

## 2.2 Auswertung Erschließung

### 2.2.1 Vorgaben der Leitlinie und Vorgehen

Die *Leitlinie* sieht beim Kriterium Erschließung eine Überprüfung der Einzugsbereiche der Haltestellen vor. Je nach Gebietskategorie sind unterschiedliche Richt- und Grenzwerte für die Haltestellen-Einzugsbereiche definiert. Überprüft wird die Luftlinien-Entfernung. Bedingt durch Topographie und Straßengeometrie ist ein durchschnittlicher Umweg-Faktor von 1,2-1,3 anzusetzen.

Gefordert ist eine Erschließung aller Teilflächen ab 200 Einwohner (Richtwert) bzw. 500 Einwohner (Grenzwert). 80% der Einwohner oder der Nutzer verkehrserzeugender Einrichtungen (Arbeitsplätze, Einkaufsgelegenheiten, öffentliche Einrichtungen) sollen im definierten Einzugsbereich der Haltestellen liegen.

Mit Rücksicht auf das unterschiedlich hohe Fahrgastaufkommen in verschiedenen Gebietskategorien lässt die Leitlinie bei den Vorgaben für Haltestellen-Einzugsbereiche im Bereich von Mittel- und Oberzentren einen breiten Spielraum zu, vgl. **Tabelle 3**.

Kategorie	Grenzwert		Richtwert	
	Bus	Bahn	Bus	Bahn
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiet hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiet niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000

**Tab. 3:** Vorgaben Haltestellen-Einzugsbereiche

Kategorie	Einzugsbereich	Begründung
Kernbereich	300 m	Richtwert der Leitlinie
Gebiet hoher Nutzungsdichte	400 m	Richtwert der Leitlinie
Gebiet niedriger Nutzungsdichte	600 m	Richtwert der Leitlinie
	(400 m)	(durchgehend anzustreben)

**Tab. 4:** Vorgaben Haltestellen-Einzugsbereiche für das Stadtgebiet Erlangen

Ein Vergleich der Erschließungswirkungen für 300 m bzw. 400 m ergab, dass vor allem in den Außenbereichen bei einem einheitlichen Einzugsbereich von 300 m größere Erschließungsdefizite entstehen. Um diese zu beheben, wäre die Einrichtung zahlreicher neuer Haltestellen auch abseits der vorhandenen Linienwege erforderlich. Zur Bedienung dieser Haltestellen müssten entweder neue Linien eingerichtet oder vorhandene Linien umgeleitet werden. In vielen Fällen wäre eine Bedienung nur über neue Stich- und Schleifenfahrten möglich. Dem Vorteil einer besseren Zugänglichkeit des ÖPNV stünden deutliche Nachteile in Form erheblich verlängerter Fahrzeiten und eines erhöhten Betriebsaufwands gegenüber.

Erfahrungen des VGN in der Nahverkehrsplanung haben gezeigt, dass bei Fußwegen über 400 – 500 m die Akzeptanz des ÖPNV deutlich sinkt. Im Interesse eines flächendeckend attraktiven ÖPNV beschloss der AK, auch in den Gebieten niedriger Nutzungsdichte durchgehend eine Erschließung mit einem Einzugsbereich von 400 m anzustreben.

In Anlehnung an die Richtwerte der Leitlinie beschloss der AK auf seiner Sitzung am 29.11.2004 Haltestellen-Einzugsbereiche gemäß **Tabelle 4**.