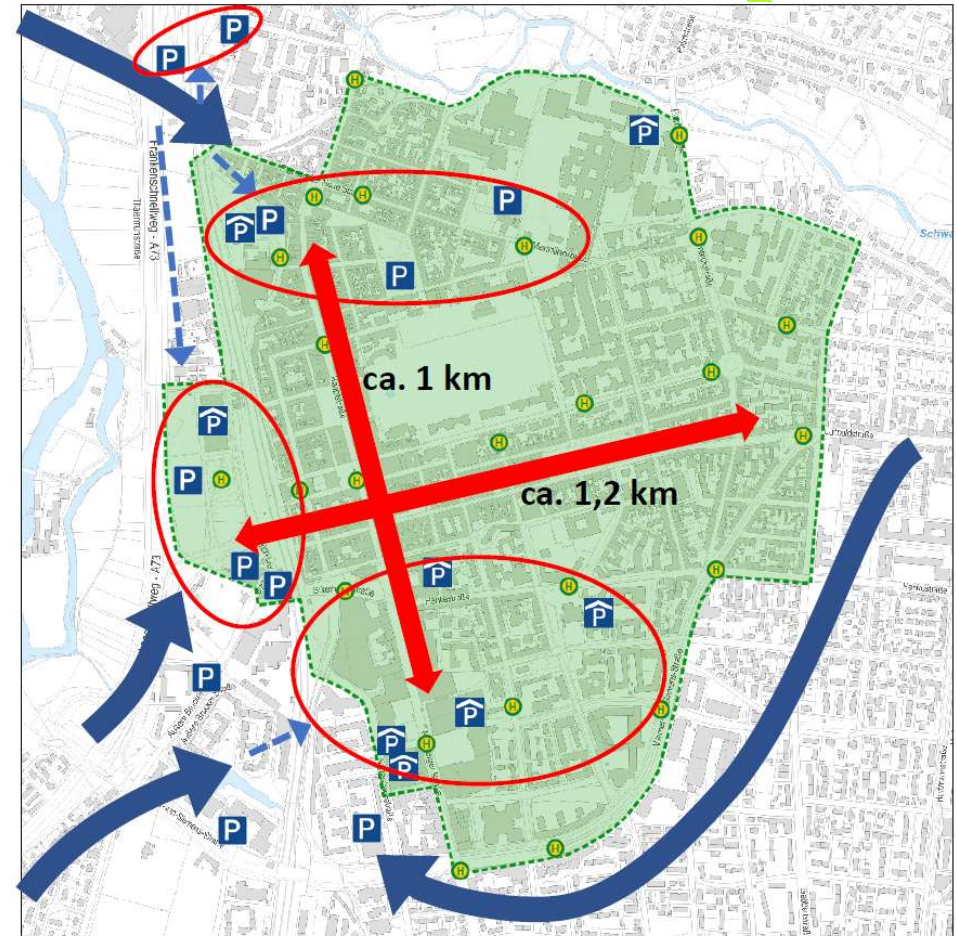


# Kostenfreie Innenstadtzone - Zielsetzung



- Höhere Durchlässigkeit der Innenstadt, Belebung der nördlichen Altstadt und des Einzelhandels
- Reduzierung des Parksuchverkehrs und der Umweltbelastung durch den MIV
- Begleitendes Parkraumkonzept und neue Parkgebührenordnung
- Vermeidung des bisherigen Nutzungshemmnisses (2,60 € je Einzelfahrt) → Fahrgaststeigerung
- Gleichzeitige Integration der kostenlosen CityLinie
- Erfahrungsgewinn und Mehrwehrt durch begleitende Evaluation

→ keine reine Tarifmaßnahme



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2023  
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

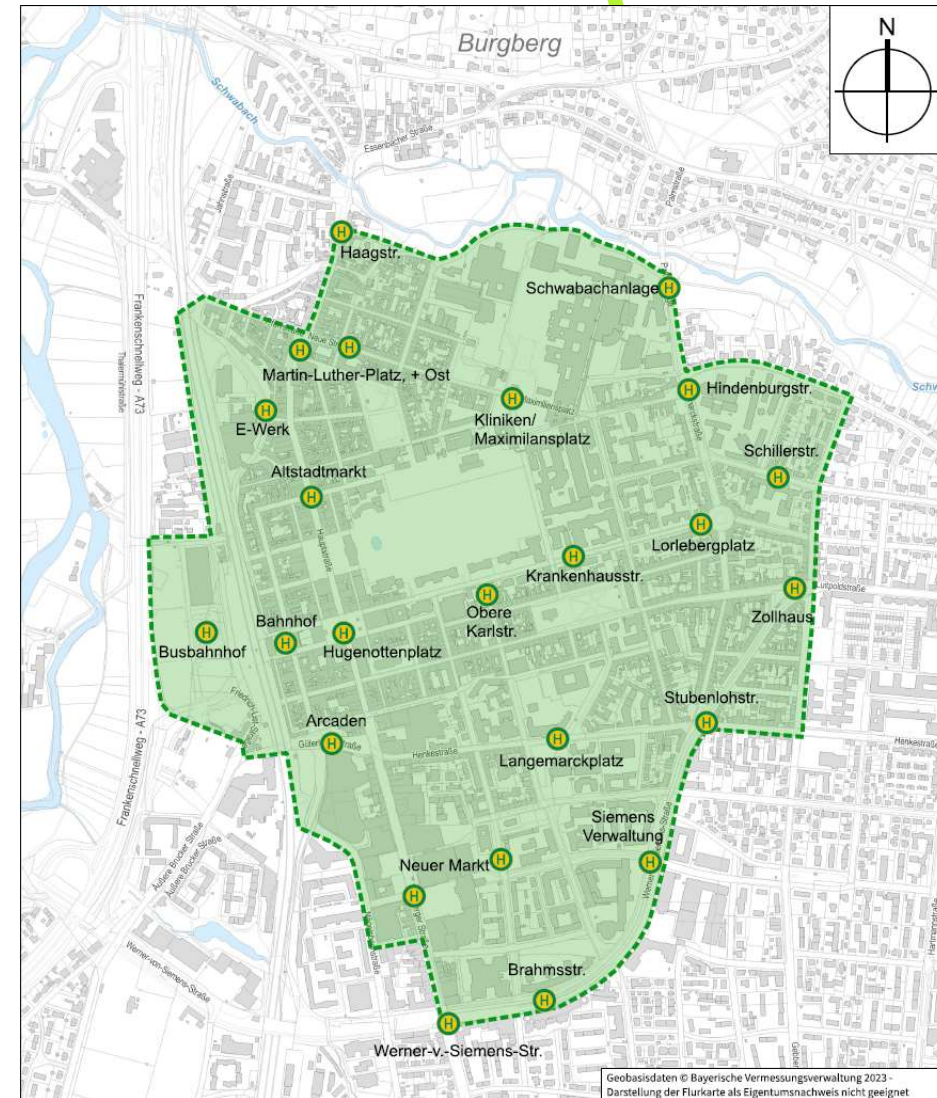
31.07.2023 © Stadt Erlangen 3

# Kostenfreie Innenstadtzone - Umgriff

- Einführung ab 01.01.2024 als Pilotprojekt
- Beschluss im Stadtrat am 29.06.2023 einstimmig erfolgt
- „Fahren ohne Fahrschein“
- Ausgleich durch der Mindereinnahmen durch die Stadt Erlangen

## Nächste Schritte

- Zustimmung VGN-Gremien Ende Juli
- Erarbeitung Evaluationskonzept
- Marketingmaßnahmen / Information



# CityLinie



- Planung und Umsetzung des Stufenkonzeptes → Beschaffung von umweltfreundlichen Elektrobussen
- 18. Januar 2021: KlinikLinie als Übergangsbetrieb / Probetrieb (1. Stufe) bis zu einer Umsetzung der CityLinie (2. Stufe) in Betrieb genommen. Seit 01. Januar 2022 kostenlos nutzbar.
- Projektskizze und Förderantrag → Förderzusage im April 2020
- Ausschreibung und Beschaffung von sieben E-Bussen inklusive Ladeinfrastruktur durch die ESTW
- **Umsetzung: Fahrplanwechsel Dezember 2023**



# CityLinie



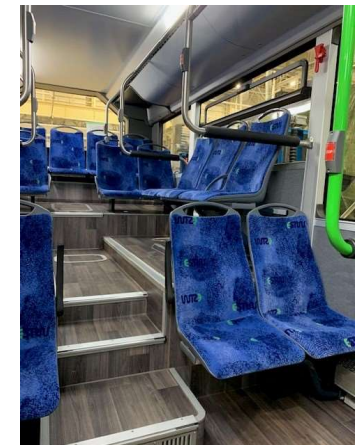
- Busbahnhof
- Arcaden
- Hauptbahnhof
- Altstadtmarkt
- Martin-Luther-Platz
- Kliniken/Maximiliansplatz
- Hindenburgstraße
- Schillerstraße
- Zollhaus
- Lorlebergplatz
- Krankenhausstr.
- Hugenottenplatz
- Hauptbahnhof
- Arcaden
- Busbahnhof



# CityLinie



- 7 E-Busse – Abnahme durch ESTW erfolgt
- Ladeinfrastruktur am Betriebshof der ESTW und am Großparkplatz



# Fahrgastinformation und Service

- Digitale Fahrplanaushänge „ePaper“
  - Pilotprojekt an den Haltestellen am Hugentottenplatz
  - Echtzeitinformationen, Abfahrtspläne, Umgebungspläne, akustische Information
- Ausbau von „Kundenterminals“
  - Echtzeitinformationen zu Linien
  - bargeldloser Fahrscheinkauf
  - Förderung im Rahmen des Bundesförderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“



Bildquelle: Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH

# Projekte in der Region

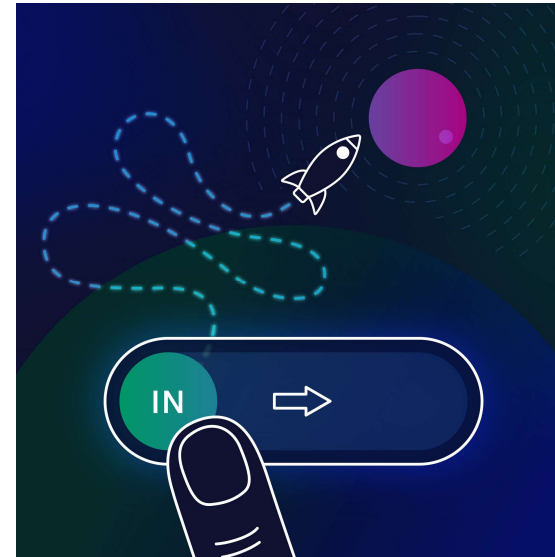
- **VGN-Bedarfsverkehre: zentrale Disposition und Buchung per App**
  - Bedarfsverkehre bisher fast ausschließlich telefonisch bestellbar
  - Ziel: elektronische Bestellmöglichkeit in der VGN-App
  - Komplexe Ausgangslage durch verschiedene technische Grundlagen und
  - Machbarkeitsstudie zeigte großes Potenzial für Digitalisierung
  - Pilotprojekt: erste Aufgabenträger im VGN bereits ab Dezember 2023
  - Beteiligung der Stadt Erlangen im Jahr 2024



Bildquelle: VGN GmbH

# Projekte in der Region

- **Pilotprojekt eTarif „egon“**
  - Berechnung über Luftlinie – Einsteigen mit der „egon“-App „Check-in, be out“  
→ einfache Nutzung
  - Rabattmodell und Abrechnung nach 31 Tagen
  - Insbesondere für Gelegenheitsfahrer
  - Kontinuierliche Evaluation und Weiterentwicklung



# VGN Strategie 2030

- Strategieentwurf zur Weiterentwicklung des ÖPNV im VGN, Erarbeitung in einer Workshop-Reihe
- Angebotsanalyse im VGN-Raum: sehr gute Erreichbarkeit, aber Handlungsbedarf beim Verkehrsangebot (insbesondere an Wochenenden); Schlechtes Reisezeitverhältnis zum Pkw vor allem im ländlichen Raum; Vergleich mit Verkehrsverbänden
- Ziel: Erhöhung der Fahrgastzahlen durch die Umsetzung eines umfassenden Maßnahmenmix ( Angebot, Infrastruktur, Marketing, Tarif & Vertrieb) → Aufzeigen von Maßnahmen gemäß Klimaziele von Bund und Ländern
- Weiteres Vorgehen
  - Abstimmung in den VGN Gremien
  - Gespräche über Weiterentwicklung der Verbundstruktur
  - Umsetzungsstudie



# Weiteres

- Planungen im Zusammenhang mit der StUB (unter anderem Busnetze)
- Ausbau Barrierefreiheit
- Zusammenarbeit mit Landkreis Erlangen-Höchststadt (AG „Grenzüberschreitender Nahverkehr“)
- Fortschreibung Nahverkehrspläne Stadt Nürnberg und Stadt Fürth
- Kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan
- Deutschlandticket und Ermäßigungsticket

