

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

In Weiterführung des Rechtsge-
dankens 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 insbeson-
dere dann zur Anwendung, wenn
die öffentliche Hand durch finanzielle
Ausgleichsleistungen zur Erfüllung
gemeinwirtschaftlicher Verpflich-
tungen in den ÖPNV intervenieren
möchte (öffentliche Dienstleistungs-
aufträge), um das Kriterium der Aus-
reichenden Verkehrsbedienun-
g zu erfüllen. Mit anderen Worten:
eine gemeinwirtschaftliche Leistungs-
sicherung ist grundsätzlich erst dann
geboten, wenn die im Nahverkehrs-
plan definierte ausreichende Ver-
kehrsbedienun-
g durch ein eigenwirtschaftliches
Verkehrsangebot nicht möglich ist.

1.3 Gültigkeit

Der Gültigkeitsbereich des Nah-
verkehrsplans ist auf den Zuständig-
keitsbereich 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 Nahver-
kehrsplanung“, insbesondere mit fol-
genden Inhalten:

- Erstellung des regionalen Nah-
verkehrsplans (RNVP)
- Abstimmung der Nahverkehrs-
planung der Verbandsmitglieder
- Mitwirkung bei der SPNV-Pla-
nung

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

- Infrastrukturplanung
- Objektplanung und Stellung-
nahme zur Bauleitplanung

Der Regionale Nahverkehrsplan
wurde vom ZVG in Auftrag ge-
geben und wird von der VGN GmbH
in Modulen erarbeitet. Diese fließen
als Selbstverpflichtung in die lo-
kalen Nahverkehrspläne der einzelnen
Aufgabenträger mit ein.

Seine Wirkung für den VGN
erfolgt nicht als eigenständiger Nah-
verkehrsplan – er ist vielmehr Aus-
druck der inhaltlichen Abstimmung
der Aufgabenträger im ZVG unter-
einander. Darüber hinaus bietet der
RNVP den im ZVG zusam-
mengesetzten Aufgabenträgern die
Möglichkeit grundsätzliche Abspra-
chen und Zielsetzungen hinsichtlich
einer gemeinsamen Entwicklung des
öffentlichen Personennahverkehrs
im VGN zu treffen und umzusetzen.
So enthält er beispielsweise gemein-
same Produktdefinitionen und Qua-
litätsstandards. Auch grenzübergrei-
fende Linien werden im Regionalen
Nahverkehrsplan formal behandelt.
Davon betroffene Linien bedürfen
einer weiteren Untersuchung, insbe-
sondere bei überregionaler Funktion.
Die Realisierung dieser Planungen
liegt jedoch weiterhin bei den Auf-
gabenträgern des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan bleibt bis
zu seiner Fortschreibung gültig. Laut
Art. 13 Abs. 2 Satz 3 BayÖPNVG
ist der Nahverkehrsplan in regelmä-
ßigen Zeitabständen zu überprüfen
und bei Bedarf fortzuschreiben. Es
ist nach der Leitlinie zur Nahverkehrs-
planung 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 Personen-
nahverkehr in Bayern (Art. 2, 4, 13
BayÖPNVG) ab. Diese Ziele werden

entsprechend der gesetzlichen Vor-
gaben differenziert und um eigene
Schwerpunktsetzungen ergänzt.

Ausreichende Verkehrsbedienun- g

Mit der Festlegung einer „Ausrei-
chenden Verkehrsbedienun-
g“ im
allgemeinen öffentlichen Perso-
nennahverkehr (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 berücksichti-
gen, dass ein Großteil der Schwa-
bacher Bevölkerung in einem dicht
besiedelten Gebiet um die Schwa-
bacher Innenstadt und die Bahn-Hal-
tepunkte wohnt und arbeitet¹⁰, was
dem Fahrgastpotenzial im Linien-
busverkehr natürliche Grenzen setzt
(attraktive Reisezeiten mit dem Rad
oder zu Fuß). Die peripher gelege-
nen Stadtteile bieten mit Ausnahme
von Wolkersdorf aufgrund der nied-
rigen Einwohnerzahl nur geringes
Fahrgastpotential.

Als Ausreichende Verkehrsbedie-
nung entsprechend der Bayerischen
Leitlinie zur Nahverkehrsplanung
wird als ÖPNV-Standard der **modifi-
zierte Richtwert** (guter ÖPNV-Stan-
dard) festgelegt. In einem ersten
Schritt zu diesem Ziel soll im Stadt-
gebiet der Grenzwert (Mindeststan-
dard) sichergestellt werden.

Ausbau des Umweltverbundes

Für die künftige Verkehrsentwick-
lung soll der Anteil des Umweltverbun-
des¹¹ 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 Anforde-
rungen an Sicherheit, Bequemlichkeit,
Verkehrsbeschleunigung und Auf-
wandssenkung entsprechen.

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

¹¹ ÖPNV-, Fußgänger- und Fahrradver-
kehr

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 Fahrauskunft 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.