

### Quantitative Analyse und Punktebewertung

Die GIS-gestützte Analyse untersucht vordergründig die geographische Bedeutung der Haltestellen. Hierzu wurden Strukturdaten und „Points of Interest“ (POIs) in den Einzugsradien der Haltestellen, die je nach der vorliegenden Nutzungsdichte variieren, analysiert (siehe Beispiel in Anlage 2). Somit wird die räumliche Bedeutung der Haltestelle aufgrund der von ihr erschlossenen Einrichtungen und Strukturen wiedergegeben (Nähe zu wichtigen Einrichtungen, hohe Bevölkerungsdichte etc.). Des Weiteren wurden die Fahrgastzahlen und die Busfrequenz je Haltestelle einbezogen. In der Analyse wurden demnach folgende Kriterien untersucht:

1. POIs: Kliniken, Senioren- und Pflegeheime, Schulen, Sportvereine, Einzelhandelsstandorte und Sondereinrichtungen
2. Bevölkerungszahl (Prognosedaten für 2030)
3. Erwerbstätigenzahl (Prognosedaten für 2030)
4. Studierendenzahl (Prognose der FAU für 2025)
5. Fahrgastzahlen (Ein-/Aussteiger je Haltestelle – Erhebung des VGN, 2012)
6. Busfrequenz (Fahrplandatenberechnung je Haltestelle für die Hauptverkehrszeit)

Die Kriterien wurden für den Einzugsbereich jeder Haltestelle berechnet, so dass jede Haltestelle eine berechnete Anzahl an POIs, Einwohnern, Erwerbstätigen etc. besitzt. Die Haltestellen erhalten je Kriterium eine Punktzahl. Hierbei richtet sich die Höchstpunktzahl an der Anzahl der Haltestellen (187). Somit erhält beispielsweise die Haltestelle mit den meisten Erwerbstätigen in ihrem Einzugsradius 187 Punkte, die Haltestelle mit der zweithöchsten Anzahl an Erwerbstätigen 186 Punkte und die letztplatzierte Haltestelle einen Punkt. Sollten Haltestellen den gleichen Wert aufweisen und damit im Kriterium gleichplatziert sein, werden sie mit der gleichen Punktzahl bewertet.

Um eine Gesamtrangfolge zu generieren, wurde die Punktzahl der einzelnen Kriterien pro Haltestelle addiert. Das Ergebnis ist eine vorläufige Liste, die auf den rein quantitativen Daten basiert und nicht gewichtet ist, um eine neutrale Grundlage für die Abstimmung mit den betroffenen zu gewährleisten.

Diese vorläufige Liste wurde durch Markierungen um weitere Informationen ergänzt:

7. Bushaltestellen, an denen die Installation von dynamischen Fahrgastanzeigen (DFI-Anzeigen) geplant ist
8. Die Lage der Haltestelle am Fußverkehrsnetz 1. Ordnung, siehe Beschluss 613/201/2018/1
9. Gelenkbuseinsatz im Stadtverkehr