

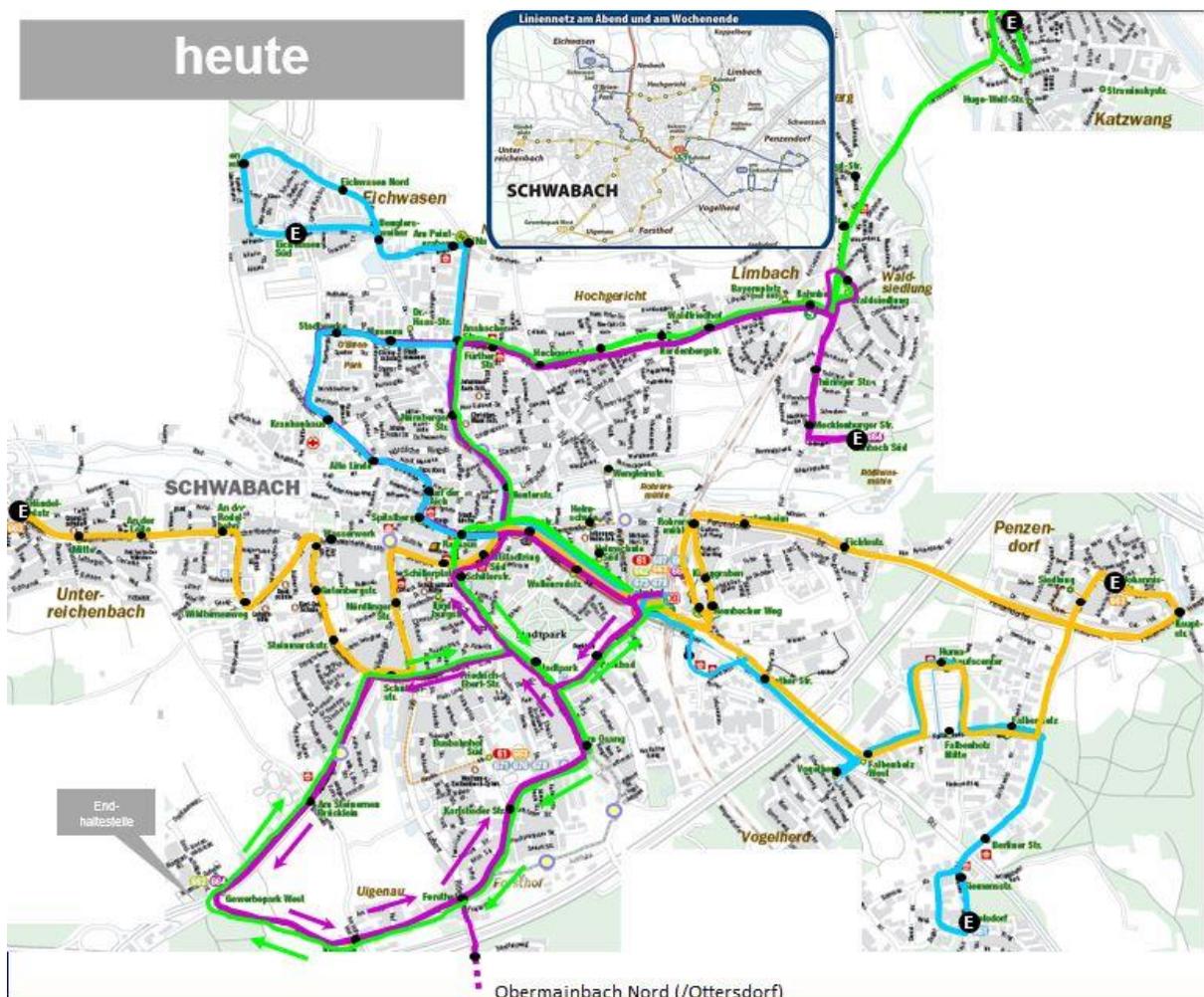
FAHRPLAN 2019 – Vorschläge zur Weiterentwicklung des Schwabacher Nahverkehrsnetzes

I. Anlass :

Am 06.12.17 hat der Umwelt- und Verkehrsausschuss die Evaluation des Fahrplankonzepts für den Stadtverkehr aus dem Jahr 2015 zur Kenntnis genommen.

Neben den insgesamt sehr erfreulichen Ergebnissen bei Wirtschaftlichkeit und Fahrgastentwicklung wurden folgende Mängel aus Fahrgastsicht festgestellt:

1. kritische Anschlusszeiten (v.a. bei Linie 663 wegen Stundentakt),
2. Fahrzeitverlängerung und mangelnde Transparenz durch Ringlinien (Abend- und Wochenendverkehr; Linien 668/669 sowie 662/664 im Südwesten; diese fahren gegenläufig eine „Acht“),
3. Fahrzeitverlängerungen durch „Umwege“ (Linie 661 Eichwasen – Bahnhof).



Die Verwaltung wurde beauftragt die Kosten für eine etwaige Behebung dieser Mängel zu prüfen.

II. Maßnahmenvorschläge

Vordringlich erscheint aus Sicht des Stadtverkehrs Schwabach zur Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrsangebotes die Behebung folgender Mängel:

Maßnahme 1

Die Linie 663 von Unterreichenbach nach Penzendorf sollte montags - freitags im durchgängigen Halbstundentakt bedient werden (statt bisher Stundentakt mit einzelnen Taktverbesserungen). Nur vormittags (ca. 08:30 - 11:30) soll der Stundentakt aufgrund der dann schwächeren Nachfrage erhalten bleiben.

Zusätzliche Kosten: ca. 61 T€ pro Jahr

Maßnahme 2

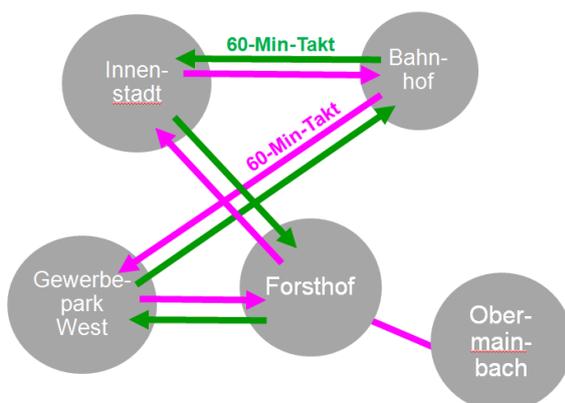
Der gegenläufige Ringverkehr der Linien 662 und 664 im Süden der Stadt sollte weitestgehend aufgelöst werden um hierdurch für eine erhöhte Transparenz des Fahrplanangebots sorgen. Anders als bisher sollen die Linien möglichst auf derselben Route hin und zurück fahren.

Linie 662: Der 60-Minuten-Takt der Linie 662 sollte dabei beibehalten werden, während die Linie 664 im Süden je nach Tageszeit zwei Mal pro Stunde fahren sollte. Neue Endhaltestelle der Linie 662 würde im Süden Obermainbach (bzw. Ottersdorf).

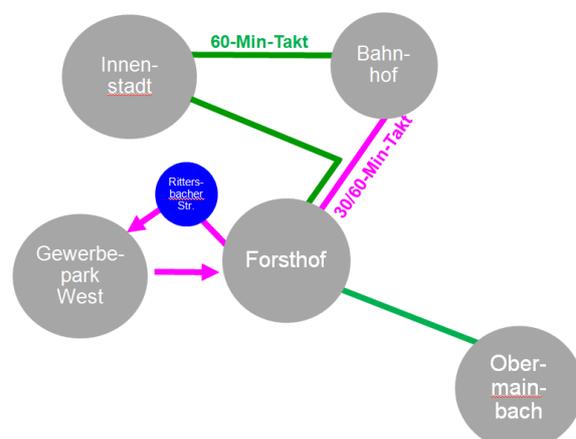
Linie 664: Als Endhaltestelle für die Linie 664 wäre die Haltestelle "Gewerbepark West" möglich. Allerdings wird empfohlen zwischen Forsthof, Uigenau und Gewerbepark West einen kleinen Ringverkehr neu zu schaffen, der erstmals den Bereich Rittersbacher Straße im Taktverkehr (60-Minuten-Takt) befahren soll, da dies ohne Mehrkosten möglich ist und man so insbesondere das Wohngebiet "Alter Flughafen" erstmals im Taktverkehr erschließen könnte.

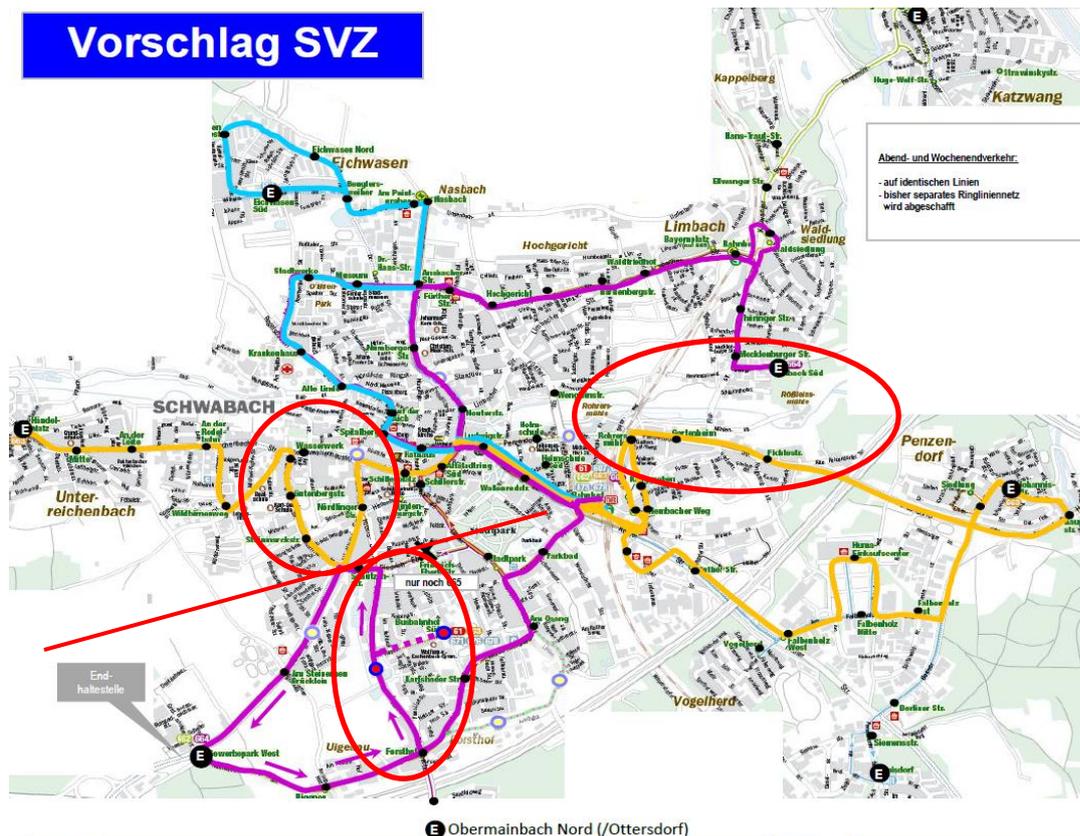
Zusätzliche Kosten: ca. 21 T€ pro Jahr

heute:



Vorschlag:





Kürzere Fahrtzeiten zwischen Eichwasen und Bahnhof

Kritisch wurden im Rahmen des Gutachtens auch die verlängerten Fahrtzeiten zwischen dem Stadtteil Eichwasen und dem Bahnhof Schwabach gesehen.

Grundsätzlich wäre es möglich, durch eine umfassende Maßnahme im gesamten Liniennetz die Linie 661 auf direktem Weg zur Ludwigstraße und anschließend zum Bahnhof zu führen. Um aber weiterhin ein Angebot im Bereich O'Brian-Park/Stadt Krankenhaus/Westliche Altstadt beibehalten zu können, müssten die Führung anderer Linien verändert werden, was wiederum erhebliche Auswirkungen auf das Gesamtnetz hätte. Eine solche Veränderung wird daher aufgrund erheblicher Mehrkosten nicht empfohlen. Zudem sollten massive Eingriffe ins Liniennetz unterbleiben. Dieses hat sich nach gerade einmal zweieinhalb Jahren endlich bei den Fahrgästen etabliert. Eine völlige Neustrukturierung würde hier zu erheblicher Verwirrung und zu Unsicherheiten führen.

Durch die VAG-Linie 61 ist eine direkte Verbindung zum Bahnhof Schwabach vorhanden. Dass diese rege genutzt wird, zeigt der hohe Anstieg der Fahrgastzahlen, die sich seit der Umstellung mehr als verdoppelt haben.

Zusammenwirken der Maßnahmen:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen 1 bis 3 sind in der Lage, die Kritikpunkte des Evaluationsgutachtens zu beseitigen, ohne massive Eingriffe in das aktuelle Fahrplannetz vornehmen zu müssen. Punktuell entsteht auf einzelnen Linienabschnitten sogar eine Taktverdichtung auf drei Fahrten pro Stunde (teilweise unter Einbeziehung des Regionalbusverkehrs).

Insgesamt ließe sich für das gesamte Stadtgebiet eine während der Hauptverkehrszeiten eine Erschließung mit zwei Fahrten pro Stunde etablieren. Nur an schwach frequentierten Haltestellen würde eine Fahrt pro Stunde angeboten.

Weitere Lücken in der angestrebten vollflächigen Versorgung der dicht besiedelten Stadtgebiete könnten geschlossen werden (Wohngebiete westlich und östlich der Fürther Straße und "Alter Flughafen").

Bei Umsetzung der Maßnahmen 1 bis 3 entstehen jährliche Mehrkosten von ca. 118 T€.