

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.



NAHVERKEHRSPPLAN 2022



Nahverkehrsplan

für die Stadt Schwabach

Endbericht

April 2022

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Fabian Müller, M. Sc. Verkehrswesen (Traffic and Transport)

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	7
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	7
1.3 Gültigkeit	8
1.4 Zielvorgaben	8
1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen	12
1.6 Arbeitsschritte	12
2. Bestandsaufnahme	13
2.1 Raumstruktur	13
2.2 Verkehrsnachfrage	14
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	14
2.4 Derzeitige Nutzung	15
3. Ausreichende Verkehrsbedienung	16
3.1 Verkehrszellen	16
3.2 Gebietstypen	16
3.3 Erschließung	17
3.4 Erreichbarkeit	17
3.5 Bedienungshäufigkeit	17
3.6 Auslastung	17
4. Schwachstellenanalyse	19
4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen	19
4.2 Defizitbewertung	21
5. Voraussichtliche Entwicklungen	25
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	25
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	27
5.3 Verkehrsprognose	27
6. Maßnahmenpaket	29
6.1 Prüfung von Taktverdichtungen im Stadtverkehr	29
6.2 On-Demand-Verkehr	30
6.3 Barrierefreiheit	31
7. Auswirkungen und Bewertung des Maßnahmenpakets	35
7.1 Verkehrliche Wirkung	35
7.2 Finanzielle Wirkung	35
7.3 Gesamtbewertung	36
7.4 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen	36
8. Beteiligungsverfahren	37
8.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	37
8.2 Weitere Beteiligungen	37
8.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung	37
9. Anhang	38
9.1 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN	38
9.2 Karten	45
9.3 Tabellen	60

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Schwabach hat in einer Vereinbarung mit der VGN GmbH vom 16.10.2008 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben. Die letzte Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde im August 2016 erarbeitet. Im Juli 2018 fand die Teilfortschreibung „Barrierefreiheit“ statt.

Am 29.09.2021 wurde die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit der Auftaktsitzung begonnen.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit 1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte in Bayern **Aufgabenträger** für den allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)¹.

Der Aufgabenträger ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig. Er „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**“². Dieser

ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Dabei ist die Definition der sogenannten **Ausreichenden Verkehrsbedien**ung ein zentrales Element.

„Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse (...) und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger (...) obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 PBefG³ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“⁴

Das Bayerische ÖPNV-Gesetz legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“⁵ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr

(SPNV) (...) Aufgabe des Freistaates Bayern“.⁶

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten **Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN)** hat das damalige 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 sowie Empfehlungen zu Grenzwerten (Mindestanforderungen an den ÖPNV) und Richtwerten (guter ÖPNV-Standard) 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.“⁷ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie ÖPNV-Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen relativ große Spielräume.

Diese Kriterien wurden für die Stadt Schwabach von einer interfraktionellen Arbeitsgruppe, in der neben der Politik auch Vertreter der Verwaltung sowie der Verkehrsunternehmer, die in der Stadt Schwabach eine Linie betreiben, vertreten sind, erörtert und Vorgaben für die Bewer-

1 vgl. Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (**RegG**), Personenbeförderungsgesetz (**PBefG**) sowie Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (**BayÖPNVG**)

2 PBefG §8 Abs. 3

3 „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.“

4 PBefG §8 Abs. 3a Satz 1

5 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

6 BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

7 Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

tung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt.

In Weiterführung des Rechtsgedankens des PBefG § 8 Abs. 4 (1), wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.⁸ 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 Verkehrsbedienungs zu erfüllen. Mit anderen Worten: eine gemeinwirtschaftliche Leistungssicherung ist grundsätzlich erst dann geboten, wenn die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienungs durch ein eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot nicht möglich ist.

1.3 Gültigkeit

Der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans ist auf den Zuständigkeitsbereich der Stadt und der dort verkehrenden Linien begrenzt.

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

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

- Erstellung des regionalen Nahverkehrsplans (RNVP)
- Abstimmung der Nahverkehrsplanung der Verbandsmitglieder
- Mitwirkung bei der SPNV-Planung

⁸ vgl. Bayerische Leitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Ziffer 3.4

- Infrastrukturplanung
- Objektplanung und Stellungnahme zur Bauleitplanung

Der Regionale Nahverkehrsplan wurde vom ZVG 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 ZVG untereinander. Darüber hinaus bietet der RNVP den im ZVG zusammengeschlossenen Aufgabenträgern die Möglichkeit grundsätzliche Absprachen und Zielsetzungen hinsichtlich einer gemeinsamen Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im VGN zu treffen und umzusetzen. So enthält er beispielsweise gemeinsame Produktdefinitionen und Qualitätsstandards. Auch grenzübergreifende Linien werden im Regionalen Nahverkehrsplan formal behandelt. Davon betroffene Linien bedürfen einer weiteren Untersuchung, insbesondere bei überregionaler Funktion. Die Realisierung dieser Planungen liegt jedoch weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan bleibt bis zu seiner Fortschreibung gültig. Laut Art. 13 Abs. 2 Satz 3 BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Es ist nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung aufgrund der Verfügbarkeit von Rahmendaten zweckmäßig, einen Zeitabstand von rund 5 Jahren zu wählen.

1.4 Zielvorgaben

Die Zielvorgaben leiten sich primär aus den gesetzlichen Grundlagen des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 Abs. 3 PBefG) und dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Art. 2, 4, 13 BayÖPNVG) ab. Diese Ziele werden

entsprechend der gesetzlichen Vorgaben differenziert und um eigene Schwerpunktsetzungen ergänzt.

Ausreichende Verkehrsbedienungs

Mit der Festlegung einer „Ausreichenden Verkehrsbedienungs“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) trägt die Stadt Schwabach im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen bei. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt und damit den Vorgaben des Art. 4 BayÖPNVG⁹ Rechnung getragen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil der Schwabacher Bevölkerung in einem dicht besiedelten Gebiet um die Schwabacher Innenstadt und die Bahn-Haltpunkte wohnt und arbeitet¹⁰, was dem Fahrgastpotenzial im Linienbusverkehr natürliche Grenzen setzt (attraktive Reisezeiten mit dem Rad oder zu Fuß). Die peripher gelegenen Stadtteile bieten mit Ausnahme von Wolkersdorf aufgrund der niedrigen Einwohnerzahl nur geringes Fahrgastpotenzial.

Als Ausreichende Verkehrsbedienungs entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird als ÖPNV-Standard der **modifizierte Richtwert** (guter ÖPNV-Standard) festgelegt. In einem ersten Schritt zu diesem Ziel soll im Stadtgebiet der Grenzwert (Mindeststandard) sichergestellt werden.

Ausbau des Umweltverbundes

Für die künftige Verkehrsentwicklung soll der Anteil des Umweltverbundes¹¹ am innerstädtischen Verkehr

⁹ Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit, Bequemlichkeit, Verkehrsbeschleunigung und Aufwandssenkung entsprechen.

¹⁰ 80% der Bevölkerung wohnt in einem Umkreis von 1,5 km um die Innenstadt.

¹¹ ÖPNV-, Fußgänger- und Fahrradverkehr

gesichert und weiter ausgebaut werden, um eine Reduktion von CO₂ und anderen Luftschadstoffen sowie einer Lärminderung in der Stadt zu erreichen. Dies wurde auch im integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Schwabach festgehalten. Nachfragesteigerungen im ÖPNV sind durch geeignete Maßnahmen in der Stadtplanung und eine Weiterentwicklung des Angebots anzustreben. Eine Steigerung der Nachfrage im ÖPNV soll jedoch nicht mit einer Verringerung des Anteils an Fußgängern und Fahrradfahrern erkauft werden. Vielmehr ist eine Stärkung des Umweltverbundes insgesamt anzustreben.

Bedienungsstandards und Angebotsgestaltung

Vorrangig soll der ÖPNV für den Schüler- und Berufsverkehr als mögliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen (d.h. auch in den Ferien ist für den Berufsverkehr ein attraktives Angebot zwingend notwendig).

Das Angebot soll darüber hinaus den Versorgungsverkehr (Einkauf, Behörden-, Arztbesuche etc.) sowie den Freizeitverkehr entsprechend der Nachfrage abdecken.

Der ÖPNV soll insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen zur Verfügung stehen, um diesen im Sinne der sozialen Inklusion eine möglichst attraktive Alternative bei den Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

In Gebieten und zu Verkehrszeiten mit schwacher Nachfrage sind bedarfsgesteuerte Verkehre (AST, Rufbus, On-Demand) anzustreben.

Im Interesse eines einheitlichen, gut merkbareren Angebots und einer Optimierung der Anschlüsse ist bei der Angebotsgestaltung ein einheitliches Taktmuster – insbesondere auch im Hinblick auf schienengebundene Verkehrsmittel – anzustreben. Einem stabilen Fahrplan ist im Sinne der Attraktivität des Gesamt-ÖPNV der Vorrang zu geben vor einer theoretisch kurzen Reisezeit, die aber oft nicht eingehalten werden kann.

Reine Schülerfahrten sollten, sofern sie stark vom Linienverlauf des Taktverkehrs abweichen, zur

besseren Lesbarkeit der Fahrpläne eine eigene Liniennummer erhalten.

Barrierefreiheit

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 (PBefG § 8 Abs. 3). Die (...) 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. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (...) sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte,

Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Die ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (Ad-hoc-AG ÖPNV) hält in ihrer Schrift „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“¹² fest, dass die Aufgabenträger die Pflicht haben, „sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören. Kommen sie der Pflicht nach, sind sie keinem erhöhten Klagerisiko ausgesetzt. Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“

¹² ad-hoc-AG der BAG ÖPNV: Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, 09/2014.

„Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert: „Barrierefreiheit“ bleibt auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Eine Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist realistischer Weise nicht zu erreichen.“

Bei der Maßgabe zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV muss das Gesamtsystem ÖPNV betrachtet werden. Hierzu zählt neben der **Infrastruktur** und den **Fahrzeugen** auch die **Information** der Fahrgäste.

Die Stadt Schwabach schließt sich diesen Formulierungen der Ad-hoc-AG ÖPNV an.

Die Umsetzung der barrierefreien Information der Fahrgäste soll vor allem durch eine Anpassung der Internetauskunft sowie mobiler Endgeräte erfolgen. Dieses Aufgabenfeld kann nicht von der Stadt Schwabach alleine umgesetzt werden, sondern wird für alle Aufgabenträger im Verbundgebiet durch die Verbundgesellschaft realisiert. Die Information vor Ort an der Haltestelle und im Fahrzeug muss jedoch vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan behandelt und definiert werden und soll im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur umgesetzt werden. Daher legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeuge fest.

Hierzu wurden in der Teilfortschreibung 2018 alle Haltestellen im Stadtgebiet untersucht und eine Priorisierung für den Umbau der Haltestellen festgelegt. Auch die übrigen Aspekte wie Fahrzeuge, Information und Kommunikation sowie Betrieb und Unterhaltung, die neben der Infrastruktur Voraussetzung für einen barrierefreien Zugang aller Personen zum öffentlichen Nahverkehr sind, wurden untersucht und eine Priorisierung der Maßnahmen festgelegt. Sollten bis 2022 neue Busse

beschafft werden oder Haltestellen neu eingerichtet werden, ist schon jetzt darauf zu achten, dass eine weitestgehende Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt wird. Notwendige Ausnahmen hiervon müssen konkret benannt und begründet werden. Auf die Maßnahmen und deren Priorisierung wird in *Kapitel „6. Maßnahmenpaket“ auf Seite 29* näher eingegangen.

Infrastruktur und Beschleunigung

Die Haltestelleneinrichtungen müssen den VGN-Standard erfüllen und sollen bei entsprechendem Fahrgastaufkommen einen Wetterschutz bieten. Hierzu wurde ein Prioritätenkonzept von der Stadt Schwabach erstellt. Vor allem Haltestellen, die stärker frequentiert sind und besonders für Ortsunkundige relevant sind, sollten über den reinen Fahrplan hinaus weitere Informationsangebote (wie bspw. das Liniennetz) zur Orientierung enthalten¹³. Hierfür ist ein Fahrplankasten, der von seiner Größe und Gestaltung die Anbringung und den Aushang der dargestellten Informationen ermöglicht, vorzuhalten. Der Aushang ist so anzubringen, dass er für den durchschnittlichen Nutzer ohne weiteres einsehbar ist vorzuhalten.

Bei Straßenumbauten oder barrierefreiem Haltestellenausbau sollte darauf geachtet werden, in Zukunft zur Beschleunigung des ÖPNV – wo möglich – Buskaps an Stelle von Bushaltebuchten zu errichten. Ausnahmen ergeben sich an Haltestellen, bei denen es regelmäßig zu längeren Wartezeiten kommt (z. B. vor Schulen oder an Endhaltestellen).

Zur weiteren Beschleunigung sollten auch zusätzliche Vorrangschaltungen für Busse an Lichtsignalanlagen geprüft und wo sinnvoll umgesetzt werden sowie Vorfahrtregelungen entlang der Linienwege geändert oder reine Busspuren geschaffen werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass Fußgängern und

Radfahrern nicht zu lange Wartezeiten zugemutet werden

Nahe beieinanderliegende Haltestellen von Stadt- und Regionalbussen sollten zur besseren Orientierung der Fahrgäste und im Sinne der Schaffung von Umsteigebeziehungen zusammengelegt werden.

Zur besseren Information sollten stark frequentierte Haltestellen und wichtige Umsteigeknoten mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet werden.

Zwischen Verknüpfungspunkten einzelner Linien sind die Wege kurz zu halten und verständlich auszuschildern. Dabei sind besonders die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu beachten. Die Anschlusssicherung sollte insbesondere bei der letzten Fahrtmöglichkeit am Tag gewährleistet sein. Die Umsteigezeit auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll so ausgestaltet werden, dass ein verlässlicher Anschluss (auch bei geringen Verspätungen) geschaffen wird. Möglichkeiten der Anschlusssicherung sind zu prüfen und ggf. entsprechende Maßnahmen zu entwickeln. Dabei sind die neuen Möglichkeiten der Fahrtauskunft in Echtzeit, welche der Freistaat über das Projekt DEFAS vorantreibt, zu prüfen.

Ausrichtung auf neue Bedürfnisse und Anbindung neuer Baugebiete

Bei der bisherigen Fokussierung der Lastrichtung auf die auspendelnde Bevölkerung Schwabachs ist zu berücksichtigen, dass es mittlerweile auch zahlreiche Einpendler nach Schwabach gibt. Dieser Entwicklung ist Rechnung zu tragen.

Bei der Planung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie Freizeiteinrichtungen ist eine Anbindung an das ÖPNV-Netz unter Berücksichtigung entsprechender Fahrgastpotenziale zu beachten.

Die Gestaltung von Straßenquerschnitten und Erschließungskonzepten für neue Baugebiete muss den Erfordernissen des ÖPNV Rechnung tragen, um unnötig lange Fußwege

zur Haltestelle oder unproduktive Umwegefahrten zu vermeiden.

Ebenso ist darauf zu achten, dass Fußwege ohne größere Umwege zu den nächstgelegenen Linienverläufen des Busverkehrs angelegt werden.

Tarifgestaltung, Vertriebs- und Auskunftssysteme

Der VGN-Tarif ist anzuwenden. Zudem sind Fahrausweise des VGN-Gemeinschaftstarifs zu verkaufen. Hierbei sind die Vorgaben der Anlage 5 zum Assoziierungsvertrag einzuhalten. Hierfür ist in jedem Bus ein elektronischer Fahrscheindrucker notwendig, welcher den Verkauf des VGN-Sortiments (mit Ausnahme von Abonnements, Jobtickets und Semestertickets) gewährleistet.

Für bedarfsorientierte Verkehre soll ein einheitlicher Zuschlag erhoben werden, welcher sich an den Vorgaben des RNVP orientiert.

Digitale und mobile Dienste wie HandyTicket, eTicketing, mobile Echtzeitauskunft und kostenloses WLAN gewinnen zunehmend an Bedeutung. Sie dienen einer kundenfreundlichen Nutzung des ÖPNV. Daher sollen diese Entwicklungen weiter vorangetrieben und – wo dies wirtschaftlich vertretbar ist – realisiert werden. Hierzu kann es – je nach gewähltem System – notwendig werden, weitere Buchungsgeräte in den Fahrzeugen anzubringen.

Dennoch gibt es weiterhin einen nicht unerheblichen Teil der Bevölkerung, der keinen Zugang zu digitalen Diensten besitzt. Deswegen ist in der Schwabacher Innenstadt mindestens ein Kundenzentrum vorzuhalten, welches von Montag bis Freitag an insgesamt 46 Stunden mit mindestens zwei Bedienplätzen geöffnet ist.

Fahrzeuge

Die im Verbundverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen niederflurige Linienverkehrsbusse mit automatischer Kneeling-Funktion sein. Sie haben Qualitätsstandards zu erfüllen, wie z.B. eine gut lesbare VGN-Liniennummer und Zielschild an Front und rechter Seite und optische sowie

¹³ Als Orientierung können dabei die vom VDV definierten Standards für Stadtverkehre dienen.

akustische Informationseinrichtungen im Fahrgastraum zur Ankündigung der nächsten Haltestelle, welche automatisch weitergeschaltet werden (vgl. Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag).

Die Stadt Schwabach legt darüber hinaus fest, dass pro Solobus mindestens ein Monitor bzw. pro Gelenkzug mindestens zwei Monitore zur optischen Informationsweitergabe installiert sein muss.

Weiterhin ist in mindestens 50 % der im Verbundverkehr eingesetzten Fahrzeuge sowie in mindestens 50 % der Fahrzeuge je Fahrzeugkategorie (Gelenkzug, Solobus) ein elektronisches Fahrgastzählgerät vorzuhalten. Die Zählergebnisse sind der Stadt Schwabach auf Anforderung zur Verfügung zu stellen und dabei hinsichtlich Datum, Uhrzeit, Linie und Haltestelle zu differenzieren.

Bezugnehmend auf die Regelungen der Clean Vehicles Directive (CVD), ist die den Stadtverkehr bedienende Flotte zukünftig mindestens zu 25 % mit Diesel-Hybrid-Antrieb sowie mindestens zu weiteren 25 % mit Elektroantrieb auszustatten.

Grenzüberschreitende Verkehre

Im grenzüberschreitenden Verkehr aus Gebieten benachbarter Aufgabenträger sind Niederflur- bzw. Low-Entry-Busse (mit Klapprampe) einzusetzen. Weiterhin muss der Verkauf

des VGN-Sortiments sowie die Entwertung der Tickets im Bus möglich sein. Jede ein- und ausbrechende Linie von über 50 km Linielänge hat zudem zwingend den VGN-Tarif anzuwenden und die Regelungen des VGN-Assoziierungsvertrags und insbesondere dessen Anlage 2 zu erfüllen. Fahrzeuge müssen des Weiteren mit einem RBL zugunsten der Echtzeitauskunft ausgestattet sein. Zudem bedarf es einer Matrixanzeige (mindestens an der Front) mit Liniennummer und Fahrtziel. Das VGN-Logo sollte gut sichtbar auf der rechten Seite der Fahrzeugfront gemäß den Vorgaben des RNVP platziert werden.

Busdesign

Die Aufgabenträger im VGN-Gebiet haben sich im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans darauf verständigt, ein einheitliches Außen- design der Fahrzeuge bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu fordern. Die Stadt Schwabach schreibt zukünftig die Gestaltung der Fahrzeuge gemäß des VGN-Busdesigns (vgl. *Abbildung 1*) vor, sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden. Als Hinweis auf den Auftraggeber ist das Logo der Stadt Schwabach zusammen mit dem Schriftzug „Im Auftrag der Stadt Schwabach“ zu verwenden (vgl. *Anhang „Karte 04-III: Busdesign“ auf Seite 57*).

Fahrplan und Fahrgastinformation

Die Fahrpläne sollen soweit möglich durch die Vereinheitlichung der Lini- enwege für den Kunden übersichtlich gestaltet werden. Bedienungsver- bote und Verkehrsbeschränkungen (z.B. „nur montags, nicht freitags“)¹⁴ sind auch künftig ebenso zu vermei- den wie schwer verständliche bzw. gegenläufig bediente Ringlinien und Bedienungen von Haltestellen nur in Lastrichtung.

Um Echtzeitdaten an die Kunden übermitteln zu können und die Anschlussicherung innerhalb der Bündel sowie an Schienenhalte- punkten sicherzustellen, haben die Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)¹⁵ zu nutzen und sich an das DEFAS-System der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) anzuschließen. Notwendig hierfür ist, dass in jedem Bus ein entsprechen- der Bordrechner eingesetzt wird. Das RBL und die Bordrechner müssen in der Lage sein, Informationen über verspätete Zubringer zu empfangen und an den Fahrer kommunizieren zu können. Der erforderliche Daten- austausch zur Anschlussbindung

¹⁴ oft bedingt durch Anforderungen der Schülerbeförderung

¹⁵ Rechnerverbund-System im ÖPNV, das z.B. die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Leitstelle ermöglicht.



Abbildung 1: Außendesign für Fahrzeuge in der Stadt Schwabach (Modellbeispiel)

zwischen den Verkehrsunternehmen wird über die Zentrale Datendrehscheibe bzw. DEFAS Bayern realisiert. Ferner soll das eingesetzte RBL an DEFAS kommunizieren können, dass der Abbildungserwartende bzw. Fahrer auf den Zubringer wartet.

1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Grundsätzlich ist eine **Steigerung der Verkehrsnachfrage** im ÖPNV unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und vor dem Hintergrund der für den ÖPNV schwer prognostizierbaren demographischen Entwicklung anzustreben.

Die **Auslastung** des Verkehrsangebotes soll vom zuständigen Verkehrsunternehmen laufend überprüft werden. Werden dabei Bedarfsveränderungen festgestellt, ist darüber zu beraten, ob und wie man diesen durch ein verändertes Angebot Rechnung tragen kann.

1.6 Arbeitsschritte

Die methodischen Arbeitsschritte des Nahverkehrsplans leiten sich aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ab und lassen sich vereinfacht in folgende Bereiche unterteilen:

- Rahmenbedingungen und Zielvorgaben
- Festlegung der Untersuchungskriterien
- Schwachstellenanalyse
- Maßnahmenentwicklung
- Maßnahmenbewertung

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

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

Zentralörtliche Gliederung

Schwabach ist die südlichste Stadt der Städteachse Erlangen-Fürth-Nürnberg-Schwabach und liegt im Planungsverband Region Nürnberg (Planungsregion 7).¹⁶

¹⁶ vgl. Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Anhang 2 – Strukturkarte (2018)

Zentrale Orte

Schwabach ist nach der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms von 2018 mit den Städten Nürnberg, Fürth und Erlangen eine gemeinsame **Metropole**.

Raumstruktur

Schwabach ist im Regionalplan nicht in Ortsteile unterteilt. Die ganze Stadt liegt im Verdichtungsraum der Städteachse.

Im neuen Landesentwicklungsprogramm wird auf das Festlegen von Entwicklungsachsen verzichtet, da der Aus- und Neubau von Bandinfrastruktur, der für die Bündelung entlang stark besiedelter Achsen geeignet ist, heute weitgehend abgeschlossen ist.

Strukturdaten

Einwohner

Schwabach besitzt eine kompakte Siedlungsstruktur mit einzelnen eher ländlich geprägten Ortsteilen.

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte beträgt 1022 Einwohner pro Quadratkilometer bzw. 3727 Einwohner pro Quadratkilometer bebauter Fläche.

Von den gut 42.000 Einwohnern der Stadt Schwabach leben ca. 95 % in Ortsteilen bzw. Verkehrszellen mit mehr als 500 Einwohnern.

Die Siedlungsdichten der einzelnen Verkehrszellen in der Stadt sind *Abbildung 2* zu entnehmen. Weitere detaillierte Daten hierzu sind im Anhang „Tabelle 2: Einwohner nach Verkehrszellen“ auf Seite 62 sowie in „Karte 01-II: Siedlungsstruktur“ auf Seite 47 zu finden.

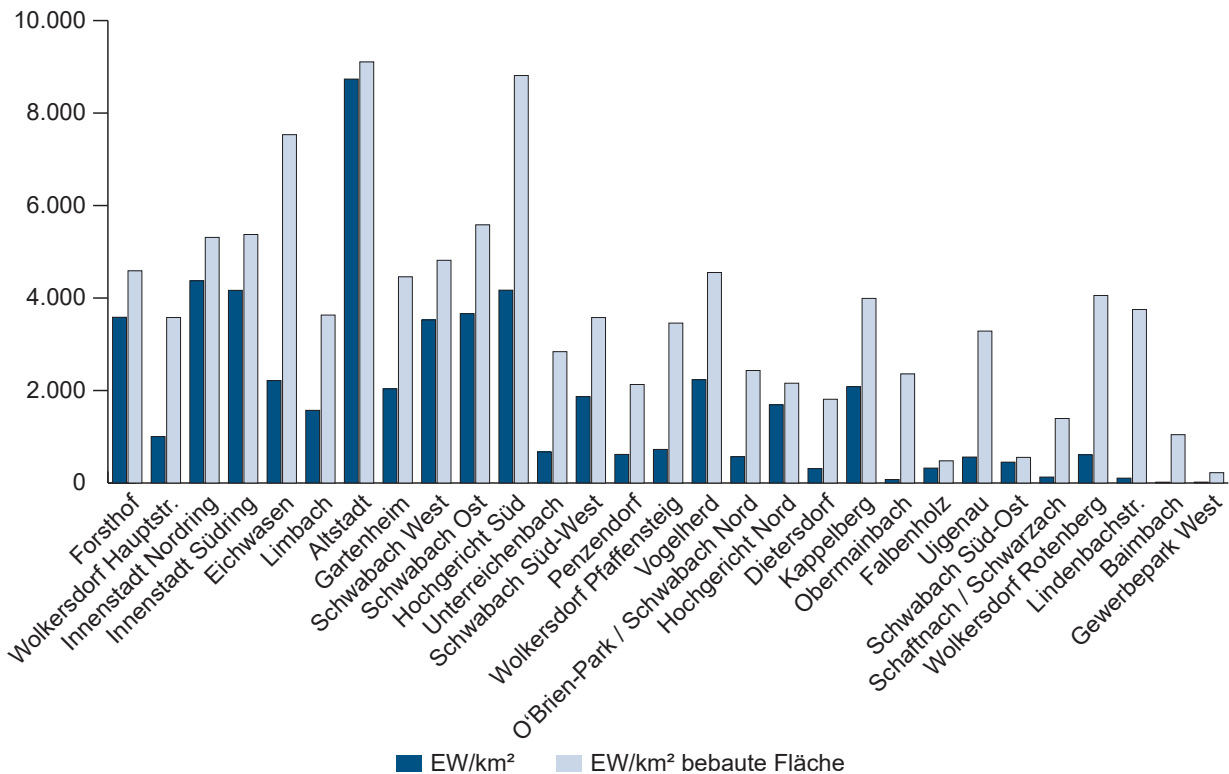


Abbildung 2: Bevölkerungsdichte in Schwabach

Schulstandorte

Schwabach ist wichtiger Schulstandort für die Stadt und das Umland. Es gibt sechs weiterführende Schulen. Neben den Gymnasien „Wolfram-von-Eschenbach“ und „Adam-Kraft“ gibt es die staatliche Realschule, die städtische Wirtschaftsschule, eine staatliche Fachoberschule sowie eine staatliche Berufsschule. Darüber hinaus gibt es vier Grundschulen und zwei Mittelschulen.

Im Förderschulbereich gibt es das sonderpädagogische Förderzentrum sowie das Förderzentrum mit dem Schwerpunkt geistige Entwicklung.

Im Schuljahr 2020/2021 besuchten 3.436 Schülerinnen und Schüler die weiterführenden Schulen und 345 die Förderschulen in Schwabach. Darüber hinaus waren an den Grund- und Mittelschulen 1.362 Grundschüler und 686 Mittelschüler.

Von den 5.654 Schülerinnen und Schülern an den Schwabacher Schulen kommen 3.961 (ca. 70 %) aus dem Stadtgebiet und 1.693 (ca. 30 %) aus dem Umland.

Ausführliche Daten hierzu sind im Anhang in „Tabelle 4: Schulen und Schüler“ auf Seite 64 sowie in „Karte 01-IV: Schulstandorte“ auf Seite 49^{aa} dargestellt.

2.2 Verkehrsnachfrage

Da eigene Untersuchungen für die Darstellung der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans i.d.R. zu aufwendig sind, muss auf bestehende Untersuchungen zurückgegriffen werden.

Pendlerbeziehungen

Die Bundesagentur für Arbeit ermittelt jährlich die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ihrem Arbeitsort. Hieraus leiten sich die Pendlerbeziehungen ab. Freiberufliche, Beamte und geringfügig Beschäftigte fehlen jedoch in dieser Aufstellung. Die Binnenpendler (ca. 5.600 in Schwabach) innerhalb einer Kommune sind hierbei nicht zielgenau erfasst. Zudem geben die Arbeitsmarktdaten keine Hinweise

auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel.

Für die Planung bedeutend sind die Zielorte der Pendler. Ca. 5.830 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte pendeln aus der Stadt Schwabach nach Nürnberg, gefolgt von Roth (593) und Fürth (522).¹⁷

Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Dichte liegt in der Stadt Schwabach mit 644 PKW pro 1.000 Einwohner über dem Bundesdurchschnitt von 580 PKW pro 1.000 Einwohner.¹⁸

Verkehrsmittelwahl

Die Stadt Schwabach hat sich an der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2017 beteiligt. Hierbei wurde auch der Modal-Split erhoben. Danach weist der MIV mit 65 % (47 % PKW-Fahrer, 18 % PKW-Mitfahrer) den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen nur 9 %. Die übrigen Anteile verteilen sich auf 17 % Fußgänger und 9 % Fahrradverkehr.

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Ausführliche Tabellen und Karten hierzu sind im Anhang unter „Tabelle 5: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 65, „Karte 04-I: Liniennetz“ auf Seite 55 sowie „Karte 04-II: Tarifzonenplan“ auf Seite 56 dargestellt.

Schienspersonennahverkehr

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

Die Stadt wird von mehreren SPNV-Linien bedient, die Montag bis

¹⁷ vgl. Bundesagentur für Arbeit, Pendler (Stand 06.08.2020)

¹⁸ vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken (Stand 01.01.2021)

Freitag sowie am Wochenende im Taktverkehr fahren.

- **S2** Roth – Nürnberg – Altdorf
- **RE 16** Nürnberg – Schwabach – Treuchtlingen – Otting-Weilheim (– Augsburg)
- **RE 60** Nürnberg – Schwabach – Treuchtlingen
- **RB 16** Nürnberg – Schwabach – Treuchtlingen – Solnhofen (– München)

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Die Stadt wird von 13 öffentlichen Buslinien erschlossen. Fünf Linien verkehren als Stadtbuslinien, eine Linie verbindet Schwabach mit dem Nürnberger Südwesten und sechs Linien sind regionale Linienverkehre, die Schwabach mit dem Landkreis Roth verbinden. Zudem existiert eine Rufbusverbindung zwischen Dietersdorf und Wolkersdorf.

In den Abendstunden sowie am Wochenende verkehren zudem 4 Anrufsammeltaxi-Verkehre (AST), welche das Stadtgebiet mit den Gemeinden Abenberg, Kammerstein, Rednitzhembach, Rohr und Schwanstetten aus dem Landkreis Roth verbinden.

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Derzeit gibt es einen freigestellten Schülerverkehr zwischen dem Rotenberg in Dietersdorf und der Zwieseltschule in Wolkersdorf.

Haltestellen

Da alle Linien im Landkreis in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) integriert sind, weisen die Haltestellen in Bezug auf Ausgangsfahrpläne und Linienbezeichnungen einen einheitlichen Standard auf.

Verknüpfungspunkte im SPNV

Die zwei Bahnhofspunkte an der S-Bahn- bzw. Regionalbahn-Strecke in der Stadt bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Beide Bahnhofspunkte sind mit offiziellen Pkw-Parkplätzen (P+R) und

Fahrradabstellplätzen (B+R) ausgerüstet. Der Bahnhof Schwabach wird sowohl von den Regionalbahnlinien als auch der S-Bahn bedient, am Haltepunkt Schwabach-Limbach hält lediglich die S-Bahn.

Eine Auflistung aller Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen in der Stadt sind im Anhang in „Tabelle 6: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze“ auf Seite 65 dargestellt.

Tarifsystem

Die Stadt Schwabach ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und Zweckverband Großraum Nürnberg (ZVGN). Auf allen öffentlichen Linien nach § 42 PBefG gilt der VGN-Tarif (vgl. Anhang „Karte 04-II: Tarifzonenplan“ auf Seite 56).

2.4 Derzeitige Nutzung

Fahrgäste

Die Verbundgesellschaft führt in Abständen von 4 bis 5 Jahren eine verbundweite Fahrgastbefragung inklusive Zählung durch. Für die aktuell letzte Erhebung im Jahr 2017 wurde in der Gesellschafterversammlung am 7. Juli 2016 vereinbart, Linien, die weniger als 10.000 Linienbeförderungsfälle im Regeltarif besitzen und deren Anteil der Auszubildenden mehr als 80 % an der Gesamtzahl der Fahrgäste beträgt, nicht mehr in die Erhebung aufzunehmen. Die Schülerzahlen werden ohnehin auf allen Linien nach den Verbundpassanträgen für Auszubildende ausgewertet. Die übrigen Fahrgastzahlen werden künftig über die Entwicklung der linien- bzw. unternehmensspezifischen Verkaufsergebnisse unter Einbeziehung der Ergebnisse der letzten verbundweiten Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 abgeleitet.

Somit liegen nur noch eingeschränkt Fahrgastzahlen für die regionalen Buslinien vor.

Da die Daten nicht haltestellen-scharf erfasst wurden, werden sie immer für die ganze Linie ermittelt.

Dies gilt vor allem für grenzüberschreitende Linien.

Da die letzte Erhebung im Jahr 2017 noch anhand des alten Linienkonzepts im Schwabacher Stadtverkehr durchgeführt wurde, sind die dort erfassten Zahlen für zukünftige Planungen unzureichend und daher zu vernachlässigen.

3. Ausreichende Verkehrsbedienun- g

Die „ausreichende Verkehrsbedienun-
g“ definiert nach dem PBefG die
Anforderungen an Umfang und Qua-
lität des Verkehrsangebotes, dessen
Umweltqualität sowie die Vorgaben
für die verkehrsmittelübergreifende
Integration der Verkehrsleistung
Diese wird vom Aufgabenträger
dabei mit dem **Grenz-** bzw. **Richt-**
wert bestimmt.

3.1 Verkehrszellen

Zunächst ist festzulegen, für welche
Verkehrszellen (VZ) eine Bewertung
des ÖPNV-Angebotes vorgenommen
werden soll. Die Leitlinie schreibt vor,
dass alle Verkehrszellen ab **200 Ein-**
wohnern (EW) nach dem Richtwert
berücksichtigt werden sollen.

Es sollen alle **29 Verkehrszellen**
untersucht und im Nahverkehrs-
plan berücksichtigt werden.

Außer den Verkehrszellen **Lindenbachstraße** (178 EW), **Baimbach** (92 EW) sowie **Gewerbepark West** (20 EW) liegen alle übrigen Zellen über diesem Wert.

Um alle Verkehrszellen auf Defizite zu überprüfen, sollen die drei Verkehrszellen **Lindenbachstraße**, **Baimbach** und **Gewerbepark West** ebenfalls mit aufgenommen werden. Bei der Aufstellung von Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite muss jedoch hier die **Verhältnismäßigkeit des Aufwandes** berücksichtigt werden.

3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien Erschließung und Bedienungshäufigkeiten unterscheidet die Leitlinie nach unterschiedlichen Gebietstypen. Unter Beachtung von Regionalplan und Landesentwicklungsprogramm (LEP) wurden die zu untersuchenden Verkehrszellen in der Stadt nach den Gebietstypen

Kernbereich: Altstadt, Innenstadt-Südring, Innenstadt-Nordring, Schwabach Ost

Gebiete mit hoher Nutzungsdichte: Forsthof, Schwabach Süd-West, Schwabach West, O'Brien-Park / Schwabach Nord, Eichwasen, Hochgericht Nord, Hochgericht Süd, Gartenheim, Schwabach Süd-Ost, Gewerbepark West, Unterreichenbach, Wolkersdorf Pfaffensteig, Wolkersdorf Hauptstraße, Limbach, Penzendorf, Falbenholz, Vogelherd

Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte: Uigenau, Lindenbachstraße, Obermainbach, Baimbach, Dietersdorf, Wolkersdorf Rotenberg, Kappelberg, Schaftnach / Schwarzach

aus der Leitlinie klassifiziert (vgl. Anhang „Karte 01-I: Raumstruktur“ auf Seite 46 und „Karte 01-III: Gebietskategorien“ auf Seite 48).

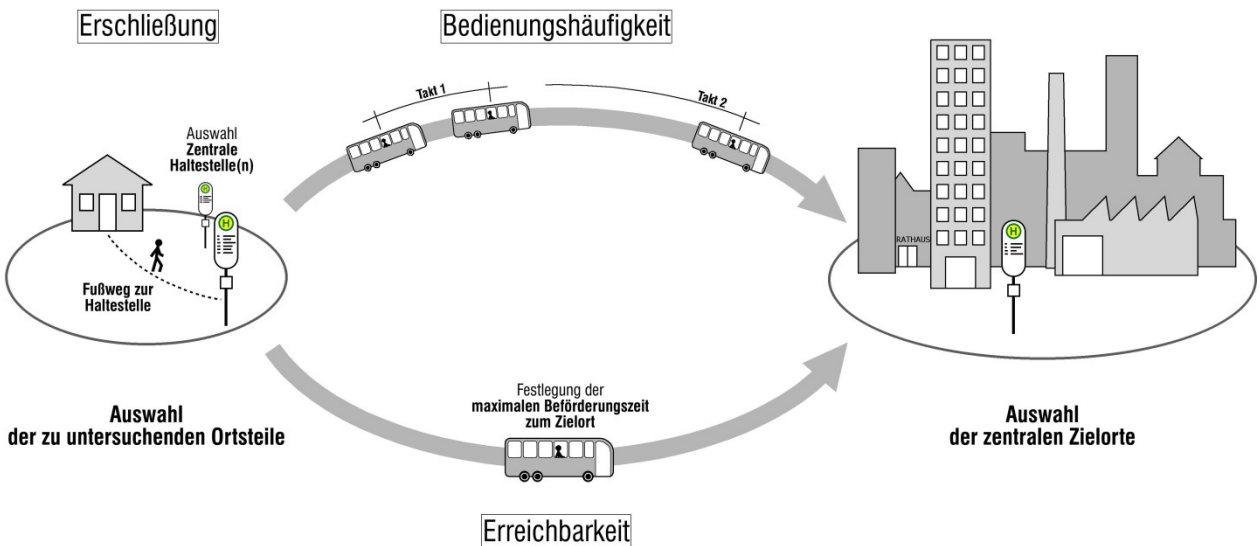


Abbildung 3: Kriterien für die Schwachstellenanalyse

3.3 Erschließung

Verkehrszellen gelten als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen. Da kein Kartenmaterial zur Verfügung steht, welches die Verteilung der Einwohner in der Fläche berücksichtigt, wird der Einwohner-Prozentwert durch einen Flächen-Prozentwert ersetzt. Das heißt, die Erschließung ist dann gegeben, wenn mindestens 80% der Siedlungsfläche im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.

Radius für Haltestellen:

- Bus: **200 m** (Kernbereich)
400 m (übrige Gebiete)
- Bahn: **600 m**

3.4 Erreichbarkeit

Die Leitlinie gibt vor, Zielorte zu bestimmen, die aus den Ortsteilen innerhalb eines bestimmten Zeitfensters in einer bestimmten Reisezeit erreichbar sein sollen.

Zielorte

Für die zu untersuchenden Verkehrszellen soll die Erreichbarkeit zu Zielen im **innerstädtischen Bereich** sowie zu **übergeordneten Zielen** wie Mittel- und Oberzentren ermittelt werden. Dabei ist zum einen die zentralörtliche Gliederung nach dem LEP zu berücksichtigen. Darüber hinaus wurde aber vor allem auf Pendlerbeziehungen und Einkaufsverhalten Rücksicht genommen, um sowohl dem Berufs- als auch dem Freizeitverkehr Rechnung zu tragen.

Innerhalb der Stadtgrenzen werden die Zielorte **Altstadt/Zentrum, Bahnhof, Falbenholz** und **Krankenhaus** aus dem letzten Nahverkehrsplan übernommen. Um dem aufstrebenden Gewerbegebiet West Rechnung zu tragen, wird diese Verkehrszelle als weiterer innerstädtischer Zielort hinzugefügt.

Außerhalb der Stadtgrenzen wird neben Nürnberg mit seinen Pendlerverflechtungen auch das Mittelzent-

rum Roth wie im letzten Nahverkehrsplan aufgenommen.

Zeitfenster

Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind

Intervalle für Zeitfenster:

Mo-Fr

- **Hinfahrt: 06:00 – 08:00**
- **Rückfahrt 1: 12:00 – 13:30**
- **Rückfahrt 2: 16:00 – 18:30**

Sa

- **Hinfahrt: 07:00 – 09:00**
- **Rückfahrt 1: 12:00 – 13:30**
- **Rückfahrt 2: 16:00 – 18:30**

So

- **Hinfahrt: 07:00 – 09:00**
- **Rückfahrt 1: 12:00 – 13:30**
- **Rückfahrt 2: 16:00 – 18:30**

Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Sie setzt sich aus der *Fahrzeit*, der *Umsteigezeit* sowie den *Ab- und Zugangszeiten* zusammen. Die **Ab- und Zugangszeiten** zur Haltestelle sollen in der Summe **10 Minuten** betragen. Bei einer **Umsteigezeit** von jeweils maximal **15 Minuten** darf bei den Zielen Nürnberg und Roth höchstens **2-mal umgestiegen** werden, im Stadtgebiet sogar nur **1-mal**.

Zentrale Orte im Stadtgebiet

- Die **Reisezeit** soll **30 Minuten** nicht überschreiten.
- **Mittel- und Oberzentrum**
- Die **Reisezeit** soll **60 Minuten** nicht überschreiten

3.5 Bedienungshäufigkeit

Das Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt an, wie oft am Tag eine Verkehrszelle durch eine öffentliche Linie bedient wird. Die Standards richten sich nach den festgelegten Gebietstypen. Die Leitlinie gibt entsprechend der Gebietstypen die verschiedenen Taktfolgen Haupt- (HVZ),

Neben- (NVZ) sowie Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Die zeitliche Lage der Verkehrszeiträume muss der Aufgabenträger selbst definieren.

Die **Anzahl der notwendigen Fahrten** sowie die **Zeitlagen der Tageszeiten** sind in Abbildung 4 definiert

3.6 Auslastung

Die Leitlinie sieht vor, die derzeitige ÖPNV-Nutzung zu untersuchen und zu prüfen, ob auf einzelnen Linien Maßnahmen zur Erhöhung bzw. Senkung der Auslastung getroffen werden müssen. Hierbei wird nach dem Besetzungsgrad und der Tagesauslastung unterschieden. Sie setzt demnach keine Maßstäbe für Mindeststandards der Bedienung, sondern zielt auf ein der Nachfrage angemessenes Angebot ab.

Besetzungsgrad

Der Besetzungsgrad ist die prozentuale Auslastung eines Fahrzeuges zwischen zwei Haltestellen. Für die Untersuchung wird die höchste Fahrgastbesetzung am Tag gewählt, in Stundengruppen aufgeteilt und mit den Vorgaben der Leitlinie verglichen. Der Besetzungsgrad erlaubt Aussagen zur Notwendigkeit von Verstärkerfahrten bzw. zur Taktfolge in der Hauptverkehrszeit. Außerhalb der Hauptverkehrszeit spielt die Maximalbesetzung keine Rolle.

Richtwert, ab dem das Angebot aufgestockt werden müsste:

- NVZ: 50%**
- HVZ: 60%** (Einzelfahrten bis 100%)

Tagesauslastung

Bei der Tagesauslastung wird im Vergleich zum Besetzungsgrad die ganze Linie an einem durchschnittlichen Werktag betrachtet. Hinzu kommt eine Entfernungsvariable, d.h. die Tagesauslastung wird aus dem Quotienten von Personenkilometern und Platzkilometern gewonnen. Dabei sind die Personenkilometer

die Summe der im Bus zurückgelegten Kilometer aller Fahrgäste und die Platzkilometer das Produkt aus Betriebsleistung (Buskilometer) und der vorhandenen Kapazität an Sitz- und Stehplätzen. Sie ist Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage

$$\text{Tagesauslastung} = \frac{\text{„Personenkilometer“}}{\text{„Platzkilometer“}}$$

auf einzelnen Linien.

Da hohe Linienbelastungen zu bestimmten Tageszeiten meist nur in einer Richtung (Lastrichtung) auftreten, in der Gegenrichtung gleichzeitig die Nachfrage aber gering ausfällt, erreicht die Tagesauslastung bei ganztägigem Angebot selten Werte über 30%.

Kundenorientierte Sicht:
Auslastung > 30% ► Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung.

Betriebswirtschaftliche Sicht:
Auslastung < 15% ► Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung.

Die Leitlinie unterscheidet die kundenorientierte von der betriebswirtschaftlichen Sichtweise. Abhängig von den Werten sollen Maßnahmen zur Verringerung bzw. Erhöhung der Auslastung geprüft werden.

Bei dieser Auswertung ist keine Begrenzung der Betrachtung nur auf das Stadtgebiet möglich. Bei allen Linien, die über die Stadtgrenzen gehen, wird auch der Abschnitt außerhalb der Stadt betrachtet.

(vgl. Anhang „Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien“ auf Seite 61)

Abbildung 4: Bedienstandards und Verkehrszeiten

Bedienstandards (Taktfolgen)	Grenzwert		Modifizierter Richtwert		
	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Kernbereich	30	30	10	10	20
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	30	60	20	20	30
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	60	Bedarfs-fahrten	40	40	60

Verkehrszellen

Montag - Freitag	SVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		SVZ*	
	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
	05:00	06:00	06:01	08:00	08:01	11:00	11:01	18:00	18:01	19:30	19:31	01:00

* SVZ am Freitag bis 02:00 Uhr

Samstag	HVZ		NVZ		SVZ	
	von	bis	von	bis	von	bis
	06:00	10:00	10:01	15:00	15:01	02:00

Sonn-/ Feiertag	SVZ	
	von	bis
	07:00	02:00

4. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 29 Verkehrszellen untersucht. Für jede zu untersuchende Verkehrszelle wurden Berechnungen zu den bis zu elf Kriterien (ein Kriterium für Erschließung, sieben Kriterien für Erreichbarkeit, drei Kriterien für Bedienungshäufigkeit) durchgeführt.

Bei der Bewertung diente der modifizierte Richtwert als maßgebende Orientierungsgröße. Die Untersuchung erfolgte Ende 2021. Verglichen wurden die Vorgaben mit den Fahrplanständen zu folgenden Daten:

Dem *Anhang ab Seite 51* lassen sich die zugehörigen *Karten 03-I bis 03-IV mit den jeweiligen Handlungsbedarfen je Verkehrstrag* entnehmen.

4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

In *Abbildung 5* ist die Anzahl der Defizite je Kriterium von Montag bis Freitag in Bezug auf den Richtwert bzw. den Grenzwert zusammengefasst, differenziert nach Schul- und Ferientagen. Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den

Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem Richtwert nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß der Abweichung und zur Gewichtung des Defizits oder zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

Bei 29 Verkehrszellen in Schwabach, demnach 29 möglichen Defiziten je Kriterium, wird auf den ersten Blick deutlich, dass die Kriterien Erschließung und Erreichbarkeit in Schwabach zum größten Teil erfüllt sind. Lediglich das Krankenhaus, der Gewerbepark West sowie teilweise das Gewerbegebiet Falbenholz werden aus den einzelnen Verkehrszellen schlecht erreicht. Die Bedienungshäufigkeit kann dagegen nur in wenigen Fällen erfüllt werden.

Zwischen Schul- und Ferientagen sind nur leichte Unterschiede zu erkennen, was daran liegt, dass hier kaum unterschiedliche Fahrpläne vorliegen.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden vier Defizite festgestellt. Als vorrangig zu behebedes Defizit gilt die aufgrund der hohen Halte-

stellenentfernung unerschlossene Verkehrszelle Lindenbachstraße. Mittelfristig zu behebede Defizite bestehen bei den Verkehrszellen Innenstadt-Nordring (Erschließungsgrad bei 72 %) und Kappelberg (51 %). Das Defizit der Verkehrszelle Wolkersdorf Rotenberg (45 %) weist aufgrund der geringen betroffenen Einwohnerzahl nur langfristigen Handlungsbedarf auf.

Ergebnisüberblick Montag bis Freitag

Bei der **Erreichbarkeit** übergeordneter Ziele sind zwei Anforderungen zu erfüllen. Zum einen müssen jeweils Fahrtmöglichkeiten zur Hin- und Rückfahrt in einem vorgegebenen Intervall vorhanden sein, zum anderen darf eine bestimmte Reisezeit nicht überschritten werden.

Die vorrangig zu behebeden Defizite bei der Erreichbarkeit der zentralen Orte treten vor allem in den Verkehrszellen Baimbach und Wokersdorf Pfaffensteig auf. Die betroffenen Verkehrszellen werden dabei nur vereinzelt von der Linie 671 bedient. Zu beachten ist jedoch, dass ledig-

Abbildung 5: Ergebnisüberblick Montag - Freitag für die 29 Verkehrszellen (Anzahl Defizite)

	Richtwert		Grenzwert	
	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Erschließung	4	4	4	4
Erreichbarkeit Altstadt	3	3	1	3
Erreichbarkeit Bahnhof	6	6	2	3
Erreichbarkeit Gewerbegebiet Falbenholz	16	16	6	7
Erreichbarkeit Krankenhaus	22	22	11	15
Erreichbarkeit Gewerbepark West	21	22	10	11
Erreichbarkeit OZ Nürnberg	4	4	4	4
Erreichbarkeit MZ Roth	6	7	4	7
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit	19	19	7	10
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	23	23	16	15
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	25	25	23	23
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	149	151	88	102

lich 92 Einwohner innerhalb der Verkehrszelle Baimbach wohnen. Defizite mit mittelfristigem Handlungsbedarf zeichnen sich in der Regel durch zu lange Fahrt- oder Umstiegszeiten aus. Dies betrifft insbesondere die Verkehrszellen Uigenau, Dietersdorf und Wolkersdorf Rotenberg.

Betrachtet man die Zielorte, die es zu erreichen gilt, treten Defizite vor allem bei den Zielen Krankenhaus, Gewerbepark West und Gewerbegebiet Falbenholz auf. Hier gibt es Erreichbarkeitsprobleme bei mehr als der Hälfte aller Verkehrszellen.

Für die **Bedienungshäufigkeit** müssen eine bestimmte Anzahl an Fahrten in den Zeitlagen Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit vorhanden sein.

Hier entstehen die meisten Defizite. Für den Grenzwert wird je nach Gebietstyp ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt vorgegeben, für den Richtwert reicht die Spanne je nach Gebietstyp und Tageszeit vom 20- bis zum 60-Minuten-Takt.

Der Richtwert kann an Schultagen nur von den Verkehrszellen Schwabach-Altstadt, Schwabach-Ost, O'Brien-Park / Schwabach Nord sowie Limbach erreicht werden. Dies betrifft somit alle Verkehrszellen mit einer Schienenanbindung oder mit

Berührungspunkten zur Linie 61. Ansonsten wird der Richtwert nur vereinzelt zur HVZ, weniger oft zur NVZ, erreicht.

Der Grenzwert wird zumindest während der HVZ im Kerngebiet der Stadt nahezu überall erreicht. Die einzige Ausnahme bildet hier die Verkehrszelle Hochgericht-Süd. Ansonsten treten die Defizite an den Ortsteilen außerhalb des Kerngebiets auf. Mit Ausnahme der Verkehrszellen mit Anbindung zur Schiene bzw. zur Linie 61 kann in der SVZ der Grenzwert nirgendwo erreicht werden.

Ergebnisüberblick am Wochenende

Der Defizitüberblick am Wochenende, ebenfalls unterteilt nach Samstag und Sonntag sowie nach Richt- und Grenzwert, kann *Abbildung 6* entnommen werden.

Hauptnegativtreiber der Statistik bei der **Erreichbarkeit** übergeordneter Zielorte sind, ähnlich wie wochentags, die Zielorte Gewerbegebiet Falbenholz, Krankenhaus sowie Gewerbepark West. Vor allem die Linie 661, welche am Wochenende einen veränderten Linienverlauf zum Angebot von Montag bis Freitag aufweist, trägt hier dazu bei, dass sich die Erreichbarkeit des Krankenhauses verschlechtert.

Weiterhin verkehrt die Linie 664 nur wochentags, was dazu führt, dass die Verkehrszelle Hochge-

richt-Süd und Obermainbach ausschließlich vorrangig zu behebende Defizite vorweisen.

Zudem ist das wochentags ohnehin schon geringe Angebot in den äußeren Ortsteilen wie Ober-/Unterbaimbach, Dietersdorf sowie Teilen von Wolkersdorf (Rotenberg, Pfaffensteig) am Wochenende nochmals ausgedünnter bzw. gar nicht mehr vorhanden.

Am Sonntag ist die Erreichbarkeit nahezu überall vorrangig defizitär – dies liegt daran, dass neben den bereits ausgeführten Problemen der Betriebsbeginn der Stadtverkehrslinien um ca. 10.00 Uhr terminiert ist, die Vorgaben für die Hinfahrt am Sonntag jedoch das Zeitintervall von 07.00 – 09.00 Uhr einschließen. Daher ist dies nur bei den Verkehrszellen und dazugehörigen Zielen gegeben, welche durch den Bahnverkehr oder die Linie 61 erreichbar sind.

Beim Kriterium der **Bedienungshäufigkeit** gibt es am Samstag Neben- und Schwachverkehrszeit, am Sonntag nur die Schwachverkehrszeit, daher werden bei der Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit keine Werte angegeben.

Hier verstärken sich die Defizite gegenüber den Wochentagen nochmals. Der Richtwert kann nur mit wenigen Ausnahmen erreicht werden, dies betrifft erneut die Ver-

Abbildung 6: Ergebnisüberblick Wochenende für die 29 Verkehrszellen (Anzahl Defizite)

	Richtwert		Grenzwert	
	Samstag	Sonntag	Samstag	Sonntag
Erschließung	4	4	4	4
Erreichbarkeit Altstadt	11	23	8	23
Erreichbarkeit Bahnhof	8	23	8	23
Erreichbarkeit Gewerbegebiet Falbenholz	25	28	17	28
Erreichbarkeit Krankenhaus	26	28	23	28
Erreichbarkeit Gewerbepark West	24	28	16	28
Erreichbarkeit OZ Nürnberg	8	23	7	23
Erreichbarkeit MZ Roth	13	23	13	23
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit	-	-	-	-
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	27	-	22	-
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	26	27	23	23
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	172	207	141	203

kehrszellen mit Anbindung durch die Schiene bzw. durch die Linie 61. In den Verkehrszellen Hochgericht-Süd, Obermainbach, Baimbach, Wolkersdorf Pfaffensteig und Vogelherd gibt es am Wochenende gar kein Angebot.

Auslastungsanalyse

Wie unter Kapitel „2.4 Derzeitige Nutzung“ auf Seite 15 beschrieben, gibt es aktuell keine einheitlichen Erhebungsdaten für alle Buslinien. Da für den Besetzungsgrad der Angebotsanalyse Personenkilometer benötigt werden und diese nicht durch eine Zählung alleine, sondern nur in Kombination mit einer Befragung ermittelt werden können, sind diese Daten nicht durch die jährlich zu ermittelnden Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmer zu errechnen. Weiterhin wurde die letzte VGN-weite Verkehrserhebung im Jahr 2017 noch auf Basis des alten Linienkonzepts in Schwabach durchgeführt.

Daher muss auf eine allgemeine Auslastungsanalyse im Nahverkehrsplan verzichtet werden. Sollten Probleme auf einzelnen Linien im Zusammenhang mit der Auslastung entstehen, so muss der Einzelfall genauer geprüft und ggf. entsprechend reagiert werden.

4.2 Defizitbewertung

Klassifizierung des Handlungsbedarfes

Im Rahmen der Angebotsanalyse sind Defizite durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans

ermittelt worden. Für jedes Defizit wurde die Ursache ermittelt sowie die Abweichung vom Richt- bzw. Grenzwert beurteilt. Des Weiteren wurden diese anhand von Kriterien entsprechend ihrer Bedeutung für den Fahrgast sowie möglicher Fahrgastpotentiale klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt.

Defizitkriterium Erschließung

Abhängig von der Einwohnerzahl, wurde für die Orte, die nicht ausreichend erschlossen sind, eine Klassifizierung vorgenommen.

Priorität 1

Handlungsbedarf **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.

Wie *Abbildung 7* zeigt sind derzeit vier Verkehrszellen nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden.

Als vorrangig zu behebendes Defizit gilt die aufgrund der hohen Haltestellenentfernung unerschlossene Verkehrszelle Lindenbachstraße.

Aufgrund der fehlenden Haltestelle sind demnach auch alle weiteren Kriterien defizitär, demnach vorrangig zu lösen. Während der westliche Teil der Lindenbachstraße (Nasbach) zur Verkehrszelle O'Brien-Park / Schwabach-Nord gehört und dort gute Anbindung genießt, müssen Bewohner der restlichen Siedlungsstandorte zum Teil weite Wegestrecken zurücklegen. Aufgrund von Fußwegentfernungen von mindestens 600 Metern oder mehr konnte somit hier keine zentrale Haltestelle ausgewählt werden, die Verkehrszelle ist damit nicht erschlossen.

Mittelfristig zu behebende Defizite bestehen bei den Verkehrszellen Innenstadt-Nordring sowie Kappelberg. Dem Bereich Innenstadt-Nordring fehlen nur acht Prozentpunkte zur ausreichenden Erschließung nach Vorgabe, aufgrund der hohen Bevölkerungszahl in dieser Verkehrszelle wird das Defizit allerdings mit mittelfristigem statt langfristigen Handlungsbedarf eingestuft. Das Defizit kommt unter anderem dadurch zustande, da der Richtwert des Haltestellenradius im Kernbereich von 300 auf 200 Meter abgesenkt wurde. Betroffen innerhalb der Verkehrszelle ist die Ansiedlung rund um das Weingäßchen, der Bereich entlang der Eichwasenstraße in Nord-Süd-Richtung sowie Teile der Galgengarten- und Staedtlerstraße.

Ein weiteres mittelfristig zu lösendes Defizit besteht innerhalb der Verkehrszelle Kappelberg. Hier ist ein kleiner Teil im Norden noch von der S-Bahn-Haltestelle Katzwang erschlossen. Ansonsten ist vor allem der Süden durch die Haltestellen Ell-

Abbildung 7: Erschließungsdefizite

Verkehrszelle	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Nicht erschlossene Fläche	Differenz zu 80 % der Einwohner*	Handlungsbedarf
Innenstadt-Nordring	Kernbereich	3.477	72%	978	283	mittelfristig
Lindenbachstraße	Niedrige ND	181	0%	181	145	vorrangig
Wolkersdorf Rotenberg	Niedrige ND	233	45%	128	81	langfristig
Kappelberg	Niedrige ND	710	51%	350	208	mittelfristig
nicht ausreichend erschlossen						4

* Einwohner bis 80 % Erschließungsgrad nach BayLzN

wanger Str. sowie Hans-Traut-Str. angebunden, wobei letztere Haltestelle nur von wenigen Schülerfahrten bedient werden, diese Haltestelle aber dennoch in die Analyse mit ein-
ging.

Das Defizit der Verkehrszelle Wolkersdorf Rotenberg (45 %) weist aufgrund der geringen betroffenen Einwohnerzahl nur langfristigen Handlungsbedarf auf. Hier fällt die große Entfernung zur Haltestelle „Wolkersdorf, Abzw. Baimbach“ ins Gewicht. Innerhalb des Siedlungsschwerpunktes existiert gar keine Haltestelle für den regulären Busverkehr.

Defizitkriterium Erreichbarkeit

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

- Es gibt kein Angebot innerhalb der Zeitintervalle oder

- die Beförderungszeit und/oder Umsteigezeiten liegen weit über dem Grenzwert.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle,
- die Beförderungszeit liegt leicht über dem Grenzwert oder die Umsteigezeit liegt über 15 Minuten.
- Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn in dem Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

Priorität 3

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

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle,
- die Beförderungszeit liegt zwischen dem Richtwert und dem Grenzwert.
- Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn in dem Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht,

jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

Vorrangig sollen Defizite von Montag – Freitag behoben werden. Schul- und Ferientage werden gleich gewichtet, da Berufstätige sowohl an Schul- als auch an Ferientagen zur Arbeit fahren.

An Ferientagen gibt es weit mehr vorrangig zu behobende Defizite (27 Defizite) als an Schultagen (18 Defizite, vgl. *Abbildung 8 und Abbildung 9*).

Die Defizite treten vor allem bei den Zielorten Falbenholz, Krankenhaus sowie Gewerbepark West auf.

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Falbenholz ist aus und in Richtung der äußeren Ortsteile von zu hohen Beförderungszeiten gegenüber dem festgelegten Richtwert von 20 Minuten geprägt. Dies führt in der Regel zu langfristigem Handlungsbedarf, bei Beförderungszeiten von über 30 Minuten bei Verkehrszellen wie Uigenau, Dietersdorf oder Wolkersdorf Rotenberg sogar zu mittelfristigen Handlungsbedarfen. Nach Baimbach und Wolkersdorf Pfaffen-

Abbildung 8: Defizitbewertung an Schultagen

	Erreichbarkeit							Bedienungshäufigkeit		
	Altstadt	Bahnhof	Falbenholz	Krankenhaus	Gewerbepark West	Nürnberg	Roth	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	1	1	3	2	5	3	3	1	3	3
mittelfristig	0	1	3	9	5	1	1	6	13	20
langfristig	2	4	10	11	11	0	2	12	7	2
Defizite gesamt:	3	6	16	22	21	4	6	19	23	25

Abbildung 9: Defizitbewertung an Ferientagen

	Erreichbarkeit							Bedienungshäufigkeit		
	Altstadt	Bahnhof	Falbenholz	Krankenhaus	Gewerbepark West	Nürnberg	Roth	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	1	1	3	2	5	3	3	1	3	3
mittelfristig	0	1	3	9	5	1	1	6	13	20
langfristig	2	4	10	11	11	0	2	12	7	2
Defizite gesamt:	3	6	16	22	21	4	6	19	23	25

steig fehlen Rückfahrmöglichkeiten für den späten Nachmittag / frühen Abend zwischen 16.00 und 18.30 Uhr.

Beim Zielort Krankenhaus werden die Defizite vor allem durch zu hohe Umstiegszeiten, insbesondere beim Übergang von der Linie 661 auf die Linien 662 und 664 verursacht. Daher weisen vor allem die Verkehrszellen, welche entlang dieser Linien liegen, Defizite auf. Beispiele sind hier unter anderem Uigenau, Schwabach Süd-West (beide 662) oder Obermainbach (664). Ebenfalls bestehen Reisezeitdefizite in Richtung Wolkersdorf und Dietersdorf. Die Defizite treten hierbei vor allem bei den Rückfahrten auf. Mit Ausnahme der eher abseits liegenden Verkehrszellen Uigenau, Gewerbepark West, Dietersdorf, Wolkersdorf Rotenberg und Pfaffensteig sowie Schafnach/Schwarzach kann der Richtwert auf der Hinfahrt erfüllt werden.

Auch der in diesem Nahverkehrsplan neu aufgenommene Zielort Gewerbepark West weist einige Reisezeitdefizite auf. Während die Defizite im Kernbereich noch moderater Natur (Beförderungszeit bis zu 30

statt 20 Minuten nach Richtwert) und somit langfristig anzugehen sind, sind es vor allem erneut die Umstiege zu den äußeren Ortsteilen wie Dietersdorf oder Wolkersdorf (Rotenberg und Pfaffensteig), welche die mittelfristigen Defizite verursachen. In der Mittagszeit zwischen 12.00 und 13.30 Uhr kann zwischen dem Gewerbepark West und der Linie 663 kein adäquater Umstieg gefunden werden, wodurch bei den Verkehrszellen Unterreichenbach und Schwabach-West vorrangige Defizite entstehen. Allgemein zu bemängeln ist die kreisförmige Bedienung des Gebietes rund um den Gewerbeparkwest durch die Linie 662, weswegen die Orte quasi nur in einer Richtung angefahren werden und somit höhere Reisezeiten entstehen.

Defizitkriterium Bedienungshäufigkeit

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** - vorrangig zu beheben

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- Es bestehen Fahrten, deren Anzahl ist jedoch je Verkehrszeit-Intervall weniger als nach dem Grenzwert gefordert bzw. der Takt ist schlechter als der Grenzwert vorgibt.

Priorität 3

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

- Die Anzahl der Fahrten liegt zwischen Richtwert und Grenzwert.

Wochentags bestehen vorrangig zu behebende Defizite mit Ausnahme der unerschlossenen Verkehrszelle Lindenbachstraße in Baimbach und Wolkersdorf Pfaffensteig. Hier gibt es während der NVZ und SVZ kein Fahrtenangebot. Mittelfristige Defizite (d.h. das Fahrtenangebot liegt

Abbildung 10: Defizitbewertung an Samstagen

	Erreichbarkeit							Bedienungshäufigkeit	
	Altstadt	Bahnhof	Falbenhholz	Krankenhaus	Gewerbepark West	Nürnberg	Roth	NVZ	SVZ
vorrangig	8	8	15	17	16	7	10	6	6
mittelfristig	0	0	2	6	0	0	3	16	17
langfristig	3	0	5	3	5	1	0	5	3
Defizite gesamt:	11	8	22	26	21	8	13	27	26

Abbildung 11: Defizitbewertung an Sonntagen

	Erreichbarkeit							Bedienungshäufigkeit
	Altstadt	Bahnhof	Falbenhholz	Krankenhaus	Gewerbepark West	Nürnberg	Roth	SVZ
vorrangig	23	23	28	28	28	23	23	9
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	14
langfristig	0	0	0	0	0	0	0	4
Defizite gesamt:	23	23	28	28	28	23	23	27

unter dem Grenzwert) in der HVZ gibt es in denen von der Linie 673 bedienten Verkehrszellen Baimbach, Dietersdorf, Wolkersdorf, Rotenberg und Pfaffensteig sowie in der Verkehrszelle Hochgericht-Süd, welche durch die Linie 664 lediglich im Stundentakt angefahren wird. Hinzu kommt Uigenau, was durch die Linie 662 nur einseitig bedient wird. In der NVZ sind mittelfristige Defizite in knapp der Hälfte aller Verkehrszellen zu finden. In der SVZ sind sogar 20 Verkehrszellen mit mittelfristigem Handlungsbedarf eingestuft, in lediglich vier Verkehrszellen wird der Richtwert vollständig erfüllt. Dies betrifft wie so oft die Verkehrszellen Schwabach-Altstadt, Schwabach-Ost, O'Brien-Park/Swabach-Nord sowie Limbach – alle mit Berührungspunkten zur Linie 61 sowie zur Schiene.

Auch am Wochenende kann der Richtwert nur an den Bahnstandorten in Schwabach-Ost und Limbach erfüllt werden, ansonsten sind durchweg Defizite zu erkennen. An den Standorten der Linien 664 und 673 (Hochgericht-Süd, Obermainbach, Baimbach, Wolkersdorf, Pfaffensteig) sowie in Vogelherd gibt es am Wochenende gar kein Angebot. Ansonsten ist das Fahrtenangebot größtenteils unter dem Grenzwert angesiedelt (vgl. *Abbildung 10 und Abbildung 11 auf Seite 23*).

Für die Bewertung von Defiziten sowie für die darauffolgende Planung von Maßnahmen ist auf die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung und des Arbeitsmarktes sowie auf die voraussichtliche Veränderung der Verkehrsinfrastruktur zu achten.

5. Voraussichtliche Entwicklungen

5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

Die Planungen und Entwicklungen der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sind vor allem in Hinblick auf die Konzeption und Bewertung von Maßnahmen zu berücksichtigen. Entwicklungen in der Bevölkerung sowie bei den Arbeitsplätzen müssen dabei in die Planung aufgenommen werden.

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung gibt alle zwei Jahre eine Bevölkerungsvorausberechnung heraus. Demnach nimmt die Bevölkerung in der Stadt Schwabach von 2019 mit 41.000 Einwohnern auf 42.200 Einwohner im Jahr 2030 zu. Bis 2039 wird mit einem weiteren leichten Bevölkerungszuwachs bis 42.800 Einwohner gerechnet. In „Tabelle 16: Bevölkerungsvorausberechnung“ auf Seite 75 sind die Prognosedaten für die Stadt dargestellt.

Über die Arbeitsplätze lässt sich keine Prognose erzielen, da keine entsprechenden Daten vorliegen.

Siedlungsflächen

Einige neue Bebauungsgebiete für Wohn- oder gewerbliche Nutzung sind in Planung bzw. Umsetzung. Bei Fertigstellung der Baugebiete muss die Erschließung dieser überprüft und ggf. Maßnahmen zur ausreichenden Erschließung getroffen werden

Wohnbauflächen

Im Folgenden werden Wohngebiete aufgelistet, welche sich derzeit in der

Planung bzw. Umsetzung befinden. Dabei wird unterschieden, in welcher Phase der Umsetzung sich die Bauvorhaben befinden. Des Weiteren wird festgestellt, ob die Erschließung der Gebiete bereits heute ausreichend ist oder zusätzliche Maßnahmen getroffen werden müssen.

In Realisierung befinden sich derzeit folgende Wohnbauprojekte:

- Quartier Drei-S zwischen Nördlicher Ringstraße, Galgengarten- und Staedtlerstraße
- Am Dillinghof
- Franz-Peter-Seifert-Str./Nördlinger Straße
- ▶ *Diese Vorhaben liegen innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*

In Aufstellung bzw. Vorbereitung befinden sich derzeit folgende Wohnbauprojekte:

- Dietersdorf, Bereich südlich des Friedhofs
- Wolkersdorf, Unterer Grund
- Bereich westlich der Wunneleite
- Stadtgold-Stadtquartier (ehemaliges Fabrikgelände Niehoff an der Fürther Straße)
- Vogelherd, Igelsdorfer Weg
- ▶ *Diese Vorhaben liegen innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*
- **Penzendorf, Pfannestiel:** Das Bauvorhaben am Pfannestiel liegt knapp außerhalb des Einzugsbereichs der Bushaltestelle „Penzendorf Hauptstraße“. Ein möglicher Umweg in das Wohngebiet würde zu signifikanten Fahrtzeiterhöhungen führen.

In mittelfristiger Umsetzung befindet sich derzeit folgendes Wohnbauprojekt:

- Herderstraße/Wiesenstraße Ost
- ▶ *Das Vorhaben liegt innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*

In langfristiger Umsetzung befinden sich derzeit folgende Wohnbauprojekte:

- Regelsbacher Straße/Auf der Reit
- Bereich westlich der Flurstraße/Badener Str.
- Forsthoft Süd
- Herderstraße/Wiesenstraße West
- ▶ *Diese Vorhaben liegen innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*
- **Westlicher Kappelbergsteig:** Aufgrund der Herauslösung des Kappelbergs aus der vorherigen Verkehrszelle Limbach ist der Erschließungsgrad auf 51 % abgesunken. Hier ist ein kleiner Teil im Norden noch von der S-Bahn-Haltestelle Katzwang erschlossen. Ansonsten ist vor allem der Süden durch die Haltestellen Ellwanger Str. sowie Hans-Traut-Str. angebunden, wobei letztere Haltestelle nur von wenigen Schülerfahrten bedient werden, diese Haltestelle aber dennoch in die Analyse mit einging. Bislang war eine regelmäßige Bedienung der Kappelberger Haltestellen umlauftechnisch nicht darzustellen. Das Erschließungsdefizit würde sich mit zunehmender Bebauung im

Westen des Kappelbergsteigs verstärken.

■ **Wolkersdorf, südlich der Volckamerstraße:** Das Bauvorhaben südlich der Volckamerstraße ist nur zum Teil von bestehenden Haltestelleneinzugsbereichen gedeckt. So wird insbesondere der nördliche Teil noch durch die Haltestelle „Wolkersdorf Mitte“ erschlossen. Mit Einführung der Linie 83 und der damit verbundenen (Wieder-) Einrichtung der Haltestellen „Wolkersdorf Waldstromerstr.“ sowie „Wolkersdorf Volckamerstr.“ wird das Bauvorhaben jedoch zukünftig keine Erschließungsdefizite aufweisen.

■ **Gebiet westlich der Regelsbacher Straße:** Das Bauvorhaben ist durch die bestehenden Haltestellen „Stadtwerke“ und „Krankenhaus“ nicht ausreichend erschlossen. Eine neue Haltestelle auf Höhe des zukünftig zu errichtendem Kreisverkehr zwischen der Regelsbacher Straße und der dann verlängerten Ansbacher Straße würde die Erschließung des Neubaugebietes ermöglichen. Hierzu müsste eine Erweiterung der Linie 661 in Richtung des Neubaugebietes geprüft werden.

■ **Gebiet entlang der Lindenbachstraße:** Auch dieses Gebiet wird nur zum Teil vom bestehenden Haltestellennetz erschlossen. Dies betrifft insbesondere östliche und südliche Randbereiche, welche Zugang zum S-Bahnhof Limbach bzw. zur Linie 662/664 besitzen. Einem Teil der zukünftigen Bebauung im nördlichen Bereich der Lindenbachstraße steht keine Haltestelle im angemessenen Radius zur Verfügung. Aufgrund des vorhandenen Straßenzustands ist eine Bedienung per Standardlinienbus jedoch kaum möglich.

Gewerbliche Bauflächen

Im Folgenden werden gewerbliche Bauflächen aufgelistet, welche sich derzeit in der Planung bzw. Umsetzung befinden. Dabei wird unterschieden, in welcher Phase der Umsetzung sich die Bauvorhaben befinden. Des Weiteren wird festgestellt, ob die Erschließung der Gebiete bereits heute ausreichend ist oder zusätzliche Maßnahmen getroffen werden müssen.

In Realisierung befinden sich derzeit folgende Gewerbeprojekte:

- Firmenzentrale Apollo, Alte Rother Straße 2-4
- ▶ *Das Vorhaben liegt innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*

In mittelfristiger Umsetzung befinden sich derzeit folgende Gewerbeprojekte:

- Gewerbepark West, westliche Erweiterung
- ▶ *Das Vorhaben liegt innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*

In langfristiger Umsetzung befinden sich derzeit folgende Gewerbeprojekte:

- Am Pointgraben
- Gebiet östlich vom Gewerbepark West
- Gebiet südlich vom Gewerbepark West/B466
- Bereich zwischen Angerstraße und Bahnlinie
- Gebiet östlich der Berliner Straße
- ▶ *Diese Vorhaben liegen innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*

Mischgebiete

Neben Wohn- und gewerblichen Bauflächen werden in Schwabach auch Mischgebiete erschlossen, welche eine beidseitige Nutzung zulassen. Auch diese werden auf ihre Erschließung durch den ÖPNV im Folgenden geprüft.

In Aufstellung bzw. Vorbereitung befinden sich derzeit folgende Mischgebiete:

- Zöllnertorareal
- ▶ *Das Vorhaben liegt innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*

In langfristiger Umsetzung befinden sich derzeit folgende Mischgebiete:

- Gebiet östlich von Eichwasen
- Markgrafanareal/Postplatz
- ▶ *Diese Vorhaben liegen innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*

■ **Regelsbacher Straße/Auf der Reit:** Das Mischgebiet im nördlichen Bereich des zu erschließenden Areals ist nicht gänzlich durch die bestehenden Haltestellen erschlossen. Auch hier würde eine Haltestelle auf Höhe des zukünftigen Kreisverkehrs die Erschließungsproblematik lösen (vgl. Wohnbebauung westlich der Regelsbacher Straße).

Verkehrsinfrastruktur

Bis 2024 sollen insbesondere Straßen ausgebaut werden, welche sich derzeit in einem sehr schlechten Zustand befinden. Für den ÖPNV sind daher keine großen Veränderungen zu prognostizieren. Dass im Zuge der Maßnahmen Fahrgäste dem ÖPNV verloren gehen bzw. neu hinzukommen würden, ist nicht zu erwarten.

Im **Schienepersonennahverkehr (SPNV)** sind keine großen Veränderungen zu erwarten. Im Juni 2001 wurde die S-Bahn von Nürnberg über Schwabach nach Roth in Betrieb genommen. In diesem Zusammenhang wurde der ganze Korridor „Nürnberg – Schwabach – Roth – Weißenburg – Treuchtlingen“ neu geplant und ausgebaut. Demnach stehen in naher Zukunft keine weiteren Veränderungen an.

5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Schwabach grenzt im Westen, Süden und Osten an den Landkreis Roth, im Norden an die Stadt Nürnberg.

Die **Stadt Nürnberg** hat im Jahr 2017 ihren Nahverkehrsplan fortgeschrieben. In Gliederungspunkt 4.3.3.1. wird dabei auf die Verknüpfung der Städte Nürnberg und Schwabach eingegangen.

Die Durchbindung der Linie 52 von Nürnberg bis nach Schwabach wurde in diesem Zusammenhang bereits im vorherigen Nahverkehrsplan gefordert, in der Vergangenheit konnte man sich jedoch auf keine tragfähige Bedienungsvariante einigen. Mittelfristig soll durch die neu einzurichtende Linie 652 eine durchgehende Verbindung zwischen Schwabach und Nürnberg-Langwasser über Katzwang und Kornburg geschaffen werden. Geplant ist dabei ein 20-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit. Der Start der Linie ist jedoch abhängig von der Sanierung der auf dem Linienweg liegenden Rennmühlbrücke zwischen Limbach und Katzwang – diese soll voraussichtlich 2023 beginnen. Erst im sanierten Zustand wäre die Brücke für die neue Linie befahr- und nutzbar.

Konkreter sind die Planungen zur neuen Linie 83. Diese soll voraussichtlich ab Ende 2022 zwischen dem S-Bahnhof Reichelsdorf, Krottenbach, Dietersdorf, Wolkersdorf, dem S-Bahnhof Katzwang und Katzwang Süd verkehren. Dabei wird von Montag bis Samstag ein durchgängiger 40-Minuten-Takt gewährleistet und stellt die Anbindung der Ortsteile sowohl an die Buslinie 61 sowie die S-Bahn-Linie S2 sicher.

Im **Landkreis Roth** wird zurzeit von der VGN GmbH im Auftrag des Landkreises ein Nahverkehrsplan erstellt. Mit Zeitpunkt der Verabschiedung dieses Nahverkehrsplanes sind keine Maßnahmen, die auf die Stadt

Schwabach und deren Bürger Auswirkungen haben, bekannt.

5.3 Verkehrsprognose

Die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV haben nach Art. 13 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV durchzuführen. Dabei sind insbesondere

- „das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Schiene und Straße zu prognostizieren,“
- „planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.“

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank, in die sowohl ÖPNV- als auch MIV-Daten einfließen, erstellt. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Als Zielhorizont für die Gesamtverkehrsprognose wird, auch in Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen benachbarter Aufgabenträger, das Jahr 2030 festgelegt. Die Ergebnisse von Prognosen hängen entscheidend von den zugrunde gelegten Annahmen ab. Für die Annahmen der Gesamtverkehrsprognose werden, soweit vorhanden, aktuelle Verkehrsuntersuchungen aus dem VGN-Raum herangezogen. Für die Bevölkerungsentwicklung wurden für die Städte Schwabach und Nürnberg Prognosen der kommunalen Statistischen Ämter herangezogen. Die Bevölkerungsprognose für alle anderen Gebietskörperschaften entspricht den Berechnungen des Landesamtes für Statistik. Aufgrund

der relativ dynamischeren Entwicklung gemäß der kommunalen Prognose, wird der Hochrechnungsfaktor für die Gemeinden im unmittelbaren Umfeld der Stadt Schwabach leicht angepasst. Infolge der starken Verflechtungen zwischen Schwabach und den Gemeinden Rohr, Kammerstein, Büchenbach, Rednitzhembach, Schwanstetten, Wendelstein und Stadt Roth ist hier von einer ähnlichen Bevölkerungsentwicklung auszugehen.

Neben der Bevölkerungsberechnung fließen wichtige strukturelle Entwicklungen bzgl. Ausbildungsstandorte bzw. Handel und Gewerbe in die Prognose ein. Bei Ausbildungs- und Schulstandorten sind bis 2030 keine signifikanten Veränderungen bekannt. Im Bereich Handel und Gewerbe wird ein Wachstum bei der Zahl der Beschäftigten von 6,5% unterstellt. Das Wachstum und ihre räumliche Verteilung orientiert sich maßgeblich am aktuell gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Schwabach und wird durch allgemeine Entwicklungen ergänzt. Signifikante Entwicklungen im Bereich Handel & Gewerbe finden vor allem in den ausgewiesenen Gewerbegebieten Nasbach, Falbenholz und Gewerbpark West statt. Außerdem wird eine leichte Dynamik in den Mischgebieten der Innenstadt (insbesondere Altstadt, Bahnhof, weitere Innenstadt entlang B466 und B2) unterstellt. Abschließend sind Gebiete zu berücksichtigen, die ihre Gewerbenutzung in absehbarer Zeit verlieren werden. Dies betrifft in signifikanten Umfang lediglich die Bereiche Gallengartenstraße (Drei-S-Werk) und Fürther Straße (Niehoff). Als weiterer relevanter Strukturfaktor wurde die Ansiedlung der TU Nürnberg mit 6.000 Studierenden und 2.000 Angestellten auf das Rangierbahnhofsgebäude aufgenommen.

Bezüglich der Verkehrsinfrastruktur wurden für das Prognosejahr 2030 einzelne geplante bzw. bereits abgeschlossene Projekte unterstellt. Dies betrifft den 6-streifigen Ausbau der Autobahn A6 von Schwabach-West bis Kreuz Nürn-

berg-Ost sowie den Ausbau der A73 zwischen Kreuz Nürnberg-Süd und der Anschlussstelle Hafen-Ost. Außerdem wurde der 8-streifige Ausbau der A9 zwischen Kreuz Nürnberg-Ost und Kreuz Nürnberg, der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs sowie die Umgehungsstraße der B14 in den Prognosefall aufgenommen.

Dem ÖPNV liegt das aktuell gültige Netz zugrunde. Hier sind auf der Angebotsseite keine großen Veränderungen bekannt.

Für die Prognose wurde die Stadt Schwabach in sieben Gebiete unterteilt, der ein- und ausbrechende Verkehr wird zwischen den drei Gruppen Stadt Nürnberg, Landkreis Roth und Sonstiges unterteilt.

Gebiet innerhalb Schwabachs:

- Mitte
- Süd
- West
- Nord-West
- Limbach
- Ost
- Wolkersdorf und Dietersdorf

Ein- und ausbrechender Verkehr:

- Stadt Nürnberg
- Landkreis Roth
- übriges VGN-Gebiet

Ergebnisse

Infolge des prognostizierten Wachstums bezüglich Bevölkerung und Wirtschaft steigt die Verkehrsnachfrage in der Stadt Schwabach allgemein an. Hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage wird zwischen den wichtigsten Relationen im Binnenverkehr (aufgeteilt in sieben Bezirke) differenziert. Darüber hinaus werden stadtgrenzüberschreitende Wege in drei Kategorien gegliedert: von/nach Stadt Nürnberg; Landkreis Roth; Sonstiges).

Ausgehend vom Bezugsjahr 2015 steigt die Verkehrsnachfrage um 7,6% auf insgesamt 113.500 Wege im Prognosejahr 2030 an. Das Wachstum betrifft insbesondere Relationen mit Bezug zur Stadt Nürnberg (+12%). Die Wege im Bin-

nenverkehr der Stadt Schwabach steigen um circa 3,5%.

Die Verkehrsmittelwahl verändert sich leicht zu Gunsten des MIV. Der ÖV-Anteil an allen Wegen sinkt von 19,5% auf 18,5%. Ursächlich hierfür sind insbesondere die attraktivitätssteigernden Maßnahmen im Straßennetz. Bezogen auf einzelne Relationen streut die Verkehrsmittelwahl stark in Abhängigkeit zur Attraktivität des ÖV-Angebots. Auf Relationen mit Quelle oder Ziel im Schwabacher Stadtzentrum liegt der ÖV-Anteil bei 20%. Bei Wegen von/nach Nürnberg liegt der Anteil sogar bei 25%. Dementsprechend dominiert der MIV auch bei allen sonstigen Relationen (ohne Nürnberg, ohne Schwabach Zentrum) mit einem Anteil von 94%.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Belastbarkeit der Verkehrsprognose entscheidend vom Eintreffen der zugrunde gelegten Annahmen (vor allem der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung) abhängt.

(vgl. „Karte 05-I: Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr“ auf Seite 58 und „Karte 05-II: Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr“ auf Seite 59)

6. Maßnahmenpaket

Im Folgenden werden Maßnahmen dargestellt, die im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes durch die VGN GmbH dem organisationsübergreifenden Arbeitskreis „Nahverkehrsplan“ präsentiert wurden. Die Maßnahmen bewirken erhebliche Qualitätssteigerungen bzgl. der in der ausreichenden Verkehrsbedienug definierten Kriterien Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. *Maßnahme 6.1* beschreibt eine Angebotssteigerung der Linien 661 bis 663 auf den im Richtwert festgelegten 20-Minuten-Takt für Gebiete hoher Nutzungsdichte. *Kapitel „6.2 On-Demand-Verkehr“ auf Seite 30* beschreibt die potentielle Einführung eines On-Demand-Angebots. Dieses würde dazu beitragen, die Erschließung von nicht vom Stadtbus bedienten Gebieten zu sichern und zunächst in der Schwachverkehrszeit (SVZ) sowohl die Erreichbarkeit zentraler Orte

als auch die Bedienungshäufigkeit sicherzustellen und zu verbessern.

Im Folgenden werden die erwähnten Maßnahmen vorgestellt. Eine endgültige Entscheidung über die Umsetzung bzw. den Umfang der Maßnahmen wurde noch nicht getroffen. Eine abschließende Prüfung, insbesondere von *Maßnahme 6.1*, soll im Mobilitätsplan der Stadt Schwabach, dessen Erarbeitung am Nahverkehrsplan anknüpfen wird, erfolgen.

6.1 Prüfung von Taktverdichtungen im Stadtverkehr

Stand 2022 verkehren die Stadtverkehrslinien 661 bis 663 in der Haupt- (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ) im Halbstundentakt, die Linie 664 lediglich im Stundentakt. In der abendlichen SVZ gibt der derzeitige Fahrplan der Linien 661 bis 663

bis ca. 21 Uhr lediglich einen Stundentakt her, Linie 664 verkehrt ab ca. 19.30 Uhr gar nicht mehr. Endgültiger Betriebsschluss des Stadtverkehrs ist ca. 21 Uhr. Dies steht im Widerspruch zu den im Nahverkehrsplan festgelegten Takt-Richtwerten von 20 Minuten (während HVZ und NVZ in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte) sowie 30 Minuten während der SVZ. Insbesondere das fehlende Angebot während der SVZ zwischen 21 und 1 Uhr fällt hier ins Auge.

Abbildung 12 zeigt die im Arbeitskreis vorgestellten Modelle für mögliche Taktverdichtungen im Schwabacher Stadtverkehr. Für alle drei Varianten wird eine Taktverdichtung der Linien 661 bis 663 auf einen 20-Minuten-Takt in der HVZ (sowie zwischen 18 und 19.30 Uhr in der NVZ) unterstellt (Linie 664 im 40-Minuten-Takt). Lediglich ab 19.30 Uhr (abendliche SVZ) ergeben sich

Abbildung 12: Mögliche Taktmodelle für das Schwabacher Stadtliniennetz (Montag – Freitag)

	Verkehrszeit	SVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	SVZ
		05.00 - 06.00	06.01 - 08.00	08.01 - 11.00	11.01 - 18.00	18.01 - 19.30	19.31 - 21.00	21.01 - 00.00	00.01 - 01.00
R I C H T W E R T	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte (Bewertungsgrundlage für die Linien 661 – 663)	30'	20'	20'	20'	20'	30'	30'	30'
	Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte (Bewertungsgrundlage für die Linie 664)	60'	40'	40'	40'	40'	60'	60'	60'
2 0 2 2	Linien 661 – 663	30'	30'	30'	30'	30'	60' 661 Süd: kein Angebot	---	---
	Linie 664	60'	60'	60'	60'	60'	---	---	---
S Z E N A R I O	Szenario A (Maximalvariante)	30'	20' 664: 40'	30'	20' 664: 40'	20' 664: 40'	40' 661 Süd, 664: 80'	40' 661 Süd, 664: 80'	---
	Szenario B (Taktverdichtung und Abendverkehr)	30'	20' 664: 40'	30'	20' 664: 40'	20' 664: 40'	40' 661 Süd, 664: kein Angebot	40' 661 Süd, 664: kein Angebot	---
	Szenario C (Reine Taktverdichtung)	30'	20' 664: 40'	30'	20' 664: 40'	20' 664: 40'	40' 661 Süd, 664: kein Angebot	---	---

Unterschiede zwischen den aufgeführten Szenarien.

Szenario A

Szenario A stellt die Maximalvariante dar. Der zwischen 19.30 und 21 Uhr geltende Stundentakt wird zu einem 40-Minuten-Takt aufgewertet. Zudem erhalten die Linie 664 sowie der südliche Linienast der 661 ein Grundangebot in Form eines 80-Minuten-Taktes. Die Maximalvariante zeichnet sich dadurch aus, dass gegenüber dem heutigen Betriebschluss um 21 Uhr ein verlängertes Stadtbusangebot bis 0 Uhr bereitgestellt wird.

Szenario B

Auch Szenario B stellt ein verlängertes Angebot bis 0 Uhr sicher. Der Unterschied zu Szenario A liegt darin, dass die Linie 664 sowie der Südteil der Linie 661 nur bis ca. 19.30 Uhr (derzeitiges Fahrplanangebot) verkehren.

Szenario C

Szenario C beschreibt lediglich die allgemeinen Taktverdichtungen im

Stadtverkehr. Wie bereits heute wäre auf den Hauptlinien 661 bis 663 um 21 Uhr Betriebsschluss, für die Linie 664 und 661-Süd bereits um 19.30 Uhr.

Neben der reinen Angebotssteigerung ergeben sich noch weitere positive Effekte. So könnte das Angebot mit der ebenfalls im 20-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahn verzahnt werden, ebenso mit der geplanten zukünftigen Linie 652 nach Nürnberg-Langwasser.

Die Szenarien am Wochenende (vgl. Abbildung 13) folgen einem ähnlichen Muster wie unter der Woche. Das Angebot erfährt grundsätzlich eine Aufwertung vom bisherigen 60-Minuten- zum 40-Minuten-Takt. Die Unterschiede ergeben sich aus dem Angebotsumfang der Linie 664 und 661-Süd sowie dem Betriebschluss (21 oder 0 Uhr).

6.2 On-Demand-Verkehr

On-Demand-Verkehre unterscheiden sich von herkömmlichen Bedarfsverkehren wie Anrufsammeltaxi oder Rufbus durch die fehlende Fahrplanbindung. Dies bedeutet, dass in dieser Betriebsform weder vorgeschriebene Streckenführungen, noch vorgegebene Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten existieren. Lediglich Zeitfenster für den Betrieb können ggf. definiert werden, um beispielsweise Parallelverkehre mit dem bestehenden Linienverkehr auszuschließen. Als Abgrenzungsmerkmal zum Taxibetrieb muss jedoch mindestens eine Haltestelle als Start- oder Endpunkt bedient werden. Ein System routet dabei im Hintergrund parallellaufende Fahrtwünsche und führt diese im Idealfall als eine Fahrt durch (Ride-Pooling). Der Buchungsprozess ist in der Regel appbasiert, jedoch gibt es vielerorts auch die Möglichkeit der telefonischen Buchung.

Angedacht ist für die Stadt Schwabach ein Pilotbetrieb während der

Abbildung 13: Mögliche Taktmodelle für das Schwabacher Stadtliniennetz (Samstag und Sonntag)

		Samstag					Sonntag		
Verkehrszeit		SVZ 06.00 - 10.00	NVZ 10.01 - 15.00	SVZ 15.01 - 21.00	SVZ 21.01 - 00.00	SVZ 00.01 - 02.00	SVZ 07.00 - 21.00	SVZ 21.01 - 00.00	SVZ 00.01 - 01.00
R I C H T W E R T	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte (Bewertungsgrundlage für die Linien 661 – 663)	30'	20'	30'	30'	30'	30'	30'	30'
	Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte (Bewertungsgrundlage für die Linie 664)	60'	40'	60'	60'	60'	60'	60'	60'
2 0 2 2	Linien 661 – 663	60'	60'	60'	---	---	60' 661 Süd: kein Angebot	---	---
	Linie 664	---	---	---	---	---	---	---	---
S Z E N A R I O	Szenario A (Maximalvariante)	40' 661 Süd, 664: 80'	40' 661 Süd, 664: 80'	40' 661 Süd, 664: 80'	40' 661 Süd, 664: 80'	---	40' 661 Süd, 664: 80'	40' 661 Süd, 664: 80'	---
	Szenario B (Taktverdichtung und Abendverkehr)	40' kein Angebot	40' kein Angebot	40' kein Angebot	40' kein Angebot	---	40' kein Angebot	40' kein Angebot	---
	Szenario C (Reine Taktverdichtung)	40' 661 Süd, 664: kein Angebot	40' 661 Süd, 664: kein Angebot	40' 661 Süd, 664: kein Angebot	---	---	40' 661 Süd, 664: kein Angebot	---	---

Schwachverkehrszeit (vgl. *Abbildung 14*). Vorstellbar wäre eine Ablösung des ohnehin nur gering ausgelasteten Linienverkehrs ab 19.30 Uhr, um dem gegenüber jedoch ein verlängertes Angebot über den bisherigen Betriebsschluss (21 Uhr) hinaus bis 0 Uhr zu gewährleisten und somit einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Bedienungshäufigkeit zu leisten. Auch am Wochenende könnte der On-Demand-Verkehr große Teile des bisherigen Linienbetriebs übernehmen. Während der Stadtbuss in der NVZ zwischen 10 und 15 Uhr am Samstag ein Grundangebot in Form eines 40-Minuten-Taktes sicherstellt (vgl. *Kapitel „6.1 Prüfung von Taktverdichtungen im Stadtverkehr“ auf Seite 29*), garantiert der On-Demand-Verkehr in der SVZ am Samstag und Sonntag eine zeitlich flexible und schnelle ÖPNV-Alternative.

Durch den fahrplanlosen Betrieb lassen sich kürzere Fahrzeiten gegenüber dem Buslinienverkehr realisieren. Weiterhin ermöglicht der Einsatz von Kleinbussen die Bedienung von nicht oder nur teils erschlossenen Gebieten, wo ein Angebot mit Standardlinienbussen bislang aufgrund der Straßenverhältnisse nicht umsetzbar war.

Die exakten Randbedingungen zum Pilotbetrieb sind noch zu definieren. Offene Punkte bestehen bspw. im Umfang des Bedienegebiets (Gebiet des Stadtliniennetzes oder das gesamte Stadtgebiet), im Umgang mit Parallelverkehren (Linie 61, Linie 83 ab Ende 2022) und in

der Fahrpreisgestaltung. Dies ist im Laufe der weiteren Planung sowie im Mobilitätsplan zu konkretisieren.

Perspektivisch ließe sich (im Erfolgsfall) auch eine Ausweitung auf die Haupt- und Nebenverkehrszeit (bspw. als schnelleres Komfortangebot und/oder Ergänzung zum Busverkehr) sowie auf umliegende Gemeinden im Landkreis Roth diskutieren.

6.3 Barrierefreiheit

Standards der Barrierefreiheit

Der Aufgabenträger orientiert sich bei der Definition der baulichen Mindeststandards von Haltestellen an der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ (vgl. *Kapitel „9.1 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 38*).

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 107¹⁹. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflereinstieg, Stellplätze für Rollstuhl,

Kinderwagen, etc. oder Klapprampen fest.

Diese Vorgaben beziehen sich nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen. Da es sich bei Fahrzeugen kleinerer Größe vor allem um den Betrieb im Bedarfsverkehr handelt, dessen Betriebskonzept oftmals von Taxiunternehmen durchgeführt wird, welche den oben angegebenen Vorgaben meist nicht entsprechen, sollen die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge nur für Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen gelten. Jedoch ist der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge auch für Fahrzeuge unter 22 Sitzplätzen anzustreben.

Sollten auf einzelnen Linien Verstärkerfahrzeuge vor allem für die Beförderung von Schülern eingesetzt werden, bei denen zeitnah auch eine Fahrtmöglichkeit im barrierefreien Fahrzeug möglich ist, 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.

Erstellung eines Haltestellenkatalogs

Derzeit gibt es in Schwabach 114 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien. Hinzu kommen einige

¹⁹ 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).

Abbildung 14: Möglicher Einsatz eines On-Demand-Verkehrs

Verkehrszeit (Montag - Freitag)	SVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	SVZ
	05.00 - 06.00	06.01 - 08.00	08.01 - 11.00	11.01 - 18.00	18.01 - 19.30	19.31 - 21.00	21.01 - 00.00	00.01 - 01.00
Szenario D (On-Demand-Verkehr)	30'	20' 664: 40'	30'	20' 664: 40	20' 664: 40	Flächendeckend On-Demand-Verkehr		---

Verkehrszeit (Samstag - Sonntag)	Samstag			Sonntag				
	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ		
	06.00 - 10.00	10.01 - 15.00	15.01 - 21.00	21.01 - 00.00	00.01 - 02.00	07.00 - 21.00	21.01 - 00.00	00.01 - 01.00
Szenario D (On-Demand-Verkehr)	Flächendeckend On-Demand-Verkehr	40' 661 Süd, 664: kein Angebot	Flächendeckend On-Demand-Verkehr	---	---	Flächendeckend On-Demand-Verkehr	---	---

nicht vom Linienverkehr bediente AST-Haltestellen. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Fahrzeuge halten (i.d.R. in zwei Richtungen, z.B. am Bahnhof oder am Wolfram-von-Eschenbach-Gymnasium auch mehr als zwei Bussteige).

Die VGN GmbH wurde mit der Erstellung des Haltestellenkatasters beauftragt. Dabei wurden alle Bussteige besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie ein Foto aus zwei Perspektiven aufgenommen.

Somit konnte ein Haltestellenkataster aller Bussteige erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

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

Mit dem Beschluss des Umwelt- und Verkehrsausschusses vom 04.10.2016 zum Thema „Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen – Sachstandsbericht und Investitionsbedarf“ wurde u.a. beschlossen, den barrierefreien Umbau von Haltestellen anzugehen und eine Empfehlung ausgesprochen, die notwendigen Haushaltsmittel zu bewilligen. Aufgrund der hohen Investitionssumme war jedoch eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 nicht umsetzbar, was eine Priorisierung der Maßnahmen bzw. die Definition von Ausnahmen im Sinne eines Investitionsplanes notwendig machte. Daher nahm die Stadt Schwabach in der letzten Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes im Jahr 2018 eine Priorisierung der Maßnahmen vor und defi-

nierte Ausnahmen für Haltestellen, an denen kein barrierefreier Ausbau derzeit baulich möglich bzw. sinnvoll erschien.

Die Vorgaben zur barrierefreien Nutzung der Fahrzeuge richten sich nach den in diesem Kapitel bereits beschriebenen Vorgaben. Ausnahmen hierfür gelten nur für Fahrzeuge im Bedarfsverkehr bzw. für Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, bei denen alternativ ein barrierefreies Fahrzeug zeitnah im Einsatz ist.

Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft. Die Vorgaben für Informationen an der Haltestelle sind ebenfalls in den oben angesprochenen baulichen Standards festgehalten. Eine Definition von Ausnahmen ist hier nicht notwendig.

Die Stadt beschränkt sich daher im Weiteren auf die Priorisierung bzw. die Definition von Ausnahmen bzgl. der vollständigen Barrierefreiheit der Infrastruktur. Für einen gemeinsamen Kriterienkatalog wurden Handlungsprinzipien festgelegt und anschließend eine Priorisierung bzw. Ausnahmen von der Barrierefreiheit definiert.

Demnach sollen vorrangig Haltestellen, die besonders für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen wichtig sind, barrierefrei ausgebaut werden, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu erreichen. Darüber hinaus soll angestrebt werden, in baulich eigenständigen Ortslagen zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten. Dieses Vorgehen ist der unten angeführten Priorisierung für den Ausbau von Haltestellen nachgeordnet und ist vor allem dort sinnvoll und notwendig, wo größere Einrichtungen für Menschen, die motorisch oder sensorisch eingeschränkt sind, bestehen. Ein Umbau ist im Einzelfall zu prüfen.

Die Priorisierung erfolgt nach den unten aufgeführten Kriterien:

■ Netzfunktion

- Umsteigeknoten: Bedienung der Haltestelle durch zwei oder mehr Linien
- Mindestens Halbstundentakt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit
- Bedienform: Bedienung der Haltestelle durch Linienbus

■ Fahrgastzahlen

- Starke Frequenz: Mindestens 20 Einsteiger pro Schultag und Haltestelle

■ Einrichtungen

- Einrichtungen, die für besonders mobilitätseingeschränkte Personen relevant sind, wie z.B. Krankenhaus, Alten- bzw. Pflegeheim, Behindertenwerkstätten
- Allgemein wichtige Ziele, wie z.B. Bahnhof, Behörden, Schulen, größere Einkaufsmöglichkeiten, Friedhof
- Besondere Gewichtung für besonders große Einrichtungen: Haltestellen Wolfram-von-Eschenbach-Gymnasium, Gutenbergstraße, Innenstadt, Krankenhaus, etc.

■ Bauliche Situation

- Synergieeffekte mit anderen Baumaßnahmen im Umfeld oder allgemeine Dringlichkeit eines Halstellenausbaus, z.B. bei unsicheren Querungsmöglichkeiten

Insgesamt sind acht Kriterien (strichförmige Untergliederungspunkte obiger Auflistung) für die Untersuchung vorgegeben. Alle Haltestellen werden auf diese Kriterien hin überprüft und anschließend in folgende Kategorien eingeteilt:

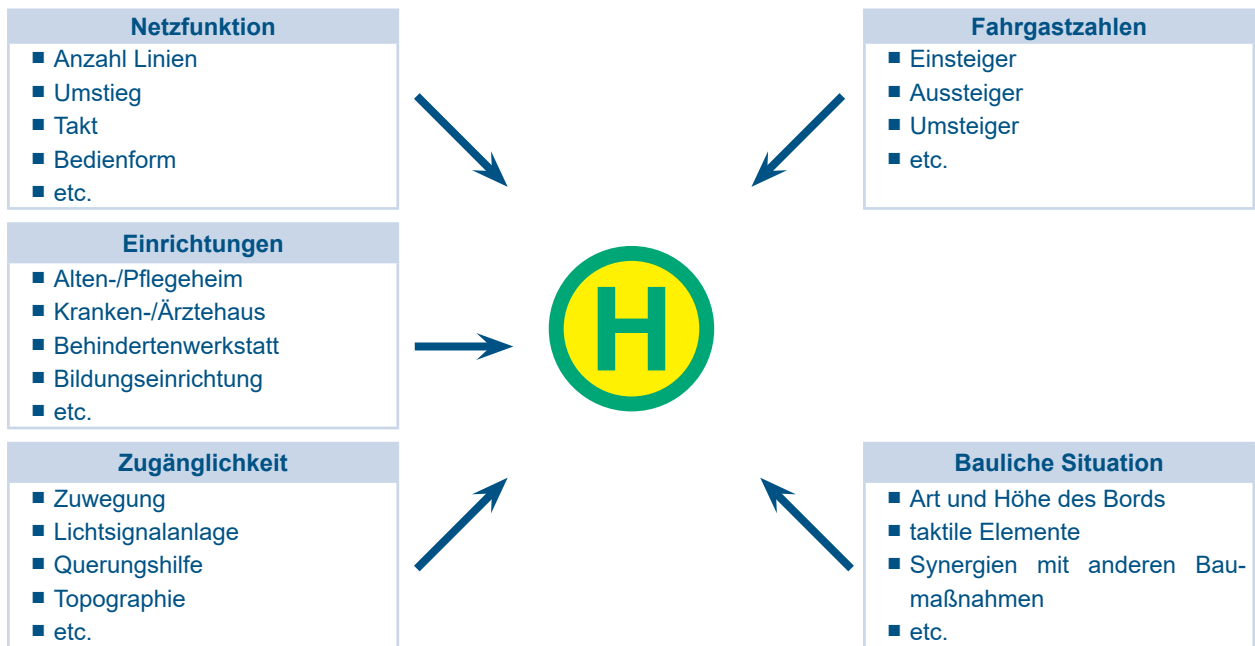
Priorität 1: vorrangig zu beheben

- fünf oder mehr Kriterien erfüllt

Priorität 2: nach Möglichkeit zu beheben

- drei oder vier Kriterien erfüllt

Abbildung 15: Mögliche Kriterien für die Prioritätenbildung



Priorität 3: wenn mit wenig Aufwand möglich zu beheben

- zwei oder weniger Kriterien erfüllt

Darüber hinaus gibt es Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau nur mit großem Aufwand möglich bzw. wenig sinnvoll ist. Für diese Haltestellen soll eine Ausnahme vom vollständig barrierefreien Ausbau im ÖPNV gelten:

- Haltestellen, die nur von Bedarfsverkehren bedient werden. Da i.d.R. im Fahrzeug keine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, würde ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle trotzdem keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten.
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Dies sind zum Beispiel Haltestellen, deren Zuwegung langfristig nicht barrierefrei ausgebaut wird. Vor allem im ländlichen Stadtgebiet finden sich solche Haltestellen an Straßenabzweigungen.
- Haltestellen, deren Bestand langfristig nicht gesichert ist, da Umbaumaßnahmen in der Umgebung anstehen oder es

Planungen gibt, die Haltestelle zu verlegen oder die Linienführung zu ändern.

Bei Straßenbaumaßnahmen im Bereich einer Haltestelle, bei der eine Bordsteinkante an der Haltestelle ohnehin wieder hergestellt werden muss, ist immer die Verkehrsplanung des Referats 4 zu informieren. Hierbei ist im Sinne der Kostenersparnis zu prüfen, ob trotz geringer Priorität die Bordsteinkante als barrierefrei oder barrierefrei light (erhöht, aber ohne Kasseler Sonderboard) wiederherzustellen ist.

Ebenso gibt es Haltestellen, die trotz ihrer Priorität aus Gründen anstehender Straßenplanungen nicht vorrangig ausgebaut werden können. Aktuelle Beispiele wären die Haltestellen „Rathaus“ (aufgrund des anstehenden Umbaus des Martin-Luther-Platzes) oder die Haltestelle „Ansbacher Straße“ (aufgrund des anstehenden Umbaus der Ansbacher Straße).

Eine umfassende Prüfung aller Haltestellen erfolgt bei der Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplanes.

Ergebnis

114 Haltestellen entlang öffentlicher Linien gibt es im Stadtgebiet von

Schwabach. Alle Haltestellen wurden nach den vorgegebenen Kriterien untersucht. Mit der Priorität 1 (fünf oder mehr Kriterien erfüllt – vorrangig zu beheben) wurden die unten aufgeführten Haltestellen ermittelt. In Klammern befindet sich bei einer Veränderung des Ergebnisses die Anzahl der erfüllten Kriterien bei der letzten Teilfortschreibung 2018.

Sieben oder acht Kriterien erfüllt:

- Rathaus
- Ludwigstraße

Sechs Kriterien erfüllt:

- Limbach Bahnhof
- Schwabach Bahnhof
- Eichwasen Süd (2018: 5)
- Falbenholz Mitte
- Krankenhaus (2018: 5)
- Neutorstraße
- Nördlinger Straße
- Parkbad (2018: 5)
- Schillerplatz
- Wolfram-von-Eschenbach-Gymnasium
- Wolkersdorf Mitte

Fünf Kriterien erfüllt:

- Ansbacher Straße
- Auf der Aich
- Eichwasen Süd
- Förderzentrum
- Fürther Straße

- Gartenheim (2018: 4)
- Gutenbergstraße
- Nürnberger Straße
- Rother Straße (2018: 4)
- Spitalberg
- Stadtwerke
- Wolkersdorf Schleife
- Nasbach (2018: 4)

Neu in Priorität 1 (vorrangig zu beheben) sind nun die Haltestellen Gartenheim, Rother Straße sowie Nasbach mit je fünf erfüllten Kriterien.

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
- Beleuchtung ist ausreichend und blendfrei

Nähere Details sind der Richtlinie zu den baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN zu entnehmen (vgl. Kapitel „9.1 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 38).

7. Auswirkungen und Bewertung des Maßnahmenpakets

7.1 Verkehrliche Wirkung

Reisezeit

Reisezeiteinsparungen würden bei Umsetzung des Maßnahmenpakets im Bereich des On-Demand-Verkehrs auftreten. Durch den linienlosen Betrieb würden Verbindungen, welche zuvor nur durch Umstiege zu bewältigen waren (bspw. Forst- hof – Krankenhaus) umstiegsfrei und schneller durchgeführt.

Im Falle einer Taktverdichtung ergäben sich keine Veränderungen bzgl. der Reisezeit.

Verbindungshäufigkeit

Die Verbindungshäufigkeit würde sich mit Umsetzung der Taktmaßnahmen auf allen Linien stark verbessern. Vor allem in der HVZ stiege das Fahrtenangebot der Hauptlinien um ca. 50 % (3 statt 2 Fahrten pro Stunde bei einem 20- statt 30-Minuten-Takt). Auch in der SVZ ergäben sich signifikante Angebotserhöhungen. Wo heute noch ein 60-Minuten-Taktbetrieb oder gar kein Angebot vorhanden ist, wären die Busse zukünftig im 40-Minuten-Takt unterwegs.

Reisekomfort

Durch die Vorgaben in den Vorab- bekanntmachungen bzw. Vergaben der Stadt Schwabach besteht für die Linien des Stadtverkehrs bereits heute ein hoher Reisekomfort, was die Barrierefreiheit sowie Ausstattung der Busse und die Information

an den Haltestellen und in den Bus- sen betrifft.

Veränderung des Fahrgastauf- kommens

Die Ermittlung des Fahrgastpotenti- als durch die Umsetzung der Maß- nahmen ist nur schwer möglich und kann nur großflächig für die gesamte Stadt in Form der Gesamtverkehrs- prognose auf Basis des derzeitigen Fahrplanangebots, wie sie unter *Kapitel „5.3 Verkehrsprognose“ auf Seite 27* vorgestellt wird, erfolgen. Eine linienscharfe Prognose ist nicht möglich.

Im Falle einer Umsetzung der Taktverdichtung ist jedoch mit einer Fahrgaststeigerung auf allen Linien, auf denen das Angebot verbessert wurde, zu rechnen.

Veränderung der Einnahmen

Da keine linienscharfe Aussage über eine Veränderung des Fahrgastauf- kommens getroffen werden kann, ist auch eine Berechnung der Ein- nahmen durch die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste nicht mög- lich.

7.2 Finanzielle Wirkung

Da in *Kapitel „6. Maßnahmenpaket“ auf Seite 29* Maßnahmenvor- schläge präsentiert wurden, welche einer genaueren Überprüfung im an den Nahverkehrsplan anknüpfenden Mobilitätsplan bedürfen, ist keine

konkrete Aussage zu den finanziel- len Auswirkungen sinnvollerweise zu treffen. Je Umfang der Maßnahmen ist in jedem Fall mit zusätzlichem finanziellen Aufwand zu rechnen.

Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Da für die Maßnahmenkonzepte noch keine genauen Umläufe erstellt wurden, ist eine Aussage über die zu erwartende Betriebsleistung je Szenario derzeit nicht möglich. Grob würde sich das Fahrtenangebot bei Szenario A über alle Wochentage betrachtet um ca. 79 % steigern, Szenario B ziehe einen Anstieg der Fahrten um ca. 64 % nach sich, Sze- nario C ließe das Angebot immerhin noch um ca. 43 % steigen. Die laufenden Kosten des On-De- mand-Verkehrs hängen insbeson- dere vom zeitlichen und räumlichen Umfang des Angebots sowie von der Nutzungsquote ab.

Investitionskosten

Auch über die zu erwartenden Inves- titionskosten ist derzeit keine finale Aussage zu treffen. Insbesondere bei einer Taktverdichtung tagsüber ist jedoch mit einer Neuanschaf- fung von Fahrzeugen zu rechnen. Bei einer Angebotsverlängerung in die Nacht können die bestehenden Fahrzeuge produktiver ausgelastet werden.

Auch die Errichtung eines On-De- mand-Systems zieht Investitionskos-

ten in Fahrzeuge und hinsichtlich digitaler Umsetzung nach sich.

7.3 Gesamtbewertung

Insgesamt betreffen die beschriebenen Verbesserungsmaßnahmen zum einen die unter *Kapitel „1.4 Zielvorgaben“ auf Seite 8* beschriebenen Punkte wie beispielsweise die Quote für alternative Antriebe bei den eingesetzten Fahrzeugen, das Vorhalten eines Kundenzentrums in der Innenstadt oder den Einsatz von Fahrgastzählgeräten zur optimierten Planung des Stadtverkehrs.

Zum anderen stehen die groben Maßnahmenvorschläge aus *Kapitel „6. Maßnahmenpaket“ auf Seite 29* für eine deutliche Aufwertung des Stadtbusangebots. So ist bei Umsetzung einer der Taktszenarien eine deutliche Angebotssteigerung für die HVZ und NVZ zu erwarten, was vielerorts zum Erreichen des geforderten Richtwertes führen würde. Je nach gewähltem Szenario sind auch Angebotsverlängerungen in der SVZ, wo Stand heute noch kein bzw. wenig Angebot herrscht, hervorzuheben. Zusammenfassend kann über eine etwaige Taktverdichtung jedoch erst nach der abschließenden Untersuchung im Schwabacher Mobilitätsplan entschieden werden. Dessen Finalisierung ist für das Jahr 2024 geplant. Bei Konkretisierung der Taktmaßnahmen wird demnach auch der Nahverkehrsplan teilfortgeschrieben.

Das Thema On-Demand soll so schnell wie möglich als Pilotbetrieb in der bisher angebotslosen SVZ eingeführt werden, um zukünftige Angebotserweiterungen zu erkunden und ein flexibles Angebot in Zeiten schwacher Nachfrage für die Schwabacher Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten. Hier werden die Einzelheiten des Angebots im Nachgang des Nahverkehrsplanes konkretisiert.

7.4 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen

Wie bereits in *„Kapitel 7.3 Gesamtbewertung“* angemerkt, wird die Einführung eines Pilotbetriebs im On-Demand-Verkehr als erste Maßnahme geplant. Mit einer Umsetzung soll dabei so schnell wie möglich gestartet werden.

Für die Umsetzung etwaiger Taktverdichtungen wird die abschließende Untersuchung im Mobilitätsplan abgewartet, welche für das Jahr 2024 anvisiert wird. Erst dann erfolgt eine Entscheidung über ein konkret umzusetzendes Szenario, welches in einer Teilfortschreibung dieses Nahverkehrsplans konkretisiert wird.

8. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmen, die Behindertenbeauftragte und der Seniorenrat der Stadt, Fahrgastverbände sowie die Interessensvertreter/innen und öffentlichen Stellen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen beteiligt.

8.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Das PBefG schreibt nach § 8 Abs. 3 sowie das BayÖPNVG nach Artikel 13 Abs. 1 die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans vor.

Alle Unternehmen, die im Landkreis eine Linienkonzession besitzen, wurden am 29. September 2021 zur Auftaktsitzung des AK Nahverkehrsplan eingeladen. Hier wurden die einzelnen Schritte und das Vorgehen bei der Erstellung des Nahverkehrsplans erläutert sowie die Kriterien zur ausreichenden Verkehrsbedienung festgelegt. Die Unternehmen wurden zudem zu den weiteren Sitzungen im Laufe der Erstellung des Nahverkehrsplanes eingeladen. Darüber ging ihnen sowohl der Zwischenbericht als auch der Endbericht zu. Die Möglichkeit der Stellungnahme wurde dabei allen Unternehmen gegeben.

8.2 Weitere Beteiligungen

Nach § 8 Abs. 3 PBefG müssen darüber hinaus vorhandene Fahrgastverbände angehört werden. Diesen wurde, ebenso den benachbarten Aufgabenträgern, der Zwischenbericht sowie Endbericht zugesandt. Die Möglichkeit zur Stellungnahme wurde dabei gewährleistet.

Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgästen sind ebenso zu beteiligen. Diese wurden zum Thema Barrierefreiheit bereits in der Teilfortschreibung des NVP im Jahr 2018 zu den entsprechenden Sitzungen eingeladen und die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Auch bei der Erstellung dieses Nahverkehrsplans wurden diese zu den Sitzungen eingeladen und ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind gekürzt in „*Tabelle 22: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)*“ auf Seite 82 sowie in „*Tabelle 23: Sonstige Stellungnahmen*“ auf Seite 82 wiedergegeben.

8.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung

Nachfolgend sind die wichtigsten Eckpunkte bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes und der Möglichkeit der Beteiligung aufgelistet.

- **April 2022**
Update des Zwischenberichts inkl. der Kapitel 5 und 6
- **Mai 2022**
Versand des Endberichts
- **29. September 2021**
Eröffnungsveranstaltung im Rahmen des Arbeitskreises Nahverkehrsplan
- **09. November 2021**
Arbeitskreis Nahverkehrsplan (Ergebnisse der Schwachstellenanalyse)
- **Februar 2022**
Versand des Zwischenberichts
- **24. März 2022**
Arbeitskreis Nahverkehrsplan (Maßnahmenpaket)

9. Anhang

9.1 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 verschiedenen 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 Einstieghilfe 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 Überstreichungsflächen 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 Überstreichungsfläche in der Anfahrt wurde mit einem 16 cm hohen Sonderbordstein ausgestattet. Die Rampen nicht berücksichtigt, ist die 50 m lange Haltestelle so aufgeteilt, dass 17 m mit einer Haltestellenhöhe von 16 cm sowie 29 m mit einer Haltestellenhöhe von 22 cm ausgeführt wurden.

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

9.2 Karten

- Karte 01-I: Raumstruktur
- Karte 01-II: Siedlungsstruktur
- Karte 01-III: Gebietskategorien
- Karte 01-IV: Schulstandorte
- Karte 02-I: Erschließung
- Karte 03-I: Handlungsbedarf – Schultage
- Karte 03-II: Handlungsbedarf – Ferientage
- Karte 03-III: Handlungsbedarf – Samstage
- Karte 03-IV: Handlungsbedarf – Sonn-/Feiertage
- Karte 04-I: Liniennetz
- Karte 04-II: Tarifzonenplan
- Karte 04-III: Busdesign
- Karte 05-I: Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr
- Karte 05-II: Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr

Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 01-I Raumstruktur





Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze

Großer Verdichtungsraum Nürnberg - Fürth - Erlangen

-  Verdichtungsraum
-  Allgemeiner ländlicher Raum

Zentrale Orte

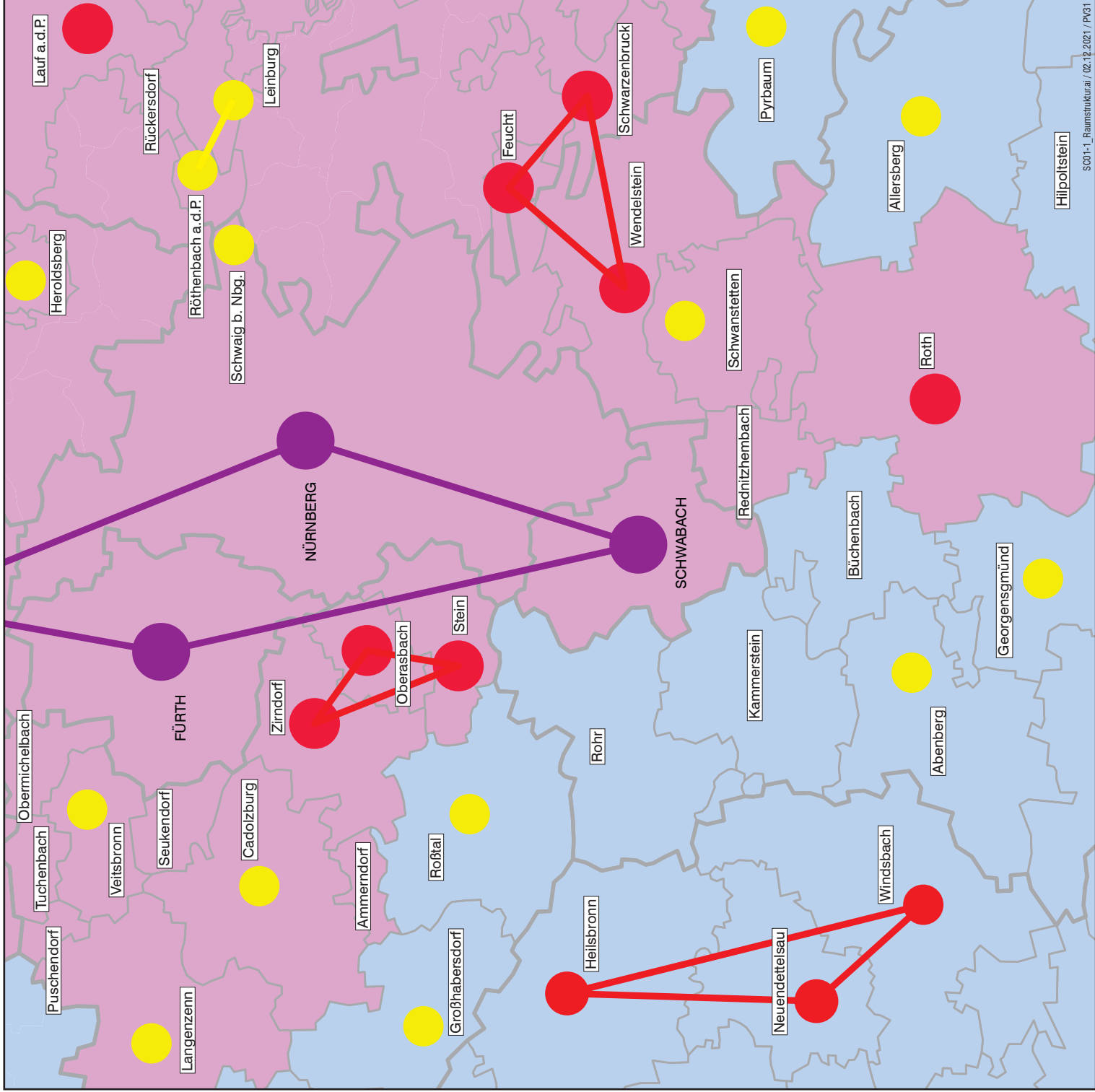
-  Metropole
-  Mittelzentrum
-  Grundzentrum
-  Zentrale Doppelorte (mit Verbindungslinie)*

Quellen:

Landesentwicklungsprogramm Bayern, Stand 01.03.2018
 * = aktuell vorliegender Regionalplan der entsprechenden Gebiete



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



SC01-1_Raumstruktur / 02.12.2021 / P/31

Nahverkehrsplan Stadt Schwabach




Karte 01-II Siedlungsstruktur

Legende:

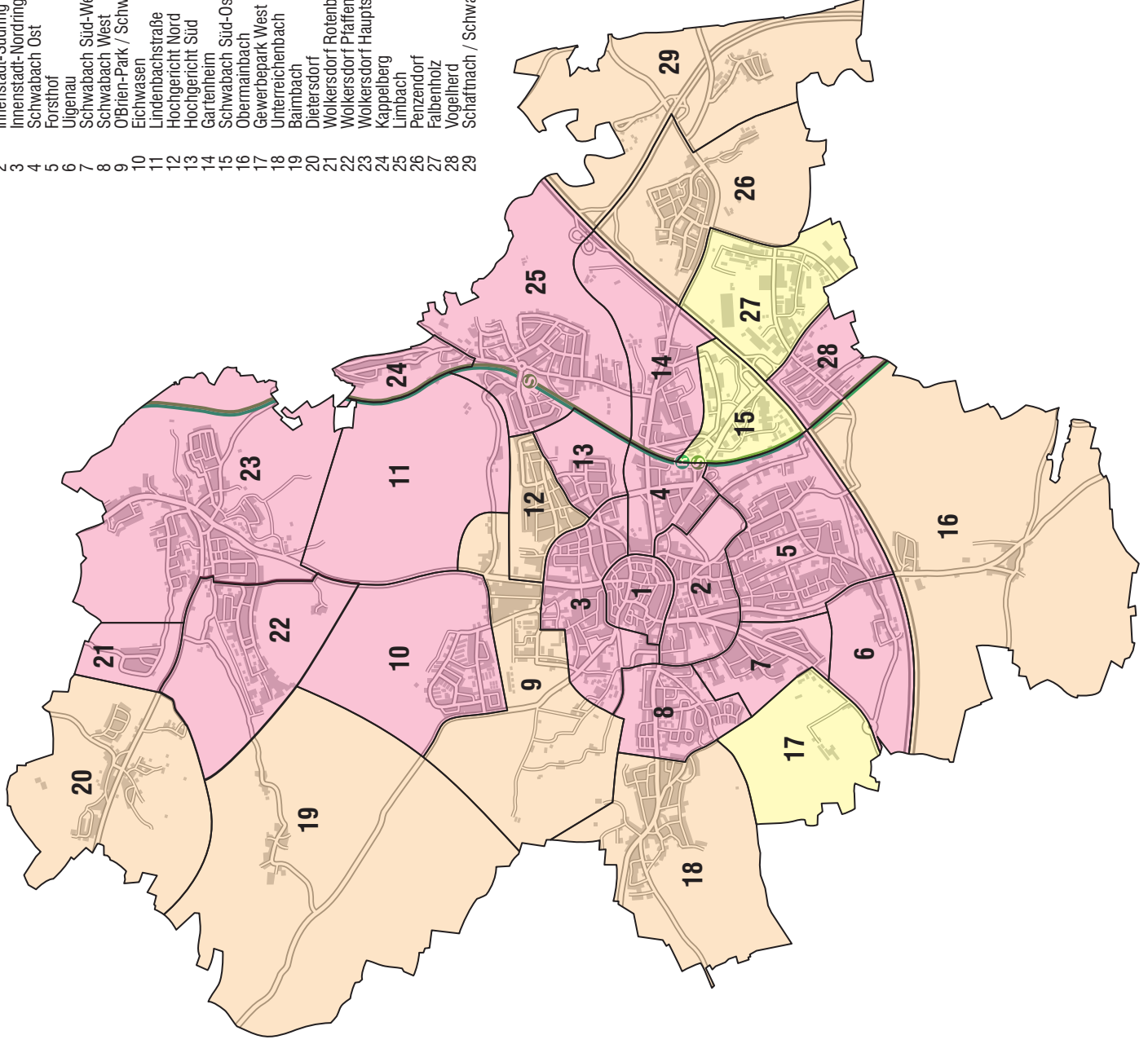
-  Grenze kreisfreie Stadt Schwabach
-  Grenze Verkehrszelle
-  Verkehrszelle mit Nr.

Bevölkerungsdichte

(Einwohner / km² bebaute Fläche)

-  über 3.000 EW/km²
-  1.000 - 3.000 EW/km²
-  unter 1.000 EW/km²




- | | |
|----|------------------------------|
| 1 | Altstadt |
| 2 | Innenstadt-Südring |
| 3 | Innenstadt-Nordring |
| 4 | Schwabach Ost |
| 5 | Forsthof |
| 6 | Uigenau |
| 7 | Schwabach Süd-West |
| 8 | Schwabach West |
| 9 | OBrien-Park / Schwabach Nord |
| 10 | Eichwasen |
| 11 | Lindenbachstraße |
| 12 | Hochgericht Nord |
| 13 | Hochgericht Süd |
| 14 | Gartenheim |
| 15 | Schwabach Süd-Ost |
| 16 | Obermainbach |
| 17 | Gewerbepark West |
| 18 | Unterreichenbach |
| 19 | Baumbach |
| 20 | Dietersdorf |
| 21 | Wolkersdorf Rotenberg |
| 22 | Wolkersdorf Pfaffensteig |
| 23 | Wolkersdorf Hauptstraße |
| 24 | Kappelberg |
| 25 | Limbach |
| 26 | Penzendorf |
| 27 | Falbenholz |
| 28 | Vogelherd |
| 29 | Schaffnath / Schwarzach |






Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 01-III Gebietskategorien

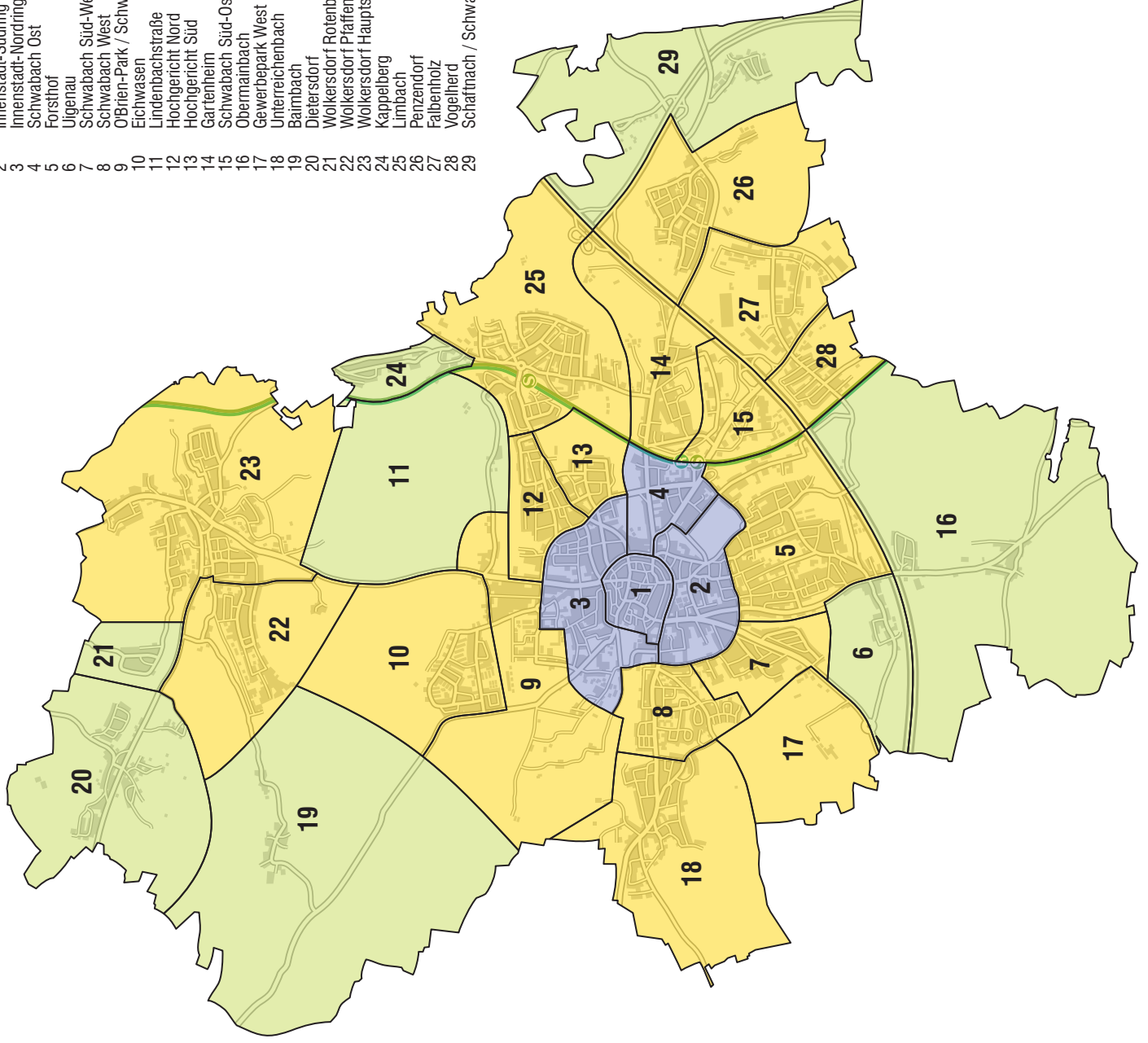
Legende:

-  Grenze kreisfreie Stadt Schwabach
-  Grenze Verkehrszelle
-  Verkehrszelle mit Nr.

Ober-/ Mittelzentrum

-  Kernbereich
-  Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
-  Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte

- | | |
|----|------------------------------|
| 1 | Altstadt |
| 2 | Innenstadt-Südring |
| 3 | Innenstadt-Nördring |
| 4 | Schwabach Ost |
| 5 | Forsthof |
| 6 | Uigenau |
| 7 | Schwabach Süd-West |
| 8 | Schwabach West |
| 9 | OBrien-Park / Schwabach Nord |
| 10 | Eichwasen |
| 11 | Lindenbachstraße |
| 12 | Hochgericht Nord |
| 13 | Hochgericht Süd |
| 14 | Gartenheim |
| 15 | Schwabach Süd-Ost |
| 16 | Obermainbach |
| 17 | Gewerbepark West |
| 18 | Unterreichenbach |
| 19 | Baimbach |
| 20 | Dietersdorf |
| 21 | Wolkersdorf Rotenberg |
| 22 | Wolkersdorf Plattensteig |
| 23 | Wolkersdorf Hauptstraße |
| 24 | Kappelberg |
| 25 | Limbach |
| 26 | Penzendorf |
| 27 | Falbenholz |
| 28 | Vogelherd |
| 29 | Schaffnach / Schwarzach |



Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 01-IV Schulstandorte

Legende:

— Grenze kreisfreie Stadt Schwabach

— Grenze Verkehrszelle



Verkehrszelle mit Nr.

Grundschule



Hauptschule



Realschule



Wirtschaftsschule



Gymnasium



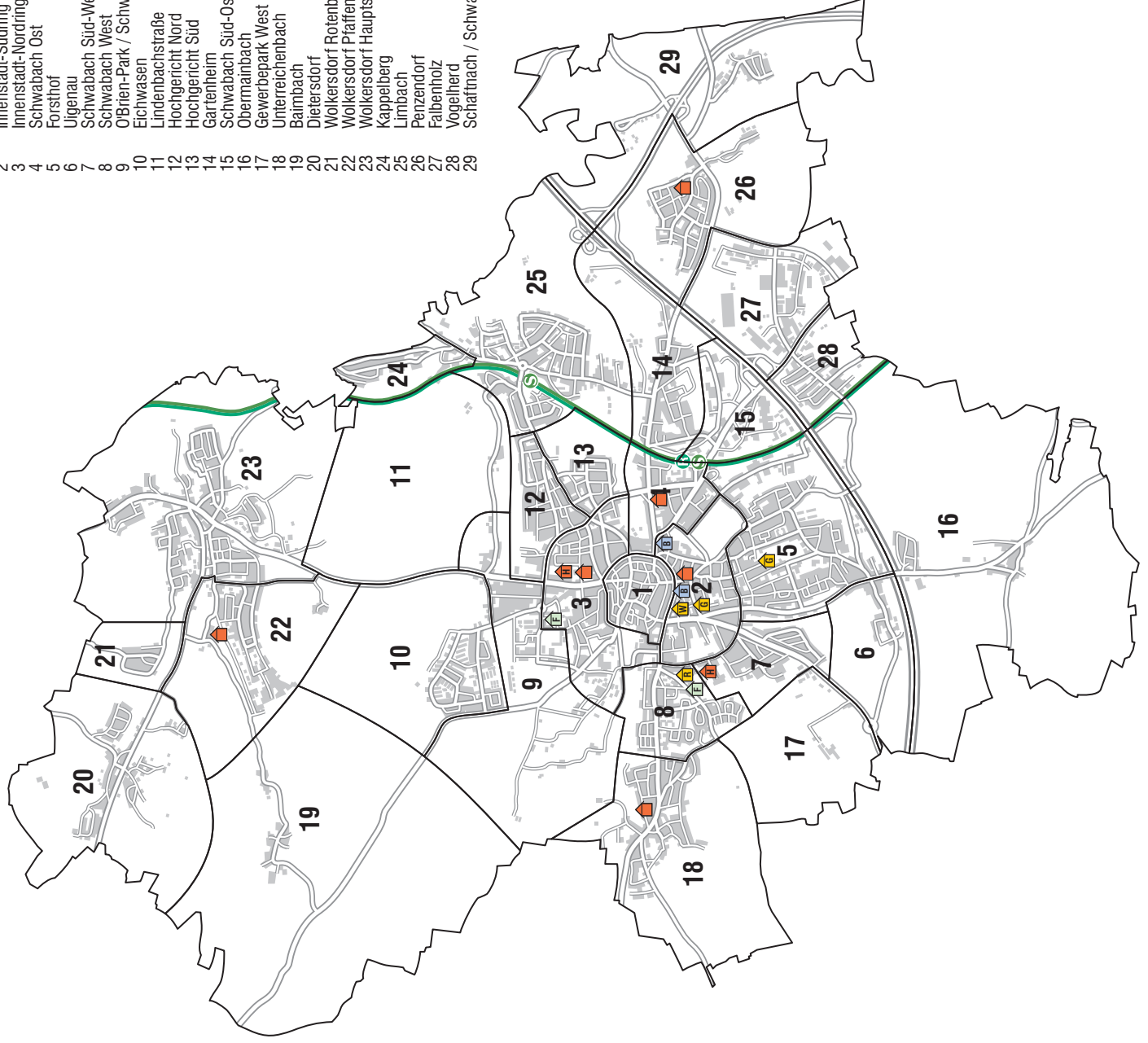
Berufsschule



Förderschule







- 1 Altstadt
- 2 Innenstadt-Südring
- 3 Innenstadt-Nordring
- 4 Schwabach Ost
- 5 Forsthof
- 6 Uigenau
- 7 Schwabach Süd-West
- 8 Schwabach West
- 9 OBrien-Park / Schwabach Nord
- 10 Eichwasen
- 11 Lindenbachstraße
- 12 Hochgericht Nord
- 13 Hochgericht Süd
- 14 Gartenheim
- 15 Schwabach Süd-Ost
- 16 Obermainbach
- 17 Gewerbepark West
- 18 Unterreichenbach
- 19 Baumbach
- 20 Dietersdorf
- 21 Wolkersdorf Rotenberg
- 22 Wolkersdorf Pfaffensteig
- 23 Wolkersdorf Hauptstraße
- 24 Kappelberg
- 25 Limbach
- 26 Penzendorf
- 27 Falbenholz
- 28 Vogelherd
- 29 Schaffnach / Schwarzach



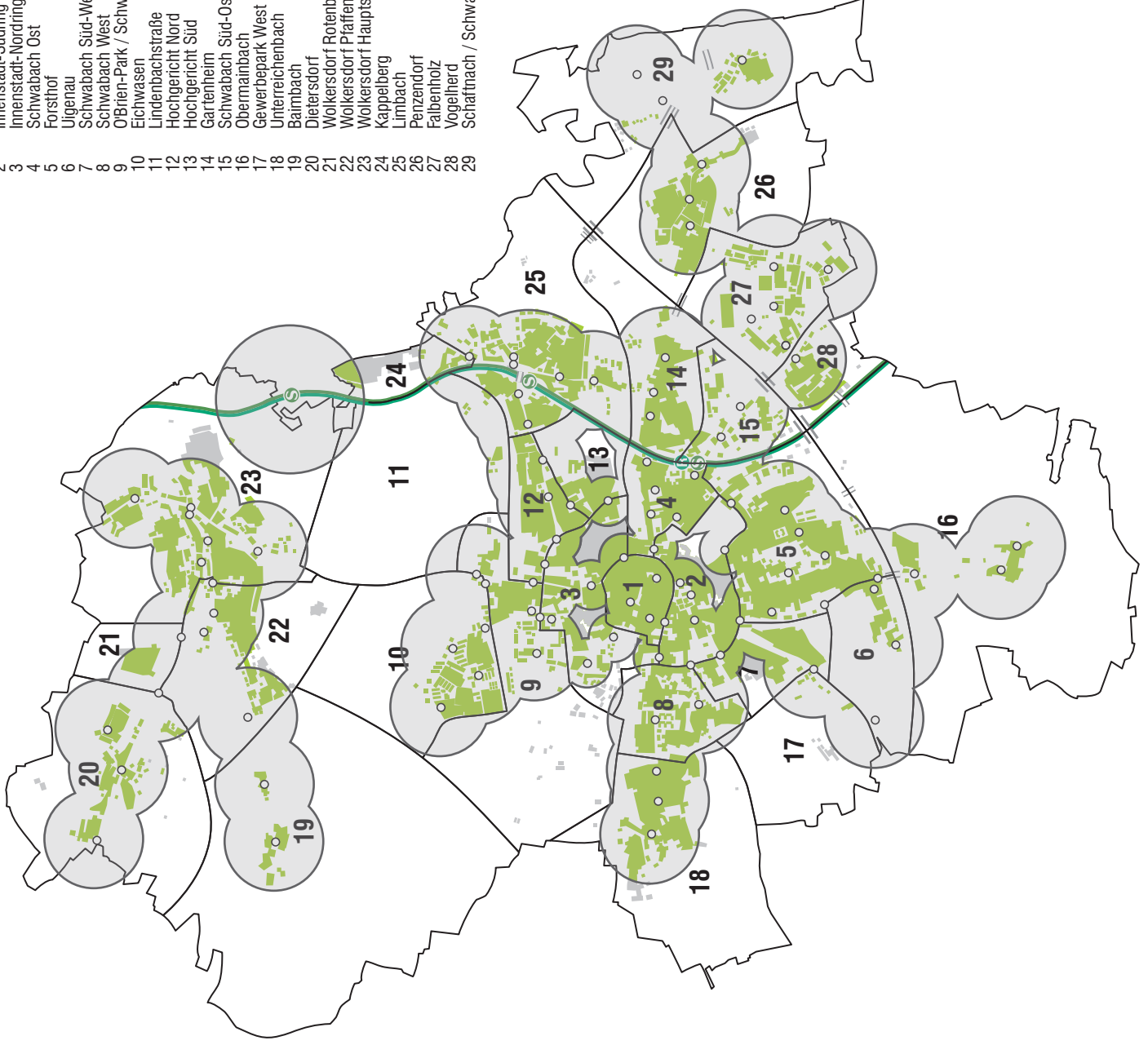
Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 02-1 Erschließung

Legende:

-  Grenze kreisfreie Stadt Schwabach
-  Grenze Verkehrszelle
-  Verkehrszelle mit Nr. 18
-  Gebiet erfüllt Anforderungen
-  Radius Einzugsbereich Haltestelle
Kernbereich 200 m
niedrige / hohe ND 400 m
Bahnhof 600 m

- | | |
|----|------------------------------|
| 1 | Altstadt |
| 2 | Innenstadt-Südring |
| 3 | Innenstadt-Nordring |
| 4 | Schwabach Ost |
| 5 | Forsthof |
| 6 | Uigenau |
| 7 | Schwabach Süd-West |
| 8 | Schwabach West |
| 9 | OBrien-Park / Schwabach Nord |
| 10 | Eichwasen |
| 11 | Lindenbachstraße |
| 12 | Hochgericht Nord |
| 13 | Hochgericht Süd |
| 14 | Gartenheim |
| 15 | Schwabach Süd-Ost |
| 16 | Obermainbach |
| 17 | Gewerbepark West |
| 18 | Unterreichenbach |
| 19 | Baumbach |
| 20 | Dietersdorf |
| 21 | Wolkersdorf Rotenberg |
| 22 | Wolkersdorf Pfaffensteig |
| 23 | Wolkersdorf Hauptstraße |
| 24 | Kappelberg |
| 25 | Limbach |
| 26 | Penzendorf |
| 27 | Falbenholz |
| 28 | Vogelherd |
| 29 | Schaffnach / Schwarzach |



Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 03-I

Handlungsbedarf

Montag - Freitag an Schultagen

Legende:

- Grenze kreisfreie Stadt Schwabach
- Grenze Verkehrszelle



Verkehrszelle mit Nr.

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

Defizite bei der Erreichbarkeit

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

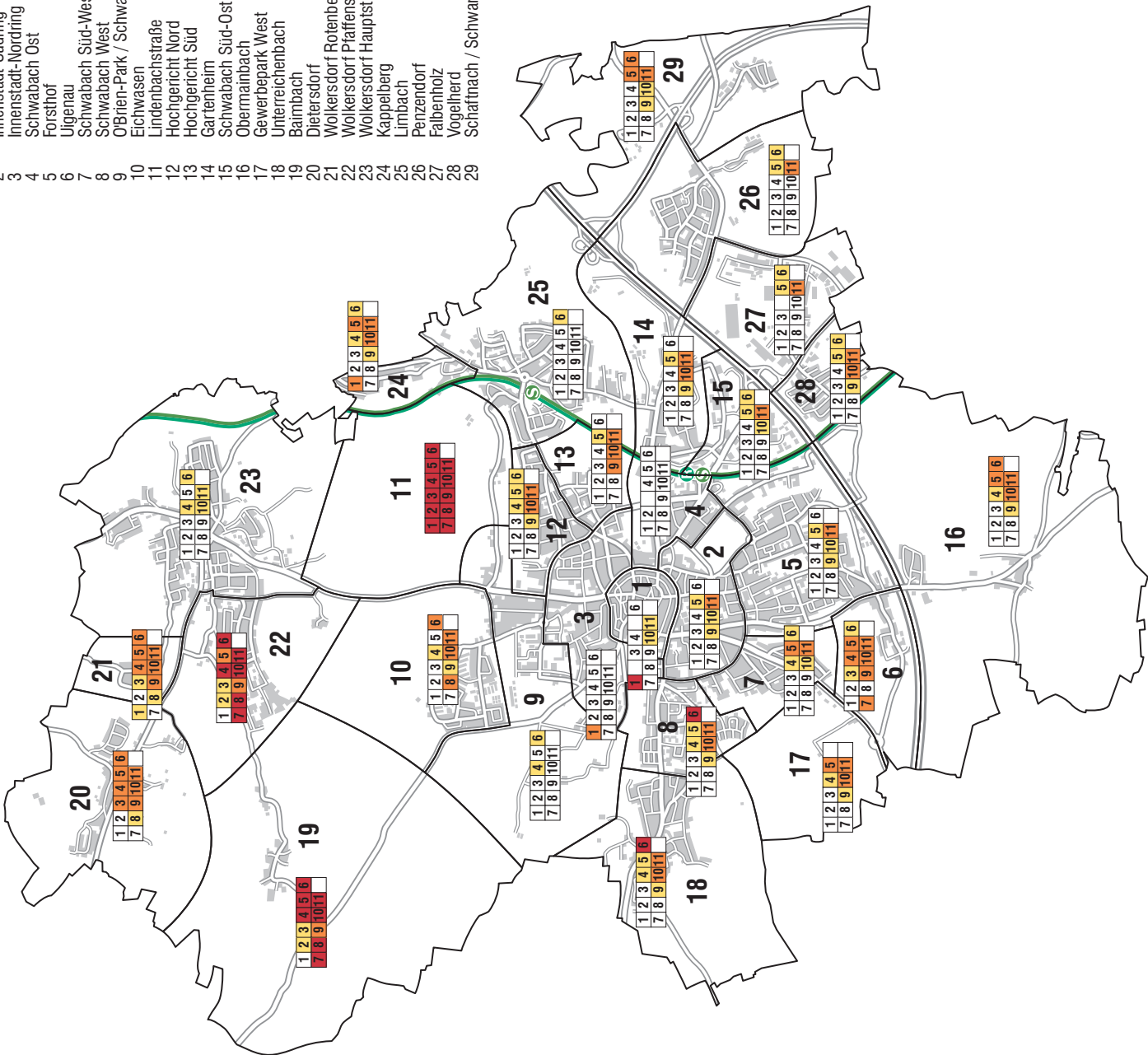
1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

- Altstadt
- Innenstadt-Südring
- Innenstadt-Nordring
- Schwabach Ost
- Forsthof
- Uigenau
- Schwabach Süd-West
- Schwabach West
- OBrien-Park / Schwabach Nord
- Eichwasen
- Lindenbachstraße
- Hochgericht Nord
- Hochgericht Süd
- Gartenheim
- Schwabach Süd-Ost
- Obermainbach
- Gewerbepark West
- Unterreichenbach
- Baumbach
- Dietersdorf
- Wolkersdorf Rotenberg
- Wolkersdorf Pfaffensteig
- Wolkersdorf Hauptstraße
- Limbach
- Penzendorf
- Falbenholz
- Vogelherd
- Schaffnach / Schwarzach



Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 03-II

Handlungsbedarf

Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

- Grenze kreisfreie Stadt Schwabach
- Grenze Verkehrszelle



Verkehrszelle mit Nr.

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

Erschließungsdefizit

Defizite bei der Erreichbarkeit

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

Erreichbarkeit Altstadt / Zentrum

Erreichbarkeit Bahnhof

Erreichbarkeit Gewerbegebiet Falbenholz

Erreichbarkeit Krankenhaus

Erreichbarkeit Gewerbepark West

Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg

Erreichbarkeit Mittelzentrum Roth

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

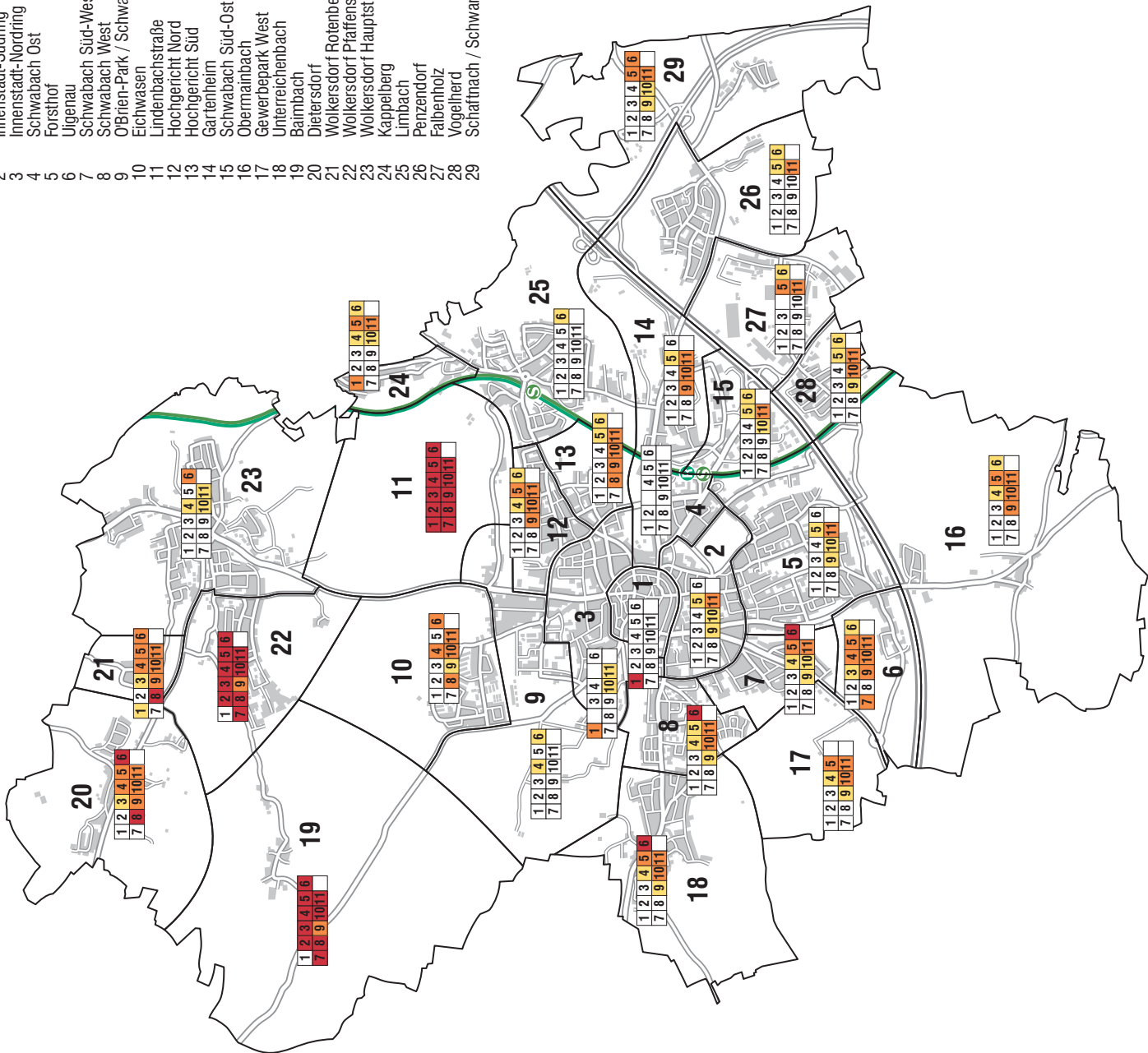
1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

- Altstadt
- Innenstadt-Südring
- Innenstadt-Nordring
- Schwabach Ost
- Forsthof
- Uigenau
- Schwabach Süd-West
- Schwabach West
- OBrien-Park / Schwabach Nord
- Eichwasen
- Lindenbachstraße
- Hochgericht Nord
- Hochgericht Süd
- Gartenheim
- Schwabach Süd-Ost
- Obermainbach
- Gewerbepark West
- Unterreichenbach
- Baumbach
- Dietersdorf
- Wolkersdorf Rotenberg
- Wolkersdorf Pfaffensteig
- Wolkersdorf Hauptstraße
- Limbach
- Penzendorf
- Falbenholz
- Vogelherd
- Schaffnach / Schwarzach



Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 03-III Handlungsbedarf an Samstagen

Legende:

- Grenze kreisfreie Stadt Schwabach
- Grenze Verkehrszelle
- Verkehrszelle mit Nr. 18
- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

- 1 2 3 4 5 6
- 7 8 10 11

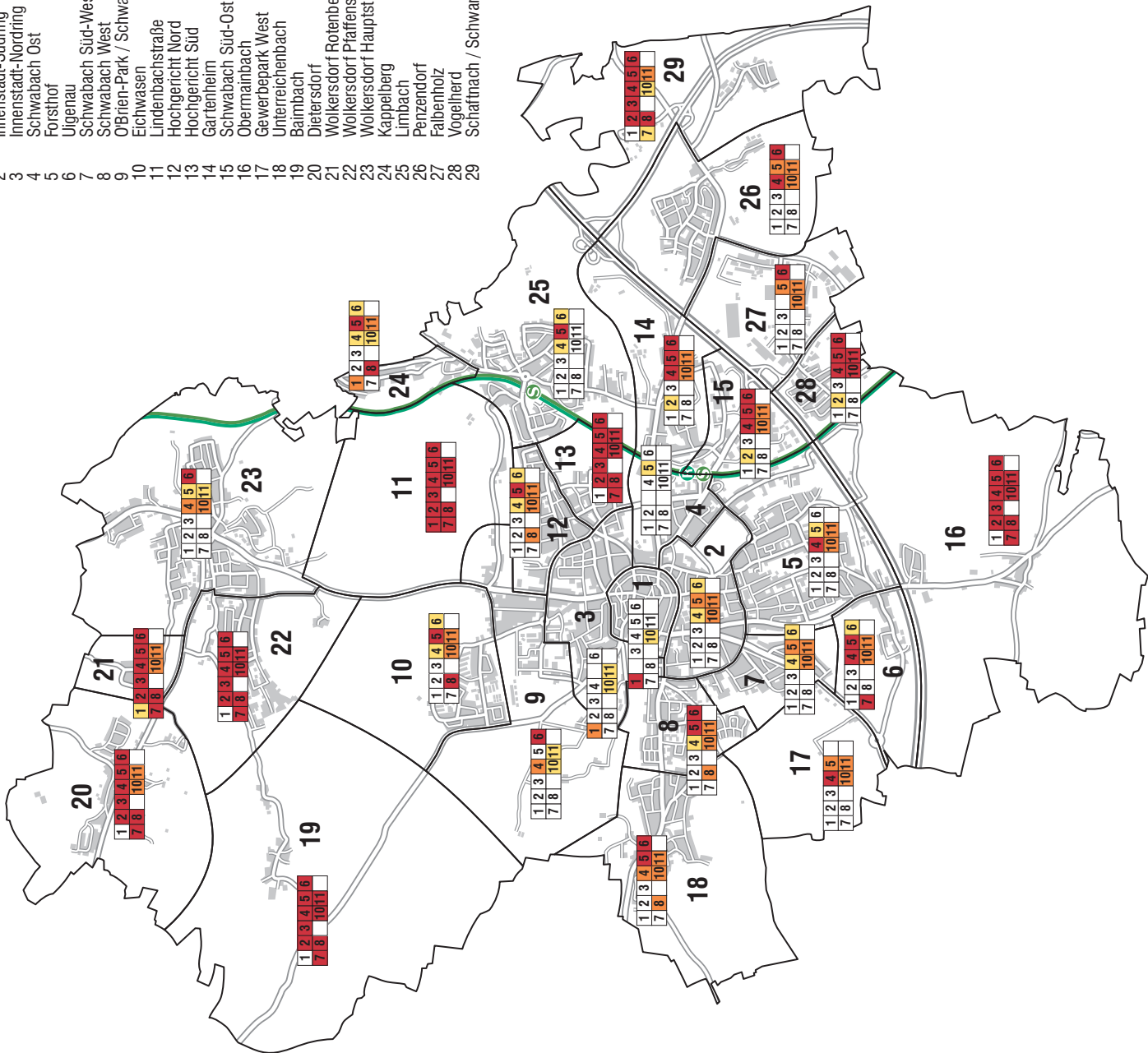
Defizite bei der Erreichbarkeit

- 1 2 3 4 5 6
- 7 8 10 11
- Erreichbarkeit Altstadt / Zentrum
- Erreichbarkeit Bahnhof
- Erreichbarkeit Gewerbegebiet Falbenholz
- Erreichbarkeit Krankenhaus
- Erreichbarkeit Gewerbepark West
- Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg
- Erreichbarkeit Mittelzentrum Roth

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- 1 2 3 4 5 6
- 7 8 10 11
- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

- 1 Altstadt
- 2 Innenstadt-Südring
- 3 Innenstadt-Nordring
- 4 Schwabach Ost
- 5 Forsthof
- 6 Uigenau
- 7 Schwabach Süd-West
- 8 OBrien-Park / Schwabach Nord
- 9 Eichwasen
- 10 Lindenbachstraße
- 11 Hochgericht Nord
- 12 Hochgericht Süd
- 13 Gartenheim
- 14 Schwabach Süd-Ost
- 15 Obermainbach
- 16 Gewerbepark West
- 17 Unterreichenbach
- 18 Baumbach
- 19 Dietersdorf
- 20 Wolkersdorf Rotenberg
- 21 Wolkersdorf Plattensteig
- 22 Kappelberg
- 23 Limbach
- 24 Penzendorf
- 25 Falbenholz
- 26 Vogelherd
- 27 Schaffnach / Schwarzach
- 28
- 29



Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 03-IV Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen

Legende:

- Grenze kreisfreie Stadt Schwabach
- Grenze Verkehrszelle
- Verkehrszelle mit Nr. 18
- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

1	2	3	4	5	6
7	8				11

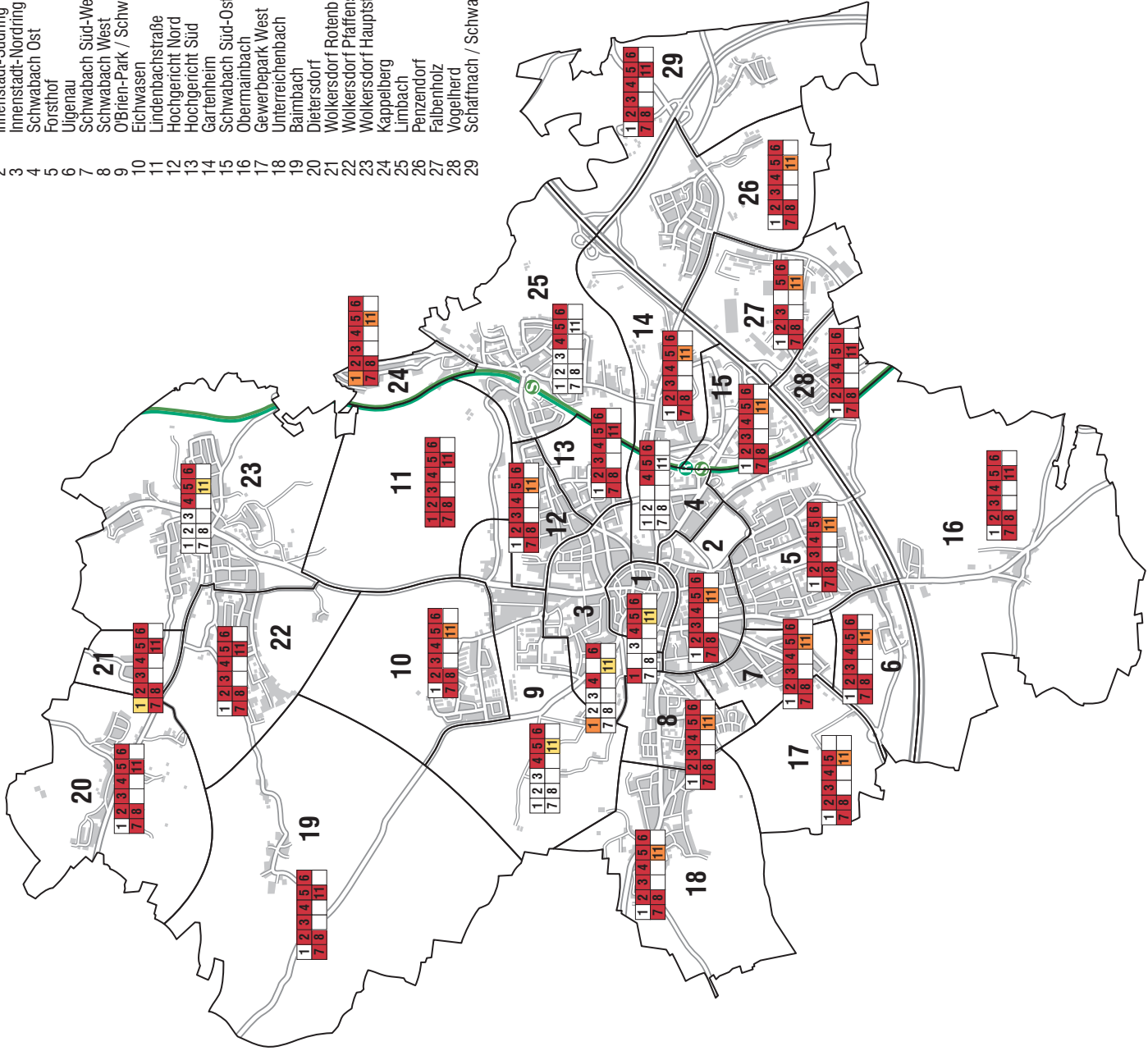
Defizite bei der Erreichbarkeit

1	2	3	4	5	6
7	8				11
1	2	3	4	5	6
7	8				11
1	2	3	4	5	6
7	8				11
1	2	3	4	5	6
7	8				11
1	2	3	4	5	6
7	8				11
1	2	3	4	5	6
7	8				11

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

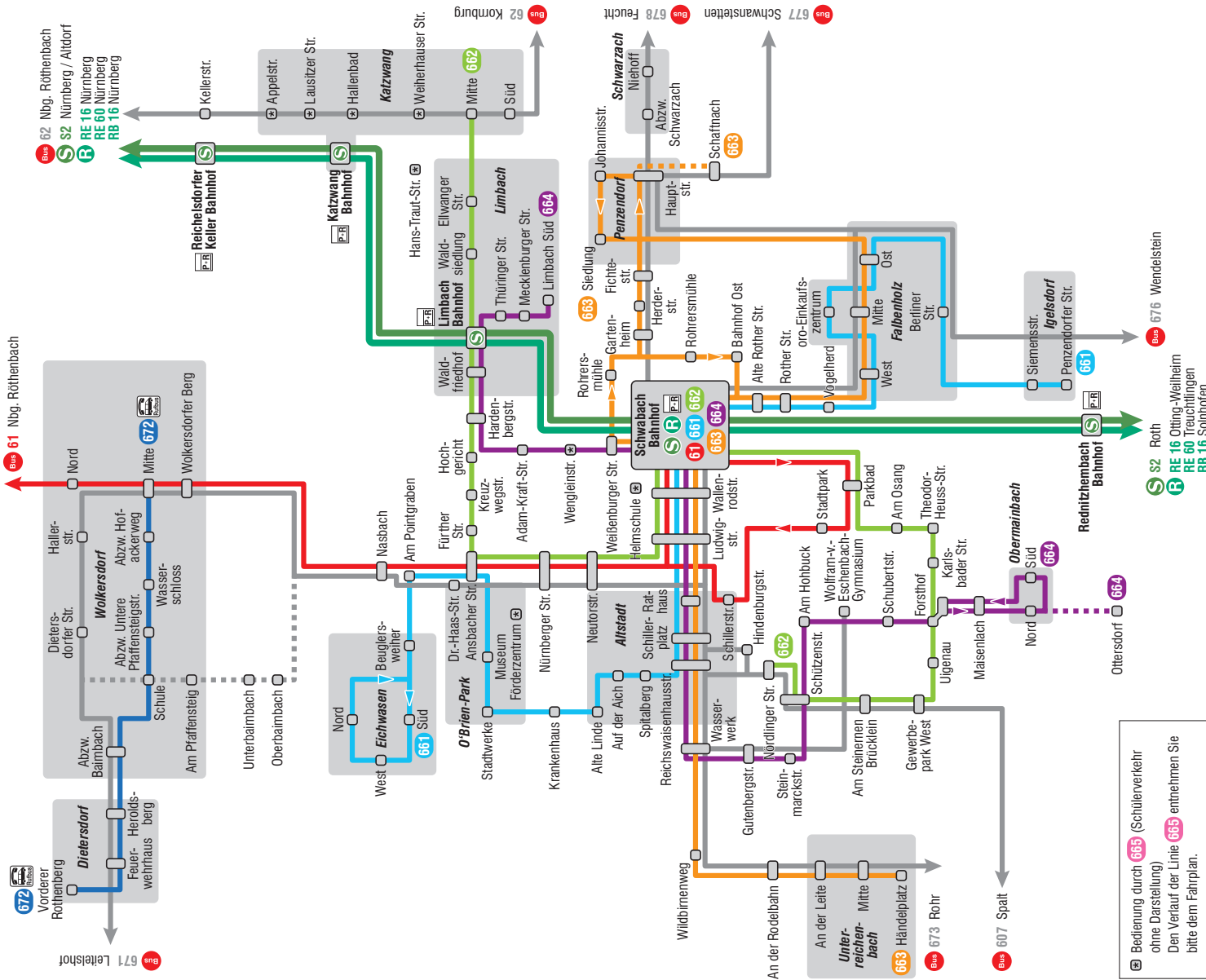
1	2	3	4	5	6
7	8				11
1	2	3	4	5	6
7	8				11
1	2	3	4	5	6
7	8				11

- 1 Altstadt
- 2 Innenstadt-Südring
- 3 Innenstadt-Nordring
- 4 Schwabach Ost
- 5 Forsthof
- 6 Uigenau
- 7 Schwabach Süd-West
- 8 Schwabach West
- 9 OBrien-Park / Schwabach Nord
- 10 Eichwasen
- 11 Lindenbachstraße
- 12 Hochgericht Nord
- 13 Hochgericht Süd
- 14 Gartenheim
- 15 Schwabach Süd-Ost
- 16 Obermainbach
- 17 Gewerbepark West
- 18 Unterreichenbach
- 19 Baumbach
- 20 Dietersdorf
- 21 Wolkersdorf Rotenberg
- 22 Wolkersdorf Pfaffensteig
- 23 Wolkersdorf Hauptstraße
- 24 Limbach
- 25 Penzendorf
- 26 Falbenholz
- 27 Vogelherd
- 28 Schaffnach / Schwarzach
- 29



Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 04-I Liniennetz



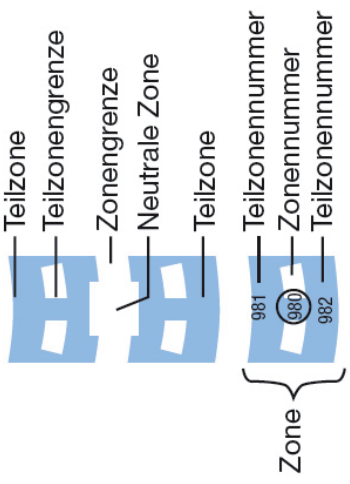
Bedienung durch **665** (Schülerverkehr ohne Darstellung)
 Den Verlauf der Linie **665** entnehmen Sie bitte dem Fahrplan.

Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 04-II Tarifzonenplan

Legende:

Stand: 01.01.2022



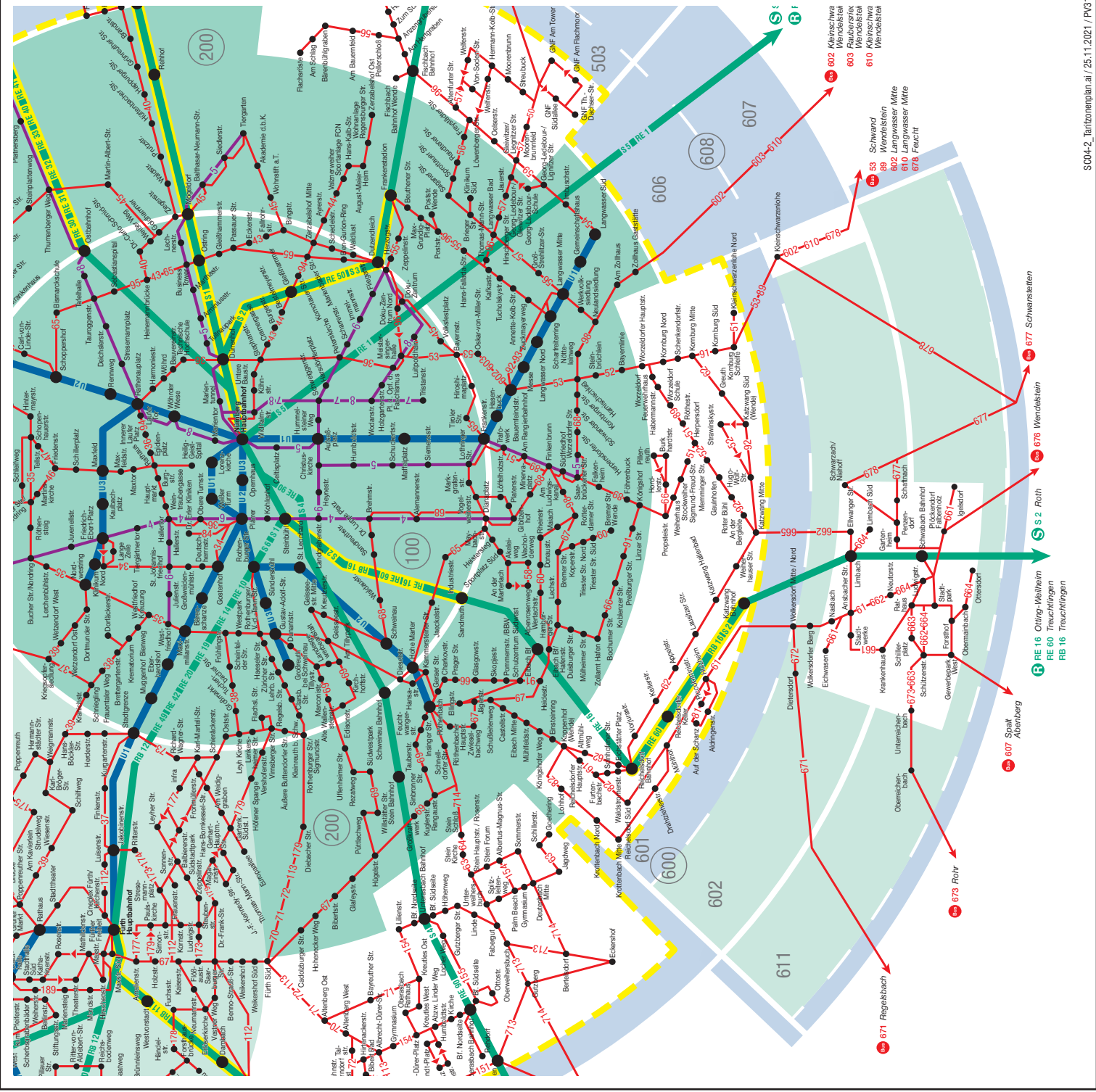
S-Bahn
R-Bahn = Regionalbahn

Bus

● / ● Haltestelle/Bahnhof

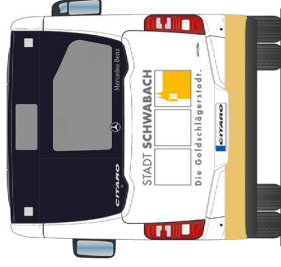


Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



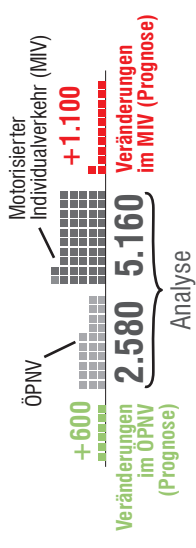
Nahverkehrsplan Stadt Schwabach

Karte 04-III Busdesign

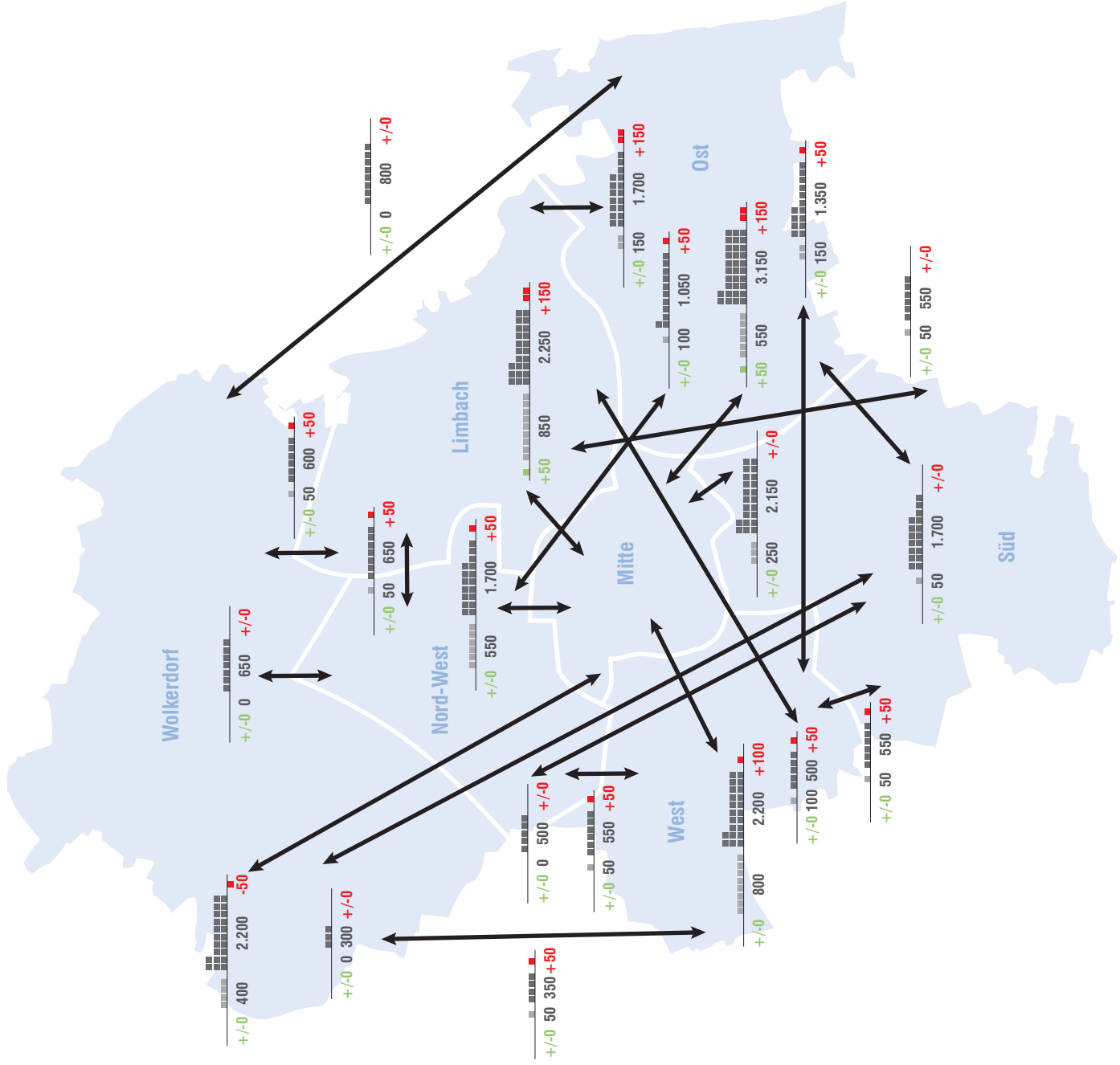


Karte 05-I Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr

Legende:



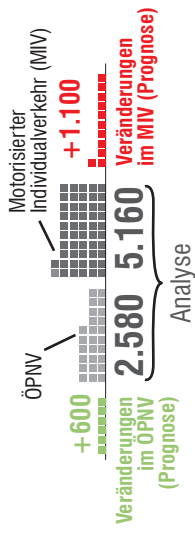
Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten



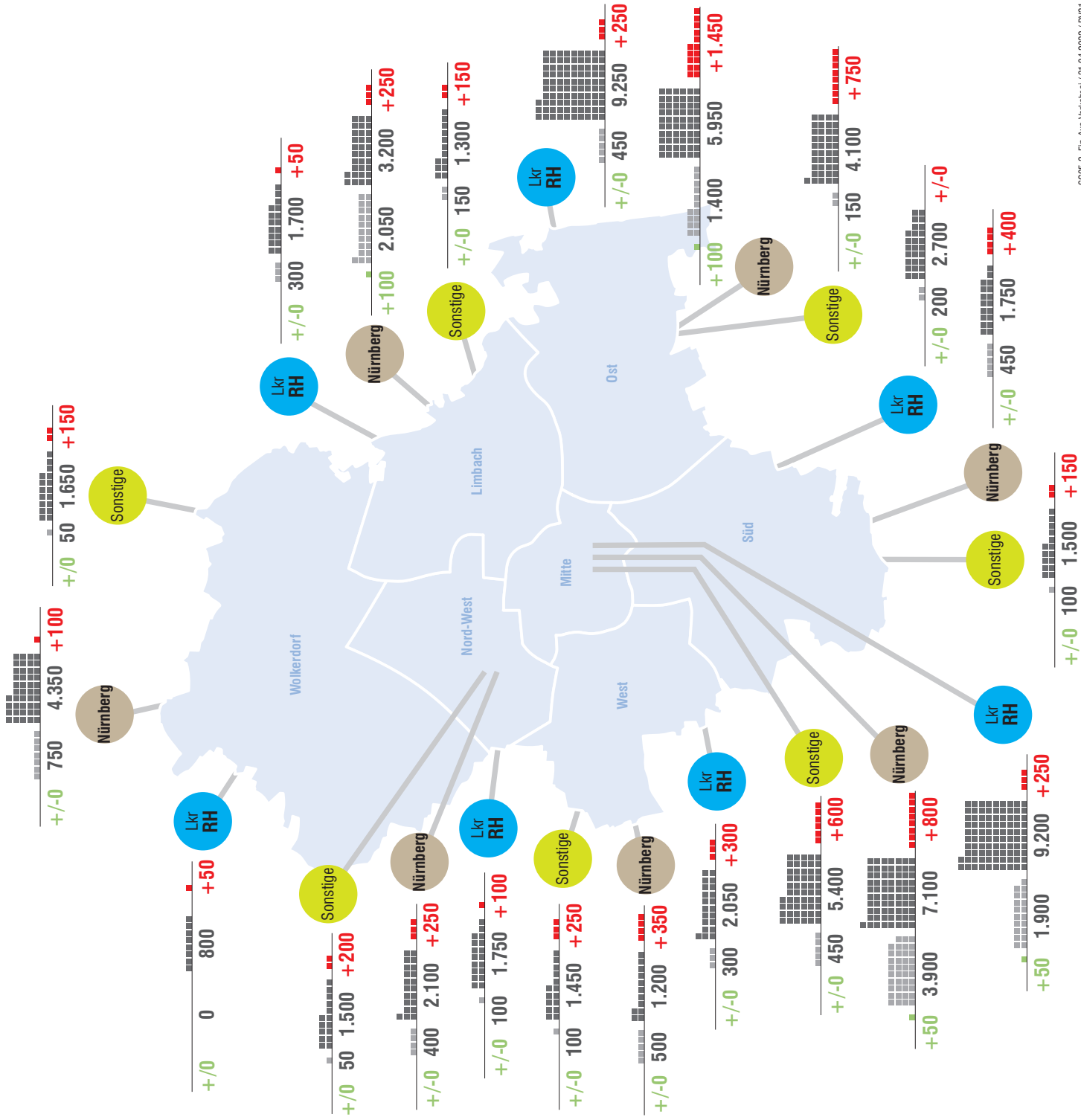
Karte 05-II

Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr

Legende:



Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten



9.3 Tabellen

Tabelle 1:	Zusammenfassung der Kriterien
Tabelle 2:	Einwohner nach Verkehrszellen
Tabelle 3:	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler
Tabelle 4:	Schulen und Schüler
Tabelle 5:	Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
Tabelle 6:	Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze
Tabelle 7:	Erschließung und Gebietstypen
Tabelle 8:	Erreichbarkeit Altstadt (ZO1)
Tabelle 9:	Erreichbarkeit Bahnhof (ZO2)
Tabelle 10:	Erreichbarkeit Falbenholz (ZO3)
Tabelle 11:	Erreichbarkeit Krankenhaus (ZO4)
Tabelle 12:	Erreichbarkeit Gewerbepark West (ZO5)
Tabelle 13:	Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg (ZO6)
Tabelle 14:	Erreichbarkeit Mittelzentrum Roth (ZO7)
Tabelle 15:	Bedienungshäufigkeit
Tabelle 16:	Bevölkerungsvorausberechnung
Tabelle 17:	Zusammenfassung
Tabelle 18:	Defizitbewertung an Schultagen
Tabelle 19:	Defizitbewertung an Ferientagen
Tabelle 20:	Defizitbewertung an Samstagen
Tabelle 21:	Defizitbewertung an Sonntagen
Tabelle 22:	Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)
Tabelle 23:	Sonstige Stellungnahmen

Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Haltestelleneinzugsbereich		Bushaltestellen:	
			- Kernbereich: 200 m	
			- Hohe & niedrige Nutzungsdichte: 400 m	
			Bahnhaltepunkt: 600 m	
Erreichbarkeit	Zeitfenster	Mo-Fr	Hinfahrt	06.00 - 08.00 Uhr
			Rückfahrt	12.00 - 13.30 Uhr 16.00 - 18.30 Uhr
		Sa	Hinfahrt	07.00 - 09.00 Uhr
			Rückfahrt	12.00 - 13.30 Uhr 16.00 - 18.30 Uhr
		So	Hinfahrt	07.00 - 09.00 Uhr
			Rückfahrt	12.00 - 13.30 Uhr 16.00 - 18.30 Uhr
	Zentrale Orte im Stadtgebiet	Zielorte		Altstadt, Bahnhof, Gewerbegebiet Falbenholz, Gewerbepark West, Krankenhaus
		Beförderungszeit		RW: 20 min (GW: 30 min)
		Reisezeit		RW: 30 min (GW: 40 min)
	Zentrale Orte außerhalb des Stadtgebiets	Zielorte		Mittelzentrum: Roth Oberzentrum: Nürnberg
		Beförderungszeit		Mittel-/Oberzentrum: RW: 50 min (GW: 80 min)
		Reisezeit		Mittel-/Oberzentrum: RW: 60 min (GW: 90 min)
	Umstiege	Umsteigezeit		RW: 15 min (GW: 20 min)
Anzahl		Max. 1 Umstieg im Stadtbereich , sonst max. 2 Umstiege		
Bedienungshäufigkeit	Verkehrszeiten Montag - Freitag		Hauptverkehrszeit (HVZ) - 06.01 Uhr bis 08.00 Uhr - 11.01 Uhr bis 18.00 Uhr Nebenverkehrszeit (NVZ) - 08.01 Uhr bis 11.00 Uhr - 18.01 Uhr bis 19.30 Uhr Schwachverkehrszeit (SVZ) - 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr - 19.31 Uhr bis 01.00 Uhr (Fr. bis 02.00 Uhr)	
	Verkehrszeiten an Samstagen		Nebenverkehrszeit (NVZ) - 10.01 Uhr bis 15.00 Uhr Schwachverkehrszeit (SVZ) - 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr - 15.01 Uhr bis 02.00 Uhr	
	Verkehrszeiten an Sonn-/Feiertagen		Schwachverkehrszeit (SVZ) - 07.00 Uhr bis 02.00 Uhr	
	Verkehrsangebot Montag - Freitag in Taktfolgen (Minuten)		Oberzentren ohne Verdichtung Kernbereich: - NVZ: mRW: 10 (GW: 30) - SVZ: mRW: 20 (GW: 30) Gebiete mit hoher Nutzungsdichte: - NVZ: mRW: 20 (GW: 30) - SVZ: mRW: 30 (GW: 60) Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte: - NVZ: mRW: 40 (GW: 60) - SVZ: RW: 60 (GW: Bedarfsfahrten) <i>In der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsorientiert zu verdichten.</i>	
Auslastung	Besetzungsgrad		NVZ: 50 % Spitzenstunde: 65 % (Einzelfahrten bis 100 %)	
	Tagesauslastung		Kundenorientierte Sichtweise: > 30 % Betriebswirtschaftliche Sichtweise: < 15 %	

Tabelle 2: Einwohner nach Verkehrszellen

VZ Nr.	Verkehrszelle	Gebietstyp	Einwohner
1	Altstadt	Kernbereich	2.590
2	Innenstadt-Südring	Kernbereich	2.939
3	Innenstadt-Nordring	Kernbereich	3.386
4	Schwabach Ost	Kernbereich	1.766
5	Forsthof	Hohe Nutzungsdichte	4.799
6	Uigenau	Niedrige Nutzungsdichte	280
7	Schwabach Süd-West	Hohe Nutzungsdichte	1.438
8	Schwabach West	Hohe Nutzungsdichte	2.042
9	O'Brien-Park / Schwabach Nord	Hohe Nutzungsdichte	868
10	Eichwasen	Hohe Nutzungsdichte	2.773
11	Lindenbachstraße	Niedrige Nutzungsdichte	178
12	Hochgericht Nord	Hohe Nutzungsdichte	788
13	Hochgericht Süd	Hohe Nutzungsdichte	1.722
14	Gartenheim	Hohe Nutzungsdichte	2.139
15	Schwabach Süd-Ost	Hohe Nutzungsdichte	260
16	Obermainbach	Niedrige Nutzungsdichte	367
17	Gewerbepark West	Hohe Nutzungsdichte	20
18	Unterreichenbach	Hohe Nutzungsdichte	1.502
19	Baimbach	Niedrige Nutzungsdichte	92
20	Dietersdorf	Niedrige Nutzungsdichte	708
21	Wolkersdorf Rotenberg	Niedrige Nutzungsdichte	226
22	Wolkersdorf Pfaffensteig	Hohe Nutzungsdichte	1.030
23	Wolkersdorf Hauptstraße	Hohe Nutzungsdichte	3.547
24	Kappelberg	Niedrige Nutzungsdichte	695
25	Limbach	Hohe Nutzungsdichte	2.758
26	Penzendorf	Hohe Nutzungsdichte	1.200
27	Falbenholz	Hohe Nutzungsdichte	320
28	Vogelherd	Hohe Nutzungsdichte	1.006
29	Schaftnach / Schwarzach	Niedrige Nutzungsdichte	250
gesamt			41.689

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2018

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden

Einpendler

Wohnort	Arbeitsort	Pendler
Nürnberg	Schwabach	2.699
Roth	Schwabach	943
Rednitzhembach	Schwabach	621
Abenberg	Schwabach	419
Büchenbach	Schwabach	408
Fürth	Schwabach	364
Rohr	Schwabach	353
Kammerstein	Schwabach	329
Schwanstetten	Schwabach	308
Wendelstein	Schwabach	268
Georgensgmünd	Schwabach	240
Spalt	Schwabach	181
Hilpoltstein	Schwabach	164
Windsbach	Schwabach	157
Roßtal	Schwabach	116
Stein	Schwabach	110
Allersberg	Schwabach	105
Zirndorf	Schwabach	104

Auspendler

Wohnort	Arbeitsort	Pendler
Schwabach	Nürnberg	5.830
Schwabach	Roth	593
Schwabach	Fürth	522
Schwabach	Rednitzhembach	343
Schwabach	Erlangen	300
Schwabach	Wendelstein	268
Schwabach	München	193
Schwabach	Kammerstein	161
Schwabach	Georgensgmünd	146
Schwabach	Ansbach	130
Schwabach	Büchenbach	119

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 05.08.2020

Tabelle 4: Schulen und Schüler

Schule	Grund- schulen	Mittel- schulen	Weiterführen- de Schulen	Berufs- schulen	Förder- schulen
Christian-Maar-Grundschule	344				
Johannes-Helm-Grundschule	387				
Luitpold-Grundschule	464				
Zwieseltalschule	168				
Johannes-Kern-Mittelschule		369			
Karl-Dehm-Mittelschule		317			
Hermann-Stamm-Realschule			746		
Städtische Wirtschaftsschule			263		
Adam-Kraft-Gymnasium			876		
Wolfram-von-Eschenbach- Gymnasium			739		
Staatliche Fachoberschule			126		
Staatliche Berufsschule				616	
Sonderpädagogisches Förderzentrum / SVE					239
gesamt	1.363	686	2.750	616	239

Tabelle 5: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Verlauf (Bahn)	VU	Konzessionsende	Bedienung			
				Schule	Ferien	Sa	So
S2	Roth - Schwabach - Nürnberg - Feucht - Altdorf	DB	08.12.2029	884,6	381,6	196,4	231,9
RE 16	Nürnberg - Schwabach - Roth - Treuchtlingen (- Augsburg)	DB	09.12.2028	245,0	106,0	60,9	59,8
RE 60	Nürnberg - Schwabach - Roth - Treuchtlingen	DB	09.12.2028	268,4	115,7	k.A.	k.A.
RB 16	Nürnberg - Schwabach - Roth - Treuchtlingen (- München)	DB	09.12.2028	377,0	161,5	105,7	138,5

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzessionsende	Bedienung			
				Schule	Ferien	Sa	So
61	Nürnberg Röthenbach - Reichelsdorf - Holzheim - Wolkersdorf - Bahnhof/WEG ¹⁾	VAG	31.12.2029	272,9	95,9	48,6	44,4
607	Schwabach - Kammerstein - Abenberg - Wassermungenau - Spalt	VGR	13.12.2025	207,0	54,5	8,7	1,3
661	Eichwasen - Ludwigstraße - Bahnhof - Vogelherd - Igelsdorf	SV SC	31.12.2024	109,6	47,6	8,0	6,0
662	Katzwang - Limbach - Bahnhof - Forsthof - Uigenau - Gewerbepark West	SV SC	31.12.2024	94,0	36,9	15,4	11,8
663	Unterreichenbach - Bahnhof - Penzendorf - Schaftnach	SV SC	31.12.2024	90,6	36,6	14,4	10,1
664	Limbach Süd - Hochgericht - Bahnhof - Obermainbach	SV SC	31.12.2024	43,2	17,1	k.A.	k.A.
664	Rufbus Ottersdorf - Schwabach	Butschek	31.12.2024	6,1	2,6	1,4	k.A.
665	Schulbuslinie Schwabach	SV SC	31.12.2024	8,8	k.A.	k.A.	k.A.
671	Leitelshof - Regelsbach - Dietersdorf - Wolkersdorf - Schwabach	Reck	12.12.2026	51,3	9,5	1,1	k.A.
672	Rufbus Dietersdorf - Wolkersdorf	SV SC	31.12.2024	1,1	0,9	k.A.	k.A.
673	Rohr - Kottensdorf - Schwabach	Koch	12.12.2026	97,4	19,5	5,3	k.A.
676	Schwabach - Rednitzhembach - Schwanstetten - Wendelstein	OVF	15.12.2024	57,7	13,5	4,9	k.A.
677	Schwabach - Schwanstetten	OVF	15.12.2024	66,5	28,4	15,0	k.A.
678	Schwabach - Wendelstein - Feucht	OVF	15.12.2024	101,1	34,5	4,9	k.A.
A605	Schwabach - Kammerstein - Abenberg	Koch	13.12.2025	keine Angaben vorhanden			
A660	Schwabach - Rednitzhembach - Neuses	Koch	14.12.2024	keine Angaben vorhanden			
A670	Schwabach - Rohr	Koch	12.12.2026	keine Angaben vorhanden			
A675	Schwanstetten - Schwabach	Koch	14.12.2024	keine Angaben vorhanden			

¹⁾ Wolfram-von-Eschenbach-Gymnasium
Stand: 30.08.2021

Tabelle 6: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...			
			PKW	Behinder-ten-PKW	Motorrad	Fahrrad
Schwabach	Schwabach Bahnhof	S2, RE 16, RE 60, RB 16	460	8	10	350
Schwabach	Schwabach-Limbach	S2	60	2	-	88

Tabelle 7: Erschließung und Gebietstypen

Einzugsbereich von Haltestellen (mindestens 80% der Einwohner)

Bus	Kernbereich	200 m
	Hohe und niedrige ND	400 m
Bahn	Alle Gebietstypen	600 m

VZ Nr.	Verkehrszelle	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
1	Altstadt	Kernbereich	2.590	98%	erfüllt
2	Innenstadt-Südring	Kernbereich	2.939	85%	erfüllt
3	Innenstadt-Nödring	Kernbereich	3.386	72%	mittelfristig
4	Schwabach Ost	Kernbereich	1.766	99%	erfüllt
5	Forsthofo	Hohe Nutzungsdichte	4.799	100%	erfüllt
6	Uigenau	Niedrige Nutzungsdichte	280	100%	erfüllt
7	Schwabach Süd-West	Hohe Nutzungsdichte	1.438	100%	erfüllt
8	Schwabach West	Hohe Nutzungsdichte	2.042	99%	erfüllt
9	O'Brien-Park / Schwabach Nord	Hohe Nutzungsdichte	868	83%	erfüllt
10	Eichwasen	Hohe Nutzungsdichte	2.773	100%	erfüllt
11	Lindenbachstraße	Niedrige Nutzungsdichte	178	0%	vorrangig
12	Hochgericht Nord	Hohe Nutzungsdichte	788	100%	erfüllt
13	Hochgericht Süd	Hohe Nutzungsdichte	1.722	99%	erfüllt
14	Gartenheim	Hohe Nutzungsdichte	2.139	96%	erfüllt
15	Schwabach Süd-Ost	Hohe Nutzungsdichte	260	83%	erfüllt
16	Obermainbach	Niedrige Nutzungsdichte	367	100%	erfüllt
17	Gewerbepark West	Hohe Nutzungsdichte	20	92%	erfüllt
18	Unterreichenbach	Hohe Nutzungsdichte	1.502	90%	erfüllt
19	Baimbach	Niedrige Nutzungsdichte	92	100%	erfüllt
20	Dietersdorf	Niedrige Nutzungsdichte	708	80%	erfüllt
21	Wolkersdorf Rotenberg	Niedrige Nutzungsdichte	226	45%	langfristig
22	Wolkersdorf Pfaffensteig	Hohe Nutzungsdichte	1.030	86%	erfüllt
23	Wolkersdorf Hauptstraße	Hohe Nutzungsdichte	3.547	91%	erfüllt
24	Kappelberg	Niedrige Nutzungsdichte	695	51%	mittelfristig
25	Limbach	Hohe Nutzungsdichte	2.758	95%	erfüllt
26	Penzendorf	Hohe Nutzungsdichte	1.200	93%	erfüllt
27	Falbenholz	Hohe Nutzungsdichte	320	99%	erfüllt
28	Vogelherd	Hohe Nutzungsdichte	1.006	97%	erfüllt
29	Schaftnach / Schwarzach	Niedrige Nutzungsdichte	250	80%	erfüllt
nicht ausreichend erschlossen			41.689		4

Stand: Fahrplanjahr 2022.

Tabelle 8: Erreichbarkeit Altstadt (ZO1)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	30 min	40 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	07:00-09:00
Beförderungszeit max.:	20 min	30 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	15 min	20 min	Rückfahrt2:	16:00-18:30	16:00-18:30	16:00-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	2 mal				

Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf				
			Schule	Ferien	Sa	So	
Innenstadt-Südring	Altstadt	2.939	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Innenstadt-Nordring		3.386	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
Schwabach Ost		1.766	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
Forsthof		4.799	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Uigenau		280	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Schwabach Süd-West		1.438	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Schwabach West		2.042	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
O'Brien-Park / Schwabach Nord		868	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
Eichwasen		2.773	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Lindenbachstraße		178	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Hochgericht Nord		788	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Hochgericht Süd		1.722	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Gartenheim		2.139	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig	
Schwabach Süd-Ost		260	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig	
Obermainbach		367	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Gewerbepark West		20	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Unterreichenbach		1.502	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Baimbach		92	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Dietersdorf		708	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Wolkersdorf Rotenberg		226	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Wolkersdorf Pfaffensteig		1.030	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Wolkersdorf Hauptstraße		3.547	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
Kappelberg		695	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Limbach		2.758	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
Penzendorf		1.200	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Falbenholz		320	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Vogelherd		1.006	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig	
Schaftnach / Schwarzach		250	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Defizite (Anzahl Verkehrszellen):				3	3	11	23

Tabelle 9: Erreichbarkeit Bahnhof (ZO2)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	30 min	40 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	07:00-09:00
Beförderungszeit max.:	20 min	30 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	15 min	20 min	Rückfahrt2:	16:00-18:30	16:00-18:30	16:00-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	2 mal				

Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf				
			Schule	Ferien	Sa	So	
Altstadt	Bahnhof	2.590	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
Innenstadt-Südring		2.939	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Innenstadt-Nordring		3.386	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
ForsthoF		4.799	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Uigenau		280	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig	
Schwabach Süd-West		1.438	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Schwabach West		2.042	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
O'Brien-Park / Schwabach Nord		868	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
Eichwasen		2.773	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Lindenbachstraße		178	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Hochgericht Nord		788	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Hochgericht Süd		1.722	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Gartenheim		2.139	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Schwabach Süd-Ost		260	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Obermainbach		367	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Gewerbepark West		20	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Unterreichenbach		1.502	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Baimbach		92	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Dietersdorf		708	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	
Wolkersdorf Rotenberg		226	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	
Wolkersdorf Pfaffensteig		1.030	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Wolkersdorf Hauptstraße		3.547	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
Kappelberg		695	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Limbach		2.758	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
Penzendorf		1.200	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Falbenholz		320	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Vogelherd		1.006	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Schaftnach / Schwarzach		250	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Defizite (Anzahl Verkehrszellen):				6	6	8	23

Tabelle 10: Erreichbarkeit Falbenholz (ZO3)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	30 min	40 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	07:00-09:00
Beförderungszeit max.:	20 min	30 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	15 min	20 min	Rückfahrt2:	16:00-18:30	16:00-18:30	16:00-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	2 mal				

Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
			Schule	Ferien	Sa	So
Altstadt	Falbenholz	2.590	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Innenstadt-Südring		2.939	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Innenstadt-Nödring		3.386	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Schwabach Ost		1.766	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Forsthof		4.799	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Uigenau		280	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Schwabach Süd-West		1.438	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Schwabach West		2.042	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
O'Brien-Park / Schwabach Nord		868	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Eichwasen		2.773	langfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Lindenbachstraße		178	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hochgericht Nord		788	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Hochgericht Süd		1.722	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gartenheim		2.139	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Schwabach Süd-Ost		260	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Obermainbach		367	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gewerbepark West		20	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Unterreichenbach		1.502	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Baimbach		92	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Dietersdorf		708	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Rotenberg		226	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Pfaffensteig		1.030	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Hauptstraße		3.547	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Kappelberg		695	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Limbach		2.758	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Penzendorf		1.200	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Vogelherd		1.006	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Schaftnach / Schwarzach		250	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Verkehrszellen):			16	16	25	28

Tabelle 11: Erreichbarkeit Krankenhaus (ZO4)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	30 min	40 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	07:00-09:00
Beförderungszeit max.:	20 min	30 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	15 min	20 min	Rückfahrt2:	16:00-18:30	16:00-18:30	16:00-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	2 mal				

Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf				
			Schule	Ferien	Sa	So	
Altstadt	Krankenhaus	2.939	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Innenstadt-Südring		3.386	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	
Schwabach Ost		1.766	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig	
Forsthof		4.799	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig	
Uigenau		280	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	
Schwabach Süd-West		1.438	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	
Schwabach West		2.042	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	
O'Brien-Park / Schwabach Nord		868	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Eichwasen		2.773	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Lindenbachstraße		178	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Hochgericht Nord		788	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	
Hochgericht Süd		1.722	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	
Gartenheim		2.139	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	
Schwabach Süd-Ost		260	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	
Obermainbach		367	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	
Gewerbepark West		20	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	
Unterreichenbach		1.502	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	
Baimbach		92	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Dietersdorf		708	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	
Wolkersdorf Rotenberg		226	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	
Wolkersdorf Pfaffensteig		1.030	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
Wolkersdorf Hauptstraße		3.547	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig	
Kappelberg		695	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	
Limbach		2.758	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Penzendorf		1.200	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	
Falbenholz		320	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	
Vogelherd		1.006	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	
Schaftnach / Schwarzach		250	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	
Defizite (Anzahl Verkehrszellen):				22	22	26	28

Tabelle 12: Erreichbarkeit Gewerbepark West (ZO5)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	30 min	40 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	07:00-09:00
Beförderungszeit max.:	20 min	30 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	15 min	20 min	Rückfahrt2:	16:00-18:30	16:00-18:30	16:00-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	2 mal				

Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
			Schule	Ferien	Sa	So
Altstadt	Gewerbepark West	2.939	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Innenstadt-Südring		3.386	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Innenstadt-Nödring		1.766	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Schwabach Ost		4.799	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Forsthofo		280	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Uigenau		1.438	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Schwabach Süd-West		2.042	langfristig	vorrangig	langfristig	vorrangig
Schwabach West		868	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
O'Brien-Park / Schwabach Nord		2.773	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Eichwasen		178	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Lindenbachstraße		788	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hochgericht Nord		1.722	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Hochgericht Süd		2.139	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Gartenheim		260	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Schwabach Süd-Ost		367	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Obermainbach		20	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Unterreichenbach		1.502	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Baimbach		92	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Dietersdorf		708	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Rotenberg		226	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Pfaffensteig		1.030	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Hauptstraße		3.547	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Kappelberg		695	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Limbach		2.758	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Penzendorf		1.200	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Falbenholz		320	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Vogelherd		1.006	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Schaftnach / Schwarzach	250	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	
Defizite (Anzahl Verkehrszellen):			21	22	24	28

Tabelle 13: Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg (ZO6)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 min	90 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	07:00-09:00
Beförderungszeit max.:	50 min	80 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	15 min	20 min	Rückfahrt2:	16:00-18:30	16:00-18:30	16:00-18:30
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal				

Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
			Schule	Ferien	Sa	So
Altstadt	Nürnberg	2.590	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Innenstadt-Südring		2.939	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Innenstadt-Nordring		3.386	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Schwabach Ost		1.766	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Forsthof		4.799	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Uigenau		280	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	vorrangig
Schwabach Süd-West		1.438	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Schwabach West		2.042	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
O'Brien-Park / Schwabach Nord		868	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eichwasen		2.773	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Lindenbachstraße		178	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hochgericht Nord		788	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Hochgericht Süd		1.722	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gartenheim		2.139	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Schwabach Süd-Ost		260	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Obermainbach		367	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gewerbepark West		20	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Unterreichenbach		1.502	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Baimbach		92	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Dietersdorf		708	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Rotenberg		226	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Pfaffensteig		1.030	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Hauptstraße		3.547	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kappelberg		695	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Limbach		2.758	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Penzendorf		1.200	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Falbenholz		320	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Vogelherd		1.006	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Schaftnach / Schwarzach	250	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig	
Defizite (Anzahl Verkehrszellen):			4	4	8	23

Tabelle 14: Erreichbarkeit Mittelzentrum Roth (Z07)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 min	90 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	07:00-09:00
Beförderungszeit max.:	50 min	80 min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	15 min	20 min	Rückfahrt2:	16:00-18:30	16:00-18:30	16:00-18:30
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal				

Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
			Schule	Ferien	Sa	So
Altstadt	Roth	2.590	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Innenstadt-Südring		2.939	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Innenstadt-Nödring		3.386	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Schwabach Ost		1.766	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Forsthofo		4.799	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Uigenau		280	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Schwabach Süd-West		1.438	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Schwabach West		2.042	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
O'Brien-Park / Schwabach Nord		868	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eichwasen		2.773	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Lindenbachstraße		178	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hochgericht Nord		788	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Hochgericht Süd		1.722	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Gartenheim		2.139	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Schwabach Süd-Ost		260	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Obermainbach		367	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gewerbepark West		20	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Unterreichenbach		1.502	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Baimbach		92	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Dietersdorf		708	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Rotenberg		226	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Pfaffensteig		1.030	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Wolkersdorf Hauptstraße		3.547	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kappelberg		695	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Limbach		2.758	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Penzendorf		1.200	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Falbenholz	320	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Vogelherd	1.006	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
Schaftnach / Schwarzach	250	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
Defizite (Anzahl Verkehrszellen):			6	7	13	23

Tabelle 15: Bedienungshäufigkeit

Teillort	Einwohner	Gebietstyp	Handlungsbedarf												
			Schule			Ferien			Samstag			Sonntag			
			HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
Altstadt	2.590	Kernbereich	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig
Innenstadt-Südring	2.939	Kernbereich	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Innenstadt-Nordring	3.386	Kernbereich	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Schwabach Ost	1.766	Kernbereich	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Forsthof	4.799	Hohe ND	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Uigenau	280	Niedrige ND	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Schwabach Süd-West	1.438	Hohe ND	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Schwabach West	2.042	Hohe ND	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
O'Brien-Park / Schwabach Nord	868	Hohe ND	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eichwasen	2.773	Hohe ND	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Lindenbachstraße	178	Niedrige ND	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Hochgericht Nord	788	Hohe ND	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Hochgericht Süd	1.722	Hohe ND	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Gartenheim	2.139	Hohe ND	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Schwabach Süd-Ost	260	Hohe ND	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Obermainbach	367	Niedrige ND	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Gewerbepark West	20	Hohe ND	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Unterreichenbach	1.502	Hohe ND	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Baimbach	92	Niedrige ND	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Dietersdorf	708	Niedrige ND	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Wolkersdorf Rotenberg	226	Niedrige ND	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Wolkersdorf Pfaffensteig	1.030	Hohe ND	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Wolkersdorf Hauptstraße	3.547	Hohe ND	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kappelberg	695	Niedrige ND	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Limbach	2.758	Hohe ND	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Penzendorf	1.200	Hohe ND	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Falbenholz	320	Hohe ND	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Vogelherd	1.006	Hohe ND	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Schafnach / Schwarzach	250	Niedrige ND	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Defizite (Anzahl Verkehrszellen):			19	23	25	19	23	25	19	23	25	27	26	27	27

Tabelle 16: Bevölkerungsvorausberechnung

Jahr	Bevölkerung
2019	41.000
2020	41.100
2021	41.200
2022	41.400
2023	41.500
2024	41.600
2025	41.700
2026	41.800
2027	41.900
2028	42.000
2029	42.100
2030	42.200
2031	42.300
2032	42.400
2033	42.400
2034	42.500
2035	42.600
2036	42.600
2037	42.700
2038	42.800
2039	42.800

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik; Bevölkerungsstand jeweils zum 31.12.
Die aktuellste Prognose bezieht sich auf das Basisjahr 2019.

Tabelle 17: Zusammenfassung

	Schultage					Ferientage					Samstage					Sonntage				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
Defizitbewertung: Erreichbarkeit Altstadt (Z01)																				
vorrangig	1	0	0	0	1	2	0	0	1	3	2	3	1	2	8	3	6	3	11	23
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	2	0	0	1	3	2	0	0	1	3	2	4	1	4	11	3	6	3	11	23
keine Defizite	1	6	4	14	25	1	6	4	14	25	1	2	3	11	17	0	0	1	4	5
Summe OT	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28
Defizitbewertung: Erreichbarkeit Bahnhof (Z02)																				
vorrangig	1	0	0	0	1	2	0	0	1	3	2	3	1	2	8	3	6	3	11	23
mittelfristig	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	1	2	0	1	4	0	2	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	2	2	1	1	6	2	2	1	1	6	2	3	1	2	8	3	6	3	11	23
keine Defizite	1	4	3	14	22	1	4	3	14	22	1	3	3	13	20	0	0	1	4	5
Summe OT	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28
Defizitbewertung: Erreichbarkeit Gewerbegebiet Falbenholz (Z03)																				
vorrangig	2	0	0	1	3	2	0	0	1	3	3	5	1	6	15	3	5	4	16	28
mittelfristig	0	2	1	0	3	0	2	1	1	4	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0
langfristig	1	1	3	5	10	1	1	3	4	9	0	0	3	5	8	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	3	3	4	6	16	3	3	4	6	16	3	5	4	13	25	3	5	4	16	28
keine Defizite	0	2	0	10	12	0	2	0	10	12	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0
Summe OT	3	5	4	16	28	3	5	4	16	28	3	5	4	16	28	3	5	4	16	28
Defizitbewertung: Erreichbarkeit Krankenhaus (Z04)																				
vorrangig	2	0	0	0	2	2	0	0	1	3	2	4	3	8	17	3	6	4	15	28
mittelfristig	1	4	2	2	9	1	5	3	3	12	1	2	0	3	6	0	0	0	0	0
langfristig	0	2	1	8	11	0	1	0	6	7	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	3	6	3	10	22	3	6	3	10	22	3	6	3	14	26	3	6	4	15	28
keine Defizite	0	0	1	5	6	0	0	1	5	6	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0
Summe OT	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28
Defizitbewertung: Erreichbarkeit Gewerbepark West (Z05)																				
vorrangig	2	0	0	3	5	2	0	1	4	7	2	5	1	8	16	2	6	4	16	28
mittelfristig	0	3	1	1	5	0	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	0	3	3	5	11	0	4	3	4	11	0	1	3	4	8	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	2	6	4	9	21	2	6	4	10	22	2	6	4	12	24	2	6	4	16	28
keine Defizite	0	0	0	7	7	0	0	0	6	6	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0
Summe OT	2	6	4	16	28	2	6	4	16	28	2	6	4	16	28	2	6	4	16	28
Defizitbewertung: Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg (Z06)																				
vorrangig	2	0	0	1	3	2	0	0	1	3	2	2	1	2	7	3	6	3	11	23
mittelfristig	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	2	1	0	1	4	2	1	0	1	4	2	3	1	2	8	3	6	3	11	23
keine Defizite	1	5	4	15	25	1	5	4	15	25	1	3	3	14	21	0	0	1	5	6
Summe OT	3	6	4	16	29	3	6	4	16	29	3	6	4	16	29	3	6	4	16	29
Defizitbewertung: Erreichbarkeit Mittelzentrum Roth (Z07)																				
vorrangig	2	0	0	1	3	2	1	1	1	5	2	3	2	3	10	3	6	3	11	23
mittelfristig	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0
langfristig	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	2	1	1	2	6	2	1	1	3	7	2	3	3	5	13	3	6	3	11	23
keine Defizite	1	5	3	14	23	1	5	3	13	22	1	3	1	11	16	0	0	1	5	6
Summe OT	3	6	4	16	29	3	6	4	16	29	3	6	4	16	29	3	6	4	16	29

Schultage				
< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe

Feriertage				
< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe

Samstage				
< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe

Sonntage				
< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe

Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit

	HVZ									
	Schultage					Feriertage				
vorrangig	1	0	0	0	1	2	0	0	1	3
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	2	0	0	1	3	2	0	0	1	3
keine Defizite	1	6	4	14	25	1	6	4	14	25
Summe OT	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28

	NVZ														
	Schultage					Feriertage					Samstage				
vorrangig	1	0	0	0	1	2	0	0	1	3	2	3	1	2	8
mittelfristig	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	1	2	0	1	4	0	2	1	0	3	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	2	2	1	1	6	2	2	1	1	6	2	3	1	2	8
keine Defizite	1	4	3	14	22	1	4	3	14	22	1	3	3	13	20
Summe OT	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28	3	6	4	15	28

	SVZ																			
	Schultage					Feriertage					Samstage					Sonntage				
vorrangig	2	0	0	1	3	2	0	0	1	3	3	5	1	6	15	3	5	4	16	28
mittelfristig	0	2	1	0	3	0	2	1	1	4	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0
langfristig	1	1	3	5	10	1	1	3	4	9	0	0	3	5	8	0	0	0	0	0
Defizite gesamt	3	3	4	6	16	3	3	4	6	16	3	5	4	13	25	3	5	4	16	28
keine Defizite	0	2	0	10	12	0	2	0	10	12	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0
Summe OT	3	5	4	16	28	3	5	4	16	28	3	5	4	16	28	3	5	4	16	28

Tabelle 18: Defizitbewertung an Schultagen

Verkehrszelle	Erschlies- sung	Erreichbarkeit							Bedienungshäufigkeit		
		Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5	Zielort 6	Zielort 7	HVZ	NVZ	SVZ
Altstadt	erfüllt										
Innenstadt-Südring	erfüllt				langfr1				langfr1	langfr1	mittel1
Innenstadt-Nordring	mittelfristig									langfr1	langfr1
Schwabach Ost	erfüllt										
Forsthof	erfüllt				langfr1				langfr1	langfr1	mittel1
Uigenau	erfüllt		langfr3	mittelfr3	mittelfr3	langfr3	mittelfr3		mittel3	mittel3	mittel3
Schwabach Süd-West	erfüllt			langfr1	mittelfr1	langfr1				langfr1	mittel1
Schwabach West	erfüllt			langfr1	langfr1	vorrangig1			langfr1	mittel1	mittel1
O'Brien-Park / Schwabach Nord	erfüllt			langfr2		langfr2					
Eichwasen	erfüllt			langfr1		mittelfr1		mittelfr1	langfr1	mittel1	mittel1
Lindenbachstraße	vorrangig	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	kurzfr4	kurzfr4	kurzfr4
Hochgericht Nord	erfüllt			langfr2	langfr2	langfr2			langfr2	mittel2	mittel2
Hochgericht Süd	erfüllt				langfr1				mittel1	mittel1	mittel1
Gartenheim	erfüllt				langfr1				langfr1	mittel1	mittel1
Schwabach Süd-Ost	erfüllt				langfr3	langfr3				langfr3	mittel3
Obermainbach	erfüllt			langfr3	mittelfr3	mittelfr3			langfr3	mittel3	mittel3
Gewerbepark West	erfüllt			langfr4	mittelfr4				langfr4	mittel4	mittel4
Unterreichenbach	erfüllt			langfr1	langfr1	vorrangig1			langfr1	mittel1	mittel1
Baimbach	erfüllt	langfr4	langfr4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	mittel4	kurzfr4	kurzfr4
Dietersdorf	erfüllt		mittelfr2	mittelfr2	mittelfr2	mittelfr2		langfr2	mittel2	mittel2	mittel2
Wolkersdorf Rotenberg	langfristig		langfr3	mittelfr3	mittelfr3	mittelfr3		langfr3	mittel3	mittel3	mittel3
Wolkersdorf Pfaffensteig	erfüllt	langfr1	langfr1	vorrangig1	mittelfr1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	mittel1	kurzfr1	kurzfr1
Wolkersdorf Hauptstraße	erfüllt			langfr1		langfr1				langfr1	langfr1
Kappelberg	mittelfristig			langfr2	mittelfr2	langfr2			langfr2	mittel2	mittel2
Limbach	erfüllt					langfr1					
Penzendorf	erfüllt				langfr1	langfr1					mittel1
Falbenholz	erfüllt				langfr3	langfr3					mittel3
Vogelherd	erfüllt				langfr1	langfr1			langfr1	mittel1	mittel1
Schafnach / Schwarzach	erfüllt				mittelfr3	mittelfr3			langfr3	langfr3	mittel3
Defizite gesamt (Richtwert)	4	3	6	16	22	21	4	6	19	23	25
Defizite gesamt (Grenzwert)	4	1	2	6	11	10	4	4	7	16	23

Gewichtung nach Einwohnerzahl

(1) Verkehrszelle über 1.000 EW:	1	1	6	10	9	1	2	9	12	13
(2) Verkehrszelle 500 bis 1.000 EW:	0	1	4	3	4	0	1	3	3	3
(3) Verkehrszelle 150 bis 500 EW:	0	2	3	6	6	1	1	4	5	6
(4) Verkehrszelle unter 150 EW:	2	2	3	3	2	2	2	3	3	3

Gewichtung nach Dringlichkeit

kurzfristig	1	1	1	3	2	5	3	3	1	3	3
mittelfristig	2	0	1	3	9	5	1	1	6	13	20
langfristig	1	2	4	10	11	11	0	2	12	7	2

Tabelle 19: Defizitbewertung an Ferientagen

Verkehrszelle	Erschlies- sung	Erreichbarkeit							Bedienungshäufigkeit		
		Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5	Zielort 6	Zielort 7	HVZ	NVZ	SVZ
Altstadt	erfüllt										
Innenstadt-Südring	erfüllt				langfr1				langfr1	langfr1	mittel1
Innenstadt-Nordring	mittelfristig									langfr1	langfr1
Schwabach Ost	erfüllt										
Forstthof	erfüllt				langfr1				langfr1	langfr1	mittel1
Uigenau	erfüllt		langfr3	mittelfr3	mittelfr3	langfr3	mittelfr3		mittel3	mittel3	mittel3
Schwabach Süd-West	erfüllt			langfr1	mittelfr1	vorrangig1			langfr1	langfr1	mittel1
Schwabach West	erfüllt			langfr1	mittelfr1	vorrangig1			langfr1	mittel1	mittel1
O'Brien-Park / Schwabach Nord	erfüllt			langfr2		langfr2					
Eichwasen	erfüllt			mittelfr1		mittelfr1		mittelfr1	langfr1	mittel1	mittel1
Lindenbachstraße	vorrangig	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	kurzfr4	kurzfr4	kurzfr4
Hochgericht Nord	erfüllt			langfr2	mittelfr2	langfr2			mittel2	mittel2	mittel2
Hochgericht Süd	erfüllt				langfr1	langfr1		mittelfr1	mittel1	mittel1	mittel1
Gartenheim	erfüllt				langfr1				mittel1	mittel1	mittel1
Schwabach Süd-Ost	erfüllt				langfr3	langfr3				langfr3	mittel3
Obermainbach	erfüllt			langfr3	mittelfr3	langfr3			mittel3	mittel3	mittel3
Gewerbepark West	erfüllt			langfr4	mittelfr4				langfr4	mittel4	mittel4
Unterreichenbach	erfüllt			langfr1	mittelfr1	vorrangig1			langfr1	mittel1	mittel1
Baimbach	erfüllt	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	mittel4	kurzfr4	kurzfr4
Dietersdorf	erfüllt		langfr2	mittelfr2	mittelfr2	vorrangig2		vorrangig2	mittel2	mittel2	mittel2
Wolkersdorf Rotenberg	langfristig		langfr3	mittelfr3	mittelfr3	mittelfr3		vorrangig3	mittel3	mittel3	mittel3
Wolkersdorf Pfaffensteig	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	mittel1	kurzfr1	kurzfr1
Wolkersdorf Hauptstraße	erfüllt			langfr1		mittelfr1				langfr1	langfr1
Kappelberg	mittelfristig			langfr2	mittelfr2	langfr2				langfr2	mittel2
Limbach	erfüllt					langfr1					
Penzendorf	erfüllt				langfr1	langfr1					mittel1
Falbenholz	erfüllt				mittelfr3	langfr3					mittel3
Vogelherd	erfüllt				langfr1	langfr1			langfr1	mittel1	mittel1
Schaftnach / Schwarzach	erfüllt				mittelfr3	mittelfr3			langfr3	langfr3	mittel3
Defizite gesamt (Richtwert)	4	3	6	16	22	22	4	7	19	23	25
Defizite gesamt (Grenzwert)	4	3	3	7	15	11	4	7	10	15	23

Gewichtung nach Einwohnerzahl

(1) Verkehrszelle über 1.000 EW:	1	1	6	10	10	1	3	10	12	13
(2) Verkehrszelle 500 bis 1.000 EW:	0	1	4	3	4	0	1	2	3	3
(3) Verkehrszelle 150 bis 500 EW:	0	2	3	6	6	1	0	4	5	6
(4) Verkehrszelle unter 150 EW:	2	2	3	3	2	2	2	3	3	3

Gewichtung nach Dringlichkeit

kurzfristig	0	3	3	3	3	7	3	5	1	3	3
mittelfristig	2	0	0	4	12	4	1	2	9	12	20
langfristig	1	0	2	6	7	8	0	0	9	8	2

Tabelle 20: Defizitbewertung an Samstagen

Verkehrszelle	Erschließung	Erreichbarkeit							Bedienungshäufigkeit	
		Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5	Zielort 6	Zielort 7	NVZ	SVZ
Altstadt	erfüllt								langfr1	
Innenstadt-Südring	erfüllt			langfristig1	mittelfristig1	langfristig1			mittel1	mittel1
Innenstadt-Nördring	mittelfristig								langfr1	langfr1
Schwabach Ost	erfüllt				langfristig1					
Forsthof	erfüllt			vorrangig1	langfristig1				mittel1	mittel1
Uigenau	erfüllt			vorrangig3	mittelfristig3	langfristig3			mittel3	mittel3
Schwabach Süd-West	erfüllt			langfristig1	mittelfristig1	langfristig1			mittel1	mittel1
Schwabach West	erfüllt			langfristig1	vorrangig1	vorrangig1		mittelfristig1	mittel1	mittel1
O'Brien-Park / Schwabach Nord	erfüllt			langfristig2		langfristig2			langfr2	langfr2
Eichwasen	erfüllt			langfristig1	vorrangig1	langfristig1		vorrangig1	mittel1	mittel1
Lindenbachstraße	vorrangig	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	kurzfr4	kurzfr4
Hochgericht Nord	erfüllt			langfristig2	vorrangig2	langfristig2		mittelfristig2	mittel2	mittel2
Hochgericht Süd	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	kurzfr1	kurzfr1
Gartenheim	erfüllt	langfristig1		vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1			mittel1	mittel1
Schwabach Süd-Ost	erfüllt	langfristig3		vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3			mittel3	mittel3
Obermainbach	erfüllt	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	kurzfr3	kurzfr3
Gewerbepark West	erfüllt			vorrangig4	mittelfristig4				mittel4	mittel4
Unterreichenbach	erfüllt			mittelfristig1	vorrangig1	vorrangig1		mittelfristig1	mittel1	mittel1
Baimbach	erfüllt	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	kurzfr4	kurzfr4
Dietersdorf	erfüllt	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	mittel2	mittel2
Wolkersdorf Rotenberg	langfristig	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	mittel3	mittel3
Wolkersdorf Pfaffensteig	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	kurzfr1	kurzfr1
Wolkersdorf Hauptstraße	erfüllt			mittelfristig1	langfristig1	vorrangig1			mittel1	langfr1
Kappelberg	mittelfristig			langfristig2	vorrangig2	langfristig2		vorrangig2	langfr2	mittel2
Limbach	erfüllt			langfristig1	vorrangig1	langfristig1				
Penzendorf	erfüllt			vorrangig1	mittelfristig1	vorrangig1			mittel1	mittel1
Falbenholz	erfüllt				mittelfristig3	vorrangig3			mittel3	mittel3
Vogelherd	erfüllt	langfristig1		vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1			kurzfr1	kurzfr1
Schaftnach / Schwarzach	erfüllt	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	langfristig3	vorrangig3	langfr3	mittel3
Defizite gesamt (Richtwert)	4	11	8	25	26	24	8	13	27	26
Defizite gesamt (Grenzwert)	4	8	8	17	23	16	7	13	22	23

Gewichtung nach Einwohnerzahl

(1) Verkehrszelle über 1.000 EW:	4	2	13	14	12	2	5	14	13
(2) Verkehrszelle 500 bis 1.000 EW:	1	1	4	3	4	1	3	4	4
(3) Verkehrszelle 150 bis 500 EW:	1	0	0	2	1	1	0	6	6
(4) Verkehrszelle unter 150 EW:	2	2	3	3	2	2	2	3	3

Gewichtung nach Dringlichkeit

kurzfristig	0	8	8	15	17	16	7	10	6	6
mittelfristig	2	0	0	2	6	0	0	3	16	17
langfristig	1	3	0	5	3	5	1	0	5	3

Tabelle 21: Defizitbewertung an Sonntagen

Verkehrszelle	Erschließung	Erreichbarkeit							Bedienungshäufigkeit
		Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5	Zielort 6	Zielort 7	SVZ
Altstadt	erfüllt			vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1			langfr1
Innenstadt-Südring	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	mittel1
Innenstadt-Nördring	mittelfristig			vorrangig1		vorrangig1			langfr1
Schwabach Ost	erfüllt			vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1			
Forstthof	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	mittel1
Uigenau	erfüllt	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	mittel3
Schwabach Süd-West	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	mittel1
Schwabach West	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	mittel1
O'Brien-Park / Schwabach Nord	erfüllt			vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2			langfr2
Eichwasen	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	mittel1
Lindenbachstraße	vorrangig	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	kurzfr4
Hochgericht Nord	erfüllt	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	mittel2
Hochgericht Süd	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	kurzfr1
Gartenheim	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	mittel1
Schwabach Süd-Ost	erfüllt	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	mittel3
Obermainbach	erfüllt	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	kurzfr3
Gewerbepark West	erfüllt	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4		vorrangig4	vorrangig4	mittel4
Unterreichenbach	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	mittel1
Baimbach	erfüllt	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	vorrangig4	kurzfr4
Dietersdorf	erfüllt	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	kurzfr2
Wolkersdorf Rotenberg	langfristig	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	kurzfr3
Wolkersdorf Pfaffensteig	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	kurzfr1
Wolkersdorf Hauptstraße	erfüllt			vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1			langfr1
Kappelberg	mittelfristig	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	vorrangig2	mittel2
Limbach	erfüllt			vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1			
Penzendorf	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	mittel1
Falbenholz	erfüllt	vorrangig3	vorrangig3		vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	mittel3
Vogelherd	erfüllt	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	vorrangig1	kurzfr1
Schafnach / Schwarzach	erfüllt	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	vorrangig3	kurzfr3
Defizite gesamt (Richtwert)	4	23	23	28	28	28	23	23	27
Defizite gesamt (Grenzwert)	4	23	23	28	28	28	23	23	23

Gewichtung nach Einwohnerzahl

(1) Verkehrszelle über 1.000 EW:	11	11	16	15	16	11	11	14
(2) Verkehrszelle 500 bis 1.000 EW:	3	3	4	4	4	3	3	4
(3) Verkehrszelle 150 bis 500 EW:	0	0	0	0	0	0	0	6
(4) Verkehrszelle unter 150 EW:	3	3	3	3	2	3	3	3

Gewichtung nach Dringlichkeit

kurzfristig	0	23	23	28	28	28	23	23	9
mittelfristig	2	0	0	0	0	0	0	0	14
langfristig	1	0	0	0	0	0	0	0	4

Tabelle 22: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Absender	Datum	Anregung/Kritik	Verfahren
		keine Stellungnahme eingegangen	

Tabelle 23: Sonstige Stellungnahmen

Absender	Datum	Anregung/Kritik	Verfahren
Inklusions-beauftragte, Stadt Schwabach	19.04.2022	Mit dem vorgelegten Zwischenbericht 2022 zum Nahverkehrsplan für die Stadt Schwabach besteht grundsätzlich Einverständnis.	keine Aktion notwendig
		Barrierefreiheit bleibt auch weiterhin ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen und Menschen.	keine Aktion notwendig
		An der Maßgabe zur vollständigen Barrierefreiheit bzgl. Infrastruktur, Fahrzeugen und Information der Fahrgäste, wie sie in der Zielbestimmung des Gesetzgebers für einen barrierefreien ÖPNV bis 2022 formuliert ist, ist weiterhin zu arbeiten.	Im Rahmen des Kapitels 6.3 Barrierefreiheit wurde die Priorisierung der Haltestellen zum barrierefreien Umbau mit den aktuellen Gegebenheiten (2022) angepasst. Die Umsetzung der tatsächliche Baumaßnahmen erfolgt fortlaufend.
Seniorenrat, Stadt Schwabach	23.04.2022	Es gibt abgelegene Wohngebiete in Schwabach, die nicht oder nur schlecht mit dem öffentlichen Bus angebunden sind. Hier wäre eine Ergänzung zum Linienverkehr sehr hilfreich.	Die Ergänzung des konventionellen Linienverkehrs mit dem On-Demand-Angebot (Parallelangebot) wird in der weiteren Ausarbeitung des Angebots geprüft und ist Bestandteil der Überlegungen.
		Voraussetzung wäre, dass die Nutzbarkeit nicht nur über eine App, sondern auch über das Telefon anzufordern wäre. Viele Seniorinnen und Senioren benutzen kein Smartphone. Dabei stellt sich die Frage der Bezahlbarkeit (über den Telefonanbieter oder bar beim Fahrer). Der Fahrpreis sollte sozialverträglich ausfallen, damit auch Familien von diesem Angebot Gebrauch machen können.	Die Anforderung des On-Demand-Angebots soll auf jeden Fall auch auf telefonische Weise sichergestellt werden, weiterhin soll die Bezahlung via App ermöglicht werden. Während eines möglichen Parallelbetriebs zum Linienverkehr ist ggf. mit einem kleinen Zuschlag zu rechnen. Ansonsten ist geplant, dass das Angebot mit dem regulären VGN-Tarif genutzt werden kann. Die Preisstruktur kann im Rahmen eines Pilotbetriebes getestet werden.
		Besonders hilfreich wäre ein Angebot am Abend. Aber auch tagsüber sollten Bewohner in entlegenen Randbereichen der Stadt (z.B. eingemeindete Ortschaften, aber auch der Kappellberg usw.), die zeitlich nur wenig oder evtl. gar nicht mit dem Bus angefahren werden (können), die Möglichkeit haben, dieses Angebot zu nutzen.	Die Bedienung am Abend in der Schwachverkehrszeit ist der zentrale Aspekt des On-Demand-Pilotbetriebs.
		Wichtig dabei ist es, dass das Fahrzeug Barrierefreiheit bietet für Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen.	Bei Bedarfsverkehren ist Barrierefreiheit nicht gesetzlich vorgeschrieben. Der NVP legt jedoch fest, dass Barrierefreiheit auch in Fahrzeugen des Bedarfsverkehrs anzustreben ist.

