



Nahverkehrsplan Fürth (NVP)

Aktuelle Beschlusslage

Zusammenstellung vom 27. April 2018

1 Hinweise auf weitere aktuelle Dokumente und Zusammenstellungen

Keine zum Zeitpunkt dieser Zusammenstellung.

2 Vorgänger dieser Zusammenstellung

Nahverkehrsplan Fürth,
Aktuelle Beschlusslage, Zusammenstellung vom 27. April 2018
(Beschluss des Stadtrates vom 21. Februar 2018, Stand: 31.01.2018, Version 600b)

▼ ist Ersatz für ▼

Nahverkehrsplan Fürth,
Aktueller Entwurfsstand, Zusammenstellung vom 14. Dezember 2017
(Öffentlicher Anhörungsentwurf, Stand: 13.12.2017)

3 Zugang zu diesen und zu künftigen Zusammenstellungen

Adresse zum Herunterladen über das Internet: <http://www.fuerth.de/nvp>

4 Inhalt dieser Zusammenstellung, Verzeichnis

Ifd. Nr.	Paginierung Nr. (bis)	Modul, Baustein, Teil, Anlage, Dokument, usw.	Stand, Fassung, Version, o. ä., Papierformat, Anzahl Seiten
1	1 3	Zusammenstellung , Verzeichnis	2018-04-27-1700, A4 hoch, 3 S.
2	4 162	Nahverkehrsplan für die Stadt Fürth, Beschluss des Stadtrates vom 21. Februar 2018	31.01.2018 (600b), A4 hoch, 159 S.
3	163	Verkehrsentwicklungsplan Fürth (VEP), hier: Beteiligungskonzept für Öffentlichkeit und interessierte Personen	2017-01-28-1303 (V01 mit Forum Verkehr), A4 quer, 1 S.
4	164 165	Nahverkehrsplan Fürth (NVP) und Öffentlicher Dienstleistungs-Auftrag (ÖDA) für den Stadtverkehr Fürth, Zeit- und Organisationsplan 2016 – 2020 ff. und das Zusammenwirken mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	2016-10-31-1523 Hervorhebungsvariante, A4 quer, 2 S.
5	166	Gliederung des für die Nahverkehrsplanung der Stadt Fürth relevanten ÖSPV-Liniennetzes	2018-01-30, A4 quer, 1 S.
6	167	Verkehrsnetz Fürth	02.12.2017 (10/2017), A3 hoch, 1 S.
7	168	Die Nachtbus-Linien fürs Wochenende	02.12.2017, A4 quer, 1 S.
8	169 176	Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN	28.03.2017, A4 hoch, 8 S.
9	177 189	Leitfaden Barrierefreiheit auf der Städteachse (auch Anlage 2 zum NVP Erlangen 2016-2021)	30.01.2017, A4 quer, 13 S.
10	190 206	Konzept für die Herstellung der Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen in der Stadt Fürth, Teil Busverkehr	31.10.2016, A4 hoch, 17 S.
11		Direktmarketing (Leistungsbeschreibung)	– wird nachgereicht –
12		Marktforschung (Leistungsbeschreibung)	– wird nachgereicht –
13	207 225	Gemeinsames Verzeichnis der Maßnahmevorschläge (MV), hier: Karte Stadtgebiet Fürth (1 S.), Steckbriefe der Maßnahmevorschläge (18 S.)	2018-01-31-0829, A4 hoch, 19 S.
14	226 280	Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag ¹ – Teil 1: Institutionen	2018-01-25 -1501 V5005 (Teil 1), -1502 V5001 (Teil 2) A4 quer, 55 S.
15	281 283	– Teil 2: Privatpersonen (Bürger und Verkehrsteilnehmer)	A4 quer, 3 S.

¹ Vom Bau- und Werkausschuss der Stadt Fürth mit Beschluss vom 07.02.2018 zu Eigen gemacht.

Stadt Fürth



Nahverkehrsplan für die Stadt Fürth

Beschluss des Stadtrates vom
21. Februar 2018

Stand: 31.01.2018
(Version 600b)



BPV Consult GmbH, Löhrrstr. 113, D-56068 Koblenz

Inhaltsübersicht

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	11
1.1	Zuständigkeiten	11
1.1.1	Aufgabenträger.....	11
1.1.2	Genehmigungsbehörde	12
1.1.3	Verkehrsunternehmen	12
1.2	Rechtliche Grundlagen.....	12
1.2.1	EU-Verordnung 1370/2007	12
1.2.2	Personenbeförderungsgesetz.....	13
1.2.3	Bayerisches ÖPNV-Gesetz	13
1.2.4	Grenzen der städtischen Aufgabenträgerschaft	13
1.2.5	Weitere Regelwerke	14
1.3	Übergeordnete Planungsinstrumente	14
1.3.1	Landesplanung.....	14
1.3.2	Landesentwicklungsprogramm Bayern	15
1.3.3	Regionalplan	15
1.3.4	Klimaschutzkonzept.....	15
1.3.5	Weitere Planungsinstrumente	16
1.4	Aufstellung des Nahverkehrsplans	16
1.4.1	Grundlagen und Aufgaben	16
1.4.2	Anmerkungen zum methodischen Vorgehen.....	17
1.4.3	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	19
2	Bestandsanalyse	23
2.1	Strukturdaten.....	23
2.1.1	Raumstruktur.....	23
2.1.2	Bevölkerung und Demografie.....	26
2.1.3	Erwerbsstruktur.....	29
2.1.4	Schul- und Ausbildungsstruktur	31
2.1.5	Wirtschaft-, Versorgungs- und Freizeitstruktur.....	33
2.1.6	Verkehrsstruktur.....	36
2.1.7	Pendlerverflechtung	38
2.1.8	Motorisierungsgrad	40
2.2	ÖPNV-Daten.....	42

2.2.1	Angebot im Fernverkehr (nachrichtlich)	42
2.2.2	Angebot im SPNV.....	43
2.2.3	Angebot im ÖPNV (Busverkehr)	43
2.2.4	Angebot im ÖPNV (U-Bahn)	55
2.2.5	Sonstige Angebote zur Personenbeförderung	55
2.2.6	Standards im ÖSPV	55
2.2.7	Tarif, Vertrieb, Kommunikation.....	57
2.2.8	Nachfragesituation	59
3	Entwicklungsprognose	61
3.1	Bevölkerungsprognose	61
3.2	Verkehrsprognose.....	61
4	Anforderungsprofil	62
4.1	Verkehrspolitische Ziele.....	62
4.1.1	Gesetzliche Zielvorgaben.....	62
4.1.2	Ziele aus übergeordneten Planungen.....	64
4.1.3	Kommunalpolitische Zielsetzungen.....	65
4.1.4	Weitere Ziele und Anregungen	65
4.2	Grundsätzliche Festlegungen.....	66
4.2.1	Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger	66
4.2.2	Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion	67
4.2.3	ÖPNV und städtische Planung	67
4.3	Netzstruktur	68
4.3.1	Netzhierarchie	68
4.3.2	Verknüpfungs- und Umsteigepunkte	70
4.3.3	Schnittstellen zum Individualverkehr	71
4.4	Erschließung und Bedienung	71
4.4.1	Erschließungsqualität	73
4.4.2	Bedienungsqualität.....	73
4.5	Qualitätsstandards.....	75
4.5.1	Fahrzeuge	75
4.5.2	Personal	89
4.5.3	Haltestellen.....	90
4.5.4	Fahrplanwesen	93
4.5.5	Betrieb	94

4.5.6	Tarif und Vertrieb	96
4.5.7	Marketing	97
4.5.8	Qualitätssicherung.....	98
4.5.9	Berichtspflichten.....	99
4.5.10	Marktforschung	99
5	Stärken-Schwächen-Profil	101
5.1	Erschließungsqualität.....	103
5.2	Bedienungsqualität	105
5.3	Verbindungsqualität	110
5.3.1	Verbindungsqualität innerstädtisch	110
5.3.2	Grenzüberschreitende Verbindungsqualität	114
5.4	Weitere Mängel und Schwachstellen	117
5.4.1	Verspätungen	117
6	Maßnahmenkonzept.....	118
6.1	Linienbündelungskonzept.....	118
6.1.1	Kriterien für die Bildung von Linienbündeln.....	118
6.1.2	Linienbündelung in der Stadt Fürth.....	119
6.1.3	Inkrafttreten der Linienbündelung	121
6.1.4	U-Bahn als Bestandteil im Verkehrsnetz Fürth.....	121
6.2	Allgemeine Maßnahmen.....	121
6.3	Linienbezogene Maßnahmen (Ausreichende Verkehrsbedienung)	123
6.4	Bewertung der Maßnahmen.....	131
6.5	Geprüfte und verworfene Vorschläge	133
6.6	Weiterentwicklung des ÖPNV.....	134
6.6.1	Weitere Aufträge an die kontinuierliche Nahverkehrsplanung (KNVP)	134
6.6.2	Weitere Aufträge an die Verkehrsentwicklungsplanung .	136
6.7	Finanzierung und Umsetzung	139
6.7.1	Finanzierung des ÖPNV im Status quo	139
6.7.2	Ermittlung der Kosten infolge der Maßnahmenvorschläge 139	
6.7.3	Anmerkungen zur Abschätzung der Erlöspotenziale.....	139
6.7.4	Zukünftige Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Fürth.....	140
6.8	Zeitplan Umsetzung und Vergabe.....	140

7 Anhang.....141

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Bezirke und Distrikte der Stadt Fürth.....	19
Tabelle 2: Linienübersicht Fürth.....	21
Tabelle 3: Flächenausdehnungen in Fürth nach Bezirken und Nutzung.....	23
Tabelle 4: Einwohner der Städte und Landkreise im Umfeld Fürths (Auswahl)	26
Tabelle 5: Bevölkerung in Fürth nach Altersgruppen auf Bezirksebene*	27
Tabelle 6: Angebot im Schienenpersonennahverkehr über Fürth Hbf.	43
Tabelle 7: Angebotsleistung Stadtbuslinien	46
Tabelle 8: Angebotsleistung Regionalbuslinien.....	48
Tabelle 9: Angebotsleistung Bus im Nachtverkehr am Wochenende	51
Tabelle 10: Angebotsdaten der U-Bahn in Fürth.....	55
Tabelle 11: Auflistung der Fahrausweisautomaten im Stadtgebiet Fürth	58
Tabelle 12: Rangfolge der Hst. nach der Fahrgastfrequenz (Tageswerte Busverkehr)	60
Tabelle 13: Verkehrsnachfrage nach Linien (Hochrechnung auf Normjahr, gerundet).....	60
Tabelle 14: Ziele und Leitlinien für den ÖPNV in Bayern (Auswahl)	63
Tabelle 15: Netzeinteilung der Linien in Fürth (vor 02.12.2017)	69
Tabelle 16: ÖPNV-Verknüpfungspunkte	70
Tabelle 17: Schnittstellen zum Individualverkehr	71
Tabelle 18: Standards zur Bemessung der Erschließungsqualität.....	73
Tabelle 19: Definition der Verkehrszeiten.....	74
Tabelle 20: Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität	74
Tabelle 21: Anforderungen an die im Busverkehr eingesetzten Fahrzeuge	76
Tabelle 22: Anforderungen an die im U-Bahnverkehr eingesetzten Fahrzeuge	88
Tabelle 23: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Bezirk.....	102
Tabelle 24: Auswertung der Erschließungsqualität.....	103
Tabelle 25: Klassifizierung der Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität	105
Tabelle 26: Auswertung Bedienungsqualität nach Buslinien und Nutzungstyp	105
Tabelle 27: Linienabdeckung der Haltestellen in der Kernzone.....	108
Tabelle 28: statistischer Fahrzeugabstand in der Kernzone nach Verkehrszeiten (Minuten).....	108

Tabelle 29: Auswertung Bedienungsqualität der U1 nach Nutzungstyp und Verkehrszeit.....	109
Tabelle 30: Qualitätsstufen des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV.....	111
Tabelle 31: Auswertung der Fürther Buslinien nach verschiedenen Kriterien	117
Tabelle 32: Zuordnung der Linien zum Linienbündel Stadt Fürth.....	120
Tabelle 33: Verbindliches Leistungsangebot Allgemeiner ÖPNV im Stadtgebiet Fürth	123
Tabelle 34: Qualitative Bewertung der Maßnahmen.....	131

Abbildungs- und Kartenverzeichnis

Abbildung 1: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Fürth (Arbeitsort)....	29
Abbildung 2: Modal Split der Stadt Fürth (Stand 2015)	36
Abbildung 3: Einsteigerzahlen der U-Bahn auf Fürther Stadtgebiet (2015)	59
Abbildung 4: Bevölkerungsprognose der Stadt Fürth 2016-2035.....	61

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Einteilung der Stadt Fürth in Bezirke und Distrikten	20
Karte 2: Raum und Siedlungsstruktur	25
Karte 3: Bevölkerung und Demografie	28
Karte 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort	30
Karte 5: Schulstandorte in Fürth	32
Karte 6: ÖV-relevante Ziele (Stadtgebiet)	34
Karte 7: ÖV-relevante Ziele (Kernzone).....	35
Karte 8: Verkehrsinfrastruktur	37
Karte 9: Pendlerverflechtung	39
Karte 10: Pkw-Bestand und PKW-Dichte/1.000 Einwohner.....	41
Karte 11: Verkehrsnetz in Fürth	49
Karte 12: Nightliner Liniennetz.....	52
Karte 13: Sonderfahrplan zur Michaelis-Kirchweih.....	54
Karte 14: Einteilung nach Nutzungsdichten	72
Karte 15: Erschließungsqualität des Busverkehrs (inkl. Bahn/U-Bahn) in Fürth	104
Karte 16: Verbindungsqualität innerhalb Fürth zwischen Referenzhaltestellen und Hauptbahnhof	112
Karte 17: Verbindungsqualität innerhalb Fürth zwischen Referenzhaltestellen und Rathaus.....	113

Karte 18: Verbindungsqualität der grenzüberschreitenden Verkehre.....116

Anhangverzeichnis

Anhang 1: Überblick über die statistischen Distrikte141

Anhang 2: Flächenausdehnungen Fürths nach Distrikten und Nutzung (Auswahl)
.....142

Anhang 3: Bevölkerung in Fürth nach Altersgruppen auf Distriktebene144

Anhang 4: Liste der Schulen in Fürth.....146

Anhang 5: PKW-Bestand auf Distriktebene.....148

Anhang 6: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Distrikt150

Anhang 7: Tarifzonenplan VGN152

Anhang 8: Reisezeitenvergleich zwischen den Referenzhaltestellen und dem
Hauptbahnhof Fürth.....152

Anhang 9: Reisezeitenvergleich zwischen den Referenzhaltestellen und dem
Rathaus Fürth154

Anhang 10: Begründung der Auswahl der Referenzhaltestellen Stadt Fürth, Ost,
Süd und West155

Anhang 11: nördliche, grenzüberschreitende Verbindungsqualität156

Anhang 12: östliche, grenzüberschreitende Verbindungsqualität.....157

Anhang 13: südliche, grenzüberschreitende Verbindungsqualität158

Anhang 14: westliche, grenzüberschreitende Verbindungsqualität159

Anlagenverzeichnis

- Beteiligungskonzept
- Zeit- und Organisationsplan 2016 – 2020
- Gliederung des für die Nahverkehrsplanung der Stadt Fürth relevanten ÖSPV - Liniennetzes
- Verkehrsnetz in Fürth
- Nightliner-Liniennetz
- Standards Bushaltestellen im VGN, Stand: 28.03.2017
- Leitfaden Barrierefreiheit auf der Städteachse, Stand: 30.01.2017
- Konzept für die Herstellung der Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen in der Stadt Fürth. Teil Busverkehr
- Direktmarketing (Leistungsbeschreibung)
- Marktforschung (Leistungsbeschreibung)
- Gemeinsames Verzeichnis der Maßnahmenvorschläge:
 - Karte Stadtgebiet Fürth
 - Steckbriefe der Maßnahmenvorschläge
- Öffentliche Anhörung bis 15.01.2018 – eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Abkürzungsverzeichnis

AEG	- Allgemeines Eisenbahngesetz
AFZS	- Automatisches Fahrgastzählsystem
AK	- Arbeitskreis
AT	- Aufgabenträger
BayLplG	- Bayerische Landesplanungsgesetz
BayÖPNVG	- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BEG	- Bayerische Eisenbahngesellschaft
BK	- Beratungskreis
BOKraft	- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	- Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
DFI	- Dynamische Fahrgastinformation
EBO	- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
FNP	- Flächennutzungsplan
GVGN	- Gesamtverkehrsplan Großraum Nürnberg
HVZ	- Hauptverkehrszeit
LAP	- Lärmaktionsplan
LRP	- Luftreinhalteplan
MD	- Midibus
MIV	- motorisierter Individualverkehr
MN	- Minibus
MV	- Maßnahmenvorschlag
NG	- Niederflur Gelenkbus
NH	- Niederflur Hängerzug
NL	- Niederflur Linienbus
NVP	- Nahverkehrsplan
NVZ	- Nebenverkehrszeit
NX	- Niederflur-15m-Bus
öDA	- öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	- öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	- öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	- öffentlicher Verkehr
PBefG	- Personenbeförderungsgesetz
RegG	- Regionalisierungsgesetz

RNVP - Regionaler Nahverkehrsplan
SNVP - Schienennahverkehrsplan
SpA-Vpl - Stadtplanungsamt - Verkehrsplanung
SPFV - Schienenpersonenfernverkehr
SPNV - Schienenpersonennahverkehr
SVZ - Schwachverkehrszeit
VAG Nürnberg - Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg
VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP - Verkehrsentwicklungsplan
VGN - Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Kontakt

Stadt Fürth

Stadtplanungsamt (Abteilung Verkehrsplanung)

Dr.-Ing. Matthias Bohlinger; Dipl.-Ing. Benjamin Hartung

Hirschenstraße 2

90762 Fürth

Tel.: 0911 974-3330; -3337

Fax.: 0911 974-3302

E-Mail: projektteam-nahverkehrsplan@stadtplanung-fuerth.de

BPV Consult GmbH

Gesellschaft für Beratung und Projektmanagement im Verkehr

Dipl.-Ing. Stephan Hajak, Bereichsleiter Bus/ÖSPV; Anja Babe B.Eng., M.Sc.

Löhrstraße 113

56068 Koblenz

Tel.: 0261 20 16 50-0

Fax.: 0261 20 16 50-99

E-Mail: dialog@bpv-consult.net

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist das zentrale Planungs- und Ordnungsinstrument für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vor Ort. Es werden hierin die Anforderungen und an die Ausgestaltung des öffentlichen straßengebundenen Personenverkehrs (ÖSPV) im Nahverkehr der Stadt Fürth für die kommenden Jahre definiert.

Während der ebenfalls in Aufstellung befindliche Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ein umfassendes Leitbild für die Entwicklung des gesamten städtischen Verkehrs über einen längeren Zeitraum vorgeben soll, konzentriert sich der NVP auf die Herleitung und Festlegung von Umfang und Qualität des Angebotes im Linienbusverkehr sowie die unmittelbaren Schnittstellen zwischen dem ÖSPV und anderen Verkehrsträgern.

Dabei positioniert sich die Stadt Fürth als Aufgabenträgerin nicht nur gegenüber Dritten im Sinne der Daseinsvorsorgefunktion des ÖPNV (z. B. Interessensgruppen bzw. Bürgern) sowie politischen bzw. unternehmerischen Partnern (z. B. Genehmigungsbehörde, Nachbaraufgabenträger, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen), sondern auch in ihrem eigenen Innenverhältnis (z. B. innerhalb der Stadtverwaltung und Politik).

Die Stadt Fürth ist derzeit gemäß Artikel 13 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern nicht zur Aufstellung eines NVP verpflichtet. Vielmehr steht es ihr frei, einen verbindlichen NVP aufzustellen. Ein beschlossener und tragfähiger NVP ist u.a. im Rahmen von Genehmigungsverfahren nach § 13 Personenbeförderungsgesetz zu berücksichtigen, weshalb sich die Stadt Fürth mit der Aufstellung eines NVP nicht nur bei Fragen ihrer eigenen Zuständigkeit als Aufgabenträgerin einen Vorteil verschafft.

Weiterhin kann ein rechtskräftig beschlossener NVP, bei sich ändernden Rahmenbedingungen, auch während seiner Laufzeit jederzeit durch die entsprechenden Gremien geändert oder ergänzt werden. Infolgedessen sind im Zuge der Fortschreibung die vorgenommenen Veränderungen bzw. Ergänzungen zu bestätigen.

1.1 Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten bei der Aufstellung, dem Beschluss, der Anwendung sowie der Umsetzung und Beachtung des NVP und seiner Vorgaben liegen bei den örtlichen Aufgabenträgern für den ÖPNV, bei der Genehmigungsbehörde für die Linienverkehre sowie bei den konzessionierten und/oder beauftragten Verkehrsunternehmen.

1.1.1 Aufgabenträger

Der Aufgabenträger (AT), im europäischen Kontext nach der EU-Verordnung 1370/2007 auch als „zuständige Behörde“ bezeichnet, vertritt maßgeblich und federführend das öffentliche Interesse an der Entwicklung und aktiven Ausgestaltung des ÖPNV in seinem Zuständigkeitsbereich bzw. übergreifend zu benachbarten Bereichen (letzteres in Abstimmung mit den jeweils dort verantwortlichen Nachbar-AT). Der Aufgabenträger kann öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) an Verkehrsun-

ternehmen zur Erbringung der Verkehrsleistungen, z.B. im Rahmen eines europaweiten Ausschreibungswettbewerbs oder als Direktvergabe an einen internen Betreiber, vergeben.

Die Stadt Fürth ist Aufgabenträger des allgemeinen Personennahverkehrs im Bereich ihres Stadtgebiets. Das geht aus dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern hervor, welches im Artikel 8 die Landkreise und kreisfreien Gemeinden mit der freiwilligen Aufgabe der Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs beauftragt. Die Stadt Fürth führt diese Aufgaben im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit durch. Gleichzeitig kann sie sich zur Erfüllung dieser Aufgaben Dritter bedienen.

1.1.2 Genehmigungsbehörde

Die Genehmigungsbehörde ist eine nachgeordnete Einrichtung des Landes, welche Genehmigungen („Konzessionen“) für den Betrieb von Linienverkehren zur Personenbeförderung erteilt, indem sie über Genehmigungsanträge von Verkehrsunternehmen bzw. den „besten Antrag“ im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbs entscheidet. Die Aufgabe der Genehmigungsbehörde nimmt die Regierung von Mittelfranken mit Sitz in Ansbach wahr.

1.1.3 Verkehrsunternehmen

Den Verkehrsunternehmen (VU) obliegt die betriebliche Organisation und Durchführung der Verkehrsleistungen. Verkehrsunternehmen werden auf privatwirtschaftlicher Basis (klein/mittelständisch, konzerngebunden, anteilig oder vollständig im Besitz der öffentlichen Hand) oder als kommunaler Eigenbetrieb geführt. Die Verkehrsleistungen werden auf den genehmigten Linienverkehren auf eigenwirtschaftlicher Basis oder als gemeinwirtschaftliche Verkehre erbracht. Derzeit werden die Verkehrsleistung für die Stadt Fürth durch die infra fürth verkehr durchgeführt.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Für den ÖPNV mit Stadt- und Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen, „Bahnen besonderer Bauart“ sowie mit Bussen und alternativen Bedienungsformen (Anrufliextentaxis, Rufbusse, etc.) sind insbesondere die nachfolgend genannten Gesetze und Verordnungen maßgeblich.

1.2.1 EU-Verordnung 1370/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (EU-VO 1370/2007), erlassen am 23.10.2007, ist seit 03.12.2009 in Kraft. Diese gilt in allen Mitgliedsstaaten unmittelbar und hat Vorrang gegenüber nationalem Recht, sofern dieses der EU-VO 1370/2007 entgegensteht. Die Verordnung ist insbesondere im Zuge der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen durch finanziellen Ausgleich seitens der öffentlichen Hand anzuwenden.

Im Dezember 2016 beschlossen EU-Parlament und Rat mit der Änderungsverordnung (EU) 2016/2338 eine geänderte Version der VO 1370/2007, mit der neben ver-

schiedenen, vor allem den Eisenbahnbereich betreffenden Änderungen weitere Anforderungen an die Spezifikation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gestellt werden. Die geänderte Verordnung ist am 24. Dezember 2017 in Kraft getreten.

1.2.2 Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)¹ stellt den nationalen Rechtsrahmen zur Beförderung von Personen dar. Umfassende Neuregelungen zum Betreiben öffentlicher Linienverkehre, auch um das Bundesrecht in Einklang mit der EU-VO 1370/2007 zu bringen, sind seit 01.01.2013 in Kraft. Es unterliegen die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen (U-Bahnen), mit Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen den Vorschriften dieses Gesetzes.

Derzeit ist das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 203) geändert worden ist, gültig.

1.2.3 Bayerisches ÖPNV-Gesetz

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)² regelt die konkreten Anforderungen an den ÖPNV in der Zuständigkeit des Landes Bayern, insbesondere die Benennung der Behörden zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft und die Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Die jeweiligen Zuständigkeiten für den Öffentlichen Verkehr in Bezug auf Bund und Länder sind grundsätzlich im Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)³ festgelegt.

1.2.4 Grenzen der städtischen Aufgabenträgerschaft

Nach dem BayÖPNVG ist die ÖV-Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte auf den „allgemeinen ÖPNV“ begrenzt. Der „allgemeine ÖPNV“ ist hierbei ein Synonym zu „ÖSPV im Nahverkehr“. Durch diese Festlegung sind explizit und implizit die folgenden ÖV-Bereiche ausgeklammert:

- Im Nahverkehr der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für den in Bayern der Freistaat die Aufgabenträgerschaft hat und durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) wahrnehmen lässt. SPNV ist ein Synonym für „Eisenbahn im Nahverkehr“ und schließt daher im Raum Fürth die ÖPNV-Produkte „S-Bahn“ und „R-Bahn“ (Regionalbahn, Regional-Express) ein, nicht jedoch die U-Bahn die wie Straßenbahn und Bus zum ÖSPV zählt.
- Ferner ist der Personenfernverkehr generell ausgeklammert, d. h. der
 - Personenfernverkehr auf der Straße (ÖSPV-Fernverkehr, „Fernlinienbusse“) und der
 - Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

¹ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 203) geändert.

² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) vom 30. Juli 1996, zuletzt durch das Gesetz vom 22. Juli 2008 (GVBl. 2008, 483) geändert.

³ Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2322) geändert worden ist.

Maßgebliche Grundlagen für den Bau und Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs im SPNV sind:

- Das Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)⁴ und
- die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)⁵ für regelspurige Eisenbahnen.

1.2.5 Weitere Regelwerke

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)⁶ gilt für Verkehrsunternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen oder Bussen befördern, welche den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes unterliegen.

Das Pendant hierzu stellt die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) dar; sie gilt für Stadt- und Straßenbahnen, für Hoch- und Untergrundbahnen, sowie für „Bahnen besonderer Bauart“.

Darüber hinaus sind für die Ausgestaltung und Entwicklung des ÖPNV die Ziele der Raumordnung und weiterer Interessengruppen zu berücksichtigen. Die Anforderungen an den ÖPNV leiten sich dabei vorwiegend aus dem bayerischen Landesplanungsgesetz ab.

Für die Aufstellung eines Nahverkehrsplan und der Verkehrsplanung gibt es in Bayern eine Leitlinie zur Nahverkehrsplanung. Darin sind unter anderem Mindestanforderungen an einen Nahverkehrsplan und die Anleitung zur Nahverkehrsplanung enthalten.

1.3 Übergeordnete Planungsinstrumente

Planungsvorgaben von übergreifender Bedeutung für die Gestaltung des ÖPNV vor Ort liefern die Raumordnungsplanung und die Verkehrsentwicklungsplanung Bayerns.

1.3.1 Landesplanung

Die Landesplanung gibt selbst nur sehr grobe Vorgaben zur verkehrlichen Entwicklung und verweist weiterhin auf das Landesentwicklungsprogramm Bayern und die Regionalpläne. Selbst fordert sie:

- die Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität einschließlich eines integrierten Verkehrssystems,
- die Anbindung an überregionale Verkehrswege,
- eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander,

⁴ Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) geändert worden ist.

⁵ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 19. November 2015 (BGBl. I S. 2105) geändert worden ist

⁶ Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.

- eine gute Erreichbarkeit zentraler Orte, insbesondere mit öffentlichen Verkehrsmitteln,
- den barrierefreien Zugang, insbesondere zu Infrastruktureinrichtungen.

1.3.2 Landesentwicklungsprogramm Bayern

Als Grundsätze bzw. Ziele werden im Landesentwicklungsprogramm insbesondere ausgeführt, dass:

- Einrichtungen der Daseinsvorsorge einschließlich eines bedarfsgerechten Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln von besonderer Bedeutung sind,
- die sich verändernde Bevölkerungszahl und Altersstruktur neue Anforderungen an die Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie deren Erreichbarkeit stellt, welche frühzeitig ermittelt und bei Planungen berücksichtigt werden müssen,
- der Erhalt eines zeitgemäßen öffentlichen Personennahverkehrs in enger interkommunaler Abstimmung erfolgen soll,
- die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten insbesondere durch die Stärkung eines attraktiven öffentlichen Personenverkehrs (gute Anschlusssituationen, weitgehende Barrierefreiheit, kurze Reisezeiten) verbessert werden sollen.

1.3.3 Regionalplan⁷

Der Regionalplan beinhaltet folgende Aspekte:

- Durch die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen insbesondere die Erreichbarkeit der zentralen Orte vor allem für den Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Personenverkehr verbessert und die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr erhöht werden. Dabei soll den Belangen der Bevölkerungsgruppen mit eingeschränkter Mobilität verstärkt Rechnung getragen werden.
- Bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen die Belange des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs aufeinander abgestimmt werden. Im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen sollen der öffentlichen Personennahverkehr und der nicht motorisierte Individualverkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehr vorrangig ausgebaut und gefördert werden.
- Auf eine Stärkung des Umweltverbundes im Modal Split soll insbesondere im Stadt- und Umlandbereich des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen hingewirkt werden.

1.3.4 Klimaschutzkonzept

Im Klimaschutzkonzept sind folgende Punkte beinhaltet:

- Eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am Modal Split des Fürther Verkehrsaufkommen soll durch weitere attraktive Fahrgastangebote und durch Innovationen im Fuhrpark erreicht werden.

⁷ Der Regionalplan ist am 01.07.1988 in Kraft getreten und wird laufend fortgeschrieben.

- Ein Ausbau des Radwegesystems wird thematisiert.

1.3.5 Weitere Planungsinstrumente

- Lärmaktionsplan (LAP),
- Luftreinhalteplan (LRP) Städteachse,
- Verkehrsentwicklungsplan VEP (derzeit in Aufstellung),
- Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP),
- Flächennutzungsplan (FNP),
- SPNV: Schienennahverkehrsplan (SNVP) des Freistaats Bayern,
- Gesamtverkehrsplan Großraum Nürnberg (GVGN).

1.4 *Aufstellung des Nahverkehrsplans*

Das Kapitel benennt die maßgeblichen Aufgaben des NVP sowie methodische Anmerkungen zum Aufstellungsprozess. Des Weiteren wird der für den NVP relevante Nahverkehrsraum abgegrenzt, sowohl nach räumlichen als auch rechtlich-organisatorischen Kriterien (Zuständigkeiten jeweils nach Gebietskörperschaften und nach genehmigten Linienverkehren).

1.4.1 Grundlagen und Aufgaben

Gemäß den bundesrechtlichen Anforderungen an einen NVP (PBefG § 8 (3)) definiert der zuständige Aufgabenträger in einem NVP:

- Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes,
- Anforderungen an die Umweltqualität,
- Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen.

Im Zuge dessen hat er die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 zu berücksichtigen. Gleichwohl sind Ausnahmen von dieser Frist im NVP konkret zu benennen und zu begründen.

Weiterhin sind bei der Aufstellung des NVP neben den vorhandenen Unternehmen weitere Interessengruppen frühzeitig zu beteiligen bzw. anzuhören. Dies betrifft Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sowie Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände. Die Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Die landesrechtlichen Anforderungen an den NVP werden gemäß Art. 13 BayÖPNVG definiert. Dabei sind bei der Aufstellung eines NVP folgende Inhalte zu beachten:

- Erfassung des Nahverkehrsraums und der vorhandenen Verkehrseinrichtungen,
- Prognose des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene und der Straße,
- Entwicklung einer Zielvorstellung über das zukünftig angestrebte Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße,

- Planerische Maßnahme, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter der Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.

Der NVP bildet den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Fürth und legt im Zuge dessen Bedienungsstandards und Vorgaben zu Leistungsumfang und Taktstruktur fest. Betriebliche Einzelheiten werden durch den NVP nicht definiert, diese liegen weiterhin im Gestaltungsrahmen der Verkehrsunternehmen.

Neben den inhaltlichen Anforderungen an den NVP gemäß BayÖPNVG ist bei der Aufstellung:

- das Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften und anderen Aufgabenträgern des ÖPNV herzustellen und
- die Abstimmung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern bei Landesgrenzen überschreitenden Verkehren sicherzustellen.

Neben den beteiligten Aufgabenträgern ist den vorhandenen Unternehmer bzw. Interessenvertretungen der kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen frühzeitig die Gelegenheit zur Mitwirkung an der Aufstellung des NVP einzuräumen. Bei Bedarf können durch den Aufgabenträger weitere Interessengruppen an der Aufstellung beteiligt werden.

Der NVP ist regelmäßig, spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf, auch zwischenzeitlich, fortzuschreiben.

Zusammenfassend soll mit der Aufstellung des NVP eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV geschaffen und ein abgestimmtes Vorgehen gesichert werden. Es sollen die derzeit bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen berücksichtigt und die Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und dessen Finanzierung festgelegt werden.

Ein nach diesen Vorgaben zustande gekommener Nahverkehrsplan ist von der Genehmigungsbehörde bei deren Entscheidung über Anträge auf Liniengenehmigungen zu berücksichtigen. Hierdurch entsteht die Möglichkeit, Anträgen die Genehmigung zu versagen, wenn diese von den Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan zu sehr abweichen. Der NVP ist auf diese Weise das gesetzlich eingeführte Instrument, mit dem der Aufgabenträger Einfluss auf die Genehmigungsentscheidungen der ihm nicht weisungsgebundenen Genehmigungsbehörde nehmen kann.

1.4.2 **Anmerkungen zum methodischen Vorgehen**

Das methodische Vorgehen bei der Aufstellung des NVP orientiert sich an den gesetzlichen Anforderungen gemäß PBefG und BayÖPNVG. Neben den rechtlichen Anforderungen werden die Anforderungen gemäß anerkannter Standards und Regelwerke, wie durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und in Form der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern durch den Freistaat Bayern herausgegeben, sowie gemäß der bestehenden Vorgaben der Stadt Fürth zu den Qualitätsstandards im straßengebundenen ÖPNV als Bezugsbasis herangezogen.

Die statistischen Informationen und Grundlagendaten stammen im Wesentlichen aus den Datenbeständen des Statistischen Landesamtes Bayern, der Bundesagentur für Arbeit sowie der Stadt Fürth und der infra fürth verkehr gmbh.

Der gesetzlichen Vorgabe zur Beteiligung Dritter an der Konzeption des NVP wird wie folgt entsprochen:

- Beteiligungsrounden mit den Verkehrsunternehmen, die konzessionierte ÖSPV-Leistungen innerhalb der Stadt Fürth erbringen („Arbeitskreis Nahverkehrsplan“ AK NVP und „Arbeitskreis Nahverkehrsplan plus“ AK NVP plus),
- Beteiligungsrounden zusätzlich mit den Beauftragten bzw. Organisationen zur Vertretung der Belange in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen und Fahrgastverbände („Beratungskreis Nahverkehrsplan“ BK NVP),
- schriftliches öffentliches Anhörungsverfahren nach Vorlage der Entwurfsfassung des NVP mit Dokumentation und Abwägung aller Stellungnahmen im Anhang des Berichts.

1.4.3 Abgrenzung des Nahverkehrsraums

Der Nahverkehrsraum, d.h. das Untersuchungsgebiet für den NVP, lässt sich durch seine räumliche Abgrenzung und Gliederung sowie durch die verkehrliche Abgrenzung nach konzessionierten U-Bahn und ÖSPV- Linien beschreiben.

Räumliche Abgrenzung

Die räumliche Abgrenzung als Untersuchungsgebiet umfasst das gesamte Stadtgebiet von Fürth. Die Stadt ist gegliedert in drei Stadtteile, die sich aus folgenden statistischen Bezirken zusammensetzen:

- Nord-Ost: 14, 15, 16, 17, 18
- Süd: 01, 02, 03, 04, 05, 06
- West: 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13

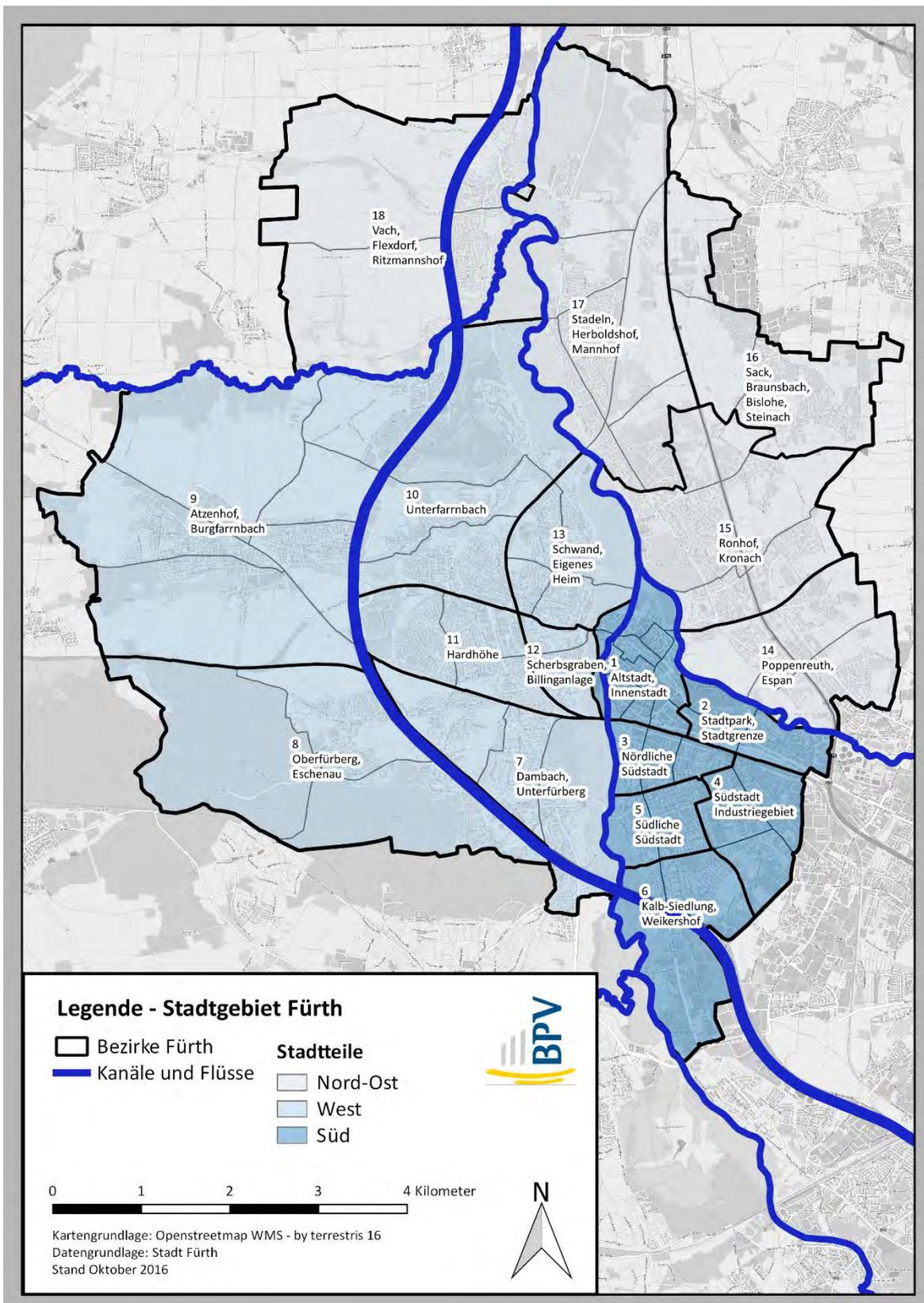
Die 18 statistischen Bezirke unterteilen sich in insgesamt 71 statistische Distrikte (siehe Tabelle 1, Karte 1, sowie Anhang 1). Die ersten zwei Ziffern der Distriktnummer stehen jeweils für den Bezirk.

Tabelle 1: Übersicht Bezirke und Distrikte der Stadt Fürth

Bezirksname	Bezirksnummer	Distriktnummern
Altstadt, Innenstadt	01	010, 011, 012, 013, 014, 015, 016, 017
Stadtpark, Stadtgrenze	02	020, 021, 022
Nördliche Südstadt	03	030, 031, 032
Südstadt Industriegebiet	04	040, 041, 042
Südliche Südstadt	05	050, 051
Kalb-Siedlung, Weikershof	06	060, 061, 062
Dambach, Unterfürberg	07	070, 071, 072, 073
Oberfürberg, Eschenau	08	080, 081, 082
Atzenhof, Burgfarrnbach	09	090, 091, 092, 093, 094, 095
Unterfarrnbach	10	100, 101, 102
Hardhöhe	11	110, 111, 112
Scherbsgraben, Billiganlage	12	120, 121
Schwand, Eigenes Heim	13	130, 131, 132, 133
Poppenreuth, Espan	14	140, 141, 142, 143
Ronhof, Kronach	15	150, 151, 152, 153, 154, 155
Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach	16	160, 161, 162
Stadeln, Herboldshof, Mannhof	17	170, 171, 172, 173, 174, 175, 176
Vach, Flexdorf, Ritzmannshof	18	180, 181, 182, 183

Der historische Stadtkern Fürths befindet sich östlich und südlich der Flüsse Rednitz und Pegnitz, die im Nordwesten der Altstadt zusammenfließen. Der Main-Donau-Kanal liegt im Westen durch die Stadt und trennt die Stadtbezirke Atzenhof, Burgfarrnbach – Unterfarrnbach, Hardhöhe und Oberfürberg, Eschenau – Dambach, Unterfürberg.

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Einteilung der Stadt Fürth in Bezirke und Distrikten



Verkehrliche Abgrenzung

Neben der raumstrukturellen Gliederung des Stadtgebietes Fürth wird auch eine verkehrliche Abgrenzung des Nahverkehrsraums vorgenommen. Diese Abgrenzung definiert die Bestandteile des öffentlichen Verkehrs, auf die sich dieser NVP bezieht.

Tabelle 2: Linienübersicht Fürth

Stadtbuslinien	Linienverlauf	Derzeitiges VU	genehmigt bis	AT
171	Vach Nord - Eigenes Heim - Oberfürberg	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth
172	Fürth Hauptbahnhof - Burgfarnbach	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth
173	Jakobinenstraße - Fürth Hauptbahnhof - Atzenhof	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth/ LK Fürth
174	Jakobinenstraße - Fürth Hauptbahnhof - Vach	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth
175	Vach Nord - Stadtgrenze	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth/ Nbg
176	Hardhöhe - Gewerbegebiet Hardhöhe West	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth
177	Europaallee - Fürth Hauptbahnhof - Rudolf-Schiestl-Straße	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth/ Nbg
178	Weierhof - Oberfürberg - Fürth Hauptbahnhof - Schmalau	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth/LK Fürth/Nbg
179	Fürth Süd bzw. Europaallee - Fürth Hauptbahnhof - Großgründlach	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth/Nbg
33	Nürnberg Flughafen - Buch - Fürth Rathaus	VAG	31.12.2017	Fürth/Nbg
39	Nürnberg - Gustav-Adolf-Straße - Stadtgrenze - N Maximilianstraße	VAG	30.04.2025	Fürth/Nbg
67	Nürnberg - Frankenstraße - Fürth Hauptbahnhof	VAG	25.05.2026	Fürth/Nbg
U-Bahn	Verlauf	VU	genehmigt bis	AT
U1	Hardhöhe – Stadthalle – Hauptbahnhof Fürth – N Plärrer – N Hauptbahnhof – Langwasser Süd	VAG, infra fürth verkehr	31.12.2024	Fürth/Nbg
Nachtlinien	Verlauf	VU	genehmigt bis	AT
N9	Nürnberg Hauptbahnhof - Stadtgrenze - Burgfarnbach	VAG, infra fürth verkehr	31.12.2023	Fürth/Nbg
N11	Nürnberg Hauptbahnhof - Stadtgrenze	VAG	31.12.2023	Nbg/Fürth
N17	Fürth Rathaus - Atzenhof	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth
N18	Fürth Rathaus - Fürth Hauptbahnhof - Oberfürberg	infra fürth verkehr	02.12.2019	Fürth
N20	Fürth Rathaus - Erlangen Hugenottenplatz	infra fürth verkehr	10.12.2019	Fürth/ Erlangen
N21	Fürth - Zirndorf - Cadolzburg	DB Frankenbus	16.12.2018	Fürth/ LK Fürth
N22	Fürth - Veitsbronn - Wilhermsdorf	DB Frankenbus	16.12.2018	Fürth/ LK Fürth
N23	Fürth – Tuchenbach – Siegelsdorf - Veitsbronn	DB Frankenbus	16.12. 2018	Fürth/ LK Fürth

Regionalbuslinien	Verlauf	VU	genehmigt bis	AT
111	Fürth - Zirndorf - Cadolzburg	DB Frankenbus	31.03.2017	Fürth/ LK Fürth
112	Fürth - Zirndorf - Roßtal	Schmetterling Reisen	12.2020	Fürth/ LK Fürth
125	Fürth - Seukendorf - Siegelsdorf	Schmetterling Reisen	12.2021	Fürth/ LK Fürth
126	Fürth - Siegelsdorf - Cadolzburg bzw. Obermichelbach	Schmetterling Reisen	12.2021	Fürth/ LK Fürth
152	Kirchfarnbach - Cadolzburg - Zirndorf - Fürth	Steinmetz	12.2019	Fürth/ LK Fürth
sonstige Linien	Verlauf	VU	genehmigt bis	AT
70	Gustav-Adolf-Straße - Fürth Süd - Zirndorf Kneippallee*	VAG	31.12.2018	Nbg/ LK Fürth
71	Nürnberg Gustav-Adolf-Straße - Fürth Süd – Oberasbach*	VAG	31.12.2018	Nbg/ LK Fürth
72	Gustav-Adolf-Straße - Fürth Süd - Zirndorf Realschule*	VAG	31.12.2018	Nbg/ LK Fürth
113	Nürnberg Rothenburger Str. – Unternbibert*	Schmetterling Reisen	12.2020	Nbg/ LK Fürth
290	Nürnberg Am Wegfeld – Erlangen Waldkrankenhaus**	VAG/ESTW	12.12.2025	Nbg/ Erlangen
N8	Nürnberg Hauptbahnhof – Fürth Süd – Zirndorf – Bronnamburg*	VAG	31.12.2023	Nbg/ LK Fürth
SPNV	Verlauf	VU	genehmigt bis	AT
R1	Nürnberg – Fürth – Siegelsdorf – Neustadt (Aisch) – Kitzingen – Würzburg	DB	k.A.	BEG
R11	Fürth – Zirndorf – Cadolzburg (Rangaubahn)	DB	06.2031	BEG
R12	(Nürnberg –) Fürth – Langenzenn – Markt Erlbach (Zennggrundbahn)	DB	k.A.	BEG
R2	Nürnberg – Fürth – Erlangen – Bamberg – Würzburg / – Lichtenfels – Sonneberg / – Jena	DB	k.A.	BEG
S1	Hartmannshof – Hersbruck (li Pegn) – Lauf (li Pegn) – Nürnberg – Fürth – Erlangen – Bamberg	DB	k.A.	BEG

* Haltestelle „Fürth Süd“ auf Nürnberger Stadtgebiet, unmittelbar an der Grenze zum Fürther Stadtgebiet und als Umstiegspunkt zu Fürther Linien

** Haltestelle „Steinacher Straße“ auf Nürnberger Stadtgebiet, unmittelbar an der Grenze zum Fürther Stadtgebiet und als Umsteigepunkt zu Fürther Linien

2 Bestandsanalyse

Mit der Bestandsanalyse werden die bestehende Raum- und Verkehrsstruktur sowie die Daten zu Umfang und Qualität des derzeitigen ÖPNV-Angebotes für den Nahverkehrsraum Fürth analysiert.

2.1 Strukturdaten

Im folgenden Kapitel werden die Bestandsinformationen zur Raumstruktur, zur Bevölkerung und zur Verkehrssituation in der Stadt Fürth dargestellt und bewertet.

2.1.1 Raumstruktur

Die Stadt Fürth (Lage: nördliche Breite 49°28 N / östliche Länge 10°59 E) ist eine kreisfreie Großstadt und liegt im bayerischen Regierungsbezirk Mittelfranken. Das Stadtgebiet grenzt:

- im Norden an Erlangen und im Osten an Nürnberg,
- im Süden an die Städte Oberasbach und Zirndorf,
- im Südwesten an die Gemeinden Cadolzburg und Seukendorf,
- im Nordwesten an die Gemeinden Veitsbronn und Obermichelbach.

Zusammen mit den Städten Nürnberg und Erlangen bildet die Stadt Fürth ein Städtedreieck, welches das Kernland des mittelfränkischen Großraums bildet und eines der 23 Oberzentren in Bayern ist.

Die bayerische Landesplanung und die regionale Raumordnung gliedern die Stadt Fürth in die „Industrieregion Mittelfranken“ und den früher gleichnamigen Planungsverband ein, die sich im Jahre 2014 in „Region Nürnberg“ unbenannt hat.

Die Fläche des Stadtgebietes beträgt 63,36 km², die Länge der Stadtgrenze 50,05 Kilometer. Der Abstand zwischen dem östlichsten und dem westlichsten Punkt des Fürther Stadtgebietes beträgt 9,835 Kilometer, zwischen dem nördlichsten und dem südlichsten Punkt 11,704 Kilometer.⁸

Die Tabelle 3 zeigt die Fläche der Bezirke und die Anteile der jeweiligen Nutzung nach Siedlung, Gewässer, Vegetation und Verkehr auf. Die Flächenausdehnung der Distrikte sowie deren Nutzung ist ausgewiesen im Anhang 2.

Tabelle 3: Flächenausdehnungen in Fürth nach Bezirken und Nutzung

Bezirke	Bezirksname	Fläche km ²	Anteil Siedlung [%]	Anteil Gewässer [%]	Anteil Vegetation [%]	Anteil Verkehr [%]
01	Altstadt, Innenstadt	1,42	62,6	5,2	8,1	24,1
02	Stadtpark, Stadtgrenze	0,98	66,5	3,4	3,6	26,5
03	Nördliche Südstadt	0,77	53,3	0,9	15,9	29,8
04	Südstadt Industriegebiet	1,43	76,3	0,0	3,9	19,8
05	Südliche Südstadt	0,89	61,5	0,9	17,2	20,3
06	Kalb-Siedlung, Weikershof	2,24	54,0	2,7	30,9	12,5
07	Dambach, Unterfürberg	3,31	43,3	1,9	37,9	16,8

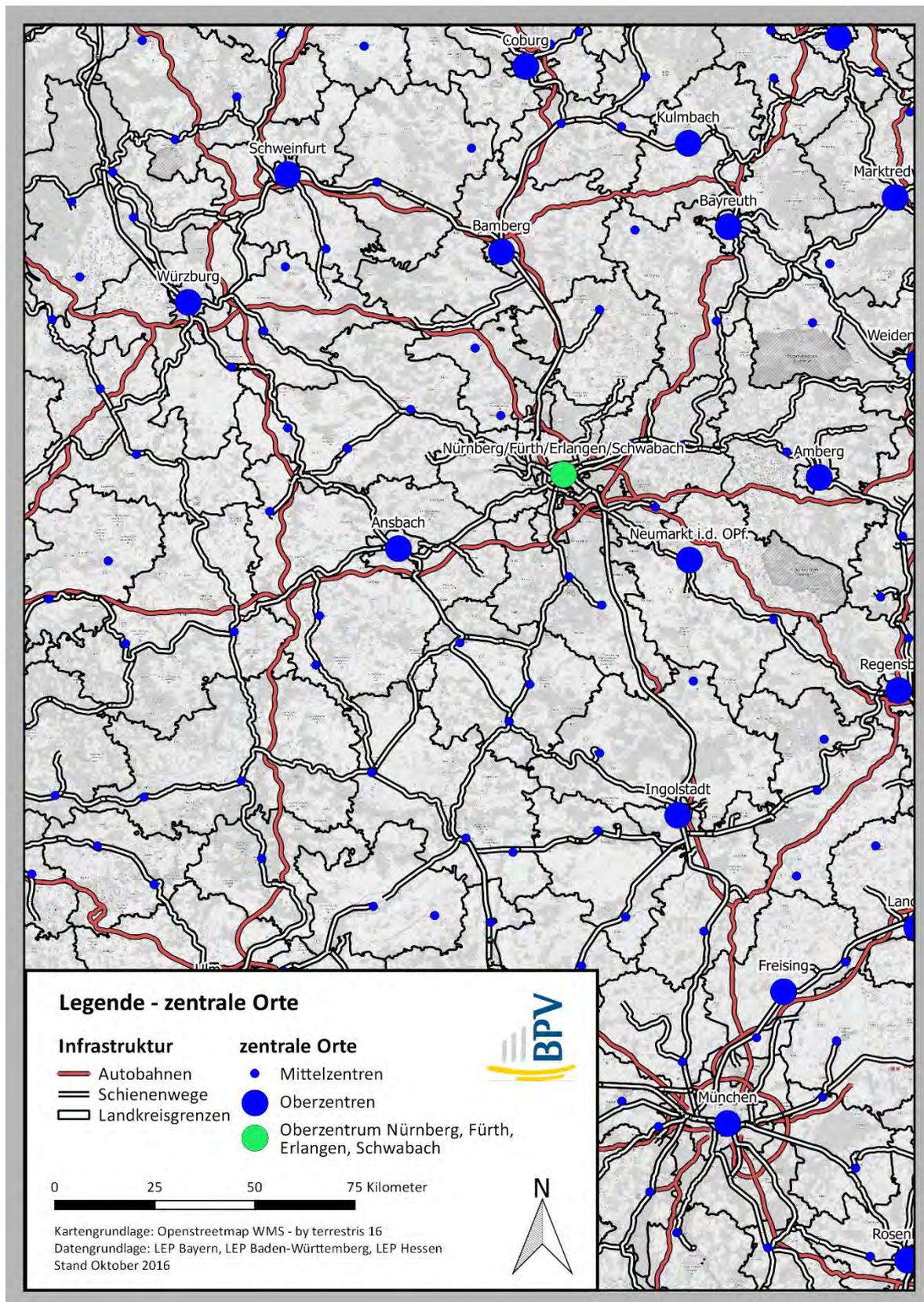
⁸ Stadtplanungsamt Fürth, Abteilung Vermessung: *Stadtplan*. Fürth, 2007

Be- zirke	Bezirksname	Fläche km ²	Anteil Siedlung [%]	Anteil Gewäs- ser [%]	Anteil Vegeta- tion [%]	Anteil Verkehr [%]
08	Oberfürberg, Eschenau	6,68	15,3	2,1	74,4	8,1
09	Atzenhof, Burgfarrnbach	10,77	18,8	1,7	71,1	8,4
10	Unterrfarrnbach	4,74	44,7	3,8	39,8	11,7
11	Hardhöhe	2,01	68,1	0,6	9,1	22,2
12	Scherbsgraben, Billiganlage	0,68	69,6	0,2	9,2	21,0
13	Schwand, Eigenes Heim	2,11	51,1	2,2	35,5	11,2
14	Poppenreuth, Espan	2,90	41,1	1,9	42,7	14,3
15	Ronhof, Kronach	4,16	58,3	1,1	25,7	14,9
16	Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach	3,39	36,8	0,3	53,1	9,8
17	Stadeln, Herboldshof, Mannhof	7,05	26,2	2,4	61,4	10,1
18	Vach, Flexdorf, Ritzmannshof	7,80	13,2	3,4	77,1	6,3

Ein besonders hoher Anteil an Siedlungsflächen ist im Bezirk Südstadt Industriegebiet (76,3%) vorzufinden, gefolgt von den Bezirken Hardhöhe (68,1%) und Scherbsgraben/Billinganlage (69,9%). Vergleichsweise geringe Anteile an Siedlungsflächen besitzen die Bezirke Vach/Flexdorf/Ritzmannshof (13,25), Oberfürberg/Eschenau (15,3%) und Atzenhof/Burgfarrnbach (18,8%).

Die Bezirke Altstadt/Innenstadt (24,1%), Stadtpark/Stadtgrenze (26,5%) und Nördliche Südstadt (29,8%) weisen einen überdurchschnittlichen Anteil an Verkehrsflächen auf. Im Gegenteil dazu besitzen die Bezirke Oberfürberg/Eschenau (8,1%), Atzenhof/Burgfarrnbach (8,4%) und Vach/Flexdorf/Ritzmannshof (6,3%) einen deutlichen geringen Anteil im Bereich Verkehr.

Karte 2: Raum und Siedlungsstruktur



2.1.2 Bevölkerung und Demografie

Am 31.12.2015 lebten laut landesamtlicher⁹ Statistik insgesamt 124.171 Einwohner (EW) im Stadtgebiet Fürth. Dies entspricht, bezogen auf die Gesamtfläche der Stadt Fürth, einer Bevölkerungsdichte von 1.960 EW/km².

Tabelle 4 zeigt die Einwohnerstatistik ausgewählter Städte und Landkreise im Umfeld von Fürth nach dem Datenstand vom 31.12.2015 des Bayerischen Landesamts für Statistik auf. Die Landeshauptstadt München ist zum Vergleich mit aufgenommen worden.

Tabelle 4: Einwohner der Städte und Landkreise im Umfeld Fürths (Auswahl)¹⁰

Stadt/ Landkreis	Einwohner	Fläche km ²	EW/km ²
München, Landeshauptstadt	1.450.381	311	4.668
Nürnberg, Stadt	509.975	186	2.736
Fürth Stadt	124.171	63	1.960
Erlangen, Stadt	108.336	77	1.408
Bamberg, Stadt	73.331	55	1.343
Schwabach, Stadt	40.428	41	990
Fürth Landkreis	114.291	308	372
Erlangen-Höchstadt	134.136	565	238
Nürnberger Land	167.643	800	210
Forchheim Landkreis	114.834	643	179
Roth Landkreis	125.140	895	140
Bamberg Landkreis	145.570	1.168	125
Neumarkt i.d.OPf.	130.385	1.344	97
Ansbach Landkreis	181.314	1.972	92
Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsh.	98.751	1.268	78

Mit einer Fläche von 63 Quadratkilometer ist die Stadt Fürth im Vergleich zu den anderen Städten und zu den Landkreisen eine „kleine“ Großstadt. Bezogen auf die Einwohnerdichte ist die Stadt Fürth, nach der Stadt Nürnberg, die am dichtesten besiedelte Stadt im fränkischen „Großraum“.

Bevölkerung in den Bezirken

Die absoluten Bevölkerungszahlen je Bezirk sind der Tabelle 5 zu entnehmen. Bezogen auf die Fläche ist die nördliche und südliche Südstadt am dichtesten besiedelt. In Norden und Westen der Stadt nimmt die Besiedlung ab. Die genauen Daten zur Bevölkerung und Altersstruktur innerhalb der Distrikte kann aus dem Anhang 3 entnommen werden. Die Karte 3 zeigt die Bevölkerung und Demografie der Stadt Fürth.

⁹ Die Fürther Einwohnerzahlen liegen in Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik meist um etwa 2.000 unter jenen des Amtes für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth.

¹⁰ Daten vom Bayerisches Landesamt für Statistik Bevölkerung 2016, Stichtag: 31.12.2015, (Zensus Fortschreibung).

Tabelle 5: Bevölkerung in Fürth nach Altersgruppen auf Bezirksebene*

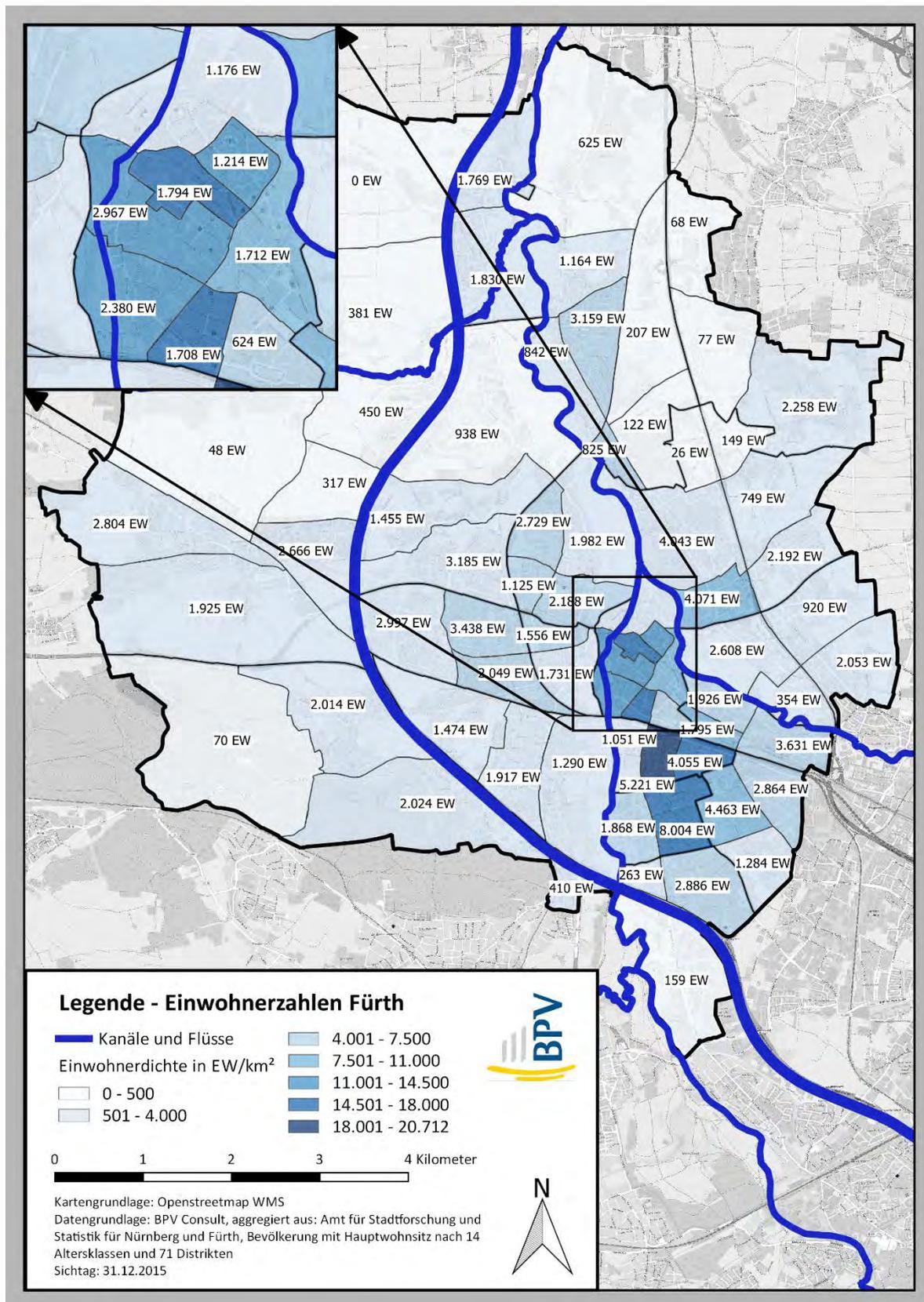
Bezirksname	EW	0-3	3-6	6-15	15-25	25-45	45-65	>65
Altstadt, Innenstadt	13.575	439	366	1.073	1.738	4.636	3.528	1.795
Stadtpark, Stadtgrenze	7.352	203	178	491	870	2.705	2.122	783
Nördliche Südstadt	10.327	349	272	690	1.288	3.789	2.606	1.333
Südstadt Industriegebiet	8.611	306	265	723	1.027	3.045	2.299	946
Südliche Südstadt	9.872	300	279	779	976	3.143	2.608	1.787
Kalb-Siedlung, Weikershof	3.308	72	95	354	537	795	1.123	332
Dambach, Unterfürberg	5.091	140	131	395	494	1.191	1.603	1.137
Oberfürberg, Eschenau	4.108	90	80	317	419	893	1.402	907
Atzenhof, Burgfarnbach	8.210	221	214	562	737	1.905	2.591	1.980
Unterfarnbach	5.578	178	157	400	556	1.431	1.740	1.116
Hardhöhe	8.484	218	176	561	819	2.040	2.458	2.212
Scherbsgraben, Billiganlage	3.287	91	67	177	333	827	978	814
Schwand, Eigenes Heim	8.024	257	243	650	880	2.037	2.379	1.578
Poppenreuth, Espan	5.935	160	148	424	552	1.489	1.839	1.323
Ronhof, Kronach	11.230	309	249	740	1.122	2.850	3.597	2.363
Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach	2.403	55	57	178	261	664	745	443
Stadeln, Herboldshof, Mannhof	6.944	176	166	544	729	1.701	2.141	1.487
Vach, Flexdorf, Ritzmannshof	3.980	122	137	339	386	1.019	1.215	762
Summe	126.319	3.686	3.280	9.397	13.724	36.160	36.974	23.098

*Daten aus Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Bevölkerung mit Hauptsitz nach 14 Altersklassen und in Distrikten, Stichtag: 31.12.2015 (Einwohnermelderegister mit Datenschutzbereinigung auf Distriktebene), von der BPV Consult GmbH zu Bezirkswerten aggregiert.

Die Auswertung der Altersstruktur ergibt folgendes Bild:

- Die „jüngsten“ Bezirke von Fürth sind Südstadt Industriegebiet, nördliche Südstadt, Altstadt und Innenstadt (stark überdurchschnittliche Werte bei Neugeborenen und jungen Kindern, unterdurchschnittliche Werte bei Personen über 45 Jahren).
- Weitere Bezirke mit höheren Anteilen an Kindern und Jugendlichen sind Kalb-Siedlung, Weikershof, Schwand, Eigenes Heim und Vach, Flexdorf, Ritzmannshof
- Typisch „mittlere“ Bezirke mit starken Anteilen an Erwachsenen im berufstätigen Alter sind Altstadt, Innenstadt, Stadtpark, Stadtgrenze, Nördliche Südstadt und Südstadt Industriegebiet
- Die „ältesten“ Bezirke bilden Atzenhof, Burgfarnbach, Hardhöhe und Scherbsgraben, Billiganlage mit einem überdurchschnittlichen Anteil von Personen über 65 Jahren.

Karte 3: Bevölkerung und Demografie



2.1.3 Erwerbsstruktur

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort (a.W.) sowie der jeweilige Anteil Beschäftigter je 100 EW sind in Karte 4 verzeichnet.

Im gesamten Stadtgebiet von Fürth liegt der Anteil der Arbeitnehmer a.W. bei 39 Personen je 100 EW. Zum Vergleich:

- in Bayern 40 Beschäftigte a.W./100 EW
- Bundesdurchschnitt für Deutschland liegt bei 37 Beschäftigte a.W./100 EW

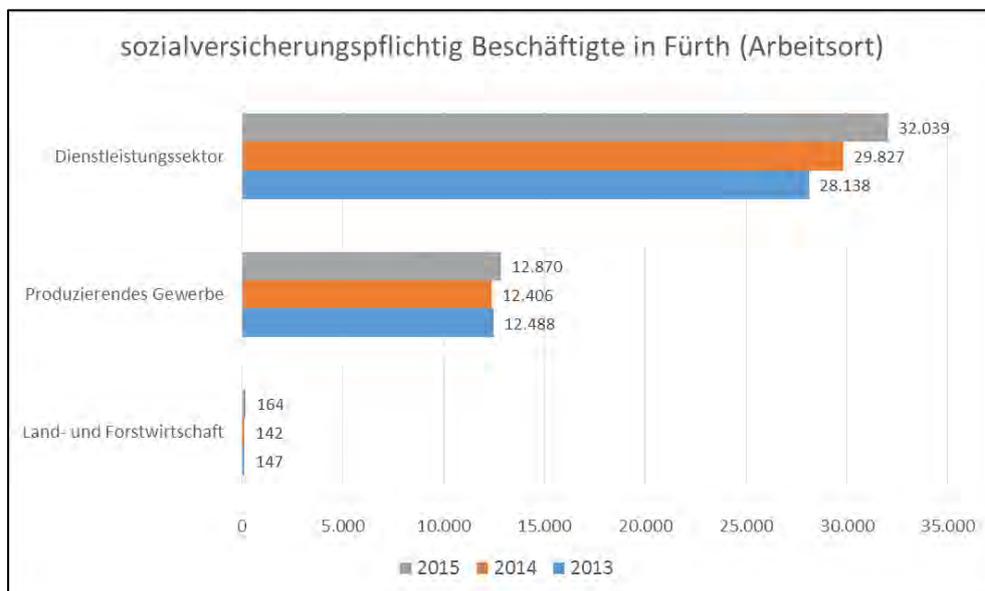
Die Gesamtbeschäftigung/100 EW im Stadtgebiet differenziert sich durch Pendlerverflechtungen stark. Für die Stadt Fürth ist der Anteil der Gesamtbeschäftigung bei 38 je 100 EW. Zum Vergleich:

- In Nürnberg 59 Beschäftigte/100 EW und
- in Erlangen 84 Beschäftigte/100 EW.

Die größte Dichte an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist in den Bezirken Stadtpark, Stadtgrenze (43 Beschäftigte/100 EW) und Kalb-Siedlung, Weikershof (43 Beschäftigte/100 EW) zu verzeichnen. Die geringste Dichte an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist in den Bezirken Dambach, Unterfürberg (34 Beschäftigte/100 EW) und Oberfürberg, Eschenau (36 Beschäftigte/100 EW) festzustellen.

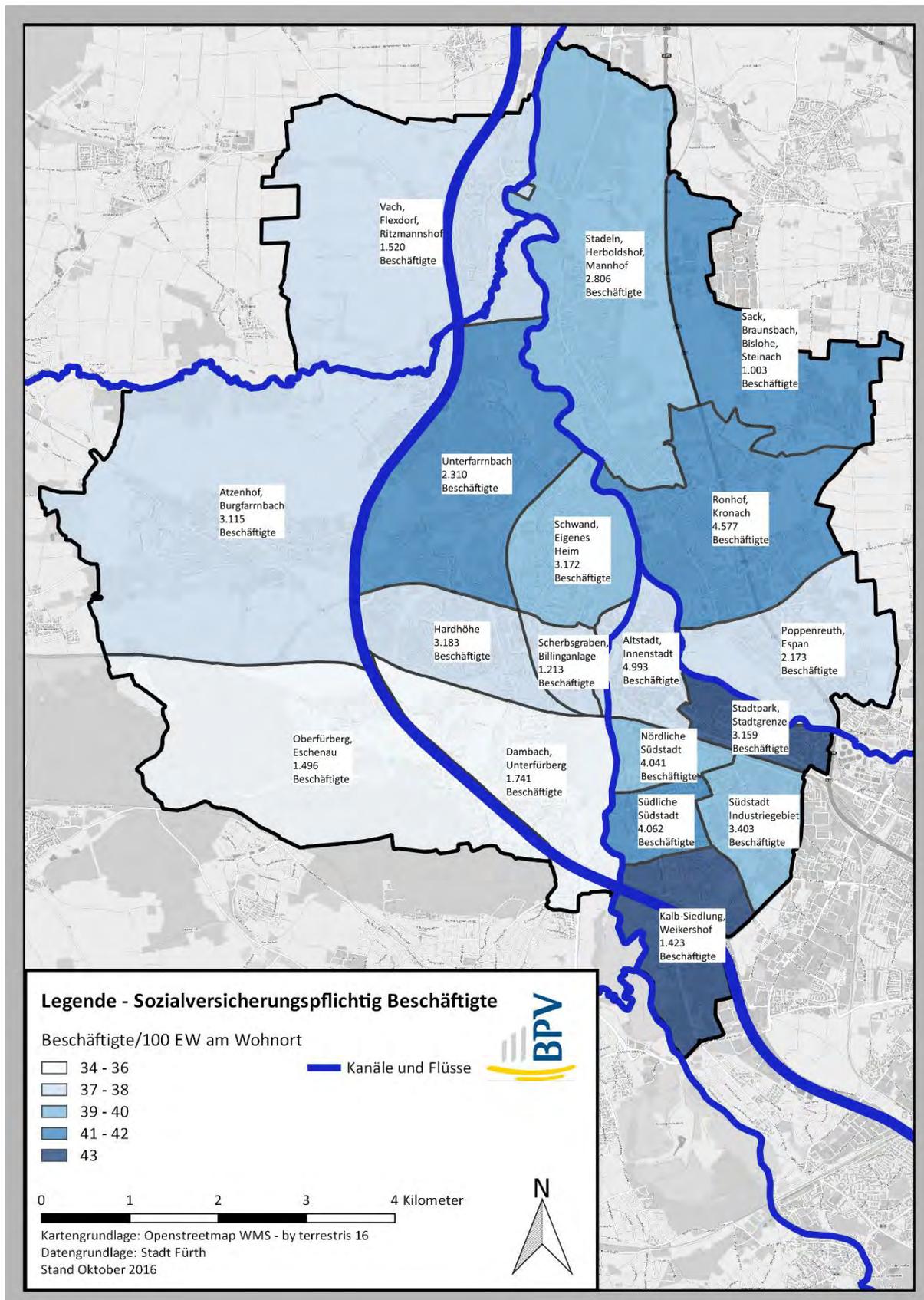
Die meisten Arbeitnehmer leben in der Südlichen Südstadt (4.062 Arbeitnehmer), die wenigsten sind in Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach (1.003 Arbeitnehmer) wohnhaft.

Abbildung 1: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Fürth (Arbeitsort)



Die Abbildung 1 zeigt die Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Fürth. Der Dienstleistungssektor wuchs innerhalb zwei Jahren um ca. 4.000 Beschäftigte an.

Karte 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort



2.1.4 Schul- und Ausbildungsstruktur

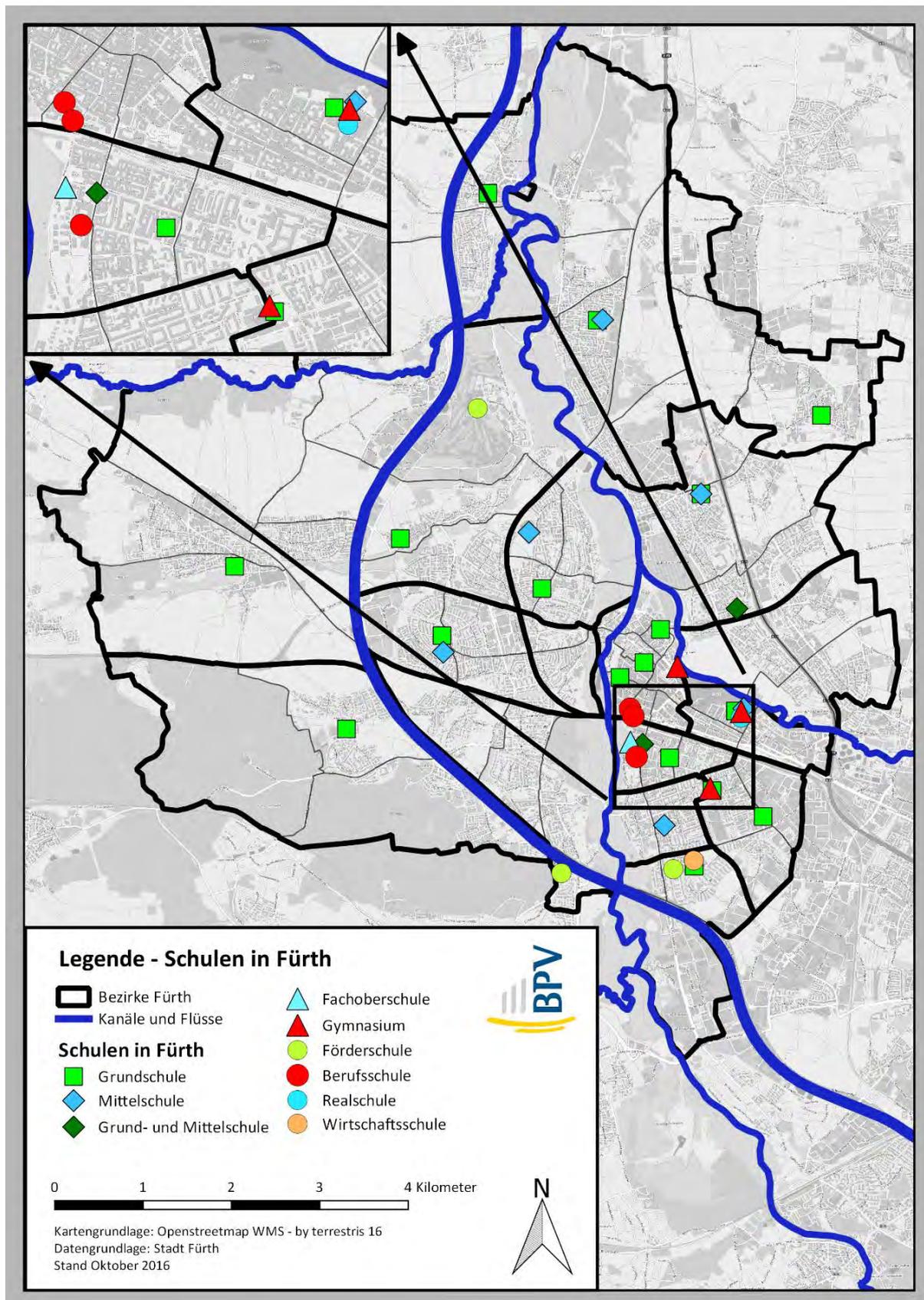
Die Schulstandorte innerhalb von Fürth, inklusive der jeweils zugehörigen Schulformen, sind in Karte 5 dargestellt.

Im Anhang 4 befindet sich eine Tabelle mit einer Auflistung aller Schulen im Stadtgebiet nach Schulformen, Stadtbezirken, Distrikten und Schülerzahlen im Schuljahr 2016/2017.

Demnach verfügen die Stadteile Altstadt, Innenstadt, Nördliche Südstadt und Stadtpark, Stadtgrenze über die höchste Schuldichte. Dagegen fehlt in Dambach, Unterfürberg eine eigene Grundschulversorgung. Die Gymnasialstandorte konzentrieren sich ausschließlich auf die Innenstadtlage (Altstadt, Innenstadt, Stadtpark und Südstadt). Berufsschulen sowie die Fachoberschule befinden sich ebenfalls in zentraler Lage.

Die Stadt verfügt über drei Förderschulen. Zwei im Süden der Stadt (Dambach und Kalb-Siedlung) und eine nördlich gelegen im Stadtbezirk Unterfarnbach.

Karte 5: Schulstandorte in Fürth



2.1.5 **Wirtschaft-, Versorgungs- und Freizeitstruktur**

Die Schwerpunkte gewerblicher Aktivitäten im Stadtgebiet Fürth befinden sich im Süden, Nordwesten und Osten der Stadt.

Dazu zählen das Gewerbegebiet Golfpark mit einer Fläche von ca. 123 Hektar und das Gewerbegebiet Uferstadt Fürth mit einer Fläche von ca. 7,9 Hektar.¹¹

Zu den größten in Fürth ansässigen Arbeitgebern gehören die nachfolgenden Betriebe mit jeweils mehr als 1.000 Beschäftigten:

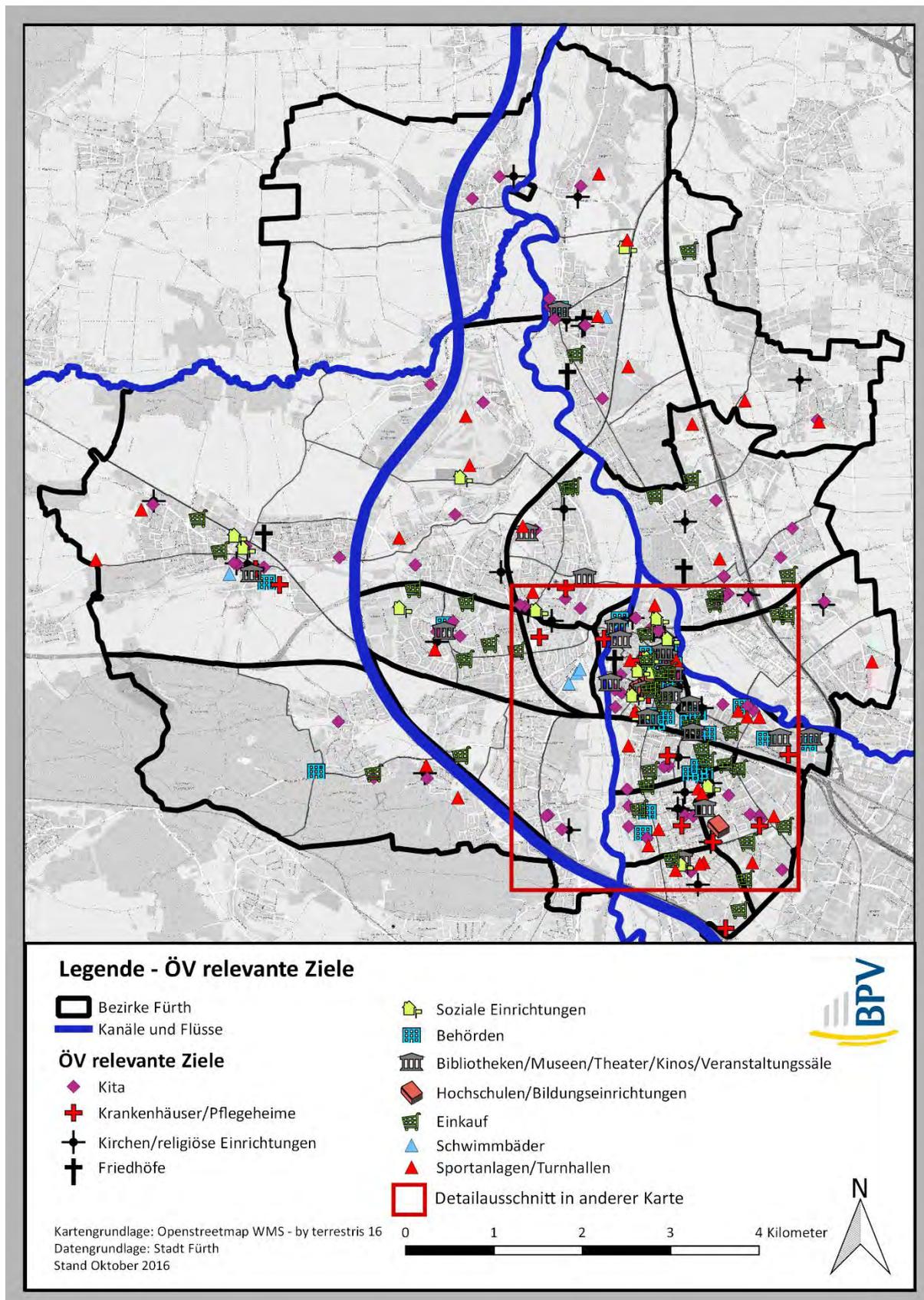
- Siemens AG,
- Klinikum Fürth,
- Stadt Fürth,
- Leonard Kurz Stiftung,
- RUAG Ammotec GmbH.

ÖV-relevante Ziele und Standorte im Stadtgebiet bzw. der Innenstadt sind in Karte 6 und Karte 7 eingetragen. Es handelt sich insbesondere um Versorgungseinrichtungen (z.B. Einkaufen, Gesundheitswesen, Behörden) sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen (z.B. Sportanlagen, Schwimmbäder, Museen, Baudenkmäler).

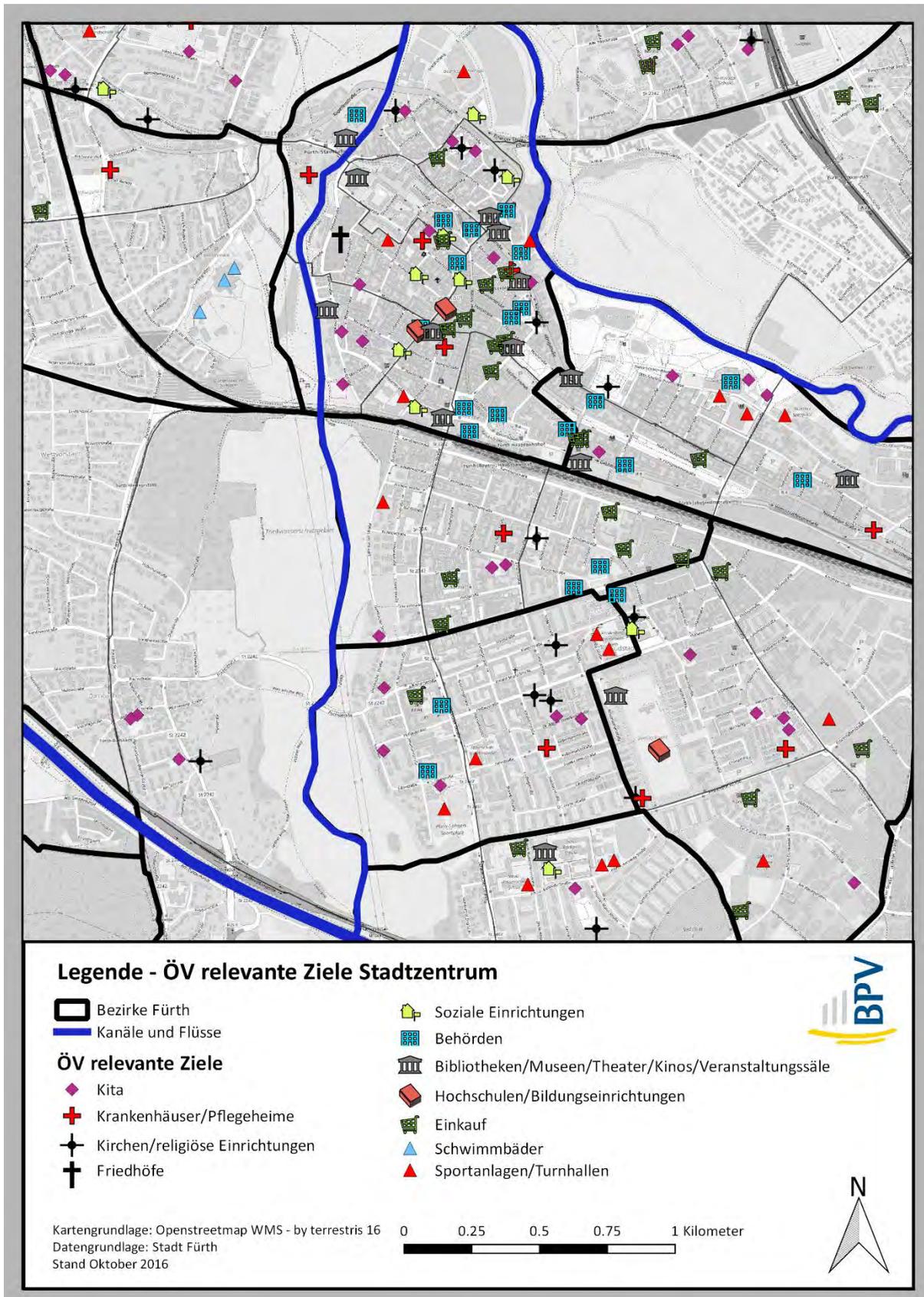
Die höchste Dichte an ÖV relevanten Zielen befindet sich im Bereich der Innenstadt/Altstadt.

¹¹ Stadt Fürth, 2015.

Karte 6: ÖV-relevante Ziele (Stadtgebiet)



Karte 7: ÖV-relevante Ziele (Kernzone)



2.1.6 Verkehrsstruktur

Neben dem Busnetz verfügt die Stadt über jeweils eine U- und eine S-Bahnlinie sowie mehrere Bahnhöfe, die von Regionalzügen angefahren werden. Die Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr im Stadtgebiet (Bus, Bahn, U-Bahn) sowie die übergeordneten und wichtigen regionalen Verkehrswege in Fürth sind in Karte 8 verzeichnet.

Die Stadt Fürth ist über die Bundesautobahn Nummer 73 (Bamberg – Erlangen – Nürnberg) mit den Abfahrten Nr. 36 „Fürth-Steinach“, Nr. 37 „Fürth-Ronhof“ und Nr. 38 „Fürth Poppenreuth“ sowie Nr. 39 „Nürnberg/Fürth“ an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen.

Durch das Stadtgebiet Fürth führt von Nordwesten in Richtung Südosten die Bundesstraße 8 (Würzburg – Nürnberg – Neumarkt in der Oberpfalz).

Die Stadt Fürth hat in ihrem Flyer „Besser Parken in Fürth“ alle aktuellen Parkmöglichkeiten innerhalb der Stadt veranschaulicht.¹² In Fürth gibt es die Möglichkeit, den Parkschein per SMS zu lösen. Weiterhin verfügt die Stadt über ein Parkleitsystem sowie zwei ausgewiesenen Park + Ride (P+R) Parkplätze. Der eine P+R Parkplatz befindet sich an der Haltestelle Hardhöhe, die durch die U-Bahnlinie 1 bedient wird (78 Stellplätze, kostenpflichtig von 06:00-18:00 Uhr). Die andere P+R Anlage befindet sich an der Haltestelle Scherbsgrabenbäder, die durch die Buslinie 172 bedient wird (342 Stellplätze, kostenpflichtig).

In Fürth gibt es mehrere lokale Radwege im Stadtgebiet sowie einen Nationalen Radweg (D11-Route, Ostsee – Oberbayern) von Erlangen über Fürth nach Nürnberg. Weiterhin verfügt die Stadt über ein Radverkehrskonzept.

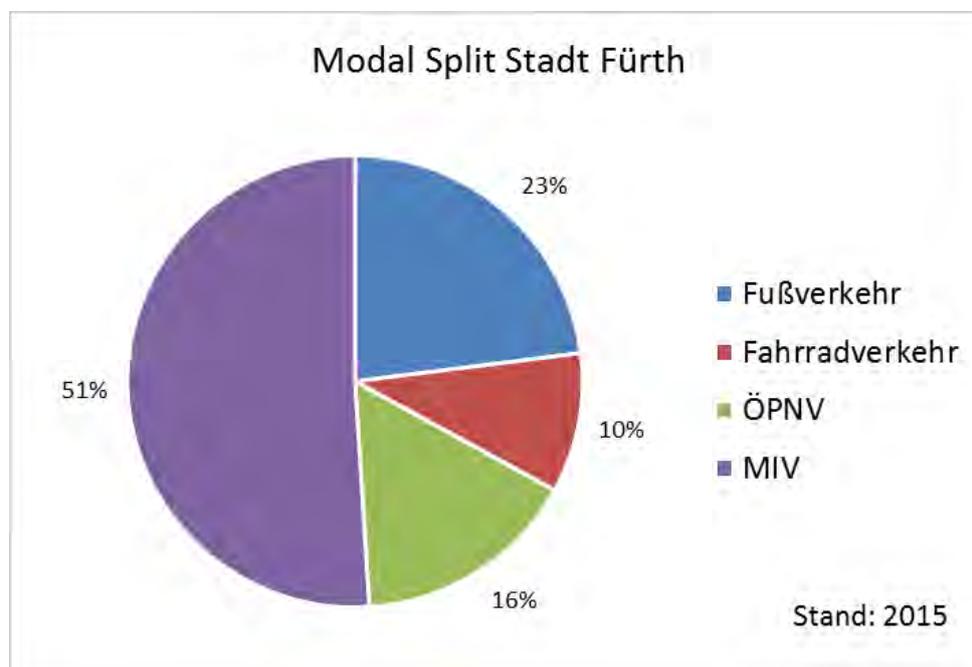
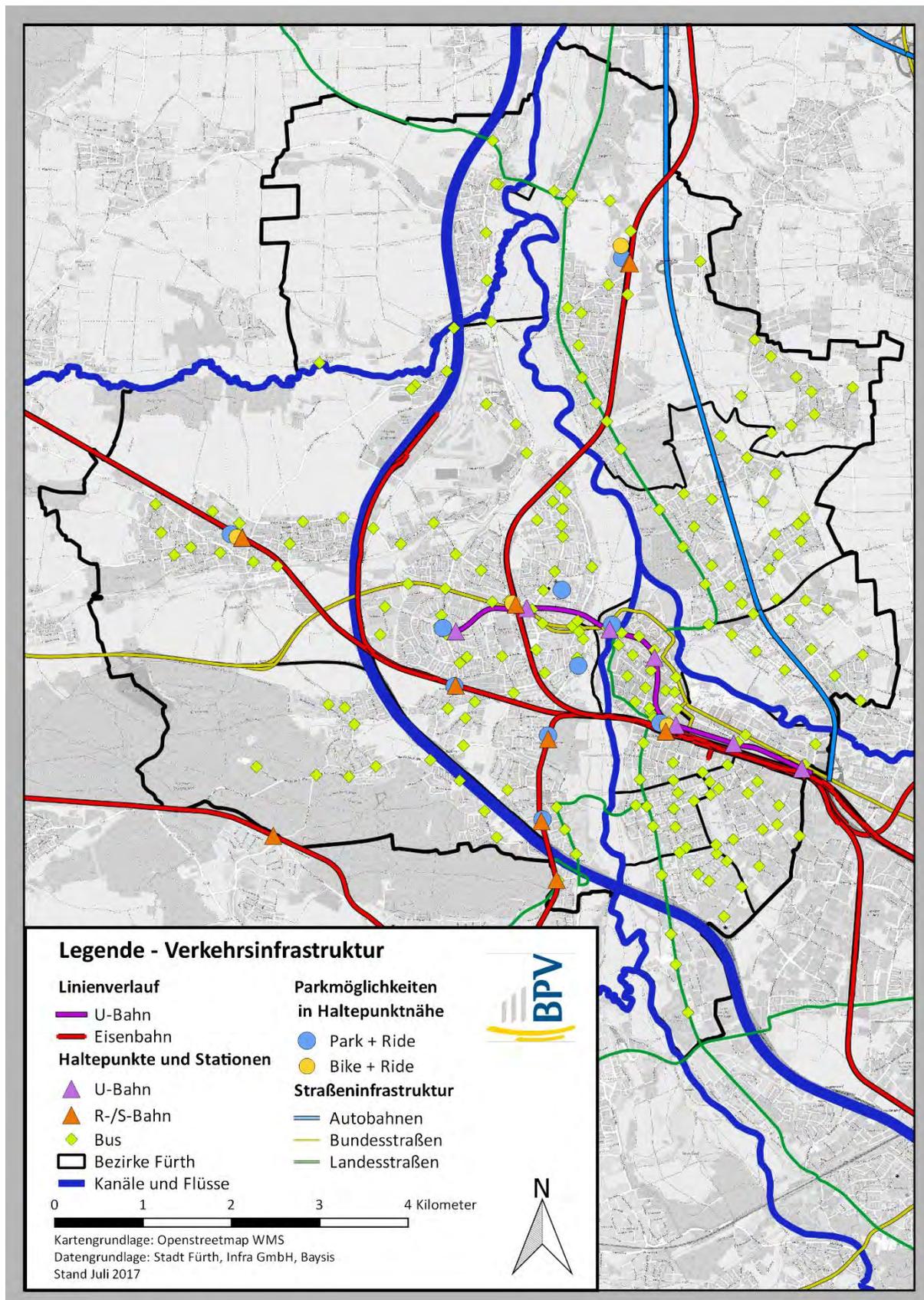


Abbildung 2: Modal Split der Stadt Fürth (Stand 2015)

¹² Stadt Fürth: verfügbar unter: <http://www.fuerth.de/Portaldata/1/Resources/stadtentwicklung/dokumente/verkehr/ParkenInFuerth-2014.pdf>.

Karte 8: Verkehrsinfrastruktur



2.1.7 **Pendlerverflechtung**

Die Karte 9 zeigt die Pendlerverflechtungen der Stadt Fürth zu umliegenden Städten und Landkreisen auf. Bei der Auswertung der Karte wurden ausschließlich Städte und Landkreise betrachtet, welche mehr als 300 Ein- oder Auspendler aufweisen. Die Liniestärke ist nach den Summen der Ein- und Auspendler differenziert. Die Farbe der Linien gibt Information über ein positives oder negatives Saldo.

Die Pendlerstatistik von 2015 der Stadt Fürth weist insgesamt rd. 28.400 Einpendler und 34.400 Auspendler aus. Somit ergibt sich:

Ein Einpendlerüberschuss

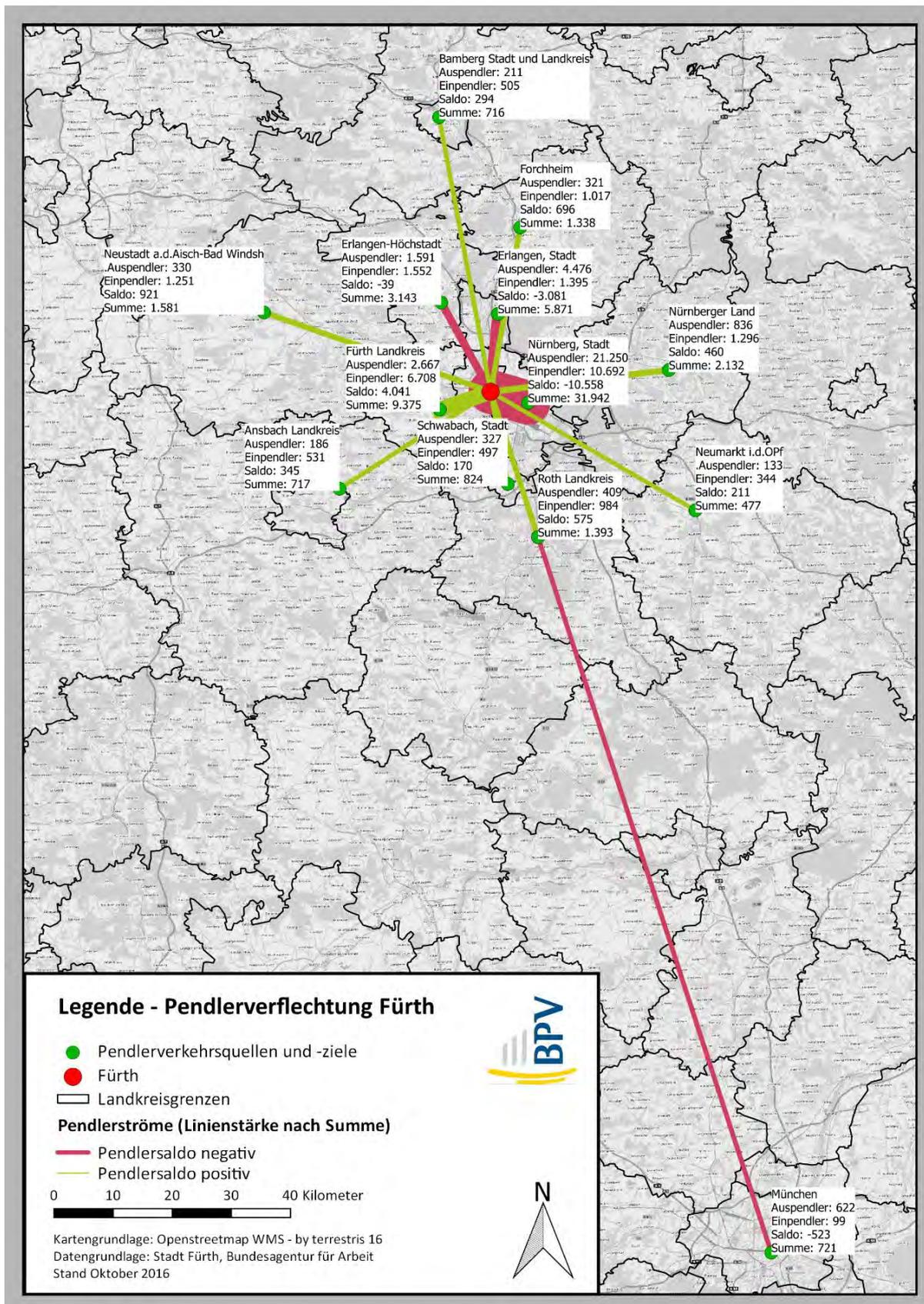
- aus dem Landkreis Fürth (Saldo +4.041 Einpendler),
- gefolgt von Neustadt a.d. Aisch Bad Windsheim (+ 921)
- sowie Forchheim (+696)

und ein Auspendlerüberschuss

- nach Nürnberg (Saldo -10.558 Auspendler),
- nach Erlangen (-3.081),
- nach München (-523),
- zum Landkreis Erlangen-Höchstadt (-39).

Zusammenfassend finden 83,5 % aller Pendlerbewegungen zwischen Fürth und den Städten Nürnberg, Erlangen und den Landkreisen Fürth, Erlangen-Höchstadt und dem Nürnberger Land statt. Insgesamt ergibt sich für Fürth ein Auspendlerüberschuss von rd. 6.000 Personen. Fürth zählt damit zu den wenigen Großstädten mit Auspendlerüberschuss.

Karte 9: Pendlerverflechtung



2.1.8 **Motorisierungsgrad**

Der Bestand an privaten Kraftfahrzeugen und die Pkw-Dichte in der Stadt Fürth werden in der folgenden Karte 10 dargestellt.

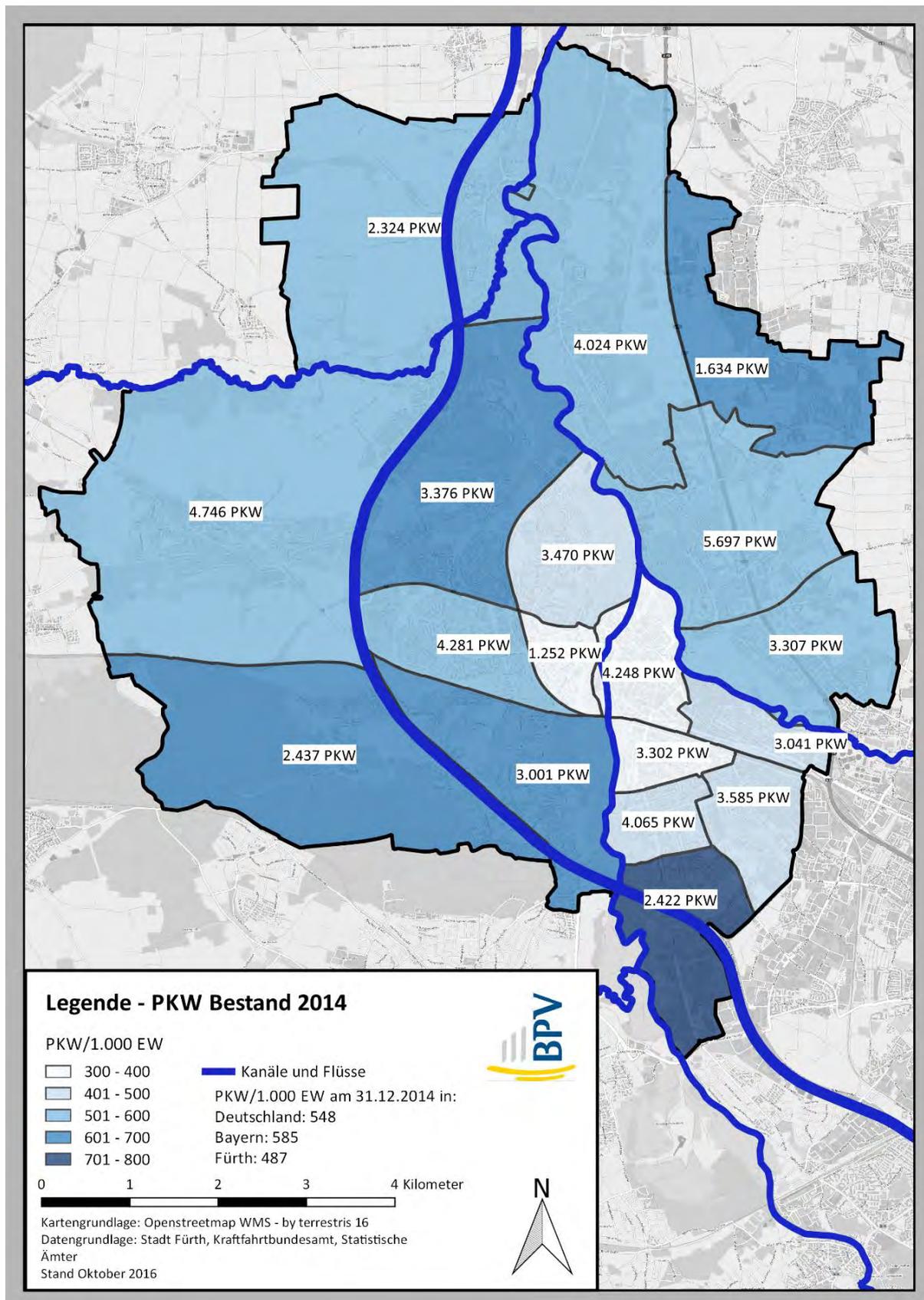
Demnach waren am 01.01.2014 60.212 aktiv gemeldete private Personenkraftwagen in der Stadt Fürth zugelassen. Anhand dessen wird erkennbar, dass die Pkw-Dichte in Fürth mit 487 Pkw auf 1.000 Einwohner unterdurchschnittlich ist im Vergleich zum Durchschnitt des Freistaates Bayern mit 585 Pkw pro 1.000 Einwohner.

Innerstädtisch betrachtet liegen die höchsten Pkw-Dichten in den Stadtteilen Kalbsiedlung, Weikershof (732 Pkw/1.000 EW) und den Bezirken Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach (680 Pkw/1.000 EW). Wobei es in der Südstadt eine hohe Dichte an Autohändlern gibt.

Die geringsten Pkw-Dichten weisen die zentralen Bezirke Altstadt, Innenstadt (312 Pkw/1.000 EW), Nördliche Südstadt (319 Pkw/1.000 EW) und Scherbsgraben, Billingsanlage (380 Pkw/1.000 EW) auf.

Eine Auswertung auf Distriktebene kann im Anhang 5 eingesehen werden.

Karte 10: Pkw-Bestand und PKW-Dichte/1.000 Einwohner



2.2 **ÖPNV-Daten**

2.2.1 **Angebot im Fernverkehr (nachrichtlich)**

Der NVP berücksichtigt die aus dem Fernverkehrsangebot resultierenden Vorgaben für die Netzbildung und Verknüpfungen im ÖPNV. Die weitere Entwicklung und Konzeption im Fernverkehr auf der Schiene liegt nicht im Verantwortungsbereich der Stadt Fürth.

Die Bereitstellung und Entwicklung von Infrastruktureinrichtungen für den Fernlinienbusverkehr, soweit dies in die Planungshoheit der Stadt Fürth fällt, wird dann im NVP berücksichtigt, wenn direkte Abhängigkeiten mit dem ÖPNV gegeben sind. Im Dezember 2016 existiert seitens des größten Anbieters Flixbus GmbH („Mein-Fernbus FlixBus“) lediglich eine zentrale Haltestelle im direkten Umfeld des Hauptbahnhofes.

Der Fernverkehr wird auf der Schiene überwiegend ab Nürnberg und Erlangen sowie Würzburg angeboten. Es gibt derzeit zwei Abfahrten ab Fürth:

- IC 2029 Richtung Nürnberg, Abfahrt: 00:35 Uhr und
- IC 2028 Richtung Kiel, Abfahrt 05:35 Uhr

Als Zubringer zum Fernverkehr dienen ab Fürth die S- und U-Bahn sowie die Regionalbahn und Regionalexpress, welche ab den Hauptbahnhof Fürth zum Hauptbahnhof Nürnberg in einem dichten Takt verkehren.

2.2.2 Angebot im SPNV

Zuständig für die Organisation und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Bayern ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Sie plant und bestellt auch den Schienenpersonennahverkehr im Bereich der Stadt Fürth. Der Bestand der Linien im SPNV ist in der nachfolgenden Tabelle 6 dargestellt. Zum Einsatz im SPNV kommen im Regelbetrieb überwiegend folgende Fahrzeuggarnituren:

- Elektrotriebwagen Coradia Continental (R1),
- Elektrotriebwagen TALENT 2 (S1),
- Elektrotriebwagen TALENT 2, Regio-Ausführung (R2)
- Dieseltriebwagen Coradia LINT 41, verschiedene Ausführungen (R11, R12).

Tabelle 6: Angebot im Schienenpersonennahverkehr über Fürth Hbf.

KBS Nr.	Linie	Betreiber	Verlauf	Betriebszeit (Beginn, Ende)			Takt
				Mo-Fr	Sa	So/F	
805	R1	DB	Nürnberg – Fürth – Siegersdorf – Neustadt (Aisch) – Kitzingen – Würzburg	04:30 - 01:45	04:30 - 01:45	04:30 - 01:45	30' / 60'
808	R11	DB	Fürth – Zirndorf – Cadolzburg (Rangaubahn)	05:30 - 00:45	06:00 - 00:45	06:00 - 00:45	30*
807	R12	DB	(Nürnberg –) Fürth – Langenzenn – Markt Erlbach (Zenngrundbahn)	05:00 - 00:45	06:15 - 00:45	06:15 - 00:45	60'
820	R2	DB	Nürnberg – Fürth – Erlangen – Bamberg – Würzburg / – Lichtenfels – Sonneberg / – Jena	04:45 - 01:00	04:15 - 01:00	04:45 - 01:00	60°
890.1	S1	DB	Hartmannshof – Hersbruck (li Pegn) – Lauf (li Pegn) – Nürnberg – Fürth – Erlangen – Bamberg	04:00 - 02:15	05:00 - 02:15	05:00 - 02:15	ca. 30'

* nach 19:30 Uhr und am Wochenende im 60'-Takt, weitere Fahrt frühmorgens mit Buslinie 111
 ° in der HVZ zwischen Nürnberg und Bamberg etwa alle halbe Stunde; Taktangaben jeweils für Abschnitt im VGN

2.2.3 Angebot im ÖPNV (Busverkehr)

Das Busliniennetz im Stadtgebiet Fürth gliedert sich in die drei Netzebenen Stadtbushlinien, Regionalbuslinien und Nachtbuslinien (Nightliner). Im Folgenden sind jeweils sämtliche dieser Linien charakterisiert

Weiterhin tangieren Buslinien die Stadt Fürth, die als Verknüpfungspunkt zu Stadtverkehrslinien genutzt werden können. Diese Buslinien sind unter sonstige Linien beschrieben, im Rahmen des NVP werden diese Linien weiterhin nicht vertieft betrachtet.

Stadtbuslinien

Linie 171

Die Stadtbuslinie 171 erschließt die westlichen und nördlichen Siedlungsbereiche der Stadt Fürth. Sie verkehrt im durchgehenden Taktverkehr von Oberfürberg (Spechtweg) über die Trabantenstadt Hardhöhe, das Klinikum zum Eigenen Heim, sowie in der Schwachverkehrszeit zwecks Ergänzung der Linie 175 weiter nach Vach (Vach Nord). Zwischen Spechtweg und Hardhöhe wird die Linie 171 Mo-Sa tagsüber verdichtet. Die Kernstadt wird nicht angefahren (Tangentallinie), dafür bestehen sowohl auf der Hardhöhe als auch am Klinikum Verknüpfungshaltestellen zur U-Bahn.

Linie 172

Die Stadtbuslinie 172 beginnt am Fürther Hauptbahnhof und führt durch die Kernstadt über das Klinikum und Unterfarnnbach in den äußersten Westen der Stadt Fürth, nach Burgfarnnbach. Die Kernstadt wird dabei über zwei, je nach Fahrtrichtung unterschiedliche Linienwege, kleinräumig erschlossen. Die Linie 172 verkehrt auf ihrem gesamten Linienweg in einem durchgehenden Taktverkehr und untersteht der infra fürth verkehr.

Linien 173/174

Die Stadtbuslinie 173 beginnt an der Jakobinenstraße östlich des Hauptbahnhofs. Von dort aus führt der Linienweg mit einer größeren Schleife durch die Fürther Südstadt zum Hauptbahnhof und weiter über Fürther Freiheit, Stadttheater und Rathaus durch die Kernstadt zur Poppenreuther Straße. Von dort fahren die Busse fast geradlinig über Nordfriedhof nach Stadeln und über Vacher Brücke nach Atzenhof. Es besteht ein durchgehend vertaktetes Verkehrsangebot an allen Wochentagen, ergänzt um einige Fahrten im Schülerverkehr. Eine einzelne Fahrt an Schultagen verkehrt bereits ab Obermichelbach.

Die Stadtbuslinie 174 der infra fürth verkehr bildet eine Art Pendant zur Linie 173. Zwischen Jakobinenstraße und Stadeln entspricht der Linienweg dem der Linie 173, um für diese Linienabschnitte durch Überlagerung der Linien ein verdichtetes Fahrangebot anbieten zu können. Ab Stadeln Hans-Sachs-Straße verkehren die Fahrten der Linie 174 statt nach Atzenhof über Vach Bahnhof in die weiter außen gelegenen Bereiche Mannhof und Vach. Es besteht ein vertaktetes Verkehrsangebot auf dem gesamten Linienweg.

Linie 175

Die Stadtbuslinie 175 beginnt am U-Bahnhof Stadtgrenze. Mit einer kurzen Fahrt über das Nürnberger Stadtgebiet und mit zwei größeren Schleifen erschließt sie Poppenreuth und Espan. Nach Bedienung der Kernstadt über die Haltestellen Rathaus, Grüner Markt und Maxbrücke überquert sie die Rednitz und führt zum Klinikum; der Hauptbahnhof wird nicht angefahren. Vom Klinikum aus gelangen die Busse der Durchmesserlinie über die Schwand zum Golfpark und nach Vach.

Linie 176

Die Linie 176 wurde zum 15.07.2016 durch die infra fürth verkehr neu eingerichtet. Als Zubringerlinie in Form eines Ringverkehrs erschließt sie vom U-Bahnhof Hardhöhe aus das neu eingerichtete Gewerbegebiet Hardhöhe West (Logistikzentrum

Norma u.ä.). Das Verkehrsangebot auf dieser Linie ist, entsprechend der eingeschränkten Zielgruppe einer reinen Gewerbebindung, auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt. Mo-Fr verkehren jeweils 13 Fahrten, wobei am Wochenende kein Angebot vorgehalten wird.

Linie 177

Bei der Linie 177 handelt es sich um eine Linie, die auf das innere Stadtgebiet Fürths beschränkt ist. Sie verkehrt von der Europaallee (meist nur jede zweite Fahrt) bzw. ab „infra fürth“ durch die Südstadt zum Hauptbahnhof. Dieser Abschnitt wird im gesamten Tagesverlauf bedient. Tagsüber verkehren die Busse im Taktverkehr weiter durch die Kernstadt (Fürther Freiheit, Stadttheater, Rathaus) und über Friedhof nach Ronhof (Rudolf-Schiestl-Str.). Die Linie 177 verkehrt mit durchgehenden Fahrten im regelmäßigen Takt, wobei in der NVZ zwischen Europaallee und Fürth Hbf i.d.R. ein verdichtetes Fahrtangebot besteht.

Linie 178

Linie 178 beginnt in Zirndorf-Weiherhof bzw. Fürth Waldkrankenhaus oder Fürth Heilstättensiedlung (alternierendes Linienende in teilweise unregelmäßigen Fahrtabständen). Als Durchmesserlinie durchquert sie nicht nur die Fürther Kernstadt, sondern das gesamte Fürther Stadtgebiet. Von Südwesten kommend bedient sie zunächst die Heilstättensiedlung und Oberfürberg und führt weiter Dambach; von dort gelangen die Busse über die Südwesttangente in die Fürther Südstadt. Diese wird in Nord-Süd-Richtung durchfahren, über Hauptbahnhof und Rathaus führt der Linienweg nach Poppenreuth und Ronhof, weiter über Kronach und Bislohe nach Nürnberg-Schmalau (Wetzlarer Straße).

Linie 179

Die Linie 179 ist konsequent in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet, sie verkehrt von Fürth Süd über Kleinreuth, Höfen, die Südstadt, Hauptbahnhof und Rathaus zunächst nach Ronhof. Dort verläuft sie über den Laubenweg in wenigen hundert Metern Abstand vom Weg der Linien 173/174/177 auf der Erlanger Straße zunächst via Stadion, dann weiter in die nördöstlichen Ortsteile Sack und Braunsbach. Zusammen mit der Linie 178 führt sie nach Nürnberg-Schmalau, dort aber nicht zur Wetzlarer Straße, sondern weiter nach Großgründlach im äußersten Nordwesten der Stadt Nürnberg.

Linie 33

Die Linie 33 verbindet den Nürnberger Flughafen mit dem östlichen Teil der Stadt Fürth. Sie verkehrt im durchgehenden Taktverkehr Montag bis Sonntag. Die Linie verläuft im Stadtgebiet Fürth über die Haltestellen Erfurter Ring, Steingartenweg, Dieselstr., Hans-Vogel-Str., Poppenreuther Brücke, Poppenreuther Str. bis zum Fürther Rathaus.

Linie 39

Die Linie 39 verbindet den Nürnberger Westen über den Fürther Osten mit dem Nürnberger Süden. Dabei bedient die Linie zwei Haltestellen innerhalb des Fürther Stadtgebiets: Hans-Böckler-Str. und Kurgartenstraße.

Linie 67

Die Stadtbuslinie 67 verläuft von der Nürnberger Frankenstraße südlich über Finkenbrunn, Bremer Str. (Hafen Nürnberg), Eibach, Röthenbach und Gebersdorf, über die Haltestelle Fürth Süd gelangt sie ins Stadtgebiet Fürth, bedient dort Weiherhof und die westliche Fürther Südstadt und hat ihre Endhaltestelle am Hauptbahnhof. Die Linie 67 verkehrt im durchgehenden Taktverkehr. Es gibt im Linienverlauf folgende Verknüpfungspunkte: Frankenstraße, Eibach Bahnhof, Röthenbach, Fürth-Süd und Hbf. Fürth.

Eine detaillierte Übersicht zu den Betriebs- und Leistungsdaten der Stadtbuslinien ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle 7.

Tabelle 7: Angebotsleistung Stadtbuslinien

Stadtbuslinie	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare				Verkehrszeiten/Takt							Leistung	
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr Ferien	Mo-Fr Schule	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag NVZ	Sonntag SVZ	Fpl-km/Jahr x 1.000	Fahrzeuge
171	05:00 - 00:45	05:45 - 00:45	05:30 - 00:45	75	76	46	20	10'/ 20'	15'/ 30'	60'	60' 1)	60'	60'	60'	354	NL, NG
172	04:45 - 01:00	05:00 - 01:00	07:15 - 01:00	76	78	55	32	10'- 15'	15'	30'	30' 2)	30'	30'	30'	487	NL, NG, NH
173	05:00 - 01:15	04:45 - 01:15	05:45 - 01:15	39	42	28	19	20'- 30'	30'	60'	60' 3)	60'	60'	60'	335	NL, NG, NH
174	04:45 - 01:00	05:15 - 01:00	06:15 - 01:00	39	41	27	18	20'- 30'	30'	60'	30' 4)	60'	60'	60'	321	NL, NG
175	05:15 - 01:00	05:00 - 01:00	06:45 - 01:00	40	43	29	18	20'- 30'	30'	60'	60' 5)	60'	60'	60'	374	NL, NG, NH
176	06:15 - 17:15	-	-	13	13	-	-	20'	-	-	-	-	-	-	14,5	NL
177	04:45 - 00:30	05:15 - 00:30	06:45 - 00:30	82	82	47	35	10'/ 20'	15'	30'/ 60'	30' 6)	30'/ 60'	30'/ 60'	30'/ 60'	443	NL
178	04:45 - 01:00	05:15 - 01:00	06:30 - 01:00	42	45	30	18	20'/ 60'	30'/ 120'	60'/ 120'	60' 7)	60'/ 120'	60'/ 120'	60'/ 120'	432	NL, NG
179	05:00 - 01:00	05:15 - 01:00	06:45 - 01:00	44	45	35	35	20'	30'	30'/ 60'	30'/ 60' 8)	30'/ 60'	30'/ 60'	30'/ 60'	403	NL, NG, NH
33	04:30 - 01:00	05:00 - 01:00	05:45 - 01:00	42	44	29	29	20'	40'	40'	40'	40'	40'	40'	110*	NL
39	04:45 - 00:45	04:00 - 00:45	05:30 - 00:45	40	40	29	28	20'	40'	40'	40'	40'	40'	40'	k.A.	NL
67	04:45 - 01:00	05:00 - 01:00	06:00 - 01:00	76	77	49	28	10'	20'	40'	20'	40'	40'	40'	192*	NL, NG

10'/20' Takte der kurzen/verlängerten Linien

1) 8-16 Uhr: 15' / 30'

2) 8-16 Uhr: 15'

NG – Niederflur-Gelenkbus

NL - Niederflur-Linienbus

NH – Niederflur-Hängerzug

- 3) 8-16 Uhr: 30'
- 4) 8-16 Uhr: 30'
- 5) 8-16 Uhr: 30'
- 6) 8-16 Uhr: 15'
- 7) 8-16 Uhr: 30' / 90'
- 8) 8-16 Uhr: 30'
- *Fürther km-Anteil

Regionalbuslinien

Linie 111

Die Regionalbuslinie 111 der DB Frankenbus ergänzt das Fahrtenangebot der Regionalbahnlinie 11. Entsprechend folgt der Linienweg weitestgehend dem Verlauf der Regionalbahnstrecke von Fürth Hbf über Dambach Bahnhof, Zirndorf Bahnhof, Bahnhof Kneippallee, Bahnhof Weiherhof bis Cadolzburg. Es werden jeweils nur einzelne Fahrten an Werktagen in der Schwachverkehrszeit morgens angeboten.

Linie 112

Die Regionalbuslinie 112 von Schmetterling Reisen verbindet Fürth in Richtung Südwesten direkt und radial über Zirndorf mit Roßtal. Die Linie 112 verkehrt (bezogen auf Nürnberg) als Tangentiallinie, während die Verkehrsrelation Fürth - Roßtal im SPNV nur über Nürnberg mit dortigem Umstieg angeboten wird. Von Montag bis Samstag besteht ein vertaktetes Fahrtenangebot, unter der Woche weitgehend im Ein- bzw. Zweistundentakt.

Linie 125

Die Regionalbuslinie 125 von Schmetterling Reisen verkehrt vom Fürther Rathaus aus in die westlich gelegenen Vororte Burgfarrnbach, Seukendorf und Siegelsdorf. Von 6 bis 21 Uhr (Mo-Fr) bzw. 10 bis 20 Uhr (Sa) besteht ein vergleichsweise dichtes Fahrtenangebot, bis auf eine einzige Fahrt durchgehend im gut merkbaren Taktverkehr. Sowohl in Fürth Unterfarrnbach (Haltestelle Klinikum West) als auch am anderen Liniende in Siegelsdorf bestehen optimale Übergänge zum SPNV.

Linie 126

Die Regionalbuslinie 126 (Schmetterling Reisen) verbindet Fürth über Rothenberg, Obermichelbach und Veitsbronn mit Siegelsdorf und verkehrt darüber hinaus weiter über Tuchenbach nach Obermichelbach zurück bzw. über Seukendorf und Hiltmannsdorf nach Cadolzburg. Sowohl in Siegelsdorf als auch in Cadolzburg ist die Linie mit dem SPNV verknüpft. Zwischen Fürth und Siegelsdorf besteht unter der Woche ein Angebot im Stundentakt. Im weiteren Verlauf werden Mo-Fr die Bereiche Tuchenbach bzw. Seukendorf / Cadolzburg über alternierende Linienwege i.d.R. zweistündlich angefahren.

Linie 152

Die Regionalbuslinie 152 wird von Rangau Reisen Matthias Steinmetz betrieben. Die Linie bindet die westlich von Cadolzburg gelegenen Ortschaften im zentralen Bereich des Landkreises Fürth von Montag bis Freitag umstiegsfrei an Fürth an. Das Fahrtenangebot ist ausgerichtet auf die Zeiten des Schülerverkehrs sowie die Hauptverkehrszeiten. An Ferientagen werden maximal 6 Fahrten angeboten, ein Taktfahrplan besteht nicht.

Tabelle 8 enthält die entsprechenden Daten zu den Regionalbuslinien.

Tabelle 8: Angebotsleistung Regionalbuslinien

Regionalbuslinien	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare				Verkehrszeiten/Takt							Leistung	
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr Ferien	Mo-Fr Schule	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag NVZ	Sonntag SVZ	Fpl-km/Jahr x 1.000	Fahrzeuge
111	04:30 - 05:30	05:00 - 06:30	-	Einzel-fahrt	Einzel-fahrt	1	-	-	-	-	-	-	-	-	k.A.	k.A.
112	06:00 - 19:00	07:15 - 14:00	-	9	12	2	-	60'	60'	-	300'	-	-	-	28*	NL
125	06:00 - 21:30	10:00 - 20:00	-	16	16	4	-	60'	60'	60'	120'	-	-	-	51*	NL
126	05:30 - 21:00	08:00 - 21:00	-	15	16	5	-	60'	60'	60'	120'	-	-	-	54*	NL
152	05:30 - 18:30	-	-	6	13	-	-	unregel-mäßig	4 Fahrten	-	-	-	-	-	k.A.	k.A.

*Fürther km-Anteil

An Sonntagen werden durch Regionallinien derzeit keine Fahrten angeboten.

Nachtbuslinien (Nightliner)

Linie N9

Bei der Linie N9 handelt es sich um eine Gemeinschaftslinie von infra fürth verkehr und Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) Nürnberg, die in den Wochenendnächten eine stündliche Verbindung zwischen den kreisfreien Städten Nürnberg und Fürth sicherstellt. Innerhalb der Nürnberger City bedient die Linie mehrere bedeutsame Knotenpunkte wie zum Beispiel: Hauptbahnhof, Opernhaus und Plärrer. Auf der Fahrt nach Fürth folgt sie weitestgehend dem Verlauf der U-Bahn Linie 1, deren Funktion sie sozusagen übernimmt. Am Rathaus Fürth besteht planmäßig Anschluss von der N9 zu den weiteren Fürther Nachtbuslinien. Die Busse der N9 fahren von dort weiter in Richtung Hardhöhe, Unterfarnbach und Burgfarnbach.

Linie N11

Die Nachtlinie N11 beginnt an der Stadtgrenze und verläuft über die Hans-Böckler-Straße in Richtung Nürnberg Hauptbahnhof. Die Haltestellen Stadtgrenze kann nachts als Umstieg zur Nachtlinie N9 genutzt werden.

Linie N17

Der Nightliner 17 der infra fürth verkehr beginnt am Fürther Rathaus, und verkehrt im Anschluss an die Linie N9 aus Nürnberg in die nördlichen Stadtteile. Auf einem weitläufig gefassten Linienweg werden u.a. Poppenreuth, Ronhof, Stadeln, Mannhof, Vach und Atzenhof bedient. Damit ersetzt die Linie N17 in diesem Bereich die Tageslinien 173, 174, 175 und 178.

Linie N18

Der Nightliner 18 beginnt – ebenfalls – abgestimmt auf die Linie N9 am Fürther Rathaus. So wie die Linie N17 das nördliche Stadtgebiet bedient, bedient die Linie N18 die südlichen und südwestlichen Stadtteile. Es werden insbesondere die Südstadt, Dambach und Oberfürberg angefahren.

Linie N20

Die Nightliner-Linie 20 führt vom Fürther Rathaus Richtung Erlangen. Auf dem Stadtgebiet Erlangen bestehen Haltemöglichkeiten an den Erlangen Arcaden, am Hauptbahnhof sowie am Hugentottenplatz. Alleiniger Genehmigungsinhaber dieser Linie ist die infra fürth verkehr.

Linie N21

Die Nightliner-Linie 21 wird betrieben von DB Frankenbus. Die Linie N21 verkehrt als Rundverkehr in die Ortschaften südwestlich von Fürth. Sie bedient im Nachtverkehr u.a. die Relation Fürth - Zirndorf - Cadolzburg, welche tagsüber überwiegend durch die Regionalbahnlinie 11 abgedeckt wird. Auch der DB-Nachtbus verkehrt abgestimmt auf die Linie N9 von Nürnberg; die Gesamtstrecke Nürnberg – Fürth - Ammerndorf ist damit in unter einer Stunde zu schaffen.

Linie N22

Die Linie N22 der DB Frankenbus erschließt von Fürth Rathaus ausgehend das nord-westliche Umland im Landkreis Fürth, über Siegelsdorf, Raindorf, Langenzenn bis Wilhermsdorf. Die Rückfahrt nach Fürth erfolgt ab Langenzenn ohne Zwischenhalt über die Schnellstraße B8, so dass die Linie trotz der weiten Fahrtstrecke mit nur einem Fahrzeug gefahren werden kann.

Linie N23

Die Nightliner-Linie 23 erschließt den Nordwesten der Stadt Fürth als Rundverkehr und fährt ab Rathaus Fürth über Ritzmannshof, Obermichelbach, Tuchenbach, Puschendorf und Siegelsdorf.

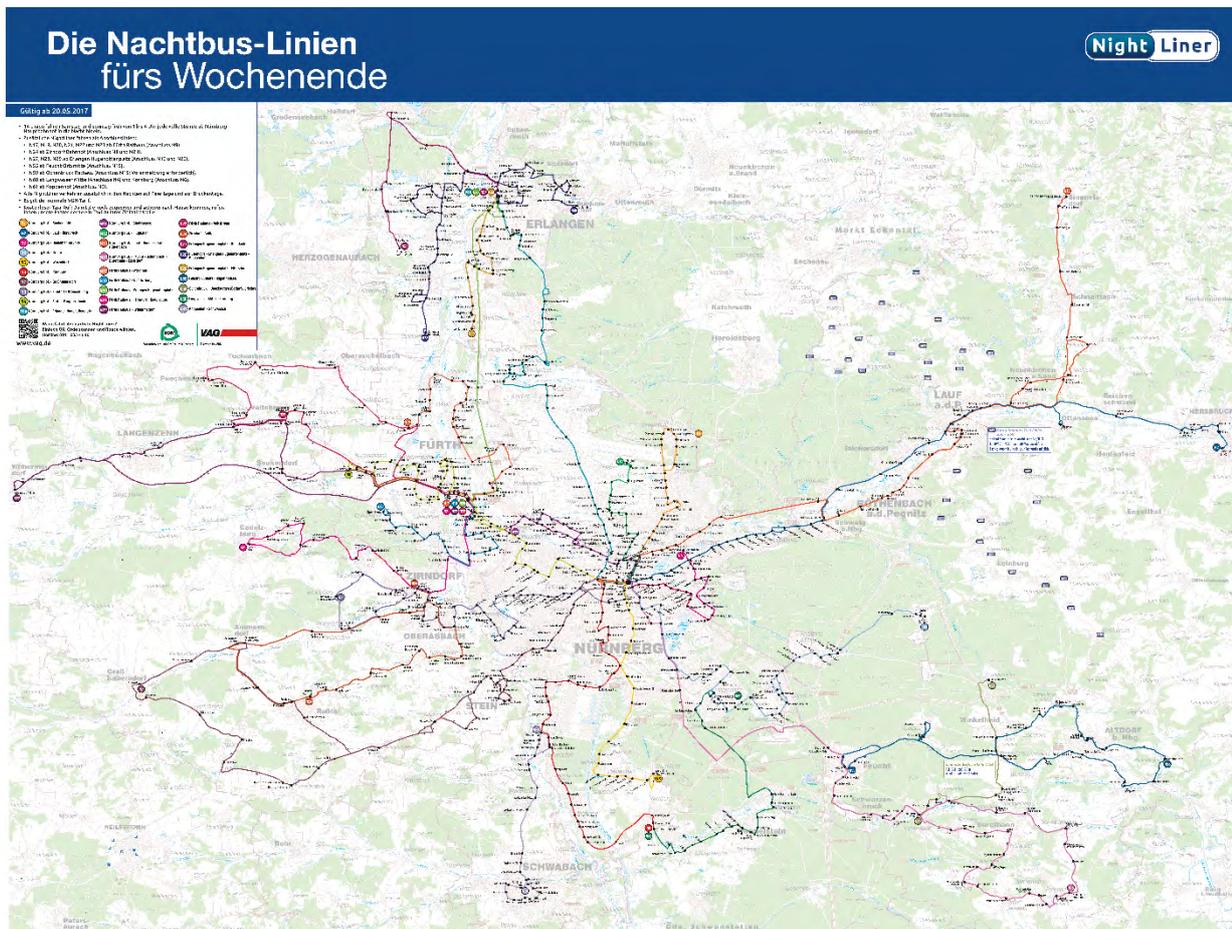
Die Daten zu den Nachtbuslinien sind der Tabelle 9 zu entnehmen.

Tabelle 9: Angebotsleistung Bus im Nachtverkehr am Wochenende

Nacht- buslinie	Betriebszeiten (je- weils Fr zu Sa/Sa zu So)	Fahrtenpaare	Takt	Leistung	
				Fpl-km/Jahr	Fahrzeuge
N9	01:00 - 05:30 Uhr	4	60'	13.000	NG
N11	01:00 – 05:00 Uhr	4	60'	k.A.	k.A.
N17	00:45 - 05:30 Uhr	4	60'	16.000	NL
N18	00:45 - 05:30 Uhr	4	60'	12.000	NL
N20	01:00 - 05:00 Uhr	4	60'	9.000	NL
N21	01:15 - 05:30 Uhr	4	60'	5.000*	NL
N22	01:15 - 05:30 Uhr	4	60'	13.000*	NL
N23	01:15 – 05:30 Uhr	4	60'	9.000*	NL

*Fürther km-Anteil

Karte 12: Nightliner Liniennetz



Sonstige Linien

Linie 70

Die Linie 70 verbindet den Nürnberger Westen mit der Kreisstadt Zirndorf. Endhaltestellen in Zirndorf ist die Haltestellen Kneippallee. Dabei tangiert diese das Stadtgebiet Fürth an der Haltestelle Fürth Süd. Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten zu Fürther Stadtbuslinien.

Linie 71

Der Nürnberger Westen wird mit Oberasbach durch die Linie 71 verbunden. Auch hierbei dient die Haltestelle Fürth Süd als Umsteigemöglichkeit zum Fürther Stadtliniennetz.

Linie 72

Der Linienvorlauf der Nürnberger Linie 72 ist nahezu deckungsgleich mit der Linie 70. Auch diese Linie tangiert das Stadtgebiet Fürth an der Haltestelle Fürth Süd. Innerhalb Zirndorf variiert der Verlauf. Die Endhaltestelle in Zirndorf ist Realschule.

Linie 113

Die Linie 113 ist eine Regionallinie, die derzeit von Schmetterling Reisen gefahren wird. Sie verläuft ab Nürnberg über den Landkreis Fürth bis in den Landkreis Ansbach. Die Haltestellen Fürth Süd dient dieser Linie als Verknüpfungspunkt zum Fürther Stadtverkehrslinien.

Linie 290

Die Linie 290 ist eine Erlanger Buslinie und verbindet Erlangen mit dem Nürnberger Norden. Dabei tangiert diese Linie den Ortsteil Großgründlach (Nürnberg), der durch die Fürther Linie 179 bedient wird.

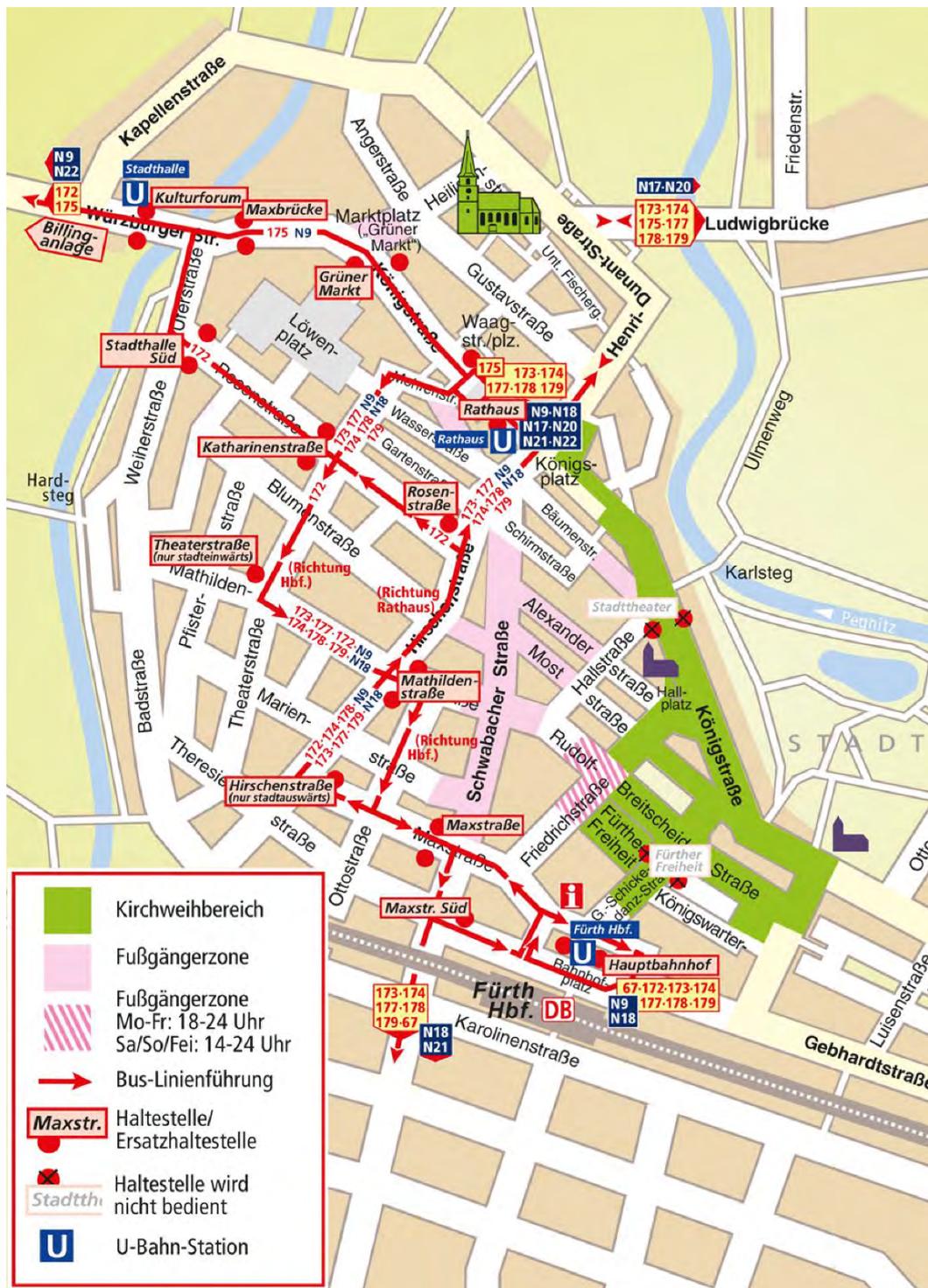
Linie N8

Die Nightliner Linie N8 verläuft vom Nürnberger Hauptbahnhof über Fürth Süd, Oberasbach, Zirndorf nach Bronnamburg.

Sonderfahrplan zur Michaelis-Kirchweih

Im Oktober jedes Jahres findet die Michaelis-Kirchweih in Fürth statt. Für diese Veranstaltung werden die Fürther Freiheit, Breitscheid Straße, Königstraße, u.a. Bereiche für den MIV und ÖPNV gesperrt. Es gibt für diesen Zeitraum eine gesonderte Linienführung im Innenstadtbereich sowie einen Sonderfahrplan.

Karte 13: Sonderfahrplan zur Michaelis-Kirchweih¹³



¹³ Quelle: Stadt Fürth.

2.2.4 Angebot im ÖPNV (U-Bahn)

Ein wichtiges Standbein des Fürther ÖPNV bildet die Strecke der U-Bahn. Dabei handelt es sich um einen einbrechenden Streckenast des Nürnberger U-Bahnnetzes. In der jüngeren Vergangenheit wurde die Strecke schrittweise bis zur Haltestelle Hardhöhe verlängert. Daher übernimmt die Linie nun auch Funktionen in der Erschließung des Stadtgebietes Fürth, wobei diese Verkehrsachse systembedingt eine hohe Leistungsfähigkeit erreicht und insbesondere Verbindungsfunktionen nach Nürnberg erfüllt.

Tabelle 10: Angebotsdaten der U-Bahn in Fürth

U-Bahn Linie	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare			Verkehrszeiten/Takt							Leistung Fpl-km/Jahr x 1.000
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr Ferien	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag NVZ	Sonntag SVZ	
U1	04:30 - 01:15	04:45 - 01:15	04:45 - 01:15	97	75	60	5'	5' 6 2/3'	10'	6 2/3'	10'	10'	10'	323

2.2.5 Sonstige Angebote zur Personenbeförderung

Nicht dem klassischen ÖPNV zugehörig, aber ein Angebot zur Personenbeförderung bieten mehrere Taxi Unternehmen in der Stadt Fürth, die sich zum Betrieb einer gemeinsamen Taxi-Zentrale zusammengeschlossen haben.

Es gibt weiterhin einen kostenfreien Shuttlebus des Möbelmarktes Höffner, der vom Fürther Hauptbahnhof und von Nürnberg Am Wegfeld mehrmals fährt.

Auch Berufs-/Werksverkehrslinien zu großen Arbeitgebern und Outletcentern werden angeboten.

Es gibt in der Stadt Fürth freigestellten Schülerverkehr mit mehreren Linien sowie mit Taxiverkehren.

2.2.6 Standards im ÖSPV

Nachfolgend werden die grundlegenden Standards des ÖSPV für den Bestand dargestellt.

Fahrzeuge

Auf der Linie U1 verkehren U-Bahntriebwagen (Doppeltriebwagen) der Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG).

Die infra fürth verkehr besitzt eine eigene Fahrzeugflotte sowie eine angemietete Fahrzeugflotte von privaten Verkehrsunternehmern.¹⁴

Auf den Buslinien im Stadtgebiet kommen an Schulwerktagen insgesamt bis zu ca. 70 Fahrzeuge zum Einsatz, davon

- 43 Standardlinienbusse,

¹⁴ Stand Juni 2016.

- 19 Gelenklinienbusse,
- 1 15m Bus und
- 3 Buszüge.

Seit 2013 werden in Fürth standardmäßig Low Entry Fahrzeuge eingesetzt und gegenüber vollständig niederflurigen Standardlinienbussen bevorzugt beschafft. Die Ausstattung der neu beschafften Fahrzeuge beinhaltet:

- Lautsprecher im Fahrgastraum,
- 2 TFT Monitore,
- Haltestelleninnenanzeige im Heck über der Fondbank,
- Außenanzeigen (vorne, hinten und rechts Richtungs- und Nummernanzeige, links Nummernanzeige),
- Fahrwerk: Kneeling in Ausführung der VAG Nürnberg.

Des Weiteren gibt es seit dem Jahr 2000 eine komplett neue Innenausstattung, die sowohl gegen Verschmutzung als auch Vandalismus resistent ist. Sie umfasst u.a.:

- Streifenhemmenden Fußboden,
- Kritzelei und Schlitzerei kaschierende Stoffe für Sitze und Seitenwände,
- Kratzschutzfolien an Scheiben,
- Konferenzbestuhlung im Heck,
- Einbau von Kamerasystemen.

Haltestellen

Das Stadtgebiet Fürth verfügt über ein Netz aus ca. 200 Haltestellen für den Busverkehr und sechs Haltestellen für den U-Bahnverkehr. Dies entspricht im Mittel rund zwei Haltestellen je 1.000 Einwohner oder drei Haltestellen pro km² Stadtgebiet.

Für die Beschilderung, Kennzeichnung und den Informationsaushang an den Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich, wobei an zahlreichen Haltestellen mit Bedienung durch mehrere Verkehrsunternehmen die Infrastruktur gemeinsam genutzt werden kann. Die Beschilderung der Haltestellen im Stadtgebiet inkl. der Informationsaushänge erfüllt die gesetzlichen Mindestanforderungen.

Für bauliche Einrichtungen und Mobiliar an Haltestellen, z.B. Sitzgelegenheiten und Wartehallen, sind ebenfalls die infra fürth verkehr sowie zwei weitere Firmen zuständig.

Wartehallen sind im Allgemeinen an Haltestellen mit mittlerer bis höherer Fahrgastfrequenz und soweit es die räumlichen Verhältnisse erlauben vorhanden. Diese wurden in Absprache mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen überwiegend durch die Firmen „Awk/degesta“ und „DSM-Deutsche Städte Medien GmbH“ aufgestellt und mittels Werbeeinnahmen an Aushangflächen finanziert.

In der Regel werden jährlich einige Haltestellen, vorrangig im Zuge von Straßenbaumaßnahmen, barrierefrei ausgebaut.

In Fürth sind bisher folgende Haltestellen barrierefrei oder weitgehend barrierearm ausgebaut: Stresemannplatz, Klinikum Ost, Brünneleinsweg, Katharinenstraße, Mathildenstraße, Moststraße, Rosenstraße, Theaterstraße.

Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger befinden sich derzeit an folgenden Haltestellen: Hauptbahnhof, Rathaus, Hardhöhe, Klinikum, Stresemannplatz, Poppenreuther Straße, Kulturforum (kleiner Anzeiger).

Weiterhin befindet sich an allen den Haltestellen ein QR-Code, der zur VGN-Echtzeit-Fahrplanauskunft verbindet.

2.2.7 **Tarif, Vertrieb, Kommunikation**

Die infra fürth verkehr gmbh ist einer der Gesellschafter des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN). Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg umfasst den gesamten Regierungsbezirk Mittelfranken sowie Teile Ober- und Unterfrankens, der Oberpfalz, Schwabens sowie Ober- und Niederbayerns.

Für das Gebiet der Stadt Fürth besteht mit dem VGN ein verkehrsträger- und betreiberübergreifender ÖPNV-Verbundtarif. Das Tarifsystem vor Ort basiert auf einem ringförmig um Nürnberg gebildeten Zonentarif, wobei die Zone 200 auch neben Nürnberger Außenbereiche und der Stadt Stein das Stadtgebiet Fürth abdeckt. Zusätzlich besteht eine Tarifzone für die Stadt Fürth.

Grundsätzlich bemisst sich der zu entrichtende Fahrpreis anhand der durchfahrenen Zonen. Speziell im Stadt-Umland-Raum Nürnberg wird der reine Zonentarif aber ergänzt durch spezielle Stadttarife. Für Fahrten nur innerhalb der Stadt Fürth existiert die sogenannte Preisstufe B, mit der Preisstufe A sind darüber hinaus Fahrten bis nach Stein und Nürnberg sowie in wiederum daran angrenzende „Randbereiche“ (neutrale Zonen) möglich.

Komplettiert wird das Tarifsystem durch eine Kurzstreckenregelung. Auf dem Gebiet der Stadt Fürth (sowie auch in Nürnberg) können mit der Kurzstrecke maximal vier Haltestellen mit dem Bus und zwei Haltestellen mit der U-Bahn zurückgelegt werden. Dabei gilt ein, im Vergleich zu den Preisstufen A oder B, vergünstigter Tarif.

Der Vertrieb der Fahrkarten erfolgt über Fahrkartenautomaten, zum anderen in den Fahrzeugen (elektronische Fahrscheindrucker beim Fahrpersonal). Dabei können Einzelfahrscheine und Tagestickets aller Tarifstufen erworben werden.

Die stationäre Verkaufsinfrastruktur in Fürth umfasst insgesamt 24 Fahrausweisautomaten für Bus und U-Bahn, die sich im Stadtgebiet an verschiedenen frequenzstarken Haltestellen befinden. Dazu kommen 16 private Verkaufsstellen, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind.

Das Kundencenter dient zur Beratung, Verkauf und Betreuung der Abokunden und ist von Montag bis Freitag: 07:30-19:00 Uhr und Samstag 9:00-14:00 Uhr im U-Bahn Verteilergeschoss des Hauptbahnhofs in Fürth zu erreichen.

Tabelle 11: Auflistung der Fahrausweisautomaten im Stadtgebiet Fürth

Haltestelle	Fahrausweisautomaten
Hauptbahnhof Fürth (DB)	5
Hauptbahnhof Fürth	4
Rathaus Fürth	3
Jakobinenstraße	3
Hardhöhe Fürth	3
Burgfarrnbach (DB)	2
Unterfürberg (DB)	2
Stadthalle Fürth	2
Klinikum Fürth	2
Dambach (DB)	1
Unterfarrnbach (DB)	1
Westvorstadt (DB)	1
Heilstättensiedlung	1
Fürther Freiheit	1
Fußgängerzone	1
Poppenreuther Str.	1
Kaiserstraße	1
Stresemannplatz	1
Libellenweg	1

Weiterhin stehen der VGN Onlineshop sowie die VGN-App für Fahrpläne und mobiles Ticketing zur Verfügung.

Zeitfahrkarten im Rahmen von Firmen Abos können nur direkt über das Verkehrsunternehmen bezogen werden. Die Abwicklung der Schüler-Kostenträger erfolgt über die Stadt Fürth.

Die Kontaktdaten für die Beratung und Bestellung finden sich bei den Betreibern auf der Internetseite¹⁵ und/oder ist in Kundendienststellen vor Ort erhältlich, z.B. im Kundencenter am Hauptbahnhof mit Öffnungszeiten von Montag bis Freitag: 07:30 bis 19:00 Uhr und Samstag: 09:00 bis 14:00 Uhr.

Zudem gibt es ein Kundentelefon der infra fürth verkehr gmbh für die Beratung, welches von Montag bis Freitag: i.d.R. 07:45 bis 16:15 Uhr erreichbar ist. Außerhalb dieser Zeiten ist eine telefonische Umleitung an die VAG Nürnberg eingerichtet.

Im Zuge des corporate publishing erscheint einmal pro Quartal eine Kundenzeitschrift. Weiterhin wird über geplante Umleitungen in der aktuellen Tagespresse informiert. Die Stadtzeitung bietet redaktionelle Beiträge zu aktuellen Themen. Die Kundenzufriedenheit wird kontinuierlich in Form einer Potenzialanalyse gemessen.

¹⁵ www.stadtverkehr-fuerth.de/www.vag.de

2.2.8 Nachfragesituation

Im Kalenderjahr 2016 verzeichnete der SPNV (Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn) im Verkehrsverbund Nürnberg an den Bahnhöfen ein Fahrgastaufkommen von 190 Millionen Fahrgästen. 25,6 Millionen Fahrgäste wurden für den Stadtverkehr (Bus und U-Bahn) mit der infra fürth gmbh gezählt.¹⁶

Im Jahr 2015 wurden auf der U-Bahnlinie 1 an den U-Bahnstationen auf Fürther Stadtgebiet 11.017.168 Einsteiger gezählt. Von diesen Einsteigern fuhren rund 70% der Fahrgäste nach Nürnberg bzw. rund 70% der Aussteiger kamen von dort.

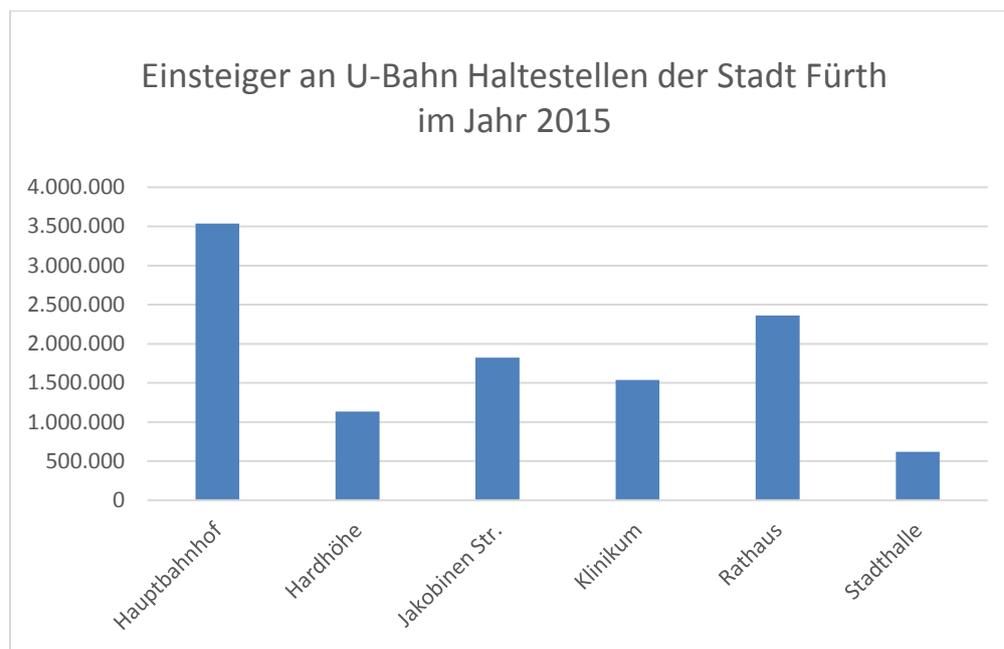


Abbildung 3: Einsteigerzahlen der U-Bahn auf Fürther Stadtgebiet (2015)

In Tabelle 12 sind die Top 15 der Haltestellen im Busverkehr aufgelistet, die eine besonders starke Nachfrage an Schultagen sowie an Sonntagen hervorrufen.¹⁷

Besonders stark nachgefragte Haltepunkte im Stadtgebiet Fürth werktags bzw. an Schultagen sind die Stationen Hauptbahnhof Fürth, Rathaus, Poppenreuther Straße, Maxstraße sowie Klinikum West und Ost. Eine ähnliche Rangfolge zeigt sich auch an Sonntagen ab, wobei die Nachfrage deutlich geringer ausfällt.

¹⁶ Verbundbericht 2016, VGN, Nürnberg

¹⁷ Fahrgastzahlen Busverkehr aus den Jahr 2015.

Tabelle 12: Rangfolge der Hst. nach der Fahrgastfrequenz (Tageswerte Busverkehr)

Montag-Freitag an Schultagen			Sonntag		
Rangfolge	Haltestelle	Summe Einsteiger	Rangfolge	Haltestelle	Summe Einsteiger
1	Rathaus	4.429	1	Fürth Hbf.	1.438
2	Fürth Hbf.	4.377	2	Rathaus	1.301
3	Poppenreuther S.	1.224	3	Poppenreuther S.	423
4	Maxstraße	1.019	4	Klinikum Ost	240
5	Klinikum West	1.009	5	Friedhof	196
6	Klinikum Ost	970	6	Klinikum West	179
7	Kaiserstr.	672	7	Maxstraße	155
8	Stresemannplatz	604	8	Kaiserstr.	148
9	Hardhöhe	592	9	Stresemannplatz	119
10	Jakobinenstraße	545	10	Steubenstr.	107
11	Fürther Freiheit	531	11	Fürther Freiheit	98
12	Friedhof	494	12	Jakobinenstraße	95
13	Ludwigstr.	475	13	Hardhöhe	93
14	Kronacher Str.	416	14	Ludwigstr.	91
15	R.-Schiestl-Str.	374	15	Rudolf-Schiestl-Straße	86

Die Tabelle 13 zeigt die Rangfolge der Stadtbuslinien nach ihrer Verkehrsnachfrage.

Tabelle 13: Verkehrsnachfrage nach Linien (Hochrechnung auf Normjahr, gerundet)

Rangfolge	Fahrgäste	Linie
1	1.529.000	177
2	1.343.000	172
3	1.243.000	173
4	1.141.000	175
5	1.120.000	179
6	1.049.000	174
7	969.000	178
8	726.000	171
9	175.000	33

Die Stadtlinie 177 wurde in dem Jahr 2015 mit 1.529.000 Fahrgäste am häufigsten nachgefragt. Diese bildet eine Nord-Süd-Verbindung durch die Kernzone und andere Stadtteile. Die Linie 172 bindet Burgfarrnbach an die Kernzone an. Diese Linie wurde am zweithäufigsten nachgefragt. In der Rangfolge 3 platziert sich die Stadtlinie 173, die ebenfalls als Nord-Süd-Verbindung fungiert.

3 **Entwicklungsprognose**

3.1 **Bevölkerungsprognose**

Das Bayerische Landesamt für Statistik hat eine regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern und, unter anderem, für die Stadt Fürth prognostiziert. Dabei wird die Bevölkerung der Stadt Fürth als „stark zunehmend“ eingestuft. Die Einwohnerzahlen der Stadt Fürth sollen von 2016 mit 126.700 Einwohner auf 136.100¹⁸ Einwohner bis 2035 steigen. Der prognostizierte Verlauf von 2016 bis 2035 ist in der Abbildung 4 dargestellt.

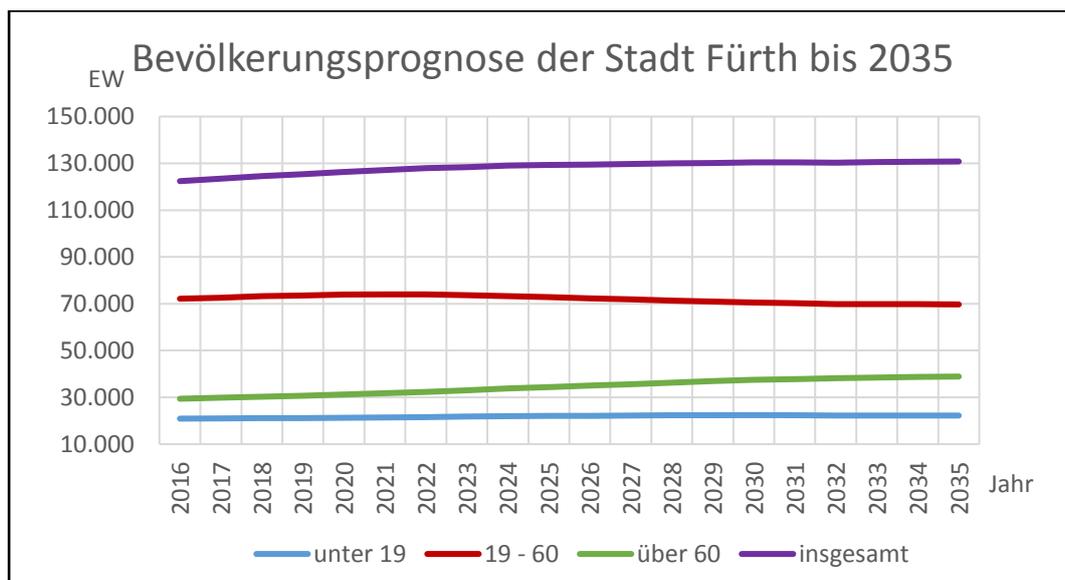


Abbildung 4: Bevölkerungsvorgnase der Stadt Fürth 2016-2035

Dabei ist zu erkennen, dass die Bevölkerungszahl der über 60-jährigen dem bundesdeutschen Trend entsprechend ansteigt. Bei der Bevölkerungszahl der 19-60-Jährigen ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Die Bevölkerung unter 19 Jahre bleibt bis 2035 „stabil“.

3.2 **Verkehrsprognose**

Aus der Bevölkerungsvorgnase bis 2035 lässt sich entnehmen, dass die Bevölkerungszahl in Fürth vergleichsweise stark ansteigen wird. Schon dieser Bevölkerungsvorgnaseanstieg wird einen vergleichbaren Zuwachs der Verkehrsnachfrage und damit auch der Nachfrage im ÖPNV generieren (Quellpotenzial). Auch durch geplante Erweiterungen von Gewerbegebieten wird der Verkehr im Stadtgebiet und damit die Nachfrage im ÖPNV weiter zunehmen (Zielpotenzial).

Die Stadt Fürth hat die Erstellung eines Verkehrsmodells beauftragt, welches bislang noch in Bearbeitung ist. An Hand dessen kann der zukünftige Verkehr nach seinem Volumen und nach seiner räumlichen Verteilung sowie nach der Teilung auf die Verkehrsträger (Fußverkehr, Radverkehr, Straße, ÖPNV) abgeschätzt werden. Eine genaue Aussage kann jedoch erst im Verkehrsvorgnaseplan erfolgen.

¹⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035, Heft 548, Dezember 2016

4 Anforderungsprofil

Ausgehend von den verkehrspolitischen Zielen werden in diesem Kapitel grundsätzliche Festlegungen zum Verständnis des ÖPNV und der Mobilität im Stadtgebiet abgeleitet. Diese werden durch die Definition der Netzstruktur, Anforderungen an den Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie der Angebots-, Qualitäts- und Organisationsvorgaben für den ÖPNV konkretisiert. Dieses Rahmenkonzept stellt das Anforderungsprofil für den ÖPNV in Fürth dar und legt alle linienübergreifenden Standards verbindlich fest.

4.1 Verkehrspolitische Ziele

Die wesentlichen verkehrspolitischen Ziele für den NVP, basierend auf übergeordneten rechtlichen Vorgaben sowie Anregungen und Erwartungen aus der Kommunalpolitik und von gesellschaftlich relevanten Gruppen, werden nachfolgend zusammengefasst.

Die für den ÖPNV in der Stadt Fürth maßgeblichen verkehrspolitischen Zielsetzungen leiten sich konkret ab

- aus (landes)gesetzlicher Fassung,
- aus übergeordneten Planwerken der Landesplanung und Regionalplanung,
- aus kommunalpolitischen Konzepten und Zielvorstellungen.

4.1.1 Gesetzliche Zielvorgaben

Bei den im NVP zu berücksichtigenden Zielvorgaben sind zunächst neben den bundesweiten Vorgaben im PBefG die Ziele und allgemeinen Leitlinien für den ÖPNV in Bayern von Belang, welche sich aus dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) ableiten. Die für die Stadt Fürth relevanten gesetzlichen Aspekte sind in nachfolgender Tabelle 14 zusammengefasst.

Ein Leitziel des bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) ist es gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen zu schaffen und zu erhalten. Weiterhin soll eine nachhaltige Raumentwicklung geschaffen werden, die die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Belange des Raumes in Einklang bringt.¹⁹

¹⁹ Vgl. BayLplG. Art.5.

Tabelle 14: Ziele und Leitlinien für den ÖPNV in Bayern (Auswahl)

Stichwort	Verkehrspolitische Ziele/Leitlinie
Grundversorgung	"Öffentlicher Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen."
Vorrangsystem	„Dem öffentlichen Personennahverkehr soll vor allem in den Innenstädten bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden“
Anbindungsqualität	„Bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung ist eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben.“
Multimodalität/ Abstellmöglichkeiten	„Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, sollen, wo einverkehrlicher Bedarf besteht, an Haltestellen außerhalb der Kernstädte Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge und an allen Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Der möglichst frühzeitige Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch Verkehrsleitsysteme und andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden.“
Integration der Sonderverkehre	„Sonderlinienverkehr im Sinn von § 43 des Personenbeförderungsgesetzes und die auf Grund der Freistellungsverordnung nach dem Personenbeförderungsgesetz freigestellten Verkehre sind soweit wie möglich in den öffentlichen Personennahverkehr zu überführen.“
Anforderungen Fahrzeuge	„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. Die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Müttern mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen.“
integriertes Angebot	„Der öffentliche Personennahverkehr ist auf bedarfsgerecht geführten Strecken unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze und mit einem am Bedarf orientierten Bedienungsangebot zu organisieren. Die Vernetzung der Verkehrsmittel und Verkehrsverbindungen ist insbesondere durch integrale Taktfahrpläne zu verbessern.“
Barrierefreiheit	„Fahrzeuge sind bei Neubeschaffung und Neuherstellung, bauliche Anlagen sind im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten barrierefrei zu gestalten. Bestehende Fahrzeuge und Anlagen sind im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen und der verfügbaren Stellen und Mittel umzurüsten.“
Verknüpfung der Angebote	„Mit dem Ziel einer besseren Nutzung des ÖPNV auf Schiene und Straße ist eine engere Kooperation mit den verschiedenen Formen des Individualverkehrs anzustreben. Dazu ist eine optimale Ausgestaltung der dafür erforderlichen Schnittstellen notwendig. Die Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs mit dem Schienenpersonenfernverkehr und dem allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr in den Knotenbahnhöfen ist neben einer einheitlichen Tarifgestaltung anzustreben. Der Schienenpersonennahverkehr in Bayern soll soweit wie möglich mit dem Verkehr in den angrenzenden Ländern abgestimmt werden.“
Bedienungsstandards	„In Verdichtungsräumen sowie in ländlichen Stadt- und Umlandbereichen ist grundsätzlich ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen. Dieser soll auch an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen angeboten werden.“

Die Stadt Fürth macht sich diese Ziele und Leitlinien zu Eigen.

4.1.2 Ziele aus übergeordneten Planungen

Der NVP soll auf die ÖPNV-relevanten Zielsetzungen aus der Landes- und Regionalplanung Bezug nehmen und diese Ziele im Rahmen der folgenden Ausführung beachten.

Im Landesentwicklungsprogramm²⁰ werden im Kapitel 4 Verkehr folgende Grundsätze und Ziele formuliert:

- Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.
- Das regionale Verkehrsnetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungsangebote ausgestaltet werden.
- Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden.
- Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.

Konkretisiert werden diese Zielsetzungen durch die nachfolgend benannten planerischen Ansätze:

- Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist gekennzeichnet durch ein gut ausgebautes und den Ansprüchen von Gesellschaft und Wirtschaft genügendes, weitgehend barrierefreies Verkehrsnetz mit verkehrsträgerübergreifenden Schnittstellen.
- Die regionalen Verkehrsnetze und die regionale Verkehrsbedienung stellen die Erschließung des Raums für alle Bevölkerungsgruppen sicher. Die Planung der Verbindungen erfolgt nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung.
- Vor allem in den Verdichtungsräumen sollen Ausbaumaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr umgesetzt werden.
- Es soll ein qualitativ und quantitativ überzeugendes Angebot im öffentlichen Personenverkehr – insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – geschaffen werden. Ein attraktives Angebot im ÖPNV zeichnet sich u.a. durch verkehrsträgerübergreifend gute Anschlusssituationen, weitgehende Barrierefreiheit sowie kurze Reisezeiten aus.
- Die Verbesserung der Flächenbedienung trägt auch zur Vernetzung mit den Fernverkehrshaltepunkten und somit zum Anschluss des ländlichen Raums an den öffentlichen Personenfernverkehr bei. Der ÖPNV ist gerade im ländlichen Raum auf eine leistungsfähige Straßenverkehrsinfrastruktur angewiesen. Auf Grund des demographischen Wandels ist ein Rückgang des Schülerverkehrs zu erwarten, der bisher das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum bildet. Andererseits wird die Zahl älterer Menschen zunehmen, für die ein spezifisches Mobilitätsangebot wichtig ist. Das Angebot im ÖPNV soll an diese Rahmenbedingungen flexibel angepasst werden.

²⁰ Landesentwicklungsprogramm (LEP), seit 01.09.2013 in Kraft getreten.

Konkretisierte Aussagen zur ÖPNV Entwicklung sind im Regionalplan Region Nürnberg²¹, der auch für die Stadt Fürth Gültigkeit besitzt, festgeschrieben:

- Planung, Ausbau und Betrieb des Nahverkehrsnetzes im S-Bahn-Standard auf der Bahnstrecke Fürth-Cadolzburg soll angestrebt werden.
- Bau und Betrieb von P+R- und B+R-Anlagen, als Voraussetzung für eine kombinierte Benutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, sollen an allen Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV vorgesehen werden.

4.1.3 Kommunalpolitische Zielsetzungen

Die Stadt Fürth hat ein Konzept für die Herstellung von Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen beschlossen.²² Dabei sollen schwerpunktmäßig aufkommensstarke Haltestellen in den nächsten Jahren barrierefrei ausgebaut werden.

Weiterhin besitzt die Stadt Fürth eine CO₂-Bilanz und Klimaschutz-Fahrplan 2005 – 2020 in der Handlungsziele und –möglichkeiten dokumentiert sind.²³ Für den Bereich Verkehr gibt es folgende Ziele:

- Ausbau des Radwegesystems,
- Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split durch attraktive Fahrgastangebote und Innovationen im Fuhrpark,
- weiterer Ausbau von Erdgastankstellen.
- Weitere konkrete verkehrspolitische Zielsetzungen werden im Rahmen des Prozesses zur Verkehrsentwicklungsplanung diskutiert und beschlossen.

4.1.4 Weitere Ziele und Anregungen

Im Rahmen einer schriftlichen Auftaktbeteiligung der Adressaten aus dem Kreis der anhörungsberechtigten Träger öffentlicher Belange wurden im Rücklauf, zusammengefasst, nachfolgende Anregungen und Forderungen zum Fürther ÖPNV geäußert.

Anregungen allgemeiner Art bzw. stadtteilübergreifend sind folgende Aspekte:

- Umsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV, betreffend die Zuwege, Haltestellen, Informationen und Fahrzeuge, im Rahmen eines ausreichend und zunehmend dichten Haltestellennetzes im Stadtgebiet,
- Standards zur Barrierefreiheit und zur Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen aus Arbeitskreis Regionaler NVP aufnehmen,
- Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖPNV,
- Erhöhung des Modal Split zugunsten der umweltfreundlichen Verkehre,
- Ausbau Bike and Ride (B+R) zur Verbesserung der Intermodalität: Errichtung sicherer und witterungsgeschützter Fahrradabstellanlagen an wichtigen Haltestellen,

²¹ Der Planungsverband schreibt den Regionalplan laufend fort, um ihn an neue Entwicklungen anzupassen. Rechtsverbindlich sind Ziele und Darstellungen des Regionalplans nur, wenn sie von der Regierung von Mittelfranken als höhere Landesplanungsbehörde genehmigt und für verbindlich erklärt werden.

²² Vgl. Konzept für die Herstellung der Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen in der Stadt Fürth, Teil Busverkehr, Stand 31.10.2016.

²³ Vgl. CO₂-Bilanz und Klimaschutz-Fahrplan Stadt Fürth 2005-2020, Stand 2008.

- Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in allen ÖPNV-Fahrzeugen ohne Ausschlusszeiten,
- Sicherer Abstand zwischen Radwegen, Radschutzstreifen und Haltestellen,
- Bessere Fahrgastinformation insbesondere bei längeren Ablaufstörungen,
- Ausbaustufen der U3 bei der Busnetzanpassung berücksichtigen,
- Verbessertes Angebot innerhalb der Schwachverkehrszeit insbesondere in den Abendstunden und sonntags,
- Ausstattung aller Bushaltestellen mit ausreichender Beschilderung (inkl. Kennzeichnung der Zuwege), Darstellung wichtiger Grundinformationen des ÖPNV, gute Beleuchtung, regelmäßige Reinigung und Wartung sowie Existenz von Sitzgelegenheiten und/oder Witterungsschutz, sofern Flächen verfügbar,
- Förderung der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI): Anzeige der Busabfahrten in Echtzeit an Verknüpfungspunkten und sonstigen stark frequentierten Haltestellen sowie an weiteren publikumsträchtigen Orten (z.B. Hochschulen, Krankenhäuser, Einkaufspassagen),
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs durch weitere Beschleunigungsmaßnahmen (Bussonderspur, Busschleusen und/oder Lichtsignalbeeinflussung) nach heute üblichen technischen Standards.

Unter anderem wurden die folgenden stadtteilbezogenen/linienbezogenen Maßnahmevorschläge in der Auftaktbeteiligung genannt:

- Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete Golfpark, Hardhöhe, Gewerbepark Süd sowie Gewerbebetrieben am Hafen,
- Verbesserung der Anbindung von Hornschuchcenter, Stadtbibliothek und der HansasträÙe,
- Erschließung der Innenstadt im Bereich der rückwärtigen Theresienstraße, der Badstraße und der Mondstraße sowie Anbindung der östlichen Innenstadt zwischen Hornschuchcenter und Jakobinenstraße,
- Änderung Linienführung der Linie 172 (Anbindung an das Rathaus),
- Einführung von Expresslinien aus den Bezirken Burgfarnbach, Vach und Stadeln in das Stadtzentrum Fürth.

4.2 Grundsätzliche Festlegungen

Es werden nachfolgend die Grundsätze zur Rolle, Ausgestaltung und Planung des ÖPNV in der Stadt Fürth aufgeführt. Die Festlegungen leiten sich unmittelbar aus den gesetzlichen Anforderungen und den politischen Grundsätzen der örtlichen Fraktionen und gesellschaftlichen Interessensgruppen ab.

4.2.1 Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger

Der ÖPNV in der Stadt Fürth ist dahingehend zu gestalten, dass eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge für das gesamte Stadtgebiet sichergestellt ist. Innerhalb des Stadtgebietes und entlang der Verkehrskorridore, vor allem zwischen Fürth, Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach, ist der ÖPNV mit dem Ziel zu fördern und auszubauen, dass er hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage für eine Bewältigung des Verkehrsaufkommens vorrangig vor dem motorisierten Individualverkehr sorgen kann. Grundsätzlich sind neben der Bewältigung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs auch attraktive ÖPNV-Verbindungen zwischen Wohnbereichen und Versorgungsschwerpunkten, sozialen und kulturellen

Einrichtungen sowie Freizeit- und Erholungsstätten herzustellen. Marktchancen von Standorten mit touristischem Potenzial sind durch entsprechend ausgerichtete Mobilitätsangebote zu unterstützen.

4.2.2 Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion

Die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft obliegt den städtischen Gremien und dem Stadtplanungsamt als koordinierende Stelle. Zielsetzung sind die Sicherung und Verbesserung von Angebot und Qualität des ÖPNV für Fürth. Dies erfolgt zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge sowie der Weiterentwicklung des gesellschaftlichen Nutzens und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV durch Erhalt und Steigerung der Fahrgastnachfrage.

Die Zusammenarbeit mit Nachbaraufgabenträgern findet statt in bilateralen Gesprächen zur Vereinbarung der Zuständigkeiten und Federführungen bei grenzüberschreitenden Linien und Linienbündeln sowie zur Abstimmung planerischer/betrieblicher Maßnahmen. Die Stadt Fürth bringt ihre spezifischen Interessen und Vorschläge in den genannten Gremien ein. Es ist das Bestreben, eine möglichst einvernehmliche Abstimmung bei Fragen zu stadtgrenzüberschreitenden Linien zu erreichen.

4.2.3 ÖPNV und städtische Planung

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und des Angebotes hat den Anforderungen der räumlichen Planung zu entsprechen, insbesondere unter dem Gebot sozialer Belange, des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit. Dabei sind zur ÖPNV-Anbindung im Rahmen städtebaulicher Maßnahmen wirtschaftlich und verkehrlich angemessene Lösungen zu finden, um Bevölkerung und Gästen von Beginn der Nutzung an eine Entscheidung zugunsten des ÖPNV bei ihrer Verkehrsmittelwahl zu erleichtern. Neben der Befahrbarkeit für den ÖPNV sind bei Verkehrsanlagen in Baugebieten Flächen für Haltestellenanlagen (inkl. Wetterschutz, Fahrradabstellanlagen und Energieanschluss für Beleuchtung und Auskunftssysteme) an zentral gelegenen, gut erreichbaren Stellen vorzusehen.

Umgekehrt soll künftig auch die Gebietsentwicklung selbst, gerade im Hinblick auf Entscheidungen über die zu verwendenden Flächen und die zu entwickelnden Gebietsformen, vorrangig am bestehenden ÖPNV-Angebot und an den Möglichkeiten für einen effizienten ÖPNV-Ausbau bestehender Angebote orientieren. Hierdurch sollen Lösungen vermieden werden, die vom ÖPNV nur wirtschaftlich ungünstig erschlossen werden können. Geeignete Ansätze zur Erreichung dieser Zielsetzung sind zum Beispiel bandförmige (statt flächenhafte) Formen mit gestreckt-radial verlaufenden Linienwegen in der Schwereachse der Bebauung, die Anordnung von neuen Gebieten in der linienhaften Verlängerung (anstatt Verzweigung) von dichten bestehenden ÖPNV-Angeboten sowie in der bevorzugten Abrundung vorhandener Baugebiete im engeren Einzugsbereich bereits vorhandener Haltestellen zur besseren Ausschöpfung derselben (anstatt außerhalb oder im äußeren Einzugsbereich vorhandener Haltestellen).

Eine Fortschreibung des Flächennutzungsplans (FNP) soll in enger Verzahnung mit der kontinuierlichen Nahverkehrs- und Verkehrsentwicklungsplanung erfolgen, um

einen nachhaltigen Niederschlag der vorgenannten Zielsetzungen in der gesamtstädtischen Stadtentwicklungsplanung zu erreichen.

4.3 Netzstruktur

Das Netz des ÖPNV setzt sich zusammen aus (Teil-)Strecken, die durch Knoten- oder Verknüpfungspunkte räumlich miteinander verbunden sind. Aus jeweils mehreren, regelmäßig befahrenen Teilstrecken werden Linien gebildet. An Verknüpfungspunkten, die zugleich Umsteigepunkte sind, sollen Linien idealerweise nicht nur räumlich miteinander verbunden sein, sondern auch zeitlich mit abgestimmten Fahrplänen, so dass möglichst kurze Wartezeiten beim Umsteigen entstehen.

4.3.1 Netzhierarchie

Das definierte Netz im Stadtgebiet Fürth mitsamt der regionalen und lokalen Verkehre wird im folgenden Kapitel gemäß den Aufgaben der einzelnen Linien in eine Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes überführt. Hinsichtlich der Verkehrsaufgaben und Funktion der Linien im Stadtgebiet Fürth entscheiden das Erfüllen der Charakteristika und die Zuordnung zur Funktion maßgeblich über die Zuteilung zum jeweiligen Liniennetz.

Das Stadtverkehrsnetz in Fürth gewährleistet über verschiedene Linientypen eine nahezu vollständige Erschließung des Stadtgebiets zu sämtlichen Wochentagen, teilweise unter Einbeziehung einzelner direkt angrenzender Ortsteile von Nachbarkommunen.

Das Regionalverkehrsnetz reicht weit über das Stadtgebiet Fürth hinaus und umfasst ebenfalls Linien verschiedener Charakteristika. Weitestgehend handelt es sich um Verbindungslinien mit direkter Linienführung und Taktverkehr.

Über alle Linien hinweg ist zwischen den verkehrlich starken Hauptlinien, die eine Rückgratfunktion für das ÖPNV-Angebot einnehmen und auf die Verbindungsfunktion ausgerichtet sind, und allen weiteren Linien, die vorrangig der Netzerschließung im Stadtgebiet dienen, zu unterscheiden.

Der SPNV erfüllt dabei vorrangig Verbindungsfunktionen, auch über den VGN-Raum hinaus, während die S-Bahn-Linien und die U-Bahn Verbindungsfunktionen innerhalb des VGN erfüllen, insbesondere für Fahrten von und nach Nürnberg.

Dem ist der Busverkehr funktional nachgeordnet; er ist aber aus Sicht aller Bürgerinnen und Bürger entscheidend für die Erschließung im ÖPNV, insbesondere dann, wenn die Wohnstandorte nicht im Einzugsgebiet der Angebote des Schienenverkehrs im SPNV und mit der U-Bahn liegen.

Die Tabelle 15 zeigt die Netzeinteilung der Linien in Fürth auf.

Tabelle 15: Netzeinteilung der Linien in Fürth (vor 02.12.2017)

Netz	Funktion	Charakteristika	Linien
Hauptnetz	Stadtverkehrslinie	Tägliche Bedienung (Mo-So), Taktverkehr, Angebotsorientierung	171, 172, 173, 174, 175, 177
	stadtgrenzüberschreitende Linie		33, 39, 67, 178, 179, U1
	Regionallinie		---
Ergänzungsnetz	Ergänzungslinie 1. Ordnung	Bedienung Mo-Fr oder Mo-Sa, bedarfsorientiertes Grundangebot bzw. Ergänzung zu Hauptlinien, ggfs. Taktverkehr	125, 126
	Ergänzungslinie 2. Ordnung	Bedienung Mo-Fr oder Mo-Sa, ausschließlich bedarfsorientierter Verkehr, Ausbildungsverkehr/Berufsverkehr, ggfs. bedarfsgesteuerte Bedienung	111, 112, 152, 176
	Freizeitlinie	saisonales oder wochentagabhängiges Angebot zu touristischen Zielen	---
	Nachtlinie	saisonales oder wochentagabhängiges Angebot im Nachtverkehr (sofern nicht Teil einer Hauptlinie)	N9, N11, N17, N18, N20, N21, N22, N23
	Anrufdienst	bedarfsgesteuertes, flächenhaftes, nicht an einen Linienweg gebundenes Angebot	---

4.3.2 Verknüpfungs- und Umsteigepunkte

Dieser Abschnitt benennt die wesentlichen Netzknotenpunkte zur Verknüpfung von Linien bzw. als Umsteigehaltestellen. Eine gute Verknüpfung ist insbesondere an Umsteigepunkten zwischen den Linien mit Verbindungsfunktion (Schienenverkehr) und den Linien mit vorrangiger Bedeutung der Erschließungsfunktion (Busverkehr) erforderlich.

Gemäß ihrer Bedeutung lassen sich die Verknüpfungs- und Umsteigepunkte nach den folgenden drei Kategorien grob abgrenzen:

- Kategorie 1: Zentrale Haltestelle mit räumlich und zeitlich abgestimmter ÖPNV-Netzverknüpfung zwischen mehreren Verkehrsmitteln und Linien,
- Kategorie 2: Haltestellen mit räumlicher ÖPNV-Verknüpfung zwischen mehreren Linien und/oder Verkehrsmitteln des ÖPNV, zeitlich i.d.R. nicht abgestimmt,
- Kategorie 3: Haltestellen mit räumlicher ÖPNV-Verknüpfung eines Verkehrsmittels (Bus) mit baulicher Berücksichtigung von Umsteigewegen sowie gehobener Ausstattung (Wetterschutz für Wartende).

In der folgenden Tabelle 16 sind die Verknüpfungspunkte der Stadt Fürth kategorisiert mit der jeweiligen Linienbedienung ausgewiesen.

Tabelle 16: ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Zuordnung	Haltestellen	verknüpfte Linien im Tagesverkehr
Kat. 1	Fürth Hauptbahnhof	R1, R2, R11, R12, S1, U1, 67, 111, 112, 125, 126, 152, 172, 173, 174, 177, 178, 179, N9, N18
	Fürth Rathaus	U1, 33, 125, 173, 174, 175, 177, 178, 179, N9, N17, N18, N20, N21, N22, N23
	Klinikum	S1, U1, 125, 126, 171, 172, 175, N9
Kat. 2	Hardhöhe	U1, 171, 176, N9
	Vach Bahnhof	S1, 174
	Jakobinenstraße	U1, 111, 112, 173, 174, N9
Kat. 3	Poppenreuther Straße	33, 173, 174, 175, 177, 178, 179, N17, N20
	Stresemannplatz	111, 112, 173, 174, 177, 178, 179, N18
	Seeackerstraße	173, 174, 177, N17
	Vacher Brücke	171, 173, 174, 175, N17
	Fürth Süd	67, 70, 71, 72, 113, 179, N8

4.3.3 Schnittstellen zum Individualverkehr

In der nachfolgenden Tabelle sind die Haltestellen des ÖPNV im Stadtgebiet ausgewiesen, die eine Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr geben. Dazu gehören Park+Ride-Anlagen sowie Bike+Ride-Anlagen. Der Buchstabe „U“ kennzeichnet die U-Bahn Haltestellen und der Buchstabe „S“ die S-Bahn Haltestellen.

Tabelle 17: Schnittstellen zum Individualverkehr

Haltestelle	Art	Stellplätze	Kosten	angebundene Linien
Burgfarrnbach	P+R	61	-	R1, R12
Dambach	P+R	4	-	R11
Hauptbahnhof	P+R	102	teilweise	U1, 67, 172, 173, 174, 177, 178, 179, 112,
U Hardhöhe	P+R	78	1,50€/Tag	U1, 171, 176, N9
U Klinikum ²⁴	P+R	310	6,00€/Tag	U1, 125,126, 171, 172, 175
Scherbsgraben ²⁵	P+R	342	1,50€/Tag	U1 (Fußweg 10min.), 172
Unterfürberg	P+R	25	-	R1, R12
Westvorstadt	P+R	20	-	R11
S Vach	P+R	30	-	S1, 174
Burgfarrnbach West	B+R	6 Fahrradboxen	-	125, 172
U Hauptbahnhof	B+R	5 Fahrradboxen	10,00 €/Monat	U1, 67, 172, 173, 174, 177, 178, 179, 112,
Hauptbahnhof	B+R	> 100 Abstell-Anlagen	-	U1, 67, 172, 173, 174, 177, 178, 179, 112,
Heilstättensiedlung	B+R	6 Fahrradboxen	-	171, 178
U Stadthalle	B+R	1 Fahrradbox	7,70 €/Monat	U1, 172,175,
S Unterfarrnbach	B+R	60 Abstellanlagen (derzeit abgebaut)	-	S1, U1, 125, 126, 171, 172
S Vach	B+R	28 Abstellanlagen	-	S1, 174

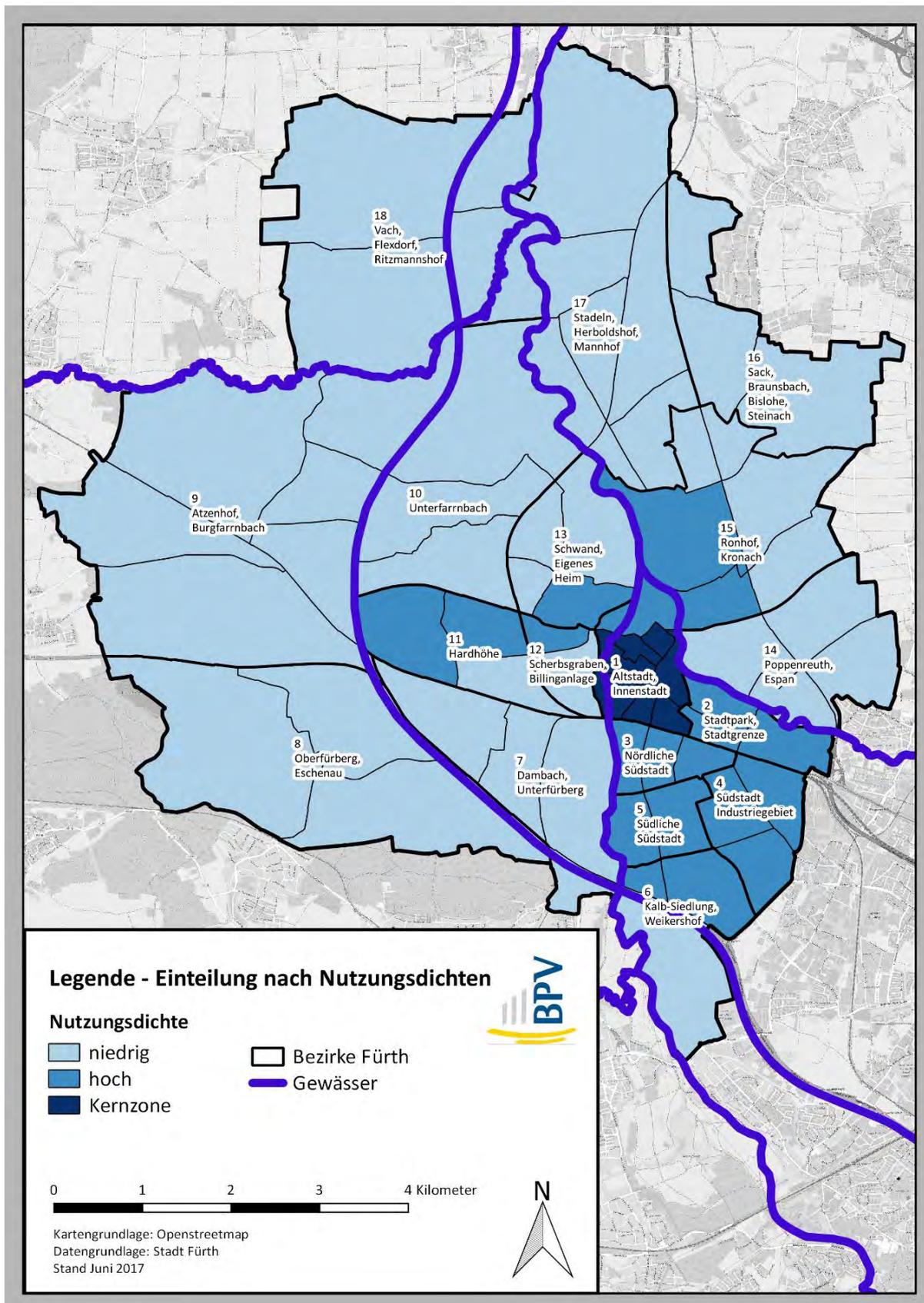
4.4 Erschließung und Bedienung

Bei der Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität wird nach Nutzungsdichte des jeweiligen Gebietes unterschieden. Dafür ist die Einteilung der Distrikte und Bezirke nach dem Gebiets- und Nutzungstyp im Anhang 6 zu entnehmen.

²⁴ Vgl. <https://www.stadtverkehr-fuerth.de/fahrplaene/park-ride-und-bike-ride.html>.

²⁵ Vgl. <https://www.stadtverkehr-fuerth.de/fahrplaene/park-ride-und-bike-ride.html>.

Karte 14: Einteilung nach Nutzungsdichten



4.4.1 Erschließungsqualität

Der Erschließungsqualität zugrunde liegenden Standards (siehe Tabelle 18) werden auf Basis der Leitlinie für Nahverkehrsplanung in Bayern definiert.

Abweichend von der Leitlinie für Nahverkehrsplanung in Bayern wurden für alle Verkehrsmittel und alle Gebiete eine untere Einzugsgrenze von 300m und eine obere Einzugsgrenze von 600m festgelegt. Dabei gelten für Gebiete mit hoher und niedriger Nutzungsdichte die gleichen Werte wie für die Kernzone. Weiterhin wird bei den Grenz- und Richtwerten nicht zwischen Bus/Strab und S-, U- und Eisenbahn unterschieden, da es für den Netzzugang für den ÖPNV nicht von Bedeutung ist und so die Erschließung durch den Schienenpersonennahverkehr mit zu geringeren Einzugsbereichen abgeschätzt werden kann.

Tabelle 18: Standards zur Bemessung der Erschließungsqualität

Einzugsbereiche von Haltestellen (m Luftlinie)	Grenzwert		Richtwert	
	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn
Standards gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1.200	600	1.000
Räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab			
	500 Einwohner		200 Einwohner	
	Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen.			
Festlegung für die Stadt Fürth				
Kernbereich	600		300	
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte				
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte				
Räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab			
	500 Einwohner		200 Einwohner	
	Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen.			

4.4.2 Bedienungsqualität

Die der Bedienungsqualität zugrundeliegende zeitliche Basis bilden die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Hauptverkehrszeiten (HVZ), Normal – bzw. Nebenverkehrszeiten (NVZ) und Schwachverkehrszeiten (SVZ). Die zeitliche Zuordnung der Verkehrszeiten mittels Betriebszeitfenster ist wiederum in Tabelle 19 einzusehen.

Tabelle 19: Definition der Verkehrszeiten²⁶

	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr
Mo-Fr	06:00-08:30 13:00-18:00	05:00-06:00 08:30-13:00 18:00-20:30	20:30-01:00	*)
Sa		08:00-20:30	06:00-08:00 20:30-01:00	01:00-06:00
So		11:00-19:00	06:00-11:00 19:00-01:00	01:00-06:00

*) Nachtverkehr unter der Woche an Feiertagen, Brückentagen und teilweise zu weiteren Ereignissen bzw. Festen (bspw. Erlanger Bergkirchweih, Silvester).

Die Tabelle 19 ist Grundlage für die Analyse der Bedienungsqualität im Stärken-Schwächen-Profil.

In der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten. Weiterhin gilt folgendes Mindestangebot:

- Samstags: Angebot während der Ladenöffnungszeiten mindestens wie NVZ; sonst wie SVZ
- Sonntags: Angebot mindestens wie SVZ
- Ferienzeit: Angebot mindestens wie NVZ

Die folgende Tabelle 20 fasst die Anforderungen an die Bedienungsqualität auf Basis der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern zusammen.

Tabelle 20: Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität²⁷

VM	Bereich	Grenzwert		Richtwert	
		NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
Bus	Kernzone	15	30	10	20
	hohe Nutzungsdichte	30	60	10	20
	geringe Nutzungsdichte	40	60	20	40
U-Bahn	Kernbereich	10	20	5	10
	hohe Nutzungsdichte	20	40	10	10

Festlegung der Stadt Fürth: Die verbindliche Bedienungsqualität (Takt) ist in der Spalte Angebotsparameter in Tabelle 33 zu entnehmen.

²⁶ Ermittlung anhand des Fahrplans und nach Auswertung der Nachfrage.

²⁷ Auszug aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, S. C4.

4.5 **Qualitätsstandards**

Die Stadt Fürth als Aufgabenträgerin definiert im Folgenden die verbindlichen Qualitätsstandards für den Busbetrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Dies gilt ausschließlich für die Linien des Linienbündels Stadt Fürth (einschließlich deren außerhalb des Stadtgebiets Fürth liegenden Abschnitte).

Die Qualitätsstandards für ein- und ausbrechende Linien andere Linienbündel sind in den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger (Stadt Nürnberg, Landkreis Fürth) verankert.

Für die U-Bahn, die zwar nicht zum Linienbündel Stadt Fürth gehört, aber ein fester Bestandteil im Stadtverkehr Fürth darstellt, sind die Qualitätsstandards in nachstehenden Kapiteln beschrieben.

4.5.1 **Fahrzeuge**

In der Tabelle 21 sind die Anforderungen an die im Busverkehr eingesetzten Fahrzeuge zu sehen. Die Tabelle 22 gibt Auskunft über die Qualitätsstandards der im U-Bahn verkehrenden Fahrzeuge.

Die einzelnen Fahrzeugkategorien werden wie folgt definiert:

- **Regelfahrzeuge** sind die zahlenmäßig zur vollständigen Erbringung des fahrplanmäßigen Betriebs während der Verkehrsspitzenzeiten mindestens vorzuhaltenden Fahrzeuge.
- **Reservefahrzeuge** sind die zahlenmäßig über den fahrplanmäßigen Bedarf hinaus vorzuhaltenden Fahrzeuge, um den Betrieb während regelmäßiger Wartungs- und Reparaturzeiten der Regelfahrzeuge auszugleichen und bei besonderen Bedarfsspitzen den Einsatz der Regelfahrzeuge zu verstärken (Werkstatt- und Einsatzreserve). Die Anforderungen an Reservefahrzeuge entsprechen denjenigen an Regelfahrzeuge.
- **Ersatzfahrzeuge** sind Fahrzeuge, die zusätzlich vorgehalten werden oder kurzfristig angemietet werden können, um den Betrieb bei unvorhersehbaren bzw. nicht planbaren Ereignissen sicherstellen zu können, wenn die dann noch verfügbaren Regel- oder Reservefahrzeuge allein nicht mehr ausreichen. Ersatzfahrzeuge kommen demnach nicht regelmäßig zum Einsatz. Die Anforderungen an Ersatzfahrzeuge entsprechen denjenigen an Regelfahrzeuge.

Tabelle 21: Anforderungen an die im Busverkehr eingesetzten Fahrzeuge

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
Fahrzeugtypen			
<i>Kürzel, Bezeichnung, Standards</i>	MN – Niederflur-Minibus <ul style="list-style-type: none"> • Länge bis 9 m • Breite bis 2,35 m • mind. 12 Sitzplätze (zzgl. Klappsitze) • Sondernutzungsfläche mit Stehbereich und Klappsitz • Zulassung für die Mitnahme von mind. 1 Rollstuhl • mind. 1 doppelbreite Tür 	X	
	MD – Niederflur-Midibus <ul style="list-style-type: none"> • auch als Low-Entry-Variante (LE) möglich • Länge bis 10,5 m • mind. 19 Sitzplätze (zzgl. Klappsitze) • Sondernutzungsfläche mit Stehbereich und Klappsitz • Zulassung für die Mitnahme von mind. 1 Rollstuhl • 2 Türen, davon mind. 1 doppelbreite Tür 	X	
	NL – Niederflur-Solobus <ul style="list-style-type: none"> • auch als Low-Entry-Variante (LE) möglich • Länge bis 12,5 m • mind. 30 Sitzplätze (zzgl. Klappsitze) • Sondernutzungsfläche mit Stehbereich und Klappsitz • Zulassung für die Mitnahme von mind. 1 Rollstuhl (bei Neufahrzeugen gilt mind. 2 Rollstühle) • 2 Türen, davon mind. 1 doppelbreite Tür 	X	
	NG – Niederflur-Gelenkbus <ul style="list-style-type: none"> • Länge mind. 17,5 m • mind. 45 Sitzplätze (zzgl. Klappsitze) • Sondernutzungsfläche mit Stehbereich und Klappsitz • Zulassung für die Mitnahme von mind. 1 Rollstuhl (bei Neufahrzeugen gilt mind. 2 Rollstühle) • mind. 3 Türen, davon mind. 2 Türen doppeltbreit • Tür im Nachläufer mit Sondernutzungsfläche für Kinderwagen 	X	
	MH – Niederflur-Midi-Buszug <ul style="list-style-type: none"> • Länge Zugfahrzeug bis 10,5 m • Länge Personenanhänger bis 11 m • mind. 49 Sitzplätze (zzgl. Klappsitze) • Sondernutzungsfläche mit Stehbereich und Klappsitz • Zulassung für die Mitnahme von mind. 1 Rollstuhl • mind. 4 Türen, davon mind. 2 Türen doppeltbreit 	X	
	NH – Niederflur-Solo-Buszug <ul style="list-style-type: none"> • Länge Zugfahrzeug bis 12 m • Länge Personenanhänger bis 11 m • mind. 60 Sitzplätze (zzgl. Klappsitze) • Sondernutzungsfläche mit Stehbereich und Klappsitz • Zulassung für die Mitnahme von mind. 1 Rollstuhl • mind. 4 Türen, davon mind. 2 Türen doppeltbreit 	X	

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
	NX – Niederflur-15m-Bus <ul style="list-style-type: none"> • Regeleinsatz im Stadtverkehr Fürth durch Problemen (Schleppkurve, Haltestellen) nicht vorgesehen! • Einsatz nur in evtl. Einzelfällen und im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger (z.B. in Bezug auf Einsatzstrecke und Ausstattung) zugelassen 	X	
Fahrzeugalter			
<i>Maximal zulässiges Durchschnittsalter</i>	Regel- und Reservefahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> • während der Genehmigungslaufzeit darf das durchschnittliche Flottenalter nicht älter als 8 Jahre seit Erstzulassung sein • max. Durchschnittsalter gilt nicht, wenn bei Genehmigungsbeginn ausschließlich Neufahrzeuge eingesetzt werden 	X	
<i>Maximal zulässiges Fahrzeugalter</i>	Regel- und Reservefahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> • max. 12 Jahre nach Erstzulassung 	X	
	Ersatzfahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> • max. 15 Jahre nach Erstzulassung 	X	
	Buszüge <ul style="list-style-type: none"> • für Zugfahrzeug: siehe Regel- und Reservefahrzeuge • für Personenanhänger: max. 15 Jahre nach Erstzulassung 	X	
<i>Nachweis für Einhaltung der Vorgaben zum Fahrzeugalter</i>	Übermittlung einer Fahrzeugliste an den Aufgabenträger mit Kfz-Kennzeichen, Erstzulassung und Laufleistung der eingesetzten Fahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> • einmal pro Jahr 	X	
Technische Anforderungen/ Fahrzeugausstattung			
<i>Gesetzliche Bestimmungen</i>	Bestimmungen der StVZO, des PBefG und der BOKraft sind generell einzuhalten.	X	
<i>Motorleistung</i>	Motor- und Getriebeleistung gem. § 35 StVZO muss entsprechend den topografischen und betrieblichen Gegebenheiten für den Stadtverkehr bzw. Stadt-Umland-Verkehr sowie den Fahrplanvorgaben angemessen sein.	X	
<i>Bereifung</i>	Geeignete Bereifung auf der Antriebsachse bei winterlicher Witterung, verpflichtend bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte <ul style="list-style-type: none"> • Ganzjahresreifen mit „M+S“-Kennzeichnung sind zugelassen 	X	
<i>Türbreiten und -konstruktion</i>	Einzeltüren <ul style="list-style-type: none"> • einflügelig • mit lichter Durchgangsbreite von mind. 850 mm 	X	
	Doppeltbreite Türen <ul style="list-style-type: none"> • zwei Türflügel • mit lichter Durchgangsbreite von 1.380 mm (+/- 50 mm) 	X	

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
	Zulässige Türsysteme <ul style="list-style-type: none"> • Innenschwenktür • Außen-Schwenkschiebetür • Außenschwenktür bei Bestandsfahrzeugen 	X	
	Anforderung an die Türkonstruktion <ul style="list-style-type: none"> • Anfahrbarkeit von Haltestellen mit Hochbordsteinen bis 20 cm sowie <i>Kasseler Sonderbord® plus</i> bis 22 cm mit geringstmöglichem Abstand • problemlos zu öffnende und zu schließende Türen auch bei sehr geringem Abstand • Neufahrzeuge: keine Mittelstangen im Türbereich, auch nicht bei Tür 1 oder Tür 3 (Gelenkbus) 	X	
<i>Ein- und Ausstieg, Durchgang</i>	Absenkvorrichtung (Kneeling) <ul style="list-style-type: none"> • elektro-pneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite • Absenkbarkeit an der Einstiegsseite um 60-80 mm aus der Fahrstellung von 320-360 mm • Elektronische Niveauregulierung mit automatischem und manuellem Kneeling, zusätzlich mit Fahrzeuganhebung um 70 mm und senken (bis 15 km/h) 	X	
	Fußboden <ul style="list-style-type: none"> • Bodenbelag in streifenhemmender Ausführung 	X	
	Klapprampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen <ul style="list-style-type: none"> • an Tür 2 • Breite mind. 950 mm • Tiefe mind. 850 mm • Tragkraft mind. 350 kg • Manuelle Bedienung durch das Fahrpersonal an den Haltestellen bei erkennbarem Bedarf oder auf Anforderung durch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste • Anmeldetaster für mobilitätseingeschränkte Personen (inkl. Rollstuhl/Kinderwagen) außen an Tür 2 und allen weiter hinten liegenden Türen (beidseitig: links und rechts) 	X	
	Haltewunschtaster (innen) <ul style="list-style-type: none"> • gut von allen Sitz- und Stehplätzen aus erreichbar • an jeder vorhandenen senkrechten Haltestange und am Stehbereich der Sondernutzungsfläche • zusätzlich an der Fahrerkabinenrückseite oder Seitenwand • zusätzliche Rollstuhl- und Kinderwagen-Taster im Stehperron • kontrastreiche Ausführung zur Erkennbarkeit für sehbehinderte Fahrgäste (nach VDV-Schrift 230) • Bestätigung des Haltewunschs durch im Fahrgastraum gut einsehbare Anzeige „STOP“ oder „Wagen hält“ für die Fahrgäste sowie durch akustisches Signal und Leuchtanzeige für das Fahrpersonal 	X	

Ausstattungs-/ Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
	Durchgang zwischen den Türen <ul style="list-style-type: none"> • stufen- und podestlose Ausführung zwischen Tür 1 und 2 einschl. Stehbereich der Sondernutzungsfläche (ausgenommen Bustyp MN) 	X	
	Ausführung Bodenbeläge <ul style="list-style-type: none"> • weitest möglich frei von Polyvinylchlorid (PVC) • schwer entflammbar (vgl. DIN 5510-2) 	X	
<i>Ausstattung Sitzplätze</i>	Abstand der Sitze <ul style="list-style-type: none"> • mind. 680 mm 	X	
	Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste <ul style="list-style-type: none"> • Ausweis von mind. 4 Sitzplätzen in Türnähe • eindeutige Kennzeichnung von mind. 2 dieser Plätze für Schwerbehinderte, z. B. durch Piktogramm 	X	
	Sitzausführung <ul style="list-style-type: none"> • Polsterung mind. 10mm • Bestuhlung mit Einzelsitzen • Sitze mit optisch ansprechender, Vandalismus-resistenter Polsterung und Stoffbezügen in CI-/CD-Konzept-konformen Design • Vandalismus-resistente Ausführung mit schwer brennbarer Sitz- und Rückenpolsterung (gem. DIN 5510-2) 	X	
	Konferenzbestuhlung <ul style="list-style-type: none"> • im Fahrzeugheckbereich • ausgenommen Bustyp MN 	X	
<i>Sondernutzungsfläche/Stehperron</i>	Sondernutzungsfläche <ul style="list-style-type: none"> • mindestens 1 je Fahrzeug und Busanhänger • zur flexiblen Nutzung für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder o. ä. nach VDV-Schrift 230 • in Nähe der doppeltbreiten Tür mit Einstiegshilfe (i. d. R. Tür 2, bei Fahrzeugtyp MN Tür 1) • Breite mind. 1.300 mm (bei Fahrzeugtyp MN mind. 900 mm) • Länge mind. 2.000 mm bei Lage gegenüber der Zustiegstür oder mind. 1.500 mm bei Lage auf der rechten Seite neben der Zustiegstür (bei Fahrzeugtypen MN und MD mind. 1.300 mm) • Zulassung zur Mitnahme von mind. 2 Rollstühlen (gilt für Neufahrzeuge), ansonsten Zulassung zur Mitnahme von mind. 1 Rollstuhl, für Bustypen MN und MD mind. 1 Rollstuhl • Möglichkeit zur Beförderung von E-Scootern unter bestimmten Voraussetzungen (gilt für Neufahrzeuge), s. unten (ausgenommen Bustypen MN und MD) 	X	
<i>Gepäckaufbewahrung</i>	Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten im Fahrgastbereich (gilt für Überlandbusse mit spezielle Ausstattung) <ul style="list-style-type: none"> • zwischen Tür 1 und 2 oberhalb der Sitzplätze • optional auf den Radkästen der ersten Achse • sofern vorhanden, Abdeckung des Kühlergrills in der letzten Sitzreihe durch Gepäckablage (gleichzeitig als Vandalismusschutz) 	X	

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
<i>Seitenwände</i>	Seitenwandflies <ul style="list-style-type: none"> • Ausführung in dunkelblau • Vandalismus-resistente Ausführung, entsprechend der Sitzpolsterung 		
<i>Innenbeleuchtung</i>	Innenraumbeleuchtung <ul style="list-style-type: none"> • Innenraumbeleuchtung in LED-Technik, für den vorderen und hinteren Fahrzeugteil getrennt zuschaltbar (Verhindern der Blendwirkung) • zusätzliche Ausleuchtung des Türbereichs bei geöffneten Türen (durch LED-Trittstufenbeleuchtung) sowie Umfeldbeleuchtung („unterflur“) 	X	
	Faltenbalg (nur Fahrzeugtyp NG und Neufahrzeuge mit vergrößerter Bodenfreiheit) <ul style="list-style-type: none"> • Ausführung transluzent (lichtdurchlässig) 		
<i>Abfallbehälter</i>	Abfallbehälter <ul style="list-style-type: none"> • Ausführung mit Deckel • mind. 1 je Fahrzeug (Fahrzeugtypen NG, MH und NH: mind. 2) 	X	
<i>WLAN für Fahrgäste</i>	WLAN-Empfang (gilt nur für Neufahrzeuge) <ul style="list-style-type: none"> • technische Einrichtung und Sicherstellung des kostenlosen WLAN-Empfangs für Fahrgäste • Kennzeichnung des Fahrzeugs außen und innen (z. B. durch Piktogramm) • Mobile Internetversorgung für das Fahrgast-WLAN über 2., eigenständige SIM-Karte (unabhängig von betriebsnotwendiger Mobilfunkeinrichtung) 		X
Sicherheitsanforderungen			
<i>Türsicherungen</i>	Wegfahrsperrung <ul style="list-style-type: none"> • automatisch in Verbindung mit „Tür auf“ 	X	
	Einklemmschutz <ul style="list-style-type: none"> • an allen Türen 	X	
<i>Haltestangen und -griffe</i>	Haltestangen <ul style="list-style-type: none"> • senkrecht (über den gesamten Fahrgastinnenraum verteilt) • waagrecht (in Deckennähe längs des gesamten Fahrgastinnenraums; bei Bustypen MN und MD nur längs des Niederflurbereichs) • Pulverbeschichtung • kindgerechte Ausführungen • mit Halteschlaufen im Bereich der Sondernutzungsflächen • fest verschraubt gegen Bewegung und Finger-Einklemmgefahr 	X	
	Haltestange im Bereich der Sondernutzungsfläche/Fenster-schutzstange <ul style="list-style-type: none"> • rundlaufende, waagrechte Haltestange • kindgerechte Ausführung 	X	

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
	Haltegriffe <ul style="list-style-type: none"> • an gangseitigen Fahrgastsitzen, wenn keine Haltestange vorhanden ist • kindgerechte Ausführung 	X	
<i>ABS und ASR</i>	Anti-Blockier-System und Anti-Schlupf-Regelung	X	
<i>Notausstiege</i>	Notausstiegsluken <ul style="list-style-type: none"> • mind. 2 Luken pro Fahrzeug (bei Bustyp MN mind. 1, Bustyp NG mind. 3, Bustypen MH und NH mind. 4 Luken) • mit fluoreszierender Kennzeichnung 	X	
<i>Rückwärtsfahrhilfe</i>	Rückfahrkamera <ul style="list-style-type: none"> • gilt für alle eingesetzten Fahrzeuge 	X	
<i>Videoüberwachung</i>	Innenraumüberwachung Vandalismus-resistente Tag-/Nachtkameras <ul style="list-style-type: none"> • Überwachung des gesamten Fahrgastinnenraums (außer Fahrerarbeitsplatz), insbesondere die Türbereiche • Möglichkeit der Gesichtserkennung • mind. 4 Kameras pro Fahrzeug (bei Bustyp MN mind. 2, Bustyp NG mind. 6, Bustypen MH und NH mind. 8 Kameras) • gute Lichtempfindlichkeit und hohe Bildauflösung nach PAL-Standard • Videobildspeicher in Ausführung als Wechselspeicher zur Digitalisierung • Piktogramm „Video-Infozeichen“ gem. DIN 33450 außen im Bereich der Türen 	X	
<i>Vandalismus-schutz</i>	Kratzschutzfolien <ul style="list-style-type: none"> • an den Fenstern • und Trennscheiben an den Türen 	X	
	Antigraffiti-Lackierung <ul style="list-style-type: none"> • Seitenwand • Fenstersäulen ab hinter Tür 2 • inkl. Motortrennwand und Blechteile 	X	
Umweltstandards			
<i>Schadstoffemission</i>	Neufahrzeuge (Erstzulassung) <ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung der jeweils gültigen Euro-Norm, abhängig von den gesetzlichen Vorschriften und dem Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs 	X	
	Gebrauchtfahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> • Erfüllung mindestens der Schadstoffklasse Euro 5 bei Bereitstellung zum Genehmigungsbeginn • Erfüllung mindestens der Schadstoffklasse Euro 6 bei Beschaffung gebrauchter Fahrzeuge nach Genehmigungsbeginn 	X	

Ausstattungs-/ Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
	Alternative Antriebskonzepte <ul style="list-style-type: none"> • aktives Engagement des Verkehrsunternehmens zur Erprobung alternativ angetriebener Fahrzeuge sowohl im Testbetrieb als auch im fahrplanmäßigen Einsatz • mit dem Ziel einer kontinuierlichen Umstellung der Fahrzeugflotte auf lokal emissionsfreie Antriebstechnologien während der Genehmigungslaufzeit 		X
<i>Fahrgeräusche</i>	Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche	X	
	Begrenzung zur Dämmung der Fahrgeräusche auf max. 78 dB (A) nach DIN ISO 362 und DIN ISO 5130, wenn bauartbedingt keine Motorraumkapselung möglich ist	X	
Heizung, Lüftung, Klimatisierung			
<i>Heizung</i>	Heizung <ul style="list-style-type: none"> • Gebläseheizung für Fahrgastraum und Fahrerplatz • Zusatzheizgerät mit verstärkter Leistung 	X	
<i>Klimatisierung</i>	Klimaanlage für Fahrgastraum und Fahrerplatz <ul style="list-style-type: none"> • Temperatur und Regelungsvorgaben nach VDV-Schrift 230 (07/2014) (ausgenommen Bustyp MN) • gleichmäßige Temperaturverteilung im Bus (vorne – mittig – hinten) • gilt nicht für Gebrauchtfahrzeuge bei Bereitstellung zum Genehmigungsbeginn 	X	
<i>Belüftung</i>	Belüftungsmöglichkeit des Fahrzeuginnenraums <ul style="list-style-type: none"> • zur Nutzung, wenn Klimaanlage nicht vorhanden oder nicht in Betrieb ist • Mindestens 4 Klapp- oder Schiebefenster im Fahrzeug, abschließbar (Fahrzeugtyp MN: mind. 2, Fahrzeugtyp: NG: mind. 6, Fahrzeugtypen: MH und NH: mind. 8) • zusätzliches Schiebefenster am Fahrerplatz • Mindestens 2 Dachluken im Fahrzeug, vom Fahrerplatz aus elektrisch zu öffnen und schließen (gilt nicht für Fahrzeugtyp MN: mind. 1, Fahrzeugtyp NG: mind. 3, Fahrzeugtypen MH und NH: mind. 4) • Dachlüfter 	X	
<i>Verglasung</i>	Fahrzeugscheiben <ul style="list-style-type: none"> • Doppelverglasung zum Schutz vor Temperaturunterschieden • Seitenscheiben grau getönt • Türscheiben Tür 1 grün getönt • Türscheiben ab Tür 2 grau getönt 	X	

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
Fahrgastinformation und Kommunikation			
<i>Optische Information innen im Fahrzeug</i>	Elektronische Anzeige <ul style="list-style-type: none"> • Breites TFT/LED-Display mit einer Darstellungsfläche in normale Breite • Anzahl der Displays je Fahrzeug: 2 (Fahrzeugtypen NG, MH und NH: 4) • Anordnung der Displays oben mittig oder seitlich links im Innenraum hinter dem Fahrerplatz, hinter dem Gelenk und im Busanhänger vorne • Nutzung der Darstellungsfläche zur Anzeige der Liniennummer, des Fahrziels, der folgenden 3-4 Haltestellen (nächste Haltestelle hervorgehoben) in gut lesbarer Schriftgröße • Weitere Nutzung der Darstellungsfläche für ein Infotainment-Programm, bestehend aus ÖPNV-Sonderinformationen (z.B. Baustelleninformationen, allgemeine Fahrgast- und Tarifhinweise) sowie Nachrichten, Wetterbericht, Veranstaltungshinweise, Eigen- und Drittwerbung etc.) • Richtungs-/Haltestellenanzeige im Heck (über der Fondbank) 	X	
	Haltewunschanzeige <ul style="list-style-type: none"> • Ausführung als Analoganzeige, beleuchtet • Anzahl und Anordnung der Haltewunschanzeigen im Innenraum entsprechend den Vorgaben für die TFT/LED-Displays, neben diesen 	X	
<i>Akustische Information innen im Fahrzeug</i>	Akustische Ansage <ul style="list-style-type: none"> • Lautsprecher im Innenraum • Information über die nächste Haltestelle und Umsteigemöglichkeiten mittels Sprachspeicher (digitales Ansagegerät) im Fahrzeug • Ansage im Fahrzeug muss rechtzeitig vor Erreichen der Haltestelle erfolgen, so dass Fahrgäste nach der Ansage noch die Haltewunschtaaste betätigen können 	X	
<i>Bordmikrofon</i>	Bordmikrofon <ul style="list-style-type: none"> • für Durchsagen an Fahrgäste im Fahrzeuginnern durch das Fahrpersonal • zur Ansage der jeweils nächsten Haltestelle durch das Fahrpersonal bei Ausfall der optischen und akustischen Informationssysteme • als Sprechstelle im Rahmen des Betriebsfunks 	X	

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
<i>Fahrgasthinweise im Fahrzeuge</i>	Aushänge/Aufkleber (gut erkennbar): <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis auf das Mitführen einer gültigen Fahrkarte und Information über das erhöhte Beförderungsentgelt nach Maßgabe der Tarifbestimmungen • Internetadresse, Email-Adresse und Telefonnummern für Kundenservice und Fahrplanauskunft des VGN Verbundes • Aktueller Liniennetzplan Fürth 	X	
	Dispenser (Broschürenbehälter) <ul style="list-style-type: none"> • für Fahrplan- und/oder Informationsbroschüren • für Broschüren bis max. DIN A5 • aus Plexiglas o. ä. • Anzahl: mindestens 2 Dispenser (Fahrzeugtypen MH und NH: mind. 3) 	X	
<i>Optische Linienkennzeichnung außen am Fahrzeug</i>	Linienbeschilderung außen <ul style="list-style-type: none"> • alphanumerische, frei programmierbare Anzeigen • elektronische Vollmatrixanzeigen • Fahrzeugfront: Liniennummer, Fahrtziel • Fahrzeugseite rechts: Liniennummer, Fahrtziel, Linienverlauf • Fahrzeugheck: Liniennummer, Fahrtziel (Fahrzeugtyp MN: nur Liniennummer) • Fahrzeugseite links: Liniennummer (gilt nicht für Fahrzeugtyp MN) • außerhalb des Linieneinsatzes geeignete Sonderanzeigen zur Information der Fahrgäste (z.B. „Sonderfahrt“, „Pause“, „Bitte nicht einsteigen“) 	X	
<i>Akustische Linienkennzeichnung außen am Fahrzeug</i>	Außenlautsprecher <ul style="list-style-type: none"> • zur Durchsage der Liniennummer und des Fahrtziels außen im Bereich der 1. und 2. Tür nach Anhalten des Fahrzeugs an der Haltestelle („Linie ... Richtung ...“) • gut verständliche Lautstärke der Durchsage, abhängig von Umgebungsgeräuschpegel 		X
Erscheinungsbild der Fahrzeuge			
<i>Designvorgaben</i>	Einheitliches Fahrzeugdesign <ul style="list-style-type: none"> • Anwendung eines einheitlichen und prägnanten Fahrzeugdesigns im Rahmen eines Corporate-Identity-/Corporate-Design-Konzepts des Verkehrsunternehmens (gilt nur für die Busfront) • Ziel: eindeutige Wahrnehmung und Identifizierung aller eingesetzten Fahrzeuge (inkl. Dienstfahrzeuge) als Fahrzeuge des Stadtverkehrs Fürth • Maßgebliche Vorschriften und Normen sind bei der Fahrzeuggestaltung (insb. StVZO) einzuhalten 	X	
<i>Logos</i>	Unternehmenslogo <ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen des CI/CD sind Logo, Name und ggf. Claim des Verkehrsunternehmens gut sichtbar auf der Frontseite bzw. der Einstiegsseite zu platzieren. 	X	

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
	Verbundlogo <ul style="list-style-type: none"> • Zur Information der Fahrgäste über die Gültigkeit des VGN-Tarifs ist zusätzlich das Verbundlogo gut sichtbar, an der Frontseite links unten oder über der vorderen Einstiegstür rechts, zu platzieren. 	X	
<i>Werbung</i>	Außenwerbung <ul style="list-style-type: none"> • Werbung für Dritte auf den Fahrzeugen ist nur dann zugelassen, wenn Art und max. Umfang der Werbeplatzierung im CI/CD-Konzept festgelegt und dokumentiert ist. • Nicht beeinträchtigt werden darf die Wiedererkennbarkeit des Fahrzeugs als Teil der Flotte des Stadtverkehrs Fürth. • Nicht (wesentlich) beeinträchtigt werden darf die Durchsichtigkeit der Fensterflächen für Fahrgäste im Bus nach außen und von außen in den Fahrzeuginnenraum. Insbesondere dürfen Fenster nicht flächenhaft mit Werbung versehen werden. • Werbung für Dritte auf den Fahrzeugen zu mindestens 90 % ist durch das Verkehrsunternehmen selbst zu vermarkten, das die Verantwortung über Auswahl der Werbung und Art der Präsentation auf dem Fahrzeugübernimmt und stets sicherstellt, dass die jeweilige Werbung das CI/CD-Konzept des Unternehmens sowie Image und Attraktivität der ÖPNV-Nutzung nicht beeinträchtigt. • Mindestens 10 % der regelmäßig eingesetzten Fahrzeuge sind frei von jeglicher Werbebeklebung für Dritte freizuhalten und präsentieren sich vollständig im CI/CD des Unternehmens. • Die Türscheiben und alle Funktionselemente (Linien- und Zielanzeigen, Infrarot-Schnittstellen, Außenbeleuchtung inkl. Scheinwerfer, Blinker, Rücklichter, Positionslichter etc.) sind vollständig von jeglicher Werbebeklebung o.ä. freizuhalten (außer Verbund- oder Unternehmenslogo, Piktogramme zur Information/Orientierung) Ausnahmen sind abzustimmen. • Fahrzeugfrontseite ist immer im CI/CD des Unternehmens zu gestalten und grundsätzlich von Werbung für Dritte freizuhalten. 	X	
	Innenraumwerbung <ul style="list-style-type: none"> • Werbung für Dritte innerhalb der Fahrzeuge ist im Rahmen des Infotainment-Programms auf dem TFT/LED-Display (Darstellungsfläche 2) möglich (gilt nicht für Fahrzeugtyp MN). • Der Drittwerbeanteil des laufenden Infotainment-Programms darf 50 % nicht übersteigen (hiervon ausgenommen ist Eigenwerbung des Verkehrsunternehmens sowie ÖPNV-bezogene Werbung für den VGN oder die Stadt Fürth). 	X	

Ausstattungs-/ Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
<i>Fahrzeugaußen- und -innengestaltung</i>	Außenflächen und Innenraum <ul style="list-style-type: none"> • Farblich kontrastreiche Gestaltung zur guten Orientierung auch für sehbehinderte Fahrgäste • Kontrastierende Farbgestaltung oder Farbmarkierung von orientierungsrelevanten Einrichtungselementen (z.B. Haltegriffen und -stangen, Haltewunschtaster, Einstiegstüren, Stufenkanten (Hervorhebung gegenüber übrigen Formelementen)) 	X	
Bordrechner	Betriebsleitsystem / ITCS (Intermodal Transport Control System) <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung mit der Zentralen Service- und Leitstelle (ZSL) • Standortortung • Spezifikationen der Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung sind mit der Stadt Fürth abzustimmen. 	X	
Datenlieferung und Echtzeitinformation	Weitergabe der Standortdaten an <ul style="list-style-type: none"> • Service- und Leitstelle (ZSL) • DEFAS Bayern • VGN-Verbund 	X	
Instandhaltung und Wartung			
<i>Grundsätze</i>	Pflichten des Verkehrsunternehmens <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuginstandhaltung und -wartung obliegt der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Verkehrsunternehmens • Fahrzeuge müssen sich stets im verkehrs- und betriebs-sicheren, sauberen und gepflegten Zustand befinden 	X	
<i>Reinigung</i>	Innenraum <ul style="list-style-type: none"> • Mindestens besenreine Sauberkeit bei Betriebsbeginn (Grundreinigung außerhalb des laufenden Fahrgastbetriebs) • Unverzügliche Beseitigung von Grobschmutz, z.B. Getränkedosen oder Zeitungen, bei der nächstmöglichen Gelegenheit (z.B. am Linienendpunkt durch das Fahrpersonal) • Unverzügliche Beseitigung starker Verunreinigungen und grober Vandalismusschäden (ggf. mit Fahrzeugtausch im Betrieb) • Unverzügliche Leerung voller Abfallbehälter, mindestens Leerung bei Betriebsbeginn • Vollständige Unterhaltsreinigung des Fahrgastraums mindestens zweimal wöchentlich • Absaugen der Polster, Fensterreinigung, feuchtes Abwischen aller Ablagen und Haltestangen mindestens einmal monatlich 	X	
	Außenreinigung <ul style="list-style-type: none"> • In regelmäßigen Abständen und in Abhängigkeit von der Witterung und dem Grad der Verschmutzung mindestens zweimal wöchentlich – nach Bedarf auch täglich 	X	

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
	Reinigungskonzept <ul style="list-style-type: none"> • Geeignete Maßnahmen und Einrichtungen zur Aufrechterhaltung und kurzfristigen Wiederherstellung eines sauberen Zustands sind vorzuhalten • Dokumentation der Vorgänge zur Außen- und Innenreinigung • Offensichtlich und störend verschmutzte Fahrzeuge sind grundsätzlich nicht einzusetzen 	X	
<i>Wartung</i>	Reaktionszeiten <ul style="list-style-type: none"> • Umgehende Instandsetzung alters- und unfallbedingter Mängel bzw. Schäden an und in den Fahrzeugen • Unverzögliche Instandsetzung bei Fahruntauglichkeit und Ausfall eines Fahrzeugs 	X	
	Dokumentation für den Aufgabenträger <ul style="list-style-type: none"> • Zulassungsbescheinigungen • Bescheinigungen der Hauptuntersuchung • Dokumentation der Reinigung 	X	

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen den entsprechenden Anforderungen der jeweils gültigen Normen, technischen Regeln sowie den Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur und Topographie entsprechen. Insbesondere zu beachten sind einschlägige Normen, Richtlinien und Empfehlungen (z.B. DIN 18040 und 18025, DIN 32975, DIN 32974). Die jeweils gültigen gesetzlichen Vorschriften sowie Verordnungen (z.B. BOStrab) sind vom Verkehrsunternehmen einzuhalten.²⁸

Die Fördervoraussetzungen der Regierung von Mittelfranken zur Beschaffung von Neufahrzeugen (nach § 42 PBefG) sind einzuhalten²⁹

Im laufenden Betrieb ist eine regelmäßige bzw. kontinuierliche Qualitätskontrolle hinsichtlich Vollständigkeit der Ausstattung und Ordnungsmäßigkeit der Fahrzeuge durch das Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

Dabei ist besonders Augenmerk auf die folgenden Qualitätsmerkmale zu richten:

- Zuverlässigkeit der Zurverfügungstellung
- Minimierung der Ausfälle auf der Strecke und Vorhaltung von gleichwertigen Ersatzfahrzeugen
- Reinigungsstandard und Sauberkeit der Fahrzeuge
- Verkaufseinrichtungen und Fahrgastinformation
- Ständige Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprechend einschlägiger Vorschriften und gesetzlicher Bestimmungen³⁰

²⁸ Vgl. Nahverkehrsplan Nürnberg Fortschreibung 2017, Oktober 2017, S. 61.

²⁹ Vgl. Regierung Mittelfranken; Busförderung http://www.regierung.mittelfranken.bayern.de/aufg_abt/abt3/abt31001.htm

³⁰ Vgl. Nahverkehrsplan Nürnberg Fortschreibung 2017, Oktober 2017, S. 63.

Tabelle 22: Anforderungen an die im U-Bahnverkehr eingesetzten Fahrzeuge³¹

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
Fahrzeugalter	<ul style="list-style-type: none"> Die eingesetzten Schienenfahrzeuge müssen die Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur erfüllen. Das maximale Alter der Fahrzeuge darf 40 Jahre nicht überschreiten Die Instandhaltung gewährleistet das vereinbarte Qualitätsniveau und den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb gemäß BOStrab. Eine längere Nutzungsdauer der Fahrzeuge ist nach Abwägung wirtschaftlicher oder betrieblicher Rahmenbedingungen zulässig, sofern die Fahrzeuge im Rahmen von Anpassungsmaßnahmen und Umbauten an gesetzliche Vorgaben und die Vorgaben des NVP sowie an aktuellen von den Kunden geforderte zeitgemäße Standards angepasst werden. 	X	
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Niveaugleiche Einstiege Behindertengerechte Ausstattung gemäß technischer Normen und Richtlinien gekennzeichnete Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türnähe Mehrzweckbereiche für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder u.ä., Haltemöglichkeiten für stehende Fahrgäste 	X	
Fahrgastinformationen	<p>Angemessene Fahrgastinformation, die funktionsfähig, frei von Beschädigung und korrekt ist</p> <ul style="list-style-type: none"> innen: Monitore zur Fahrgastinformation mit Haltestellenanzeige, automatische Haltestellenansage (sowie Lautsprecheranlage und Bordmikrofon für Sonderinformation), Netzplan außen: Fahrzeugfront und -heck (Fahrziel, Liniennummer), Einheitliches Signet des VGN 	X	
Betriebsleitsystem	<ul style="list-style-type: none"> Betriebsleitsystem / ITCS (Intermodal Transport Control System) Verbindung mit der Zentralen Service- und Leitstelle (ZSL) 	X	
Fahrzeugtechnik	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge verfügen über eine den örtlichen Gegebenheiten angemessene Motorleistung, Mindestmotorisierung/Bremstechnik 	X	
Fahrzeugausstattung	<ul style="list-style-type: none"> Neufahrzeuge sind grundsätzlich mit Klimatisierung für Kühlung, Entfeuchtung und Heizung des Fahrgastraumes auszustatten Videoüberwachung (Überwachung in Echtzeit mit Aufzeichnung) Zeitgemäße Ausstattung und einheitliches Design der Fahrzeuge (Wiedererkennungswert) 	X	

³¹ Vgl. Nahverkehrsplan Nürnberg Fortschreibung 2017, Oktober 2017, S 62 ff.

Ausstattungs-/Qualitätsmerkmal	Anforderung/ Beschreibung	Mindestqualität	Zielqualität
Fahrzeug Erscheinungsbild	Inneres Erscheinungsbild: <ul style="list-style-type: none"> • Der Fußboden frei von groben Verschmutzungen (z.B. Dosen, Flaschen, Scherben, Lebensmittelresten, Papier, Splitt, etc.) zu halten • Die Wände, Scheiben und Deckenflächen sind frei von Verschmutzungen und Farbschmierereien zu halten. • Die Sitze sind frei von sichtbaren Mängeln (z.B. Beschädigungen, Schmutz, optische Mängel, Schmierereien, etc.) zu halten. • Die Fenster sind sauber und frei von Schäden Äußeres Erscheinungsbild: <ul style="list-style-type: none"> • Außenflächen frei von sichtbaren Verschmutzungen halten • Umgehende Beseitigung von Rost- und Lackschäden 	X	

Um die allgemeine Ausstattungsqualität der U-Bahn-Fahrzeuge stetig zu verbessern, werden von der Stadt Nürnberg bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen Standard-Qualitätsmerkmale im Linienverkehr gefordert, die im Rahmen des wirtschaftlichen vertretbaren auch bei Altfahrzeugen nachzurüsten sind (Revitalisierung), soweit die technischen Gegebenheiten dies zulassen; Näheres dazu findet sich im NVP der Stadt Nürnberg³²

Zur Gewährleistung eines hochwertigen, attraktiven Angebotes sind vom Verkehrsunternehmen ausreichende gleichwertige betriebliche Reserven sicherzustellen, um jederzeit einen zuverlässigen und pünktlichen Regelbetrieb zu ermöglichen.

4.5.2 Personal

Allgemeine Anforderungen

Das Personal repräsentiert das Verkehrsunternehmen und muss sich gegenüber dem Fahrgast durch ein gepflegtes Erscheinungsbild, Freundlichkeit und fachliche Kompetenz auszeichnen. Es muss mit den für die Personenbeförderung geltenden Gesetzen und Verordnungen vertraut sein und diese beachten. Voraussetzung sind ebenso die Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift sowie Ortskunde im Raum Fürth und den Nachbarräumen im Einzugsbereich der Stadtverkehrslinien Fürth. Die Fahrgäste sind auf Nachfrage in Sachen Beförderungsbestimmungen, Tarif und Fahrplanangebot kundenorientiert und verantwortungsbewusst zu beraten. Das Fahrpersonal muss sich durch folgende Punkte auszeichnen:

- höfliches, serviceorientiertes und in Konfliktsituationen deeskalierend wirkendes Verhalten;

³² Vgl. Nahverkehrsplan Nürnberg Fortschreibung 2017, Oktober 2017, S. 61.

- Umfassende Kenntnisse des örtlichen Verkehrsnetzes, der VGN Beförderungsbedingungen und –Tarifbestimmungen;
- grundlegende Kenntnisse der Verkehrsangebote anderer Betreiber innerhalb des VGN-Tarifs mit gemeinsamen Verknüpfungspunkten (v.a. Fahrtziele und Betriebszeiten im SPNV);
- hilfsbereites Verhalten gegenüber dem Kunden; dies umfasst die Unterstützung von Mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Personen beim Ein- und Ausstieg sowie angemessenes Verhalten gegenüber Kindern und Jugendlichen bei Schülerfahrten;
- rücksichtsvolle, dem Verkehrsaufkommen und der Besetzung angemessene sowie möglichst ruckfreie Fahrweise;
- Einhaltung des Fahrplans, insbesondere kein zu frühes Abfahren von Haltestellen
- Beachtung der Belange des Umweltschutzes (Anm.: Die Entsorgung von Müll aus dem Fahrzeug sowie von Müll des Personals hat ausschließlich in dafür vorgesehene Sammelbehälter zu erfolgen.);
- Einhaltung der gesetzlichen Sicherheitsbestimmungen an Haltestellen, insbesondere im Rahmen der Schülerbeförderung

Dienstkleidung

Für ein einheitliches Erscheinungsbild des Fahrpersonals im ÖPNV ist eine Dienstkleidung nach den Vorgaben des Verkehrsunternehmens erforderlich. Das Fahrpersonal hat innerhalb des Stadtgebiets ein Namensschild mit dem Nachnamen zu tragen.

Schulung und Qualifizierung

Das Fahrpersonal für den Busverkehr muss eine gültige Fahrerlaubnis der Klasse DE sowie gültige Genehmigung zur Personenbeförderung besitzen. Weiterhin müssen die gesetzlichen Anforderungen gemäß PBefG, BOKraft, StVO, StVZO, StVG, FZV, FeV erfüllt sein und umgesetzt werden.

Regelmäßige Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen sowie dokumentierte Fahrzeugschulungen gemäß dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz sind durchzuführen.

Das Fahrpersonal ist insbesondere nach den Standards des VGN in Bezug auf den Umgang mit den Fahrgästen sowie bei besonderen Witterungsverhältnissen (Schnee bzw. Glatteis) regelmäßig zu unterweisen. Gesetzlich vorgeschriebene Unterweisungen sind ebenfalls durchzuführen.

4.5.3 Haltestellen

Haltestellenausstattung Busverkehr

Die gesetzliche vorgeschriebene Haltestellenausstattung ergibt sich aus dem PBefG und der BOKraft. Die dort definierten Mindestanforderungen wie der Aushang der Abfahrtszeiten (§ 40 Abs. 4 PBefG) sind grundsätzlich einzuhalten.

Weitergehende Anforderungen an die Verkehrsunternehmen bezüglich der Ausstattung „ihrer“ Haltestellen richten sich in erster Linie nach den vorgegebenen Standards des VGN³³. Auch die Stadt Fürth hat zusätzlich Haltestellenstandards³⁴ mit Anforderungen an das Verkehrsunternehmen und an die Stadt festgelegt. Dazu zählt beispielsweise eine Haltestellennutzlänge von mindestens 25 Metern, um ein Halten von Buszügen zu ermöglichen.

Es ergeben sich insgesamt folgende Mindestanforderungen an Ausstattungselementen von Haltestellen innerhalb des Gebietes der Stadt Fürth: Haltestellenmast (RAL 6024 Verkehrsgrün) mit Haltestellenschild, Fahrplankästen mit Fahrplänen, Umgebungs- und Belegungsplan sowie Abfalleimer in RAL 6024 Verkehrsgrün.

Haltestellen die stärker frequentiert sind haben über eine Wartehalle, Sitzgelegenheiten und ggf. dynamische Anzeiger zur Fahrgastinformationen (DFI) zu verfügen. Eine Ausweitung des Standards soll angestrebt werden.

Die Einrichtung, Verlagerung und Stilllegung von Haltestellen werden im Nahverkehrsplan definiert. Ausgenommen sind vorübergehende Verlegungen von Haltestellen durch bspw. Baustellen oder Veranstaltungen. Weiterhin sollen Abstellanlagen für Fahrräder (Bike & Ride) im Umfeld der Haltestellen zur Verfügung stehen

Die Haltestellen und U-Bahnhöfe müssen ausreichend beleuchtet und blendfrei sein.

U-Bahnhofausstattung U-Bahnverkehr

Die U-Bahnhöfe repräsentieren neben den Fahrzeugen den ÖPNV. Das Erscheinungsbild und die Funktionalität der U-Bahnhöfe sind für die Qualität des ÖPNV mitentscheidend. Die Fahrgäste nutzen U-Bahnhöfe zum Ein-, Um- und Aussteigen und können daher erwarten, dass diese nicht nur betrieblichen Erfordernissen gerecht werden sondern mit einer einladenden, gepflegten und angenehmen Umgebung, einem guten Gefühl der Sicherheit wie auch einem entsprechenden Aufenthaltskomfort ausgestattet sind.

Ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder (Bike & Ride) sowie für PKW (Park & Ride, Kiss & Ride) sollen im Umfeld der U-Bahnhöfe gewährleistet sein.

Die Stationen verfügen über barrierefreie Zuwegungen bzw. über entsprechende Hilfen in Form von Aufzügen und Rolltreppen. Deren Fortbestand ist langfristig im Status quo verfügbar zu halten.

Die U-Bahnhöfe verfügen über einen Fahrscheinautomat sowie eine externe Verkaufsstelle im Umfeld der Haltestelle.

Informationseinrichtungen, Vitriolen (Tarifpläne, Netzpläne, Fahrpläne etc.), Zugzielanzeiger und DFIS-Anzeiger sind vom Verkehrsunternehmen mit aktuellen Informationen zu versorgen. Weiterhin muss die Wegweisung zum U-Bahnhof und Bahnsteigen gegeben sein. Lautsprecher und eine Uhr müssen an jedem U-Bahnhof vorhanden sein.

³³ Standards Bushaltestellen im VGN, Stand: 28.03.2017.

³⁴ Stadt Fürth: Haltestellen-Standard Fürth, Stand 13.09.2016.

Sitzgelegenheiten im Umfang wie sie zum 01.01.2018 vorhanden waren.

Zur Sicherheit der Fahrgäste sind die U-Bahnhöfe zu beleuchten, Notrufeinrichtungen/Notfallhalt einzurichten, Videoüberwachung zur Gefahrenabwehr sicherzustellen. Das Verkehrsunternehmen ist für die Verkehrssicherheit der Fahrgäste in seinen Anlagen und Fahrzeugen zuständig.³⁵

Wartung und Pflege

Die Wartung und Pflege der Haltestellen und U-Bahnhöfen im Stadtgebiet Fürth liegt im Verantwortungsbereich der infra fürth verkehr gmbh als Infrastrukturbetreiberin. Die Haltestellen und U-Bahnhöfe sind regelmäßig zu kontrollieren, insbesondere hinsichtlich der Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans. Gegebenenfalls sind unleserliche Fahrpläne auszutauschen. In regelmäßigen Abständen sind die Haltestellen zu reinigen und bei Bedarf instand zu setzen.

Mit dem Fahrplanwechsel und/oder bei Änderung des Fahrplans (v.a. auch bei größeren Baumaßnahmen und Veranstaltungen, die eine Änderung der Haltestelle, des Linienweges oder der Abfahrtszeiten nach sich ziehen) sind die Fahrpläne an allen betroffenen Haltestellen grundsätzlich zu erneuern. Zusätzlich sind auf den Internetseiten des Verkehrsbetriebes sowie durch Pressemitteilungen auf die Änderungen hinzuweisen.

Weitere Anforderungen an das Erscheinungsbild der Haltestellen und U-Bahnhöfe:

- Sitzmöglichkeiten sauber
- Zuwege/Bahnsteige/Wände/Säulen/Gleisbereich sauber
- Beleuchtung von Zugängen, Bahnsteigen, Aufzügen und Wartehallen ausreichend/richtlinienkonform und nicht beschädigt
- Fahrtreppen /Aufzüge sauber und in Betrieb
- Papierkörbe sauber und geleert/nicht voll
- Hinweisschilder und Leitbeschilderung sauber und lesbar
- Funktionsfähige Fahrgastinformation
- Aktuelle Fahrpläne und Tarifinformationen
- Zugzielanzeiger (ZZA) für U-Bahn und Fahrgastinformationssystem (FIS) für Bus mit richtigen Informationen in Betrieb
- Betriebsbereite Entwerter und Verkaufsautomaten (frei von sichtbaren Verschmutzungen und Schmierereien und nicht beschädigt)

Die Sauberkeit der Haltestellen und U-Bahnhöfen stellt das Verkehrsunternehmen durch regelmäßige Kontrollen sicher. Beschädigungen werden schnellstmöglich repariert, sicherheitsrelevante Schäden, Graffitis oder verfassungsfremde Texte und Symbole sind unverzüglich nach der Entdeckung /Meldung zu beseitigen. Farbschmierereien sind schnellstmöglich zu entfernen.³⁶

Barrierefreiheit

³⁵ Vgl. Nahverkehrsplan Nürnberg Fortschreibung 2017, Oktober 2017, S.65 ff.

³⁶ Vgl. Nahverkehrsplan Nürnberg Fortschreibung 2017, Oktober 2017, S.67.

Die detaillierten Vorgaben für die Barrierefreiheit der Haltestellen sind dem Leitfaden „Barrierefreiheit auf der Städteachse“³⁷ zu entnehmen. Weiterhin hat die Stadt Fürth ein „Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen, Teil Busverkehr“³⁸ erarbeitet.

Der Bordstein muss sich kontrastreich abheben und nahes Anfahren zulassen.

Der Haltestellenmast soll einen Mindestabstand zur Bordkante von einem Meter haben und darf zu keinerlei Behinderung führen, insbesondere darf er die Anfahrbare (vor der Überhang des Busses) und den Bewegungsraum der Rollstuhlfahrer sowie der Klapprampe nicht einschränken. Die Fahrpläne sind in einer mittleren Sichthöhe von 1,40 m mit einer einheitlichen Aufhängung zu platzieren.

U-Bahnhöfe werden über betriebliche Anforderungen hinaus nach Komfortkriterien ausgestattet. Im Rahmen einer möglichst vollständigen Inklusion sind die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu berücksichtigen.

Für die Zugänglichkeit an U-Bahn Haltestellen sind Fahrtreppen und/oder Aufzüge erforderlich sowie eine behindertengerechte Ausstattung (Einstiegsbereich, Blindenleitsystem, Taktile Kennung, etc.) gemäß nach DIN 32984 bzw. DIN 18024 und 18025, DIN 18030, soweit es die örtlichen Gegebenheiten zulassen.³⁹ Für die Stadt Fürth wird die Barrierefreiheit an U-Bahnhöfen als Soll-Ziel festgelegt und im Prüfauftrag NU 10 im Rahmen der kontinuierlichen Nahverkehrsplanung zeitlich und örtlich konkretisiert.

Die baulichen Mindeststandards für die Barrierefreiheit im ÖPNV sind:

- stufenlose Erreichbarkeit der Warteflächen,
- verkehrssichere und barrierefreie Rampen,
- ausreichend Fläche für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche,
- neigungsarme Gestaltung mit geringem Quergefälle,
- gefahrlos begeh- und befahrbarer Bodenbelag,
- optisch und haptisch erfassbare Bodenindikatoren.

Der Bordstein muss sich kontrastreich abheben und nahes Anfahren zulassen.

Der Haltestellenmast soll einen Mindestabstand zur Bordkante von einem Meter haben und darf zu keinerlei Behinderung führen, insbesondere darf er die Anfahrbare (vor der Überhang des Busses) und den Bewegungsraum der Rollstuhlfahrer sowie der Klapprampe nicht einschränken. Die Fahrpläne sind in einer mittleren Sichthöhe von 1,40 m mit einer einheitlichen Aufhängung zu platzieren.

4.5.4

Fahrplanwesen

Fahrplanverwaltung

³⁷ Leitfaden Barrierefreiheit auf der Städteachse, Stand: 30.01.2017.

³⁸ Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen in der Stadt Fürth Teil Busverkehr, Stand: 31.10.2016

³⁹ Vgl. Nahverkehrsplan Nürnberg Fortschreibung 2017, Oktober 2017, S. 65.

Das Verkehrsunternehmen trägt die Verantwortung der Fahrplanverwaltung. Dies beinhaltet die Erstellung der Umlauf-, Dienst- und Personalplanung. Zur Gewährleistung einer betreiberübergreifenden Information der Bevölkerung über das Fahrplanangebot unterhält die VGN GmbH ein elektronisches Informationssystem über das Internet und erstellt verschiedene gedruckte Fahrplanveröffentlichungen. Das Verkehrsunternehmen stellt zu diesem Zweck der VGN GmbH unter Mitteilung etwaiger Änderungen die Fahrplandaten [elektronisch im VDV-Format (erweitert aus VDV 451 / VDV 452, ÖPNV-Datenmodell 5.0) rechtzeitig unentgeltlich zur Verfügung. Das Verkehrsunternehmen stimmt der Weitergabe der Daten in elektronischer Form durch die VGN GmbH an andere Betreiber von Fahrplanauskunftssystemen, sowie der Veröffentlichung der Fahrplandaten als offene Daten für nicht kommerzielle Anbieter unentgeltlich zu.

Fahrplanänderungen und insbesondere Linienwegsänderungen sollen möglichst mit dem einmal pro Jahr stattfindenden und vom Verkehrsverbund Großraum Nürnberg als Jahresfahrplanwechsel übernommenen Fahrplanwechsel der europäischen Eisenbahnen (Mitte Dezember) konzentriert werden, um den Fahrgästen die räumliche und zeitliche Orientierung zu erleichtern und die Wechsel von Baustellen-bedingten Änderungen abzuheben. Insbesondere soll damit auch ein allzu häufiger Wechsel im Angebot vermieden werden, der nur noch schwer nachvollzogen werden kann, gerade auch im Hinblick auf Redaktionstermine von Printmedien (Liniennetzpläne, Fahrplanheftchen usw.).

Anschlussicherung

Die Anschlussicherung an Verknüpfungs- und Umsteigepunkten zu anderen Linien des Stadtverkehrs und zum Schienenpersonenverkehr muss gewährleistet soweit möglich sein.

Leistungsveränderungen

Die Abstimmung und Ausrichtung von Fahrzeiten für bestimmte Kundengruppen (Schüler, Auszubildende, Mitarbeiter von Einrichtungen und Unternehmen) soll durch eine stetige direkte Kundenbetreuung ermöglicht werden. Änderungsvorschläge können durch das Verkehrsunternehmen erfolgen, müssen jedoch mit der Stadt Fürth abgestimmt und genehmigt werden.

Im Falle einer Änderung der Fahrleistung ist der Fahrplan unverzüglich anzupassen und zu veröffentlichen, bspw. aufgrund von Baumaßnahmen oder Veranstaltungen. Zu beachten sind dabei auch die Vorgaben zur Pflege der Fahrplanaushänge an den Haltestellen in Kapitel 4.5.3.

4.5.5

Betrieb

Betriebshof

Der Betriebshof dient als Infrastruktur für die Versorgung, Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge. Dazu gehören ausreichend Abstellflächen für die Fahrzeuge. Für den Busbetrieb ist der Betriebshof in der Humbserstraße 21, 90763 Fürth zu nutzen.

Für den U-Bahnbetrieb ist der U-Bahn Betriebshof in Langwasser, Nürnberg zu nutzen

Leitstelle

Die Leitstelle ist 24 Stunden an sieben Tagen der Woche besetzt. Die Leitstelle muss in dieser Zeit über eine Festnetznummer sowie über eine Mobilfunknummer und per E-Mail erreichbar sein.

In der Leitstelle enthalten ist ein Servicetelefon, welches ebenfalls 24h erreichbar ist.

Betriebsplanung

In der Betriebsplanung sind die Verkehrslage und die Fahrgastwechselzeiten zu berücksichtigen. Das Unternehmen steht in der Pflicht, bei dauerhaften Verspätungen oder mehrfach verpassten Anschlüssen diese Zustände nachzubessern.

Der Fahrzeugeinsatz sowie die Personalplanung sind so zu gestalten, dass die Fahrplanvorgaben erfüllt werden.

Pünktlichkeit

Die Fahrgäste erwarten, dass die im Fahrplan ausgewiesenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten eingehalten werden. Insbesondere ist eine pünktliche Ankunft am Ziel oder am Umsteigepunkt Grundvoraussetzung für die Akzeptanz des ÖPNV. Das Verkehrsunternehmen hat sich stets um ein hohes Maß an Pünktlichkeit zu bemühen, wenn sich auch Verspätungen aufgrund unvorhersehbarer Störungsfällen im Betrieb, auch durch fahrgast- oder fremdbedingte Einflüsse, nicht immer vermeiden lassen. In keinem Fall dürfen die Abfahrten jedoch zu früh erfolgen.

Bezüglich der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Der Verkehrsbetrieb gilt als pünktlich, wenn mindestens 90% aller Beförderungsleistungen pünktlich erbracht werden.
- als Pünktlich gilt die Ankunft vor der fahrplanmäßigen Ankunftsminute sowie die Ankunft bis zu 120 s ab der fahrplanmäßigen Ankunftsminute
- die Abfahrt gilt innerhalb von 120 s ab der fahrplanmäßigen Abfahrtsminute als pünktlich
- Das Verkehrsunternehmen hat eine statistisch repräsentative Pünktlichkeitsstatistik zu führen.
- Verspätungen aufgrund von vereinbarten Wartepflichten zur Anschlusssicherung werden nicht zu Lasten des Verkehrsunternehmens gewertet.

Mit der Unterschreitung des Soll-Niveaus der Pünktlichkeit von 90% aller Verkehrsleistungen über einen Zeitraum von mehr als einem Monat hat das Verkehrsunternehmen die Ursachen zu dokumentieren und der Stadt Fürth zu melden.

Fahrten, die über 30 Minuten verspätet sind, gelten als ausgefallen, ebenso Fahrten, bei denen an drei aufeinanderfolgenden oder sämtlichen Haltestellen früher als vor der im Fahrplan angegebenen Zeit abgefahren wird bzw. regulär zu bedienende Haltestellen ausgelassen wurden.

Die Fahrgäste sind unter Zuhilfenahme der technischen Einrichtungen im Fahrzeug und an Haltestellen über die Verspätung zu informieren.

Störungsmanagement

Das Verkehrsunternehmen ist nach §22 PBefG in der Beförderungspflicht.

Bei planbaren Störungen ist eine entsprechende Fahrzeug- und Personalplanung vorzubereiten. Weiterhin sind Pressemitteilungen so zeitnah wie möglich per E-Mail an die Fürther Nachrichten, das Bürgermeister- und Presseamt der Stadt Fürth, den Behindertenrat der Stadt Fürth, die Bürgerberatungen der Stadt Fürth, die AG, den VGN und sonstige Interessierten herauszugeben. Weitere Informationswege sind Ausgänge in den Fahrzeugen und an Haltestellen, Anzeige in den Bildschirmen der Busse, DFIS-Anzeigern, sowie die eigene Homepage und die Homepage des VGN.

Bei geplanten Straßensperrungen, absehbaren Fahrzeitverlängerungen durch Baumaßnahmen o.ä. werden Ersatzfahrpläne durch das Verkehrsunternehmen erarbeitet und mit der Stadt Fürth abgestimmt.

Die Fahrplanänderungen sind rechtzeitig, d.h. mindestens fünf Tage vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen einen Tag nach Bekanntwerden des Ereignisses durch das Verkehrsunternehmen an die Fahrgäste zu kommunizieren.

Bei nicht planbaren Betriebsstörungen ist die Stadt Fürth über die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störungen zu informieren. Im Störfall informiert das Verkehrsunternehmen unmittelbar nach den eingeleiteten betrieblichen Maßnahmen die Fahrgäste über den Vorfall bzw. soweit bekannt und technisch möglich über Grund und Dauer der Störung, alternative Fahrmöglichkeiten.

Zur Sicherung der Durchführung des Betriebes hat das Verkehrsunternehmen ein Notfall- und Störungsmanagement vorzuhalten, das im Bedarfsfall den kurzfristigen Einsatz (innerhalb von 30 min nach Eintreten der Störung) von Ersatzfahrzeugen und Personal ermöglicht. Weiterhin sind Meldungen über DFI-Anzeiger an den Haltestellen und ggf. Radiomeldungen zu machen, damit die Fahrgäste informiert sind.

Umweltaspekte und Ökonomie

Es gelten folgende Anforderungen:

- Automatisches Tankdaten-Erfassungssystem mit kontinuierlicher Auswertung der fahrzeugbezogenen Verbräuche,
- kontinuierliche Reifendrucküberwachung mit Profiltiefenmessung,
- Prüfung der Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen in den Bereichen: Busbeschaffung, Ersatzteilversorgung, Nutzung von Reserve-Fahrzeugen, Nutzung der Karosseriewerkstätten und Lackier- und Trockenkabine mit Energierückgewinnung, Werkstatteinrichtungen für Instandhaltungsarbeiten, Pannendienst, Dieselmotoren-Beschaffung
- Optimierung des Einsatzes von Gefäßgrößen bis zu 25 Meter Länge,
- Durchführung sämtlicher Fahrzeuguntersuchungen in Verbindung mit Qualitätsuntersuchungen am Betriebshof,
- Regenrückhaltebecken zur Nutzung des Regenwassers für die Fahrzeugreinigung,
- Photovoltaikanlagen auf den Dächern des Betriebshofes.

4.5.6

Tarif und Vertrieb

Verkehrsverbund

Der VGN ist ein Verkehrs- und Tarifverbund für den Großraum der Metropolregion Nürnberg. Sofern das Verkehrsunternehmen noch kein Gesellschafter ist, hat es einen Antrag auf Beitritt zur VGN GmbH zu stellen, oder einen Assoziierungsvertrag mit der VGN GmbH zu schließen.

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, die dort jeweils gültigen Bestimmungen für den Tarif anzuwenden.

Tarifanwendung

Es gilt der Verbundtarif des VGN in seiner jeweils gültigen Form. Das Verbundgebiet gliedert sich in Zonen und Teilzonen, die sich segmentförmig um die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen ergeben. Innerhalb der Städte gibt es gesonderte Tarifzonen. Die Stadt Fürth liegt in der Tarifzone 200.

Vertriebskanäle und -geräte

Die Fahrscheine können im Kundencenter, in den privaten Verkaufsstellen, an den Fahrkartenautomaten, in den Fahrzeugen und online erworben werden. Wobei in den Fahrzeugen ausschließlich Einzelfahrscheine und Tages Tickets gekauft werden können.

Fahrscheinkontrollen

Die Prüfung der Fahrscheine hat gemäß der VGN-Kontroll-Richtlinien in ihrer aktuellen Fassung zu erfolgen. Für Sichtkontrollen durch das Fahrpersonal ist der Vordereinstieg Pflicht. Weiterhin muss die Kontrollbarkeit von e-Tickets gewährleistet sein.

Erhebungen und Befragungen

Fahrgastzählungen richten sich nach der Durchführungsrichtlinie für unternehmenseigene Zählungen im VGN zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage.⁴⁰

Die Nachfrage auf der U-Bahn in Nürnberg und Fürth wird täglich über die stationären automatischen Fahrgastzählensysteme (AFZS) erfasst (Vollerhebung). Der Betriebszweig Bus wird in Fürth über AFZS und manuelle Zählungen erhoben. Der Erhebungsumfang ist an Normalwerktagen eine 4-fache, eingeschränkte Vollerhebung.

4.5.7

Marketing

Ziel von Marketingaktionen soll sein, die Fahrgastzahlen einerseits durch stetige und auffallende Präsenz des Nahverkehrs und andererseits durch stets aktuelle Fahrgastinformationen in den Fahrzeugen zu steigern. Das Verkehrsunternehmen unterstützt Werbeaktionen des VGN, indem es Plakate, Linienverlaufspläne, Broschüren, etc., die es vom VGN zur Verfügung gestellt bekommt, in den Fahrzeugen zeitnah auslegt bzw. anbringt. Das Verkehrsunternehmen gestattet der Stadt Fürth, dem VGN bzw. Dritten, die von der Stadt Fürth oder der VGN dazu beauftragt wurden, unentgeltlich Marketing-Aktionen in den Fahrzeugen durchzuführen. Besondere weitere Marketingaktionen durch das Verkehrsunternehmen sind bei Zustimmung der Stadt Fürth zulässig.

⁴⁰ Durchführungsrichtlinie für unternehmenseigene Zählungen im VGN zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage, VGN, Stand: 29.06.2004.

Eine wiederkehrende individuelle Beratung von jedem Haushalt der Stadt Fürth wird als Werbe-Instrument festgeschrieben und ist vom Verkehrsunternehmen auf dessen Kosten (d. h. ohne Kostenersatz durch die Stadt Fürth) durchzuführen. Es handelt sich dabei um die Fortsetzung der bei der infra fürth verkehr gmbh über viele Jahre etablierten „Service-Aktion“ als einer Form des Direktmarketings mit direkter Ansprache der Bürger. Die Aktion dient dazu, subjektive Hinderungsgründen für die ÖPNV-Nicht- oder Wenig-Nutzung entgegenzuwirken (insbesondere die Aufklärung bei mangelnden Kenntnissen über das VGN-Angebots, die Benutzung des ÖPNV, „fehlender Durchblick im Tarifdschungel“, etc.). Aus der NVP-Anlage „Direktmarketing“ geht die verbindliche Leistungsbeschreibung dieser Auflage hervor; sie ist Teil des Nahverkehrsplans. Über das Direktmarketing ist eine aussagekräftige Statistik zu führen und dem Aufgabenträger Stadt Fürth jährlich und unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

4.5.8 **Qualitätssicherung**

Beschwerdemanagement

Das Unternehmen gewährleistet ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme sowie die Bearbeitung von Kundenbeschwerden. Weiterhin sind in regelmäßigen Abständen Kundenbefragungen durchzuführen, um die Qualität und die Weiterentwicklung des Angebots zu messen.

Kontrollaufgaben

Die Qualitätssicherung des Be- und Vertriebs erfolgt durch mystery shopping (Bewertung durch geschulte, verdeckte Testkäufer/-nutzer). Die Stadt Fürth behält sich vor und ist berechtigt, jederzeit ohne Voranmeldung offene oder verdeckte Kontrollen bezüglich der Einhaltung der definierten Qualitätsvorgaben durchzuführen. Personen, die im Linienverkehr im Besitz eines Berechtigungs- oder Kontrollausweises der Stadt Fürth oder der VGN GmbH sind, ist deren kostenfreie Beförderung und Durchführung ihrer Arbeit zu gestatten, zum Beispiel zum Zwecke der Fahrgastzählung, Fahrgastbefragung u. Ä.

Zu Kontrollen, Zählungen und Erhebungen berechtigt sind alle Mitarbeiter der VGN GmbH sowie des Aufgabenträgers bzw. von diesen beauftragte Dritte.

Verfahren

Die Entgegennahme von Beschwerden an das Unternehmen kann über Telefon, Brief, E-Mail, Fax, Online-Portal, Fahrpersonal und Kundencenter erfolgen. Die Kontaktdaten sind öffentlich zugänglich. Auch die Stadt Fürth kann Beschwerden in Bezug auf dem ÖPNV entgegennehmen. Die Bearbeitung der Beschwerden liegt in der Verantwortung des Unternehmens. Die Bearbeitung der Meldungen, die in die Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens fallen, muss innerhalb einer Frist von zwei Wochen abgeschlossen sein, andernfalls erhält der Fahrgast nach mindestens 2 Wochen einen Zwischenbericht. Die endgültige Bearbeitungszeit liegt bei höchstens vier Wochen. Rückmeldungen und Beschwerden, welche nicht in die Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens fallen sind umgehend an die zuständige Stelle weiterzuleiten. Beschwerden und aufgenommene Kundenresonanzen sind zu dokumentieren. Bei „kritischen Vorfällen“, z. B. bei einer Auseinandersetzung zwischen Fahrpersonal und Fahrgästen oder bei Unfällen, besteht eine Berichtspflicht des Verkehrsunternehmens an die Stadt Fürth; ebenso bei Verstößen gegen gesetzliche Pflichten.

4.5.9 Berichtspflichten

Regelmäßige Meldepflichten

Qualitätsnachweise sind gegenüber der Stadt Fürth in regelmäßigen Abständen zu erbringen. Dies umfasst mindestens folgende quartalsweise Berichtspflichten:

- Dokumentation der beim Verkehrsunternehmen eingegangenen Beschwerden
- Instandhaltung und Wartung: Reinigungsnachweise, Bescheinigung der Hauptuntersuchung
- Auffälligkeiten in der Auslastung der Kapazitäten (Über- und Unterauslastungen)
- größere Beschädigungen bzw. Reparaturen bei den Fahrzeugen
- ausgefallene Fahrten sowie sonstige Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten
- Pünktlichkeitsstatistik; Hinweis: bei Unterschreitung der Sollpünktlichkeitsquote von 90% ist ein monatlicher Bericht mit Begründung der Unpünktlichkeit zu erbringen
- Teilnahme an Ortsterminen und sonstigen Abstimmungsterminen mit der Stadt Fürth oder Dritten sowie Testfahrten
- Fahrgastzahlen nach Linien und Relationen sowie Haltestellen, fahrtenfein (Alle Daten, die im Rahmen der regelmäßigen Verkehrserhebung für die Einnahmenaufteilung erhoben und produziert werden.)

Weiterhin ist jährlich eine Fahrzeugliste mit folgenden Inhalten zu erstellen: Laufleistung, Erstzulassung, Abgasnorm, Anzahl der Sitz- und Stehplätze sowie ein Zeitplan der geplanten Revitalisierungen.

Sofort-Meldungen

Das Verkehrsunternehmen hat unverzüglich zumindest mündlich/telefonisch der Stadt Fürth oder von dieser benannten Dritten über alle auftretenden gravierenden Störungen bei den Fahrzeugen und im Betriebsablauf sowie über gravierende Abweichungen von den definierten Standards, Auseinandersetzungen zwischen Fahrpersonal und Fahrgästen, sowie Verstöße gegen gesetzliche Pflichten zu unterrichten. Diese Meldung muss in Textform bis spätestens 10.00 Uhr des nachfolgenden Arbeitstages vorliegen, bzw. nach Wochenenden bis spätestens Montag 10.00 Uhr.

4.5.10 Marktforschung

Eine wiederkehrende Haushaltsbefragung unter den Haushalten der Stadt Fürth wird als Erhebungs-Instrument festgeschrieben und ist vom Verkehrsunternehmen auf dessen Kosten (d. h. ohne Kostenersatz durch die Stadt Fürth) durchzuführen. Es handelt sich dabei um die Fortsetzung der bei der infra fürth verkehr gmbh über viele Jahre etablierten Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten (Wege, Zwecke, Verkehrsmittelverfügbarkeiten, usw.) und zur Kundenzufriedenheitsanalysen als einer Form der Marktforschung mit direkter Kontaktaufnahme zu den Bürgern auf verschiedenen Kommunikationskanälen. Aus der NVP-Anlage „Marktforschung“ geht die verbindliche Leistungsbeschreibung dieser Auflage hervor; sie ist Teil des Nahverkehrsplans. Die erhobenen Rohdaten, die Auswertungen dieser Daten, sowie die dar-

über erstellten Berichte und Präsentationen, sind dem Aufgabenträger jeweils in Monatsfrist nach ihrer Fertigstellung in einer digitalen und weiterverarbeitbaren Form unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

5 Stärken-Schwächen-Profil

Das Stärken-Schwächen-Profil für den ÖPNV im Stadtgebiet Fürth umfasst neben der Untersuchung der Erschließungsqualität (Vorhandensein und Erreichbarkeit von Haltestellen) und der Bedienungsqualität (Anzahl der Abfahrten und Betriebszeiten) auch Aussagen zur Verbindungsqualität (Umsteigeerfordernisse und Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr) sowie eine Zusammenfassung der im Rahmen der Auftaktbeteiligung zur Aufstellung des NVP ermittelten Schwachstellen im lokalen Busverkehr.

Da die Nutzungsdichte zwischen den Stadtteilen differiert, nicht alle Haltestellen eines Stadtteils in der gleichen Qualität bedient werden müssen bzw. können und auch die Linienangebote unterschiedlich sind, ist es zweckmäßig, die Stadtteile nach Gebietstypen (Dichte) zu gliedern⁴¹ und je Stadtteil eine oder mehrere Referenzhaltestellen und Referenzlinien zur Bewertung zu definieren. Die jeweiligen Zuordnungen gehen aus Tabelle 23 hervor.

⁴¹ Die Kernzone beschreibt den Innenstadtkern mit zentralen Funktionen und Verkehrsverknüpfungen. Mit ‚hoher Nutzungsdichte‘ werden Gebiete mit geschlossener Bebauung (z.B. an die Kernzone angrenzend) und hoher Konzentration an Einwohnern, Arbeits- oder Ausbildungsplätzen klassifiziert. Mit ‚geringer Nutzungsdichte‘ werden alle übrigen städtisch strukturierten Gebiete (alle übrigen bebauten Bereiche im Stadtgebiet) bezeichnet. Die Zuordnung erfolgt auf Basis der VDV-Empfehlungen (vgl. VDV-Schriften Nr. 4, 6/2001).

Tabelle 23: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Bezirk

Be- zirks- nr.	Bezirksname	Flächenanteil nach Gebiets- typ/Nutzungsdichte			Referenzhal- testelle(n)	Referenzlinie(n)
		Kernzone	hoch	gering		
01	Altstadt, Innenstadt	73,7%	26,3%		Hauptbahn- hof	U1, 67, 111*, 112, 126*, 152, 172, 173, 174, 177, 178, 179, N9, N18
02	Stadtpark, Stadt- grenze		100,0%		Jakobinen- straße	U1, 112, 173, 174, N9
03	Nördliche Südstadt		100,0%		Amalienst- raße	67, 173, 174, 177, 178, 179, N18
04	Südstadt Industrie- gebiet		100,0%		Sonnen- straße	177, 179, N18
05	Südliche Südstadt		100,0%		Kaiserstraße	67, 112, 173, 174, 178
06	Kalb-Siedlung, (Wei- kershof)		38,4%	61,6%	Saarburger Straße	67, 112, 178, N18, N21
07	Dambach, (Unter- fürberg)			100,0%	Erlöserkirche	111*, 112*, 178, N18
08	Oberfürberg, (Eschenau)			100,0%	Kirchenweg	171, N18
09	(Atzenhof), Burg- farnbach			100,0%	Geißbäcker- straße	172, N9
10	Unterfarnbach			100,0%	O. Lilienthal Schule	171**, 175
11	Hardhöhe		74,8%	25,2%	Hardhöhe	U1, 171, 176, N9
12	Scherbsgraben, (Bil- linganlage)		31,8%	68,2%	Stiftungs- straße	172, N9
13	Schwand, Eigenes Heim		22,6%	77,4%	Robert-Koch- Straße	171, 175, N9
14	Poppenreuth, Espan			100,0%	Karl-Bröger- Str.	175
15	Ronhof, Kronach		42,2%	57,8%	Storchenstr.	177, 179
16	Sack, Braunsbach, Bislohe, (Steinach)			100,0%	Bislohe Nordring	178, 179
17	Stadeln, (Herboldshof, Mann- hof)			100,0%	Stadeln Waldschänke	173, 174, N17
18	Vach, (Flexdorf, Ritz- mannshof)			100,0%	Am Vacher Markt	171**, 173*, 174, 175, N17
* Einzelfahrten						
** nur SVZ-Verkehr						

5.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität des straßengebundenen ÖPNV und der U-Bahn im Stadtgebiet Fürth kann als gut bis sehr gut bezeichnet werden. Alle Bezirke bzw. überwiegend alle Distrikte sind i.d.R. mit mehreren Haltestellen ausgestattet, die weitgehend alle bebauten Flächen abdecken. Das Kriterium, wonach in der Praxis eine Fläche als erschlossen gilt, wenn mindestens 80 % der Bevölkerung innerhalb der definierten Einzugsbereiche lebt bzw. arbeitet, wird in der Stadt Fürth insgesamt sowie zumindest bezogen auf Kernzone und Gebiete mit hoher Nutzungsdichte erfüllt. Vereinzelt Stadtrandlagen und Straßenzüge gelten nach den raumtypabhängigen Kriterien aber als nicht erschlossen. Zum Teil sind auch bestimmte Gewerbebereiche nicht direkt an den ÖPNV angebunden. In Tabelle 24 ist die Auswertung der Erschließungsqualität ersichtlich. Die Karte 15 stellt die Auswertung grafisch dar.

Im Einzelnen lässt sich die Erschließungsqualität wie folgt charakterisieren:

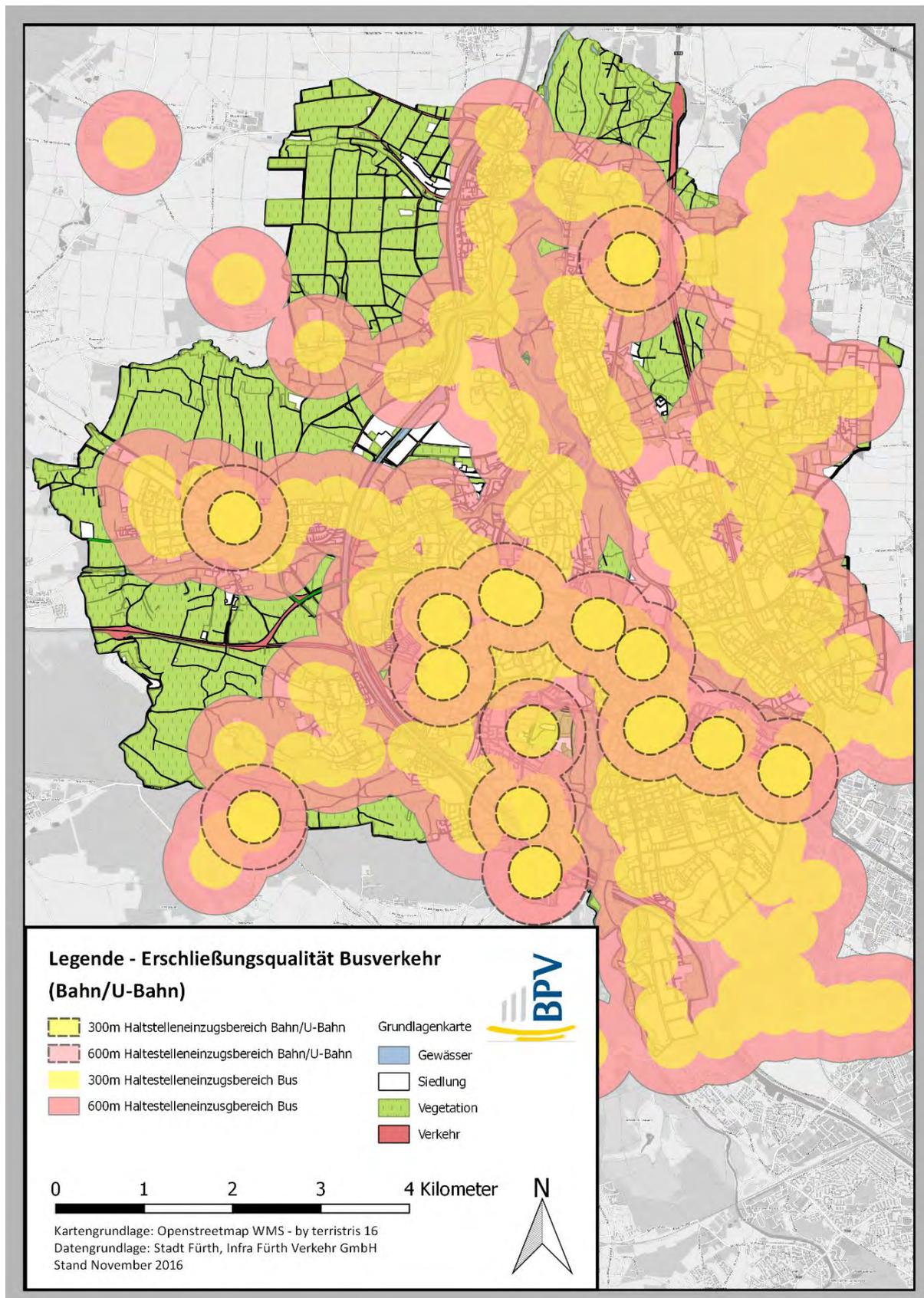
- Sehr gut erschlossene Kernzone und Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
- Gewerbegebiete Mainstraße, Hafen und westlicher Teil des Golfparks (am BRK-Katastrophenschutzzentrum) nur teilweise erschlossen, ebenso Wohnsiedlung in der Fasanenstraße (Unterfarnbach)
- Geringe Erschließungsdefizite in den Randlagen von Vach (Kleingartensiedlung) sowie im Stadtbezirk Stadeln (Sportanlagen, Stadelner Hard)

Tabelle 24: Auswertung der Erschließungsqualität

Nutzungs-dichte	Nutzungsart des Siedlungsgebiets	Fläche [m ²]	Radius 300 m	Radius 600 m
geringe Nutzungs-dichte	Wohnbaufläche	7.562.741	83%	99%
	Fläche besonderer funktionaler Prägung	471.207	67%	89%
	Friedhof	55.005	93%	100%
	Industrie und Gewerbefläche	3.558.755	65%	94%
	Fläche gemischter Nutzung	978.356	73%	95%
	Sport, Freizeit und Erholungsfläche	2.425.756	48%	90%
hohe Nutzungs-dichte	Wohnbaufläche	2.666.179	91%	100%
	Fläche besonderer funktionaler Prägung	553.243	94%	100%
	Friedhof	263.254	67%	100%
	Industrie und Gewerbefläche	1.559.127	94%	100%
	Fläche gemischter Nutzung	256.847	93%	100%
	Sport, Freizeit und Erholungsfläche	1.016.597	69%	100%
Kernzone	Wohnbaufläche	227.335	100%	100%
	Fläche besonderer funktionaler Prägung	81.861	100%	100%
	Friedhof	19.960	100%	100%
	Industrie und Gewerbefläche	96.839	100%	100%
	Fläche gemischter Nutzung	170.228	100%	100%
	Sport, Freizeit und Erholungsfläche	29.746	73%	100%

In der Gesamtauswertung sind 86 % der Wohnbauflächen mit einem 300 m Radius und 99 % mit einem 600 m Radius erschlossen. Defizite bestehen derzeit bei Industrie und Gewerbeflächen, Friedhof sowie Sport, Freizeit und Erholungsflächen.

Karte 15: Erschließungsqualität des Busverkehrs (inkl. Bahn/U-Bahn) in Fürth



5.2 *Bedienungsqualität*

Die Überprüfung der Bedienungsqualität des Busverkehrs erfolgte auf Grundlage der Bestandsdaten (s. Tabelle 7) und einem Vergleich dieser mit den Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. In dieser Tabelle können Aussagen bezüglich der Anzahl der Fahrten sowie der Betriebszeiten entnommen werden. Die Anforderungen der Grenz- und Richtwerte je nach Nutzungsbereich sind in der Tabelle 20 zu finden.

Tabelle 25: Klassifizierung der Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität

Farbe	Bedeutung
	entspricht Richt- und Grenzwert
	entspricht dem Grenzwert
	entspricht weder Richt- noch Grenzwert

In der folgenden Tabelle 26 wurden alle Teilabschnitte der Stadtbusverkehrslinien, nach der Taktung oder dem Nutzungstyp gegliedert aufgelistet und mit den Standards bzw. den Vorgaben aus der Leitlinie für Nahverkehrsplanung in Bayern verglichen. Da bei dieser Auswertung jede einzelne Linie betrachtet wird, sind Überlagerungen durch mehrere Linien nicht berücksichtigt.

Tabelle 26: Auswertung Bedienungsqualität nach Buslinien und Nutzungstyp

Stadt- verkehr Linie	Abschnitt	Zuordnung	Verkehrszeiten/Takt							
			Montag-Freitag			Samstag			Sonntag	
			HVZ	NVZ	SVZ	NVZ bis 16 Uhr	NVZ nach 16 Uhr	SVZ	NVZ	SVZ
171	Eigenes Heim - Klinikum	geringe Nut- zungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
171	Klinikum - Hard- höhe	hohe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
171	Hardhöhe - Pillauer Str.	hohe Nutzungsdichte	10	15	60	15	60	60	60	60
171	Pillauer Str. - Spechtweg	geringe Nut- zungsdichte	10	15	60	15	60	60	60	60
172	Fürth Hbf - Stadt- halle Süd	Kernzone	10	15	30	15	30	30	30	30
172	Stadhalle Süd - Klinikum	hohe Nutzungsdichte	10	15	30	15	30	30	30	30
172	Klinikum - Gladio- lenweg	geringe Nut- zungsdichte	10	15	30	15	30	30	30	30
173	Jakobinenstr. - Maxstraße (Süd)	hohe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
173	Maxstraße (Süd) - Rathaus	Kernzone	20	30	60	30	60	60	60	60
173	Rathaus - See- ackerstr.	hohe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
173	Seeackerstr. - At- zenhof	geringe Nut- zungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
174	Jakobinenstr. - Maxstraße (Süd)	hohe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
174	Maxstraße (Süd) - Rathaus	Kernzone	20	30	60	30	60	60	60	60
174	Rathaus - See- ackerstr.	hohe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60

Stadt- verkehr Linie	Abschnitt	Zuordnung	Verkehrszeiten/Takt							
			Montag-Freitag			Samstag			Sonntag	
			HVZ	NVZ	SVZ	NVZ bis 16 Uhr	NVZ nach 16 Uhr	SVZ	NVZ	SVZ
174	Seeackerstr. - Am Vacher Markt	geringe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
175	Stadtgrenze - Rathaus	geringe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
175	Rathaus - Maxbrücke	Kernzone	20	30	60	30	60	60	60	60
175	Maxbrücke - Klinikum	hohe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
175	Klinikum - Vach Nord	geringe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
176	Hardhöhe - GWG Hardh. West - Hardhöhe	hohe Nutzungsdichte	20	0	0	0	0	0	0	0
177	Europaallee - infra	hohe Nutzungsdichte	20	15	30	15	60	60	60	60
177	infra - Fürth Hbf	hohe Nutzungsdichte	10	15	30	15	30	30	30	30
177	Fürth Hbf - Rathaus	Kernzone	10	15	0	15	30	0	30	0
177	Rathaus - R.-Schiestel-Str.	hohe Nutzungsdichte	10	15	0	15	30	0	30	0
178	Weierhof - Heilstättensiedlung	geringe Nutzungsdichte	60	120	120	90	60	120	120	120
178	Waldkrankenhaus - Heilstättensiedlung	geringe Nutzungsdichte	30	45	120	45	0	120	120	120
178	Heilstättensiedlung - Saarburger Str.	geringe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
178	Saarburger Str. - Maxstraße (Süd)	hohe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
178	Maxstraße (Süd) - Rathaus	Kernzone	20	30	60	30	60	60	60	60
178	Rathaus - Schmalau	geringe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
179	Fürth Süd - Europaallee	geringe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
179	Europaallee - Maxstraße (Süd)	hohe Nutzungsdichte	20	30	30	30	30	30	30	30
179	Maxstraße (Süd) - Rathaus	Kernzone	20	30	60	30	60	60	60	60
179	Rathaus - Kronacher Str.	hohe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
179	Kronacher Str. - Grossgründlach Nord	geringe Nutzungsdichte	20	30	60	30	60	60	60	60
33	Jenaer Str. - Poppenreuther B.	geringe Nutzungsdichte	20	40	40	40	40	40	40	40
33	Poppenreuther Brücke - Rathaus	hohe Nutzungsdichte	20	40	40	40	40	40	40	40
39	Stadtgrenze - Hans-Böckler-Str.	hohe Nutzungsdichte	20	40	40	40	40	40	40	40
67	Fürth Süd - Saarburger Str.	geringe Nutzungsdichte	10	20	40	20	20	40	40	40
67	Saarburger Str. - Fürth Hbf	hohe Nutzungsdichte	10	20	40	20	20	40	40	40

Die Auswertung für die HVZ zeigt, dass die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit überwiegend erfüllt und in der Mehrzahl der Fälle sogar übertroffen werden. Hinter den Vorgaben zurück bleibt hierbei die Bedienung des Ortsteils Weiherhof. Die Anbindung von Weiherhof ist über alle Verkehrszeiten hinweg nicht ausreichend. Weiherhof befindet sich allerdings außerhalb des Stadtgebiets Fürth, auf dem Gebiet der Stadt Zirndorf.

Momentan bedient die Buslinie 178 abwechselnd die Bereiche Weiherhof und bzw. oder „Waldkrankenhaus“. Entsprechend ist auch die Anbindung „Waldkrankenhaus“ als weiteres Defizit (in NVZ und SVZ) festgestellt worden. Am späten Samstagnachmittag ist der Bereich „Waldkrankenhaus“ überhaupt nicht angebunden.

Die Linie 176 besteht seit August 2016 und dient ausschließlich der Anbindung des Gewerbegebietes Hardhöhe West. Durch das auf die HVZ beschränkte Verkehrsangebot ergeben sich hier Defizite in NVZ und SVZ.

Die Auswertung zeigt ein klares Defizit des Angebotes in der NVZ nach 16:00 Uhr am Samstag. Bereits ab 16:00 Uhr wird aktuell nach einem stark ausgedünnten Fahrplan gefahren, obwohl die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern am Samstag während der gesamten Ladenöffnungszeiten ein Angebot auf dem Niveau der NVZ Montag - Freitag vorsieht.

Signifikante Auffälligkeit über alle Tagesarten hinweg ist die Taktfolge der einzelnen Linien innerhalb der Kernzone. Dabei herrscht laut Tabelle 26 in der Kernzone ein linienbezogenes Bedienungsdefizit. In einer weiteren Auswertung wurde die Kernzone deshalb nochmals im Detail betrachtet. In der Tabelle 27 ist die Linienabdeckung der Haltestellen innerhalb der Kernzone aufgeschlüsselt.

Tabelle 27: Linienabdeckung der Haltestellen in der Kernzone

Haltestellen	Linienabdeckung						
	172	173	174	175	177	178	179
Maxstraße (Süd)	X	X	X		X	X	X
Fürth Hbf	X	X	X		X	X	X
Fürther Freiheit		X	X		X	X	X
Stadttheater		X	X		X	X	X
Rathaus		X	X	X	X	X	X
Grüner Markt				X			
Maxbrücke				X			
Hirschenstraße	X						
Mathildenstraße	X						
Rosenstraße	X						
Theaterstraße	X						
Katharinenstraße	X						
Stadthalle Süd	X						

Die „Stammstrecke“ Hauptbahnhof – Fürther Freiheit – Stadttheater – Rathaus wird aktuell von fünf Stadtbuslinien bedient. Daraus ergibt sich in der detaillierten Betrachtung über alle Verkehrszeiten ein mindestens gutes Verkehrsangebot (siehe Tabelle 28). Die kürzeste statistische Fahrzeugfolge wird unter anderem am Hauptbahnhof erreicht. Die Fahrzeuge verkehren dann im Mittel alle zweieinhalb Minuten. Mangelhafte Bedienungen bestehen de facto nur an jenen Haltestellen, die nur von einer Linie angefahren werden.

Tabelle 28: statistischer Fahrzeugabstand in der Kernzone nach Verkehrszeiten (Minuten)

Haltestellen	Anzahl Linien	Montag-Freitag			Samstag			Sonntag	
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ bis 16 Uhr	NVZ nach 16 Uhr	SVZ	NVZ	SVZ
Maxstraße (Süd)	6	2,50	3,75	10,00	3,75	7,50	10,00	7,50	10,00
Fürth Hbf	6	2,50	3,75	10,00	3,75	7,50	10,00	7,50	10,00
Fürther Freiheit	5	3,33	5,00	15,00	5,00	10,00	15,00	10,00	15,00
Stadttheater	5	3,33	5,00	15,00	5,00	10,00	15,00	10,00	15,00
Rathaus	6	2,86	4,29	12,00	4,29	8,57	12,00	8,57	12,00
Grüner Markt	1	20,00	30,00	60,00	30,00	60,00	60,00	60,00	60,00
Maxbrücke	1	20,00	30,00	60,00	30,00	60,00	60,00	60,00	60,00
Hirschenstraße	1	10,00	15,00	30,00	15,00	30,00	30,00	30,00	30,00
Mathildenstraße	1	10,00	15,00	30,00	15,00	30,00	30,00	30,00	30,00
Rosenstraße	1	10,00	15,00	30,00	15,00	30,00	30,00	30,00	30,00
Theaterstraße	1	10,00	15,00	30,00	15,00	30,00	30,00	30,00	30,00
Katharinenstraße	1	10,00	15,00	30,00	15,00	30,00	30,00	30,00	30,00
Stadthalle Süd	1	10,00	15,00	30,00	15,00	30,00	30,00	30,00	30,00

Bei der Linie 172 mit den Haltestellen: Hirschenstraße, Mathildenstraße, Rosenstraße, Theaterstraße, Katharinenstraße, Stadthalle Süd ist Handlungsbedarf innerhalb der Kernzone samstags in der NVZ nach 16 Uhr und sonntags in der NVZ gegeben. Hierbei ist mit einem derzeitigen 30-Minuten-Takt weder der Richtwert (10') noch der Grenzwert (15') erfüllt.

Die zwei Haltestellen Maxbrücke und Grüner Markt der Linie 175 bilden eine Parallelstrecke zur U-Bahnlinie 1 und verdichten lediglich deren Stationsabstand Rathaus – Stadthalle. Hierbei wäre keine Taktverdichtung auf dieser Linie erforderlich, da ein sehr gutes Angebot durch die U-Bahn gegeben ist.

In der folgenden Tabelle 29 ist die Auswertung der U-Bahnlinie 1 innerhalb des Stadtgebiets Fürth zu entnehmen.

Tabelle 29: Auswertung Bedienstungsqualität der U1 nach Nutzungstyp und Verkehrszeit

U-Bahn Linie	Abschnitt	Zuordnung	Montag-Freitag			Samstag			Sonntag	
			HVZ	NVZ	SVZ	NVZ bis 16 Uhr	NVZ nach 16 Uhr	SVZ	NVZ	SVZ
U1	Stadtgrenze-Hauptbahnhof	Hohe Nutzungsdichte	5	6 ² / ₃	10	6 ² / ₃	6 ² / ₃	10	10	10
U1	Hauptbahnhof-Stadthalle	Kernzone	5	6 ² / ₃	10	6 ² / ₃	6 ² / ₃	10	10	10
U1	Stadthalle-Hardhöhe	Hohe Nutzungsdichte	5	6 ² / ₃	10	6 ² / ₃	6 ² / ₃	10	10	10

Die U-Bahnlinie 1, als ein Streckenast des U-Bahnnetzes Nürnberg-Fürth, bietet der Stadt Fürth ein gutes bis sehr gutes Fahrtenangebot über alle Verkehrstage hinweg.

5.3 **Verbindungsqualität**

Die Reisezeitverhältnisse stellen im ÖV auf einen Haltestellen-zu-Haltestellen-Vergleich ab. Die Verhältnisbildung zum motorisiertem Individualverkehr (MIV) erscheint daher tendenziell günstiger für den ÖV als bei einer ganzheitlichen Betrachtung, da der MIV real in vielen Fällen Haustür-zu-Haustür-Verbindungen ermöglicht (außer bei Parkplatznot), folglich die ermittelten Reisezeiten den Zeitbedarf für einen Zugang und Abgang von der ersten und letzten Haltestelle der Verbindung nicht enthalten.

Weiterhin stellen die Reisezeitverhältnisse im ÖV zudem auf einen Abfahrtszeitpunkt-zu-Ankunftszeitpunkt-Vergleich ab. Die Verhältnisbildung zum MIV erscheint auch hierdurch tendenziell eher zu günstig für den ÖV als bei einer ganzheitlichen Betrachtung, da sich durch die Taktzeit an der Abfahrts Haltestelle eine nicht eingerechnete Wartezeit (in Näherung der Hälfte der Taktzeit entsprechend) ergibt, die beim frei verfügbaren MIV fehlt, und die nur begrenzt genutzt werden kann bzw. ein Nutzungshemmnis darstellen kann.

Die Reisezeitverhältnisse im ÖV sind auf Grundlage von Fahrplandaten erstellt wurden. Durch die im Stadtbusverkehr von Fürth weit verbreitete Unpünktlichkeit (vgl. Tabelle 31) ergeben sich real jedoch verlängerte Fahr- und damit Reisezeiten führen, sowie gegebenenfalls Anschlussverluste die zu einer noch darüber hinaus gehenden Verlängerung der Reisezeit führen können. Die Verhältnisbildung zum MIV erscheint auch hierdurch tendenziell eher günstiger für den ÖV als bei einer ganzheitlichen Betrachtung.

Eine gesamtheitliche Betrachtung der Reisezeitverhältnisse wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans und dem, derzeit in Überarbeitung befindlichen, Verkehrsmodells erfolgen.

5.3.1 **Verbindungsqualität innerstädtisch**

Als räumliche Bezugsbasis wurden für die einzelnen Verkehrszellen die zuvor definierten Referenzhaltestellen und Referenzlinien gewählt (s. Anhang 6: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Distrikt). Als Kriterien für die Auswahl dieser Haltestellen bzw. Linien sind die besondere zentrale Lage und/oder besondere Anbindungsfunktion der Referenzhaltestelle(n) sowie das für die jeweilige Verkehrszelle bestmögliche Linienangebot anzuführen.

Im Rahmen der Verbindungsanalyse erfolgte ein Vergleich der schnellsten verkehrsüblichen ÖPNV- bzw. Straßenverbindungen zwischen den einzelnen Fürther Verkehrszellen (Referenzhaltestellen) und dem Fürther Hauptbahnhof sowie dem Fürther Rathaus. Bestandteile dieser Analyse waren:

- Ein Vergleich der Reisezeit zwischen ÖPNV⁴² und MIV sowie Fahrrad⁴³.
- Eine Prüfung auf Umsteigeerfordernisse im ÖPNV.

⁴² Reisezeit gemäß Fahrplanauskunft unter <https://www.vag.de/fahrplan.html>

⁴³ Reisezeiten MIV und Fahrrad gemäß Routenplaner unter maps.google.de; die Fahrtzeiten wurden für Mittwoch den 18.10.2016 gegen 13:00 Uhr ermittelt

Die Bewertung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV orientiert sich dabei an folgender Klassifizierung gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern:

Tabelle 30: Qualitätsstufen des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV⁴⁴

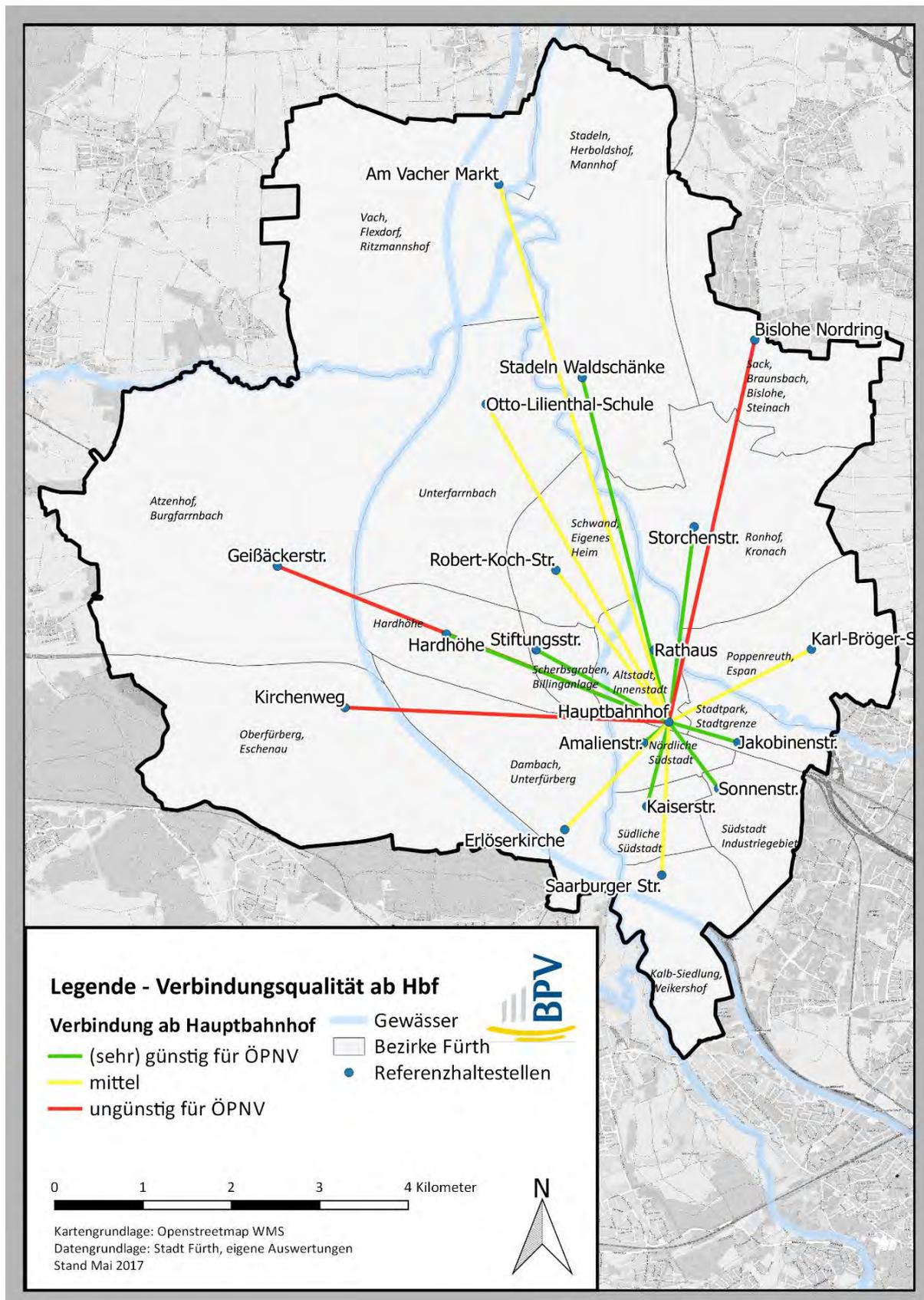
quantitativ	qualitativ
(<1,0) 1,0-1,25	(sehr) günstig für ÖPNV
1,25-1,5	mittel
>1,5	ungünstig für ÖPNV

Anhang 8 und Anhang 9 weisen die Ergebnisse der Reisezeitermittlung im Rahmen der Verbindungsanalyse aus.

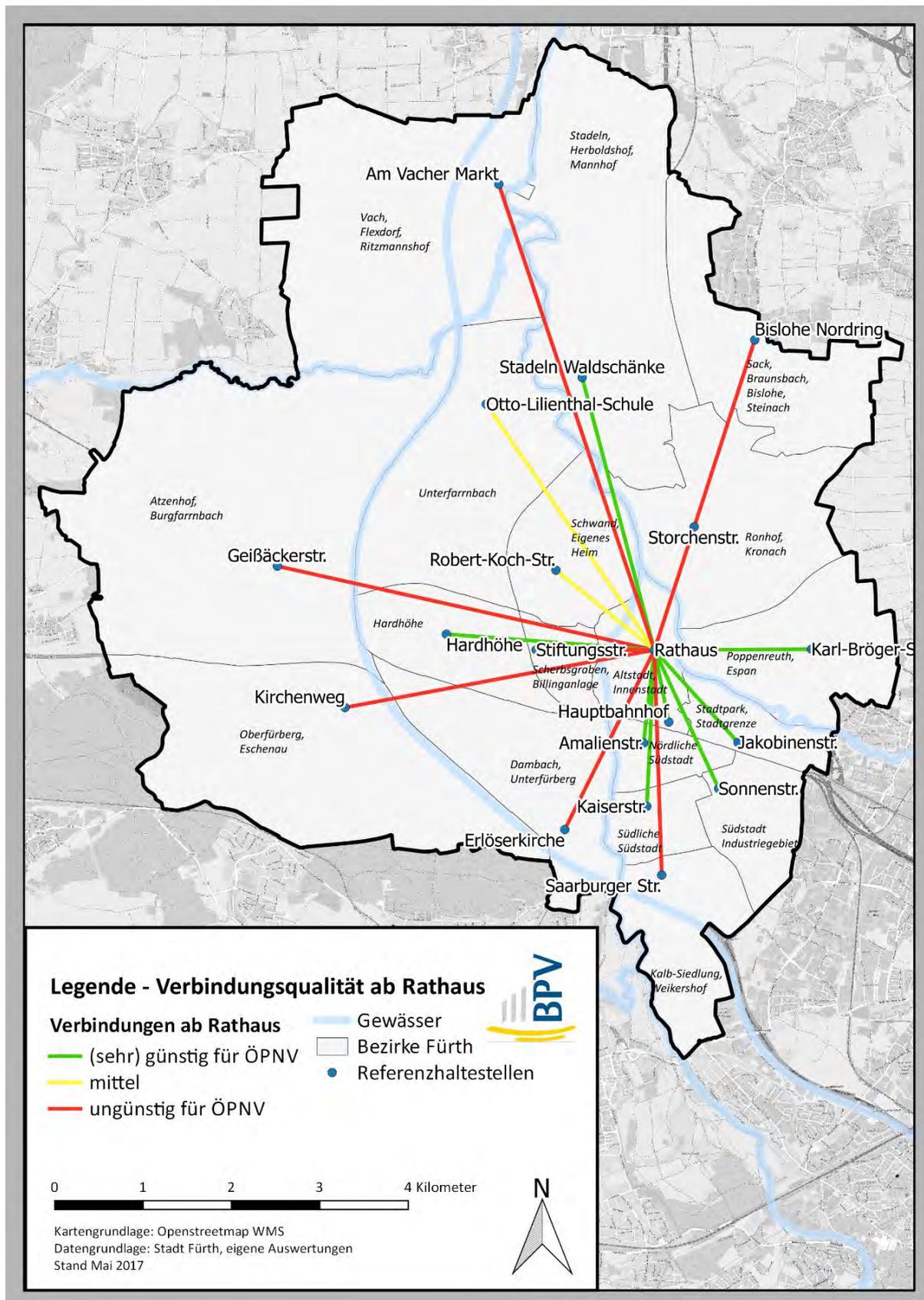
In den folgenden zwei Karten sind die Verbindungsqualitäten zwischen Referenzhalttestellen und Hauptbahnhof (Karte 16) sowie Referenzhalttestellen und Rathaus Fürth (Karte 17) dargestellt.

⁴⁴ Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, S. B9.

Karte 16: Verbindungsqualität innerhalb Fürth zwischen Referenzhaltestellen und Hauptbahnhof



Karte 17: Verbindungsqualität innerhalb Fürth zwischen Referenzhaltestellen und Rathaus



Unter Berücksichtigung der Qualitätsstufenklassifizierung gemäß Tabelle 30 und den berechneten tatsächlichen Reisezeitverhältnissen im Anhang 8 und Anhang 9 weisen die meisten betrachteten innerstädtischen Fahrbeziehungen ein zufriedenstellendes Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV auf.

Für die Bezirke Stadtpark und nördliche Südstadt ergibt sich vor allem aufgrund ihrer Nähe zum Hauptbahnhof ein sehr günstiges Reisezeitverhältnis. Hardhöhe profitiert durch die U-Bahnverbindung zum dem Hauptbahnhof von einer deutlich kürzeren ÖPNV-Reisezeit im Vergleich zur MIV-Reisezeit.

Die ÖPNV-Verbindungen vom Hauptbahnhof zu den Bezirken Südstadt Industriegebiet, Südliche Südstadt, Scherbsgraben, Ronhof, Kronach und Stadeln kann als günstig angesehen werden. In diesen Fällen ist die ÖPNV-Reisezeit nur geringfügig höher als die Reisezeit im MIV.

Unterfarrnbach, Schwand, Eigenes Heim, Poppenreuth, Espan und Vach liegen im mittleren Bereich der Verbindungsqualität. Auch die Kalb-siedlung sowie Dambach zählen noch zu diesem Bereich, allerdings liegt das Verhältnis der Reisezeiten hier genau beim Grenzwert zur ungünstigen Verbindungsqualität. Diese stellt sich bei den Bezirken Burgfarrnbach, Sack, Braunsbach, Bislohe und Oberfürberg ein.

Im Vergleich zur Reisezeit des MIV wurde ebenfalls die Reisezeit mit dem Fahrrad betrachtet und das Verhältnis gebildet. Einen besonders guten Faktor für den ÖPNV erreicht auch hier der Bezirk Hardhöhe. Die Bezirke Südstadt Industriegebiet und Poppenreuth, Espan schneiden wegen einer möglichen Abkürzung durch den Bahnhof/Stadtpark für das Fahrrad besser ab.

Die Kumulierung der ÖPNV-Reisezeiten über die Haltestellen ergibt ein Verhältnis von 1,33 zur kumulierten MIV Reisezeit. Dies entspricht einer mittleren Verbindungsqualität für das gesamte Stadtgebiet Fürth.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Auswertung der Reisezeiten von den Referenzhaltestellen zum Rathaus. Besonders gut angebunden durch den ÖPNV sind die Bezirke Stadtpark, Stadtgrenze; Nördlich Südstadt, Hardhöhe und Stadeln.

Besonders ungünstig werden die Verbindungen zwischen den Bezirken Kalb-Siedlung, Dambach, Oberfürberg, Burgfarrnbach, Scherbsgraben, Sack, Braunsbach, Bislohe und Vach und dem Rathaus angesehen.

Zusammenfassend für beide Auswertungen lässt sich entnehmen, dass die Bezirke Oberfürberg, Burgfarrnbach und Sack, Braunsbach, Bislohe in beiden Vergleichen ungünstig für den ÖPNV angebunden sind.

5.3.2 Grenzüberschreitende Verbindungsqualität

Weiterhin wurde die Verbindungsqualität des ÖPNV zu benachbarten Orten im Norden, Osten, Süden und Westen der Stadt Fürth geprüft.

Dabei wurde das Reisezeitverhältnis zwischen ausgewählten Orten im Norden mit den Referenzhaltestellen (Hauptbahnhof, Rathaus, Bislohe Nordring, Stadeln Waldschänke, Am Vacher Markt) an der jeweiligen Stadtgrenze untersucht. Bei den ausgewählten Orten und deren Haltestellen handelt es sich um: Herzogenaurach (Haltestelle: Am Friedhof), Frauenaurach (Frauenaurach Bahnhof), Eltersdorf (Egidienkirche), Erlangen Süd (Erlangen Süd), Erlangen (Hauptbahnhof).

Für die Himmelsrichtungen Ost, Süd und West wurde jeweils folgende Fürther Haltestellen als Referenzhaltestellen für die Auswertung herangezogen: Hauptbahnhof, Rathaus, Stresemannplatz, Klinikum und Kaiserstraße.

Die untersuchten Haltestellen in Nürnberg (östliche Fahrziele) sind: Schleswiger Straße, Wetzendorf Ost, Krematorium, Großmarkt und Züricher Straße.

Die betrachteten südlichen Fahrziele sind: Zirndorf Bahnhof, Altenberg Ost, Oberasbach Rathaus, Unterasbach Bahnhof und Stein Kirche.

Grenzüberschreitende westliche Fahrziele sind die Haltestellen Obermichelbach Pfefferloh, Siegelsdorf Bahnhof, Cadolzburg Bahnhof, Zirndorf Weiherhof Bahnhof.

Die Begründungen für die Auswahl dieser Haltestellen sind im Anhang 10 einzusehen.

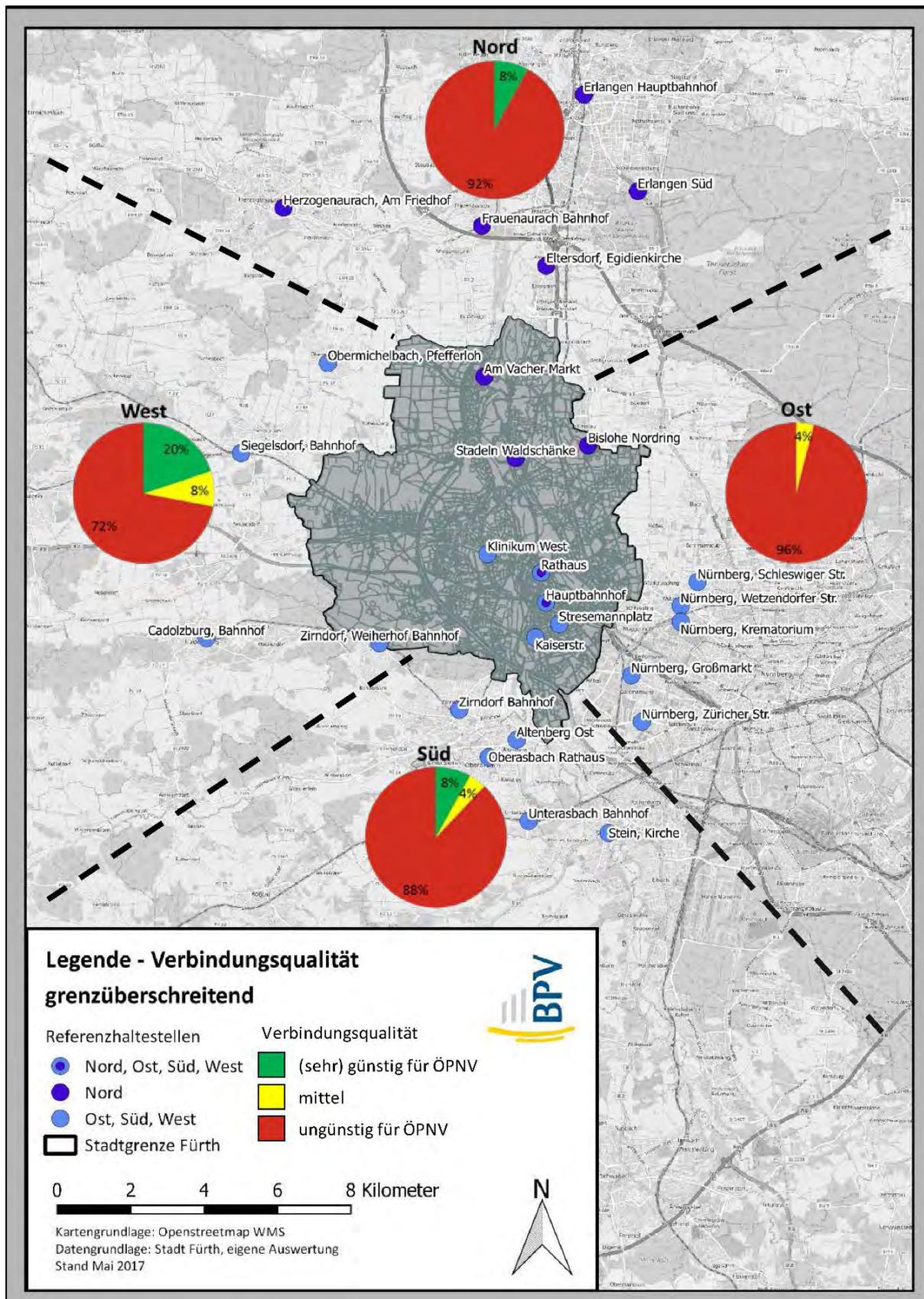
Die Verbindungsqualität in die nördlichen benachbarten Orte sind ausschließlich on Hauptbahnhof Fürth und Rathaus Fürth nach Erlangen Hauptbahnhof günstig für den ÖPNV. Grund dafür ist die Verbindung durch die S-Bahn.

Die detaillierte Auswertung der einzelnen grenzüberschreitenden Verbindungen kann dem Anhang 11, Anhang 12, Anhang 13 und Anhang 14 entnommen werden.

Die Karte 18 zeigt das Verhältnis ÖV/MIV für alle Himmelsrichtungen zu ausgewählten Fahrzielen. Die Karte zeigt die prozentuale Verteilung der Verbindungsqualität nach Himmelsrichtungen. Sehr positive Verbindungsqualitäten werden überwiegend durch die schnelle Verbindung über die U- und S-Bahn sowie den Regional-Express erbracht.

Im Ergebnis zeigen sich überwiegend unattraktive Verbindungen zu den benachbarten Orten rund um Fürth.

Karte 18: Verbindungsqualität der grenzüberschreitenden Verkehre



5.4 Weitere Mängel und Schwachstellen

5.4.1 Verspätungen

Die aktuelle Verspätungsstatistik der Fürther Buslinien ist in der Tabelle 31 aufgeführt. Permanente Verspätungen machen den ÖPNV unattraktiv und unzuverlässig.

Tabelle 31: Auswertung der Fürther Buslinien nach verschiedenen Kriterien

Linie	Hinweis	33	67	171	172	173	174	175	176	177	178	179
Kilometer		297.910	697.897	349.093	476.598	330.054	324.797	375.142	13.116	439.350	467.724	542.327
Fahrplanstunden	2015	12.766	39021	17.851	25.510	19.340	17.608	20.623	540	26.584	23.815	28.591
Fahrplangeschwindigkeit	[km/h]	23,3	17,9	19,6	18,7	17,1	18,4	18,2	24,3	16,5	19,6	19,0
Verspätung	2015	o	o	o	--	--	-	-	k.A.	--	o	--
Anzahl der Haltestellen*		22	37	23 (35)	27 (30)	29 (37)	30 (37)	36 (37)	7	19 (26)	37 (43)	50 (52)
Hst.abstand im Mittel	[m]	514	423	418	383	460	458	413	579	381	474	381
Besetzung Ø pro Strecke MF	gesamt	k.A.	k.A.	7,3	12,1	12,2	10,8	12,6	k.A.	10,2	9,2	11,2
Fahrgastzahlen	2015	k.A.	k.A.	728.000	1.349.000	1.248.000	1.047.000	1.139.000	k.A.	1.525.000	979.000	1.122.000
Erläuterung:		*regelmäßig (unregelmäßig) bediente Haltestellen										
Verspätung (+3...+15 Minuten)		+	o	-	--							

Gründe für die häufigen Verspätungen sind in vielen Fällen parkende PKW, die sogar in zweiter Reihe parken, oder Müllfahrzeuge und reger Gegenverkehr, die ein Umfahren nicht ermöglichen.

Es wurde im Jahr 2014 eine Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz⁴⁵ erstellt, indem vertiefende Analysen zu jeder Buslinie und Maßnahmen zur Verringerung der Verspätungen genannt werden.

Auch ein zu eng getakteter Fahrplan und zu geringe Wendezeiten können wiederholte Verspätungen auslösen. Es gibt folgende Möglichkeiten, die Unzuverlässigkeit zu reduzieren:

- Derzeitiges Angebot reduzieren und am aktuellen Fahrzeugbestand orientieren
- Fahrzeitprofile aller Linien anpassen und Mehrbedarf an Bussen vorhalten
- Verspätungsfreies Angebot durch gezielte Busbeschleunigung ohne Mehrbedarf an Bussen
- Ein- und Ausstieg an allen Bustüren (Verzicht auf die Fahrkartenkontrolle durch den Fahrer).
- Beschaffung von Bussen mit mehr Türen und breiteren Türspuren.
- Vergrößerung der Haltestellenabstände. Somit können die Fahrzeitprofile über verschiedene Verkehrszeitengrenzen hinweg stabilisiert werden. Viele Haltestellen haben jeweils wenig Einsteigern in der HVZ und teilweise keine Einsteiger in der NVZ und SVZ. Grund ist, dass die Zeitverluste für Bremsen und Anfahren bei Durchfahrten in den schwächer nachgefragten Zeiten wegfallen, so dass die Fahrzeitprofile verschiedener Verkehrszeiten bei dichten Haltestellenabständen stärker auseinanderfallen.

Die U-Bahn weist keine merkbaren Verspätungen auf, da aufgrund der engen Taktfolge mögliche Verspätungen für den Fahrgast kaum bis nicht spürbar sind.

⁴⁵ Vgl. Stadt Fürth (2014): Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz.

6 Maßnahmenkonzept

Die Maßnahmenkonzeption baut auf der Rahmenkonzeption auf (Anforderungsprofil, siehe Kapitel 4), konkretisiert, differenziert diese und trifft im Detail Festlegungen und Maßnahmen zu einzelnen oder mehreren Linien. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption werden das seitens der Stadt Fürth gewünschte Leistungsangebot sowie dessen weitere Entwicklung präzise beschrieben.

Die Anlage Maßnahmensteckbriefe enthält Steckbriefe zu den verschiedenen Maßnahmenvorschlägen, die während der Bearbeitungszeit des NVP erst behandelt werden.

6.1 *Linienbündelungskonzept*

Das vorrangige Ziel der Linienbündelung ist die Sicherung einer dauerhaften und wirtschaftlichen Verkehrsbedienung. Es sollen damit ökonomische Risiken zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien ausgeglichen werden. Im Rahmen künftiger Vergabe- bzw. Wettbewerbsverfahren definieren Linienbündel zugleich sinnvoller Loszuschnitte. Im Vorlauf eines Direktvergabeverfahrens nach § 5 Absatz 2 der VO (EG) 1370/2007 soll die Linienbündelung vor einer „Rosinenpickerei“ schützen. Damit würden sich Verkehrsunternehmen die Genehmigungen für rentable Linien sichern, indem sie gezielt Angebote bzw. Anträge für diese Linien einreichen, mit der Absicht, diese eigenwirtschaftlich zu betreiben. Die übrigen, weniger auskömmlichen Linien wären für Verkehrsunternehmen nicht attraktiv, und würden dann allein der öffentlichen Hand überlassen werden. Ein finanzieller Ausgleich zwischen Linien unterschiedlicher Ertragsstärke wäre dann nicht mehr möglich.

6.1.1 **Kriterien für die Bildung von Linienbündeln**

Durch die Zusammenfassung gewinnbringender und defizitärer Linien im Rahmen des Linienbündelungskonzepts entsteht die Verpflichtung des betreibenden Verkehrsunternehmens, Gewinne aus rentablen Linien zur Finanzierung wirtschaftlich schwächerer Linien zu verwenden, deren Betrieb im öffentlichen Interesse anlässlich der Wahrnehmung von Aufgaben zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge liegt. Der erweiterte Konzessionsschutz des Linienbündels führt zu einer Versagung konkurrierender Genehmigungsanträge, wenn diese mit der Absicht gestellt werden, ertragreiche Einzellinien aus dem Linienbündel und damit aus dem betrieblichen und ökonomischen Verbund der Linien herauszulösen.

Linienbündel sind in wirtschaftlicher Hinsicht sorgfältig abzuwägen. Mögliche Auswirkungen auf Verkehrsunternehmen wie auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage sind beim Zuschnitt der Linienbündel zu beachten. Eine ungünstige Losbildung bei der Vergabe, die das Angebot unangemessen verteuern und den Zuschussbedarf dauerhaft erhöhen kann, ist zu vermeiden.

Die Konzeption der Linienbündelung liegt grundsätzlich im Ermessen der Stadt Fürth als zuständiger Aufgabenträgerin. Diese kann jedoch keineswegs als beliebig aufgefasst werden, sondern ist vielmehr hinreichend zu begründen durch Abwägung der öffentlichen wie der unternehmerischen Interessen, entsprechender Maßnahmen im Rahmen des NVP sowie sonstiger Belange.

Sollten die Kriterien des Aufgabenträgers zur Konzeption der Linienbündelung nicht sachgerecht sein, d. h. der Zielsetzung des § 8 PBefG zur Förderung der Verkehrsbedienung und dem Ausgleich der Verkehrsinteressen oder den Voraussetzungen von § 9 PBefG widersprechen, sind die Kriterien als rechtsfehlerhaft anzusehen. Dies ist ebenso der Fall, wenn durch die Entscheidung die Chancengleichheit von Wettbewerbern oder des Grundrechts auf freie Berufsausübung in unzulässiger Weise eingeschränkt wird, z. B. durch gezieltes Zuschneiden der Bündel auf das Bestandsunternehmen unter dem Aspekt, bisherige Genehmigungsstrukturen erhalten zu wollen, oder der Schaffung von Gebietsmonopolen bzw. flächenhaftem Konkurrenzschutz, was durch § 9 Absatz 2 PBefG nicht gedeckt ist.

Sollte für die Linienbündelung kein hinreichender verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang nachgewiesen und festgestellt werden, ist dies als rechtsfehlerhaft zu werten, da der damit verbundene Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit nicht zu rechtfertigen ist. Die Einordnung von Linien in einem Linienbündel hat in jedem Fall sachgerecht zu erfolgen, um wirtschaftliche oder verkehrliche Nachteile zu vermeiden. Es besteht nach § 9 Absatz 2 PBefG keine Verpflichtung des Aufgabenträgers zur Bildung von Linienbündeln. Vielmehr wird hier die Möglichkeit zu einer gebündelten Genehmigungserteilung gewissermaßen als „Kann-Bestimmung“ eröffnet, während die einzelne Liniengenehmigung im PBefG weiterhin als „Normalfall“ vorgesehen ist, sofern kein zwingender Grund für das Linienbündel besteht.

Rechtlich fehlerhaft ist außerdem die Annahme, dass nur gemeinwirtschaftliche Verkehre in Linienbündeln einbezogen werden dürfen und eigenwirtschaftliche Einzellinien grundsätzlich außen vor zu bleiben hätten. Die Erzielung eines gemeinwirtschaftlichen oder eigenwirtschaftlichen Status im Linienbündel darf bei der Konzeption der Linienbündelung nicht als begründendes Kriterium angesehen werden.

6.1.2 **Linienbündelung in der Stadt Fürth**

Im Gebiet der Stadt Fürth haben folgende Kriterien für die Linienbündelung eine maßgebende Bedeutung:

- Möglichkeit einer integrierten Verkehrsplanung (Reduzierung/Abbau nicht sinnvoller Parallelverkehre, aber auch Angebotskoordination/Taktabstimmung bei sinnvollen Parallelverkehren),
- Aspekte der Betriebs- und Einsatzplanung (optimierte Umlaufbildung mit Nutzung von Stand- und Leerzeiten, flexibler Fahrzeug- und Personaleinsatz),
- stadtübergreifend einheitlicher Auftritt des ÖPNV gegenüber dem Kunden in den einzelnen Fürther Bezirken (Information, Kommunikation, Marketing).

Auf der Grundlage der Prinzipien und Kriterien zur Bildung von Linienbündeln werden die vollständig oder überwiegend auf das Fürther Stadtgebiet bezogenen ÖSPV-Linien in einem Linienbündel „Stadt Fürth“ zusammengefasst. Es umfasst die nachfolgend aufgeführten Linien.

Tabelle 32: Zuordnung der Linien zum Linienbündel Stadt Fürth

Linie	Verlauf im Status Quo	genehmigt bis
33	Nürnberg Flughafen – Lohe – Am Wegfeld – Buch – Höfeles – Fürth Ronhof – Fürth Rathaus – Fürth Hauptbahnhof (und zurück)	31.12.2019
171	(Vach Nord -) Eigenes Heim – Klinikum – Hardhöhe – Unterfürberg – Oberfürberg (und zurück)	02.12.2019
172	Fürth Hauptbahnhof – Kulturforum – Billiganlage – Klinikum – Unterfarrnbach – Burgfarrnbach (und zurück)	02.12.2019
173	Jakobinenstraße – Stresemannplatz – Flößbastraße – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Friedhof – Stadeln – Atzenhof (und zurück)	02.12.2019
174	Jakobinenstraße – Stresemannplatz – Flößbastraße – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Friedhof – Stadeln – Vach Bahnhof – Mannhof – Vach (und zurück)	02.12.2019
175	Vach Nord – Eigenes Heim – Klinikum – Rathaus – Poppenreuth – Stadtgrenze (und zurück)	02.12.2019
176	Hardhöhe – Gewerbegebiet Hardhöhe West – Hardhöhe	02.12.2019
177	Europaallee – infra – Leyher Straße – Stresemannplatz – Paulskirche – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Friedhof – Rudolf-Schiestl-Straße (und zurück)	02.12.2019
178	Weierhof – Waldkrankenhaus – Oberfürberg – Eschenau – Dambach – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Ronhof – Kronach – Bislohe – Schmalau (und zurück)	02.12.2019
179	Fürth Süd / Europaallee – Höfen – Kalb-Siedlung – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Ronhof – Sack – Bislohe – Schmalau – Grossgrundlach (und zurück)	02.12.2019
NEU*	Fürth Hauptbahnhof – Mondstraße - Mariensteig – Weierstraße - Kulturforum – Billiganlage - Am Grünerpark – Heimgartenstr. Vacher Straße – Conrad-Stutz-Weg (und Zurück)	--
N17	Fürth Rathaus – Ronhof – Sack – Stadeln – Mannhof – Vach – Atzenhof (und zurück)	02.12.2019
N18	Fürth Rathaus – Fürth Hauptbahnhof – Kalb-Siedlung – Dambach – Oberfürberg (und zurück)	02.12.2019
N20	Fürth Rathaus – Erlangen Hauptbahnhof – Erlangen Hugenottenplatz (und zurück)	02.12.2019

*Vorläufige Liniennummer der Minibuslinie. Die endgültige Liniennummer wird von der Stadt Fürth im Rahmen des Antrags oder der Anhörung auf Liniengenehmigung nach PBefG abschließend festgelegt (vgl. 189).

Das Linienbündel Stadt Fürth umfasst einen jährlichen Leistungsumfang von ca. 3.380.000 Fahrplan-Kilometern.

Für die dargestellten Linien ist eine integrierte betriebliche Planung möglich und verkehrlich wie wirtschaftlich sinnvoll darstellbar. Ebenso kann das Verkehrsangebot im Linienbündel Stadt Fürth als Ganzes gegenüber den Fahrgästen, der Bevölkerung und den Gästen in Fürth im Rahmen der lokalen Informations- und Marketingstrategie einheitlich vermittelt werden. Für übergeordnete Standards, Fahrplan- und Tarifsystematik, die Abstimmung mit benachbarten Linien und Linienbündeln sowie die regional übergreifende Kommunikation ist das ÖPNV-Angebot innerhalb des Linienbündels Stadt Fürth ebenfalls integraler Bestandteil des Verkehrsverbunds VGN.

6.1.3 Inkrafttreten der Linienbündelung

Voraussetzung für das Inkrafttreten des Linienbündels Stadt Fürth ist die Harmonisierung (zur Vereinheitlichung) der Genehmigungslaufzeiten einzelnen Linien, die im Linienbündel zusammengefasst werden sollen. Die gebündelte Genehmigung kann nach Ablauf der längsten Einzelgenehmigungen einer der im Linienbündel zusammengefassten Linien erteilt werden.

Die aktuellen Genehmigungslaufzeiten sind der Tabelle 32 zu entnehmen. Demnach enden die Genehmigungen aller im Linienbündel enthaltenen Linien bereits einheitlich zum 02.12.2019. Somit kann die Linienbündelung ab 03.12.2019 wirksam werden.

Liniengenehmigungen, die mit Wirksamwerden vor dem 03.12.2019 neu erteilt werden für evtl. zusätzliche Linien, die ebenfalls als Bestandteil des Linienbündels Stadt Fürth vorgesehen werden sollen, sind nur befristet bis zum Harmonisierungsdatum (einschließlich 02.12.2019) zu beantragen.

6.1.4 U-Bahn als Bestandteil im Verkehrsnetz Fürth

Die U-Bahn ist mit dem Streckenabschnitt Jakobinenstraße – Hardhöhe der Linie U1 fester Bestandteil des vorhandenen ÖPNV-Netzes von Fürth. Die Stadt Fürth ist mit ihrem Unternehmen *infra fürth verkehr gmbh* zuständig für die Vorhaltung der U-Bahn-Infrastruktur auf dem Grund der Stadt Fürth⁴⁶. Die Stadt Nürnberg wird parallel dazu mit Ihrem nachgeordneten Verkehrsunternehmen VAG alle notwendigen Vorkehrungen treffen, dass der Betrieb der U-Bahn auf dem Gebiet der Stadt Fürth aktuell und künftig sichergestellt wird. So ist die Linie U1 mit dem Laufweg Fürth Hardhöhe – Nürnberg Langwasser Süd im Linienbündel Stadtverkehr Nürnberg integriert, mit dem „die Sicherstellung einer wirtschaftlich tragbaren und verkehrlich sinnvollen Verkehrsbedienung angestrebt“ wird⁴⁷.

6.2 Allgemeine Maßnahmen

Kontinuierliche Nahverkehrsplanung (NK 12)

Für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs in der Stadt Fürth und die Umsetzung der geplanten Maßnahmen soll eine kontinuierliche Nahverkehrsplanung entstehen und gepflegt werden. Der Nahverkehrsplan soll nicht in periodischen Abständen, sondern schrittweise und fortlaufend fortgeschrieben werden.

Ausweitung der Verkehrszeiten (NFP 10)

Bislang endet die Nebenverkehrszeit Mo-Fr 19:30 Uhr und am Samstag um 16:00 Uhr. Das Angebot geht somit in einen 60' Takt (Schwachverkehrszeit) über. Um sowohl für die Anwohner, die entsprechend der üblichen Ladenöffnungszeiten bis 20:00 Uhr Besorgungen in der Stadt erledigen, als auch für Berufstätige ein besseres ÖPNV-Angebot gerade am Abend vorzuhalten, wird die Nebenverkehrszeit Montag-

⁴⁶ siehe dazu die Genehmigungsurkunde der Regierung von Mittelfranken vom 20.08.1974 sowie alle Folgegenehmigungen, ausgestellt zzt. bis zum Jahr 2046

⁴⁷ vgl. Kap. 7 des Nahverkehrsplans Nürnberg, Fortschreibung 2017, Stand Oktober 2017.

Freitag bis 20:30 Uhr ausgedehnt. (NFP 11) Da es eine stadtweite Angebotsverbesserung auf allen Fürther Stadtlinien ist, bei der alle Bürger der Stadt Fürth profitieren können, soll die Ausweitung bis 20:30 Uhr auch an Samstagen gelten. (NFP 12)

Für die Einführung der Nebenverkehrszeit auch am Sonntag (tagsüber) sollen in der kontinuierlichen Nahverkehrsplanung alle Linien einzeln untersucht und die Umsetzbarkeit sowie die Auswirkungen überprüft werden. (NFP 13)

Haltestellen-Standard Fürth (NH 16)

Die Stadt Fürth hat bereits das Konzept Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen, Teil Busverkehr (NH 11) geschaffen. Dieses Konzept soll weiterverfolgt werden und der Ausbau sowie die Umsetzung eingehalten werden. Die Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN (NH 18) sowie der Leitfaden Barrierefreiheit auf der Städteachse (NH 17) sind inbegriffen. Sie sollen durch einen stadt eigenen Haltestellenstandard verfeinert und präzisiert werden.

Haltestellen-Kataster Fürth (NH 15)

Für die Planung des städtischen ÖV ist es erforderlich, einen Überblick über die Ausstattung (auch im Zuge des barrierefreien Ausbaus) zu haben. Deshalb ist die Erstellung und Pflege eines Haltestellenkatasters vorgesehen. Dieses Kataster soll nach seiner Erstellung auch den Fahrgästen, über das Internetportal des Verkehrsverbundes zur Verfügung gestellt werden, um Informationen über die Barrierefreiheit für deren individuelle Reiseplanung anzubieten und damit die bis zum Jahr 2022 nicht vollständig erreichbare Barrierefreiheit im ÖPNV wenigstens durch ein Informationsangebot über die Barrierefreiheit zu kompensieren.

Erneuerung der Lichtsignalanlagen mit Busbeschleunigung und Feuerwehreingriff (NA 10)

Die Stadt Fürth hat sogenannte „Baustufen zur Erneuerung der Lichtsignalsteuerung“ ausgearbeitet⁴⁸. Diese sollen unter anderem die Wartezeit von Fahrzeugen des ÖPNV an Lichtsignalanlagen reduzieren und einen besseren Verkehrsfluss sicherstellen. Auf diesem Wege kann Schritt für Schritt eine nachhaltige Reduzierung der Verspätungen im städtischen ÖPNV erfolgen. Die Umsetzung ist deshalb dringend einzuhalten.

⁴⁸ Baustufen zur Erneuerung der Lichtsignalsteuerung, Stand 02.06.2016.

6.3 **Linienbezogene Maßnahmen (Ausreichende Verkehrsbedienung)**

Für die Linien im Linienbündel Stadt Fürth sowie der U-Bahn gelten die oben genannten Qualitätsstandards in Kapitel 4.5. Die übrigen Linien gelten die jeweiligen Anforderungen und Qualitätsstandards aus den Linienbündeln der Nahverkehrspläne von der Stadt Nürnberg (Linienbündel Stadtverkehr Nürnberg) und dem Landkreis Fürth (Linienbündel 3,5,6 und 7). Das in der Tabelle 33 wiedergegebene Leistungsangebot stellt die ausreichende Verkehrsbedienung der Stadt Fürth nach PBefG dar.

Tabelle 33: Verbindliches Leistungsangebot Allgemeiner ÖPNV im Stadtgebiet Fürth⁴⁹

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkung/ <u>Maßnahmen</u>
Hauptnetz			
Stadtverkehrslinien			
171	[Vach Nord - Vacher Brücke – Golfpark]* - Eigenes Heim - Klinikum - Hardhöhe - Unterfürberg – Oberfürberg	Mo-Fr 05:00-00:45 Uhr Sa 05:45-00:45 Uhr So 05:30-00:45 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 10'/20', NVZ 15'/30', SVZ 60' (Dichter Takt: Hardhöhe – Oberfürberg) *nur SVZ Takt Sa: NVZ 30', SVZ 60' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 60' Fahrzeuge: NG, NL	Stadtverkehrslinie Ausweitung der Verkehrszeiten der NVZ Mo-Fr und Sa auf 20:30 Uhr
172	Fürth Hbf - Kulturforum - Billiganlage - Klinikum - Unterfarnbach – Burgfarnbach	Mo-Fr 04:45-01:00 Uhr Sa 05:00-01:00 Uhr So 07:15-01:00 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 10'-15', NVZ 15', SVZ 30' Takt Sa: NVZ 15', SVZ 30' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 30' Fahrzeuge: NG, NL, NH	Stadtverkehrslinie Ausweitung der Verkehrszeiten der NVZ Mo-Fr und Sa auf 20:30 Uhr
173	Jakobinenstraße - Stresemannplatz - Flößaustraße - Fürth Hauptbahnhof - Rathaus - Friedhof - Stadeln – Atzenhof	Mo-Fr 05:00 - 01:15 Uhr Sa 04:45 - 01:15 Uhr So 05:45 - 01:15 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 20'-30', NVZ 30', SVZ 60' Takt Sa: NVZ 30', SVZ 60' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 60' Fahrzeuge: NG, NL, NH	Stadtverkehrslinie Ausweitung der Verkehrszeiten der NVZ Mo-Fr und Sa auf 20:30 Uhr Bildet fahrplanseitig mit Linie 174 eine Einheit (halber Takt zwischen Jakobinenstraße und Stadeln)
174	Jakobinenstraße - Flößaustraße - Fürth Hauptbahnhof - Rathaus - Friedhof - Stadeln - Vach Bahnhof - Mannhof – Vach	Mo-Fr 04:45 - 01:00 Uhr Sa 05:15 - 01:00 Uhr So 06:15 - 01:00 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 20'-30', NVZ 30', SVZ 60' Takt Sa: NVZ 30', SVZ 60' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 60' Fahrzeuge: NG, NL	Stadtverkehrslinie Ausweitung der Verkehrszeiten der NVZ Mo-Fr und Sa auf 20:30 Uhr Bildet fahrplanseitig mit Linie 173 eine Einheit (halber Takt zwischen Jakobinenstraße und Stadeln)

⁴⁹ Der vollständige Linienvverlauf mit allen Haltestellen ergibt sich aus den Anlagen Verkehrsnetz in Fürth, Nightliner-Liniennetz und den Maßnahmensteckbriefen.

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkung/Maßnahmen
175	Vach Nord - Golfpark - Eigenes Heim - Klinikum - Rathaus - Poppenreuth - Stadtgrenze – (Nbg Schieräckerstr. – Oststr. – Virnsberger Str. – Clarsbacher Str. – Gustav-Adolf-Straße	Mo-Fr 05:15 - 01:00 Uhr Sa 05:00 - 01:00 Uhr So 06:45 - 01:00 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 20'-30', NVZ 30', SVZ 60' Takt Sa: NVZ 30', SVZ 60' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 60' Fahrzeuge: NG, NL	Stadtverkehrslinie Ausweitung der Verkehrszeiten der NVZ Mo-Fr und Sa auf 20:30 Uhr Änderung der Linienführung über Poppenreuth (siehe ND 51) (Leistungsveränderung: 27.000 Fplkm/Jahr weniger) Umsetzung ab 02.12.2017
177	Europaallee - infra - Leyher Str. - Stresemannplatz - Paulskirche - Fürth Hauptbahnhof – (Rathaus - Friedhof – Rudolf-Schiestl-Straße)*	Mo-Fr 04:45 - 00:30 Uhr Sa 05:15 - 00:30 Uhr So 06:45 - 00:30 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 10'/20', NVZ 15', SVZ 30'/60' (dichterer Takt: ab/bis infra stadteinwärts) Takt Sa: NVZ 15'/30', SVZ 30'/60' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 30'/60' Fahrzeuge: NG, NL * nicht in der SVZ, jedoch SF tagsüber	Stadtverkehrslinie Ausweitung der Verkehrszeiten der NVZ Mo-Fr und Sa auf 20:30 Uhr
Stadtgrenzüberschreitende Linien			
U1 ⁵⁰	Langwasser Süd – Messe – Hauptbahnhof – Plärrer – Stadtgrenze – Jakobinen Straße – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Klinikum - Fürth Hardhöhe	Mo-Fr 04:30 – 01:15 Uhr Sa 04:45 – 01:15 Uhr So 04:45 – 01:15 Uhr Takt Mo-So: HVZ 5', NVZ 5'/6 2/3', SVZ 10' Takt Sa: NVZ 6 2/3', SVZ 10' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 10' Fahrzeuge: Doppeltriebwagen (DT1, DT2, DT3-F, G1)	
33	Nürnberg Flughafen - Lohe - Almoshof - Am Wegfeld - Buch - Höfles - Fürth Ronhof - Fürth Rathaus - Fürth Hauptbahnhof	Mo-Fr 04:30 - 01:00 Uhr Sa 05:00 - 01:00 Uhr So 05:45 - 01:00 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 20', NVZ 40', SVZ 40' Takt Sa: NVZ 40', SVZ 40' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 40' Fahrzeuge: NG, NL	Verlängerung bis zum Hauptbahnhof (siehe ND 20) (Leistungsveränderung: 31.000 Fplkm/Jahr mehr) Umsetzung ab 02.12.2017
37	Nbg. Heilig-Geist Spital-Nbg. Rathaus – Maxfeld – Kilianstraße – Schleswiger Straße – Berufsförderungswerk – Kriegsopfersiedlung – Schniegling – Hans-Böckler-Str. – Hauptbahnhof	Mo-Fr 05:15 – 00:45 Uhr Sa 05:30 – 00:45 Uhr So 06:45 – 00:45 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 20', NVZ 20'/40', SVZ 20'/40' Takt Sa: NVZ 40' SVZ 40'/20' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 40'/20' Fahrzeuge: NL, optional NG	Verlängerung der Nürnberger Linie 37 bis zum Hauptbahnhof Fürth (siehe NE 22) (Leistungsveränderung: 61.000 Fplkm/Jahr mehr) Umsetzung ab 02.12.2017

⁵⁰ Für den Fall von Unklarheiten oder widerstrebenden Einschätzungen über das Leistungsvolumen und die Angebotsqualität im Betrieb der U-Bahn-Linie 1 auf dem Grund der Stadt Fürth durch die VAG gelten diejenigen Bedingungen seitens der Stadt Fürth als gewollt, wie sie zum Zeitpunkt der finalen Beschlussfassung des NVP am 21.02.2018 gegolten haben. Gleichzeitig erachtet die Stadt Fürth die Wahrnehmung und den Vollzug des bis 31.12.2024 geltenden Betriebsführungsvertrages der infra fürth verkehr gmbh mit der VAG nach den zum benannten Zeitpunkt gültigen Bedingungen gleichermaßen als beiderseits verpflichtend (Salvatorische Klausel).

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkung/Maßnahmen
39	Nbg Maximilianstraße - Nordwestring – Kriegsopfersiedlung – Schniegling – Hans-Böckler-Str. – Wiesenstr. (Espan) – Poppenreuther Str. – Stadttheater – Fürth Hauptbahnhof	Mo-Fr 05:00 – 00:45 Uhr Sa 05:00 – 00:45 Uhr So 07:00 – 00:45 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 20', NVZ 20', SVZ 40' Takt Sa: NVZ 40' SVZ 40' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 40' Fahrzeuge: NL, optional NG	Neue Linienführung der Nürnberger Linie 39 (siehe ND 51) (Leistungsveränderung: 77.000 Fplkm/Jahr mehr bei 20' Takt Umsetzung ab 02.12.2017
67	Nbg. Frankenstr. - Finkenbrunn - Maiach - Eichbach Bahnhof / Hafenstr. - Röthenbach - Stein Schloß - Fürth Süd - Fürth Hauptbahnhof	Mo-Fr 04:45 - 01:00 Uhr Sa 05:00 - 01:00 Uhr So 06:00 - 01:00 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 10', NVZ 20', SVZ 40' Takt Sa: NVZ 20' SVZ 40' Takt So+Fei:NVZ/SVZ 40' Fahrzeuge: NG, NL	
178	Weierhof - Waldkrankenhaus - Oberfürberg - Eschenau - Dambach - Fürth Hauptbahnhof - Rathaus - Ronhof - Kronach - Bislohe – Schmalau – Steinach	Mo-Fr 04:45 - 01:00 Uhr Sa 05:15 - 01:00 Uhr So 06:30 - 01:00 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 20'/60', NVZ 30'/120', SVZ 60'/120' Takt Sa: NVZ 30'/60', SVZ 60' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 60'/120' Fahrzeuge: NG, NL	Ausweitung der Verkehrszeiten der NVZ Mo-Fr und Sa auf 20:30 Uhr Linienverlaufsänderung mit Anbindung Steinach (siehe NE 50)
179	Fürth Süd bzw. Europaallee - Höfen - Kalb-Siedlung - Fürth Hauptbahnhof - Rathaus - Ronhof - Sack - Bislohe - Schmalau – Großgründlach	Mo-Fr 05:00 - 01:00 Uhr Sa 05:15 - 01:00 Uhr So 06:45 - 01:00 Uhr Takt Mo-Fr: HVZ 20', NVZ 30', SVZ 30'/60' Takt Sa: NVZ 30' SVZ 30'/60' Takt So+Fei: NVZ/SVZ 30'/60' Fahrzeuge: NG, NL, NH	Ausweitung der Verkehrszeiten der NVZ Mo-Fr und Sa auf 20:30 Uhr
Ergänzungsnetz			
NEU ⁵¹	Fürth Hauptbahnhof – Mondstraße - Mariensteig – Weierstraße - Kulturforum – Billingsanlage - Am Grünerpark – Heimgartenstr. Vacher Straße – Conrad-Stutz-Weg	Mo-Fr 05:00 – 20:30 Uhr Sa 08:00 – 20:30 Uhr So - Takt: Mo-Fr: HVZ 40', NVZ 40', SVZ – Takt Sa: NVZ 40' Sonntag keine Bedienung Fahrzeuge: MN	Neue Linie zur Feinerschließung des westlichen Innenstadt-Randes unterhalb der Hangkante sowie der südlichen Vacher Straße (siehe NE 10) (Leistungsveränderung: 57.000 Fplkm/Jahr mehr)
125	Fürth Rathaus – Kulturforum - Seukendorf – Siegelsdorf	Mo-Fr 06:00 - 21:30 Uhr Sa 10:00 - 20:00 Uhr So -- Takt Mo-Fr: HVZ 60', NVZ 60', SVZ – Takt Sa: NVZ 120' Sonntag keine Bedienung Fahrzeuge: k.A.	Ergänzungslinie 1. Ordnung Maßnahmen (nur zusammen mit Linie 126 möglich): (Siehe NE 61) Neue Haltestelle Kieselbühl (Am Grünem Weg) zur Erschließung des Gewerbegebiets Hardhöhe West Synchronisation der Fahrplanlagen mit Linie 126 zu genauen 10-Minuten-Abständen in beiden Fahrtrichtungen

⁵¹ Vorläufige Liniennummer der Minibuslinie. Die endgültige Liniennummer wird von der Stadt Fürth im Rahmen des Antrags oder der Anhörung auf Liniengenehmigung nach PBefG abschließend festgelegt (vgl. 189).

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkung/Maßnahmen
126	Fürth Rathaus – Atzenhof - Siegelsdorf - Cadolzburg bzw. Obermichelbach	Mo-Fr 05:30 - 21:00 Uhr Sa 08:00 - 21:00 Uhr So -- Takt Mo-Fr: HVZ 60', NVZ 60', SVZ – Takt Fürth Rathaus – Atzenhof (Maßnahme): HVZ 20/40', NVZ 20/40', SVZ – Takt Sa: NVZ 120' Sonntag keine Bedienung Fahrzeuge: k.A.	Ergänzungslinie 1. Ordnung Maßnahmen (nur zusammen mit Linie 125 möglich): (Siehe NE 61) Neue Haltestelle Kieselbühl (Am Grünen Weg) zur Erschließung des Gewerbegebiete Hardhöhe West. Neue Haltestellen Hafenbrücke Ost, Hafenbrücke West und Bauhof zur Erschließung der Gewerbegebiete Hafen, Golfpark West und Mainstraße Verlängerung der Linie 126 vom Klinikum zum Rathaus als einheitlicher Endpunkt für Linie 125 und 126 und zum umsteigefreien Erreichen der Altstadt und Innenstadt. Verdoppelung des Fahrtenangebots der Linie 126 zwischen Atzenhof und Rathaus auf zwei Fahrten/Stunde (Kurzläufer). Synchronisation der Fahrplanlagen mit Linie 126 zu genauen 10-Minuten-Abständen in beiden Fahrtrichtungen Durch die vorgenannten Maßnahmen: Ersatz für Linie 176.
111	Fürth - Zirndorf – Cadolzburg	Mo-Fr 04:30 - 05:30 Uhr Sa – So -- Takt Mo-Fr: nicht vorhanden Fahrzeuge: k.A.	Ergänzungslinie 2. Ordnung
112	Fürth - Zirndorf - Roßtal	Mo-Fr 06:00 - 19:00 Uhr Sa 07:15 - 14:00 Uhr So -- Takt Mo-Fr: HVZ 60', NVZ 60', SVZ – Takt Sa: nicht vorhanden Fahrzeuge: k.A.	Ergänzungslinie 2. Ordnung
152	Kirchfarnbach - Cadolzburg - Oberasbach - Zirndorf - Fürth	Mo-Fr 05:30 - 18:30 Uhr Sa -- So -- Takt Mo-Fr: nicht vorhanden Fahrzeuge: k.A.	Ergänzungslinie 2. Ordnung
176	Hardhöhe - Gewerbegebiet Hardhöhe West - Hardhöhe	Mo-Fr 06:15 - 17:15 Uhr Sa -- So -- Takt Mo-Fr: HVZ 20', NVZ --, SVZ – Keine Bedienung an Sa und So Fahrzeuge: NG, NL	Ergänzungslinie 2. Ordnung Wegen zu geringer Nachfrage: Ersatz durch Ausweitung des Angebots der Linien 125 und 126 einschließlich einer ganztägig bedienten Haltestelle Kieselbühl (Am Grünen Weg)

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkung/Maßnahmen
N9	Nürnberg Hauptbahnhof - Plärrer - Maximilian- straße - Leyh - Stadt- grenze - Fürth Rathaus - Hardhöhe - Unterfarn- bach - Burgfarnbach	Mo-Fr -- Sa 01:00 - 05:30 Uhr So 01:00 - 05:30 Uhr Takt Sa/So: 60' Fahrzeuge: NG, NL, NH	Nightliner
N11	Hans-Böckler-Straße – Kurgartenstr. - Stadt- grenze	Mo-Fr -- Sa 01:00 – 05:30 Uhr So 01:00 – 05:30 Uhr Takt Sa/So: 60' Fahrzeuge: NL	Nightliner
N17	Fürth Rathaus - Ronhof - Sack - Stadeln - Mannhof - Vach - Atzenhof	Mo-Fr -- Sa 00:45 - 05:30 Uhr So 00:45 - 05:30 Uhr Takt Sa/So: 60' Fahrzeuge: NL	Nightliner
N18	Fürth Rathaus - Fürth Hauptbahnhof - Kalb- Siedlung - Dambach - Oberfürberg	Mo-Fr -- Sa 00:45 - 05:30 Uhr So 00:45 - 05:30 Uhr Takt Sa/So: 60' Fahrzeuge: NL	Nightliner
N20	Fürth Rathaus - Erlangen Hauptbahnhof - Erlan- gen Hugentottenplatz	Mo-Fr -- Sa 01:00 - 05:00 Uhr So 01:00 - 05:00 Uhr Takt Sa/So: 60' Fahrzeuge: NG, NL	Nightliner
N21	Fürth - Zirndorf - Cadolz- burg	Mo-Fr -- Sa 01:15 - 05:30 Uhr So 01:15 - 05:30 Uhr Takt Sa/So: 60' Fahrzeuge: k.A.	Nightliner
N22	Fürth - Seukendorf - Veitsbronn - Langenzenn - Wilhermsdorf	Mo-Fr -- Sa 01:15 – 05:30 Uhr So 01:15 – 05:30 Uhr Takt Sa/So: 60' Fahrzeuge:	Nightliner
N23	Fürth – Obermichelbach - Tuchenbach – Siegels- dorf - Veitsbronn	Mo-Fr -- Sa 01:15 - 05:30 Uhr So 01:15 - 05:30 Uhr Takt Sa/So: 60' Fahrzeuge: k.A.	Nightliner

Busnetz Nürnberg West 1 (NK 20)

Um die Verbindungsqualität zur benachbarten Stadt Nürnberg zu verbessern, sind folgende linienbezogene Änderungen vorgesehen:

- Durchbindung Fürth Ost/Nbg. West: Linien 175/39-Nord (FÜ Hbf – FÜ Rathaus – Espanstraße - N Nordwestring) (ND 51)
- Verlängerung der Linie 37 von Kriegsopfersiedlung über Stadtgrenze (ND 52) zum Hauptbahnhof Fürth (NE 22)
- Verlängerung der Linie 33 bis zum Hauptbahnhof Fürth (ND 20)

Detaillierte Informationen über Linienführung, jährliche Kosten und Umsetzung dieser Maßnahme kann aus den Steckbriefen der Maßnahmenvorschläge der Anlage entnommen werden.

Verbindung vom Fürther Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Nordwestring durch Linie 39 (Nord) über Rathaus Fürth, Espan, Hans-Böckler-Str., Kriegsoffersiedlung und Wetzendorf (ND 51)

Diese neue Verknüpfung soll die Verbindungsqualität zur benachbarten Stadt Nürnberg verbessern. Hierbei verläuft die Linie künftig ohne Umweg zwischen Hauptbahnhof, Rathaus und Poppenreuth und knüpft an den Haltestellen Weigmannstraße und Hans-Böckler-Straße an die Linienführung der Linie 39 zur Maximilianstraße (Anbindung U1) über Kriegsoffersiedlung, Wetzendorf und Nordwestring (Anbindung U3) an. Die Linie 39 übernimmt den Abschnitt in der Espanstraße von der Linie 175. Die Umsetzung erfolgt auf Basis der bestehenden Beschlusslage vom 02.12.2017.

ÖPNV-Durchbindung Fürth Ost/Nbg. West: Linie 37 (N Kriegsoffersiedlung – FÜ Stadtgrenze, Weiterführung bis FÜ Hbf.) (ND 52)

Die Buslinie 37, in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Nürnberg, verkehrt derzeit bis zur Haltestelle Kriegsoffersiedlung. Sie soll über die Schniegling, Kranichstr., Hans-Böckler-Str., Herderstr., Kurgartenstr. zur Stadtgrenze und bis zum Hauptbahnhof Fürth verlängert werden.

Grundsätzlich besteht von einigen Seiten der Wunsch, das Hornschuch-Center und den Stadtpark besser anzubinden. Der Fußweg vom Hauptbahnhof dorthin wird insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen als zu lang empfunden. Diese Maßnahme ist jedoch als „Kür“ anzusehen, da durch die U-Bahn und die Bushaltestelle Fürther Freiheit der Bereich des Hornschuch-Center bereits Leitlinien-konform erschlossen ist (weniger als 200 m Luftlinie Fußweg).

Für die Verlängerung zum Hauptbahnhof ist die Errichtung neuer Haltestelle zwischen den U-Bahnhöfen Stadtgrenze und Hauptbahnhof erforderlich.

Weiterhin bringt die Verlängerung der Linie 37 auch einen großräumigen Mehrwert für Pendler aus Würzburg bzw. dem westlichen Umland von Fürth Richtung Nürnberger Berufsförderungswerk. Bisher ist diese Relation nur umständlich und mit mehrmaligen Umstiegen über Nürnberg erreichbar.

Die Umsetzung erfolgt auf Basis der bestehenden Beschlusslage vom 02.12.2017.

Erschließung im Bereich Oststadt (Hornschuchcenter, Gebhardtstraße, Uferstadt) (NE 22)

Für die Anbindung des Hornschuchcenter wurde in vergangener Zeit der Wunsch mehrfach an die Politik getragen. Das Hornschuchcenter ist derzeit über die Haltestelle Fürther Freiheit mit mehreren Buslinien angebunden. Jedoch ist der Eingang des Hochschuchcenter ca. 200 Meter Luftlinie von der besagten Haltestelle entfernt. Für ältere und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste stellt diese Distanz ein Hindernis dar.

Es ist geplant, die Nürnberger Linie 37 von der Kriegsoffersiedlung über die Stadtgrenze zum Hauptbahnhof zu führen. Dabei sind neue Haltestellen in den Bereichen zwischen den U-Bahn-Stationen geplant:

- In Höhe Finkenstraße (in der Nürnberger Straße, stadteinwärts)
- in Höhe Finkenstraße bzw. Lobitzstraße (in der Hornschuchpromenade, stadtauswärts)
- Nähe Hornschuchcenter, in Höhe Kirchenstraße und Luisenstraße (in der Nürnberger Straße, stadteinwärts)

- Nähe Hornschuchcenter, in Höhe Gabelsbergerstraße und Luisentunnel/Südstadtverbindung (in der Gebhardtstraße, stadtauswärts).

Die neue Linienführung der Nürnberger Linie 37 bietet dadurch eine attraktive Verbindung aus dem Nürnberger Westen zum Fürther Hauptbahnhof und schließt zudem das Hornschuchcenter an. Der Verlauf der Linie ist zwar parallel zur U-Bahnlinie 1, aber die Haltestellenstandorte für den Busverkehr wurde so gewählt, dass diese sich mittig zwischen den Abschnitten der U-Bahn befinden.

Verlängerung der Linie 33 bis zum Hauptbahnhof (ND 20)

Die Linie 33 verbindet den Flughafen mit der Stadt Fürth. Derzeit endet diese Linie am Rathaus Fürth. Diese Maßnahme sieht vor, die Verlängerung der Linie 33 bis zum Hauptbahnhof als Endhaltestelle und Knotenpunkt des Regionalverkehrs anzuschließen. Somit ergibt sich eine attraktive umsteigefreie Verbindung vom Hauptbahnhof Fürth zum Flughafen.

Die Umsetzung erfolgt auf Basis der bestehenden Beschlusslage vom 02.12.2017.

Minibuslinie Innenstadt West – Vacher Straße Süd (NE 10)

Diese Maßnahme umfasst die Erschließung im Bereich der westlichen Innenstadt (NE 21) und der südlichen Vacher Straße (NE 60)

Es besteht seit längerem der Wunsch, für die westliche Innenstadt unterhalb der Hangkante ÖPNV anzubieten. Nach Untersuchungen der Stadt im Jahr 2014 ist dieser Bereich bereits Leitlinien-konform erschlossen. Die topographischen Gegebenheiten bereiten allerdings älteren und mobilitätseingeschränkten Personen Schwierigkeiten. Auch der Bereich in der südlichen Vacher Straße wurde als unzureichend erschlossen empfunden. Auch dort ist ein nennenswerter Höhenunterschied zu den Haltestellen in der Friedrich-Ebert-Straße gegeben, die eigentlich für eine Erschließung als ausreichend gelten.

Es ist dafür eine Minibus-Linie geplant, die in der westlichen Innenstadt folgende Haltestellen bedienen soll: Hauptbahnhof, Maxstraße (Süd), Mondstraße, Mariensteig und ggf. Weiherstraße. Weiterhin soll diese Linie über das Kulturforum, Billiganlage zum Conrad-Stutz-Weg fahren und dabei die südliche Vacher Straße erschließen. Dort sind die Haltestellen Am Grünerpark, Heimgartenstraße und Vacher Straße geplant.

Mit dieser Maßnahmen wird eine lokale Angebotsverbesserung im Bereich der westlichen Innenstadt und der südlichen Vacher Straße erreicht. Die zu erwartende Auslastung der neuen Minibuslinien kann derzeit nicht prognostiziert werden.

ÖPNV-Erschließung Mainstraße, Hafen, Golfpark West, Hardhöhe West; L 125 und 126 (NE 61)

Neben der Haltestelle Kieselbühl (Am Grünen Weg) sollen für die Gewerbegebiete Mainstraße, Hafengebiet, Golfpark (West) und Hardhöhe West drei Haltestellen neu eingerichtet werden. („Hafenbrücke Ost“, „Hafenbrücke West“ und „Bauhof“) Der derzeitige Fahrplan verfügt jedoch über (zu) wenige Zeitreserven, so dass die Einrichtung und Bedienung neuer Haltestellen im Rahmen bestehender Umläufe nicht möglich ist. Insofern wäre ein weiterer Fahrzeugumlauf erforderlich. Zugleich ist das Angebot der Linien 125 und 126 untereinander nicht auf leicht merkbare Fahrtenabstände koordiniert (Takt) und mit 1 Fahrt/Stunde auch noch zu dünn für eine Erschließung der genannten Gewerbegebiete.

Im Rahmen der Variante Verlängerung Linie 126 bis Fürth Rathaus – mit einem zusätzlichen Fahrzeugumlauf – könnte durch einen zusätzlichen Zwischentakt bis Atzenhof und zurück das Gewerbegebiet Hafen/Mainstraße (dann mit 2 Fahrten pro Stunde) und das Gewerbegebiet Hardhöhe West (mit 3 Fahrten pro Stunde, als Alternative zur derzeitigen Linie 176) verbessert bedient werden. Es erfolgt zur Verbesserung der Erschließung gleichzeitig eine Verbesserung der Bedienungsqualität.

Eine Umsetzung wird seitens der Stadt Fürth für Ende 2018 angestrebt, inkl. Zeitbedarf für die betriebliche Abstimmung zwischen Stadt, Landkreis und Verkehrsunternehmen.

Eine Alternative zur Verlängerung der Linie 126 bis zum Dezember 2021 ist die Änderung der Linie 176. Hierdurch würden jedoch doppelt so hohe Kosten für ein vergleichbares Angebot entstehen, da die Synergieeffekte aus den dort ohnehin verkehrenden Linien 125 und 126 ungenutzt bleiben würden.

Erschließung Steinach: Schleife über Feuerwehrhaus (NE 50)

Derzeit ist Steinach durch die Linie 178 mit wenigen Einzelfahrten zur Haltestelle Am Mühlweg nur indirekt angeschlossen. Der derzeitige Endhaltepunkt ist die Haltestelle Wetzlarer Straße in Nürnberg.

Für die Anbindung Steinach sind zwei Betriebsstufen vorgesehen:

Betriebsstufe 1: Keine nördliche Schleife über Marburger Straße, sondern direkt an der Haltestelle Schmalau Linksabbiegen und über die Straße „In der Schmalau“ und die verlegte Haltestelle Wetzlarer Straße zur Endhaltestelle Am Mühlweg.

Betriebsstufe 2: Neuer Linienweg aus Betriebsstufe 1 mit Verlängerung über Steinach als neue Endhaltestelle und die Steinacher Hauptstraße auf die Gründlacher Straße (Schleife gegen Uhrzeigersinn) Für diese Maßnahme müssen insgesamt 5 Haltestellen neu oder umgebaut werden.

Die Umsetzung erfolgt auf Basis der bestehenden Beschlusslage vom 02.12.2017.

6.4 Bewertung der Maßnahmen

Die qualitative Bewertung in Tabelle 34 bezieht sich auf die Maßnahmen aus den Kapiteln 6.2 Allgemeine Maßnahmen und 6.3 Linienbezogene Maßnahmen. Durch den Priorisierungsvorschlag zu jeder Maßnahme wird die Dringlichkeit dieser bestimmt.

Tabelle 34: Qualitative Bewertung der Maßnahmen

MV-Nr.	Maßnahmen	Fpl-Km [km/a]	Betriebskosten [T€/a]	Investitionskosten [T€/a]	Beschluss	Priorisierungsvorschlag	Qualitative Einschätzung
NK 20	ÖPNV: Busnetz Nürnberg West 1 (Restrukturierungsbündel zur IBN U3 Nordwestring)				X	++	verbessertes Angebot zum Nürnberger Westen (Maßnahmenpaket aus ND 20, ND 51, ND 52)
ND 20	ÖPNV-Durchbindung Fürth Ost/Nbg. West: Verlängerung Linie 33 zum Hauptbahnhof Fürth	31.000	475	90	X	++	bessere Verbindung zum Nürnberger Flughafen, durch Anbindung an den Fürther Hauptbahnhof bessere regionale Auswirkung
ND 51	ÖPNV-Durchbindung Fürth Ost/Nbg. West: Linien 175/39-Nord (FÜ Hbf - N Nordwestring)	-27.000 infra; 77.000 VAG			X	++	größräumiger Mehrwert für Pendler Richtung Nürnberg, da neue Direktverbindungen inkl. zur U-Bahn 3 gegeben sind, dichter Takt und kürzere Fahrzeiten
ND 52	ÖPNV-Durchbindung Fürth Ost/Nbg. West: Linie 37 (N Kriegsofersd. - FÜ Stadtgrenze)	61.000			X	++	größräumiger Mehrwert für Pendler aus Richtung Würzburg und dem westlichen Umland von Fürth Richtung Nürnberger Berufsförderungswerk, Feinerschließung der Fürther Oststadt
NE 22	ÖPNV-Erschließung Bereich Oststadt (Hornschuchcenter, Gebhardtstraße, Uferstadt)	siehe ND 52	-	-	X	o	Maßnahme wird in Verbindung mit der ÖPNV-Durchbindung Fürth Ost/Nbg. West umgesetzt. Feinerschließung der Fürther Oststadt
NE 50	ÖPNV-Erschließung Steinach: Schleife über Feuerwehrhaus			25	X	o	lokale Verbesserung innerhalb Steinach für Anwohner oder Fahrgäste mit Zielort Steinach
NFP 11	ÖPNV: Ausweitung der Verkehrszeiten, insbesondere der NVZ Montag - Freitag bis 20:30 Uhr	-	75		X	++	stadtweite Verbesserung des Angebots für alle Fahrgäste auf allen Linien
NFP 12	ÖPNV: Ausweitung der Verkehrszeiten, insbesondere der NVZ am Samstag bis 20:30 Uhr	-	280			++	verbessertes Angebot in den Abendstunden: Vorteil für alle Fahrgäste im gesamten Stadtgebiet, Förderung der Fürther Innenstadt
NE 61	ÖPNV-Erschließung Mainstraße, Hafen, Golfpark West, Hardhöhe West; L125 und 126		185	45		++	Erschließung des Gebiets Hardhöhe West mit direkter Verbindung zum Rathaus, besseres Fahrtenangebot (20'+40')
NE 21	ÖPNV-Erschließung Bereich westliche Fürther Innenstadt unterhalb Hangkante	57.000	240	85		+	(NE 10) Neues Angebot (Minibuslinie) vorwiegend für mobilitätseingeschränkte Personen/Anwohner in dem

MV-Nr.	Maßnahmen	Fpl-Km [km/a]	Betriebskosten [T€/a]	Investitionskosten [T€/a]	Beschluss	Priorisierungsvorschlag	Qualitative Einschätzung
NE 60	ÖPNV-Erschließung Bereich südliche Vacher Straße (EBR Vacher Straße - Billiganlage)						Bereich unterhalb der Hangkante sowie im südlichen Bereich der Vacher Straße
NK 12	Kontinuierliche Nahverkehrsplanung (KNVP)	-				++	Mittel- und langfristige Verbesserung der ÖV-Qualität im Stadtgebiet, Effizientere Bearbeitung
NA 10	Erneuerung der Lichtsignalsteuerung mit Busbeschleunigung und Feuerwehreingriff	-		*		++	für die Einhaltung und Verbesserung der Pünktlichkeit zwangsläufig notwendig, Ansonsten hohe Kosten durch Neufahrzeuge und zusätzliches Personal nötig
NH 16	Haltestellen-Standard Fürth	-				+	Maßnahmenpaket aus NH 17, NH 18, Mittel- und langfristige Verbesserung des Ausbaus der Barrierefreiheit und Verringerung der Fahrgastwechselzeiten
NH 17	ÖPNV: Leitfaden Barrierefreiheit auf der Städtachse	-				+	Mittel- und langfristige Verbesserung des Ausbaus der Barrierefreiheit
NH 18	ÖPNV: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN	-				+	Mittel- und langfristige Verbesserung des Ausbaus der Barrierefreiheit
NH 11	Konzept Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen, Teil Busverkehr	-			X	+	Mittel- und langfristige Verbesserung des Ausbaus der Barrierefreiheit
NH 15	Haltestellen-Kataster (erstellen, pflegen, nach VGN-Datenformat, für VGN-EFA)	-				o	Nutzen für Fahrgäste durch bessere Planungsgrundlage für andere Maßnahmen und Beauskunftung über Ausbaustandard der Haltestellen

* 4.900 T€ aus Beschluss (Gesamtkosten)

Summe 1.255 245

+ 25 10% der Investkosten

Gesamtkosten 1.280 [T€/a]

++	sehr hohe Priorität
+	hohe Priorität
o	Mittlere Priorität
-	geringe Priorität
--	sehr geringe Priorität

6.5

Geprüfte und verworfene Vorschläge

Anbindung des Sportzentrums Kapellenstraße (Feuerwehr, Dreifachturnhalle, ELAN) durch die Haltestelle „Ludwigbrücke“ (NE 20)

Aus mehreren Rückmeldungen der Auftaktbeteiligung kam der Wunsch die Anbindung des Sportzentrums sowie der Freizeiteinrichtung ELAN im Bereich der Kapellenstraße zu verbessern. Bisher sind die Einrichtungen über die Haltestellen Rathaus und Grüner Markt erschlossen, wobei die letztere nur von der Linie 175 bedient wird. Allerdings ist die Zuwegung von der Haltestelle zum Sportzentrum mit einem Anstieg und keinem direkten Sichtkontakt zum Ziel verbunden.

Daher wurde die Errichtung einer neuen Haltestelle geprüft, die im Bereich der Ludwigbrücke platziert werden könnte. Aufgrund der Stammstrecke, welche auf die Ludwigbrücke übergeht, wären das Sportzentrum sowie andere Einrichtungen durch mehrere Linien angebunden.

Der Bau- und Werksausschuss hat diese Lösung beraten und trotz der im Exkurs genannten Vorteile mit Beschluss vom 13.09.2017 verworfen.

Exkurs: Ergebnis der Prüfung einer Linienführung über die Kapellenstraße

Die Führung einer einzelnen Buslinie über die Kapellenstraße nebst Einrichtung einer Haltestelle direkt vor der Dreifachturnhalle ist gegenüber der Einrichtung einer Haltestelle „Ludwigbrücke“ (vor dem BRK-Gebäude) nicht vorzugswürdig, insbesondere da sich keine sinnvolle Einbindung in das vorhandene Liniennetz hierfür finden lässt:

- Zieht man für eine solche Linienführung eine bestehende Linie heran, so mutet man deren Fahrgästen einen völlig unverhältnismäßigen Umweg auf dem Weg von/zur Innenstadt bzw. dem U-Bahnhof Rathaus zu. Trotz dieses Nachteils wäre das Gebiet nur mit dieser einen Linie – und damit mit wenigen stadtweiten Zielen umsteigefrei – verbessert verbunden.
- Würde man für eine solche Linienführung eine ganz neue „Shuttle“-Linie einführen (um den Umwegnachteil vorhandener Linien zu vermeiden), so würde aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage ein wirtschaftlich völlig untragfähiges ÖPNV-Angebot entstehen, das zugleich völlig unattraktiv ist, da keine umsteigefreie Erreichbarkeit entstehen würden.
- Hinsichtlich der Einrichtung einer Haltestelle auf der Kapellenstraße ist zudem zu betonen, dass eine dort entlang geführte Linie nicht ohne weiteres halten könnte, da es sich um eine der am stärksten belasteten Straßen in Fürth handelt. Eine Bushaltestelle ohne Bucht wird daher auch vom Straßenverkehrsamt abgelehnt. Für diese Linienführung wären daher auch noch außergewöhnlich teure Busbuchten erforderlich. Auch wäre ein Versetzen von Lärmschutz- und ggf. Stützwänden notwendig, die diesen Ansatz – bei aller bereits gegebenen Unverhältnismäßigkeit auf Seite der Betriebskosten – zusätzlich verteuern würden.

Dem gegenüber hätte eine Haltestelle „Ludwigbrücke“ die folgenden entscheidenden Vorteile:

- Sie könnte relativ einfach auf der Henry-Dunant-Straße am Bayerischen Roten Kreuz in der vorhandenen Schulbushaltestelle eingerichtet werden. In der Gegenrichtung passt sie in den vorhandenen Rechtsabbiegefahrstreifen.
 - Sie kann als effizienter Unterwegshalt von allen acht dort verkehrenden Buslinien mitbedient werden
 - Dadurch vermeidet sie jegliche Umwege oder Stichfahrten, die wirtschaftlich oder für die Fahrgäste als nicht vertretbar einzustufen sind.
 - Und dadurch besser zu erschließenden Einrichtungen werden durch die große Anzahl der dort verkehrenden Linien aus vielen Fürther Stadtteilen ohne Umsteigen erreichbar, was die Schleifen- oder Stichfahrtslösung einer einzelnen Linie nie könnte.
- Die Lösung brächte einen barrierefreien Ausbau der Kreuzung an dieser Stelle mit sich, also die Ergänzung höhengleicher Querungsstellen aus Furten und Ampeln für Fußgänger – als Ergänzung zu den weiterhin sinnvollen und beizubehaltenden Unterführungen und zum Vorteil für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Bei dieser Thematik ist besonders wichtig, sich einen Grundzug der ÖPNV-Wesens zu vergegenwärtigen: Ein Ort oder eine öffentliche Einrichtung kann nicht erst oder nur dann als „vom ÖPNV erschlossen“ gelten, wenn eine Haltestelle direkt vor der Eingangstür angeordnet wird. Ein solcher Anspruch würde zu einem völlig unbezahlbaren ÖPNV führen, wenn man ihn konsequent aufs ganze Stadtgebiet ausdehnt. Stattdessen ist es sinnvoller Weise üblich, die ÖPNV-Erschließung über Einzugskreise bzw. reale Wegeführungen und damit zumutbare Fußweglängen von/zu den Haltestellen zu ermitteln. Auf die hierzu einschlägigen Kapitel 4.4.1 und 5.1 dieses Berichts soll an dieser Stelle verwiesen werden.

6.6 *Weiterentwicklung des ÖPNV*

6.6.1 **Weitere Aufträge an die kontinuierliche Nahverkehrsplanung (KNVP)**

Nachfolgend werden weitere Prüfaufträge an die kontinuierliche Verkehrsplanung formuliert, die noch weitere Prüfungen, detaillierte Planungen und Abstimmungsbedarf beanspruchen.

Verknüpfung der Linie 175 mit Linie 39 Süd (VAG) (ND 21)

Die Fürther Linie 175 kann ggf. mit der Buslinie 39 Süd aus Nürnberg verknüpft werden. Der neue Linienweg der 175 soll dabei in Poppenreuth über Steinfeldweg, Poppenreuth, Hermannstädter Str., Hans-Böckler-Str., Herderstr., Kurgartenstr. bis zur Stadtgrenze verlaufen. Je nach künftiger Zuständigkeit der Linie würde sich das Taktschema ergeben. Die Fürther Linie 175 fährt derzeit mit 3 Fahrten pro Stunde in der HVZ, 2 Fahrten pro Stunde in der NVZ und einer Fahrt pro Stunde in der SVZ (3/2/1). Die Nürnberger Linie 39 Süd hat derzeit ein Angebot von in der NVZ nur 1,5 Fahrten pro Stunden auf der Teilstrecke Virnsberger Str. – Stadtgrenze und keine Bedienung in der SVZ. Im Rahmen des Maßnahmenpakets „Busnetz Fürth Ost/Nürnberg West 1“ wird die Linie 39 Süd ab 02.12.2017 unter der neuen Liniennummer 73 auf der Gesamtstrecke ein SVZ-Angebot im 40-Minuten-Takt erhalten.

Es ist zu prüfen, ob für das mit der neu verknüpften Linie bediente Gebiet ein Angebot von 3/1,5/1,5 Fahrten/Std. ausreicht oder ob eine Verdichtung auf 3/3/1,5 erforderlich ist. Darüber hinaus wird eine Teilung der verknüpften Linie aus 175 und 39 „Süd“ am Rathaus Fürth zur räumlichen Begrenzung des Betriebs nach VAG-Takt-schema innerhalb des Stadtgebiets Fürth erwogen.

Darüber hinaus sind im Bereich Stadtgrenze weitere Linienverknüpfungen denkbar.

Zu weiteren Prüfaufträgen zählen:

- Einführung einer NVZ am Sonntag (NFP 13)
- Erschließung im Bereich Mannhof (NE 70)
- Planung eines Nachtbus-Sterns für die Stadt Fürth (NK 16)
- Etwaiger Tausch der Linienwege 177 und 179 in Erlanger Straße und Laubenweg (NL 50)
- Errichtung einer Wendepalette am Vacher Markt (NA 70)
- Durchbindung Fürth Ost/Nbg. West: Linien 175 mit 39-Süd/73 von FÜ-Stadtgrenze nach N-Höfen) (ND 21, NK 31))
- Durchbindung Fürth Ost/Nbg. West: Linie 177 (FÜ Waldstr. - N Leyher Str. etc.) (ND 30, NK 31)
- Verknüpfung: Führung der Linie 67 über S-Bahnhof Nürnberg-Stein (Südwestpark) (NL 90, NK 31)
- Durchbindung Fürth Ost/Nbg. West: Linie 179 (N Höfen - N Gustav-Adolf-Straße) (ND 31, NK 31)
- Integration Höffner-Shuttle in den ÖPNV (Liniennummer, Fahrplanauskunft, Netzpläne) (NL 51)
- Durchbindung Fürth Nordwest: Linien nach Herzogenaurach und über ER-Hüttendorf (ND 80)
- Durchbindung Fürth Nord: Linien(n) über FÜ-Mannhof nach ER-Eltersdorf (ND 70)
- Erarbeitung eines DFI-Standards für die Haltestellen (Integration in die Haltestellenstandards) (NI 10)
- Angleichung und Vereinfachung von Haltestellennamen, z.B. Vereinheitlichung Kulturforum (Bus) und Stadthalle (U-Bahn) zu „Stadthalle (Kulturforum)“ (NH 14)
- Bei veranstaltungsbedingten Sperrungen des Busbahnhofs Rathaus anderen U-Bahnhof anfahren (NL 20)
- Tarif: Neutrale Zone Schmalau / Steinacher Straße, damit Steinach zum Stadttarif erreicht werden kann (NT 50)
- SVZ-Verstärker der Linie 171 nach Vach ab der Haltestelle Klinikum als Linie 175 bezeichnen (NL 10)
- Integration der Anzeige der Landkreislinien als Fahrgastinformation im Fahrzeug und an den durch Landkreislinien bediente Haltestellen (NI 13)
- Verlängerung der Linie 179 bis Haltestelle Am Wegfeld (Nürnberg, NL 91) unter Berücksichtigung des für den VEP vorgemerkten Untersuchungsauftrags für die Verlängerung der Linien 178/179 nach Erlangen (konkurrierender Vorschlag, siehe Kapitel 6.4.2)
- Konzept für die Zugänge und die Barrierefreiheit der U-Bahnhöfe (NU 10)
- Erschließung Burgfarnbach West (NE 80)

- Echtzeitinformationen auf Zugzielanzeigern und im Fahrzeug (NI 12)
- Fahrtendichte und Fahrtenlage Schwachverkehrszeit (NFP 14)
- Erhöhung Zuverlässigkeit Fahrzeug-DFI-System (NI 11)
- Konzept zur Anschlusssicherung (NI 14)
- Angebotsbewerbung, Fahrplanmedien, ÖV-Kenntnisse (NI 15)
- E-Ticket (NT 11)
- Busbeschaffung gemeinsam mit anderen Unternehmen (NFZ 10)

6.6.2 Weitere Aufträge an die Verkehrsentwicklungsplanung

Nachfolgend werden weitergehende Prüfaufträge formuliert, die zur inhaltlichen Vorbereitung für den derzeit in Bearbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Fürth dienen.

Umsetzung der vorgesehenen Innenstadtlinienführung (Variante 21, NA 20)

Das folgende Thema über die zukünftige Innenstadtlinienführung wird im Rahmen des VEP als Prüfauftrag im Detail untersucht.

Die gemäß Variante 21 (entsprechend der Beschlusslage im Stadtrat vom 24.06.2015) vorgesehene Einrichtung von zwei unterschiedlichen Innenstadthaltestellen, hier „Friedrichstraße“ und „Fürther Freiheit“, die jeweils nur in einer Fahrtrichtung bedient werden, führt gegenüber der Variante 5 (gemäß Beschlusslage im Stadtrat vom 20.11.2013) zu einer merklichen Beeinträchtigung der Transparenz und Orientierung für die Fahrgäste im Stadtbusverkehr, da

- die Hin- und Rückfahrt zwischen jedem Fürther Stadtteil und der Innenstadt nie an der gleichen Innenstadthaltestelle ankommt und abfährt,
- für orts- und/oder ÖPNV-unkundige Fahrgäste es nicht einfach ersichtlich und nachvollziehbar ist, von welcher der Innenstadthaltestellen die Linienfahrten zum jeweils gewünschten Fahrtziel innerhalb der Stadt Fürth abfahren,
- ein fußläufiger Wechsel zwischen den beiden Innenstadthaltestellen einen zusätzlichen Fußweg von ca. 200 Metern mit einer Wegedauer von mindestens 2 Minuten erfordert, im Fall der Nutzung der ehemaligen Bustrasse für den Wochenmarkt und der damit zu erwartenden größeren Zahl flanierender oder verweilender Passanten eher länger.

Des Weiteren ergeben sich durch die vorgesehene Linienführung vom Rathaus kommend zum Hauptbahnhof durch die gesamte Friedrichstraße bis zur Maxstraße folgende weitere Effekte:

- ein zusätzliches Risiko der Verspätungsanfälligkeit auf diesen Linien bei weitgehend gemeinsamer Führung mit dem Individualverkehr,
- die Haltestellen Friedrichstraße und Fürther Freiheit werden nur in einer Richtung bedient und sind somit nur zu höchstens 50% erschlossen, da die mit 300 bzw. 400 Meter Radius anzusetzenden Einzugskreise der Haltestellen (vgl. Kapitel 4.4.1) alleine durch den Abstand der beiden Haltestellen zu mindestens der Hälfte aufgezehrt werden,

- der künftige Busverkehr aus der Friedrichstraße bis zur Haltestelle Amalienstraße kreuzt – und damit behindert – sich zweimal selbst, zusätzlich zu den bereits vorhandenen beiden „Eigenkreuzungen“ mit dem Busverkehr der Gegenrichtung,
- Umbaukosten für die Maxstraße in Höhe von rd. 1 Mio. Euro.

Aufgrund dieser bisher, nicht vollständig betrachteten und geklärten Fragestellungen sind vor Umsetzung der Beschlusslage die genannten Aspekte und Konsequenzen im Rahmen des VEP-Prozesses im Hinblick auf

- eine hinreichend transparente Fußwegeführung und Fahrgastinformation zu und zwischen den Innenstadthaltestellen über die abfahrenden Linien und Fahrten (inkl. aktueller Informationen in Echtzeit),
- eine weg- und zeitsparende Linienführung der Busse unter Berücksichtigung erforderlicher Anpassungen und Umbauten im Straßenraum bzw. der Lichtsignalanlagen (inkl. finanzieller Auswirkungen für zusätzliche bauliche und technische Investitionen),
- eine Reduzierung der Verspätungsproblematik im Fürther Stadtbusverkehr,
- die Berücksichtigung von Anforderungen und Maßnahmen zum Lärm- und Klimaschutz im Innenstadtbereich,
- eine nachfrage- und leitliniengerechte Erschließung der Innenstadtbereiche mit Haltestellen und deren Erreichbarkeit aus der Gesamtstadt (dies bedeutet v. a.: Führung möglichst aller Linien über diese Haltestellen).

Eingehend zu prüfen und die neue Innenstadtlinienführung erst anschließend zur Umsetzung zu bringen.

Bis dahin kann die gegenwärtige Linienführung durch die Königstraße und die Haltestelle Fürther Freiheit in beiden Richtungen als durchaus praktikable und einfach verständliche Zwischenlösung bis auf weiteres beibehalten werden.

Weitere Prüfaufträge für den VEP:

- Barrierefreies Fußwegekonzept (NZ 10)
- Integration des freigestellten Schülerverkehrs (teilweise) in den ÖPNV (NL 11)
- Prüfung der Haltestellen auf betriebliche Optimierbarkeit (NH 13)
- Überprüfung und Optimierung des Busliniennetzes in der Südstadt (NK 30)
- Abschätzung der Infrastrukturvoraussetzung und Klärung der Zuständigkeiten für eine Durchbindung der Linien 295 und 179/178 durch Schaffung einer Verbindung Großgründlach - Tennenlohe - Erlangen, gemeinsam mit den Nachbarstädten (ND 50)
- Linienführung von Oberfürberg zur Innenstadt (NL 41)
- Mobilitätsdrehscheibe Fürth Hauptbahnhof (ENH 20)
- Zukunft der ÖPNV-Finanzierung (NT 20)
- Gesamtnetzoptimierung (NK 18):
 - Alle Stadtteile sind an die Innenstadt anzubinden
 - Grundversorgung an ÖPNV in allen Stadtteilen schaffen

- Alle Linienwege und Haltestellen sollen für Gelenkbusse und Buszüge geeignet sein
- Festlegung einer Bedienungssystematik für den Tagesverlauf (Taktfamilie und Taktraster)

6.7 **Finanzierung und Umsetzung**

6.7.1 **Finanzierung des ÖPNV im Status quo**

Die Finanzierung des ÖPNV in Fürth erfolgt durch die Stadt Fürth nur insoweit, wie der ÖPNV in der Regie der infra fürth verkehr gmbh erbracht wird. Die infra fürth verkehr gmbh bedient sich in der Durchführung des ÖPNV der Dienste der VAG in Nürnberg, zum einen für den Betrieb der U-Bahn-Linie U1 auf Fürther Stadtgebiet und zum anderen für den Betrieb der Fürth zuzurechnenden Linien des Busverkehrs durch den Bereich Bus der VAG.

Die VAG rechnet ihre Dienste auf der Grundlage der geltenden Verträge entsprechend dem nachgewiesenen Aufwand ab. Gegengerechnet werden die dem ÖPNV in der Verantwortung der infra fürth zuzurechnenden Erlöse aus dem U-Bahn-Betrieb und aus dem Busbetrieb. Der resultierende Ausgleichsbetrag wird innerhalb der infra fürth gmbh im Wege des steuerlichen Querverbunds aus den Überschüssen in den sonstigen Geschäftsbereichen der infra fürth finanziert.

6.7.2 **Ermittlung der Kosten infolge der Maßnahmenvorschläge**

Für die hier im NVP hinterlegten Maßnahmen sind die anzunehmenden Kosten auf der Basis von Durchschnittswerten entsprechend den Qualitätsanforderungen unter ansonsten üblichen Bedingungen abgeschätzt worden. Mit den Angebotsmehrungen in Höhe von rd. 341.000 Fpl-km pro Jahr kommt es zu einem Zuwachs von unter 10% im Vergleich zum Status quo von rd. 3,565 Mio. Fpl-km. Angebotsausweitungen in dieser Größenordnung können zu den Gestehungskosten für die Verkehrsleistungen ohne Zuwächse bei den Kosten des Overhead sowie der allgemeinen betrieblichen Steuerung und Verwaltung kalkuliert werden.

Unter Berücksichtigung der gegebenen betrieblichen Verhältnisse und der für die Produktivität maßgeblichen Fahrplangeschwindigkeiten des Busverkehrs in Fürth können Kosten von 3,00 bis 3,30 € je Fpl-km kalkuliert werden. Nimmt man den Mittelwert als Richtschnur, so ist von Mehrkosten infolge der Angebotsverbesserungen in Höhe von rd. 1,075 Mio. € pro Jahr auszugehen. Das sind die Kosten zum Preisstand Sommer 2017.

6.7.3 **Anmerkungen zur Abschätzung der Erlöspotenziale**

Während die Kosten aus den Angebotsverbesserungen vergleichsweise gut abgeleitet werden können, ist dies für die damit zu verbindenden Erlöspotenziale nicht möglich. Dafür gibt es gleich eine ganze Reihe von Gründen:

- Die Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund VGN erfolgt nach einem analytischen Modell, welches auf den VGN als Ganzes und die spezifischen Bedingungen im Verbundraum abgestellt sind.
- Eine gesonderte Erlösbewertung nach den spezifischen Bedingungen des ÖPNV in Fürth oder gar der einzelnen Angebotsverbesserungen ist hingegen nicht verfügbar; sie kann auch nicht dafür gesondert abgeleitet werden.
- Es kommt hinzu, dass einzelne Angebotsverbesserungen anteilig zu Überschneidungen im ÖPNV-Angebot mit bestehenden Linien führen, sodass sich die Verkehrsnachfrage zukünftig auf das alte Angebot und die zusätzlichen

Leistungen (anteilig) aufteilen wird. Die Abschätzung der Mehrerlöse von anteilig untereinander abhängigen Verkehrsangeboten ist methodisch bedingt schon dem Grundsatz nach nicht eindeutig möglich.

- Mehrleistungen führen zu einer zusätzlichen ÖPNV-Nachfrage, die von einer Vielzahl von Bestimmungsgrößen im Einzelnen beeinflusst wird. Auf einzelne Maßnahmen bezogen sind diese Bestimmungsgrößen nicht im Einzelnen kalkulierbar. Es sind immer nur grobe Schätzungen – wenn überhaupt – möglich.
- Zusätzliche Verkehrsangebote erzeugen am Anfang, bei ihrer Einführung, immer schon die vollen Kosten, erreichen aber das mögliche zusätzliche Verkehrsaufkommen zumeist erst nach mehreren Jahren der Bedienung.

6.7.4 **Zukünftige Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Fürth**

Die Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Fürth soll auch zukünftig unter Inanspruchnahme des steuerlichen Querverbands der infra fürth erfolgen. Das bedeutet, dass die Mehrkosten und der notwendige Ausgleich in Folge innerhalb der infra-fürth-Gruppe getragen werden sollen.

6.8 **Zeitplan Umsetzung und Vergabe**

Um die beabsichtigte Direktvergabe rechtssicher vornehmen zu können, sind folgende Schritte erforderlich:

2017 Dezember

- Bau- und Werkausschuss:
Empfehlung Grundsatzbeschluss zur Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste an die infra fürth verkehr gmbh
Beschluss zur öffentlichen Anhörung des NVP-Entwurfs
Anschließend öffentliche Anhörung und Einarbeitung der Anregungen
- Stadtrat:
Grundsatzbeschluss zur Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste an die infra fürth verkehr gmbh

2018 Februar

- Bau- und Werkausschuss:
Empfehlung zum Beschluss des Nahverkehrsplans (NVP)
- Stadtrat:
Beschluss des Nahverkehrsplans (NVP)
Beratung erforderlicher Zweckvereinbarungen mit den Nachbarkommunen
Ermächtigung zur Vorabbekanntmachung der Absicht einer Direktvergabe an die infra fürth verkehr gmbh nach VO 1370/2007

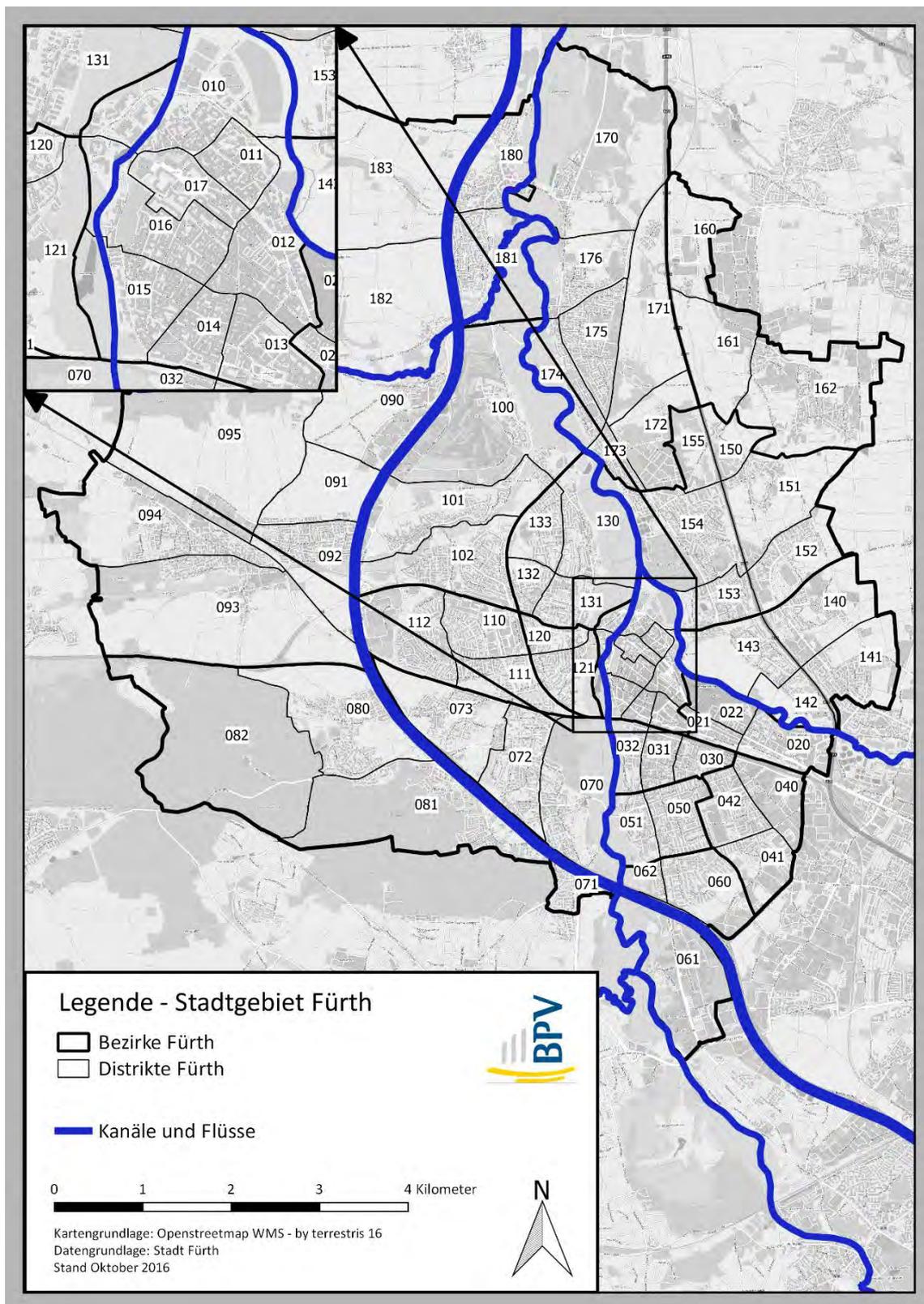
Europaweite Vorabbekanntmachung

2019

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDLA)

7 Anhang

Anhang 1: Überblick über die statistischen Distrikte



Anhang 2: Flächenausdehnungen Fürths nach Distrikten und Nutzung (Auswahl)

Stat. Distrikt	Fläche [m ²]	Anteil Siedlung [%]	Anteil Gewässer [%]	Anteil Vegetation [%]	Anteil Verkehr [%]
010	374.014	70,9	7,4	8,4	13,3
011	84.128	62,9	0,0	0,0	37,1
012	206.339	60,3	3,1	7,0	29,6
013	138.123	57,6	0,0	0,3	42,1
014	95.785	70,6	0,0	0,0	29,4
015	208.772	46,1	12,0	23,2	18,6
016	215.461	64,1	6,7	9,5	19,7
017	100.879	66,5	0,0	0,0	33,5
020	494.858	60,3	1,4	3,1	35,2
021	174.669	54,2	0,0	11,3	34,5
022	307.911	83,4	8,5	0,1	8,0
030	234.366	60,4	0,0	0,2	39,5
031	253.200	68,1	0,0	0,2	31,7
032	278.641	33,9	2,5	43,5	20,0
040	490.721	70,7	0,0	1,4	27,9
041	474.588	79,2	0,0	9,1	11,7
042	464.724	79,1	0,0	1,2	19,6
050	489.093	73,3	0,0	0,7	26,0
051	401.607	47,3	2,0	37,3	13,4
060	697.108	82,1	0,0	1,8	16,2
061	1.377.522	42,7	4,2	42,9	10,2
062	161.873	28,7	1,1	54,0	16,1
070	1.298.144	32,0	1,7	56,8	9,5
071	298.192	37,6	13,5	16,2	32,7
072	729.974	73,0	0,0	5,3	21,7
073	988.448	38,1	0,2	43,9	17,9
080	1.539.900	34,5	3,9	47,7	13,9
081	2.136.246	20,0	3,8	66,9	9,3
082	3.001.361	2,1	0,1	93,5	4,3
090	1.380.611	24,8	4,6	63,3	7,3
091	805.762	7,6	2,3	86,3	3,7
092	942.147	39,3	5,1	38,2	17,4
093	2.995.877	14,2	1,1	74,4	10,3
094	1.621.308	40,9	0,0	48,0	11,1
095	3.026.030	5,3	0,5	90,1	4,1
100	2.373.200	48,0	5,3	39,4	7,3
101	1.244.822	34,9	3,1	49,4	12,7
102	1.123.480	48,7	1,5	30,1	19,7
110	554.960	79,7	0,0	0,3	20,0

Stat. Distrikt	Fläche [m²]	Anteil Siedlung [%]	Anteil Gewässer [%]	Anteil Vegetation [%]	Anteil Verkehr [%]
111	505.332	72,0	0,0	5,5	22,5
112	954.664	59,3	1,4	16,1	23,3
120	215.214	73,5	0,0	0,1	26,4
121	463.765	67,7	0,2	13,4	18,6
130	987.565	33,6	4,5	55,1	6,8
131	477.987	58,6	0,5	29,6	11,3
132	228.242	69,4	0,0	10,4	20,3
133	416.909	74,0	0,0	9,3	16,7
140	869.023	46,1	0,5	39,1	14,3
141	798.738	45,8	0,2	38,9	15,1
142	425.699	36,0	6,8	44,0	13,2
143	810.468	33,8	2,6	49,5	14,1
150	327.064	29,8	0,5	52,0	17,7
151	1.038.093	36,4	0,2	52,0	11,4
152	670.021	62,0	0,0	21,2	16,7
153	448.771	71,5	2,8	2,8	22,9
154	1.310.067	75,4	2,4	8,7	13,6
155	367.889	61,4	0,0	24,9	13,7
160	711.065	23,3	0,5	63,9	12,3
161	933.783	21,8	0,5	68,3	9,4
162	1.742.617	50,3	0,1	40,6	9,1
170	2.835.881	8,2	3,1	81,5	7,2
171	1.237.151	11,8	0,7	74,4	13,0
172	713.461	40,4	0,1	53,3	6,2
173	193.528	74,2	2,0	4,2	19,6
174	592.212	37,7	6,5	45,4	10,5
175	675.026	76,1	0,0	4,9	19,0
176	799.911	37,1	3,2	50,4	9,3
180	768.374	48,9	10,0	31,3	9,8
181	1.271.294	24,4	7,3	59,6	8,7
182	2.638.165	5,3	1,9	88,6	4,2
183	3.117.771	6,4	1,4	85,9	6,3

Anhang 3: Bevölkerung in Fürth nach Altersgruppen auf Distriktebene

Stat. Distrikt	EW	0-3	3-6	6-15	15-25	25-45	45-65	>65
		davon in %						
010	1.176	3,74%	2,64%	6,12%	11,56%	38,61%	29,93%	7,40%
011	1.214	3,54%	2,64%	5,44%	12,93%	41,10%	25,54%	8,81%
012	1.712	3,68%	3,21%	8,12%	15,48%	33,24%	25,29%	10,98%
013	624	2,88%	2,08%	4,81%	15,22%	33,97%	25,48%	15,54%
014	1.708	3,10%	2,75%	7,67%	15,16%	37,47%	25,06%	8,78%
015	2.380	3,07%	2,86%	8,78%	12,35%	36,97%	25,92%	10,04%
016	2.967	3,24%	1,95%	7,21%	10,75%	30,64%	25,21%	21,00%
017	1.794	2,73%	3,46%	11,82%	11,87%	26,37%	26,81%	16,95%
020	3.631	2,40%	2,31%	6,80%	11,35%	36,82%	28,78%	11,54%
021	1.795	2,90%	2,17%	6,02%	12,31%	37,94%	27,02%	11,64%
022	1.926	3,32%	2,86%	7,06%	12,31%	35,67%	30,74%	8,05%
030	4.055	3,92%	2,66%	6,24%	12,63%	37,61%	25,30%	11,64%
031	5.221	3,14%	2,53%	7,05%	12,62%	37,04%	24,65%	12,97%
032	1.051	2,47%	3,04%	6,57%	11,13%	31,40%	27,88%	17,51%
040	2.864	3,35%	2,72%	8,73%	14,28%	34,04%	25,59%	11,28%
041	1.284	3,97%	4,60%	12,46%	13,79%	27,73%	29,05%	8,41%
042	4.463	3,56%	2,87%	7,01%	9,88%	38,40%	26,73%	11,54%
050	8.004	3,10%	2,87%	8,41%	10,28%	31,40%	26,00%	17,94%
051	1.868	2,78%	2,62%	5,67%	8,19%	33,73%	28,21%	18,79%
060	2.886	2,36%	2,84%	10,74%	16,49%	24,26%	34,55%	8,77%
061	159	0,00%	2,52%	8,18%	11,95%	21,38%	33,33%	22,64%
062	263	1,52%	3,42%	11,79%	15,97%	23,19%	27,76%	16,35%
070	1.290	2,25%	3,18%	7,21%	9,92%	24,57%	29,92%	22,95%
071	410	2,44%	4,39%	7,80%	8,78%	26,83%	29,27%	20,49%
072	1.917	2,09%	2,14%	8,45%	9,70%	19,77%	33,75%	24,10%
073	1.474	4,14%	2,10%	7,33%	9,77%	26,12%	30,53%	20,01%
080	2.014	2,23%	1,79%	7,89%	10,28%	18,52%	37,19%	22,10%
081	2.024	2,22%	2,17%	7,81%	10,47%	24,26%	30,24%	22,83%
082	70	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	41,43%	58,57%	0,00%
090	450	2,89%	2,67%	7,33%	9,11%	25,78%	32,22%	20,00%
091	317	4,73%	4,73%	7,57%	8,20%	33,12%	26,18%	15,46%
092	2.666	2,36%	2,44%	6,38%	9,04%	19,35%	34,81%	25,62%
093	1.925	1,82%	2,34%	6,34%	6,81%	18,96%	27,38%	36,36%
094	2.804	3,39%	2,75%	7,38%	10,63%	28,03%	31,74%	16,08%
095	48	0,00%	0,00%	12,50%	0,00%	35,42%	37,50%	14,58%
100	938	5,12%	4,26%	6,61%	9,06%	42,43%	25,05%	7,46%
101	1.455	3,02%	2,20%	7,49%	11,62%	23,71%	33,40%	18,56%
102	3.185	2,70%	2,67%	7,19%	9,48%	21,60%	31,99%	24,36%
110	3.438	2,91%	2,01%	7,21%	10,30%	26,76%	25,16%	25,65%
111	2.049	2,39%	2,34%	5,95%	7,52%	22,69%	29,62%	29,48%

Stat. Distrikt	EW	0-3	3-6	6-15	15-25	25-45	45-65	>65
		davon in %						
112	2.997	2,30%	1,97%	6,37%	10,38%	21,86%	32,90%	24,22%
120	1.556	2,83%	2,51%	5,85%	11,25%	25,71%	25,51%	26,35%
121	1.731	2,72%	1,62%	4,97%	9,13%	24,67%	33,56%	23,34%
130	1.982	3,13%	3,53%	5,65%	10,09%	24,92%	31,79%	20,89%
131	2.188	3,02%	2,47%	9,46%	10,79%	28,47%	28,38%	17,41%
132	1.125	3,11%	2,84%	7,64%	15,29%	23,56%	32,53%	15,02%
133	2.729	3,44%	3,19%	8,98%	9,97%	24,00%	27,92%	22,50%
140	920	2,39%	2,72%	5,54%	11,96%	25,87%	36,20%	15,33%
141	2.053	2,63%	2,92%	7,70%	8,62%	23,82%	28,40%	25,91%
142	354	2,54%	1,98%	10,45%	8,19%	24,58%	29,10%	23,16%
143	2.608	2,88%	2,15%	6,83%	9,05%	25,88%	31,44%	21,78%
150	149	4,03%	0,00%	12,75%	14,09%	28,19%	30,87%	10,07%
151	749	2,80%	1,74%	4,54%	8,41%	21,23%	34,85%	26,44%
152	2.192	2,87%	2,37%	7,34%	11,27%	23,31%	35,90%	16,93%
153	4.071	3,07%	2,38%	5,82%	10,66%	27,81%	28,86%	21,40%
154	4.043	2,33%	2,15%	7,15%	8,56%	24,88%	32,57%	22,36%
155	26	0,00%	0,00%	0,00%	42,31%	0,00%	42,31%	15,38%
160	68	0,00%	0,00%	0,00%	17,65%	29,41%	44,12%	8,82%
161	77	0,00%	0,00%	15,58%	15,58%	35,06%	25,97%	7,79%
162	2.258	2,44%	2,52%	7,35%	10,50%	27,33%	30,78%	19,09%
170	625	2,72%	2,24%	8,32%	7,20%	21,92%	28,64%	28,96%
171	207	2,90%	0,00%	8,21%	13,04%	23,67%	31,88%	20,29%
172	122	0,00%	3,28%	11,48%	10,66%	27,05%	36,07%	11,48%
173	825	1,70%	2,91%	8,36%	9,33%	24,73%	30,67%	22,30%
174	842	4,04%	3,21%	7,72%	8,79%	24,94%	27,79%	23,52%
175	3.159	2,44%	2,34%	7,60%	11,05%	25,07%	31,02%	20,48%
176	1.164	2,41%	1,98%	7,47%	12,37%	23,71%	33,08%	18,99%
180	1.769	3,73%	4,47%	10,68%	8,65%	28,26%	27,64%	16,56%
181	1.830	2,13%	2,68%	7,32%	10,44%	22,19%	32,40%	22,84%
182	381	4,46%	2,36%	4,20%	11,02%	29,66%	34,91%	13,39%
Fürth (gesamt)	126.319	2,92%	2,60%	7,44%	10,86%	28,63%	29,27%	18,29%

Anhang 4: Liste der Schulen in Fürth

Bezirk	Distrikt	Schulform	Name	Anzahl Schüler (Schuljahr 2016/17)
Oberfürberg, Eschenau	080	Grundschule	Adalbert-Stifter-Grundschule	297
Atzenhof, Burgfarrnbach	093	Grundschule	Farrnbachschule, Standort Hummelstr.	210
Unterfarrnbach	101	Grundschule	Farrnbachschule, Standort Ligusterweg	95
Ronhof, Kronach	154	Grundschule	GS Carlo-Schmid-Str.	164
Südstadt Industriegebiet	042	Grundschule	GS Frauenstraße	450
Schwand, Eigenes Heim	132	Grundschule	GS Friedrich-Ebert-Straße	374
Stadeln, Herboldshof, Mannhof	175	Grundschule	GS Hans-Sachs-Straße	280
Kalb-Siedlung, Weikershof	060	Grundschule	GS John-F.-Kennedy-Str.	370
Altstadt, Innenstadt	011	Grundschule	GS Kirchenplatz	183
Stadtpark, Stadtgrenze	022	Grundschule	GS Maistraße	250
Altstadt, Innenstadt	015	Grundschule	GS Rosenstraße, Standort Pfisterstr.	80
Altstadt, Innenstadt	016	Grundschule	GS Rosenstraße, Standort Rosenstr.	240
Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach	162	Grundschule	GS Sacker Hauptstr.	53
Hardhöhe	112	Grundschule	GS Soldnerstraße	233
Vach, Flexdorf, Ritzmannshof	180	Grundschule	GS Zedernstraße	151
Südstadt Industriegebiet	042	Grundschule	Humanistische Grundschule Fürth	100
Nördliche Südstadt	031	Grundschule	Luise-Leikam-Schule	175
Stadt Fürth		Grundschule	alle	3705
Nördliche Südstadt	032	Grund- und Mittelschule	GS / MS Schwabacher Str.	400
Ronhof, Kronach	153	Grund- und Mittelschule	Pestalozzistraße	488
Stadt Fürth		Grund- und Mittelschule	alle	888
Schwand, Eigenes Heim	133	Mittelschule	Dr.-Gustav-Schickedanz-Schule	400
Ronhof, Kronach	154	Mittelschule	MS Carlo-Schmid-Str.	152
Südliche Südstadt	050	Mittelschule	MS Kiderlinstraße	420
Stadeln, Herboldshof, Mannhof	175	Mittelschule	MS Nord-West	153
Stadtpark, Stadtgrenze	022	Mittelschule	MS Otto-Seeling	240
Hardhöhe	112	Mittelschule	MS Soldnerstraße	313
Stadt Fürth		Mittelschule	alle	1678
Kalb-Siedlung, Weikershof	060	Realschule	Hans-Böckler-Schule Fürth	550
Kalb-Siedlung, Weikershof	060	Wirtschaftsschule	Hans-Böckler-Schule Fürth	413
Stadtpark, Stadtgrenze	022	Realschule	Leopold-Ullstein-Realschule	962
Stadt Fürth		Realschule	alle	1925
Südliche Südstadt	050	Gymnasium	Hardenberg-Gymnasium	1230
Altstadt, Innenstadt	012	Gymnasium	Heinrich-Schliemann-Gymnasium	752

Bezirk	Distrikt	Schulform	Name	Anzahl Schüler (Schuljahr 2016/17)
Stadtspark, Stadtgrenze	022	Gymnasium	Helene-Lange-Gymnasium	1180
Stadt Fürth		Gymnasium	alle	3162
Altstadt, Innenstadt	014	Berufsschule	Ludwig-Erhard-Schule	1525
Altstadt, Innenstadt	014	Berufsschule	Martin-Segitz-Schule	1708
Nördliche Südstadt	032	Fachoberschule	Max-Grundig-Schule	944
Nördliche Südstadt	032	Berufsschule	Staatl. Berufsschule 1	1100
Stadt Fürth		Berufsschule	alle	5277
Dambach, Unterfürberg	071	Förderschule	Clara u. Dr. Isaak Halleemann Schule	200
Unterfarnbach	100	Förderschule	Otto-Lilienthal-Schule	285
Kalb-Siedlung, Weikershof	060	Förderschule	Jakob-Wassermann-Schule	290
Stadt Fürth		Förderschule	alle	775

Anhang 5: PKW-Bestand auf Distriktebene

Stat. Distrikt	Einwohner	Krafträder	PKW und Kombi	1)LKW und Kipper	Gesamt	PKW/1000 EW
010	1.176	43	345	34	422	293
011	1.214	58	443	27	528	365
012	1.712	46	551	34	631	322
013	624	10	333	25	368	534
014	1.708	45	442	18	505	259
015	2.380	65	739	43	847	311
016	2.967	98	804	77	979	271
017	1.794	31	495	8	534	276
020	3.631	119	1.520	100	1.739	419
021	1.795	47	793	42	882	442
022	1.926	67	689	46	802	358
030	4.055	90	1.254	71	1.415	309
031	5.221	149	1.647	92	1.888	315
032	1.051	42	363	10	415	345
040	2.864	56	1.038	172	1.266	362
041	1.284	38	573	47	658	446
042	4.463	153	1.796	77	2.026	402
050	8.004	223	2.985	76	3.284	373
051	1.868	93	947	44	1.084	507
060	2.886	145	1.455	61	1.661	504
061	159	49	846	134	1.029	5.321
062	263	8	105	8	121	399
070	1.290	77	745	46	868	578
071	410	27	238	4	269	580
072	1.917	102	1.122	25	1.249	585
073	1.474	109	828	25	962	562
080	2.014	160	1.287	17	1.464	639
081	2.024	82	1.090	31	1.203	539
082	70	4	40	1	45	571
090	450	37	293	83	413	651
091	317	26	207	4	237	653
092	2.666	171	1.611	23	1.805	604
093	1.925	105	861	66	1.032	447
094	2.804	147	1.517	58	1.722	541
095	48	1	141	101	243	2.938
100	938	65	565	73	703	602
101	1.455	111	916	86	1.113	630
102	3.185	153	1.843	48	2.044	579
110	3.438	71	1.698	56	1.825	494

Stat. Distrikt	Einwohner	Krafträder	PKW und Kombi	1)LKW und Kipper	Gesamt	PKW/1000 EW
111	2.049	122	1.095	31	1.248	534
112	2.997	144	1.461	74	1.679	487
120	1.556	43	476	14	533	306
121	1.731	89	817	18	924	472
130	1.982	108	981	39	1.128	495
131	2.188	84	895	15	994	409
132	1.125	66	468	9	543	416
133	2.729	98	1.111	31	1.240	407
140	920	53	684	102	839	743
141	2.053	106	1.159	19	1.284	565
142	354	18	206	-	224	582
143	2.608	118	1.277	28	1.423	490
150	149	8	139	12	159	933
151	749	62	475	50	587	634
152	2.192	126	1.197	55	1.378	546
153	4.071	149	1.645	78	1.872	404
154	4.043	210	2.099	90	2.399	519
155	26	3	49	-	52	1.885
160	68	8	70	1	79	1.029
161	77	7	163	75	245	2.117
162	2.258	186	1.452	275	1.913	643
170	625	54	362	12	428	579
171	207	28	127	6	161	614
172	122	4	85	3	92	697
173	825	46	469	21	536	568
174	842	45	567	18	630	673
175	3.159	205	1.688	51	1.944	534
176	1.164	77	652	30	759	560
180	1.769	86	901	45	1.032	509
181	1.830	142	1.126	40	1.308	615
182	381	48	245	17	310	643
183		2	8	-	10	
Summe	126.319	5.668	59.338	3.252	68.258	470

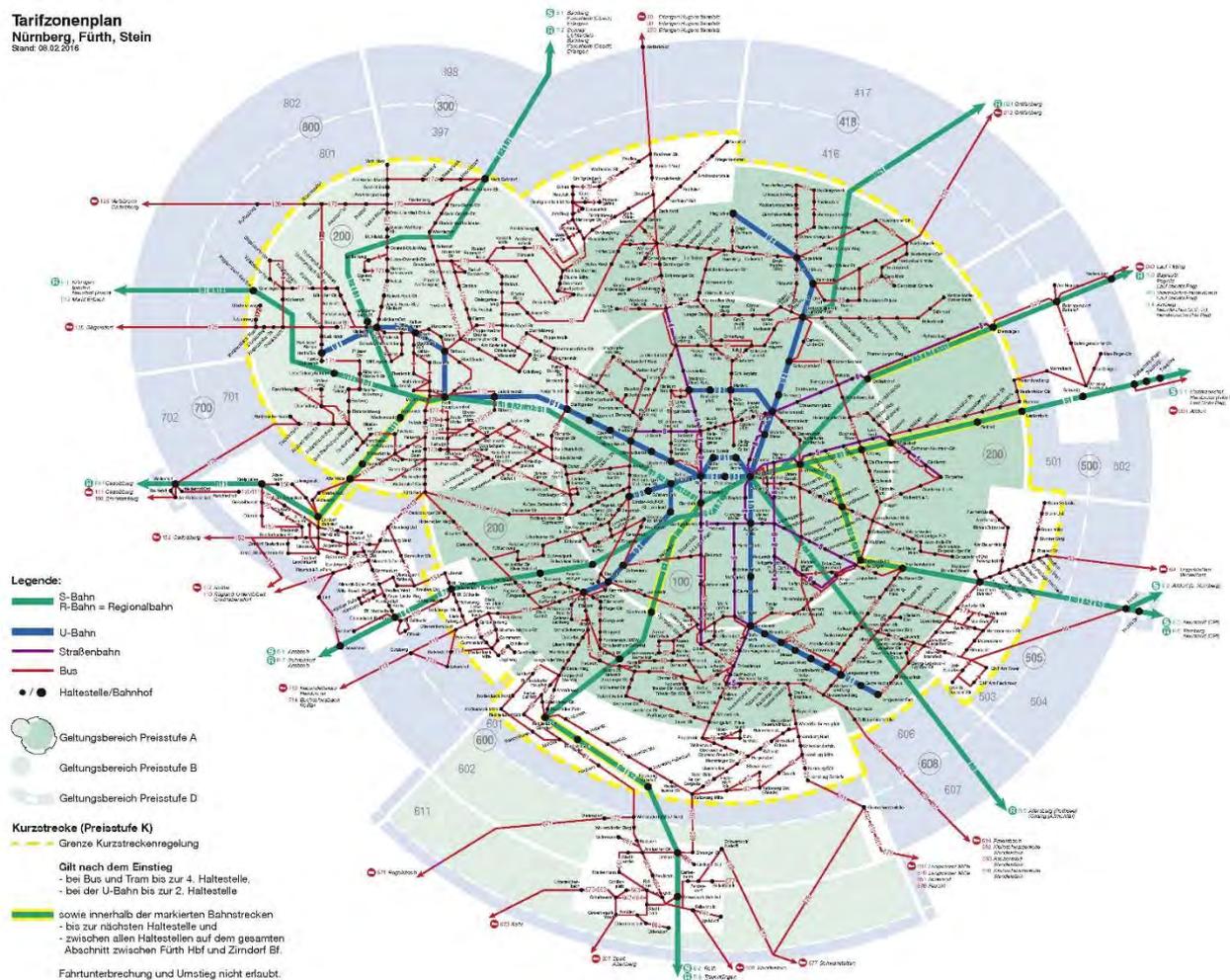
Anhang 6: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Distrikt

Stat. Distrikt	Bezirksnr.	Gebietstyp/Nutzungsdichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenzlinie(n)
		Kernzone	hoch	gering		
010	01		X		Rathaus	U1, 33, 173, 174, 175, 177, 178, 179, N9, N17, N18, N20, N21
011		X			-	-
012		X			Stadttheater	173, 174, 177, 178, 179, N9, N18
013		X			Hauptbahnhof	U1, 67, 111, 112, 126, 152, 172, 173, 174, 177, 178, 179, N9, N18
014		X			Hirschenstraße	172
015		X			Theaterstraße	172
016		X			Rosenstraße	172
017		X			Rathaus	U1, 33, 125, 173, 174, 175, 177, 178, 179, N9, N17, N18, N20, N21, N22
020	02		X		Kurgartenstraße	39, 175, N11
021			X		Jakobinenstraße	U1, 111, 112, 173, 174, N9
022			X		-	-
030	03		X		Stresemannplatz	111, 112, 173, 174, 177, 178, 179, N18
031			X		Paulskirche	177, 179
032			X		Amalienstraße	67, 173, 174, 177, 178, 179, N18
040	04		X		infra	177
041			X		Am Weidiggraben	177
042			X		Sonnenstraße	177, 179, N18
050	05		X		Ludwigstraße	173, 174
051			X		Neumannstraße	111
060	06		X		John-F.-Kennedy-Str.	179
061				X	Benno-Strauß-Straße	67
062				X	Saarburger Straße	67, 112, 178, N18, N21
070	07			X	Erlöserkirche	111, 112, 178, N18
071				X	Alte Veste	RB, SEV
072			X		Händelstraße	178, N18
073				X	Saatweg	171
080	08			X	Kirchenweg	171, N18
081				X	Forsthausbrücke	178, N18
082				X	Waldkrankenhaus	178
090	09			X	Atzenhof	173, 174, N17
091				X	Sperlingstraße	172, N9
092			X		Wickenstraße	172, N9
093				X	Geißbäckerstraße	172, N9
094				X	Tulpenweg	172
095				X	Veitsbronner Straße	172

Stat. Dis- trikt	Bezirks- nr.	Gebietstyp/Nutzungsdichte			Referenzhalte- stelle(n)	Referenzlinie(n)	
		Kernzone	hoch	gering			
100	10			X	O. Lilienthal Schule	171, 175	
101				X	Hafenstraße	172	
102				X		Falkenstraße	172
110	11		X		Hardhöhe	U1, 171, 176, N9	
111			X		Pillauer Straße	171, N9	
112				X		Manfred-Roth- Straße	176
120	12		X		Stiftungsstraße	172, N9	
121				X		Berlinstraße	172
130	13		X		Conrad-Stutz-Weg	171, 175	
131			X		Jakob-Henle- Straße/Klinikum	171, 175, N9	
132				X		Robert-Koch- Straße	171, 175, N9
133				X		Eigenes Heim	175, N9
140	14			X	Poppenreuth	175	
141			X		Hermannstr.	175	
142				X	-	-	
143				X		Wiesenstraße	175
150	15			X	Kronach Mitte	178	
151				X	Ronhof	178	
152			X		Erfurter Ring	33	
153				X	Flurstr.	179, N17	
154				X	Storchenstr.	179	
155				X	-	-	
160	16			X	Am Mühlweg	178	
161				X	Nordring	178, 179	
162				X	Sportplatzstraße	179	
170	17			X	Mannhof	174, N17	
171				X	-	-	
172				X	Asternstraße	173, 174, N17	
173			X		Asternstraße	173, 174, N17	
174				X	Waldschänke	173, 174, N17	
175				X	Hans-Sachs-Str.	173, 174, N17	
176				X	M.-Behaim-Straße	174, N17	
180	18			X	Am Vacher Markt	171, 173, 174, 175, N17	
181				X	Schönblick	171, 174, 175, N17	
182				X	Ritzmannshof	-	
183				X	-	-	

Anhang 7: Tarifzonenplan VGN

Tarifzonenplan
Nürnberg, Fürth, Stein
Stand: 09.02.2016



Anhang 8: Reisezeitenvergleich zwischen den Referenzhaltestellen und dem Hauptbahnhof Fürth

Be- zirks- nr.	Bezirksname	Referenz- haltestelle	Bef.- zeit ÖV	Um- stiege	Fahrzeit MIV (ohne/mit Verkehr ²)	Fahr- rad ²	Zeit zu Fuß ³	Verhät- nis ÖV/MIV	Verhät- nis ÖV/Fahr- rad	Ver- hältnis ÖV/Fuß
01	Altstadt, In- nenstadt	Haupt- bahnhof	-	-	-	-	-	-	-	-
02	Stadtpark, Stadtgrenze	Jakobinen- straße	2'	0	2'/3'	3'	11'	0,67	0,67	0,18
03	Nördliche Südstadt	Amalienst- raße	3'	0	3'/3'	3'	7'	1,00	1,00	0,43
04	Südstadt In- dustriegebiet	Sonnen- straße	8'	0	6'/7'	5'	13'	1,14	1,60	0,62
05	Südliche Süd- stadt	Kaiser- straße	6'	0	4'/5'	7'	15'	1,20	0,86	0,40
06	Kalb-Sied- lung, (Wei- kershof)	Saarburger Straße	9'	0	5'/6'	9'	25'	1,50	1,00	0,36

Be- zirks- nr.	Bezirksname	Referenz- haltestelle	Bef.- zeit ÖV	Um- stiege	Fahrzeit MIV (ohne/mit Verkehr ²)	Fahr- rad ²	Zeit zu Fuß ³	Verhält- nis ÖV/MIV	Verhält- nis ÖV/Fahr- rad	Ver- hältnis ÖV/Fuß
07	Dambach, (Unter- fürberg)	Erlöserkir- che	12'	0	6'/8'	12'	29'	1,50	1,00	0,41
08	Oberfürberg, (Eschenau)	Kirchen- weg	21'*	1	11'/13'	19'	54'	1,62	1,11	0,39
09	(Atzenhof), Burgfarn- bach	Geißäcker- straße	20' inkl. 3' Fuß- weg/26' ohne Fußweg	1 bzw. 0	10'/13'	25'	71'	1,54	0,80	0,28
10	Unterfarn- bach	O. Lilient- hal Schule	18,5* inkl. 3' Fußweg	1	11'/13'	19'	60'	1,42	0,97	0,31
11	Hardhöhe	Hardhöhe	5'	0	9'/12'	15'	40'	0,42	0,33	0,13
12	Scherbsgra- ben, (Billing- anlage)	Stiftungs- straße	11' inkl. 4' Fuß- weg/14' ohne Fußweg	1 bzw. 0	8'/9'	10'	26'	1,22	1,10	0,42
13	Schwand, Ei- genes Heim	Robert- Koch- Straße	13' inkl. 3' Fußweg	1	8'/10'	13'	34'	1,30	1,00	0,38
14	Poppenreuth, Espan	Karl-Brö- ger-Str.	14'*	1	8'/11'	10'	30'	1,27	1,40	0,47
15	Ronhof, Kro- nach	Storchen- str.	14'*	1 bzw. 0	9'/12'	12'	34'	1,17	1,17	0,41
16	Sack, Brauns- bach, Bislohe, Steinach	Bislohe Nordring	25'*	0	12'/15'	22'	69'	1,67	1,14	0,36
17	Stadeln, (Herboldshof, Mannhof)	Stadeln Wald- schänke	15,5'*	1 bzw. 0	11'/14'	16'	57'	1,11	0,97	0,27
18	Vach, (Flexdorf, Ritzmanns- hof)	Am Vacher Markt	26*/17' bei Be- nutzung der S- Bahn 60' Takt	1 bzw. 0	14'/18'	24'	89'	1,44	1,08	0,29
Kumuliert über alle Haltestellen			223'		172'	224'	664'	1,30	1,00	0,34

* gemittelt über die ersten 10 Fahrten ab 7:00 Uhr (Referenz Mittwoch 18.10.2016)

² gemessen mit Google Maps, Referenzzeitpunkt Mittwoch 18.10.2016 gegen 13:00 Uhr

³ gemessen mit Google Maps, Referenzzeitpunkt Montag 05.12.2016 gegen 16:00 Uhr

Anhang 9: Reisezeitenvergleich zwischen den Referenzhaltestellen und dem Rathaus Fürth

Be- zirks- nr.	Bezirksname	Referenz- haltestelle	Bef.-zeit ÖV	Um- stiege	Fahrzeit MIV (ohne/mit Verkehr ²)	Fahr- rad ²	Zeit zu Fuß ³	Verhält- nis ÖV/MIV	Verhältnis ÖV/Fahr- rad	Ver- hältnis ÖV/Fuß
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	1'	0	10'/11'	5'	12'	0,09	0,20	0,08
02	Stadtpark, Stadtgrenze	Jakobinenstraße	3'	0	8'/9'	6'	19'	0,33	0,50	0,16
03	Nördliche Südstadt	Amalienstraße	7'*	1 bzw. 0	6'/7'	6'	21'	1,00	1,17	0,33
04	Südstadt Industriegebiet	Sonnenstraße	12'*	1 bzw. 0	9'/10'	9'	25'	1,20	1,33	0,48
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	10'*	1 bzw. 0	7'/8'	8'	28'	1,25	1,25	0,36
06	Kalb-Siedlung, (Weikershof)	Saarburger Straße	15'*	1 bzw. 0	8'/9'	11'	38'	1,67	1,36	0,39
07	Dambach, (Unterfürberg)	Erlöserkirche	18'	0	9'/10'	11'	35'	1,80	1,64	0,51
08	Oberfürberg, (Eschenau)	Kirchweg	20'	1	11'/12'	16'	56'	1,67	1,25	0,36
09	(Atzenhof), Burgfarnbach	Geißäckerstraße	20' inkl. 4' Fußweg	1	9'/10'	18'	63'	2,00	1,11	0,32
10	Unterfarnbach	O. Lilienthal Schule	18	0	10'/11'	14'	49'	1,38	1,29	0,37
11	Hardhöhe	Hardhöhe	4'	0	8'/8'	10'	36'	0,50	0,40	0,11
12	Scherbsgraben, (Billinganlage)	Stiftungsstraße	11' inkl. 3' Fußweg	1	5'/5'	7'	22'	2,20	1,57	0,50
13	Schwand, Eigenes Heim	Robert-Koch-Straße	10'* inkl. 3' Fußweg	1 bzw. 0	6'/7'	8'	24'	1,43	1,25	0,42
14	Poppenreuth, Espan	Karl-Bröger-Str.	12'* inkl. 4' Fußweg	1 bzw. 0	9'/10'	9'	30'	1,20	1,33	0,40
15	Ronhof, Kronach	Storchenstr.	15'* inkl. 6' Fußweg	1 bzw. 0	9'/11'	9'	25'	1,36	1,67	0,60
16	Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach	Bislohe Nordring	20'*	1 bzw. 0	11'/13'	17'	59'	1,54	1,18	0,34
17	Stadeln, (Herboldshof, Mannhof)	Stadeln Waldschänke	11	0	10'/12'	12'	45'	0,92	0,92	0,24
18	Vach, (Flexdorf, Ritzmannshof)	Am Vacher Markt	26'*	1 bzw. 0	13'/15'	22'	76'	1,73	1,18	0,34
Kumuliert über alle Haltestellen			223'		172'	224'	663'	1,37	1,04	0,35

* gemittelt über die ersten 10 Fahrten ab 7:00 Uhr (Referenz Mittwoch 02.11.2016)

² gemessen mit Google Maps, Referenzzeitpunkt Mittwoch 02.11.2016 gegen 10:00 Uhr³ gemessen mit Google Maps, Referenzzeitpunkt Montag 05.12.2016 gegen 16:00 Uhr

Anhang 10: Begründung der Auswahl der Referenzhaltestellen Stadt Fürth, Ost, Süd und West

Benachbarte Orte	Referenzhaltestellen	Begründung (repräsentiert Gebiet oder Achse....)
Haltestellen in Fürth als x-Achse der Quelle-Ziel-Matrix		
Stadt Fürth	(FÜ) Hauptbahnhof	Südliche Innenstadt und nördliche Südstadt sowie die SPNV-Regionalverkehre und die nach Süden gerichteten Buslinien, U-Bahn
	(FÜ) Rathaus	Nördliche Innenstadt und Altstadt sowie die nach Norden gerichteten Buslinien, U-Bahn
	(FÜ) Stresemannplatz	Mittlere bis östliche Südstadt (und das dort fächerförmige Busnetz)
	(FÜ) Klinikum inkl. West und Ost	Westliche Stadtteile und Umsteigeknoten zur Erlanger S-Bahn und der U-Bahn
	(FÜ) Kaiserstraße	Westliche Südstadt (und das dortige achsenförmige Linienangebot auf der mittleren Schwabacher Straße in Fürth), ferner Einkaufs-/Ämterkonzentration etc.
Haltestellen außerhalb von Fürth als y-Achse der Quelle-Ziel-Matrix		
Ost (= Stadt Nürnberg)	(1) Nürnberg Schleswiger Straße	Berufsförderungswerk, Erlanger Straße (B4), geplante Stadt-Umland-Bahn-Strecke, mittlere Nordstadt (Linie 37-Achse), Kleinreuth hinter der Veste
	(2) Nürnberg Wetzendorf Ost	Bielefelder Straße, Wetzendorfer Straße, künftiger U-Bahn- und Busbahnhof Nordwestring, Wetzendorf; zudem ungefähr am Schnittpunkt mit Zäsur „Ringbahn“
	(3) Nürnberg Krematorium	Brettergartenstraße, Schnieglinger Straße, Westfriedhof (Straßenbahndaltestelle); zudem ungefähr am Schnittpunkt mit Zäsur „Ringbahn“
	(4) Nürnberg Großmarkt	Leyher Straße in Nürnberg, nördliche Sigmundstraße (wird Leyh Kirche gekreuzt); zudem ungefähr am Schnittpunkt mit Zäsur „Ringbahn“
	(5) Nürnberg Züricher Straße	(mittlere) Rothenburger Straße in Nürnberg, südliche Sigmundstraße (wird von Linie 179 an H Virnsberger Straße gekreuzt), U-Bahn- und Busbahnhof Gustav-Adolf-Str.; zudem ungefähr Schnittpunkt mit Zäsur „Ringbahn“
Süd (= Landkreis Fürth)	(6) Zirndorf Bahnhof	Zentrale Lage im Siedlungsschwerpunkt der Stadt Zirndorf (26.000 Einwohner), zudem Verknüpfungspunkt Busverkehr/R-Bahn
	(7) Altenberg Ost	Geschoßwohnungsgebiete in Oberasbach, zugleich Verzweigungspunkte des dichten gabelförmigen Linienbusverkehrs von/nach Nürnberg (drei Gabelzinken nach Zirndorf, Leichendorf und Oberasbach)
	(8) Oberasbach Rathaus	Zentrale Lage ungefähr im Schwerpunkt der Stadt Oberasbach (17.000 Einwohner), zugleich Knoten aus Zirndorf-Oberasbach-Steiner Buslinien mit Nürnberg Buslinie 71
	(9) Unterasbach Bahnhof inkl. Nordseite und Südseite	Kleine Siedlungskonzentration und Achse der S-Bahnlinie 4 (deckt damit auch Oberasbach Bahnhof, Anwanden und weitere S4-Stationen ab)
	(10) Roßtal-Wegbrücke inkl. Rathausgasse	Zentrale Lage ungefähr im Schwerpunkt des Marktes Roßtal (9.000 Einwohner)
	(11) Stein Kirche	Zentrale Lage ungefähr im Schwerpunkt der Stadt Stein (13.000 Einwohner) zugleich Verzweigungspunkte des gabelförmigen Linienbusverkehrs (drei Gabelzinken nach Unterasbach, Fabergut und Deutenbach)
West (= Landkreis Fürth)	(12) Obermichelbach Pfefferloh	Zentrale Lage ungefähr im Schwerpunkt der Gemeinde Obermichelbach (3.000 Einwohner), zugleich Buslinienknoten in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung (123, 126)
	(13) Siegelsdorf Bahnhof	Bahnhof der Gemeinde Veitsbronn (6.000 Einwohner), durch den dorthin geführten Busverkehr für das Gemeindegebiet auch in der Gesamtheit repräsentativ, trotz der nicht zentralen Lage, zugleich SPNV-Bus-Knoten und stellvertretend für das sich westlich davon aufteilende SPNV-Angebot (RE-Halt) Kreuzungspunkt Nord-Süd-Linien (126, 123)
	(14) Cadolzburg Bahnhof	Bahnhof des Marktes Cadolzburg (10.000 Euro), durch dorthin geführten Busverkehr für gesamtes Gemeindegebiet behelfsweise repräsentativ, trotz der nicht zentralen Lage
	(15) Zirndorf Weiherhof Bahnhof	Bahnhof des Zirndorfer Ortsteils Weiherhof, der sehr dicht zum Fürther Stadtgebiet liegt

Anhang 11: nördliche, grenzüberschreitende Verbindungsqualität

Bezirks nr.	Bezirksname	Referenzhaltestelle	Beförderungszeit ÖV	Umstiege	Fahrzeit MIV (mit Verkehr ²)	Fahrad ²	Zeit zu Fuß	Verhältnis ÖV/MIV	Verhältnis ÖV/Fahrad	Verhältnis ÖV/Fuß	Nettozeit ÖV [min]	Entfernung Luftlinie [km]	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]
Fahrzeitvergleich Herzogenaurach, Haltestelle: Am Friedhof													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	47*	1	24'	51'	194'	1,96	0,92	0,24	27	12,98	28,84
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	55*	1 bis 2	23'	48'	175'	2,39	1,15	0,31	45	13,98	18,64
16	Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach	Bislohe Nordring	71*	2	18'	43'	157'	3,94	1,65	0,45	46	10,55	13,76
17	Stadeln, Herboldshof, Mannhof	Stadeln Waldschänke	65*	2	19'	36'	139'	3,42	1,81	0,47	26	9,32	21,51
18	Vach, Flexdorf, Ritzmannshof	Am Vacher Markt	75*	2	13'	28'	105'	5,77	2,68	0,71	39	7,15	11,00
Kumuliert über alle Haltestellen			258'		74'	158'	595'	3,23	1,52	0,41			
Fahrzeitvergleich Frauenaurach, Haltestelle: Frauenaurach Bahnhof													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	45*	1	20'	42'	148'	2,25	1,07	0,30	25	10,51	25,22
02	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	50*	2	19'	39'	136'	2,63	1,28	0,37	27	9,65	21,44
16	Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach	Bislohe Nordring	66*	2	13'	33'	110'	5,08	2,00	0,60	36	6,73	11,22
17	Stadeln, Herboldshof, Mannhof	Stadeln Waldschänke	53*	2	14'	27'	93'	3,79	1,96	0,57	23	6,45	16,83
18	Vach, Flexdorf, Ritzmannshof	Am Vacher Markt	61*	2	8'	17'	58'	7,63	3,59	1,05	24	4,13	10,33
Kumuliert über alle Haltestellen			225'		55'	119'	409'	3,72	1,74	0,50			
Fahrzeitvergleich Eltersdorf, Haltestelle: Egidienkirche													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	33*	1	16'	33'	125'	2,06	1,00	0,26	12	9,26	46,30
02	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	43*	2 bis 3	15'	29'	113'	2,87	1,48	0,38	18	8,41	28,03
16	Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach	Bislohe Nordring	59*	2 bis 3	9'	24'	77'	6,56	2,46	0,77	34	5,10	9,00
17	Stadeln, Herboldshof, Mannhof	Stadeln Waldschänke	47*	2	9'	18'	68'	5,22	2,61	0,69	10	5,34	32,04
18	Vach, Flexdorf, Ritzmannshof	Am Vacher Markt	53*	2	6'	14'	52'	8,83	3,79	1,02	12	3,47	17,35
Kumuliert über alle Haltestellen			192'		40'	89'	322'	4,27	1,99	0,54			
Fahrzeitvergleich Erlangen Süd, Haltestelle: Erlangen Süd													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	36*	1 bis 2	19'	46'	166'	1,89	0,78	0,22	20	11,57	34,71
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	41*	1 bis 2	20'	47'	158'	2,05	0,87	0,26	27	10,77	23,93
16	Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach	Bislohe Nordring	31*	2	13'	28'	103'	2,38	1,11	0,30	18	7,14	23,80
17	Stadeln, Herboldshof, Mannhof	Stadeln Waldschänke	43*	2 bis 3	18'	31'	114'	2,39	1,39	0,38	19	8,02	25,33
18	Vach, Flexdorf, Ritzmannshof	Am Vacher Markt	49*	2	15'	27'	98'	3,27	1,81	0,50	20	6,56	19,68
Kumuliert über alle Haltestellen			159'		65'	132'	481'	2,35	1,12	0,31			
Fahrzeitvergleich Erlangen, Haltestelle: Erlangen Hauptbahnhof													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	13*	0	23'	52'	190'	0,57	0,25	0,07	10	13,98	83,88
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	19*	1	22'	47'	177'	0,86	0,40	0,11	14	13,18	56,49
16	Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach	Bislohe Nordring	48*	1 bis 3	17'	41'	136'	2,82	1,17	0,35	28	9,66	20,70
17	Stadeln, Herboldshof, Mannhof	Stadeln Waldschänke	33*	1	19'	36'	133'	1,74	0,92	0,25	13	10,12	46,71
18	Vach, Flexdorf, Ritzmannshof	Am Vacher Markt	34*	1	16'	33'	116'	2,13	1,03	0,29	14	8,17	35,01
Kumuliert über alle Haltestellen			131'		75'	162'	575'	1,52	0,70	0,20			

* gemittelt über die ersten 10 Fahrten ab 7:00 Uhr (Referenz Mittwoch 07.12.2016)

² gemessen mit Google Maps, Referenzzeitpunkt Dienstag 06.12.2016 gegen 10:00 Uhr

Anhang 12: östliche, grenzüberschreitende Verbindungsqualität

Bezirksnr.	Bezirksname	Referenzhaltestelle	Beförderungszeit ÖV	Umstiege	Fahrzeit MIV (mit Verkehr ²)	Fahrrad ²	Zeit zu Fuß	Verhältnis ÖV/MIV	Verhältnis ÖV/Fahrrad	Verhältnis ÖV/Fuß	Nettozeit ÖV [min]	Entfernung Luftlinie [km]	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]
Fahrzeitvergleich Nürnberg, Haltestelle: Schleswiger Straße													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	29**	1	16'	25'	74'	1,81	1,16	0,39	21	5,19	14,83
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	27**	1	16'	24'	78'	1,69	1,13	0,35	24	5,24	13,10
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	34'	2	16'	23'	77'	2,13	1,48	0,44	24	4,98	12,45
11	Unterrarnbach	Klinikum	31'	1	16'	31'	95'	1,94	1,00	0,33	27	6,59	14,64
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	37**	2	17'	26'	97'	2,18	1,42	0,38	26	5,70	13,15
Kumuliert über alle Haltestellen			158'		81'	129'	421'	1,95	1,22	0,38			
Fahrzeitvergleich Nürnberg, Haltestelle: Wetzendorf Ost													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	17'	1	11'	18'	53'	1,55	0,94	0,32	14	3,86	16,54
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	18'	1	10'	17'	57'	1,80	1,06	0,32	15	4,05	16,20
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	30**	1	10'	17'	56'	3,00	1,76	0,54	23	3,50	9,13
11	Unterrarnbach	Klinikum	21'	1	13'	25'	78'	1,62	0,84	0,27	18	5,50	18,33
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	30**	2	13'	20'	66'	2,31	1,50	0,45	24	4,19	10,48
Kumuliert über alle Haltestellen			116'		57'	97'	310'	2,04	1,20	0,37			
Fahrzeitvergleich Nürnberg, Haltestelle: Krematorium													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	22**	1 bis 2	10'	17'	50'	2,20	1,29	0,44	19	3,72	11,75
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	24**	1 bis 2	10'	17'	54'	1,70	1,00	0,31	20	3,97	11,91
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	23'	2	10'	17'	52'	2,30	1,35	0,44	12	3,31	16,55
11	Unterrarnbach	Klinikum	24**	1 bis 2	13'	24'	74'	1,85	1,00	0,32	18	5,48	18,27
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	29**	2 bis 3	12'	20'	62'	3,25	1,95	0,63	18	3,97	13,23
Kumuliert über alle Haltestellen			125'		55'	95'	292'	2,27	1,32	0,43			
Fahrzeitvergleich Nürnberg, Haltestelle: Großmarkt													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	17'	1 bis 2	11'	14'	38'	1,55	1,21	0,45	13	2,91	13,43
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	18'	1 bis 2	13'	17'	51'	1,38	1,06	0,35	14	3,63	15,56
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	24**	1 bis 2	9'	11'	32'	2,67	2,18	0,75	14	2,29	9,81
11	Unterrarnbach	Klinikum	21'	1	13'	23'	67'	1,62	0,91	0,31	17	4,94	17,44
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	28**	2 bis 3	10'	13'	40'	2,80	2,15	0,70	17	2,68	9,46
Kumuliert über alle Haltestellen			108'		56'	78'	228'	1,93	1,38	0,47			
Fahrzeitvergleich Nürnberg, Haltestelle: Züricher Straße													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	24**	1 bis 2	13'	21'	60'	1,85	1,14	0,40	22	4,13	11,26
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	27**	1 bis 2	15'	28'	73'	1,80	0,96	0,37	22	4,93	13,45
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	27**	1 bis 3	13'	17'	54'	2,08	1,59	0,50	23	3,45	9,00
11	Unterrarnbach	Klinikum	29**	1 bis 2	16'	29'	89'	1,81	1,00	0,33	18	6,08	20,27
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	20**	1	11'	20'	57'	1,82	1,00	0,35	18	3,66	12,20
Kumuliert über alle Haltestellen			127'		68'	115'	333'	1,87	1,10	0,38			

* gemittelt über die ersten 10 Fahrten ab 7:00 Uhr (Referenz Mittwoch 25.01.2017)

² gemessen mit Google Maps, Referenzzeitpunkt Mittwoch 25.01.2017 gegen 10:00 Uhr

Anhang 13: südliche, grenzüberschreitende Verbindungsqualität

Bezirks nr.	Bezirksname	Referenzhaltestelle	Beförderungszeit ÖV	Umstiege	Fahrzeit MIV (mit Verkehr ²)	Fahrrad ²	Zeit zu Fuß	Verhältnis ÖV/MIV	Verhältnis ÖV/Fahrrad	Verhältnis ÖV/Fuß	Nettozeit ÖV [min]	Entfernung Luftlinie [km]	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]
Fahrzeitvergleich Landkreis Fürth, Haltestelle: Zirndorf Bahnhof													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	10'	0	15'	22'	65'	0,67	0,45	0,15	10	3,74	22,44
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	16'	1	16'	23'	72'	1,00	0,70	0,22	11	4,36	23,78
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	28'*	1 bis 2	11'	20'	61'	2,55	1,40	0,46	18	3,58	11,93
11	Unterfarnbach	Klinikum	26'*	1 bis 2	12'	28'	68'	2,17	0,93	0,38	21	4,31	12,31
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	22'	1	12'	22'	57'	1,83	1,00	0,39	18	3,36	11,20
	Kumuliert über alle Haltestellen		102'		66'	115'	323'	1,55	0,89	0,32			
Fahrzeitvergleich Landkreis Fürth, Haltestelle: Altenberg Ost													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	19'	1	13'	21'	64'	1,46	0,90	0,30	17	3,90	13,76
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	25'	2	14'	23'	73'	1,79	1,09	0,34	18	4,76	15,87
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	27'*	1 bis 2	9'	18'	60'	3,00	1,50	0,45	17	3,48	12,28
11	Unterfarnbach	Klinikum	28'	2	10'	24'	77'	2,80	1,17	0,36	21	5,22	14,91
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	13'	1	10'	19'	56'	1,30	0,68	0,23	11	3,00	16,36
	Kumuliert über alle Haltestellen		112'		56'	105'	330'	2,00	1,07	0,34			
Fahrzeitvergleich Landkreis Fürth, Haltestelle: Oberasbach Rathaus													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	24'	1	15'	24'	72'	1,60	1,00	0,33	22	4,45	12,14
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	39'*	1 bis 2	17'	26'	81'	2,29	1,50	0,48	32	5,25	9,84
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	31'	2	11'	21'	68'	2,82	1,48	0,46	20	4,11	12,33
11	Unterfarnbach	Klinikum	40'*	2 bis 3	13'	28'	88'	3,08	1,43	0,45	33	5,53	10,05
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	24'*	1 bis 2	9'	20'	58'	2,67	1,20	0,41	17	3,53	12,46
	Kumuliert über alle Haltestellen		158'		65'	119'	367'	2,43	1,33	0,43			
Fahrzeitvergleich Landkreis Fürth, Haltestelle: Unterasbach Bahnhof													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	33'*	1 bis 2	18'	29'	86'	1,83	1,14	0,38	28	5,92	12,69
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	39'*	1 bis 3	19'	31'	100'	2,05	1,26	0,39	33	6,79	12,35
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	36'*	1 bis 3	14'	26'	82'	2,57	1,38	0,44	25	5,42	13,01
11	Unterfarnbach	Klinikum	40'*	2 bis 3	15'	33'	106'	2,67	1,21	0,38	33	7,32	13,31
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	25'*	1 bis 2	12'	22'	71'	2,08	1,14	0,35	22	5,01	13,66
	Kumuliert über alle Haltestellen		173'		78'	141'	445'	2,22	1,23	0,39			
Fahrzeitvergleich Landkreis Fürth, Haltestelle: Stein Kirche													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	32'*	1 bis 2	20'	28'	95'	1,60	1,14	0,34	24	6,49	16,23
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	32'*	2	22'	31'	109'	1,45	1,03	0,29	24	7,38	18,45
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	38'*	2 bis 3	17'	26'	91'	2,24	1,46	0,42	26	5,87	13,55
11	Unterfarnbach	Klinikum	34'*	2	20'	34'	117'	1,70	1,00	0,29	25	8,25	19,80
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	29'*	1	15'	22'	80'	1,93	1,32	0,36	27	5,72	12,71
	Kumuliert über alle Haltestellen		165'		94'	141'	492'	1,76	1,17	0,34			

* gemittelt über die ersten 10 Fahrten ab 7:00 Uhr (Referenz Donnerstag 02.02.2017)

² gemessen mit Google Maps, Referenzzeitpunkt Dienstag 07.02.2017 gegen 10:00 Uhr

Anhang 14: westliche, grenzüberschreitende Verbindungsqualität

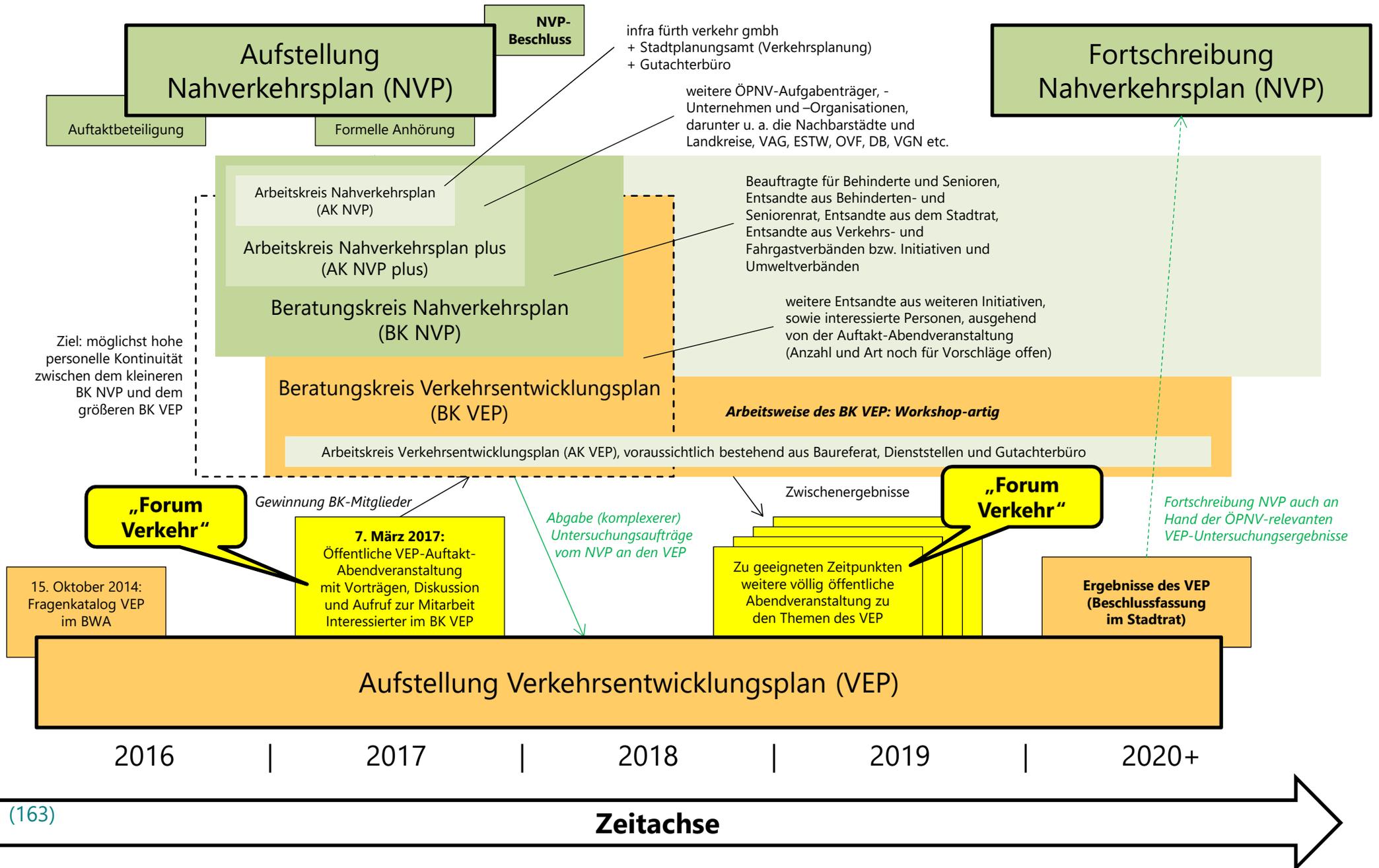
Bezirksnr.	Bezirksname	Referenzhaltestelle	Beförderungszeit ÖV	Umstiege	Fahrzeit MIV (mit Verkehr ²)	Fahrrad ²	Zeit zu Fuß	Verhältnis ÖV/MIV	Verhältnis ÖV/Fahrrad	Verhältnis ÖV/Fuß	Nettozeit ÖV [min]	Entfernung Luftlinie [km]	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]
Fahrzeitvergleich Landkreis Fürth, Haltestelle: Obermichelbach Pfefferloh (FÜ)													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	27'*	1 bis 2	21'	41'	126'	1,29	0,66	0,21	21	8,88	25,37
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	31'*	1 bis 2	18'	37'	117'	1,72	0,84	0,26	25	8,14	19,54
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	39'*	2	19'	45'	137'	2,05	0,87	0,28	31	9,54	18,46
11	Unterrarnbach	Klinikum	18'	0	14'	36'	97'	1,29	0,50	0,19	18	6,89	22,97
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	40'*	2	16'	47'	136'	2,50	0,85	0,29	29	9,41	19,47
Kumuliert über alle Haltestellen			155'		88'	206'	613'	1,76	0,75	0,25			
Fahrzeitvergleich Landkreis Fürth, Haltestelle: Siegersdorf Bahnhof													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	8**	0	20'	42'	133'	0,40	0,19	0,06	8	9,21	69,08
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	16**	0 bis 1	16'	37'	124'	1,00	0,43	0,13	10	8,73	52,38
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	24**	1 bis 2	15'	43'	144'	1,60	0,56	0,17	16	9,80	36,75
11	Unterrarnbach	Klinikum	19**	0 bis 1	11'	29'	104'	1,73	0,66	0,18	14	7,31	31,33
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	24**	1	13'	41'	138'	1,85	0,59	0,17	16	9,43	35,36
Kumuliert über alle Haltestellen			91'		75'	192'	643'	1,21	0,47	0,14			
Fahrzeitvergleich Landkreis Fürth, Haltestelle: Cadolzburg Bahnhof													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	23'	0	20'	41'	126'	1,15	0,56	0,18	23	9,23	24,08
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	31**	1	17'	45'	127'	1,82	0,69	0,24	24	9,21	23,03
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	35**	1	16'	43'	133'	2,19	0,81	0,26	29	9,55	19,76
11	Unterrarnbach	Klinikum	34**	1	12'	37'	115'	2,83	0,92	0,30	27	8,01	17,80
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	35**	1	13'	40'	125'	2,69	0,88	0,28	27	8,91	19,80
Kumuliert über alle Haltestellen			158'		78'	206'	626'	2,03	0,77	0,25			
Fahrzeitvergleich Landkreis Fürth, Haltestelle: Zirndorf Weiherhof Bahnhof													
01	Altstadt, Innenstadt	Hauptbahnhof	16'	0	15'	24'	68'	1,07	0,67	0,24	16	4,62	17,33
01	Altstadt, Innenstadt	Rathaus	26**	0 bis 1	12'	25'	70'	2,17	1,04	0,37	21	4,76	13,60
03	Nördliche Südstadt	Stresemannplatz	27**	1	11'	24'	70'	2,45	1,13	0,39	22	4,89	13,34
11	Unterrarnbach	Klinikum	27**	1	8'	23'	61'	3,38	1,17	0,44	20	3,85	11,55
05	Südliche Südstadt	Kaiserstraße	27**	0 bis 1	8'	22'	61'	3,38	1,23	0,44	20	4,23	12,69
Kumuliert über alle Haltestellen			123'		54'	118'	330'	2,28	1,04	0,37			

* gemittelt über die ersten 10 Fahrten ab 7:00 Uhr (Referenz Donnerstag 02.02.2017)

² gemessen mit Google Maps, Referenzzeitpunkt Dienstag 07.02.2017 gegen 10:00 Uhr

Verkehrsentwicklungsplan Fürth (VEP)

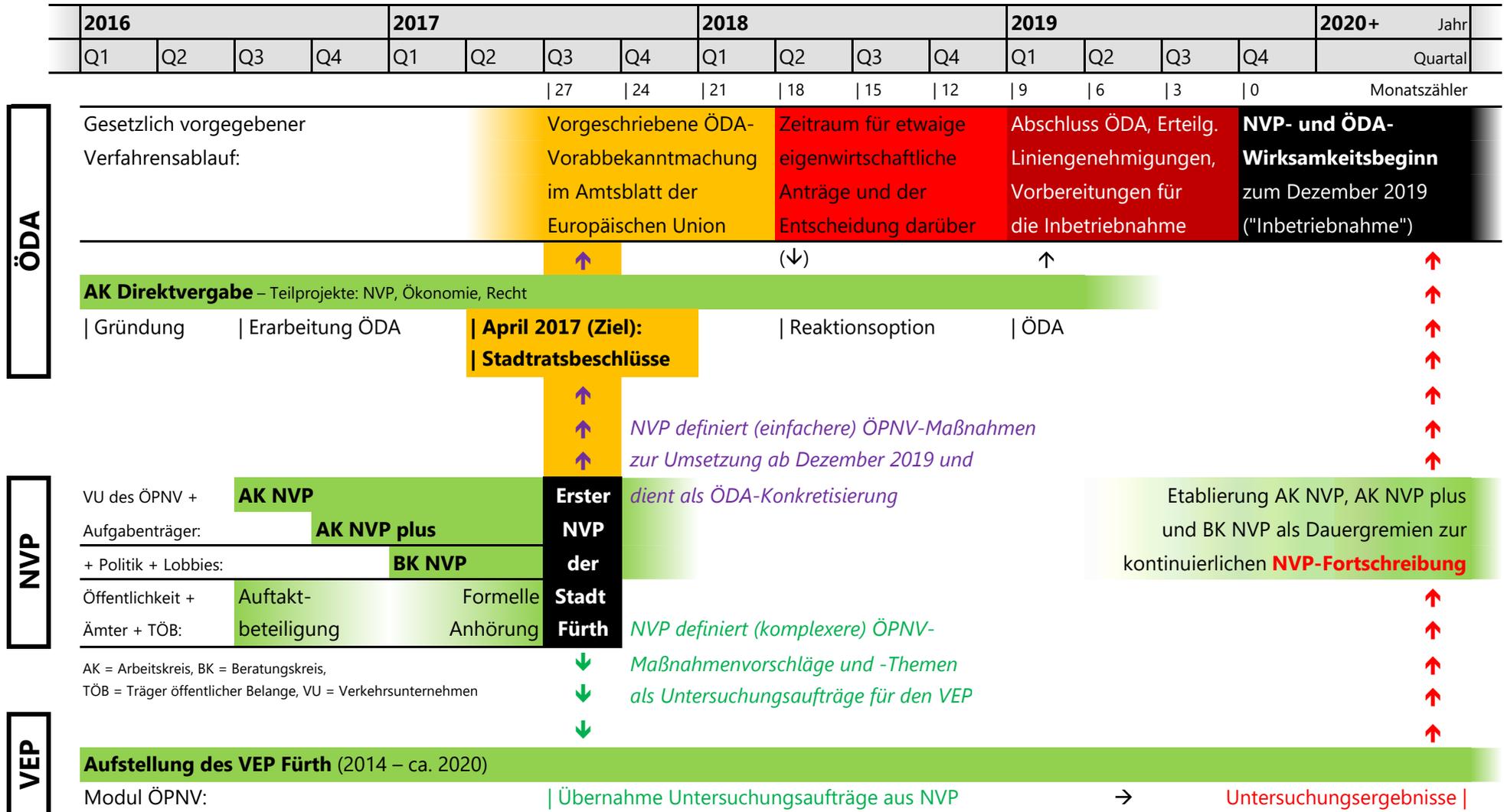
hier: Beteiligungskonzept für Öffentlichkeit und interessierte Personen



Nahverkehrsplan Fürth (NVP) und Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) für den Stadtverkehr Fürth

Zeit- und Organisationsplan 2016 – 2020 ff.

— und das Zusammenwirken mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP)



(164)

Arbeitskreis Nahverkehrsplan (AK NVP):

- Aufgabenträger Stadt Fürth: Abteilung Verkehrsplanung
- Kommunales Verkehrsunternehmen: infra fürth verkehr gmbh
- Beauftragte Gutachter

Beratungskreis Nahverkehrsplan (BK NVP):

- Mitglieder des AK NVP plus
- Beauftragte der Stadt Fürth für Behinderte und Senioren
- Vom Bau- und Werkausschuss auszuwählende Entsandte aus dem Empfängerkreis des Anschreibens der Auftaktbeteiligung

Arbeitskreis Direktvergabe (AK Direktvergabe):

- Mitglieder des AK NVP
- Weitere Dienststellen, Unternehmen und Gutachter

Arbeitskreis Nahverkehrsplan plus (AK NVP plus):

- Mitglieder des AK NVP
- Weitere ÖPNV-Aufgabenträger, -Unternehmen und -Organisationen:
 - Städte N, ER und Herzogenaurach, Landkreise FÜ und ERH
 - Bayerische Eisenbahngesellschaft
 - Genehmigungsinhaber (VAG, ESTW, OVF, Schmetterling, Steinmetz)
 - DB Regio Franken und Nordostbayern, DB Netz, DB Station&Service
 - Zweckverband und Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
 - Weitere Teilnehmer können themenspezifisch einbezogen werden

Hintergrundwissen zur Einordnung des Nahverkehrsplans der Stadt Fürth:

Begriffe, Gliederung und Zuständigkeiten im öffentlichen Personenverkehr in Deutschland und in Bayern

	Eisenbahnverkehr	Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)	Normen (Auswahl)
Fernverkehr	Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) → ICE, Intercity, EuroNight usw.	(Straßen-)Personenfernverkehr → Fernbuslinien (FlixBus usw.)	
Nahverkehr	Schienenpersonennahverkehr (SPNV) → S-Bahn, R-Bahn, Regional-Express	(Allgemeiner) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) → Stadtbus, Regionalbus, U-Bahn	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG), Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
Aufgabenträger	Länder, hier Freistaat Bayern → Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)	Landkreise und i. d. R. kreisfreie Städte → Stadt Fürth	
Planungsinstrumente (Auswahl)	Schienenverkehrsplan (SNVP), Fahrplankonzept	Nahverkehrsplan (NVP), ÖPNV-Investitionsplan, Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)	
Normen (Auswahl)	Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	Verordnung (EG) 1370/2007
Staatliche Behörden für Aufsicht und Genehmigung	Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Eisenbahnaufsicht → Reg. v. Mittelfranken	Genehmigungsbehörde → Regierung von Mittelfranken	→ = Beispiele

Gliederung des für die Nahverkehrsplanung der Stadt Fürth relevanten ÖSPV-Liniennetzes

Stand 2018-01-30

Stadt Fürth - V-SPA-Vpl-Hg-310
2018-01-30-5993 (xlsx)

System → ↓ Funktion		Allgemeiner ÖPNV						
		im Stadtgebiet Fürth					an das Stadtgebiet Fürth unmittelbar angrenzend (sonstige Linien)	
		U-Bahnlinien	Buslinien					
			Stadtbuslinien	Regionalbuslinien	Nachtbuslinien			
Hauptnetz	Stadtverkehrslinien	-	171 174	172 175'	173' 177'	-	-	
	Stadtgrenz- überschreitende Linien	U1	33 39 178	37^ 67 179	38^ 73^	-	70 71 72 290°	
	Regionallinien	-	-	-	-	-	113	
Ergänzungsnetz	Ergänzungslinien 1. Ordnung	-	NEU*	-	125 126	-	-	
	Ergänzungslinien 2. Ordnung	-	176	-	111 112 152	-	-	
	Freizeitlinien	-	-	-	-	-	-	
	Nachtlinien	-	-	-	-	N9 N18 N22	N11 N20 N23	N17 N21
	Anrufdienste	-	-	-	-	-	-	-

Zuordnung der Linien zu Linienbündeln	Stadtverkehr Nürnberg	Stadtverkehr Nürnberg/ Landkreis Fürth 2	Landkreis Fürth 5	keinem Linienbündel zugeordnet
	Stadtbus (Erlangen)	Landkreis Fürth 3	Landkreis Fürth 6	
	Stadt Fürth		Landkreis Fürth 7	

Fußnoten * geplante Minibuslinie (Linien-Nr. vsl. 189), ^ seit 02.12.2017, ° Plannetz-Linien-Nr. 14 im NVP Erlangen, ' Linien mit geringen Linienwegs- oder Fahrleistungsanteilen außerhalb des Fürther Stadtgebiets

Verkehrsnetz Fürth

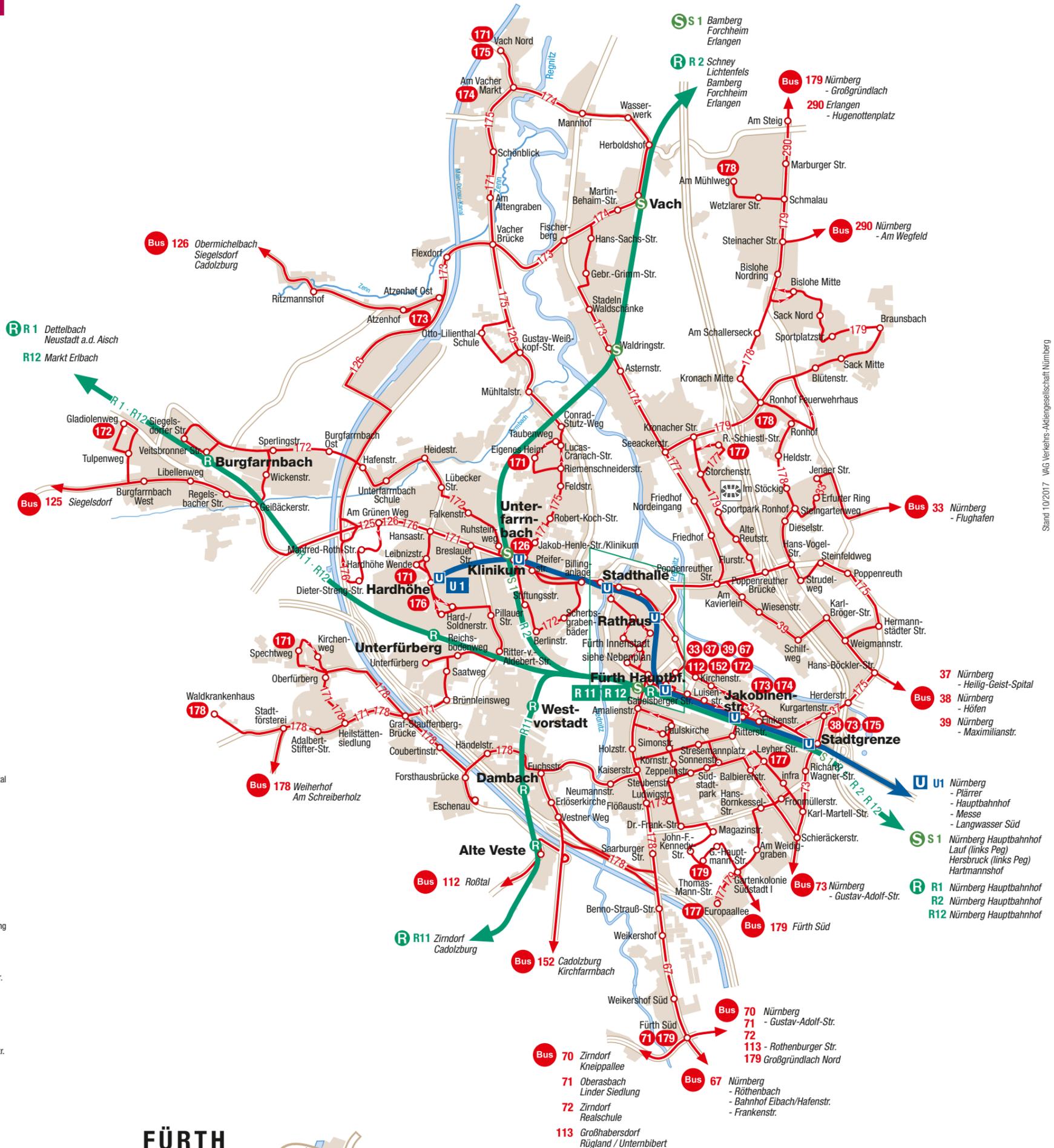


Stand: 02.12.2017

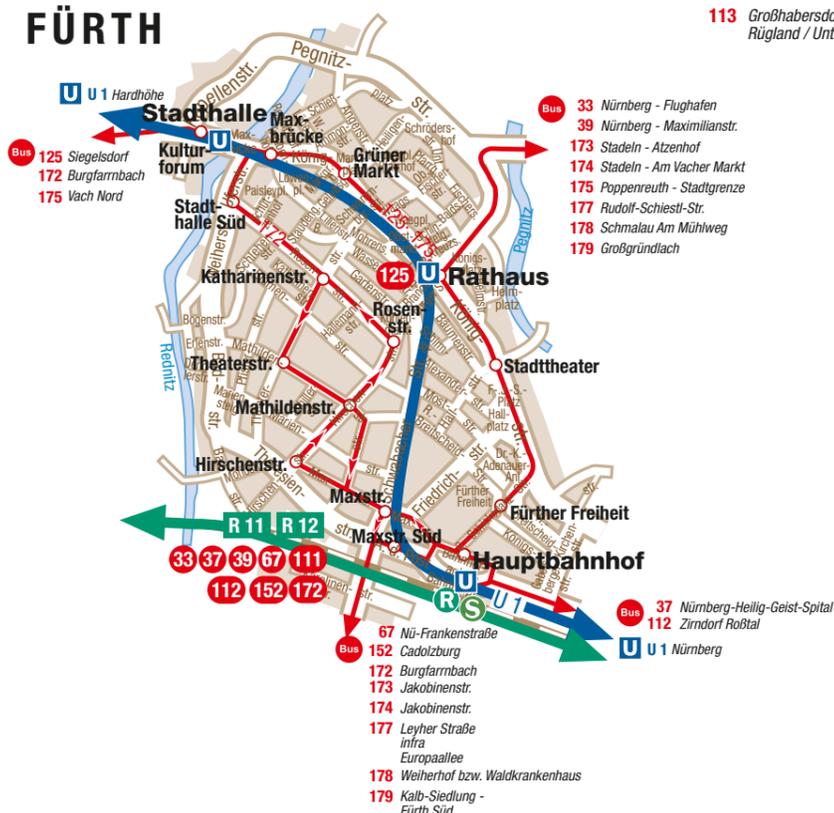


- S 1** Bamberg Forchheim Erlangen Fürth Hauptbahnhof Nürnberg Hauptbahnhof Lauf (links Peg) Hersbruck (links Peg) Hartmannshof
- R 1** Nürnberg Hauptbahnhof Neustadt a.d. Aisch Dettelbach
- R 11** Fürth Hauptbahnhof Cadolzburg
- R 12** Nürnberg Hauptbahnhof Fürth Hauptbahnhof Markt Erlbach
- R 2** Nürnberg Hauptbahnhof Erlangen Forchheim Bamberg Lichtenfelds Schney
- U 1** Hardhöhe Langwasser Süd

- 33** Fürth Hauptbahnhof Höfles Almoshof Flughafen
- 37** Fürth Hauptbahnhof Nürnberg Heilig-Geist-Spital
- 38** Stadtgrenze Nürnberg Höfen
- 39** Fürth Hauptbahnhof Fürth Rathaus Nordwestring Maximilianstraße
- 67** Frankenstr. Röthenbach Fürth Hauptbahnhof
- 70** Gustav-Adolf-Str. Zirndorf Kneippallee
- 71** Gustav-Adolf-Str. Oberasbach Linder Siedlung
- 72** Gustav-Adolf-Str. Zirndorf Realschule
- 73** Stadtgrenze Nürnberg Gustav-Adolf-Str.
- 111** Cadolzburg Zirndorf
- 112** Fürth Hauptbahnhof Zirndorf Roßtal
- 113** Nürnberg Rothenburger Str. Zirndorf Großhabersdorf Rügland-Unternbibert
- 125** Fürth Rathaus Siegelsdorf
- 126** Fürth Klinikum Obermichelbach Cadolzburg
- 152** Fürth Hauptbahnhof Cadolzburg Kirchfarmbach
- 171** Eigenes Heim bzw. Vach Nord Klinikum Hardhöhe Unterfürberg Oberfürberg
- 172** Fürth Hauptbahnhof Klinikum Burgfarmbach
- 173** Jakobinenstr. Fürth Hauptbahnhof Stadeln Atzenhof
- 174** Jakobinenstr. Fürth Hauptbahnhof Stadeln Am Vacher Markt
- 175** Vach Nord Eigenes Heim Klinikum Rathaus Poppenreuth Stadtgrenze
- 176** Hardhöhe Manfred-Roth-Str. Hardhöhe
- 177** Europaallee infra Fürth Hauptbahnhof Rudolf-Schiestl-Str.
- 178** Weierhof bzw. Waldkrankenhaus bzw. Heilstättensiedlung Eschenau Fürth Hauptbahnhof Fürth Rathaus Ronhof Kronach Am Mühlweg
- (167)** Fürth Süd Kalb-Siedlung Rathaus Großgründlach
- 179** Fürth Süd



FÜRTH



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
Rothenburger Str. 9 • 90443 Nürnberg • Tel. 0911 27075-0



Stand 10/2017 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

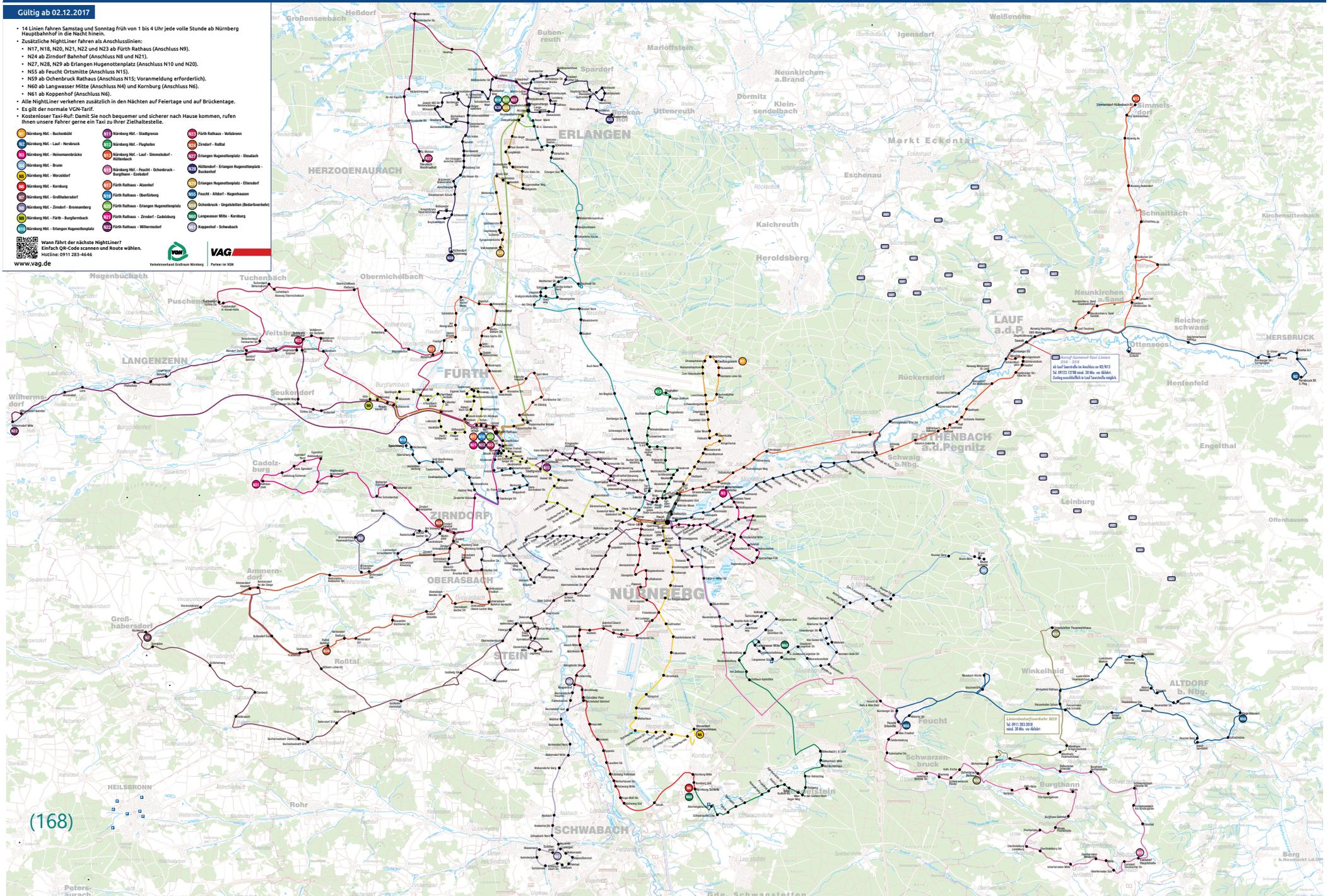
Die Nachtbus-Linien fürs Wochenende

Gültig ab 02.12.2017

- 14 Linien fahren Samstag und Sonntag früh von 1 bis 4 Uhr jede volle Stunde ab Nürnberg Hauptbahnhof in die Nacht hinein.
- Zusätzliche Nightliner fahren als Anschlusslinien:
 - N17, N18, N20, N21, N22 und N23 ab Fürth Rathaus (Anschluss N9).
 - N24 ab Zindorf Bahnhof (Anschluss N8 und N21).
 - N27, N28, N29 ab Erlangen Hugentotplatz (Anschluss N10 und N20).
 - N55 ab Feucht Ortmitte (Anschluss N15).
 - N59 ab Ochsenbrunn Rathaus (Anschluss N15; Voranmeldung erforderlich).
 - N60 ab Langwasser Mitte (Anschluss N4) und Kornburg (Anschluss N6).
 - N61 ab Koppenhof (Anschluss N6).
- Alle Nightliner verkehren zusätzlich in den Nächten auf Feiertage und auf Brückentage.
- Es gilt der normale VGN-Tarif.
- Kostenloser Taxi-Ruf: Damit Sie noch bequemer und sicherer nach Hause kommen, rufen Ihnen unsere Fahrer gerne ein Taxi zu Ihrer Zielhaltestelle.

Nürnberg Hbf. - Buchenlohe	Nürnberg Hbf. - Stadtgrenze	Fürth Rathaus - Weibronn
Nürnberg Hbf. - Lauf - Herbruck	Nürnberg Hbf. - Flughafen	Ständorf - Rottal
Nürnberg Hbf. - Heusenbruck	Nürnberg Hbf. - Lauf - Simmelsdorf - Rastbach	Erlangen Hugentotplatz - Staudach
Nürnberg Hbf. - Brun	Nürnberg Hbf. - Feucht - Ochsenbrunn - Burgtham - Eckendorf	Mitteldorf - Erlangen Hugentotplatz - Kuchelhof
Nürnberg Hbf. - Worsdorf	Fürth Rathaus - Azenhof	Erlangen Hugentotplatz - Elmstedt
Nürnberg Hbf. - Kornburg	Fürth Rathaus - Oberlängberg	Feucht - Altdorf - Hagenhausen
Nürnberg Hbf. - Großhadernsdorf	Fürth Rathaus - Erlangen Hugentotplatz	Schwanbrunn - Ungerskirchen (Bedarferwäldchen)
Nürnberg Hbf. - Zindorf - Bronnenberg	Fürth Rathaus - Zindorf - Cadolzburg	Langwasser Mitte - Kornburg
Nürnberg Hbf. - Fürth - Burglaimbach	Fürth Rathaus - Wilhelmsdorf	Koppenhof - Schwabach
Nürnberg Hbf. - Erlangen Hugentotplatz		

Wann fährt der nächste Nightliner?
Einfach QR-Code scannen und Route wählen.
Hotline: 0911 283-4646
www.vgn.de



(168)

Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Stand: 28.03.2017

Empfehlungen für bauliche Mindeststandards, die für den barrierefreien Um- und Neubau von Bushaltestellen im VGN-Gebiet grundsätzlich umgesetzt werden sollen.

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 (Ziffer 1). Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, ist dies anhand einer Reihe von Planungsschritten (Ziffer 2) 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.¹

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.

PV4/PV9, 28.03.2017
2017-03-28 Standards Bushaltestellen im VGN.docx

¹ Vgl. hierzu die einschlägigen Quellen für diese baulichen Standards auf Seite 4.

1. 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
Zugänglichkeit der Haltestelle		
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"> ▪ Nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,5 m ▪ bei kombiniertem Fuß- und Radweg mindestens 3,0 m
verkehrssichere und barrierefreie Rampen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestbreite 1,2 m ▪ Längsgefälle max. 6 % (bzw. bis zu 12 % auf max. 1 m Länge) ▪ an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mind. 1,5 x 1,5 m ▪ Nach je 6 m Rampenlänge ist ein mind. 1,5 m langes Ruhepodest vorzusehen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,8 m x 1,8 m geplant werden
Flächen der Bussteige und sonst. Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg)		
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 ist eine Tiefe von 2,5 m erforderlich, bestehend aus 1,0 m Klapprampe und 1,5 m Mindestflächenbedarf Rollstuhlfahrer ▪ 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 mindestens 3,0 m ▪ sollte die Mindestbreite von 2,5 m nicht umsetzbar sein, kann diese auf 1,5 m reduziert werden, wenn die Restspalte und Reststufe an Tür 2 jeweils höchstens 5 cm betragen (Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs gemäß DIN 18040-3 ohne Klapprampe)
Neigungsarme Gestaltung mit geringem Quergefälle	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maximale Längsneigung ohne Erholungsebene: 3 % ▪ Maximale Querneigung: 2 % wenn Längsneigung vorhanden ist, 2,5 % wenn keine Längsneigung vorhanden ist 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei schwierigen topographischen Höhenverhältnissen und einer Längsneigung von 3 – 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen mit maximal 3 % Längsneigung vorgesehen werden
Oberflächenbelag		
gefährlos begehbare und befahrbare 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 zur Fahrbahn hin, rutschfeste möglichst fugenlose, erschütterungsarme Oberflächen ▪ z. B. Asphalt oder Gehwegplatten

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Empfohlene Ergänzung
Taktiler/Visuelles Leitsystem		
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 der Auffindestreifen zu unterbrechen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitstreifen längs 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
Art des Bordsteins		
Der Bordstein muss sich kontraststark abheben und nahes Anfahren zulassen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bordsteinhöhe soll mindestens 16 cm betragen ▪ Reduzierung des Restspaltes und der Reststufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg auf 5 cm (auf einer Länge von etwa 9 m, für den Zugang zu Tür 1 u. 2, in besonders beengten Situationen jedoch mindestens an der für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Tür 2) ▪ ab 16 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben ▪ Gerade Anfahrbarkeit; alternativ Überstreichbarkeit im Bereich heranschwenkender Anfahrt bspw. Haltestelle nach Bogen oder in Buchten oder mit davorliegendem Fahrgassenversatz ▪ 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 geprüft werden, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Klapprampe gewährleistet (bspw. durch eine Bordsteinhöhe von 20 bzw. 22 cm) ▪ der Einsatz von Sonderborden ist hierbei ausdrücklich empfohlen (Reduzierung der Reststufe und des Restspaltes durch Kontaktfahrt, hierbei zugleich Schonung der Busreifen sowie der Karosserie und des Fahrgestells) ▪ Bussteigkantenabschnitte, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Einsatz der Klapprampe ermöglichen sollen, müssen im Grundriss gerade verlaufen
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
Beleuchtung		
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

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Empfohlene Ergänzung
Ausstattung (Haltestellenmast, Fahrgastunterstand/ Wartehalle, Möblierung, Müllbehälter, etc.)		
Hindernsvermeidung bei Aufstellung und Bestimmung der Abstände der Ausstattungselemente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers (sowie ggf. der Klapprampe) nicht beeinträchtigen ▪ darf darüber hinaus nicht zu Behinderungen führen ▪ lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. aber 0,9 m 	<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 ▪ Ausstattungselemente und Einbauten sind so zu platzieren, dass sie die spaltminimierende Anfahrt der Busse nicht beeinträchtigen (insbesondere bei Überstreichen mit Fahrzeugbug)
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
Taktil erfassbare und kontrastreich gestaltete Haltestellenmöblierung / Einbauten und Ausstattungen (Pfosten, Maste)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltestellenmöblierung sollte mit dem Langstock ertastbar sein 	

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 – Bodenindikationen im öffentlichen Raum
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- 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 5 cm oder weniger vom Fahrzeug zum Bordstein ist keine Klapprampe erforderlich <p>Nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren überstrichen werden.</p> <p>Höhe der Überstreichfähigkeit sowie der Absenkfähigkeit (Kneeling) der Fahrzeuge ist auch von den Einstellungen in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen abhängig.</p> <p>Bei der Anlage von Busbuchten ist die Schlepplkurve 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.</p> <p>(↩ Neigung der Klapprampe ≤ 12 %)</p>
PKW	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Barrierefreiheit möglich ▪ Pkw-Türen können, je nach Fahrzeugmodell, an Bordsteinhöhen von mehr als 8 cm unter Umständen nicht mehr geöffnet werden

- Permanente Werkstattbetreuung der Busfahrzeuge, insbesondere zur dauerhaften Gewährleistung der barrierefreien Einstiegsverhältnisse (Restspalt, Reststufe)
- Regelmäßige Schulungen des Fahr- und Servicepersonals im Hinblick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Personen und den Umgang mit der Betriebstechnik (z. B. durch Befahrung, Üben der Kontaktfahrt an Sonderborden / Formsteinen)
- Freihaltung Haltestellenbereich von Falschparkern, Lieferverkehr, Rückstau, um die barrierefreie Anfahrbarkeit durchgehend sicherzustellen

2. 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
- ↔ Prüfe Schritt 2.2

2.2 Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf eines Grundstücks angrenzend zum Bürgersteig die erforderliche Haltestellentiefe für den Einsatz der Einstiegshilfe (Klapprampe) hergestellt werden?

- ☑ Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Prüfe Schritt 2.3

2.3 Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z. B. durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps?

Abb.: Fahrbahneinengung



Beispiel: Haltestelle in Münster/Westf.

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.

Quelle: Mehrens, 2015.

- ☑ Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Prüfe Schritt 2.4

- 2.4 Kann der Standard durch Einbau eines Sonderbords mit zum Beispiel 20 bzw. 22 cm 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 Überstreifungsflächen in der An- und Abfahrt z. B. mit einem 16 cm hohen Sonderbord und der Haltebereich (v.a. 2. Tür) mit einem bspw. 20 bzw. 22 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.

Abb.: Höhenzonierung



Beispiel: Haltestelle in Kassel

Wegen der Anfahrbarkeit aus einer starken Kurve konnte die Haltestelle Schulzentrum Brückenhof nicht vollständig auf 22 cm erhöht werden. Die Überstreifungsfläche 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.

Quelle: Wiesenhütter, KVG Kassel, 2015.

Abb.: Busbucht mit Nase



Quelle: Stocker Arnet, Bau- u. Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft, 2016.

Beispiel: Haltestelle im Kanton Basel-Landschaft

Zur Verbesserung der Anfahrbarkeit von Haltestellenbuchten werden im Umland von Basel Busbuchten mit einer Nase im Anfahrtsbereich gebaut. Durch diese Nasen kann der eigentli-

che Haltebereich mit erhöhten Sonderbordsteinen auch bei kurzen Anfahrsflächen 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 und auf der Fahrbahn ein starker Kraftfahrzeugverkehr vorherrscht
 - keine ausreichende Gehwegbreite, die nicht 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 Bremssicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.
3. Funktionale Gründe, z. B.
 - kurzfristig eingerichtete Ersatzhaltestellen bei unvorhersehbaren / nicht geplanten Umleitungen und Ersatzverkehren,
 - Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

Liegen bauliche, topografische und/oder funktionale Gründe für einen Ausnahmetatbestand vor, sind diese ausreichend zu dokumentieren.

- Planungsschritt 4

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 Anbindung an das öffentliche Wegenetz besteht.
- der Einbau von Bodenindikatoren, d.h. Auffindestreifen und Einstiegsfeld, sofern eine Anbindung an das öffentliche Wegenetz vorhanden ist.
- die Anforderungen an die Position und bauliche Ausgestaltung des Haltestellenmastes
- die Anforderungen an den Aushangkasten inkl. Aushangfahrplan

1. Erläuterung

Empfehlungen für Mindeststandards, die für den barrierefreien Um- und Neubau von Bushaltestellen im VGN-Gebiet grundsätzlich umgesetzt werden sollen.

Das vorliegende Papier definiert Standards hinsichtlich der Umsetzung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen. Diese 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, einer eigenständigen Mobilität und eines „Designs für alle“, dass 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.

Folgende Quellen wurden für den vorliegenden baulichen Standard für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen 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)
- Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107

2. Infrastruktur

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
Zugänglichkeit der Haltestelle		
Direkte und 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 	<p>Nutzbare Gehwegbreite von mind. 1,5 m - Hinweis: Die bauliche Gehwegbreite ist gegenüber der nutzbaren Gehwegbreite (Verkehrsraumbreite) um Sicherheitsräume von 0,2 bis 0,5 m zu angrenzenden Nutzungen wie beispielsweise Fahrbahnen oder Grundstückseinfriedungen erweitert. In der baulichen Regelgehwegbreite ist darüber hinaus die Begegnung von Fußgängern vorgesehen (Details siehe RAS und EFA).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei kombiniertem Fuß- und Radweg mind. 3,0 m
Verkehrssichere und barrierefreie Rampen	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestbreite 1,2 m • Längsgefälle max. 6 % (bzw. bis zu 12 % auf max. 1 m Länge) • An Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mind. 1,5 x 1,5 m • Nach je 6 m Rampenlänge ist ein mind. 1,5 m langes Ruhepodest vorzusehen (bei mehr als 6 % Gefälle bereits nach je 1 m Länge). 	<ul style="list-style-type: none"> • Im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,8 m x 1,8 m geplant werden

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
Flächen der Bussteige und sonst. Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg)		
Neigungsarme Gestaltung mit geringem Quergefälle	<ul style="list-style-type: none"> • Maximale Längsneigung ohne Erholungsebene: 3 % <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Maximale Querneigung: 2,0 % wenn Längsneigung vorhanden ist, 2,5 % wenn keine Längsneigung vorhanden ist 	<ul style="list-style-type: none"> • Bei schwierigen topographischen Höhenverhältnissen und einer Längsneigung von 3 – 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen mit maximal 3 % Längsneigung vorgesehen werden
Ausreichend Fläche für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche	<ul style="list-style-type: none"> • 1,5 m x 1,5 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Bei Einsatz einer Klapprampe ist eine Tiefe von 2,5 m erforderlich, bestehend aus 1,0 m Klapprampe und 1,5 m Mindestflächenbedarf Rollstuhlfahrer <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • 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 der Haltestelle auf mind. 2,5 m (Regelbreite für Gehwege), besser jedoch 3,0 – 4,0 m oder mehr <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Kann durch entsprechenden Fahrzeugeinsatz, geeignete Anfahrbarkeit und entsprechende Wahl von Höhe und Form der Bordsteinhöhe (Bussteigkante) sichergestellt werden, dass Restspalt und Reststufe an Tür 2 jeweils höchstens 5 cm betragen, so ist der Einsatz der Klapprampe verzichtbar. In diesem Fall lässt sich die nutzbare Breite (d. h. die lichte Bussteigtiefe) im Bereich der Tür 2 von 2,5 auf 1,5 m reduzieren.
Oberflächenbelag		
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 zur Fahrbahn hin, rutschfeste möglichst fugenlose, erschütterungsarme Oberflächen <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • z.B. Asphalt oder Gehwegplatten

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
Taktiler/ Visuelles Leitsystem		
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(er) mit Rippenprofil mind. auf Höhe der Tür 1 in 30 cm Entfernung zum Bordstein • Quert ein Radweg den Auffindestreifen, so ist der Auffindestreifen zu unterbrechen 	<ul style="list-style-type: none"> • Leitstreifen über die gesamte Länge des Bushaltes bis zu Einstiegsfeld(ern)/ Aufmerksamkeitsfeld(ern) • Einstiegsfeld(er) mit Rippenprofil für Einsatz der Türen 1 und 2 in 30 cm Entfernung zum Bordstein
Art des Bordsteins		
Der Bordstein muss sich kontraststark abheben und nahes Anfahren zulassen	<ul style="list-style-type: none"> • Bordsteinhöhe soll mindestens 16 cm betragen • Reduzierung des Restspaltes und der Reststufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg auf 5 cm • (in der Regel auf einer Länge von etwa 9 m, für den Zugang zu Tür 1 und 2, in besonders beengten Situationen jedoch mindestens an der für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Tür 2) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bei ausreichender Anfahrmöglichkeit, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche < 2,5 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe geprüft werden, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Klapprampe gewährleistet • Der Einsatz von Sonderborden ist hierbei ausdrücklich empfohlen (Zwecke: Reduzierung der Reststufe und des Restspaltes durch Kontaktfahrt, hierbei zugleich Schonung der Busreifen sowie der Karosserie und des Fahrgestells)

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
	<ul style="list-style-type: none"> ab 16 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben <p>Gerade Anfahrbarkeit; alternativ Überstreichbarkeit im Bereich heranschwenkender An-</p> <ul style="list-style-type: none"> fahrt bspw. Haltestelle nach Bogen oder in Buchten oder mit davorliegendem Fahrgassenversatz <ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenkbussen und Buszügen 	
Spaltminimierende Anfahrbarkeit der Haltestelle	<p>Spezielle Bordtypen (geführte und ungeführte)</p> <ul style="list-style-type: none"> Formsteine und Sonderborde, z.B. Kassler Sonderbord, Kassler Sonderbord Plus) <ul style="list-style-type: none"> Hohe Bussteigkanten (siehe Schnittstelle Fahrzeug - Infrastruktur) 	<ul style="list-style-type: none"> Bussteigkantenabschnitte, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Einsatz der Klapprampe ermöglichen sollen, müssen im Grundriss gerade verlaufen.
Ausstattung (Haltestellenmast, Fahrgastunterstand/ Wartehalle, Möblierung, Müllbehälter, etc.)		
Hindernsvermeidung bei Aufstellung und Bestimmung der Abstände der Ausstattungselemente	<p>Darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers (siehe oben unter "Breite der Haltestelle") nicht beeinträchtigen und darüber hinaus nicht zu Behinderungen führen</p> <ul style="list-style-type: none"> Lichter Abstand zwischen Bordkante und Mast muss der Summe aus der lichten Durchgangsbreite (1 m, mind. aber 0,9 m) und dem Sicherheitsraum zum Bord (in der Regel 0,50 m, mind. jedoch 0,25 m) entsprechen; daher in der Regel 1,50 m, mind. jedoch 1,15 m. 	<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

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
		<p>Ausstattungs-Elemente und Einbauten sind so zu platzieren und auszurichten, dass sie die spaltminimierende Anfahrt der Busse an die Bussteigkante nicht beeinträchtigen, v. a. die Kontaktfahrt bei Sonderborden und ein etwaiges Überstreichen mit dem Fahrzeugbug bei heranschwenkender Anfahrt. Hierfür ist zusätzlich zu der Schleppkurve des</p> <ul style="list-style-type: none"> Wagenkastens auch der Raum zu berücksichtigen, den der Rückspiegel durchläuft, sowie der Raum, den wartende Fahrgäste benötigen, um von der Wagenkasten- und Spiegel-Bewegung zurückzuweichen. Dadurch verbieten sich i. d. R. im Haltestellenbereich jegliche bordsteinnahe Elemente und Einbauten.
Taktil erfassbare und kontrastreich gestaltete Haltestellenmöblierung/ Einbauten und Ausstattungen (Pfosten, Maste)		
Sitzgelegenheit in unterschiedlichen Höhen	<ul style="list-style-type: none"> Normhohe 	
Beleuchtung		
Die Beleuchtung muss ausreichend und blendfrei sein	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten <p>Nach Möglichkeit sollen sie in unmittelbarer</p> <ul style="list-style-type: none"> 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

3. Fahrzeuge

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
Einstiegshöhe		
Maximale Höhe und maximale Spaltbreite zwischen Bussteigkante und Fahrzeugeinstiegkante je 5 cm	<ul style="list-style-type: none"> Buseinstiegskante mit Kneeling muss gemäß der Vorschrift der Wirtschaftskommission für Europa - UN/ECE R 107 eingehalten werden. 	
Auffinden der Bustür (Tür 1/ Tür 2-Prinzip)		
Leitstreifen/ Auffangstreifen/ Aufmerksamkeitsfeld	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Vorgaben Infrastruktur - Taktiler/ Visuelles Leitsystem 	
Sondernutzungsfläche		
Ausreichend dimensionierte Sondernutzungsfläche für mobilitätseingeschränkte Personen im Fahrzeug		<ul style="list-style-type: none"> 2 Standardplätze
Orientierung (siehe Information und Kommunikation)		

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
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 Bussteigfläche von 2,5 m erforderlich) Ab einer Reststufe und einem Restspalt von jeweils 5 cm oder weniger ohne Einsatz der Klapprampe barrierefrei gemäß DIN 18040-3. <p>Nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren 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 $\leq 12\%$)</p>		
PKW		
<ul style="list-style-type: none"> Keine Barrierefreiheit möglich <p>Pkw-Türen können, je nach Fahrzeugmodell, an Bordsteinhöhen von mehr als 8 cm unter Umständen nicht mehr geöffnet werden (Erfahrungswert und Rechtssprechung). Haltestellen mit PKW-basiertem ÖPNV sollten daher einen geeigneten Bordsteinabschnitt mit höchstens 8 cm Höhe aufweisen.</p>		

4. Information und Kommunikation

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
Ohne Haltestelle und Fahrzeug		
Printmedien	<ul style="list-style-type: none"> • Broschüren (Kontrastreicher Druck) 	
Kundenbüro	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Erreichbarkeit und Gestaltung 	
Briefkasten am Kundenbüro		<ul style="list-style-type: none"> • Sollte in angemessener Höhe (Rollstuhlfahrer) vorhanden sein
Telefonauskunft		<ul style="list-style-type: none"> • 24-Stunden-Service
Internetauftritt	<ul style="list-style-type: none"> • Internetauftritt nach BITV 2.0 • Elektronische Fahrplanauskunft auf dem Smartphone • QR-Code auf Fahrplänen • Homepage Verkehrsunternehmen • Abfahrtsmonitor nach Halteposition 	

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
An der Haltestelle		
Haltestellenschild	<ul style="list-style-type: none"> • Visuell: große Schrift und Kontrastfarben 	
Vitrine - Aushangfahrpläne sind für alle Fahrgäste gut einsehbar	<p>Einheitliche Aufhängung bei mittlerer Sicht-</p> <ul style="list-style-type: none"> • höhe 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
Statische Fahrgastinformation: Aushangfahrplan		
Dynamische Fahrgastinformation mit sprachbasierter Ausgabe (DFI)		
Fahrkartenautomat		

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
Im Fahrzeug (Schnittstelle Fahrzeug - Information und Kommunikation)		
Beschilderung am Fahrzeug/ Gestaltung des Fahrzeugs	<ul style="list-style-type: none"> • Visuell: große Schrift und Kontrastfarben Piktogramme, Kommunikation und Hinweise auf die barrierefreien Einstiegstüren an den Fahrzeugen zur Lenkung der Fahrgäste: Tür 1 - für Blinde und Sehbehinderte / Tür 2 - für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen / Tür 3 im Nachläufer von Gelenkbussen - für Kinderwagen 	
Bildschirme im Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Visuell: große Schrift und Kontrastfarben 	
Akustische, taktile und kontrastreiche Gestaltung des Fahrzeuginneren (u.a. Haltegriffe und -stangen)	<ul style="list-style-type: none"> • Signaltöne u.a. beim Haltewunsch • Ausstattung der Haltewunschtasten mit Sensorik: Erfühlen der Druckknöpfe • Vibration der Druckknöpfe (Mindestvorgabe: Vibration am Behindertenplatz) • Lichtverhältnisse/ Ausleuchtung im Fahrzeug beachten 	<ul style="list-style-type: none"> • Separate Anzeige "Wagen hält"

5. Betrieb und Unterhaltung

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
Reinigung		
Regelmäßige Reinigung der Haltestelle (u.a. Wartehalle/ Vitrine)	<ul style="list-style-type: none"> • Innerstädtische Wartehallen: vierteljährlich / halbjährlich • Außerstädtische Wartehallen: jährlich 	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Bedarf und Hinweise
Winterdienst		
Zugänglichkeit des Haltestellenbereichs		
Sanierungs-/Baumaßnahmen, verkehrsrechtlicher Betrieb		
Bei vorhersehbaren Baumaßnahmen sowie planbaren oder wiederkehrenden Umleitungen und Ersatzverkehr: Barrierefreiheit der Ersatzhaltestellen berücksichtigen		
Information über Sanierungs-/Baumaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Homepage + Presseberichte 	<ul style="list-style-type: none"> • Social Media (Facebook, Twitter, ...)

Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitergehende/ ergänzende Anforderungen
Andauernde und dauerhafte, betriebliche und bauliche Gewährleistung der barrierefreien Einstiegsverhältnisse	Freihaltung Haltestellenbereich (Haltebereich zzgl. der davor und danach liegenden <ul style="list-style-type: none"> • Bereiche, die für die spaltminimierende Anfahrt benötigt werden) von Falschparkern, Lieferverkehr, Rückstau usw. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn 	Bei Bedarf: Flankierende verkehrstechnische oder verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Durchsetzung der Freihaltung (Beispiele: LSA-geregelter Abfluss, Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen). <hr/> Bei hohem Fahrzeugaufkommen: <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle
Wartung der Fahrzeuge		
Wartung der Fahrzeuge (Zyklus) und technischen Einrichtungen	Permanente Werkstattbetreuung gemäß Leitfaden, insbesondere zur dauerhaften <ul style="list-style-type: none"> • Gewährleistung der barrierefreien Einstiegsverhältnisse (Restspalt, Reststufe) 	
Schulungen		
Schulung des Fahr- und Servicepersonals im Hinblick auf die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen	Regelmäßige Schulungen sind durchzuführen, u.a. zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und dem Umgang mit der Betriebstechnik (z.B. durch Befahrungen, Üben der Kontaktfahrt an Sonderborden / Formsteinen) <ul style="list-style-type: none"> • 	



**Konzept für die Herstellung
der Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen in der Stadt Fürth**

Teil Busverkehr

Stand 31.10.2016

Versionshistorie

Version	bearbeitet	Änderung	Datum
0.1	SpA/Vpl	Ersterstellung	15.12.2015
0.2	SpA/Vpl	Ergänzungen	18.12.2015
0.3	SpA/Vpl	Ergänzungen	27.01.2016
1.0	SpA/Vpl	Fortschreibung für Förderantrag	28.10.2016
1.1	SpA/Vpl	Fortschreibung für Förderantrag	31.10.2016

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	3
1 Anlass, Ziel und Vorgehensweise	4
1.1 Anlass.....	4
1.2 Ziel.....	4
1.3 Vorgehensweise.....	4
2 Ausgangslage	5
2.1 Liniennetz.....	5
2.2 Haltestellen.....	7
3 Barrierefreiheit an den Bushaltestellen der Stadt Fürth	8
3.1 Bestand.....	8
3.2 Barrierefreier Ausbau mit Mitteln aus dem KIP.....	10
3.3 Barrierefreier Ausbau im Zusammenhang mit anderen Projekten.....	13
3.4 Endausbau barrierefreier Schwerpunkthaltestellen.....	14
3.5 Ausblick.....	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Liniennetz in der Stadt Fürth, Stand 13.12.2015 (Quelle: VGN GmbH)	6
Abbildung 2: Vorhandene barrierefreie Haltestellen und deren Abstände zu den 22.000 Fürther Adressen	9
Abbildung 3: Vorhandene barrierefreie Haltestellen und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen.....	10
Abbildung 4: Vorhandene und geplante barrierefreie Haltestellen (KIP) und deren Abstände zu den 22.000 Fürther Adressen.....	12
Abbildung 5: Vorhandene und geplante barrierefreie Haltestellen (KIP) und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen.....	13
Abbildung 6: Geplante barrierefreie Haltestellen und deren Abstände zu den 22.000 Fürther Adressen	15
Abbildung 7: Geplante barrierefreie Haltestellen und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen.....	16

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Haltestellengrößenklassen sowie Ein- und Aussteigerzahlen	7
Tabelle 2: Vorhandene barrierefreie Haltestellen	8
Tabelle 3: Im Zuge des KInvFG umzubauende barrierefreie Haltestellen.....	11
Tabelle 4: Im Zuge anderer Projekte umzubauende barrierefreie Haltestellen.....	13
Tabelle 5: Maßnahmenüberhang barrierefreie Schwerpunkthaltestellen.....	14

1 Anlass, Ziel und Vorgehensweise

1.1 Anlass

Die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit an den Haltestellen des ÖPNV bis zum 01.01.2022 ist durch die Reform des PBefG 2013 eine Aufgabe, der sich die Städte als kommunale Aufgabenträger für den ÖPNV gegenübersehen.

Auf dem Gebiet der Stadt Fürth sind ungefähr 200 Haltestellen mit ca. 400 Haltepositionen für den Busverkehr vorhanden. Davon sind bisher nur relativ wenige Haltestellen (vollständig) barrierefrei ausgebaut. Eine vollständige Umrüstung bis zum Jahr 2022 ist aus finanziellen, planerischen, personellen, bautechnischen und terminlichen Gründen als unrealistisch anzusehen.

Die Stadt Fürth ist gemäß Schreiben der Regierung von Mittelfranken vom 19.10.2015 als finanzschwache Kommune anzusehen. Die Stadt Fürth möchte trotz der finanziellen Restriktionen die Barrierefreiheit in allen Bereichen und damit auch im ÖPNV voran bringen. Dazu hat sie auch Mittel in Höhe von 150.000,- € p. a. im Haushalt bereitgestellt. Diese Mittel würden jedoch nur ausreichen, pro Jahr eine sehr begrenzte Zahl von Haltestellen umzubauen, selbst wenn man eine mögliche Förderung in annähernd gleicher Höhe beispielsweise nach dem GVFG einbezieht.

Mit dem Kommunalen Investitionsförderprogramm (KIP) vom 24.06.2015 wird es z. B. auch finanzschwachen Kommunen ermöglicht, sinnvolle Vorhaben u. a. zum Barriereabbau in erhöhtem Maße gefördert zu bekommen. Hierzu ist u. a. die Vorlage eines Konzeptes erforderlich.

1.2 Ziel

Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es darzustellen, wie barrierefreie Reiseketten im ÖPNV in der Stadt Fürth ermöglicht werden können, so dass für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen ein möglichst großer Nutzen entsteht. Hierzu hat die Stadt Fürth ein Konzept entwickelt, das auf dem Prinzip barrierefreier Stadtteilschwerpunkthaltestellen basiert.

Ausgehend von der Tatsache, dass an einem kleinen Teil der Haltestellen der größte Teil der Fahrgäste ein- und aussteigt, sollen schwerpunktmäßig aufkommensstarke Haltestellen barrierefrei umgebaut werden. Weiterhin spielt die räumliche Abdeckung eine große Rolle. Es soll gewährleistet sein, dass jeder Orts- und Stadtteil über mindestens eine Haltestelle barrierefrei erreichbar ist.

Darüber hinaus sollen wichtige öffentliche und private Einrichtungen barrierefrei erreichbar sein. Um durchgängige Reiseketten zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt sowie zwischen den Stadtteilen untereinander anbieten zu können, ist zumindest der barrierefreie Ausbau einer zentralen Umsteigehaltestelle erforderlich.

1.3 Vorgehensweise

Nach Erarbeitung der generellen Herangehensweise werden die Ein- und Aussteigerzahlen der Fürther Bushaltestellen analysiert. Weiterhin wird die Lage im Siedlungsraum und zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen betrachtet. Zudem sind für den Großteil der Haltestellen im Zuge gemeinsamer Ortsbesichtigungen von der Stadt Fürth, Baureferat und der mit der Erbringung der öffentlichen Personennahver-

kehr in der Stadt Fürth betrauten infra fürth verkehr gmbh vorgenommen worden. Damit können sowohl die verkehrliche, betriebliche und bauliche Notwendigkeit wie auch die Umsetzbarkeit zumindest überschlägig besser beurteilt werden, um eine realistische und termingerechte Umsetzung zu erleichtern.

Die in der Bewerbungsphase beigelegte Liste (Stand 04.02.2016) der Haltestellen stellt eine Rangfolge dar, die sich zunächst ausschließlich an der verkehrlichen Bedeutung an Hand der Ein- und Aussteigerzahlen orientiert hat. Einzig die Haltestelle Europaallee stellte eine Ausnahme dar, weil diese trotz geringer Ein- und Aussteigerzahlen wegen der derzeit unzureichenden Länge den Einsatz von Gelenkbussen und Buszügen auf der Linie 177 verhindert.

Alternativen zu der beschriebenen Vorgehensweise könnten darin bestehen, linienweise die Haltestellen umzubauen. Dies hätte aber zur Folge, dass auf nur einer Linie an mehreren Haltestellen, ggf. auch räumlicher Nähe, ein barrierefreier Ausbau geschaffen würde. Die verkehrliche und betriebliche Bedeutung der Haltestellen sowie vor allem ihre Erschließungswirkung blieben damit aber völlig unberücksichtigt.

Der Umbau zur barrierefreien Haltestellen soll dabei möglichst alle Arten der Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen. Hierbei sind neben den Vorschriften aus der DIN 18040-3 auch die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG-ÖPNV), die Abstimmung mit den lokalen Behindertenvertretern, den örtlichen Verkehrsunternehmen und städtischen Dienststellen, die Anforderungen durch unterschiedliche Fahrzeugtypen (Standardlinienbusse, 15m-Busse, Gelenkbusse und Buszüge) sowie die örtlichen Gegebenheiten wesentlich.

2 Ausgangslage

2.1 Liniennetz

Im Stadtgebiet Fürth werden im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von der infra fürth verkehr gmbh acht Buslinien sowie vier Nachtbuslinien betrieben. Darüber hinaus werden im Auftrag des Landkreises Fürth verschiedenen Regionalbuslinien angeboten, die ins Fürther Stadtgebiet durchgebunden sind. Zusätzlich dient der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Deutschen Bahn (DB), die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG bestellt werden, auf den Strecken nach Nürnberg Hbf., nach Erlangen (Haltepunkte Klinikum und Vach, ein weiterer ist im Zuge des S-Bahnbaus geplant), in Richtung Neustadt/Aisch (Unterfürberg und Burgfarrnbach) und weiter nach Würzburg Hbf. sowie nach Cadolzburg (Westvorstadt, Dammbach und Alte Veste) auch der innerörtlichen Erschließung.

Das Liniennetz für das vorgestellte Konzept entspricht dem des Bestandes zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015. Für den Umsetzungshorizont bis 2018 ist nicht von größeren Liniennetzänderungen auszugehen oder die beabsichtigten Anpassungen sind bereits berücksichtigt.

In Abbildung 1 (S. 6) ist das Liniennetz des SPNV und des ÖPNV in der Stadt Fürth dargestellt.

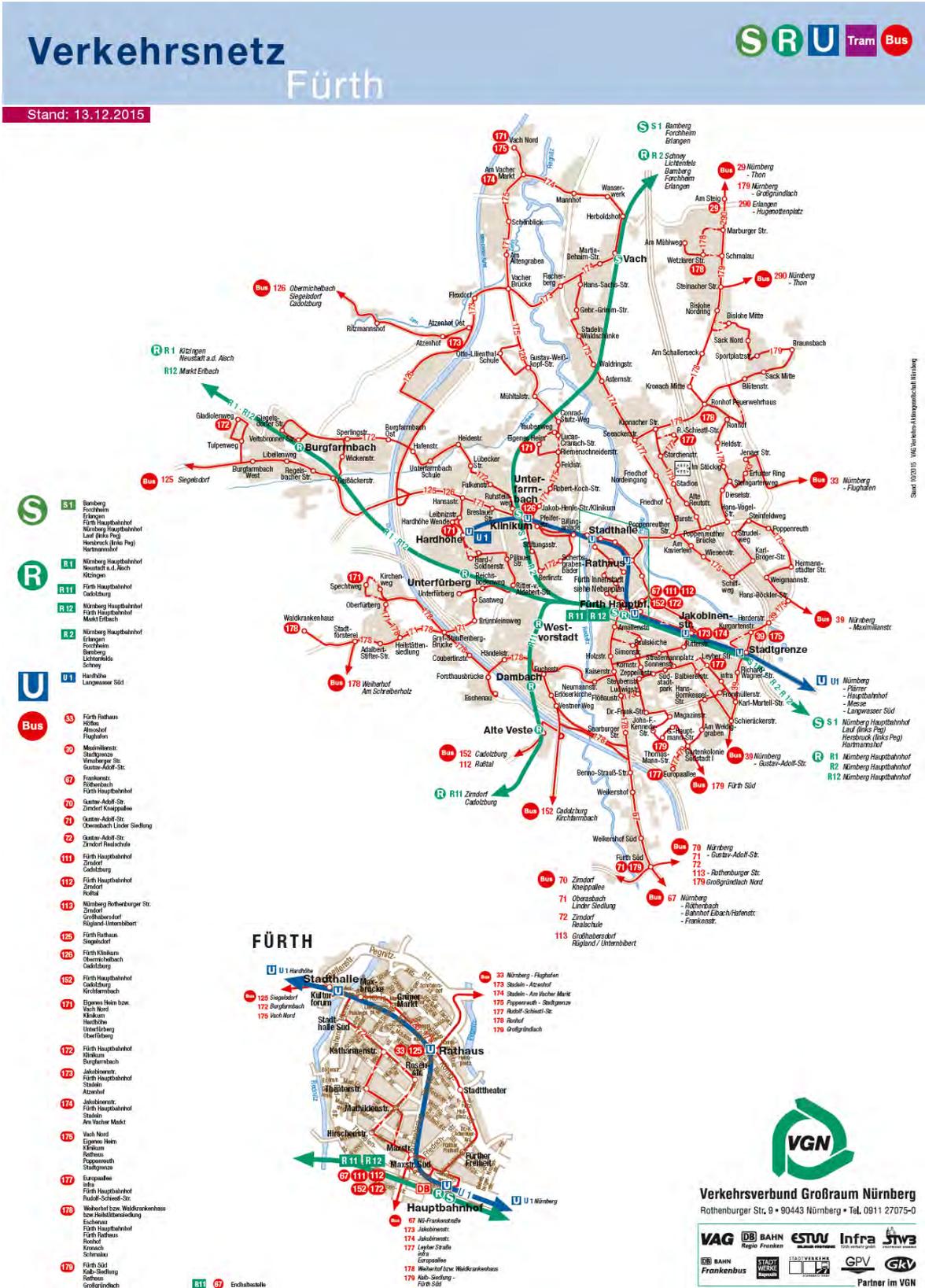


Abbildung 1: Liniennetz in der Stadt Fürth, Stand 13.12.2015 (Quelle: VGN GmbH)

2.2 Haltestellen

In der Stadt Fürth bestehen im schienengebundenen Verkehr derzeit acht Haltestellen des Eisenbahnverkehrs (überwiegend S-Bahnen und Regionalbahnen, in Fürth Hbf. auch Halt von Regionalexpresszügen) und sieben U-Bahnhaltestellen, die zum Teil auch erhebliche Bedeutung als Umsteigehaltestellen zum regionalen und städtischen Busverkehr haben. Für diesen stehen ca. 200 Haltestellen mit mehr als 400 Haltepositionen zur Verfügung. Werktäglich benutzen durchschnittlich über 76.000 Ein- und Aussteiger die Busse in der Stadt Fürth.

Betrachtet man die Zahlen genauer, werden erhebliche Unterschiede in der Nutzungsintensität offenbar:

- An nur 12 Haltestellen (5 %) steigen 46 % aller Ein- und Aussteiger aus.
- An 22 Haltestellen (10 %) steigen 20 % aller Ein- und Aussteiger aus.
- An weiteren 34 Haltestellen (16 %) steigen 15 % aller Ein- und Aussteiger aus.
- An 50 Haltestellen (23 %) steigen nur noch 12 % aller Ein- und Aussteiger aus.
- An den restlichen 101 Haltestellen (47 %) steigen nur noch 6% aller Ein- und Aussteiger aus.

Tabelle 1: Haltestellengrößenklassen sowie Ein- und Aussteigerzahlen

Haltestellengrößenklasse	Ein- und Aussteiger größer oder gleich	Ein- und Aussteiger kleiner als	Anzahl Haltestellen	Summe der Ein- und Aussteiger	durchschnittliche Anzahl E+A/Hst.	Anteil Haltestellen	Anteil Ein- und Aussteiger	Summenanteil Haltestellen	Summenanteil Ein- und Aussteiger
1	1000		12	35.664	2.972	5%	46%	5%	46%
2	500	1000	22	15.705	714	10%	20%	16%	67%
3	250	500	34	11.466	337	16%	15%	31%	82%
4	125	250	50	9.206	184	23%	12%	54%	94%
5		125	101	4.723	47	46%	6%	100%	100%
		Summe	219	76.764	351	100%	100%		

Betrachtet man ausschließlich das Ein- und Aussteigeraufkommen, so lässt sich mit einem sehr geringen Anteil an Haltestellen fast die Hälfte aller Ein- und Aussteiger abdecken. Mit unter einem Drittel aller Haltestellen ließen sich über 80% abdecken, bei etwas mehr als der Hälfte der Haltestellen wäre es deutlich über 90% der werktäglichen Ein- und Aussteiger.

Die Anzahl der Ein- und Aussteiger kann jedoch nur ein erstes Indiz für die Sinnhaftigkeit für einen barrierefreien Umbau sein. Hinzu müssen die räumliche Erschließungswirkung, die Nähe zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen und die bauliche Umsetzbarkeit kommen.

3 Barrierefreiheit an den Bushaltestellen der Stadt Fürth

3.1 Bestand

Von den Haltestellen im Busverkehr sind im Bestand nur sehr wenige als barrierefrei zu bezeichnen. Gerade einmal die Haltestelle Klinikum Ost sowie die Haltestelle Stresemannplatz sind in beiden Richtungen als barrierefrei anzusehen. Die Haltestellen Theaterstraße, Rosenstraße und Moststraße werden nur in jeweils eine Richtung bedient. Bei den Haltestellen Katharinenstraße und Mathildenstraße ist bisher nur jeweils eine Fahrtrichtung barrierefrei ausgebaut.

Durch die geringe Anzahl barrierefreier Haltestellen und deren räumlicher Konzentration sind die Möglichkeiten barrierefreier Fahrten mit Bussen im Fürther Stadtverkehr sehr eingeschränkt (vgl. Abschnitt 3, S. 8).

Von den Bushaltestellen in der Stadt Fürth sind folgende bereits ganz oder teilweise barrierefrei umgebaut:

Tabelle 2: Vorhandene barrierefreie Haltestellen

Haltestellenname	Anzahl Haltepositionen	Bereits umgebaute Haltepositionen
Brünnleinsweg	2	1
Katharinenstr.	2	1
Klinikum Ost	2	2
Mathildenstr.	2	1
Moststr.	1	1
Rosenstr.	1	1
Stresemannplatz	2	2
Theaterstraße	1	1
Summe	13	10

Es zeigt sich, dass außerhalb des erweiterten Innenstadtbereichs bisher keine barrierefreien Zugangsmöglichkeiten zum städtischen ÖPNV mit Bussen bestehen. Im Hinblick auf das im Personenbeförderungsgesetz verankerten Ziel der vollständigen Barrierefreiheit besteht hier also großer und dringender Handlungsbedarf.

Bestand Barrierefreie Bushaltestellen

Haltestelle



Statistische Bezirke

- 01 - Altstadt, Innenstadt
- 02 - Stadtpark, Stadtgrenze
- 03 - Nördliche Südstadt
- 04 - Südstadt Industriegebiet
- 05 - Südliche Südstadt
- 06 - Südstadt Weikershof
- 07 - Dambach, Unterfürberg
- 08 - Oberfürberg, Eschenau
- 09 - Atzenhof, Burgfarmbach
- 10 - Unterfarmbach
- 11 - Hardhöhe
- 12 - Scherbsgraben, Billingsanlage
- 13 - Schwand, Eigenes Heim
- 14 - Poppenreuth, Espan
- 15 - Ronhof, Kronach
- 16 - Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach
- 17 - Stadeln, Herboldshof, Mannhof
- 18 - Vach, Flexdorf, Ritzmannshof

ThiessenPolygone



Adresse: Abstand Luftlinie zur Bushaltestelle

- bis 300m
- 300m - 400m
- 400m - 500m
- 500m - 600m
- 600m - 800m
- 800m - 1000m
- ab 1000m

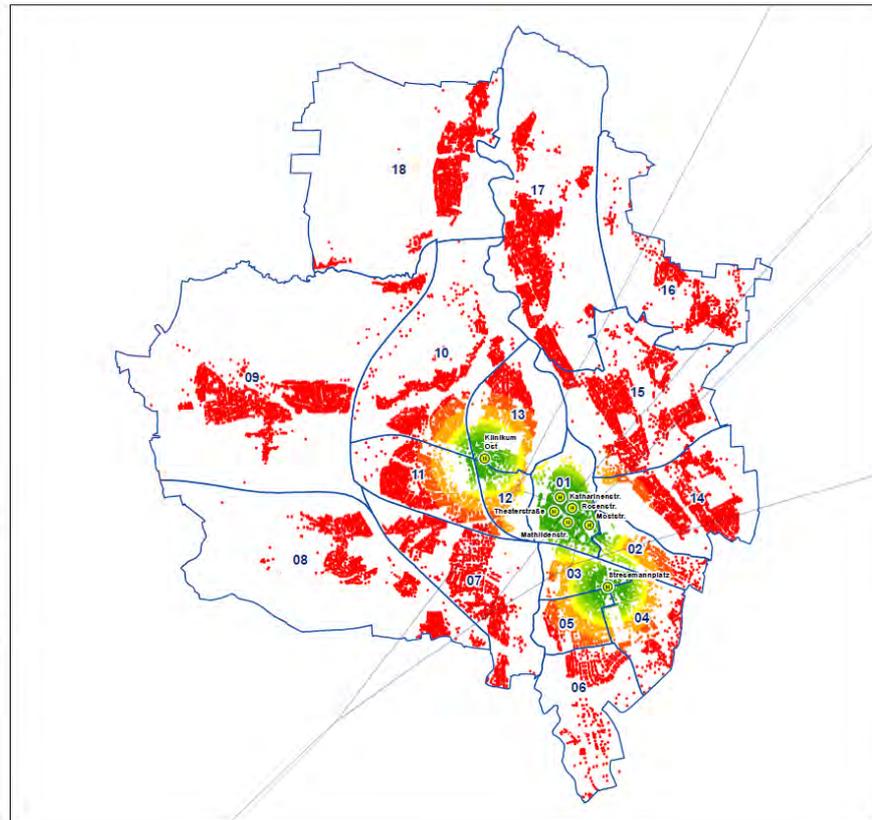


Abbildung 2: Vorhandene barrierefreie Haltestellen und deren Abstände zu den 22.000 Fürther Adressen

Betrachtet man die am stärksten frequentierten Haltestellen, so zeigt sich, dass diese erwartungsgemäß überwiegend in der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen gelegen sind. Bei Ansatz nur des Ein- und Aussteigerkriteriums könnten so die weiter außen gelegenen Stadtteil und Einrichtungen nicht barrierefrei erreicht werden. Eine durchgängige barrierefreie Reisekette von allen Stadtteilen in die Innenstadt und zwischen den Stadtteilen untereinander wäre somit nicht gegeben.

Neben der Entfernung zu den Adressen als Anhaltswert für die Erreichbarkeit von Wohn- und Geschäftsstandorten ist wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen noch besonderes Augenmerk zu widmen. Dazu gehören z. B. Kliniken, Schulen, Kindergärten, Behörden, Freizeiteinrichtungen etc.

Die Anbindung wichtiger öffentlicher und privater Einrichtungen an den ÖPNV außerhalb der erweiterten Innenstadt ist als unzureichend zu bewerten (vgl. Abbildung 3, S. 10).

Bisher liegen die Einrichtungen in einer mittleren Luftlinienentfernung von ca. 1.400 m, der Maximalwert beträgt über 4.950 m. Die Hälfte der Einrichtungen liegt bisher in Bereich unter 955 m, drei Viertel bis zu 2.268 m, 85 % sind unter 3.291 m zu erreichen und 95 % unter 3.951 m.

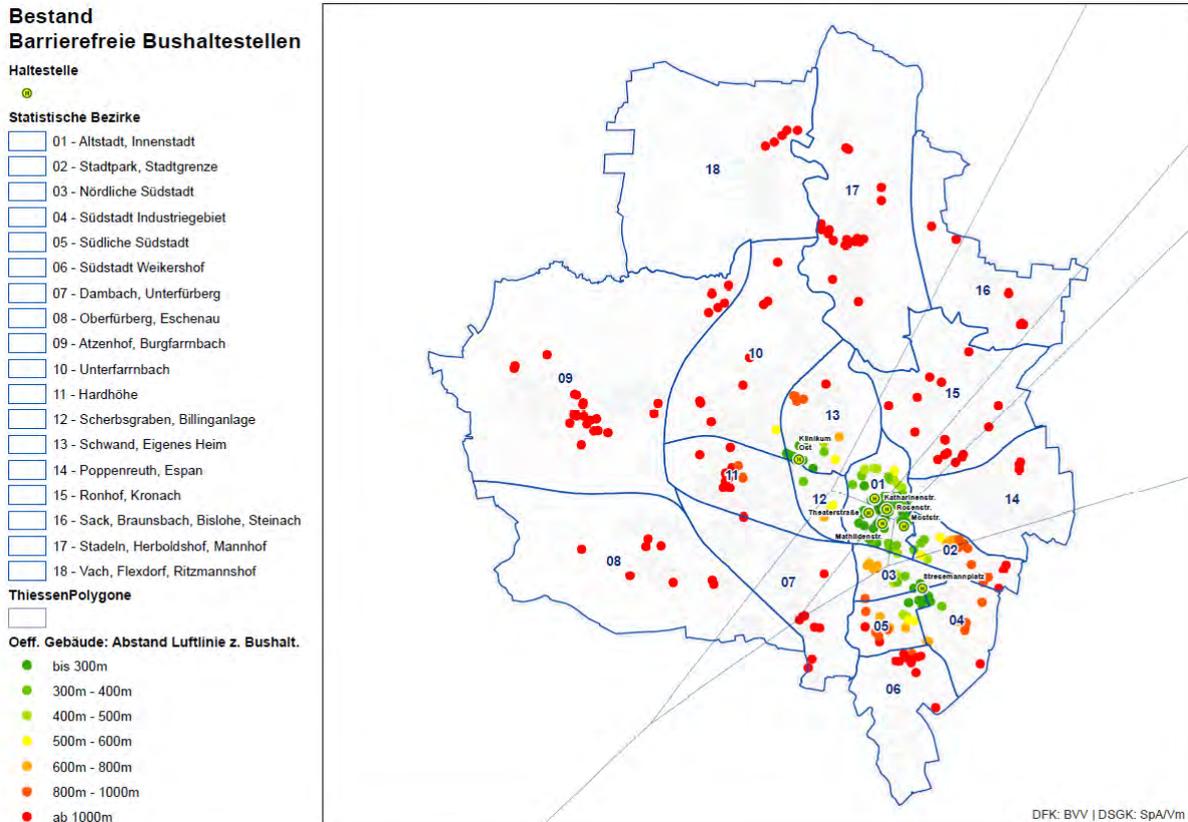


Abbildung 3: Vorhandene barrierefreie Haltestellen und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen

3.2 Barrierefreier Ausbau mit Mitteln aus dem KIP

Auf Grund der in Aussicht gestellten Mittel aus dem KIP in Höhe von ca. 1,15 Mio. € kann ein Teil der in dem Konzept enthaltenen Haltestellen umgebaut werden. Neben den verkehrlichen Aspekten (Erschließungswirkung, Nähe zu wichtigen öffentlichen Einrichtungen, Umstiegshaltestelle) und den betrieblichen Aspekten (z. B. Schaffung von Einsatzmöglichkeiten für längere Fahrzeuge) wurden im Zuge der weiteren Planung auch andere Aspekte zu berücksichtigen, die eine Umsetzung erschweren oder begünstigen, so dass die Rangfolge aus verkehrlicher und betrieblicher Sicht, die sich bei Bewerbung zur Aufnahme in das Programm ergab, modifiziert wurde.

Solche Aspekte sind etwa

- Fragen des Grunderwerbs, die im zur Verfügung stehenden Zeitrahmen nicht abschließend geklärt werden konnten (z. B. Haltestelle Hans-Vogel-Straße),
- Fragen der Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung (z. B. Haltestelle Rathaus)
- Fragen der bautechnischen Umsetzbarkeit (z. B. Haltestelle Hans-Sachs-Straße)

Aus den im Konzept genannten Haltestellen wurden daher diejenigen ausgewählt, die sich innerhalb der engen Fristen des Programms planen und umsetzen lassen.

Tabelle 3: Im Zuge des KInvFG umzubauende barrierefreie Haltestellen

Haltestellenname	Anzahl Haltepositionen	Bemerkung
Europaallee	1	Erforderlich für Einsatz von Gelenkbussen u. Buszügen (Linie 177)
Jakob-Henle-Str./ Klinikum	2	Vermehrtes Aufkommen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste
Katharinenstr.	1	Halteposition der Gegenrichtung schon ausgebaut
Maxstr.	2	Haltestelle Südrand Fußgängerzone
Stadtgrenze	2	Umstiegshaltestelle zur U-Bahn und zu Nürnberger Buslinien
Steingartenweg	2	
Weigmannstr.	2	
Wickenstr.	2	
Wiesenstr.	2	
Summe	16	

Durch die im Rahmen des Programms geförderten Maßnahmen ergibt sich hinsichtlich der räumlichen Abdeckung durch barrierefreie Haltestellen folgendes Bild (Abbildung 4, S. 12):

Abstand Adressen zu Bushaltestellen barrierefrei

Haltestelle



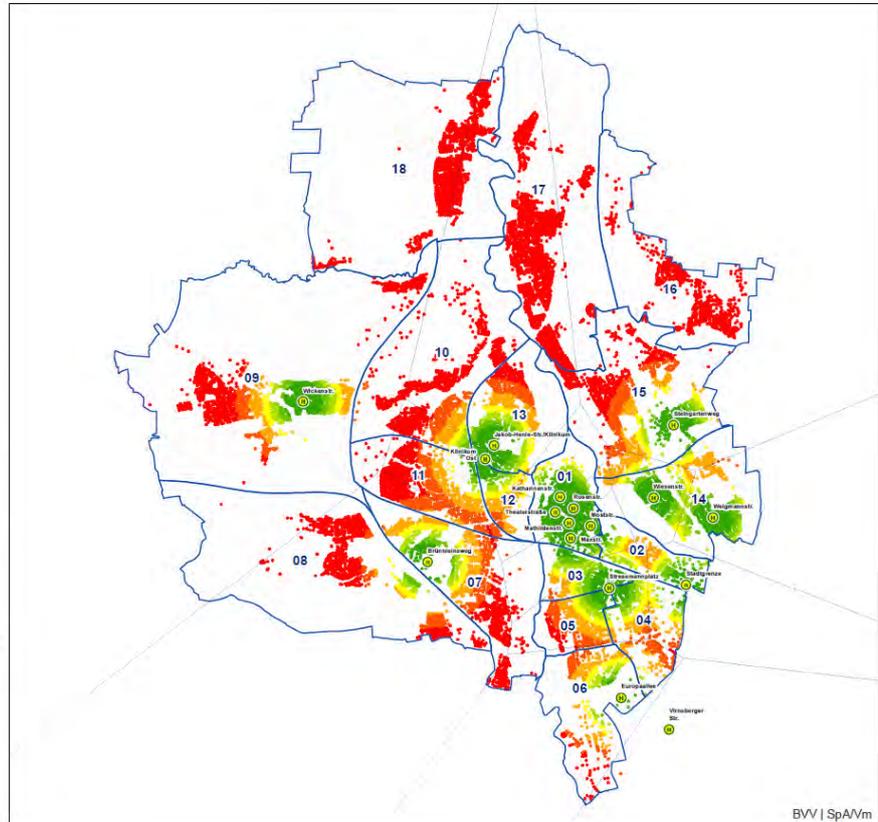
Statistische Bezirke

- 01 - Altstadt, Innenstadt
- 02 - Stadtpark, Stadtgrenze
- 03 - Nördliche Südstadt
- 04 - Südstadt Industriegebiet
- 05 - Südliche Südstadt
- 06 - Südstadt Weikershof
- 07 - Dambach, Unterfürberg
- 08 - Oberfürberg, Eschenau
- 09 - Atzenhof, Burgfarmbach
- 10 - Unterfarmbach
- 11 - Hardhöhe
- 12 - Scherbsgraben, Billiganlage
- 13 - Schwand, Eigenes Heim
- 14 - Poppenreuth, Espan
- 15 - Ronhof, Kronach
- 16 - Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach
- 17 - Stadeln, Herboldshof, Mannhof
- 18 - Vach, Flexdorf, Ritzmannshof

ThiessenPolygone

Adresse: Abstand Luftlinie zur Bushaltestelle

- bis 300m
- 300m - 400m
- 400m - 500m
- 500m - 600m
- 600m - 800m
- 800m - 1000m
- ab 1000m



BWV | SpAVm

Abbildung 4: Vorhandene und geplante barrierefreie Haltestellen (KIP) und deren Abstände zu den 22.000 Fürther Adressen

Hinsichtlich der Erreichbarkeit wichtiger öffentlicher und privater Einrichtungen ergeben sich die in Abbildung 5 (S. 13) dargestellten Veränderungen.

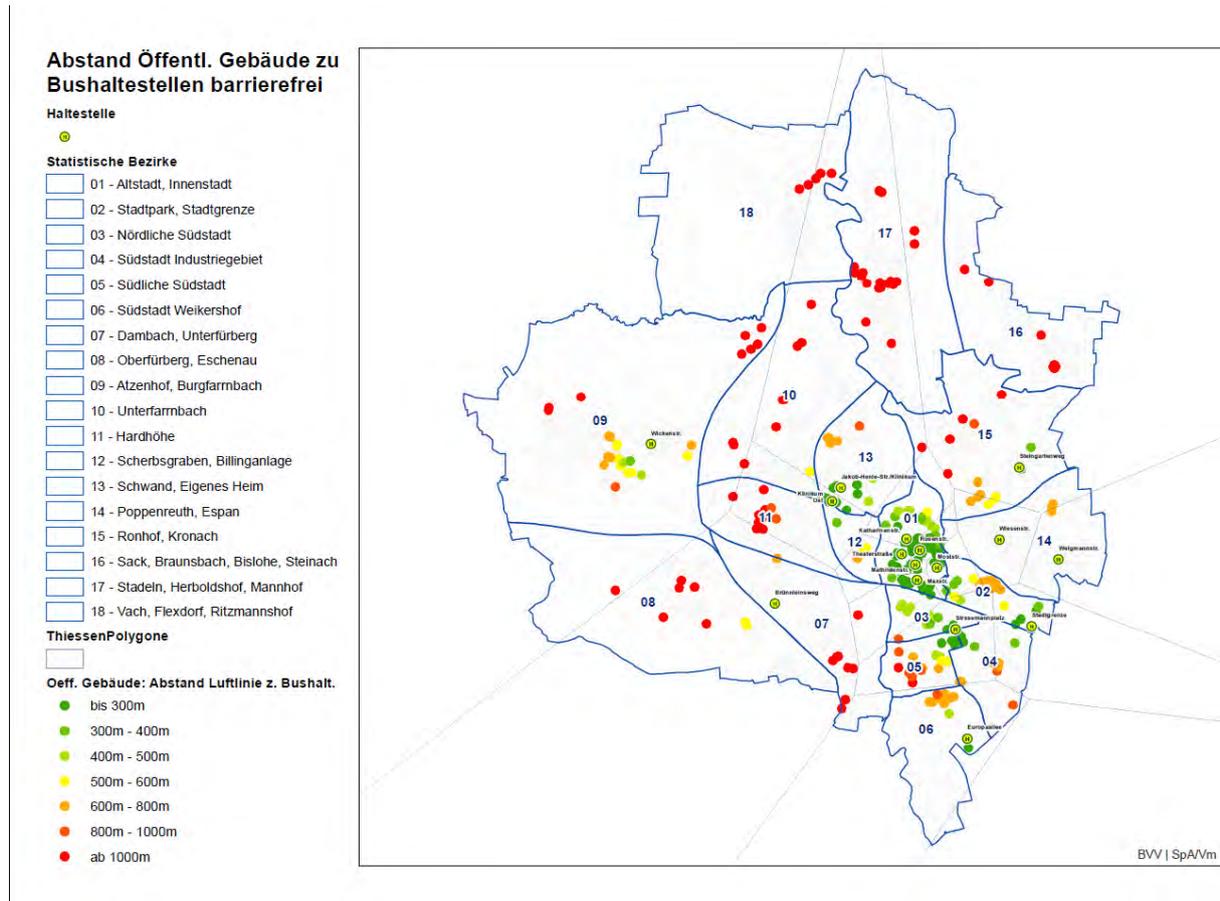


Abbildung 5: Vorhandene und geplante barrierefreie Haltestellen (KIP) und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen

3.3 Barrierefreier Ausbau im Zusammenhang mit anderen Projekten

Weiterhin gibt es Haltestellen, die in absehbarer Zeit im Zusammenhang mit anderen Projekten umgebaut werden sollen. Hier wäre ein barrierefreier Umbau vorab nicht sinnvoll. Hierbei handelt es sich um folgende Haltestellen:

Tabelle 4: Im Zusammenhang mit anderen Projekten umzubauende barrierefreie Haltestellen

Haltestellenname	Anzahl Haltepositionen	Bemerkung
Alte Veste	2	Anpassung Bahnübergang Aldringer Straße
Am Vacher Markt	2	Umgestaltung FÜS2 Vacher Straße
Conrad-Stutz-Weg	2	Umgestaltung Vacher Straße
Fürth Süd	3	Stadt Nürnberg, Bau der U3 nach Gebersdorf
Hans-Bornkessel-Str.	2	Abschluss Konversionsgebiet
Heilstättensiedlung	2	Umgestaltung zum Kreisverkehr

Haltestellenname	Anzahl Haltepositionen	Bemerkung
Jakobinenstr.	3	B-Plan 291b „Hornschuchpromenade“
Kaiserstr.	4	LSA-Baustufe 5 ab ca. 2020
Kronacher Str.	4	Umgestaltung zum Kreisverkehr
Libellenweg	2	Umgestaltung „Marktplatz Burgfarrnbach“
Mathildenstraße	1	Umgestaltung Hirschenstraße (VHS)
Schönblick	2	Umgestaltung Vacher Straße
Stadeln Nord	4	S-Bahn-Bau PFA 16 Fürth-Nord, Bündelungslösung
Stadeln Süd	2	S-Bahn-Bau PFA 16 Fürth-Nord, Bündelungslösung
Stadttheater	2	Umgestaltung Königstraße
Stiftungsstr.	2	Umgestaltung Stiftungsstraße
Vacher Brücke	4	Neubau Vacher Zennbrücke
Summe	43	

3.4 Endausbau barrierefreier Schwerpunkthaltestellen

Demnach verbleiben auch nach Realisierung der mit den Mitteln aus dem KIP geförderten Umbaus und im Zusammenhang mit anderen Projekte noch weitere Haltestellen, die zur Umsetzung des Konzepts barrierefreier Schwerpunkthaltestellen in den kommenden Jahren umzubauen sind:

Tabelle 5: Maßnahmenüberhang barrierefreie Schwerpunkthaltestellen

Haltestellenname	Anzahl Haltepositionen	Bemerkung
Atzenhof	1	
Bislohe Nordring	2	
Dr.-Frank-Str.	4	
Erlöserkirche	2	
Eschenau	1	
Friedhof	2	
Hans-Sachs-Str.	2	
Hans-Vogel-Str.	2	
Hardhöhe	2	
Lübecker Str.	2	
Mannhof	2	
Oberfürberg	2	
Otto-Lilienthal-Schule	2	
Rathaus	7	
Ronhof Feuerwehrhaus	2	
Sportplatzstr.	2	
Weikershof	2	
Summe	39	

Das Ergebnis ist in der Abbildung 6 dargestellt. Hierin sind die Luftlinienabstände der ca. 22.000 Fürther Adressen zu der jeweils nächstgelegenen, im Plan verzeichneten barrierefreien Haltestelle dargestellt. Es zeigt sich, dass eine weitgehende Abdeckung erreicht werden kann.

Ungefähr 9.000 der ca. 22.000 Fürther Adressen liegen in einem Luftlinienradius von 300 m, was bei einer Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s und einem Umwegfaktor von 1,2 ca. 6 Minuten Gehzeit bedeutet. Dies entspricht dem Richtwert von Kernbereichen für Bus und Straßenbahnen nach den Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern (BayStMWVT 1998). Über 90 % der Fürther Adressen haben bei Umsetzung des Konzepts eine Luftlinienentfernung zur nächsten barrierefreien Haltestelle von 600 m oder weniger.

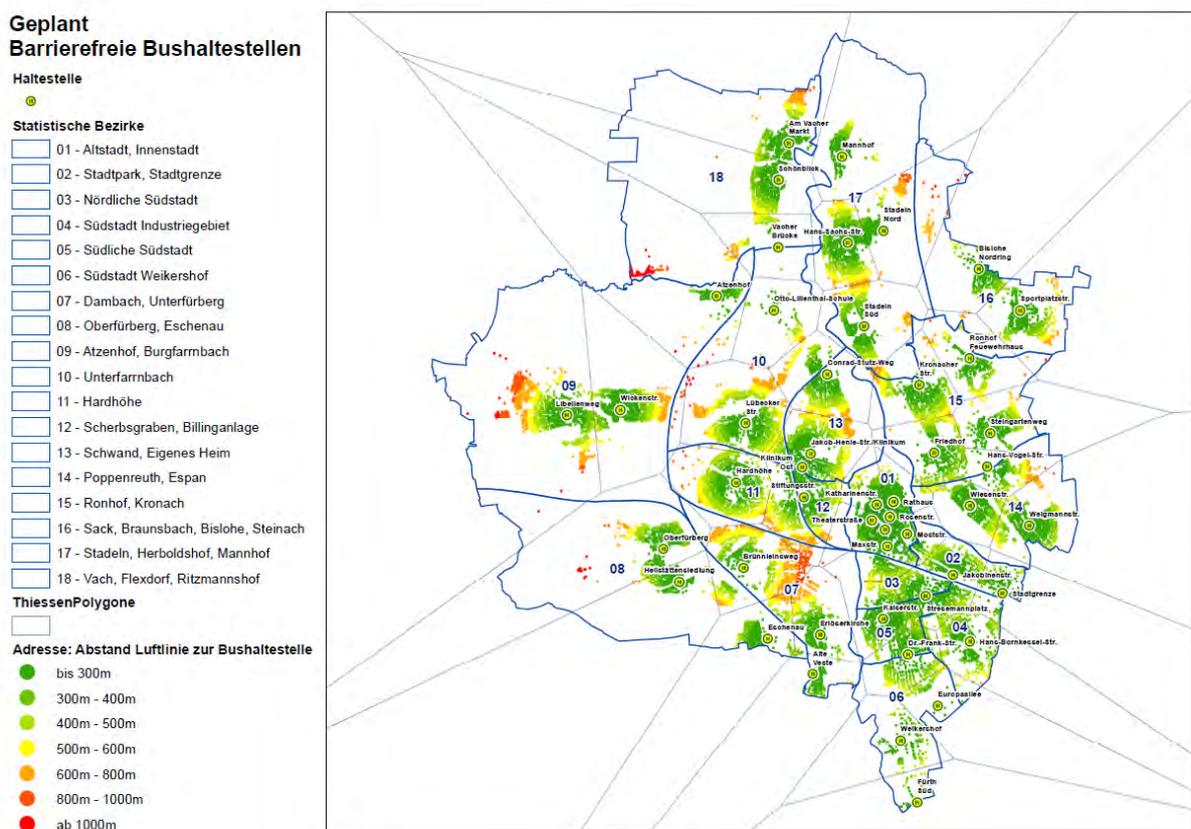


Abbildung 6: Geplante barrierefreie Haltestellen (Endausbau Konzept) und deren Abstände zu den 22.000 Fürther Adressen

Planung Barrierefreie Bushaltestellen

Haltestelle



Statistische Bezirke

- 01 - Altstadt, Innenstadt
- 02 - Stadtpark, Stadtgrenze
- 03 - Nördliche Südstadt
- 04 - Südstadt Industriegebiet
- 05 - Südliche Südstadt
- 06 - Südstadt Weikershof
- 07 - Dambach, Unterfürberg
- 08 - Oberfürberg, Eschenau
- 09 - Atzenhof, Burgfarmbach
- 10 - Unterfarmbach
- 11 - Hardhöhe
- 12 - Scherbsgraben, Billiganlage
- 13 - Schwand, Eigenes Heim
- 14 - Poppenreuth, Espan
- 15 - Ronhof, Kronach
- 16 - Sack, Braunsbach, Bislohe, Steinach
- 17 - Stadeln, Herboldshof, Mannhof
- 18 - Vach, Flexdorf, Ritzmannshof

ThiessenPolygone



Oeff. Gebäude: Abstand Luftlinie z. Bushalt.

- bis 300m
- 300m - 400m
- 400m - 500m
- 500m - 600m
- 600m - 800m
- 800m - 1000m
- ab 1000m

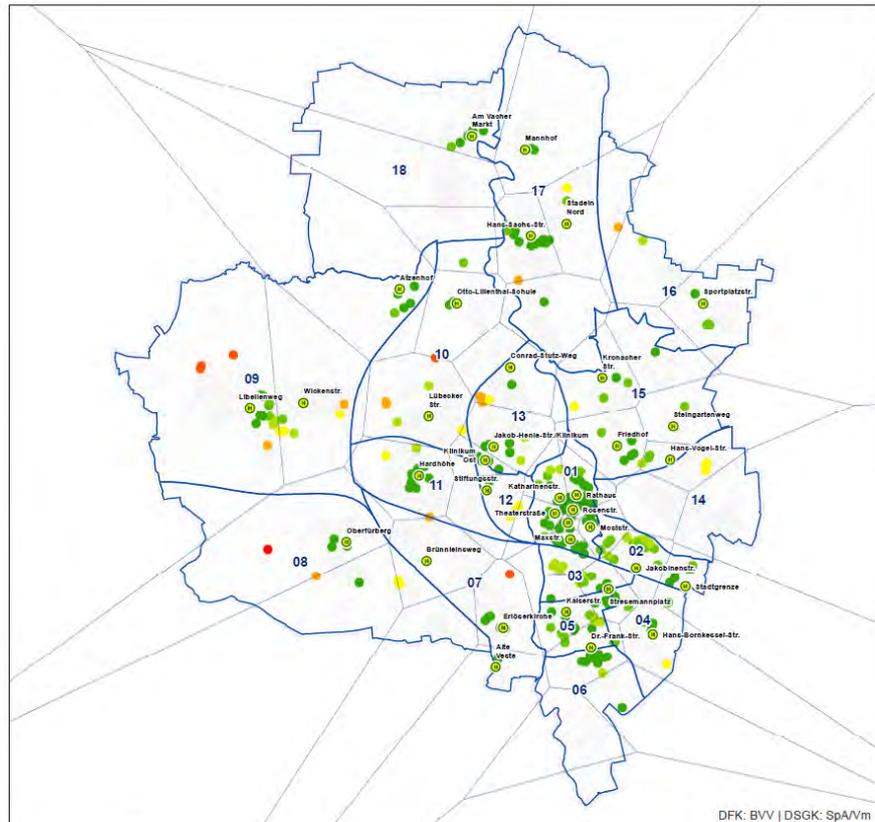


Abbildung 7: Geplante barrierefreie Haltestellen (Endausbau Konzept) und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen

Künftig liegen die wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen in einer mittleren Luftlinienentfernung von 293 m, der Maximalwert beträgt 1.182 m. Die Hälfte der Einrichtungen liegt damit im Bereich unter 260 m, drei Viertel bis zu 392 m, 85 % sind unter 467 m zu erreichen und 95 % unter 629 m.

Im Vergleich zu den Entfernungen insbesondere im Bestand wird die wesentliche Verbesserung erkennbar.

3.5 Ausblick

Auch nach dem Endausbau des Konzepts barrierefreier Schwerpunkthaltestellen wird der barrierefreie Ausbau, nicht alleine wegen des gesetzlichen Auftrags, fortgeführt werden müssen. Dies sind vor allem die Haltestellen, die über eine hohe Bedeutung verfügen, die jedoch für eine barrierefreie Umgestaltung einen längeren planerischen Vorlauf benötigen (z. B. Haltestelle Fürth Hauptbahnhof).

Gemeinsames Verzeichnis der Maßnahmenvorschläge (MV)

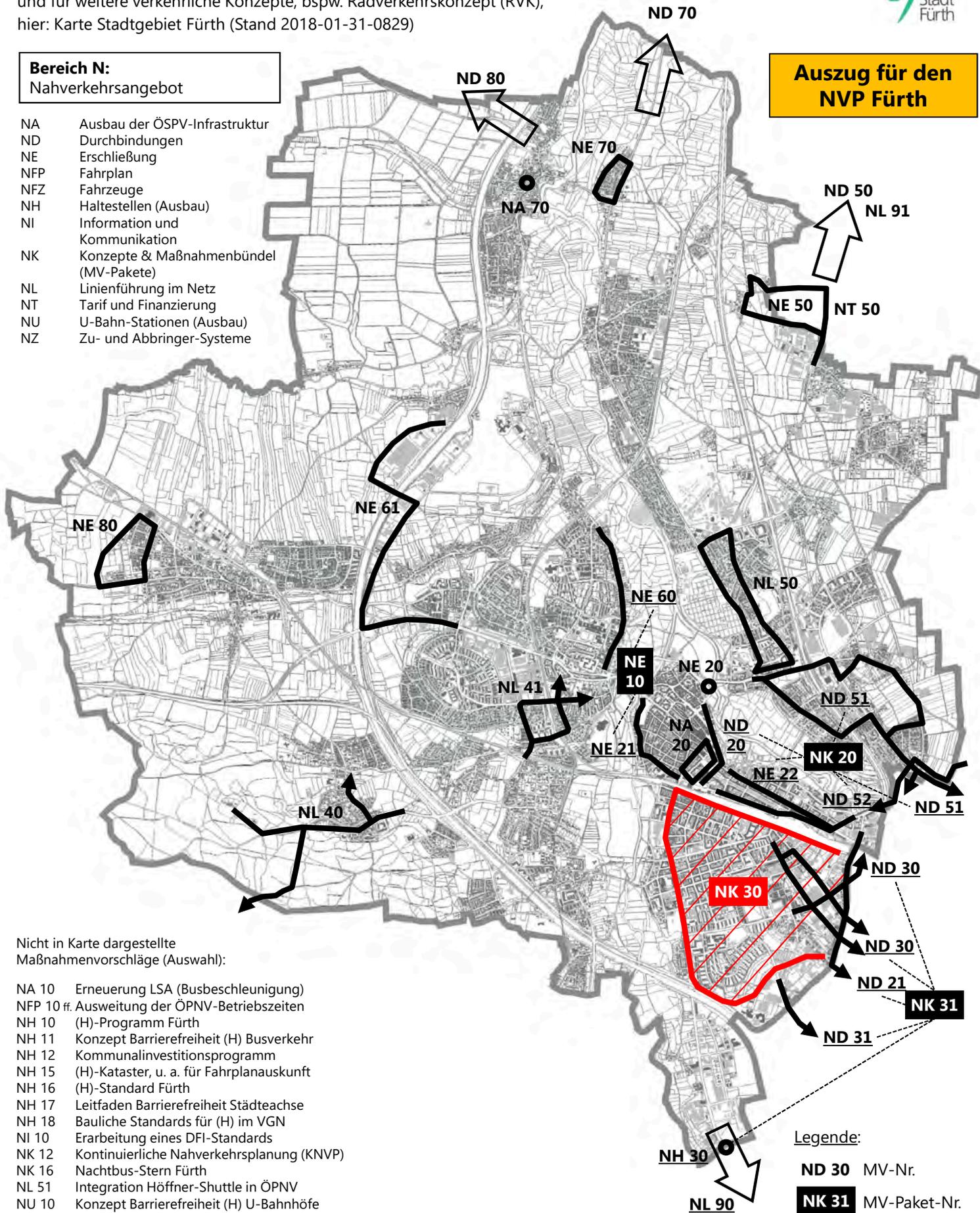
für den Nahverkehrsplan Fürth (NVP), für den Verkehrsentwicklungsplan Fürth (VEP),
und für weitere verkehrliche Konzepte, bspw. Radverkehrskonzept (RVK),
hier: Karte Stadtgebiet Fürth (Stand 2018-01-31-0829)



Bereich N:
Nahverkehrsangebot

- NA Ausbau der ÖSPV-Infrastruktur
- ND Durchbindungen
- NE Erschließung
- NFP Fahrplan
- NFZ Fahrzeuge
- NH Haltestellen (Ausbau)
- NI Information und Kommunikation
- NK Konzepte & Maßnahmenbündel (MV-Pakete)
- NL Linienführung im Netz
- NT Tarif und Finanzierung
- NU U-Bahn-Stationen (Ausbau)
- NZ Zu- und Abbringer-Systeme

**Auszug für den
NVP Fürth**



Nicht in Karte dargestellte
Maßnahmenvorschläge (Auswahl):

- NA 10 Erneuerung LSA (Busbeschleunigung)
- NFP 10 ff. Ausweitung der ÖPNV-Betriebszeiten
- NH 10 (H)-Programm Fürth
- NH 11 Konzept Barrierefreiheit (H) Busverkehr
- NH 12 Kommunalinvestitionsprogramm
- NH 15 (H)-Kataster, u. a. für Fahrplanauskunft
- NH 16 (H)-Standard Fürth
- NH 17 Leitfaden Barrierefreiheit Städtachse
- NH 18 Bauliche Standards für (H) im VGN
- NI 10 Erarbeitung eines DFI-Standards
- NK 12 Kontinuierliche Nahverkehrsplanung (KNVP)
- NK 16 Nachtbus-Stern Fürth
- NL 51 Integration Höffner-Shuttle in ÖPNV
- NU 10 Konzept Barrierefreiheit (H) U-Bahnhöfe

Legende:

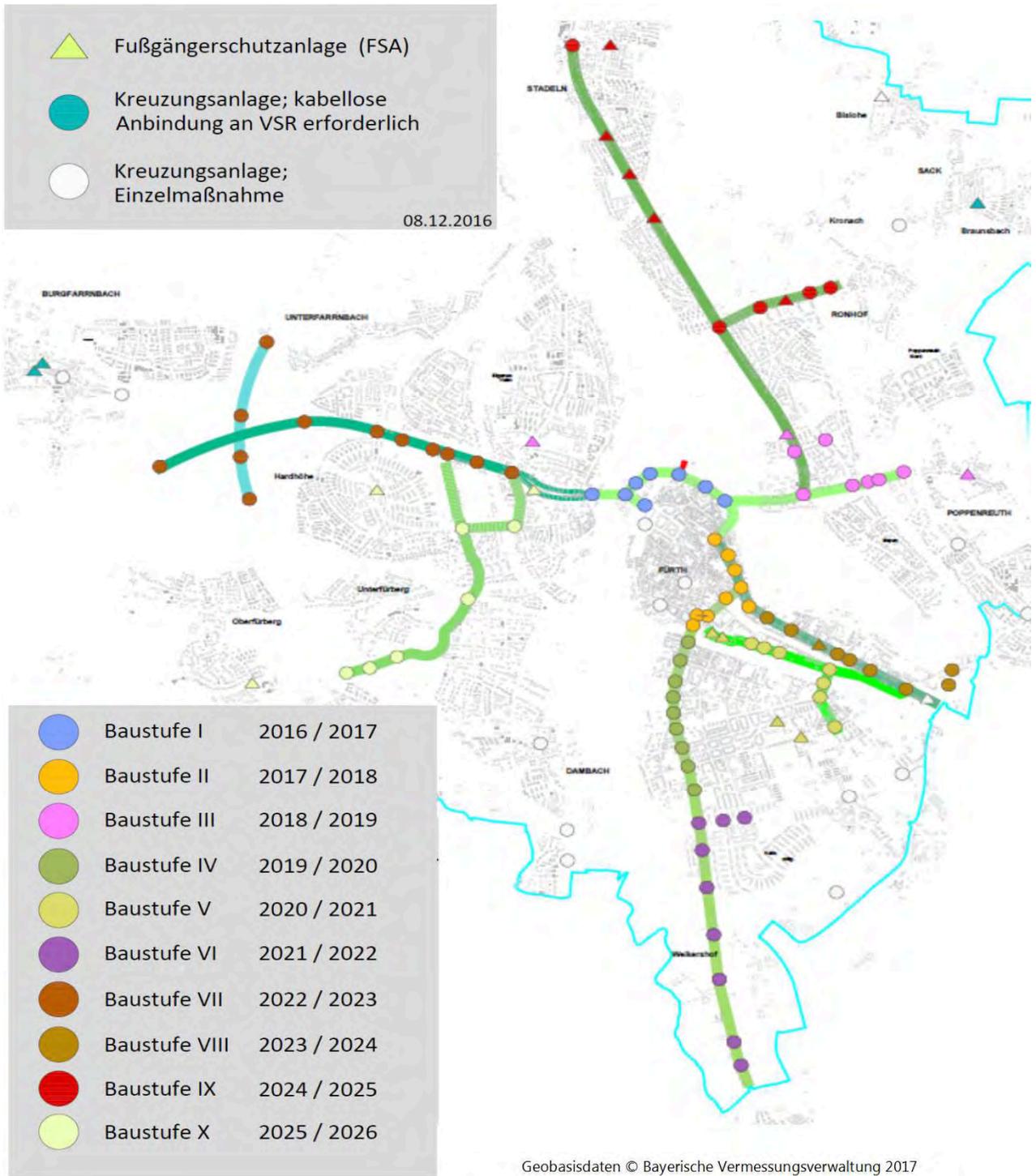
- ND 30 MV-Nr.
- NK 31 MV-Paket-Nr.

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 4.0.04	Stand 2018-01-31																																																												
Bereich N	Nahverkehrsangebot																																																														
Kategorie NA	Ausbau der ÖSPV-Infrastruktur																																																														
NA 10	Busbeschleunigung und -verstetigung, u. a. an LSA																																																														
wurde vorgeschlagen	infra fürth verkehr gmbh, FÜ Abteilung Verkehrsplanung, FÜ Wir sind Fürth / Bund Naturschutz																																																														
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV																																																													
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	Im Rahmen der Erneuerung der Lichtsignalsteuerung werden alle Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen so überarbeitet, dass eine schnellere und zuverlässigere Fahrt der Buslinien ermöglicht wird.																																																														
Beurteilung des Vorschlags	Es handelt sich um eine Maßnahme, die bereits in sehr vielen Städten fest etabliert ist, bspw. in Erlangen und Nürnberg. Die Überplanung kann im Rahmen der ohnehin nötigen Anpassung der Knotenpunkte und Signalprogramme an heutige Anforderungen (Feuerwehr-Bevorrechtigung, Fuß- und Radverkehr, Barrierefreiheit, verkehrsabhängige Steuerung) erfolgen. Die Maßnahme ist grundsätzlich geeignet, die verloren gegangene Pünktlichkeit des Busverkehrs wieder herzustellen. Gegenüber einer Wiederherstellung der Pünktlichkeit durch Verlängerung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten – die durch Verlängerungen der Umlaufzeiten auf den meisten Linien zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal führen würde – kann hier ein siebenstelliger Euro-Betrag eingespart werden. Die Verstetigung des Betriebsablaufs und die Einhaltung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten sind nicht nur ein Vorteil für die Fahrgäste, sondern auch eine dringend erforderliche Verbesserung für Fahrpersonal und Wirtschaftlichkeit.																																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Anteil verspäteter Fahrten (über 3 Minuten) nach Verkehrszeit</th> </tr> <tr> <th>Linie</th> <th>HVZ morgens</th> <th>NVZ</th> <th>HVZ abends</th> <th>SVZ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>171</td><td>3,3</td><td>3,7</td><td>2,4</td><td>2,4</td></tr> <tr><td>172</td><td>16,1</td><td>22,3</td><td>28,1</td><td>4,4</td></tr> <tr><td>173</td><td>14,2</td><td>24,3</td><td>20,3</td><td>15,3</td></tr> <tr><td>174</td><td>27,5</td><td>23,1</td><td>30,1</td><td>4,5</td></tr> <tr><td>175</td><td>26,8</td><td>29,1</td><td>39,8</td><td>12,7</td></tr> <tr><td>177</td><td>23,4</td><td>31,5</td><td>29,4</td><td>3,0</td></tr> <tr><td>178</td><td>18,3</td><td>18,4</td><td>18,1</td><td>9,7</td></tr> <tr><td>179</td><td>31,3</td><td>31,5</td><td>28,8</td><td>2,8</td></tr> <tr><td>67</td><td>10,0</td><td>11,8</td><td>14,7</td><td>7,6</td></tr> <tr><td>Bus Fürth gesamt</td><td>19,0</td><td>21,7</td><td>23,5</td><td>6,9</td></tr> </tbody> </table>				Anteil verspäteter Fahrten (über 3 Minuten) nach Verkehrszeit					Linie	HVZ morgens	NVZ	HVZ abends	SVZ	171	3,3	3,7	2,4	2,4	172	16,1	22,3	28,1	4,4	173	14,2	24,3	20,3	15,3	174	27,5	23,1	30,1	4,5	175	26,8	29,1	39,8	12,7	177	23,4	31,5	29,4	3,0	178	18,3	18,4	18,1	9,7	179	31,3	31,5	28,8	2,8	67	10,0	11,8	14,7	7,6	Bus Fürth gesamt	19,0	21,7	23,5	6,9
Anteil verspäteter Fahrten (über 3 Minuten) nach Verkehrszeit																																																															
Linie	HVZ morgens	NVZ	HVZ abends	SVZ																																																											
171	3,3	3,7	2,4	2,4																																																											
172	16,1	22,3	28,1	4,4																																																											
173	14,2	24,3	20,3	15,3																																																											
174	27,5	23,1	30,1	4,5																																																											
175	26,8	29,1	39,8	12,7																																																											
177	23,4	31,5	29,4	3,0																																																											
178	18,3	18,4	18,1	9,7																																																											
179	31,3	31,5	28,8	2,8																																																											
67	10,0	11,8	14,7	7,6																																																											
Bus Fürth gesamt	19,0	21,7	23,5	6,9																																																											
<p>Verspätungen im Linienvergleich</p> <p>Quelle: Foliensatz Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz, Vorstellung am 28.07.2014, S. 5 (BWA 12.11.2014, TOP 4)</p>																																																															
<table border="1"> <tr> <td style="width: 25%; background-color: #d9ead3;">0 - 10 %</td> <td style="width: 25%; background-color: #fff2cc;">10 - 15 %</td> <td style="width: 25%; background-color: #f4cccc;">15 - 20 %</td> <td style="width: 25%; background-color: #e41a1c;">> 20 %</td> </tr> </table>				0 - 10 %	10 - 15 %	15 - 20 %	> 20 %																																																								
0 - 10 %	10 - 15 %	15 - 20 %	> 20 %																																																												
Fortsetzung Steckbrief auf Rückseite																																																															
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	Einsparung eines siebenstelligen Euro-Betrags p. a. durch Verzicht auf zusätzliche Fahrzeuge und Fahrer für die Fahrplaneinhaltung.																																																												
		Kosten																																																													
	b) bei der Stadt	Investition	Siehe Beschluss des BWA vom 20.07.2016 (TOP 4).																																																												
<p>a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo.</p> <p>b) Die Kosten werden u. a. über bereits vorhandene Haushaltsstellen für die Erneuerung der Lichtsignalsteuerung abgebildet. Siehe hierzu die Erläuterungen in der Vorlage zu TOP 4 des Bau- und Werkausschusses vom 20.07.2016.</p>		Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung	Realisierungsauftrag für NVP 2017+ (1. Priorität)																																																												

(208)

Bereich N	Nahverkehrsangebot
Kategorie NA	Ausbau der ÖSPV-Infrastruktur
NA 10	Busbeschleunigung und -verstetigung, u. a. an LSA

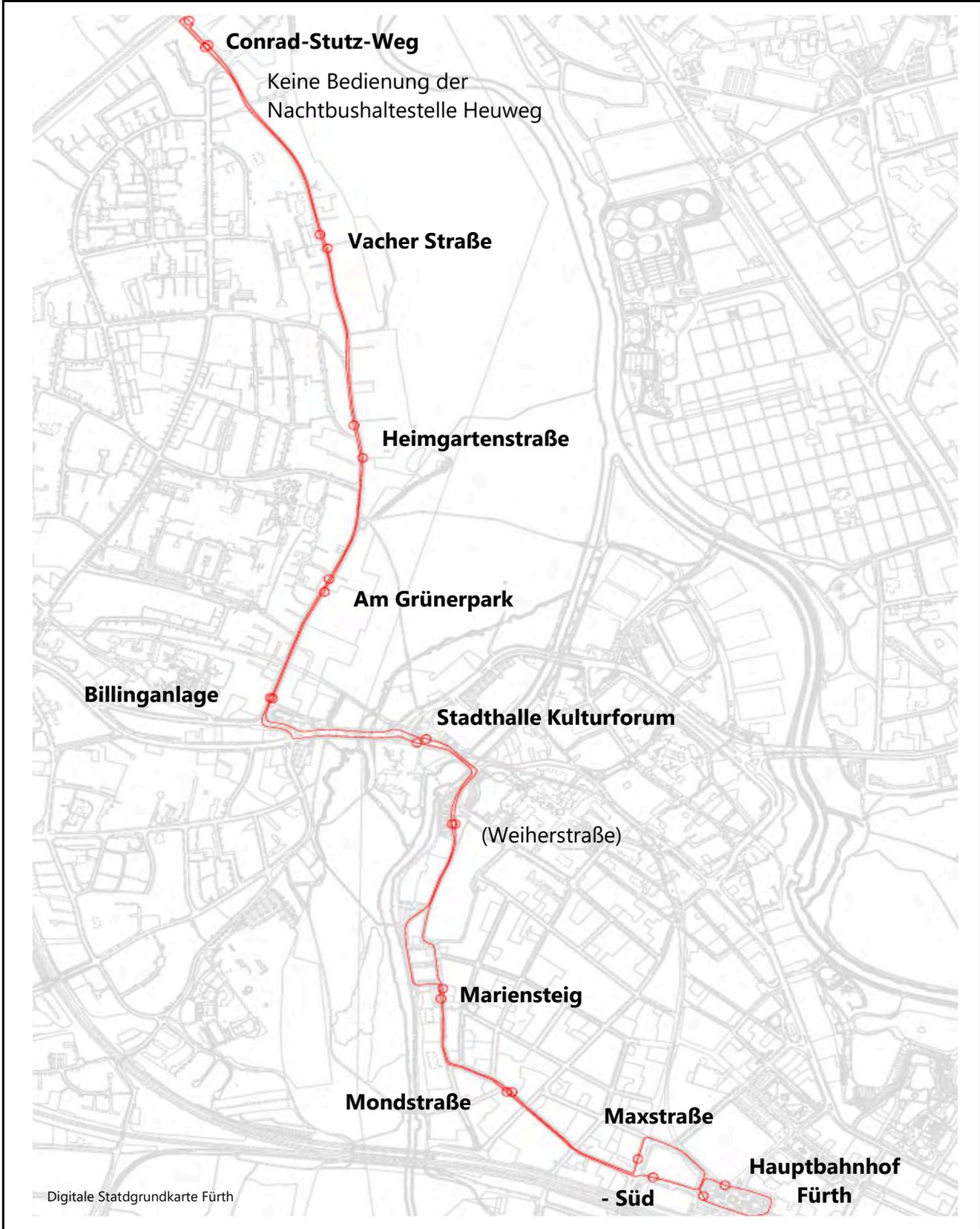
Baustufen zur Erneuerung der Lichtsignalsteuerung nach BWA-Beschluss 20.07.2016 (TOP 4)
hier: Stand 08.12.2016, Auszug



Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 3.3.47	Stand 2018-01-31				
Bereich N	Nahverkehrsangebot						
Kategorie NE	Erschließung						
NE 10	Minibuslinie Innenstadt West - Vacher Straße Süd						
wurde vorgeschlagen	FÜ SPD-Fraktion, FÜ Verkehrsclub Deutschland, FÜ Seniorenrat, FÜ Auto Club Europa						
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	NE 21				
			NE 60				
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	Zwei durch Geländehöhen bedingte geringe Erschließungsdefizite in benachbarten Stadtgebieten, jeweils unterhalb der Hangkante, sollen durch eine gemeinsame Minibuslinie behoben werden.						
Beurteilung des Vorschlags	Da eine Verlegung der hangoberhalb optimal integrierten Linien das dortige Angebot unverhältnismäßig verschlechtern würde, verbleibt als Lösung nur ein Zusatzangebot, das aus Kostengründen und aufgrund der geringen Nachfrageerwartung, auf Mo-Sa tagsüber bis 20:30 Uhr und einen 40-Min.-Takt beschränkt werden soll, um mit einem Fahrzeug auszukommen (Variante 14MA). Gegenüber einem Angebot Mo-So bis Betriebsschluss und einem 30-Min.-Takt tagsüber (Variante 21A) konnten die Kosten von 575 auf 240 T€/a gedrückt werden. Aufgrund von zwei Engstellen (Rechtsabbiegen nach Haltestelle Maxstraße, Wende Haltestelle Conrad-Stutz-Weg) soll ein Minibus angeschafft werden, für den bereits aus anderen Minibus-Projekten (Baustellenverkehre Eschenau und Vach) eine Betriebsreserve besteht. Der Minibus bringt zugleich Platzvorteile beim Endaufenthalt am Bahnhofplatz mit sich. Das Angebot sollte nach ca. fünf Jahren überprüft und ggf. optimiert werden. Bei dauerhafter Beibehaltung wäre mittelfristig die Beseitigung der Engstellen und die dadurch ermöglichte Durchbindung mit einer anderen Linie zu prüfen, abgestimmt auf das Lebenszeitende des angeschafften Minibusfahrzeugs.						
Konzept Die Linie soll folgende Haltestellen bedienen (Umsteigemöglichkeiten, Ziele): <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> o Conrad-Stutz-Weg (Bus, Nahversorgungszentrum) + Vacher Straße, auf Höhe Anwesen 118 bzw. 131 * Heimgartenstraße + Am Grünerpark * Billiganlage (Bus) o Stadthalle Kulturforum (Bus, U) + Weiherstraße, optional </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> + Mariensteig + Mondstraße o Maxstraße / Maxstraße Süd (Bus) o Hauptbahnhof Fürth (Bus, S, R, U) </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> o bestehende Haltestelle * Aktivierg. Nachtbushalt f. Tagesverkehr + neue Haltestelle </td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">Linienverlauf siehe Rückseite</p>				<ul style="list-style-type: none"> o Conrad-Stutz-Weg (Bus, Nahversorgungszentrum) + Vacher Straße, auf Höhe Anwesen 118 bzw. 131 * Heimgartenstraße + Am Grünerpark * Billiganlage (Bus) o Stadthalle Kulturforum (Bus, U) + Weiherstraße, optional 	<ul style="list-style-type: none"> + Mariensteig + Mondstraße o Maxstraße / Maxstraße Süd (Bus) o Hauptbahnhof Fürth (Bus, S, R, U) 	<ul style="list-style-type: none"> o bestehende Haltestelle * Aktivierg. Nachtbushalt f. Tagesverkehr + neue Haltestelle 	
<ul style="list-style-type: none"> o Conrad-Stutz-Weg (Bus, Nahversorgungszentrum) + Vacher Straße, auf Höhe Anwesen 118 bzw. 131 * Heimgartenstraße + Am Grünerpark * Billiganlage (Bus) o Stadthalle Kulturforum (Bus, U) + Weiherstraße, optional 	<ul style="list-style-type: none"> + Mariensteig + Mondstraße o Maxstraße / Maxstraße Süd (Bus) o Hauptbahnhof Fürth (Bus, S, R, U) 						
<ul style="list-style-type: none"> o bestehende Haltestelle * Aktivierg. Nachtbushalt f. Tagesverkehr + neue Haltestelle 							
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt				
		Kosten	ca. 240 T€/a				
	b) bei der Stadt	Investition	ca. 85 T€				
a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Kosten für den vorläufigen Ausbau der Haltestellen gemäß Projektumfang. Bei dauerhafter Beibehaltung des Angebots fallen später weitere Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an.		Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfs- Feststellung	Realisierungsauftrag für NVP 2017+ (3. Priorität)				

(210)

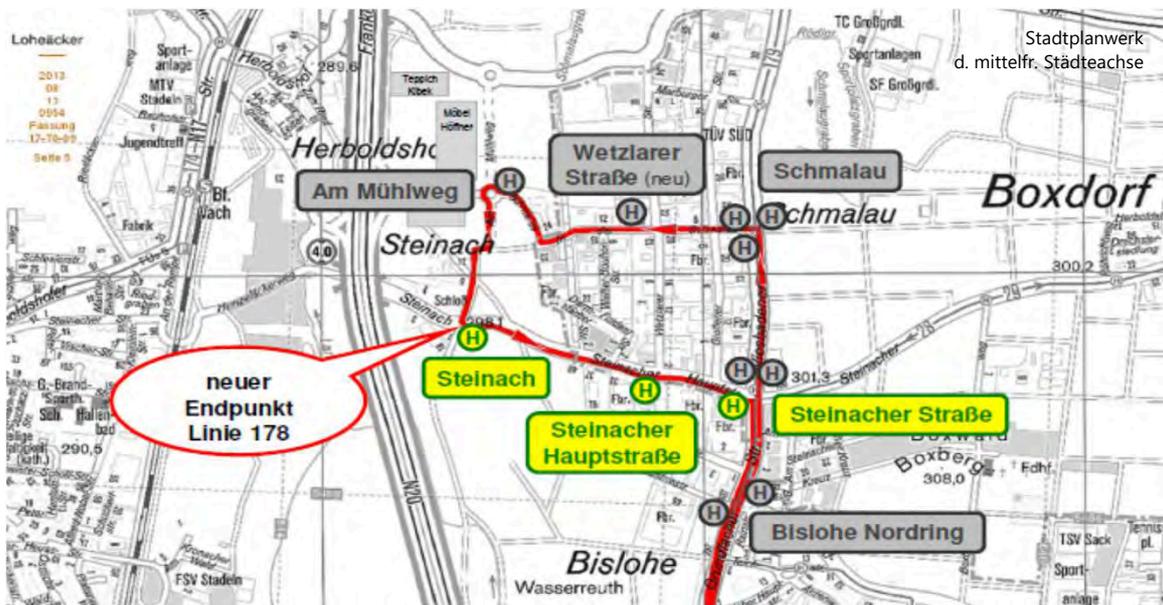
Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV), Rückseite		Stand 2018-01-31
Bereich N	Nahverkehrsangebot	
Kategorie NE	Erschließung	
NE 10	Minibuslinie Innenstadt West - Vacher Straße Süd	



(211)

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 6.3.31	Stand 2018-01-31
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NE	Erschließung		
NE 50	Steinach		
wurde vorgeschlagen	FÜ Beratungskreis Nahverkehrsplan, FÜ CSU-Fraktion, FÜ Abteilung Verkehrsplanung		
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	Verlegung und Vereinheitlichung des Endpunkts aller Fahrten der Linie 178 von der Wetzlarer Straße (Nürnberg Schmalau) nach Fürth Steinach zur Behebung des Erschließungsdefizits von Steinach.		
Beurteilung des Vorschlags	Betriebskostenneutrale Maßnahme, die in zwei Betriebsstufen umgesetzt werden kann und neben der Verbesserung der Erschließung auch eine Vereinfachung des Liniennetzes bedeutet.		

Zielzustand (Betriebsstufe 2)

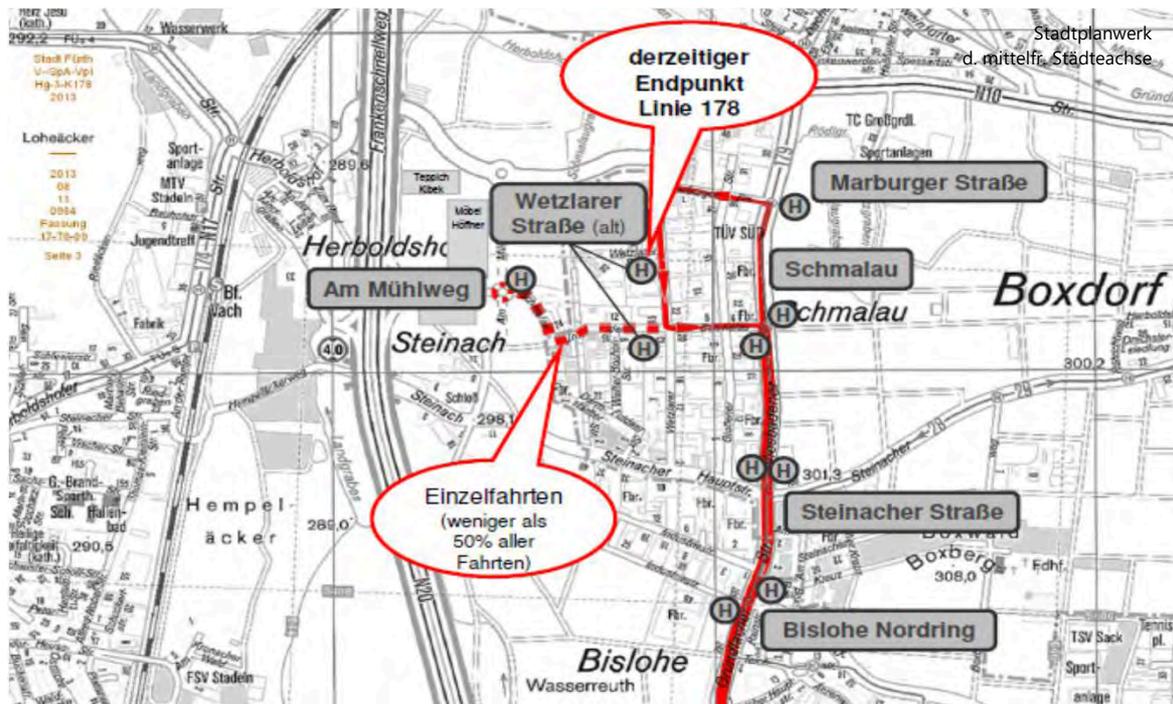


Bisheriger Linienweg und Betriebsstufe 1 siehe Rückseite.

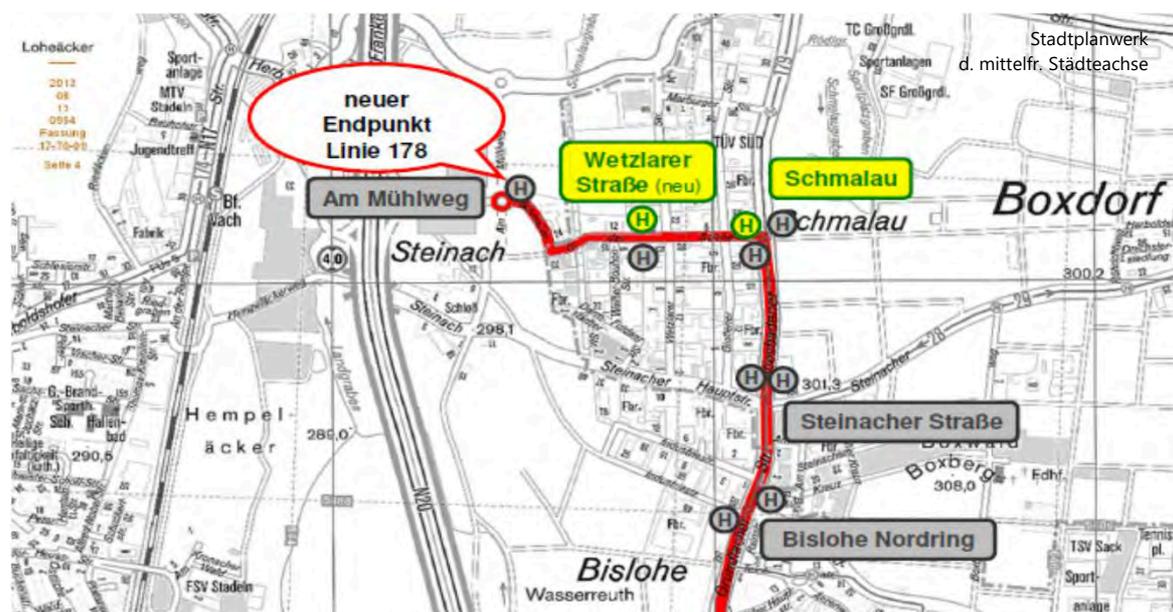
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt
		Kosten	keine
	b) bei der Stadt	Investition	ca. 25 T€
a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Kosten für den vorläufigen Ausbau der Haltestellen gemäß Projektumfang. Bei dauerhafter Beibehaltung des Angebots fallen später weitere Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an.		Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung	Realisierungsauftrag für NVP 2017+ (1. Priorität)

Bereich N	Nahverkehrsangebot
Kategorie NE	Erschließung
NE 50	Steinach

Bisheriger Linienweg



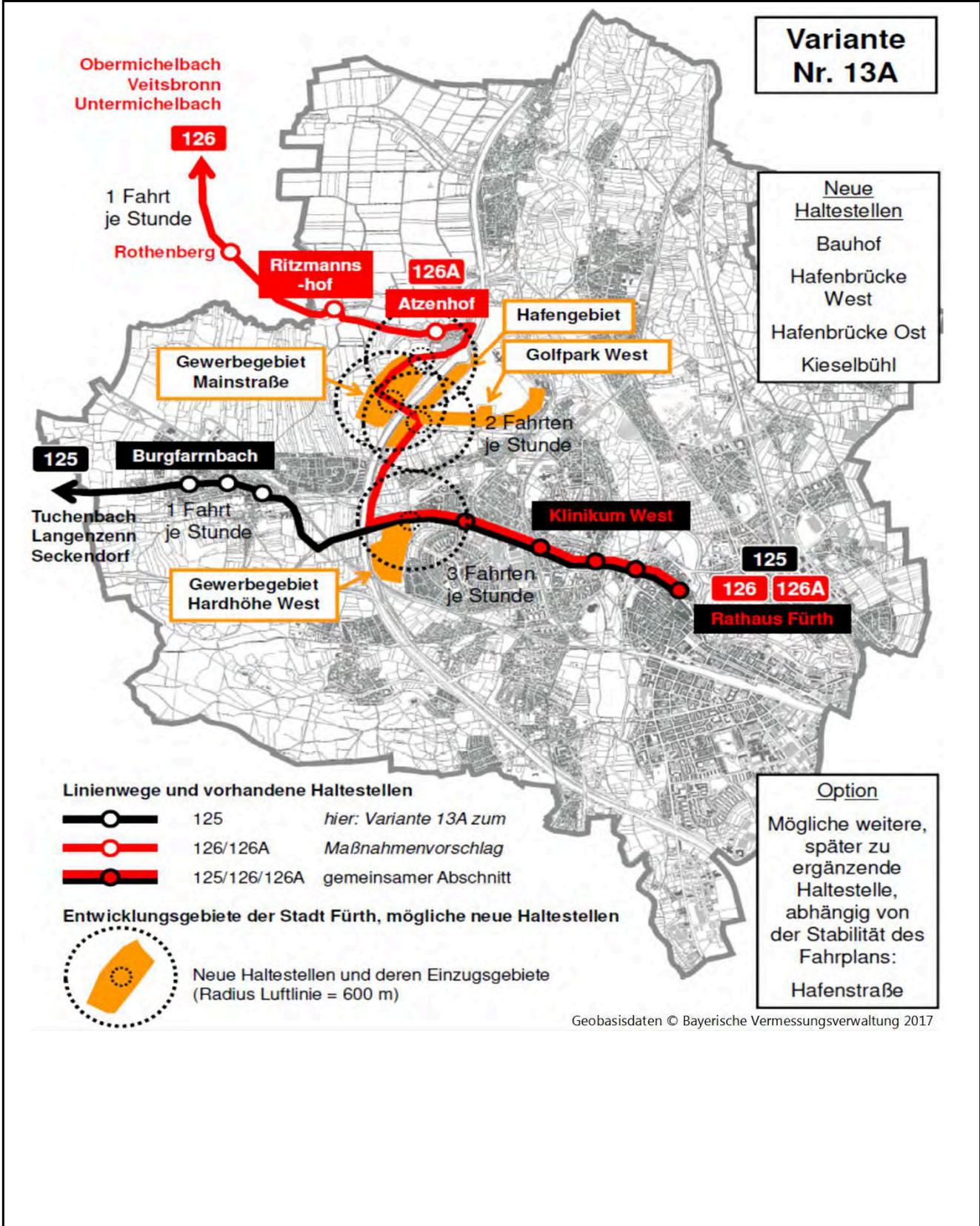
Betriebsstufe 1 (ab Dez. 2017)



Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 6.3.26	Stand 2018-01-31
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NE	Erschließung		
NE 61	Mainstraße, Hafen, Golfpark West, Hardhöhe West		
wurde vorgeschlagen	FÜ Seniorenrat, FÜ Abteilung Verkehrsplanung		
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	Die Gewerbegebiete Mainstraße, Hafen, Golfpark (westl. Ende) und Hardhöhe West sollen über neue Haltestellen an den bestehenden Buslinien 125 und 126 besser durch den ÖPNV erschlossen werden.		
Beurteilung des Vorschlags	Die erstgenannten drei Gewerbegebiete sind bisher nicht vom ÖPNV erschlossen (siehe unten). Zugleich verkehrt dort die vom Landkreis Fürth bestellte Buslinie 126, jedoch ohne Halt. An der Hardhöhe West trifft sie zudem auf ihre Schwesterlinie 125. Ein dortiger Halt beider Linien könnte das Gebiet Hardhöhe West ganztags erschließen und mit dem Rathaus verbinden. Es drängt sich daher geradezu auf, diese Linien für die Behebung der Erschließungsdefizite zu nutzen. Aufgrund der knapp kalkulierten Fahrzeit erfordern die zusätzlichen Haltestellen ein zusätzliches Busfahrzeug. Dieses kann jedoch zugleich dafür genutzt werden, den Endpunkt der Linie 126 vom Klinikum zum Rathaus zu verlegen, um die Umsteigemöglichkeiten zu anderen Buslinien zu vervielfachen, sowie gleichzeitig den 60-Minuten-Takt der Linie 126 (Mo-Fr) zwischen Atzenhof und Rathaus auf einen 20+40-Minuten-Takt zu verdoppeln. Durch die Synergieeffekte mit dem schon bestehenden Angebot der beiden Linien beziffern sich die Mehrkosten auf nur ca. 215 T€/a (Variante 13A). Die Einrichtung einer vergleichbaren eigenen Linie würde ca. 500 T€/a kosten. Durch den Halt der beiden Linien an der OBI-Kreuzung (Kieselbühl, Am Grünen Weg) wird die Feinerschließung des Gewerbegebiets Hardhöhe West durch die infra-Linie 176 verzichtbar (ca. 30 T€/a Einsparung), so dass sich die zusätzlichen Kosten im Saldo auf 185 T€/a reduzieren.		
Nahverkehrsplan für die Stadt Fürth, Entwurf, 31.07.2017, Auszug aus Karte 15 (S. 98) "Erschließungsqualität", hier mit eigenen Hervorhebungen:			
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt
		Kosten	ca. 185 T€/a
	b) bei der Stadt	Investition	ca. 45 T€
a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Kosten für den vorläufigen Ausbau der Haltestellen gemäß Projektumfang. Bei dauerhafter Beibehaltung des Angebots fallen später weitere Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an.	Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung	Realisierungsauftrag für NVP 2017+ (2. Priorität)	

(214)

Bereich N	Nahverkehrsangebot
Kategorie NE	Erschließung
NE 61	Mainstraße, Hafen, Golfpark West, Hardhöhe West



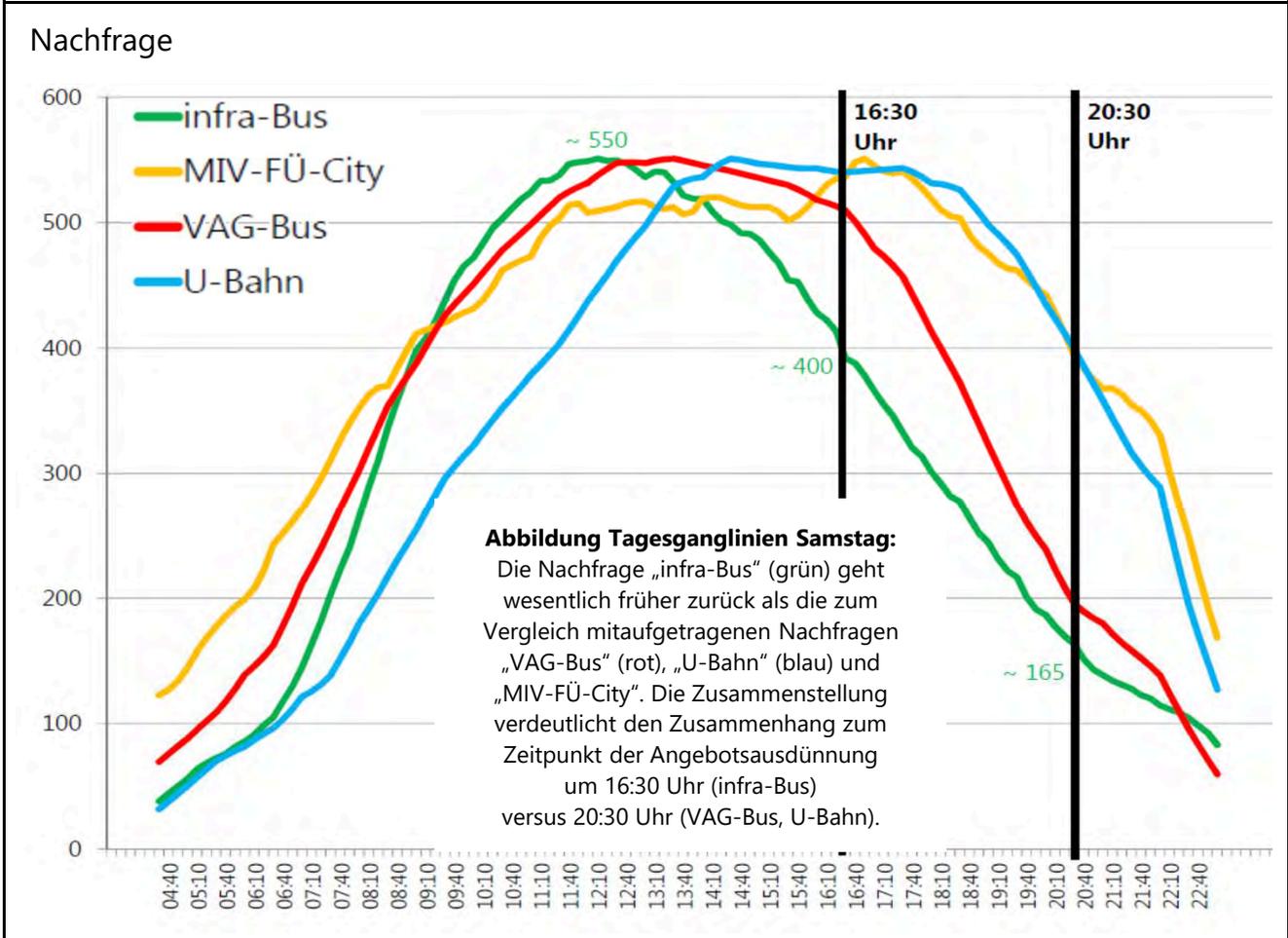
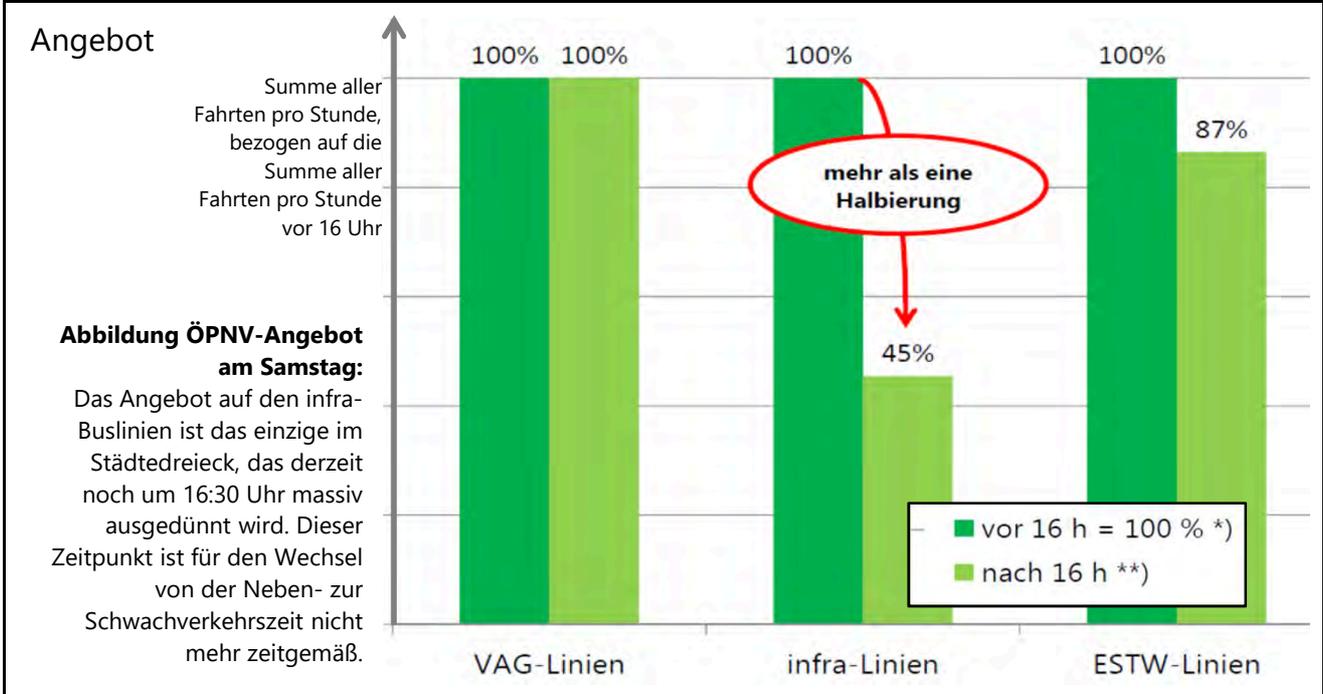
Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 3.3.06.1	Stand 2018-01-31																																																																																								
Bereich N	Nahverkehrsangebot																																																																																										
Kategorie NFP	Fahrplan																																																																																										
NFP 11	Nebenverkehrszeit Mo-Fr bis 20:30 Uhr																																																																																										
wurde vorgeschlagen	FÜ Seniorenrat, FÜ Wir sind Fürth / Bund Naturschutz, FÜ Abteilung Verkehrsplanung																																																																																										
ist Teil folgender MV-Pakete	NFP 10																																																																																										
	besteht selbst aus folgenden MV																																																																																										
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	Angleichung Nebenverkehrszeit (NVZ) der infra-Buslinien und der damit verbundenen dichteren Takte an die Öffnungszeiten des Einzelhandels sowie die NVZ der U-Bahn und der VAG-Buslinien.																																																																																										
Beurteilung des Vorschlags	Bisher fand bei den infra-Buslinien von Montag bis Freitag der Wechsel von der Nebenverkehrszeit (NVZ) zur Schwachverkehrszeit (SVZ) bereits gegen 19:30 Uhr statt. Mit dem NVZ-SVZ-Wechsel geht in der Regel eine Halbierung des Angebots einher, bspw. vom 30- zum 60-Minuten-Takt. Durch die Ladenöffnungszeiten bis 20:00 Uhr nimmt die Nachfrage insbesondere im Berufsverkehr der Beschäftigten des Einzelhandels sowie im Einkaufsverkehr erst ab 20:30 Uhr spürbar ab. Der Wechsel lag daher etwa eine Stunde zu früh. Im Fahrplan der U-Bahn und der übrigen Buslinien (VAG, Schmetterling) war der NVZ-SVZ-Wechsel daher bereits seit längerem auf etwa 20:30 Uhr verlegt worden. Gegenstand des Vorschlag war ein entsprechendes Nachziehen der Fahrpläne der Linien 171 bis 175 und 177 bis 179. Dies fördert auch die ÖPNV-Erreichbarkeit der Fürth Innenstadt im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.																																																																																										
Beispiel	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Uhr</th> <th colspan="3">Montag - Freitag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>03</td><td>33</td><td>174</td></tr> <tr><td>6</td><td>03</td><td>31</td><td>51</td></tr> <tr><td>7</td><td>06</td><td>31</td><td>51</td></tr> <tr><td>8</td><td>11</td><td>31</td><td>58</td></tr> <tr><td>9</td><td>28</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>28</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>28</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>10⁰¹</td><td>28</td><td>58</td></tr> <tr><td>13</td><td>20⁰¹</td><td>28</td><td>58</td></tr> <tr><td>14</td><td>28</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>28</td><td>51</td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td>11</td><td>31</td><td>51</td></tr> <tr><td>17</td><td>11</td><td>31</td><td>51</td></tr> <tr><td>18</td><td>11</td><td>31</td><td>58</td></tr> <tr><td>19</td><td>28</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>20</td><td>32</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>21</td><td>32</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>22</td><td>32</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>23</td><td>32</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>0</td><td>32⁰¹</td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>Auszug aus dem Aushangfahrplan der Linie 174 an der Haltestelle Stadttheater</p> <p>Stand: Dez. 2016</p> <p>Angebots-Lücke ca. 19:30 bis 20:30</p>			Uhr	Montag - Freitag			4				5	03	33	174	6	03	31	51	7	06	31	51	8	11	31	58	9	28	58		10	28	58		11	28	58		12	10 ⁰¹	28	58	13	20 ⁰¹	28	58	14	28	58		15	28	51		16	11	31	51	17	11	31	51	18	11	31	58	19	28	58		20	32			21	32			22	32			23	32			0	32 ⁰¹		
Uhr	Montag - Freitag																																																																																										
4																																																																																											
5	03	33	174																																																																																								
6	03	31	51																																																																																								
7	06	31	51																																																																																								
8	11	31	58																																																																																								
9	28	58																																																																																									
10	28	58																																																																																									
11	28	58																																																																																									
12	10 ⁰¹	28	58																																																																																								
13	20 ⁰¹	28	58																																																																																								
14	28	58																																																																																									
15	28	51																																																																																									
16	11	31	51																																																																																								
17	11	31	51																																																																																								
18	11	31	58																																																																																								
19	28	58																																																																																									
20	32																																																																																										
21	32																																																																																										
22	32																																																																																										
23	32																																																																																										
0	32 ⁰¹																																																																																										
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt																																																																																								
		Kosten	ca. 75 T€/a																																																																																								
	b) bei der Stadt	Investition	keine																																																																																								
<p>a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo.</p> <p>b) Keine Kosten für den Ausbau von der Haltestellen.</p>		Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung	Realisierung umgesetzt Dez. 2017																																																																																								

(216)

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)				vormals 3.3.06.2	Stand 2018-01-31																																																																																																																																																																																																																		
Bereich N	Nahverkehrsangebot																																																																																																																																																																																																																						
Kategorie NFP	Fahrplan																																																																																																																																																																																																																						
NFP 12	Nebenverkehrszeit Sa bis 20:30 Uhr																																																																																																																																																																																																																						
wurde vorgeschlagen	FÜ Seniorenrat, FÜ Wir sind Fürth / Bund Naturschutz, FÜ Abteilung Verkehrsplanung																																																																																																																																																																																																																						
ist Teil folgender MV-Pakete	NFP 10			besteht selbst aus folgenden MV																																																																																																																																																																																																																			
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	Angleichung Nebenverkehrszeit (NVZ) der infra-Buslinien und der damit verbundenen dichteren Takte an die Öffnungszeiten des Einzelhandels sowie die NVZ der U-Bahn und der VAG-Buslinien.																																																																																																																																																																																																																						
Beurteilung des Vorschlags	<p>Derzeit findet bei den infra-Buslinien (und nur bei diesen) an Samstagen der Wechsel von der Nebenverkehrszeit (NVZ) zur Schwachverkehrszeit (SVZ) bereits gegen 16 Uhr statt. Damit geht in der Regel eine Halbierung des Angebots einher, bspw. vom 30- zum 60-Minuten-Takt. Diese Verhältnisse stehen im völligen Widerspruch zur Lebenswirklichkeit und der Nachfrage der Fahrgäste im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr, im MIV wie im ÖPNV (übrige Linien). Montag bis Freitag findet der NVZ-SVZ-Wechsel ab 04.12.2017 einheitlich und nachfragegerecht um 20:30 Uhr statt (siehe NFP 11). Eine Gleichziehung auf diese Uhrzeit auch am Samstag verbessert den ÖPNV spürbar für nahezu alle Fürther Fahrgäste, und das in einem sinnvollen Verhältnis. Den Kosten von 280 T€/a steht eine großer volkswirtschaftlicher Nutzen gegenüber. Die Maßnahme ist daher auch ein Baustein zur Förderung der Fürth Innenstadt (Einkauf, Freizeit).</p>																																																																																																																																																																																																																						
Vergleich	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Uhr</th> <th colspan="5">Samstag</th> <th>Samstag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td>U1</td><td>34</td></tr> <tr><td>6</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td></tr> <tr><td>7</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td></tr> <tr><td>8</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td></tr> <tr><td>9</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>10</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>11</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>12</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>13</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>14</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>15</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>16</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>17</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>18</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>19</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td></tr> <tr><td>20</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>21</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>22</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>23</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>0</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1</td><td>06</td><td>14</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>Aushangfahrplan Fürth Rathaus samstags</p> <p>U-Bahn-Linie 1 (links)</p> <p>Buslinie 174 (rechts)</p> <p>Angebots-Lücke ca. 16:30 bis 20:30</p>					Uhr	Samstag					Samstag	4							5	26	36	46	56	U1	34	6	06	16	26	36	46	56	7	06	16	26	36	46	56	8	06	16	26	36	46	56	9	06	16	26	36	43	49	56	10	03	09	16	23	29	36	43	49	56	11	03	09	16	23	29	36	43	49	56	12	03	09	16	23	29	36	43	49	56	13	03	09	16	23	29	36	43	49	56	14	03	09	16	23	29	36	43	49	56	15	03	09	16	23	29	36	43	49	56	16	03	09	16	23	29	36	43	49	56	17	03	09	16	23	29	36	43	49	56	18	03	09	16	23	29	36	43	49	56	19	03	09	16	23	29	36	43	49	56	20	03	09	16	26	36	46	56			21	06	16	26	36	46	56				22	06	16	26	36	46	56				23	06	16	26	36	46	56				0	06	16	26	36	46	56				1	06	14							
Uhr	Samstag					Samstag																																																																																																																																																																																																																	
4																																																																																																																																																																																																																							
5	26	36	46	56	U1	34																																																																																																																																																																																																																	
6	06	16	26	36	46	56																																																																																																																																																																																																																	
7	06	16	26	36	46	56																																																																																																																																																																																																																	
8	06	16	26	36	46	56																																																																																																																																																																																																																	
9	06	16	26	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																																
10	03	09	16	23	29	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																														
11	03	09	16	23	29	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																														
12	03	09	16	23	29	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																														
13	03	09	16	23	29	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																														
14	03	09	16	23	29	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																														
15	03	09	16	23	29	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																														
16	03	09	16	23	29	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																														
17	03	09	16	23	29	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																														
18	03	09	16	23	29	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																														
19	03	09	16	23	29	36	43	49	56																																																																																																																																																																																																														
20	03	09	16	26	36	46	56																																																																																																																																																																																																																
21	06	16	26	36	46	56																																																																																																																																																																																																																	
22	06	16	26	36	46	56																																																																																																																																																																																																																	
23	06	16	26	36	46	56																																																																																																																																																																																																																	
0	06	16	26	36	46	56																																																																																																																																																																																																																	
1	06	14																																																																																																																																																																																																																					
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	ca. 55–85 T€/a																																																																																																																																																																																																																				
		Kosten	ca. 280 T€/a																																																																																																																																																																																																																				
	b) bei der Stadt	Investition	keine																																																																																																																																																																																																																				
<p>a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Keine Kosten für den Ausbau von der Haltestellen.</p>		Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung	Realisierungsauftrag für NVP 2017+ (1. Priorität)																																																																																																																																																																																																																				

(217)

Bereich N	Nahverkehrsangebot
Kategorie NFP	Fahrplan
NFP 12	Nebenverkehrszeit Sa bis 20:30 Uhr



Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 3.3.06.3	Stand 2018-01-31																				
Bereich N	Nahverkehrsangebot																						
Kategorie NFP	Fahrplan																						
NFP 13	Nebenverkehrszeit an Sonn- und Feiertagen																						
wurde vorgeschlagen	FÜ Wir sind Fürth / Bund Naturschutz, FÜ Beratungskreis Nahverkehrsplan																						
ist Teil folgender MV-Pakete	NFP 10																						
	besteht selbst aus folgenden MV																						
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	Einführung einer Nebenverkehrszeit (NVZ) und der damit verbundenen dichteren Takte tagsüber an Sonn- und Feiertagen.																						
Beurteilung des Vorschlags	<p>Im ÖPNV sind Montag bis Samstag drei Verkehrszeiten fest etabliert:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hauptverkehrszeiten (HVZ) sind die Spitzenstunden Mo-Fr (Berufsverkehrszeiten). – Nebenverkehrszeiten (NVZ) sind die übrigen Tagesstunden bis ca. 20:30 Uhr. – Schwachverkehrszeiten (SVZ) sind die Abende nach etwa 20:30 Uhr. <p>Mit der HVZ/NVZ/SVZ-Einteilung werden den Linien Takt-Schema zugeordnet, in Fürth zum Beispiel: 10'/20'/40' (Li. 67), 10'/15'/30' (Li. 172), 20'/30'/60' (Li. 175). Von der NVZ zur SVZ erfolgt demnach in der Regel eine Angebotshalbierung.</p> <p>Für Sonn- und Feiertage bestehen im ÖPNV zwei Angebotsphilosophien: Entweder SVZ über den ganzen Tag (derzeit in Fürth), oder tagsüber eine NVZ. Gegenstand des MV ist ein Wechsel zu dieser zweiten Angebotsphilosophie. Die Realisierung würde ca. 565 T€ pro Jahr kosten.</p> <p>Ergebnis der Diskussion im BK NVP ist, dass eine einheitliche Verdichtung über alle Fürther Linien angebots- und kostenseitig zu weit gehen würde. Statt dessen soll in der KNVP eine Untersuchung für jede Linie einzeln erfolgen. Zum Vergleich: Auch bei U-Bahn und VAG-Linien herrscht sonn- und feiertags die SVZ vor; es besteht hier keine flächendeckende NVZ.</p>																						
Beispiel für eine Definition der Verkehrszeiten	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>HVZ</th> <th>NVZ</th> <th>SVZ</th> <th>Nachtverkehr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mo-Fr</td> <td>06:00-08:30 13:00-18:00</td> <td>05:00-06:00 08:30-13:00 18:00-20:30</td> <td>20:30-01:00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sa</td> <td></td> <td>08:00-20:30</td> <td>05:00-08:00 20:30-01:00</td> <td>01:00-05:00</td> </tr> <tr> <td>So</td> <td></td> <td>11:00-19:00</td> <td>06:00-11:00 19:00-01:00</td> <td>01:00-06:00</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nahverkehrsplan für die Stadt Fürth, Entwurf, 31.07.2017, Tabelle 19 (S. 73)</p>				HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr	Mo-Fr	06:00-08:30 13:00-18:00	05:00-06:00 08:30-13:00 18:00-20:30	20:30-01:00		Sa		08:00-20:30	05:00-08:00 20:30-01:00	01:00-05:00	So		11:00-19:00	06:00-11:00 19:00-01:00	01:00-06:00
	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr																			
Mo-Fr	06:00-08:30 13:00-18:00	05:00-06:00 08:30-13:00 18:00-20:30	20:30-01:00																				
Sa		08:00-20:30	05:00-08:00 20:30-01:00	01:00-05:00																			
So		11:00-19:00	06:00-11:00 19:00-01:00	01:00-06:00																			
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt																				
		Kosten	ca. 565 T€/a																				
	b) bei der Stadt	Investition	keine																				
<p>a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Keine Kosten für den Ausbau von der Haltestellen.</p>		Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung	Prüfungsauftrag für KNVP (differenziert)																				

(219)

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 5.6.04	Stand 2018-01-31
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NH	Haltestellen (Ausbau)		
NH 15	Haltestellen-Kataster Fürth		
wurde vorgeschlagen	FÜ Abteilung Verkehrsplanung, Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan, Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH		
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	Es soll ein Haltestellen-Kataster im Geoinformationssystem der Stadt Fürth entstehen, als Grundlage für geplante VGN-Auskunftssysteme über die ÖPNV-Barrierefreiheit, und für das Haltestellen-Programm.		
Beurteilung des Vorschlags	Da das gesetzliche Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 in Fürth nicht erreicht werden kann (vgl. NH 16), sollen übergangsweise zur Reduzierung der damit verbundenen Nachteile, Informationen über jene Merkmale der Haltestellen veröffentlicht und sukzessive in die Auskunftssysteme des Verkehrsverbundes integriert werden, die für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen bei der ÖPNV-Nutzung wichtig sind. So kann eine Haltestelle beispielsweise den Ansprüchen einer bestimmten Benutzergruppe bereits genügen, während sie noch nicht allgemein barrierefrei ist. Als Grundlage für eine solche Beauskunftung muss ein Haltestellen-Kataster mit umfangreichen Daten über die bestehenden Haltestellen erstmalig aufgebaut und daraufhin dauerhaft sorgfältig gepflegt und aktuell gehalten werden. Der hierfür anfallende Aufwand soll zugleich dafür genutzt werden, auch die Datengrundlage für das Haltestellen-Programm sowie für Untersuchungen im Rahmen der ÖPNV-Planung (bspw. Erschließungs- und Realwegstudien) zu optimieren. Als Ausgangspunkt soll das bereits bestehende, jedoch hinsichtlich der Daten noch eher rudimentäre Haltestellen-Kataster der Abteilung Vermessung und Geoinformation dienen.		
VGN-Konzept	<p>Quelle: AK RNVP 31.05.2016, Folie 3</p> <p>EFA = Elektronische Fahrplanauskunft</p>		
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	keine
		Kosten	keine
	b) bei der Stadt	Investition	keine
a) b) Die Kosten beim Verkehrsverbund werden ggf. über die Umlage des Zweckverbandes oder die Verkehrsunternehmen finanziert. Die Kosten für die erstmalige Vollerhebung und die nachherige Datenpflege sind, soweit bisher abzusehen, aus bestehenden Haushaltsmitteln der Stadt Fürth finanzierbar (bspw. über die Verwaltungshaushaltsstellen Aufgabenträgerschaft / Nahverkehrsplan und Verkehrsentwicklungsplan).	Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung	Realisierungsauftrag für NVP 2017+	

(220)

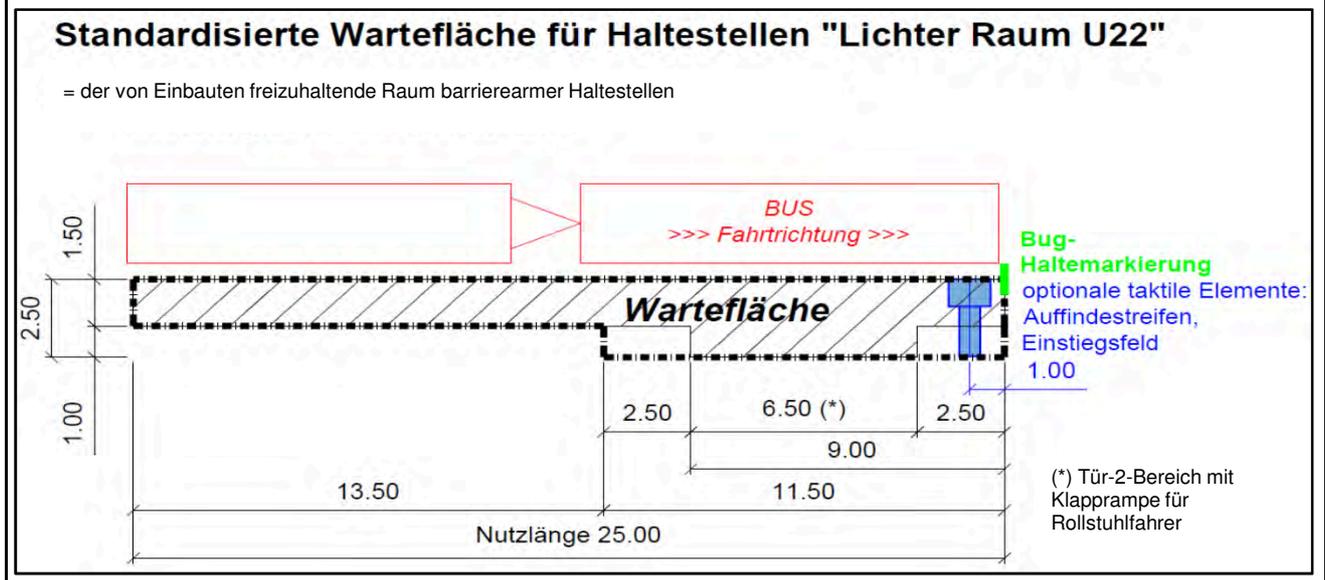
Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 5.0.40	Stand 2018-01-31
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NH	Haltestellen (Ausbau)		
NH 16	Haltestellen-Standard Fürth		
wurde vorgeschlagen	FÜ Abteilung Verkehrsplanung, ER Nahverkehrsplan, Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan		
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	NH 17
			NH 18
			NI 10
			NI 12
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	Einführung eines Haltestellen-Standards für Fürth, als Grundlage für die Überprüfung sowie den barrierefreien (endgültigen) und den vorläufigen Ausbau von Haltestellen.		
Beurteilung des Vorschlags	<p>Nach Art. 3 Absatz 3 Satz 2 GG i. V. m. § 8 Absatz 3 Satz 3 f. PBefG sind die ÖPNV-Aufgabenträger dazu verpflichtet, eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV ab 01.01.2022 zu ermöglichen oder Ausnahmen zu definieren und diese zu begründen. Auch wenn bereits absehbar ist, dass die gesteckte Frist für das vorrangige Ziel nicht einzuhalten sein wird, so ändert sich deswegen nichts an der Zielsetzung und dem damit verbundenen gesetzlichen Auftrag für die Stadt Fürth. Der Auftrag bedeutet insbesondere einen sukzessiven Umbau der Haltestellen und U-Bahnhöfe entsprechend der geltenden Barrierefreiheits-Normen, die sich jedoch in der Vergangenheit mehrfach geändert haben. Um die betrieblichen, planerischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Anforderungen in Einklang zu bringen, erarbeitet das Stadtplanungsamt einen modular aufgebauten Haltestellen-Standard Fürth. Mehrere Teile des Standards haben Anwendungsreife erlangt und wurden seit 2016 in der Haltestellen-Planung berücksichtigt. Parallel sind unter Mitwirkung der Stadt Fürth zwei weitere Haltestellen-Standards als Rahmenwerke entstanden: Ein "Leitfaden zur Barrierefreiheit im ÖPNV auf der Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen" (NH 17, im Rahmen der Arbeiten zum Nahverkehrsplan Erlangen) sowie "Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN" (NH 18, im Rahmen des Arbeitskreises Regionaler Nahverkehrsplan). Der darauf abzustimmende Haltestellen-Standard Fürth ist eine unverzichtbare Voraussetzung für ein Haltestellen-Programm, mit dem Planung und Ausbau gesteuert werden sollen.</p>		
Einbettung <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <pre> graph TD A[Haltestellen-Programm (NH 10) (*)] --- B[Haltestellen-Standard (NH 16) (*)] A --- C[Haltestellen-Kataster (NH 15)] </pre> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">*) Gliederung siehe Rückseite</p>			
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	keine
		Kosten	keine
	b) bei der Stadt	Investition	keine
a) b) Realisierung mit vorhandenen Mitteln und Mitarbeitern.		Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfs- Feststellung	Realisierungsauftrag für NVP 2017+

(221)

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV), Rückseite		Stand 2018-01-31
Bereich N	Nahverkehrsangebot	
Kategorie NH	Haltestellen (Ausbau)	
NH 16	Haltestellen-Standard Fürth	

Aktuelle Gliederung	Haltestellen-Programm Fürth (Entwurf)	(NH 10)
	– Konzept ÖPNV-Barrierfreiheit, Teil: Bushaltestellen	(NH 11)
	– Kommunalinvestitionsprogramm (KIP, 2016 ff.)	(NH 12)
	Haltestellen-Standard Fürth (Entwurf)	(NH 16)
	– Gesamt, Übergreifendes	
	– Bussteigkante und -tiefe	
	– An- und Abfahrt	
	– Bogenlage	
	– Entwässerung	
	– Formsteine	
	– Zuwegung	– Bus-seitige Parameter
	– Reinigung	– Neigungen und Rampen
	– Finanzierung	– Vorläufiger Ausbau (Bauweisen)
	– Wartehallen	– Werkstattseitige Einstellung und Kontrolle
	– Wartehallen und Leitungen	
	– Sonnenschutz, Witterungsschutz	
	– Busbuchten	
	– Nutzlänge	
	– Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Echtzeitinfos	(NI 10), (NI 12)
	Noch offene Aufgaben und Themen	
	– Haltestelle für Fahrversuche und Fahrschulung	
	– Doppelhaltestellen und Sehbehinderte	
	– Konzept ÖPNV-Barrierfreiheit, Teil: U-Bahnhöfe	(NU 10)

Beispiel



(222)

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 3.0.59	Stand 2018-01-31
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NK	Konzepte und Maßnahmenbündel (MV-Pakete)		
NK 12	Kontinuierliche Nahverkehrsplanung (KNVP)		
wurde vorgeschlagen	FÜ Wir sind Fürth / Bund Naturschutz, FÜ Abteilung Verkehrsplanung		
ist Teil folgender MV-Pakete	NK 10		
	besteht selbst aus folgenden MV		
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	An Stelle einer periodischen Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Fürth (z. B. alle 5 Jahre) soll eine kontinuierliche Planung mit bedarfsorientierten Teil-Fortschreibungen durchgeführt werden.		
Beurteilung des Vorschlags	<p>Einerseits bestehen im ÖPNV Prozesse mit rechtlich genau vorgegebenen Dauern und Fristen (Liniengenehmigungsverfahren), die eine ausreichend frühzeitige Einleitung von Projekten erfordern. Andererseits häufen sich bei der Stadt Fürth eine Vielzahl an Maßnahmenvorschlägen, Prüfaufträgen und Handlungserfordernissen, so dass eine starre Abarbeitung in periodischen Zeiträumen als zu unflexibel und zu langwierig angesehen werden kann. Es soll daher nicht dem "5-Jahres-Rythmus" nach A10.1 der Leitlinie für die Nahverkehrsplanung in Bayern (1998) gefolgt werden, zumal dieser Zeitabstand in der Leitlinie nur über die meist nur periodische Aktualisierung von Rahmendaten begründet wird (hier insbes. das Verkehrsmodell DIVAN). Zudem darf von einer kontinuierlichen und schrittweisen Nahverkehrsplanung eine gleichmäßigere Auslastung der Mitarbeiter bei Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen erwartet werden. Damit geht auch eine leichter zu bewältigende Dosierung der Arbeit sowie der Arbeitsergebnisse in den Arbeitskreisen, dem mit Ehrenamtlichen besetzten Beratungskreis und dem Stadtrat einher. Es wird daher empfohlen, die Bedarfe für den ÖPNV kontinuierlich zu überprüfen und den NVP modulartig fortzuschreiben, so dass sich die Bearbeitung auf wechselnde Schwerpunkte konzentrieren kann und (Teil-)Ergebnisse zügig umgesetzt werden.</p>		
Konzept <div style="display: flex; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="border: 2px solid black; padding: 10px; background-color: #d9ead3; margin-right: 10px; text-align: center;"> <p>Nahverkehrsplan Fürth</p> <p>www.fuerth.de/nvp</p> </div> <div> <p>Um dem Erfordernis eines einfachen Zugangs zum Nahverkehrsplan zu genügen, soll der jeweils aktuelle Stand aus Hauptdokument (Bericht) mit allen Anlagen und Fortschreibungen als "Ein-Klick-Download" im Internet unter www.fuerth.de/nvp bereitgestellt werden (bspw. als PDF-Sammelmappe oder als ZIP-Archiv). Auf der gleichen Internetseite sollen auch Entwürfe zu NVP-Teilen z. B. im Rahmen von öffentlichen Anhörungen und ggf. auch darüberhinaus zugänglich gemacht werden.</p> </div> </div>			
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	keine
		Kosten	keine
	b) bei der Stadt	Investition	keine
a) b) Realisierung mit vorhandenen Mitteln und Mitarbeitern.		Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfs- Feststellung	Realisierungsauftrag für NVP 2017+

(223)

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 3.0.31	Stand 2018-01-31
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NK	Konzepte und Maßnahmenbündel (MV-Pakete)		
NK 20	Busnetz Nürnberg West 1 (U3 Nordwestring)		
wurde vorgeschlagen	N Arbeitskreis Nahverkehrsplan, FÜ Abteilung Verkehrsplanung, Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg		
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	ND 20 ND 51 ND 52 NE 22
Motivation, Zielsetzung, Beschreibung	MV-Paket: Verlängerung Linie 33 Rathaus bis Fürth Hbf (ND 20), Verlängerung Linie 37 Kriegsoffersiedlung bis Stadtgrenze (ND 52) und weiter bis Fürth Hbf (NE 22), teilweise Durchbindung der Linien 175-Ost und 39-Nord (ND 51).		
Beurteilung des Vorschlags	Das Paket dient u. a. dazu, Fürth besser mit dem Nürnberger Nordwesten zu verbinden, indem grenzüberschreitende Linien die bisher starke Beschränkung der Nürnberg und Fürther Buslinien auf das eigene Stadtgebiet in zwei ersten Korridoren aufheben. Die Linien werden einheitlich über die Fürther Innenstadt zum bedeutenden R- und S-Bahn-Knoten Fürth Hbf geführt. Die Realisierung im Paket ermöglicht Synergieeffekte durch Umlaufverknüpfung Linien 37/39 (Kosten i. H. v. ca. 345 T€/a bei Kombination von ND 51, ND 52 und NE 22, statt ca. 385 T€/a bei einer unabhängigen Realisierung); zzgl. ca. 130 T€/a (ND 20).		
<p>Der Plan zeigt nur die künftigen Verläufe der Linien 33, 37, 38, 39, 73 und 175. – Alle übrigen Linien sind nicht dargestellt. Zudem sind jene Haltestellen hervorgehoben (gelb-grün), an denen für die Umsetzung dieses Konzepts Haltepositionen zu ergänzen, zu aktivieren oder stillzulegen sind.</p>			
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt
		Kosten	ca. 475 T€/a
	b) bei der Stadt	Investition	ca. 90 T€
<p>a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo.</p> <p>b) Kosten für den vorläufigen Ausbau der Haltestellen gemäß Projektumfang. Bei dauerhafter Beibehaltung des Angebots fallen später weitere Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an.</p>	Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung	Realisierung läuft	

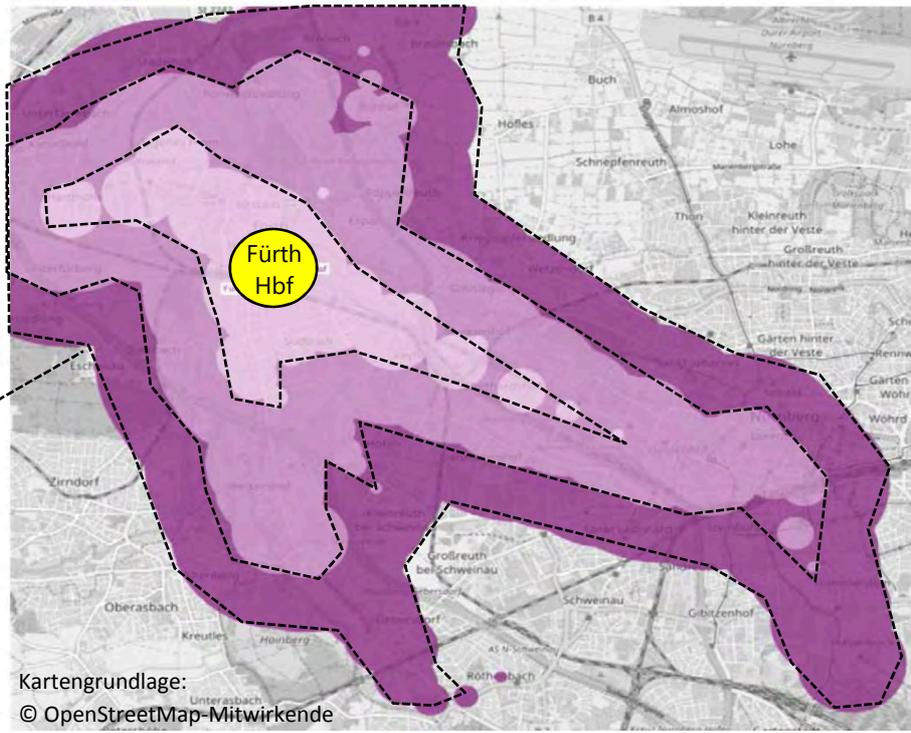
(224)

Bereich N	Nahverkehrsangebot
Kategorie NK	Konzepte und Maßnahmenbündel (MV-Pakete)
NK 20	Busnetz Nürnberg West 1 (U3 Nordwestring)

Reisezeit-Isochronen ab Fürth Hauptbahnhof (HVZ, 0 Umstiege)

Abbildung 1:

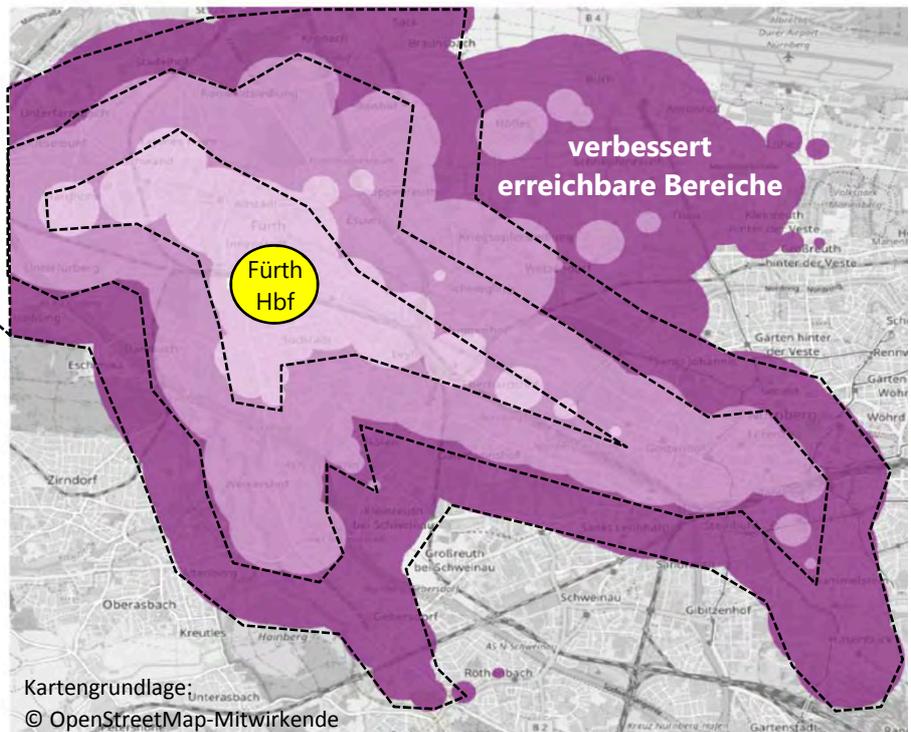
Bestandsnetz



Zur Erleichterung des Vergleichs der beiden Abbildungen wurden die farblichen Isochronen der Abbildung 1 um gestrichelte Umrisslinien - - - - - ergänzt, und diese Umrisslinien danach auch über die Isochronen der Abbildung 2 gelegt.

Abbildung 2:

Netz nach Umsetzung des MV "Busnetz Nürnberg West 1"



Abbildungen: Stadt Nürnberg, NVP, Okt. 2017, Abb. 41, 42 (S. 131 f.) – Hervorhebungen: Stadt Fürth

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

Inhaltsverzeichnis

- (1.1) **Bund Naturschutz/Wir sind Fürth e. V. (BN/WsF)**
- (1.2) **Stadt Nürnberg**
- (1.3) **VAG Nürnberg**
- (1.4) **VCD Fürth**

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.1) Bund Naturschutz/Wir sind Fürth e. V. (BN/WsF)		
(1.1.0) BN/WsF	Vorbemerkung: Die Erstellung eines Nahverkehrsplans (NVP) als Planungsinstrument für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik wird explizit begrüßt. Fürth hat damit die Chance und Perspektiven auf einen attraktiveren öffentlichen Verkehr (ÖV). Ebenso wird die Einbeziehung von Kompetenzträgern relevanter Fahrgast-, Umwelt- und Verkehrsverbände in einen Beraterkreis (BK) geschätzt.	–
(1.1.1) BN/WsF	Positiv bewerten wir zudem die zwei bereits im Nachgang der Diskussionen im BK vom Stadtrat beschlossenen Verbesserungen (stadtinterne Verlängerung der Linie 33 plus neue Verbindungen in die Nürnberger Weststadt über die Fürther Oststadt via verlängerter Linien 37 und 39 sowie Ausweitung Nebenverkehrszeit (NVZ) Takte in einem ersten Schritt Mo.-Fr. bis nach Geschäftsschluss – Sa. Nachmittag bis ebenfalls 20.30 Uhr nach BK Diskussion zur Wiedervorlage avisiert).	(Samstags-NVZ: Wie 1.1.38.1 und 1.1.54.8.1) Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 26.07.2017 die Ausdehnung der Nebenverkehrszeit am Samstag von ca. 16:00 Uhr bis 20:30 Uhr nicht als vorgezogene Maßnahme zum Fahrplanwechsel 2017/2018 beschlossen. Die Gründe für die Maßnahme und deren voraussichtliche Wirkungen sollten noch intensiver herausgearbeitet werden. Dies wurde auch in den nachfolgenden BK-Sitzungen bestätigt und mit Freigabe des NVP-Anhörungsentwurfs durch den BWA am 13.12.2017 bekräftigt. Daher ist dies als eine Maßnahme im NVP enthalten (#NFP 12).

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.1.2) BN/WsF	Auch die vielen ins Auge gefassten Maßnahmen, die noch zur Beschlussreife gebracht werden müssen, werden positiv gesehen. Diese Vorhaben, die im Rahmen des BK NVP eingebracht wurden, müssen nun eine Chance auf zeitnahe Realisierung bekommen.	Auf den ersten Fürther Nahverkehrsplan (NVP) soll als Maßnahme die „Kontinuierliche Nahverkehrsplanung“ (KNVP) zur Fortsetzung der Prüf- und Planungsarbeit und zur ständigen NVP-Fortschreibung folgen (#NK 12).
(1.1.3) BN/WsF	Gerade weil Fürth im Vergleich zu anderen Großstädten diesen Planungsprozess sehr spät (die Nachbarstadt Nürnberg hat z.B. bereits vor 15 Jahren eine NVP Analyse vorgelegt) und mit Zeitdruck für eine Erstellung vor Direktvergabe (andere Großstädte arbeiten mehrere Jahre an einem NVP, gerade bei der ersten Fassung) angestoßen hat, ist es wichtig, die angesprochen Verbesserungspotenziale umgehend aufzuarbeiten.	Die Sichtweise wird geteilt und mit der „Kontinuierliche Nahverkehrsplanung“ (KNVP) adressiert (#NK 12).
(1.1.4) BN/WsF	Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass der NVP nicht als Einmal-Aufgabe für die nächsten 10 Jahre gesehen wird, sondern als dauerhafte, regelmäßige Aufgabe. Diese avisierte regelmäßige Überprüfung und laufende Aktualisierung (im Pkt. 1.4.1. des NVP S. 16 dritter Absatz; zitiert wird immer die Seitennummerierung des NVP rechts unten = Seite 16 von 152) wird als zwingend notwendig bereits vor der Frist von 5 Jahren angesehen, um diese Gestaltungsaufgabe wahrzunehmen	Die „Kontinuierliche Nahverkehrsplanung“ (KNVP) soll an die Stelle einer periodischen NVP-Fortschreibung treten und es demgegenüber ermöglichen, die aufgeworfenen Fragen und eingebrachten Vorschläge einzeln, zeitnah und bedarfsorientiert zu untersuchen, Lösungen zu planen, und den NVP jederzeit und auch nur in den betroffenen Teilen fortzuschreiben (#NK 12).
(1.1.5) BN/WsF	Maßnahme NK 12 (im Pkt. 6.2. des NVP S. 116 erster Absatz) wurde vor diesem Hintergrund vom Verfasser eingebracht und wird von den Verbänden sehr unterstützt.	–

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.1.6) BN/WsF	<p>Verkehrspolitische Ziele</p> <p>Wie im NVP richtig beschrieben wird, ist die Stadt Fürth in den letzten Jahren stark gewachsen und hat damit deutlich nachverdichtet. Eine solche Stadtentwicklung begünstigt normalerweise den Umweltverbund (UV), da dieser wesentlich flächeneffizienter ist als der Individualverkehr. Leider ist der Modal Split in Fürth trotz Nachverdichtung die letzten Jahrzehnte konstant geblieben (laut ausführlicher Analyse von Herrn Werner Brög von Socialdata beim Verkehrsentwicklungsplan(VEP)-Auftakt).</p> <p>Dies ist deswegen sehr enttäuschend, weil in Fürth der Anteil des Umweltverbunds unter 50% und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) immer noch über 50% liegt. Und dies, obwohl sich Fürth im Herzen einer der größten Metropolregionen Deutschlands befindet und damit alle Chancen auf einen besseren Verkehrsmix hat.</p> <p>Wegen folgender Probleme des MIV haben sich die meisten Großstädte eine Vergrößerung des Umweltverbund-Anteils im Modal Split auf die Fahnen geschrieben:</p> <ul style="list-style-type: none">• Luftbelastung: vor allem aktuell in der Diskussion Stickoxide und Feinstaub: mehr als die Hälfte der verkehrsnahen Messstationen	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>zeigen Überschreitungen des Grenzwertes für NO₂ → allein in Deutschland jährlich 12.860 vorzeitige Todesfälle durch NO₂ gemäß aktueller EEA Studie vom Oktober 2017</p> <ul style="list-style-type: none">• Lärm: Insgesamt sind nach Angaben des Umweltbundesamtes etwa 50 Prozent der Menschen Pegeln oberhalb des Orientierungswertes nach DIN 18005 ausgesetzt. Umfragen der letzten Jahre ergaben übereinstimmend, dass sich ca. 2/3 der Bevölkerung in Deutschland durch Straßenverkehrslärm gestört fühlen. Dieser Wert liegt weit über den entsprechenden Ergebnissen für Bahnverkehr. Fuß- und Radverkehr sorgen sogar für überhaupt keine Lärmemission.• Unfallkosten und Unfalltote: Nach dem konservativen Berechnungsmodell der BASt ergeben sich volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von über 30 Mrd. Euro durch Personen- und Sachschäden infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland. Auch wenn die Unfalltoten in den letzten Jahrzehnten gesunken sind, sterben immer noch 3.000-4.000 Menschen jährlich auf Deutschlands Straßen.• Klima: Während die CO₂-Emissionen in den Sektoren	

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Haushalte und Industrie gegenüber dem Referenzwert 1990 in den 20 Jahren danach um je über 17% gesunken sind, hat der Sektor Verkehr seine CO₂-Emissionen um über 35% gesteigert und alle Einsparungen anderer Sektoren zu Nichte gemacht. Um die Klimaziele der EU zu erreichen, müssten die MIV-CO₂-Emissionen bis 2030 um 60% sinken.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flächenverbrauch: MIV verbraucht überproportional die begrenzte und gerade im urbanen Raum kostbare Ressource Fläche (in extrem verdichteten Megacities wie Manhattan 90% der Verkehrsfläche für nur 10% der Verkehrsleistung). <p>Dies ist einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität sehr abträglich</p>	
(1.1.7) BN/WsF	<p>Vor 20 Jahren im März 1997 hat die Stadt Fürth ein Agenda21-Papier entwickelt.</p> <p>In diesem Papier wurden als Handlungsempfehlungen bereits konkrete verkehrspolitische Maßnahmen angestrebt wie z.B. den Anteil von Vorrangflächen für Fußgänger und Radfahrer an der Gesamtverkehrsfläche zu erhöhen, kommunal Car-Sharing zu fördern, Job-Tickets bei arbeitsplatzintensiven Betrieben einzuführen ebenso wie ein Schadstoffreglement mit Fahrbeschränkungen bis Fahrverboten sowie Verkehrsflächen-</p>	<p>Es ist unzutreffend, dass der NVP keine Aussagen zu verkehrspolitischen Zielen enthält. Diesen ist ein ganzes Kapitel gewidmet (Kapitel 4). Darin sind sowohl konkrete verkehrspolitische Ziele (Kapitel 4.1, 4.2) als auch Einzelthemen wie Multimodalität (Kapitel 4.1.1, 4.3.3), Bauplanung (Kapitel 4.2.3), Grundversorgung (Tabelle 14), u. a., aufgegriffen.</p> <p>Weiter gehende übergeordnete Ziele und intramodale Maßnahmen sollen im Verkehrsentwicklungsplan Fürth</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>entsiegelung und kommunale Mobilitätsberatung für den Umweltverbund.</p> <p>Die obigen Maßnahmen wurden in den letzten 20 Jahren noch nicht umgesetzt. Wichtige Aspekte moderner Verkehrspolitik hinsichtlich Priorität auf Verkehrsvermeidung und intelligenter Bauplanung, die eine dezentrale Grundversorgung sowie kurze Wege im Kontext des demographischen Wandels frühzeitig berücksichtigen, sind noch gar nicht angesprochen worden.</p>	<p>(VEP) entwickelt werden, denn diese würden den Rahmen eines NVP sprengen. Eher soll sich ein NVP, im Idealfall, als Fachbeitrag aus einem übergeordneten VEP ableiten.</p>
(1.1.8) BN/WsF	<p>Andere Städte im deutschsprachigen Raum sind die letzten Jahrzehnte fortschrittlichere Wege als Fürth gegangen und haben den UV im Modal Split bereits erfolgreich ausgebaut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Freiburg hat den MIV-Anteil im Modal Split von 42% im Jahr 2004 auf nur noch 21% im Vorjahr in 10 Jahren halbiert • Wien hat den ÖV-Anteil in knapp 20 Jahren um über 10% gesteigert und den MIV-Anteil im Modal Split gleichzeitig um mehr als 10% reduziert • Bereits vor 20 Jahren wiesen viele Schweizer Städte einen höheren ÖV als MIV Anteil aus, z.B. Bern mit über 50% ÖV und unter 25% MIV im Modal Split 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
(1.1.9) BN/WsF	<p>Im NVP der Nachbarstadt Erlangen (die im Verkehrsmix bereits seit vielen Jahren mit 30% Radwegen einen drei Mal so hohen Radverkehrsanteil am Modal Split hat) tauchen trotz des bereits</p>	<p>Erlangen ist mit Fürth raum- noch soziostrukturell sehr wenig vergleichbar (Erlangen: großer Hochschulstandort, Einpendlerstadt mit annähernd gleicher Zahl an</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>heute besseren Verkehrsmix als in Fürth explizit Stadtplanungsziele auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Verkehrsreduzierung durch kurze Wege ii) Mensch, Gesundheit, Umwelt & Klima von Verkehrseinflüssen entlasten iii) Attraktiven Stadtraum schaffen <p>In ihrem NVP formuliert die Stadt Erlangen dabei auch explizit als Ziel, dass der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split weiter gesteigert werden soll.</p>	<p>Arbeitsplätzen wie Einwohnern, Regnitztal kann im Stadtzentrum nur von Fußgängern und Radfahrern gequert werden, so dass Radfahren in West-Ost-Richtung Zeitvorteile gegenüber MIV und ÖPNV aufweist, Fürth: Auspendlerstadt mit halb so viel Arbeitsplätzen wie Einwohnern). Die Erlanger Verkehrsverhältnisse eignen sich daher nicht für eine Übertragbarkeit. Fürther Ziele sollen im Fürther VEP entwickelt und festgelegt werden.</p>
(1.1.10) BN/WsF	<p>Vor diesem Hintergrund fehlen im Fürther NVP präzise verkehrspolitische Lenkungsziele.</p>	<p>Lenkungsziele sollen im VEP formuliert werden.</p>
(1.1.11) BN/WsF	<p>Auch ohne die Erstellung eines detaillierten VEP soll aufgrund der erdrückenden oben zitierten Fakten zugunsten des Umweltverbundes sofort eine Zielvereinbarung – wie bereits zum Auftakt des BK vor einem Jahr vom Verfasser vorgeschlagen – beschlossen werden.</p>	<p>Der NVP dient im vorliegenden Fall in erster Linie als ein Sicherungsinstrument¹ des Bestandes (in erster Priorität); weitergehende Zielsetzungen – auch über ÖPNV-Sektor hinaus – werden im VEP entwickelt und diskutiert.</p>
(1.1.12) BN/WsF	<p>Beschlussvorschlag Stadtrat zur Aufnahme in den NVP:</p> <p>Die Stadt Fürth übernimmt (für Pkt. 4.1.3. des NVP S. 64) die oben zitierten Stadtplanungsziele des NVP Erlangen und präzisiert für Fürth darüber hinaus:</p>	<p>(Wie 1.1.54.1 und 1.1.54.2)</p> <p>Es handelt sich bei dem Beschlussvorschlag von BN/WsF um Themen des VEP, die im NVP nicht behandelt werden</p>

¹ Aufgrund der Gefährdung des Bestandes durch neue europa- und personenbeförderungsgrechtliche Vorgaben.

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Der Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) am Modal Split soll für die nächsten Jahre ab 2018 pro Jahr um 2% steigen. Damit gibt sich die Stadt Fürth das Ziel, bis zum Jahr 2022 den UV-Anteil um 10% zu erhöhen.</p>	<p>müssen und aufgrund der Zeitachse auch nicht behandelt werden sollen. Aus fachlicher Sicht ist fragwürdig, sich dem schwierigen Thema <i>Modal Split</i> mit „gegriffenen“ Zielwerten, ohne eine Machbarkeitsabschätzung hierzu und ohne diesbezügliche Wirksamkeitsabschätzung für dementsprechende Maßnahmenvorschläge zu nähern. Solche Abschätzungen sind zudem ebenfalls komplex und in der Kürze der Zeit nicht zu bewältigen.</p>
(1.1.13) BN/WsF	<p>Alle Baubeschlüsse sind künftig in diesem Kontext vorab hinsichtlich verkehrspolitischer Relevanz zu besprechen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Siehe auch Kapitel 4.2.3 des NVP (Verzahnung Stadtplanung mit Verkehrsplanung).</p>
(1.1.14) BN/WsF	<p>Spezifische Verkehrssituation Fürth</p> <p>Karte 18 auf Seite 111 des NVP zeigt die Übersicht (Detaildarstellungen S. 149-152) der Verbindungsqualität grenzüberschreitender Verkehre – als Messung des Fahrzeitverhältnisses im direkten Vergleich ÖV/MIV – in vier Korridoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • für den Osten sind 96% der untersuchten Verbindungen ungünstig für den ÖV • für den Süden sind 88% der untersuchten Verbindungen ungünstig für den ÖV • für den Westen sind 72% der untersuchten Verbindungen ungünstig für den ÖV 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist zudem unzutreffend, dass die Bezugnahme auf beispielsweise Hauptbahnhof oder Rathaus als Referenzhaltestellen ein unzutreffendes Bild entstände, da diese Haltestellen als Ziele sowie als Umsteigeknoten erhebliche Relevanz aufweisen. Darüber hinaus gehende Verbindungen erben daher deren Qualitäten als Untergrenze. Zudem wurde die Auswahl der Referenzhaltestellen in den benachbarten Gebietskörperschaften ebenfalls so getroffen, dass jeweils eine Repräsentation für bestimmte Gebiete oder Achsen (und damit weitere Haltestellen) eintritt, für die dadurch kein wesentlich anderes Bild zu erwarten ist, vgl. hierzu Anhang 10 des NVP. Lediglich für tangentielle Verkehrs-</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<ul style="list-style-type: none"> für den Norden sind 92% der untersuchten Verbindungen ungünstig für den ÖV <p>Fast alle Verbindungen werden als für den ÖV ungünstig eingestuft. Hierbei ist noch keine tatsächliche Fahrt von Haustür zu Haustür berücksichtigt. Ein Großteil der Fürther Bevölkerung wohnt nicht in unmittelbarer Nähe von Hbf. Insofern fallen bei ÖV Nutzung zusätzliche Wegezeiten an (ein typischer Startpunkt wäre z.B. Espan oder Südstadt). Auch bei den Verbindungszielen werden i.d.R. nicht die Bhf. Erlangen/Siegelsdorf/Zirndorf avisiert, sondern Ortsteile (z.B. Burgberg, Veitsbronn, Playmobil-Land). Unter Berücksichtigung dieses Aspekts wäre die Verbindungsqualität sogar noch schlechter.</p> <p>Diese Überlegung im Kontext der zitierten Übersicht zeigt deutlich und klar, dass für einen Großteil der Ein- und Auspendler keine attraktive ÖV-Verbindung besteht.</p> <p>Fürth liegt im Herzen der Metropolregion Nürnberg, einem der 10 größten Ballungsräume Deutschlands. In einem Ballungsraum mit gut funktionierendem Nahverkehr sollten Fahrten zwischen dicht besiedelten Gebieten mit ÖV eigentlich schneller sein als mit MIV.</p> <p>Das Ergebnis der Analyse grenzüberschreitender Verkehre ist gerade im Kontext von täglich 62.800 Pendlern (S.37, Tendenz steigend) nicht zukunftsfähig und zeigt den sehr</p>	<p>Beziehungen von Ortsteilen konnte eine Aufstellung noch nicht geleistet werden.</p> <p>Dem Einwand, dass die Fahrtzeiten im ÖV keine Haustür-zu-Haustür-Fahrtzeiten darstellen, ist entgegenzuhalten, dass sie dies auch im MIV nicht sind, da Parksuchzeiten sowie Zu- und Abgang zu Gemeinschaftsgaragen (bzw. nicht direkt am oder vor dem Haus geparkten Pkw) darin ebenfalls nicht enthalten sind. Es liegt zudem im Wesen des ÖPNV, kein Haustür-zu-Haustür-System zu sein.</p>

(234)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	großen Handlungsbedarf zur Verbesserung der ÖV-Qualität überdeutlich.	
(1.1.15) BN/WsF	Vor diesem Hintergrund sind die noch nicht beschlussreifen Maßnahmen aus dem NPV Katalog (Kapitel 6, Seiten 113-131) zeitnah für den Stadtrat beschlussreif aufzuarbeiten. Über diese ersten Maßnahmen aus dem Beraterkreis hinaus sollte ein ganzheitliches Konzept für die zukunftsfähige Bewältigung der wichtigsten Pendlerströme mit einem attraktiven ÖV bis zur Fortschreibung des NVP verabschiedungsreif erstellt werden.	Es erfolgt gemäß NVP-Entwurf eine Abarbeitung in den folgenden vier Stufen: <ul style="list-style-type: none"> • Verworfene Maßnahmenvorschläge werden nicht mehr weiterverfolgt (Kapitel 6.5). • Vorgezogene Maßnahmen, die seit 02.12.2017 in Umsetzung sind und für die noch nicht alle nötigen Arbeiten abgeschlossen sind (Haltestellen, Betriebsstufen), sowie NVP-Maßnahmen werden vorrangig umgesetzt (Kapitel 6.2 bis 6.4). • Maßnahmenvorschläge die im Rahmen der KNVP zu prüfen sind, KNVP-Prüfaufträge (Kapitel 6.6.1) werden weiter untersucht und bewertet. • Maßnahmenvorschläge die im VEP zu prüfen sind, werden dort zu gegebener Zeit untersucht und bewertet, VEP-Prüfaufträge (Kapitel 6.6.2).
(1.1.16) BN/WsF	Im weiteren eine Vertiefung des obigen Themas als Exkurs: Die drei grünen Verbindungen mit schnellerem ÖV (Fahrzeitverhältnis ÖV/MIV < 1) sind ausschließlich schienengebunden: <ul style="list-style-type: none"> • für den Süden die Bahn-Direktverbindung Fürth Hbf. → Zirndorf (S.151) • für den Westen die DB-Direktverbindung Fürth Hbf. → Siegelndorf (S.152) • für den Norden die DB-Direktverbindung Fürth Hbf. → 	(Wie 1.1.54.12.1) Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Maßnahmenvorschläge zum SPNV sollen im Zuge des VEP-Prozesses geprüft werden und mögliche Ergebnisse gemeinsam mit den Nachbarkommunen über den ZVGN an die BEG (Aufgabenträger SPNV) gerichtet werden.

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Erlangen Hbf. (S.149) ((für Erlangen Hbf. ohne weiteren Umstieg in Erlangen gilt das Verhältnis knapp <1 wegen des so deutlich schnelleren Zuges ggü. MIV sogar mit Umstieg ab Rathaus))</p> <p>Die drei oben als beste Pendler-Verbindungen herausgehobenen Schienen-Verbindungen sind zwar in der Tat schnell, weisen aber andere Mängel auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FÜ Hbf. → Zirndorf (S.151) verkehrt nur halbstündlich oder stündlich • FÜ Hbf. → Siegelsdorf (S.152) verkehrt ohne zeitlich gleich verteilten Takt • FÜ Hbf. → Erlangen Hbf. (S.149) war und ist wegen Baustellen unzuverlässig <p>Auf der zentral wichtigen DB Strecke FÜ → Erlangen herrschte die vergangenen Jahre heillooses Chaos mit vielen Zugausfällen, Verspätungen und Gleiswechseln. Auch ist die Perspektive der Strecke angesichts des ausstehenden Rechtsstreits (S-Bahn-Verschwenk) nicht geklärt. Unabhängig davon ist die Strecke trotz der gravierenden Störungen mehr als ausgelastet. Der Verfasser hat die letzten Jahre regelmäßig erlebt, dass der stündliche RE Nürnberg → Erlangen (mit besonders schneller Fahrzeit: mit 8 Min. doppelt so schnell wie die S-Bahn mit 16 Min.) so überfüllt ist, dass ein Zustieg in Fürth nicht oder nur mit verantwortungsloser Drängelei möglich war. Diese hohe Nachfrage ist nicht verwunderlich, wenn man sich überlegt, dass</p>	

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Fürth zunehmend als präferierter günstiger Wohnort ebenso für zahlreiche Arbeitsplätze wie auch für Studenten fungiert. Der Bedarf für diese schnellste Verbindung der wirtschaftsstärksten drei Städte der Metropolregion ist so groß, dass diese häufiger als stündlich (und immer zu den selben Zeiten) verkehren sollte. Darüber hinaus ist die S-Bahn Taktung verwirrend: zwischen zwei Zügen ist einmal 23 Minuten, einmal 37 Minuten Abstand. Auf dieser wichtigsten ÖV Verbindung ist für HVZ und NVZ ein 15 Minuten-Takt und für die SVZ ein 30 Minuten-Takt anzustreben.</p> <p>Die drei Fahrten pro Stunde auf der DB Strecke FÜ Hbf. → Siegelsdorf sind grundsätzlich besser, aber sollten gleich verteilt werden, so dass ein 20-Minuten-Takt entsteht. Aktuell fahren die beiden langsameren RB (8 und 11 Min.) kurzzeitig hintereinander und sind mit dem schnellen RE (5 Min.) noch nicht als Paket auf einfach zu merkende Pendler-Abfahrtszeiten getaktet. Dies wäre zu optimieren.</p> <p>Zwei Fahrten pro Stunde auf der DB Strecke FÜ → Zirndorf in der Hauptverkehrszeit (HVZ) stellen für regelmäßige Pendler kein attraktives flexibles Angebot dar. Es geht hier um die schnellste Verbindung von Zirndorf (alleine schon 25Tausend Einwohner, im Verbund mit Oberasbach und umliegenden Orten des Landkreises über 50 Tausend Einwohner) mit dem gesamten Ballungsraum Fürth/Nürnberg. Ein besserer Takt wäre auch hier schön, idealerweise auf 15 Minuten HVZ und 30 Minuten sonst (mindestens jedoch auf üblichen S- Bahn-Takt 20 Min. HVZ, 40</p>	

(237)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Min sonst, wobei diese den Nachteil haben, über die Stundenwechsel unterschiedliche Abfahrtszeiten zu generieren, was nicht intuitiv ist).</p> <p>Auch wenn in der aktuell eingleisigen Situation mit suboptimalem Gleisbett, ohne Überholgleis bis Zirndorf und ohne Elektrifizierung keine sofortige Takterhöhung möglich ist, sollten Verbesserungsoptionen ernsthaft geprüft werden.</p> <p>Nun könnte zu diesem Themenkomplex argumentiert werden, dass primär die BEG und nicht die Stadt Fürth für dieses Angebot zuständig ist. Gleichwohl sind diese Aspekte im unmittelbaren Interesse der Stadt Fürth, wie oben ausführlich dargestellt elementar für den ÖV vor Ort und sollte die Stadt Fürth deswegen ihre Anliegen offensiv vertreten und verhandeln. Notabene adressiert die Stadt Erlangen genau dies so in ihrem NVP. Es wäre zielführend, dass auch Fürth solche Anliegen des ÖV im NVP integriert.</p> <p>Dieser Exkurs zeigt: die einzigen drei schnellen ÖV Verbindungen sind nicht attraktiv genug getaktet. Nachdem bereits ca. 90% der grenzüberschreitenden Verkehre sowieso unattraktiv langsam sind, ist dies in der Zusammenschau aus Takt und Geschwindigkeit ein sehr ernüchterndes und damit dringend verbesserungswürdiges Ergebnis für den ÖV.</p>	
(1.1.17) BN/WsF	<p>Neben der grenzüberschreitenden Verbindungsqualität wird in Kapitel 5.3 auf S.105 f die innerstädtische Verbindungsqualität dargestellt.</p> <p>Karte 16 auf S. 107 scheint auf den ersten Blick eine passable</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist zudem unzutreffend, dass die Bezugnahme auf beispielsweise Hauptbahnhof oder Rathaus als Referenzhaltestellen ein unzutreffendes Bild entstünde,</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Verbindungsqualität zusammenzufassen, vor allem für zentrumsnahe Quartiere. Dies ist entlang der U-Bahn- Linie 1 (Referenz-Hst. Hardhöhe und Jakobinenstr.) zweifellos der Fall.</p> <p>Allerdings ist bei der Gesamtbewertung zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es werden nur Verbindungen zum Hbf. Fürth angezeigt, keine real nachgefragten Umstiegs-Verbindungen zwischen den Stadtteilen • Von den grün dargestellten Verbindungen weisen nur die direkten U-Bahn-Fahrten ein konkurrenzfähiges ÖV/MIV-Verhältnis deutlich unter 1 vor (liegt bei U-Bahn zwischen 0,1 und 0,5 ; einzige Bus-Verbindung unter 1 ab Stadeln mit 0.92 ; siehe detaillierter Reisezeitenvergleich S.145ff) • Es werden nur die reinen ÖV-Fahrzeiten verglichen, nicht die gesamte Wegezeit vom Wohnort inklusive Wegstrecke von/zur Haltestelle sowie inklusive Wartezeit mit Sicherheitspuffer für eine funktionale (Umstiegs)Verbindung • Eine Auswahl anderer Haltestellen pro Quartier kann zu anderen Vergleichsergebnissen für das jeweilige Stadtteil führen • Der innerstädtische Busverkehr in Fürth weist sehr häufig Verspätungen auf. 	<p>da diese Haltestellen als Ziele sowie als Umsteigeknoten erhebliche Relevanz aufweisen. Darüber hinaus gehende Verbindungen erben daher deren Qualitäten als oberes Limit. Zudem wurde die Auswahl der Referenzhaltestellen in den statistischen Bezirken so getroffen, dass eine Repräsentation für bestimmte Gebiete oder Achsen (und damit weitere Haltestellen) eintritt, für die dadurch kein wesentlich anderes Bild zu erwarten ist. Lediglich für Tangentialbeziehungen von Ortsteilen konnte keine Aufstellung geleistet werden.</p> <p>Dem Einwand, dass die Fahrtzeiten im ÖV keine Haustür-zu-Haustür-Fahrtzeiten darstellen, ist entgegenzuhalten, dass sie dies auch im MIV nicht sind, da Parksuchzeiten sowie Zu- und Abgang zu Gemeinschaftsgaragen (bzw. nicht direkt am oder vor dem Haus geparkten Pkw) darin ebenfalls nicht enthalten sind. Es liegt zudem im Wesen des ÖPNV, kein Haustür-zu-Haustür-System zu sein.</p> <p>Zudem ist es falsch, dass die Fahrzeiten keine Umsteigezeiten enthalten würden.</p> <p>Aus Zeitgründen kann eine weitere Vertiefung des Reisezeiten-Themas erst im VEP erfolgen.</p>
(1.1.18) BN/WsF	In der Realität wird die Unattraktivität eines Bus-lastigen	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Zur Verbesserung der Betriebsstabilität ist eine

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>ÖV-Verkehrs offensichtlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der HVZ abends haben 23,5% der Busfahrten Verspätungen • In der NVZ haben 21,7% der Busfahrten Verspätungen • In der HVZ morgens haben 19% der Busfahrten Verspätungen <p>Einzig die Linie 171 operiert in HVZ und NVZ unter 10% Verspätungen, bei allen anderen innerstädtischen Buslinien ist die Verspätungsquote sehr hoch, fast immer über 20% und teils dramatisch hoch über 30% (siehe als Quelle den Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV) NA10 im Modul 9 mit Paginierung 181,182).</p> <p>Hierbei ist zu berücksichtigen, dass als Referenzwert für Verspätungen dort 3 Minuten gewählt wurden, während der NVP bereits ab 2 Minuten über dem Fahrplan eine Fahrt als verspätet werten wird (für vom VGN angezeigte offizielle Umstiegs-Verbindungen bspw. am Hbf. Fürth erscheint dies bei den vorgesehen Umstiegszeiten als realistischer Verspätungs-Grenzwert um eine Chance zu haben, den Anschluss noch zu erreichen).</p> <p>Damit werden im NVP-Monitoring noch höhere Verspätungs-Quoten zu sehen sein.</p>	<p>Busbeschleunigung und -verstetigung, u. a. an Ampeln (LSA), als ÖV-Projekt beschlossen (#NA 10). Alle neueren Fürther Vorplanungen berücksichtigen dies.</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.1.19) BN/WsF	<p>Somit erhält das vom Verfasser zum BK-Auftakt adressierte Vorhaben der ÖV Beschleunigung oberste Priorität. Es ist nicht nur ökonomisch überzeugend (sh. Einspar- Potenzial eines siebenstelligen €-Betrages), sondern unabdingbar für einen attraktiven ÖV: Die Zuverlässigkeit der Fahrpläne entscheidet wesentlich über Attraktivität und Annahme des ÖV Angebots. Dabei ist zu hinterfragen, ob die in der Maßnahme NA10 adressierte ausschließliche Beschleunigung via Lichtsignalsteuerung ausreichend sein wird, um einen attraktiven innerstädtischen ÖV nachhaltig zu gewährleisten.</p>	<p>Es ist nicht zutreffend, dass sich das ÖV-Projekt „Busbeschleunigung und -verstetigung“ auf Ampeln (LSA) beschränken soll. Siehe hierzu die bereits beschlossenen Vorplanungen für Bussonderfahrstreifen in der Würzburger Straße und Heilstättenstraße. Auch aus dem Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag geht dies hervor bereits aus dem Zusatz „u. a. LSA“ hervor (#NA 10).</p>
(1.1.20) BN/WsF	<p>Neben Ampel-Vorrangschaltungen für Busse können zur Beschleunigung gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eigene Bus-Spuren (auch als Umweltpur mit Radnutzungsmöglichkeit) • Vorfahrtstraßen, die Bus-Linien folgen • Keine Stop-Schilder entlang der Bus-Linien-Führung • Bevorrechtigte Bus-Startnischen im Zusammenspiel mit Ampelvorrangschaltungen • Buskaps = Haltestellenkaps (Haltestelle vorgezogen bis an Rand Verkehrsraum) 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Alle genannten Maßnahmen sind der Verwaltung als Instrumente zur Busbeschleunigung und -verstetigung bekannt und kommen situationsgerecht zum Einsatz.</p>
(1.1.21) BN/WsF	<p>Diese ergänzenden Beschleunigungs-Maßnahmen sind für Fürth flächendeckend zu prüfen und baldmöglichst in Umsetzungs-Vorschläge als Beschluss-Vorlagen zu überführen. Maßnahme NA 10 ist wie hier dargestellt zu erweitern und zeitlich</p>	<p>Eine zeitliche Prosrisierung besteht und ist auf der Rückseite des Steckbriefs wiedergegeben (#NA 10).</p> <p>Über eine mögliche Erweiterung kann im Rahmen der KNVP bzw. des BK NVP noch einmal diskutiert werden.</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	zu priorisieren.	
(1.1.22) BN/WsF	<p>Etwas grotesk mutet im Kontext aktueller Beschleunigungsdefizite und künftiger Beschleunigungsbestrebungen die Schließung der einzigen ehemals vorhandenen eigenen Busspur in der Innenstadt an. Dass die Stadt Fürth Fördergelder für eine eigene Busspur abgreift und diese dann ohne ein alternatives überzeugendes Verkehrskonzept für die Innenstadt einstellt, ist nicht nachvollziehbar. Die nach Osten erweiterte Fußgängerzone der neuen Mitte wird nicht direkt angefahren, was z.B. für mobilitätseingeschränkte Menschen eine echte Barriere darstellt. Es überrascht, dass die größte Bauinvestition Fürths der letzten Jahre nicht verkehrsseitig flankiert wird.</p>	<p>Die Bustrasse zwischen Friedrichstraße und Gustav-Schickedanz-Straße wird gemäß der Beschlusslage dem ÖPNV entzogen und der Wochenmarkt dort fest errichtet. Im VEP soll die künftige Bus-Innenstadtführung noch einmal untersucht werden (#NA 20). Aus diesem Grund soll der aktuelle Linienweg solange beibehalten werden (vgl. Kapitel 6.6.2).</p>
(1.1.23) BN/WsF	<p>Nach dem Weiterbau der U-Bahn Ende der 90er Jahre wurde das Bus-Netz ausgedünnt und seit dem nicht mehr grundlegend überarbeitet. Hier besteht in viele Richtungen Optimierungsbedarf, der sich in der Maßnahmen-Liste (Kapitel 6, Seiten 113-131) bereits niedergeschlagen hat und nun rasch umgesetzt werden sollte.</p> <p>Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen zur Innenstadt sollte der Prüfauftrag „Innenstadtlinienführung“ S.129 f priorisiert werden.</p>	<p>Die Untersuchung zur Bus-Innenstadtführung sowie die darauf aufbauende Priorisierung möglicher Maßnahmen erfolgt im VEP-Prozess (#NA 20).</p>
(1.1.24) BN/WsF	<p><u>Beschlussvorschlag Stadtrat zur Aufnahme in den NVP:</u></p> <p>Erstellung eines ganzheitlichen Konzepts für die zukunftsfähige Bewältigung der wichtigsten Pendlerströme mit einem attraktiven ÖV bis zur Fortschreibung des NVP in 5 Jahren. Die Verbesserungsvorschläge für die drei zentralen Bahn-Linien</p>	<p>(Wie 1.1.54.3)</p> <p>Mit den Prozessen VEP und KNVP wird eine ganzheitliche (VEP) und kontinuierliche (KNVP) Bearbeitung der ÖPNV-Themen sichergestellt. Darüber hinausgehende Konzepte</p>

(242)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	werden als Zielvorstellung aufgenommen und aktiv mit den zuständigen Aufgabenträgern und Verantwortlichen verhandelt. Hierzu wird dem Bau-Ausschuss jährlich ein Berichtsstand vorgestellt mit der Möglichkeit konstruktiver Intervention.	sind nicht erforderlich.
(1.1.24a) BN/WsF	Die Maßnahme NA 10 wird wie oben ausführlich dargestellt erweitert. Diese erweiterte NA 10 sowie der Themenkomplex „Innenstadtlinienführung“ werden als Prüfaufträge innerhalb von 2 Jahren abgearbeitet und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.	(Wie 1.1.54.4) Eine Abarbeitung der genannten Maßnahmenvorschläge (#NA 10, #NA 20) ist von der Stadtverwaltung personell nicht innerhalb von nur zwei Jahren leistbar.
(1.1.25) BN/WsF	<p>Qualitäts-Standards und -sicherung</p> <p>Kapitel 4.5 der Anhörungsfassung des NVP auf den S.73ff befasst sich mit gewünschten Qualitätsstandards (QS) des öffentlichen Verkehrs (ÖV) für Fürth.</p> <p>Hierzu ist zunächst anzumerken, dass zwar die Stadt als Aufgabenträger nur das Fürther Linienbündel mandatieren kann, allerdings im Rahmen des VGN auf eine einheitliche Praxis hingewirkt werden sollte. Dieses Ziel ist in den NVP aufzunehmen. Der lapidare Hinweis, dass für grenzüberschreitende Verkehre andere Aufgabenträger verantwortlich sind, wirkt aus Kundensicht nicht verantwortungsbewusst.</p> <p>Auf ausführlichen 13 Seiten (S. 74-86) werden die QS für Fahrzeuge ausgeführt, während die weiteren QS auf nur 9 Seiten (S. 87-95) dargestellt werden.</p>	<p>Bei grenzüberschreitenden Linien ist der gültige NVP des jeweils federführenden Aufgabenträgers maßgeblich. Grenzüberschreitende Abstimmungen von Standards waren in der Kürze der Zeit nicht zu leisten. Es besteht jedoch über die Teilnahme am Verkehrsverbund bereits eine Reihe an gemeinsamen Mindeststandards.</p> <p>Nachdem die Fahrzeuge die Haupt-„Werkzeuge“ bei der Erbringung der ÖPNV-Leistung darstellen, kann nicht erkannt werden, warum oder worin ein Fehler bestehen soll, wenn deren QS-Spezifikation die meisten QS-Seiten im NVP einnimmt. Zudem bestehen bei den Fahrzeugen andernfalls zu viele Freiheitsgrade, da der NVP hier eine abschließende Definition vorsehen soll. Weitere wichtige Merkmale des ÖV-Angebots werden an danderen Stellen beschrieben (bspw. Angebot in Kapitel 4.3, 4.4 und 6).</p> <p>Zudem sind von den 35 Seiten Anforderungsprofil (60-95)</p>

(243)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Die Stadt Fürth als Aufgabenträgerin sollte die für den Kunden wesentlichen Qualitätsstandards erkennen, ausbauen und gewährleisten. Eine Orientierung am Status Quo statt am Kunden wird der Verantwortung des Aufgabenträgers nicht gerecht.</p> <p>Vor diesem Hintergrund erscheint unausgewogen, dass sich mehr als die Hälfte des gesamten Kapitels mit Fahrzeugstandards befasst. Für den Kunden wichtiger als der Fahrzeugpark erscheint, dass der ÖV flächendeckend, preiswert, takthäufig und zuverlässig funktioniert.</p> <p>Der Verfasser hat im BK ein Ranking der Bedeutung der Qualitätsstandards gemäß der Untersuchungen zur subjektiven Kundenwahrnehmung vorgeschlagen, die Herr Brög (Sozialdata) beim VEP-Auftakt vorgestellt hat. Entsprechend der Kunden-Bedeutung sollte dann künftig die Gewichtung im NVP erfolgen. Es wird nochmals angeregt, dies spätestens bei der Fortschreibung des NVP künftig zu berücksichtigen.</p>	<p>nur 14 Seiten und damit weniger als die Hälfte der – sehr wichtigen – Fahrzeugausstattung gewidmet.</p>
(1.1.26) BN/WsF	<p>Für die Stadt Fürth als Aufgabenträger fehlen Durchgriffsmöglichkeiten während der Vertragslaufzeit. Das ursprünglich avisierte Kapitel 4.5.10 Vertragsstrafen/Anreizsystem wurde im vorliegenden Entwurf leider völlig weggelassen statt ausformuliert. Dies ist nachzubessern.</p>	<p>(Wie 1.1.36.1 und 1.1.54.5.1)</p> <p>Die Erfordernisse für solche Instrumente werden im Rahmen des weiteren Vergabeprozesses geprüft; sie müssen nicht im NVP geregelt werden.</p>
(1.1.27) BN/WsF	<p>Da die Ausarbeitung auf den stadtinternen Busverkehr fokussiert, fehlen Hinweise auf tatsächlich wichtige Verkehrsträger in der Stadt (sh. Punkt 3.).</p> <p>Deswegen sollte im Kontext Punkt 4.5.3 Haltestellen (S. 88f) die Stadt als Aufgabenträger oder ersatzweise der mandatierte</p>	<p>Der Maßnahmenvorschlag „Echtzeitinformation“ wird als Prüfauftrag für die KNVP ergänzt und schließt die U-Bahn und deren Zugzielanzeiger ein (#NI 12).</p> <p>Das Thema Dynamische Fahrgastinformation (DFI) wird parallel auch über des Projekt „Haltestellen-Standard</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Verkehrsbetrieb als Mitglied des VGN darauf hinwirken dass auf der U1 alle Anzeigetafeln auf Echtzeitbetrieb umgerüstet werden	Fürth“ adressiert (#NH 16, NI 10).
(1.1.28) BN/WsF	<p>Ein Sonderthema zum Thema QS stellt der Fürther Hauptbahnhof dar wegen Zuständigkeit DB. Gleichwohl erfüllt er mit 6 Minuten RE-Fahrzeit nach Nürnberg und 8 Minuten nach Erlangen eine eminent wichtige Nahverkehrs-Funktion für Fürth als Mobilitäts-Drehscheibe. Wenn man eine Begehung der Bahnsteige vornimmt, ist dringender Verbesserungsbedarf nicht zu übersehen. Das Bahnhofshauptgebäude ist zur Gleis-Seite hin architektonisch verschandelt, aus einer Sandstein-Perle wurde ein schäbig bemaltes, nichtssagendes Gebäude. Die wunderschönen historischen gusseisernen Säulen gehen unter in einer unpassenden, wenig ansprechenden und veralteten Bahnsteig-Pflasterung sowie ebenso völlig unpassender Überdachung in ebenso armseligem Zustand. Barrierefreiheit ist auf keinem der regulären DB-Bahnsteige gegeben. Es gibt in der meistgenutzten Passage von der Innenstadt kommend nur 2 und von der Südstadt kommend nur 1 Fahrkartenautomaten. (Vor einem Jahr hat im Hbf. bei zwei der drei Fahrkartenautomaten im Fußgängertunnel die EC-Kartenzahlung nicht funktioniert. Trotz Hinweisen des Verfassers an DB-Bedienstete hat dieser Zustand über ein halbes Jahr angehalten.)</p> <p>Solche Zustände sind einer Großstadt, die im Deutschland-Vergleich boomt, absolut unwürdig. Die Stadt Fürth, bzw. Stadtwerke und VGN als deren beauftragte Vertreter, müssen bei der DB darauf hinwirken, dass Fürth einen Hauptbahnhof bekommt, der als Mobilitäts-Drehscheibe sowohl optisch als auch funktional seiner Bedeutung gerecht wird.</p>	<p>(Wie 1.1.36.6 und 1.1.54.12.2)</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Nach Presseberichten plant die Deutsche Bahn den barrierefreien Ausbau des Fürther Hauptbahnhofs.</p> <p>Darüber hinausgehende Maßnahmenvorschläge für den Ausbau und die Verbesserung des Hauptbahnhofs als „Mobilitätsdrehscheibe“ werden als Prüfaufträge für den VEP vorgemerkt (#ENH 20).</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.1.29) BN/WsF	<p>Positiv ist festzustellen, dass die Anregung des Verfassers hinsichtlich alternativer Antriebskonzepte auf S. 80 – mit dem Ziel auf lokal emissionsfreie Antriebe umzustellen – im NVP verankert wird. Dieser Umweltaspekt hat hohe Relevanz für die Gesundheit der Bevölkerung. Darüber hinaus kann er im Kontext anhängiger Klagen auf Fahrverbote für Diesel in der Nachbarstadt Nürnberg, die schnell auf das Ballungsgebiet ausweitbar wären, sehr praktische Bedeutung für den Betrieb von Dieselfahrzeugen für den ÖV haben.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sollte der Stadtrat oder der Bau-Ausschuss während der Vertragslaufzeit mit Berichten alle zwei Jahre auf dem Laufenden gehalten werden</p>	<p>(Wie 1.1.36.3.2 und 1.1.54.6)</p> <p>Über den Projektfortgang und die Erkenntnisgewinne bei der Erprobung alternativer Busantrieben wird zu gegebener Zeit informiert. Es handelt sich dabei um eine stadt-interne Kommunikation, die keine Aufnahme in den NVP und keine Periodizitätsvorgabe erfordert.</p>
(1.1.30) BN/WsF	<p>Darüber hinaus folgende Anmerkungen zu den einzelnen vorgelegten Standards:</p> <p>4.5.1 Fahrzeuge (S. 74f): Eine konkrete Initiative zur flächendeckenden dynamischen Fahrgastinformation (Echtzeit mit allen ÖV Anschlüssen = Umsteigemöglichkeiten) soll im NVP festgeschrieben werden (Ergänzung zu S. 81+86 Fahrgastinfo). Die Art der technischen Umsetzung z.B. via App oder wie in anderen Städten über Bildschirme in den Verkehrsmitteln (Bsp. Dresden wurde vom Verfasser im BK dargestellt) ist ergebnisoffen im Projekt zu diskutieren.</p>	<p>(Wie 1.1.36.5 und 1.1.54.5.4)</p> <p>Die Anregung wird durch vier Maßnahmenvorschläge abgedeckt, die bereits im NVP-Projekt „Haltestellen-Standard Fürth“ (#NH 16, NI 10) und in den KNVP-Prüfaufträgen „Echzeitinfos“ (#NI 12) sowie „Erhöhung der Zuverlässigkeit der Fahrzeug-DFI-Systeme“ (#NI 11) verankert wurden.</p> <p>Wie schon die Projekte für den ersten NVP, so sollen auch künftige ÖPNV-Projekte im BK NVP beraten werden.</p>
(1.1.31) BN/WsF	<p>4.5.3 Haltestellen (S. 88f): Unter "Wartung und Pflege" wurde kein Standard zur Reinigung festgelegt. Der pure Verweis auf die</p>	<p>Das NVP-Projekt „Haltestellen-Standard Fürth“ wird um einen Teil „Reinigung“ erweitert (#NH 16).</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Aufgabe des Verkehrsunternehmens (VU) ist hier nicht ausreichend. In Analogie könnte das ganze Kapitel 4.5.1 aus eine Einzeiler statt 13 Seiten bestehen, der dies an das VU delegiert. Der Aufgabenträger hat hier seine hoheitliche Verantwortung und seiner aus dieser resultierende Ambition für das städtische Erscheinungsbild im ÖV darzustellen. Darüber hinaus hatte der Verfasser angeregt, dass nicht nur gereinigt wird, sondern in regelmäßigen Abständen auch eine Renovierung / Sanierung zu prüfen ist – gerade bei den am häufigsten frequentierten Haltestellen des gesamten VGN im Stadtgebiet Fürth.</p>	
(1.1.32) BN/WsF	<p>4.5.4 Fahrplan (S. 89f): Die Anschluss-Sicherung stellt einen wesentlichen Kundenzufriedenheitsfaktor dar. Dieses Qualitätsziel sollte sehr ernst genommen werden, eine vage Andeutung dafür langt nicht für den NVP. Hier ist konkret zu definieren, was als Anschluss zählt, was zur Anschlusssicherung getan und verbessert werden kann sowie welche Nicht-Einhaltungsquote toleriert sowie wie diese überprüft werden wird.</p>	<p>(Wie 1.1.36.2 und 1.1.54.5.2)</p> <p>Der Anregung wird teilweise gefolgt. Zur Durchführung der Konkretisierung wird ein KNVP-Prüfauftrag „Konzept zur Anschlusssicherung“ aufgenommen (#NI 14).</p>
(1.1.33) BN/WsF	<p>4.5.5 Betrieb (S. 91f): Statt dem „statistisch repräsentativen Bericht“ sollte der Aufgabenträger eine präzise Pünktlichkeitsstatistik vom VU fordern. Diese ist um konkrete Maßnahmen zu ergänzen, wie die Pünktlichkeit verbessert werden kann. Die Dokumentation sollte auch die Statistik ausgefallener Fahrten mit Begründung beinhalten.</p>	<p>(Wie 1.1.36.3.1)</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Festlegungen erscheinen fürs Erste ausreichend. Wie bei Maßnahmen kann auch bei den Qualitätssicherungs- und Qualitätsverbesserungsinstrumenten nur schrittweise vorgegangen werden. Daher soll zunächst die Erfahrung mit den jetzt formulierten Ansätzen abgewartet werden.</p>
(1.1.33a)	<p>Unter dem Absatz Ökonomie wurde richtigerweise der Hinweis des Verfassers aufgenommen, dass für die Beschaffung die</p>	<p>(Wie 1.1.36.3.3 und 1.1.54.7)</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Zusammenarbeit mit andern VUs geprüft werden soll. Bei der Busbeschaffung macht es einen erheblichen Unterschied, ob die infra einzeln bestellt, oder ob die VGN VU auf Basis eines gemeinsamen Qualitäts-Standards der Bus-Flotte gemeinsam bestellen. Das Einsparpotential von Großbestellungen ist erheblich. Es ist im Interesse des Aufgabenträgers, diese Economies of Scale zu heben und in die Angebotsverbesserung des ÖV zu investieren mit wiederum positivem Effekt auf die Nachfragesituation. Ziel sollte es sein, in diesen Positiv-Kreislauf einzutreten.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Es wird ein KNVP-Prüfauftrag „Busbeschaffung gemeinsam mit andern Unternehmen“ aufgenommen (#NFZ 10).</p>
(1.1.34) BN/WsF	<p>4.5.7 Marketing (S. 93): Eine individuelle Beratung pro Haushalt mindestens alle 3 Jahre ist als Werbe-Instrument festzuschreiben. Die sogenannte „Service Aktion“ als Direkt Marketing hat sich als erfolgreich erwiesen und ist für die Zeitdauer des NVP weiterzuführen. Subjektive Hinderungsgründe den ÖPNV zu nutzen (mangelnde Kenntnis des Angebots, fehlender Durchblick im Tarifdschungel etc.) können mit individueller Ansprache gezielt beseitigt werden.</p>	<p>(Wie 1.1.36.4 und 1.1.54.5.3)</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Ein entsprechender Absatz über das Direktmarketing (Kapitel 4.5.7) und eine NVP-Anlage „Direktmarketing“ werden ergänzt.</p>
(1.1.35) BN/WsF	<p>4.5.8 Qualitätssicherung (S. 93f): Berichte zum Qualitäts-Management sollen vom VU im Kontext mit Marktanalysen sowie mit konkreten Maßnahmen auf Basis festgestellter Qualitätsdefizite vorgelegt werden. Kundenbefragungen werden nicht unter Beschwerdemanagement subsumiert, sondern als Chance für Verbesserungen gesehen. Kundenbefragungen sollen dabei explizit Pünktlichkeit/Verlässlichkeit, Verfügbarkeit/Taktung, Modernität (z.B. in puncto Digitalisierung), Bedienbarkeit (z.B. für ältere Mitbürger), Preis, Sauberkeit/Sicherheit und Mitnahmemöglichkeiten von Kinderwägen, Fahrrädern, Gehhilfen</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Ein entsprechendes Kapitel über die Marktforschung (Kapitel 4.5.10) und eine NVP-Anlage „Marktforschung“ werden ergänzt.</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	etc. bewerten.	
(1.1.36) BN/WsF	<u>Beschlussvorschlag Stadtrat zur Aufnahme in den NVP:</u>	–
(1.1.36.1) BN/WsF	In den NVP wird auf S. 95 der zusätzliche Pkt. 4.5.10 Vertragsstrafen/Anreizsystem aufgenommen. Der Inhalt und dessen genaue Formulierung sollte sich an der "Best Practice" Expertise deutscher Großstädte mit bereits seit vielen Jahren erfolgreicher NVP- Praxis orientieren (Berücksichtigung "lessons learned" solcher Städte).	(Wie 1.1.26 und 1.1.54.5.1) Die Erfordernisse für solche Instrumente werden im Rahmen des weiteren Vergabeprozesses geprüft; sie müssen nicht im NVP geregelt werden.
(1.1.36.2) BN/WsF	In den NVP wird auf S. 94 unter den regelmäßigen Berichtspflichten des Pkt. 4.5.9 für das Stadtgebiet Fürth ein Monitoring des Funktionierens der VGN-übergreifenden Anschluss- Sicherung gemäß elektronischer Fahrplanauskunft aufgenommen.	(Wie 1.1.32 und 1.1.54.5.2) Der Anregung wird teilweise gefolgt. Zur Durchführung der Konkretisierung wird ein KNVP-Prüfauftrag „Konzept zur Anschlusssicherung“ aufgenommen (#NI 14).
(1.1.36.3) BN/WsF	Zu den Meldepflichten sind vom VU selbst ggf. proaktiv Maßnahmen vorzuschlagen. Darüber hinaus soll zur auf S. 80 avisierten Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebskonzepte der Stadtrat alle 2 Jahre einen Umsetzungsbericht erhalten. Ebenso sollen Kosteneinsparpotentiale des laufenden Betriebs (wie oben für Beschaffung dargestellt) regelmäßig mit konkreter Quantifizierung und im Zusammenhang des Vergleichs der Betriebskosten mit anderen VU berichtet werden.	(1.1.36.3.1) Meldepflichten/Pünktlichkeit: (Wie 1.1.33) Siehe Abwägungsvorschlag zu 1.1.33. (1.1.36.3.2) Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebskonzepte: (Wie 1.1.29 und 1.1.54.6) Siehe Abwägungsvorschlag zu 1.1.29. (1.1.36.3.3) Kosteneinsparpotentiale (Beschaffung): (Wie 1.1.33a und 1.1.54.7) Siehe Abwägungsvorschlag zu 1.1.33a.
(1.1.36.4) BN/WsF	In den NVP wird auf S. 93 unter Pkt. 4.5.7 die Fortschreibung der sogenannten „Service Aktion“ als Direkt Marketing explizit	(Wie 1.1.34 und 1.1.54.5.3)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	aufgenommen.	Siehe Abwägungsvorschlag zu 1.1.34.
(1.1.36.5) BN/WsF	Eine Initiative zur dynamischen Fahrgastinformation liefert innerhalb eines Jahres einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen.	(Wie 1.1.30 und 1.1.54.5.4) Eine Fristsetzung wird abgelehnt. Mit dem NVP-Projekt „Haltestellen-Standard Fürth, Teil: Erarbeitung eines DFI-Standard“ (#NH 16, NI 10) und den KNVP-Prüfaufträgen „Echtzeitinformationen“ (#NI 12) sowie „Erhöhung der Zuverlässigkeit der Fahrzeug-DFI-Systeme“ (#NI 11) wird das Thema bereits umfangreich adressiert.
(1.1.36.6) BN/WsF	Das Ziel einer besseren Gestaltung des Fürther Hauptbahnhofhofes wird in den NVP als Ziel aufgenommen. Die Stadt Fürth verhandelt diese aktiv mit den zuständigen Aufgabenträgern und Verantwortlichen. Hierzu wird dem Bau-Ausschuss jährlich ein Berichtsstand vorgestellt mit der Möglichkeit konstruktiver Intervention.	(Wie 1.1.28 und 1.1.54.12.2) Maßnahmenvorschläge für den Ausbau und die Verbesserung des Hauptbahnhofs als „Mobilitätsdrehscheibe“ werden als Prüfaufträge für den VEP vorgemerkt (#ENH 20).
(1.1.37) BN/WsF	Umsetzung der Maßnahmen für den NVP Der umfangreiche Maßnahmen Katalog (NVP Kapitel 6, Seiten 113-131) wird sehr begrüßt. Die Notwendigkeit, diese Initiativen zeitnah zur Beschlussreife zu bringen, wurde oben in Punkt 3. bereits ausführlich dargelegt.	Die Abarbeitung der Planungen für die NVP-Projekte sowie der weiteren Untersuchungen (KNVP- und VEP-Prüfaufträge) und daraus erwachsender Planungen, erfolgt im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers.
(1.1.37a) BN/WsF	Wichtig für die Umsetzung sind – wie bei jedem Projekt – ein konkreter Zeitplan und ausreichende finanzielle sowie	Eine Konkretisierung in der vorgeschlagenen Tiefe wäre nicht leistbar und soll auch – zugunsten der eigentlichen

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>personelle Ressourcen. Darüber hinaus braucht es ein professionelles Umsetzungs-Monitoring, das die Maßnahmenvorbereitung und -umsetzung regelmäßig nach hält. Für jede Maßnahme der S. 113-131 im NVP sind diese Aspekte auszuführen mit dem Ziel, alle diese Maßnahmen spätestens bis zur Fortschreibung des NVP in 5 Jahren rechtzeitig vor Verabschiedung dieser Fortschreibung zur Beschlussreife aufgearbeitet zu haben.</p>	<p>Projektarbeit – nicht forciert werden. Es ist kein Mehrwert darin zu erkennen, bei knappen personellen Ressourcen Zeit für ein Umsetzungs-Monitoring aufzuwenden.</p> <p>Die Stadt Fürth entscheidet sich zudem gegen eine periodische „fünfjährige“ NVP-Fortschreibung, sondern für eine kontinuierliche Nahverkehrsplanung (KNVP) mit bedarfsweiser, auf einzelne Themen und Projekte beschränkter, und damit frühzeitiger Teil-Fortschreibung des NVP als sich fortlaufend entwickelndes Planwerk.</p>
(1.1.37b.1) BN/WsF	<p>Dabei ist es selbstverständlich wünschenswert, dass besonders wichtige Projekte bereits deutlich früher, d.h. innerhalb der ersten zwei Jahre nach Verabschiedung des NVP, zur Beschlussfassung gediehen sind.</p>	<p>(Wie 1.1.38.1, 1.1.38.3 und 1.1.54.8.2)</p> <p>Vorrangig soll zunächst die weit fortgeschritten Arbeit an den stadtgrenzüberschreitenden Projekten im Nordwesten und Norden, Richtung Herzogenaurach und Erlangen fortgesetzt und nach Möglichkeit im Jahr 2018 abgeschlossen werden (#ND 80, ND 70).</p> <p>Über darüber hinaus gehende Prioritätensetzungen bei der Abarbeitung der Prüfaufträge soll jeweils im Rahmen der Prozesse KNVP und VEP entschieden werden. Eine Einbeziehung der Beratungskreise (BK NVP, BK VEP) ist hierbei angedacht.</p>
(1.1.37b.2) BN/WsF	<p>Es wäre zudem wichtig, dass die Stadt und das VU neue Angebote (wie die Taktverdichtung am Abend und die neuen Linien zur Ost-Anbindung) offensiv kommunizieren, damit potentielle Kunden von Angebotsverbesserungen wissen und diese nutzen.</p>	<p>(Wie 1.1.54.9.2)</p> <p>Die Ansicht wird geteilt. Der Aufgabenträger soll auf eine aktive Bewerbung der Angebote durch die Unternehmen, auf geeignete Fahrplanmedien des Verkehrsverbundes</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		und eine Vermittlung von ÖPNV-Kenntnisse in der Stadt hinwirken (bspw. über die Stadtzeitung). Zur Klärung der Schritte wird ein KNVP-Prüfauftrag definiert (#NI 15) .
(1.1.37b.3) BN/WsF	Der Bau-Ausschuss sollte dieses wichtige Vorhaben inklusive Priorisierungsfragen laufend begleiten.	Zur Begleitung der NVP-Aufstellung und der künftigen KNVP wurden AK NVP, AK NVP plus und BK NVP gegründet. Es erscheint für den Regelfall ausreichend, Priorisierungsfragen in diesen Kreisen zu erörtern. Die abschließende Entscheidung obliegt dabei natürlich weiterhin dem dafür zuständigen Stadtratsgremium.
(1.1.37c) BN/WsF	<p>Unter Punkt 3. wurden bereits priorisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der „Innenstadtlinienführung“ (S.129 f) • NA 10 (S.117) = Steckbrief MV NA10 im Modul 9 mit Paginierung 181,182 + obige Ergänzung: Ausgeweitet um weitere Beschleunigungsmaßnahmen wie unter 3. besprochen! Zu NA 10 gehört integrativ betrachtet auch Prüfauftrag RBL-System S.131 	<p>Auf die Abwägungsvorschläge 1.1.22, 1.1.23 und 1.1.24a wird verwiesen.</p> <p>Der VEP-Prüfauftrag „Abstimmung und Vorbereitung des Einsatzes des RBL-Systems mit der LSA-Technik“ fällt weg, da er, wie zutreffend angemerkt, Bestandteil des NVP-Projekts „Busbeschleunigung und verstetigung“ (#NA 10) ist.</p>
(1.1.38) BN/WsF	Von den vielen weiteren im NVP skizzierten Maßnahmen sollen für Beschlussreife innerhalb von 2 Jahren die Folgenden priorisiert werden:	Von einer konkreten zeitlichen Priorisierung wird abgesehen. NVP-Projekte sind jedoch mit Prioritätsziffern (1. bis 3.) verknüpft. Darüber gilt das in den einzelnen Abwägungsvorschlägen im Folgenden Ausgeführte.
(1.1.38.1) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • NFP 12 (S.116) = Steckbrief Maßnahmenvorschlag (MV) NFP 12 im Modul 9 mit Paginierung 190 	(Wie 1.1.1 und 1.1.54.8.1)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Beschlossene Taktverdichtung NVZ Mo.-Fr. bis 20.30 Uhr (=NFP11) soll nach Wiedervorlage BK nun als erneuter Antrag auf avisierte Ausweitung ebenfalls Sa. bis 20.30 Uhr besser begründet erneut vorgelegt werden.</p> <p>Alle anwesenden Stadtratsmitglieder inklusive der beiden großen Fraktionen waren sich inhaltlich einig dies so zu verfolgen. Argumente im BK: Taktausdünnung der Vergangenheit haben laut infra zu Nettoverlust geführt hatte (d.h. Mindereinnahmen aufgrund Kundenverlust größer als Kostenersparnis) plus Nürnberg folgt im ÖV der Zeitausdehnung inklusive Samstag erfolgreich bereits seit Verlängerung der Ladenöffnungszeiten im März 2003 plus allgemeine Verkehrszählungen belegen entsprechende Verkehrsaufkommen.</p>	<p>Die Verschiebung des Endes der Nebenverkehrszeit am Samstag von bisher ca. 16:00 Uhr auf 20:30 Uhr ist als Projekt in den NVP aufgenommen (#NFP 12) und dient letztlich auch der Belebung der Fürther Innenstadt im Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie für Berufstätige im Einzelhandel. Sie kann bei positivem NVP-Beschluss in absehbarer Zeit umgesetzt werden (1. Priorität).</p>
(1.1.38.2) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • ND 80 Durchbindung Fü → Nordwest (S. 129) <p>Einführung von Direktverbindungen aus dem Stadtgebiet nach Herzogenaurach: Wegen der vielen Arbeitsplätze in Herzogenaurach ist das aktuell unattraktive ÖV Angebot dringend um Direktverbindungen zu erweitern. Der Bedarf ist so groß, dass inzwischen schon betriebsinterne Busse fahren. Hier sollte sich der ÖV mit seinem Angebot nicht vom Bedarf abhängen lassen.</p>	<p>(Wie 1.1.37b.1 und 1.1.54.8.2)</p> <p>Zu diesen Maßnahmenvorschlägen wurden im Jahr 2017 bereits sieben intensive Gespräche mit den weiteren davon betroffenen drei Aufgabenträgern (Landkreise ERH und FÜ, Stadt ER) sowie der Stadt Herzogenaurach und ein separates Gespräch mit einem Großunternehmen geführt. Es besteht die begründete Hoffnung, die sehr konstruktiv geführten Gespräche in 2018 erfolgreich fortsetzen und eine gemeinsame Lösung entwickeln und präsentieren zu können. Seitens des Liniennetzes sind die Durchbindungen in den Korridoren Herzogenaurach, Hüttendorf und Eltersdorf untereinander abhängig und müssen gemeinsam betrachtet und zu einem</p>
(1.1.38.3) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • ND 70 Durchbindung Fürth → Nord (S. 129) <p>Verknüpfung der Bus-Linien von Fürth Richtung Erlangen (Linie 175 bis Vach Nord) und von Erlangen Richtung Fürth (Linie 281 bis Hüttendorf) stadtübergreifend.</p>	

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.1.38.4) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung und Optimierung des Buslinienetzes in der Südstadt (S. 131) <p>Neuordnung des ÖV Südstadt wurde in BK Diskussion auch von infra als wesentliches innerstädtisches ÖV Defizit bestätigt. Alleine der Umstand, wie wenige Musikschüler der Musikschule Fürth im Südstadtpark und wie wenige Studenten der WLH mit dem ÖV anfahren, zeigt wie unattraktiv die Linien 177/179 aktuell sind. Wenn man sich überlegt, dass die Südstadt vor Jahrzehnten bei weniger Einwohnern schon einmal direkte Schienenanbindung via Straßenbahn hatte und nun trotz starker Nachverdichtung in den letzten Jahren der mit Abstand bevölkerungsstärkste Stadtteil Fürths aktuell von bezüglich Linienführung umständlichen (Umfahrung Bahnhof statt Halt nahe Südeingang, „Zick-Zack-Fahrten“ etc.) und zusätzlich größtenteils verspäteten und deswegen unattraktiven Buslinien bedient wird, wird hierzu dringender Handlungsbedarf gesehen.</p>	<p>Gesamtergebnis geführt werden (#ND 80, ND 70).</p> <p>Die Komplexität der Verkehrsnachfrage in der Südstadt, die sowohl auf Fürth als auch Nürnberg ausgerichtet ist, ermöglicht keine einfachen und schnellen Optimierungen, sondern einer gründlichen und sachgerechten Untersuchung, die neben dem Liniennetz auch die Fahrtwege- und Haltestellen-Lagen überprüfen und ggf. optimieren soll. Wegen der Größe und Schwierigkeit des Themas ist es als VEP-Prüfauftrag eingestuft (#NK 30).</p>
(1.1.38.5) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> Hierzu gehören perspektivisch ganzheitlich betrachtet die Prüfaufträge NL 50 = Tausch der Linienwege 177 und 179 (S. 128) und Verlängerung der Linie 179 bis Haltestelle Am Wegfeld (S. 129) 	<p>Diese mit überschaubarem Aufwand zu bearbeitenden Prüfaufträge wurdend er KNVP zugeordnet (#NL 50, #NL 91). Bei Linie 179 ist der konkurrierende Vorschlag zur Durchbindung nach Erlangen mitzubeachten (#ND 50).</p>
(1.1.39)	<p>Beschlussvorschlag Stadtrat zur Aufnahme in den NVP:</p>	<p>(Wie 1.1.54.9.1)</p>

(254)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
BN/WsF	<p>Dem Bau-Ausschuss wird jährlich eine Übersicht über den Stand der Maßnahmen-liste, -planung sowie des Umsetzungs-Monitoring vorgelegt. Er begleitet zudem die intendierte offensive öffentlichkeitswirksame Kommunikation von Angebotsverbesserungen.</p> <p>Vorlage der 6 oben priorisierten Maßnahmen innerhalb von 2 Jahren an den Stadtrat zum Beschluss.</p>	<p>Eine von den Fortschritten der KNVP und des VEP abhängige Unterrichtung und Einbringung in BWA und Stadtrat ist selbstverständlich. Parallel bekommen die in den BK NVP entsandten Mitglieder die Entwicklung in noch kürzeren Abständen mit. Fixe Zeitziele für den Arbeitsfortschritt und Sachstandsberichte sind daher entbehrlich und sollen im NVP vermieden werden.</p>
(1.1.40) BN/WsF	<p>Verknüpfung Umweltverbund (UV)</p> <p>Während Nürnberg derzeit systematisch an neuen Mobilitätspunkten arbeitet, an denen überdachte Radständer, Fahrradverleihsysteme und Car-Sharing-Angebote wichtige Verknüpfungen für den ÖV schaffen, um den UV insgesamt attraktiver zu gestalten und in Kombination konkurrenzfähigere Angebote zu gestalten, ist von solchen Initiativen nicht einmal als Zielvorstellung im Fürther NVP zu lesen.</p>	<p>Intermodale Zielvorstellungen sollen im VEP entwickelt werden.</p>
(1.1.41) BN/WsF	<p>Unter Pkt. 4.3.3. des NVP S. 70 leuchtet unter der Überschrift „Schnittstellen zum Individualverkehr“ versteckt das Thema „bike and ride“ (B+R) auf.</p> <p>Von den dort aufgeführten 7 B+R Standorten handelt es sich bei 4 Standorten um reine Fahrradbox-Standorte mit einer Gesamtkapazität für lediglich 18 Fahrräder an allen 4 Standorten zusammen. Von den drei verbleibenden</p>	<p>(Wie 1.1.42, 1.1.45 und 1.1.54.10)</p> <p>Das Thema Bike+Ride durch bestehende Absichten und im Radverkehrskonzept Fürth² (RVK) abgedeckt. Dies schließt mindestens alle U-/S-/R-Bahn-Stationen und ggf. auch wichtige Bushalte ein. Im Weiteren zählen zu den RVK-Projekten auch Systemparker, Schließfächer, ein Fahrradparkhaus und Fahrradverleihsysteme (#A277,</p>

² Radverkehrskonzept Fürth, Teil: Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm 2009 – 2020, Stand 2015, Beschluss des Stadtrates vom 25. März 2015.

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Standorten stellen der Hbf. mit über 100 Abstellanlagen und die S-Bahn-Haltestelle Unterfarnbach mit 60 Abstellanlagen die beiden größten und auch von der Lage attraktivsten dar. Allerdings ist zu diesen beiden Standorten anzumerken, dass die Abstellanlage am Hbf. seit Jahren immer überfüllt und damit seit Jahren überhaupt keine freien Plätze mehr bietet (der Verfasser beobachtet die Situation regelmäßig persönlich, während der HVZ wurde bei vielen Stichproben fast nie ein freier Platz gefunden) und die Abstellanlage Unterfarnbach wie richtig im NVP vermerkt derzeit abgebaut ist. Mit anderen Worten: es gibt derzeit de facto quasi kein B+R in der Stadt.</p>	<p>R138, U8, R139, U140, U162, U274).</p> <p>Die Regierung von Mittelfranken verlangt für die Gewährung von Zuwendungen einen gemeinsamen Ausbau. Für Bike+Ride-Einzelprojekte lehnt sie dies ab.</p> <p>Am Hauptbahnhof soll die weitere Entwicklung in Sachen Empfangsgebäude abgewartet werden. Reserveflächen für den B+R-Ausbau bestehen dort.</p> <p>Am U-Bahnhof Klinikum wird im Rahmen des künftigen S-Bahnhofs Klinikum eine B+R-Anlage geschaffen.</p>
(1.1.42) BN/WsF	<p>Dieses Manko ist angesichts potentieller Nutzung in Verknüpfung mit dem ÖV umgehend abzustellen. Die Verbindung von Rad und ÖV liefert i.d.R. in Kombination nicht nur konkurrenzfähige, sondern die schnellsten Verbindungen in einem Ballungsraum.</p> <p>Diese Verbindung ist insofern entsprechend zu fördern und auszubauen.</p> <p>In einem ersten Schritt ist der Fokus auf die besonders vorteilhafte Kombination mit Schienenverkehr (U-Bahn, S-Bahn, RB, RE) zu legen.</p> <p>Hierfür hat der Verfasser bereits im Februar zum BK-Auftakt vorgeschlagen, an allen Zugängen aller U-Bahn- und DB-</p>	<p>(Wie 1.1.41, 1.1.45 und 1.1.54.10)</p> <p>Auf den Abwägungsvorschlag 1.1.41 wird verwiesen.</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Stationen (nicht versteckt, sondern möglichst nahe am unmittelbaren Zugang) intelligent ordnende Systemständer zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Der Verweis auf das Programm im Rahmen des beschlossenen Radverkehrskonzeptes der Stadt Fürth ist hier nicht ausreichend, weil der Fokus im NVP die Verknüpfung der Verkehre ist und der Vorschlag des Verfassers über die bisherigen Pläne hinausgeht.</p> <p>Darüber hinaus wäre ein zeitgemäßes Radparkhaus ist an einem zentralen Platz wie dem Hauptbahnhof ins Auge zu fassen. Die Etablierung von Radleihstationen ist zu prüfen.</p> <p>Schließfächer für Fahrradhelme und weitere Rad-Utensilien sollten das Angebot komplettieren. Als Synergie können solche Schließfächer auch von anderen Verkehrsteilnehmern und Einkaufenden oder Passanten wie Teilnehmern eines Stadtrundgangs vorteilhaft genutzt werden.</p>	
(1.1.43) BN/WsF	<p>Zudem ist hinsichtlich der Beschaffung neuer U-Bahn-Züge für die Linie 1 darauf zu achten, dass sie Multifunktionsabteile wie Nahverkehrszüge bieten, in denen Rollstuhl- und Radfahrer Platz finden, ohne die weiteren Fahrgäste zu stören.</p>	<p>Die neuen U-Bahn-Züge (Typ G1) befinden sich bereits im Bau. Nach VAG-Angaben sind die Flächen für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder jeweils hinter den Fahrerständen und im Bereich der drei Wagenübergänge angeordnet, um die Türbereiche zu entlasten.</p>
(1.1.44) BN/WsF	<p>Die wichtige Schnittstelle Fußgänger im Kontext Zuwege wird noch nicht im NVP adressiert. Perspektivisch ist neben der exemplarisch ausgeführten Verknüpfung von Rad- und ÖV-Verkehr ist auch die Verknüpfung attraktiver Zubringer-Fußwege</p>	<p>Das Thema „Zuwegungen“ wird dem NVP-Projekt „Haltestellen-Standard Fürth“ zugeordnet (#NH 16) und als VEP-Prüfauftrag „Barrierefreies Fußwegekonzept“ aufgenommen (#NZ 10).</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>mit dem ÖV-Verkehr auszubauen. Selbst wenn dies abschließend erst mit VEP Analysen erfolgen wird, spricht nichts gegen eine Aufnahme des Themas und grundsätzlicher Ziele in diesem Zusammenhang in den NVP, so wie die Stadt Erlangen dies gerade beschlossen hat.</p>	<p>Bei den bisherigen Planungen der Stadt Fürth für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen wurde die Zuwegung in fast allen Fällen in den Projektumfang und die barrierefreie Gestaltung einbezogen.</p>
(1.1.45) BN/WsF	<p><u>Beschlussvorschlag Stadtrat zur Aufnahme in den NVP:</u></p> <p>Als Ziel für den NVP wird aufgenommen, dass bis zur Fortschreibung in fünf Jahren alle U- Bahn- und DB-Haltestellen in der Nähe aller Zugänge mit ausreichend Radabstellanlagen (Modell wie am Südausgang des Bahnhofs) ausgestattet sind, so dass im Alltagsbetrieb jederzeit ein freier Abstellplatz gefunden werden kann. Bis 2025 sollen diese auch überdacht sein. Falls möglich, sind dafür Zuschüsse über das Förderprogramm des Bayerischen Landtags einzusetzen.</p> <p>Komfortable, kurze und sichere Fußgänger-Zuwege und Steigerung Aufenthaltsqualität durch bessere stadträumliche Gestaltung sind als Ziele in den NVP aufzunehmen.</p>	<p>(Wie 1.1.41 mit 1.1.42 und 1.1.54.10)</p> <p>Es ist keine NVP-Fortschreibung im 5-Jahres-Takt vorgesehen, sondern eine kontinuierliche Nahverkehrsplanung KNVP (#NK 12).</p> <p>Die Zuwendungsfähigkeit des Bike+Ride-Ausbaus hängt an der mengenmäßigen (Mehr-)Bedarfsfeststellung durch die VGN GmbH und die vom Zuwendungsgeber verlangte Bündelung aller Anlagen des Stadtgebiets in ein Gesamtprojekt; siehe auch die Erläuterungen unter Abwägungsvorschlag 1.1.41.</p> <p>Eine Überdachung ist dort machbar, wo sie auch städtebaulich vertretbar ist.</p>
(1.1.46) BN/WsF	<p>Preispolitik für Öffentlichen Verkehr (ÖV)</p> <p>In jüngster Vergangenheit gab es mehrere empfindliche Preiserhöhungen in Fürth.</p> <p>Dazu zählt die Abschaffung der Kurzstrecken-Regelung für das gesamte Stadtgebiet 2013 zusammen mit der weiteren</p>	<p>Allgemeine Vorbemerkungen zu Preisen im ÖPNV:</p> <p><u>1.) Nachfrageeffekte</u></p> <p>Zunächst ist es erst einmal richtig, dass die Nachfrage im ÖPNV auf Veränderungen der Fahrpreise reagiert, d. h. bei Preiserhöhungen zurückgeht und bei Preissenkungen steigt. Dieser Effekt ist jedoch nicht direkt proportional</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>durchschnittlichen Fahrpreiserhöhung um 20% zum Fahrplanwechsel 2014/15 sowie die weitere Reduzierung von Kurzstrecken-Möglichkeiten gleich zum Fahrplanwechsel 2015/16. Gleichzeitig wurde von Herrn Brög (Sozialdata) im bilateralen Gespräch kund getan, dass die tatsächlich empirisch nachweisbare Abnahme von Fahrgästen wegen dieser Preiserhöhungen in den letzten Jahren über die Zunahme von Fahrgästen durch Direktmarketing vollständig kompensiert werden konnte.</p> <p>Mit anderen Worten belegen diese empirischen Auswertungen, dass es ohne Fahrpreiserhöhungen ein Steigerungspotenzial von ca. 10% mehr Fahrgästen p.a. gäbe, das durch die aktuelle Preispolitik nicht gehoben wird.</p> <p>Dieses Verharren auf dem Status Quo muss durch einen signifikanten Ausbau des ÖV und des Umweltverbunds insgesamt im Modal Split abgelöst werden.</p>	<p>und häufige Fehleinschätzung bestehen darin, dass dabei jeweils nur ein Austausch zwischen MIV (Autofahrern) und ÖPNV (Fahrgästen) erfolgt. Die Austauscheffekte sind weitaus vielschichtiger und schließen insbesondere auch den nicht motorisierten Verkehr (NMV, Radfahrer und Fußgänger) sowie das Phänomen der Verkehrsinduktion (Verkehr der im anderen Falle nicht stattfindet) ein.</p> <p><u>2.) Modal Split-Beeinflussung</u> Die Bereitschaft von Autofahrern für einen Wechsel zum ÖPNV bestimmt sich über die „Attraktivität des ÖPNV“. Bestimmend für die Attraktivität sind dabei neben dem Preis auch das ÖPNV- und das MIV-Angebot selbst. Es bestimmt sich die Attraktivität des ÖPNV nämlich nicht als absolute, sondern als relative Größe; und zwar als das Attraktivitätsverhältnis der Verkehrsmittel. Ein besonders effizienter und effektiver – wenn auch wenig populärer – Ansatz für die gezielte Verlagerung von MIV-Fahrten zum ÖPNV besteht daher darin, die MIV-Attraktivität durch gezielte Beschränkungen im Straßenverkehr zu senken.</p> <p><u>3.) Fehlbeträge/öffentliche Hand</u> Der allgemeine ÖPNV in Nürnberg und Fürth wird, wie in fast allen anderen Städten auch, nicht kostendeckend betrieben. Werden die Fahrpreise jährlich nur im Umfang der Inflation der Kostenseite angehoben („Atzelsberg-System“), erhöht sich dadurch der nominelle Fehlbetrag ständig weiter. Die ÖPNV-Preiserhöhungen über die</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Inflation hinaus in Nürnberg und Fürth in der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts dienten zur Eindämmung dieser ständig steigenden städtischen Fehlbeträge.</p> <p><u>4.) Kosteneffekte</u> Es ist einseitig, Fahrpreise nur als Kosten der Fahrgäste aufzufassen. Sie stehen in einem starken Zusammenhang mit dem von der öffentlichen Hand auszugleichenden Fehlbetrag. Hierbei muss auch als Systemmerkmal des ÖPNV (und des Verkehrswesens allgemein) beachtet werden, dass sich die Kostenstruktur maßgeblich über die Nachfrage in den Spitzenstunden bestimmt. So ist bei einem durch Verbilligung der Fahrpreise hervorgerufenen Anstieg der Nachfrage nicht nur zu erwarten, dass die Preis-bedingten Einnahmeausfälle zu kompensieren sind, sondern dass darüber hinaus die Kosten steigen (größere oder mehr Fahrzeuge, Fahrten und Fahrpersonale). Nur unter Berücksichtigung dieses Zusammenhangs und der Klärung der Frage nach der öffentlichen Finanzierung kann eine Diskussionsgrundlage für Vergünstigungen geschaffen werden. Dies ist jedoch oft, und auch bei den hier gemachten Vorschlägen, nicht erkennbar.</p> <p><u>5.) Preise als Steuerungsinstrument</u> Gegenüber pauschalen Preissenkungen ist es auch aus volkswirtschaftlicher Sicht vorzugswürdig, Preise zu differenzieren, um Kapazitätsreserven in Neben- und Schwachverkehrszeit mit Vergünstigungen zu diesen</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		Zeiten zu füllen (9-Uhr-Tickets, Mitnahmeregelungen für den Abend und das Wochenende, etc.).
(1.1.47.1) BN/WsF	<p>Kosten und Nutzen sollten für den Kunden in einem guten Verhältnis stehen. Die Studie „ÖPNV-Report 2017“ von Civity zeigt, dass in der Matrix mit den beiden Achsen Abfahrten pro 100 Einwohner und Preis für eine Fahrt Fürth und Nürnberg im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten nicht gut abschneiden. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass Erlangen im Städtevergleich kaufkraftbereinigt günstigere Tickets als Fürth anbietet.</p> <p>Sicherlich ist die Preispolitik eine komplexe Angelegenheit. Gleichzeitig gäbe es heutzutage moderne ökonomisch-analytische Optimierungstools zur Preispositionierung von Marktforschern, die auch für den ÖV angewandt werden könnten.</p> <p>Es erscheint nicht hilfreich an einer Abwärts-Spirale aus Preiserhöhungen und Fahrgastabrieb stur festzuhalten statt nachfrage-erhöhende Preispolitik zur Entwicklung eines Positiv-Kreislaufs aus Fahrgastzunahme – ein solcher Fahrgastgewinn wäre dann wiederum mit positivem Effekt auf die Einnahmeseite – aufgrund attraktiverer Kosten/Nutzen-Sicht der Kunden in Erwägung zu ziehen. (Natürlich sind solche Überlegungen im Kontext weiterer verkehrspolitischer Rahmenbedingungen zu betrachten.) Vor diesem Hintergrund sollte mittelfristig über ein neues – attraktives und einfaches – Preiskonzept nachgedacht werden.</p>	Auf die Ausführungen in Abwägung 1.1.46 wird verwiesen.

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.1.47.2) BN/WsF	<p>Durch die Einführung der eigenen Fürther Preisstufe B hat es die Stadt innerstädtisch in der Hand, hier die entsprechenden Impulse zu setzen. Auch wenn die Preispolitik über Preisstufe B hinaus nicht unabhängig vom VGN erfolgen kann, sind im NVP eines Ballungsraumes richtigerweise Ein- und Auspendler zu betrachten und bleibt der Preis ein wesentlicher Anreiz-Faktor für die Wahl des Verkehrsmittels. Es wäre auch im Sinne der VAG über attraktive Angebote nachzudenken, die dem Kunden im Rahmen der Direktansprache (siehe ÖV Marketing) unkompliziert vermittelt und verkauft werden können. Der Auftraggeber Stadt Fürth sollte also nicht nur auf die Atzelsberger Beschlüsse und den VGN als Verbund von Verkehrsunternehmen verweisen, sondern als Aufgabenträger eigene Vorstellungen in den NVP formulieren.</p> <p>Als ein mögliches Gedanken-Szenario in Anlehnung an bereits existierende Fahrkarten und an das erfolgreiche Wiener Modell könnte angedacht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monats-Karte Tarifstufe B (nur Fü) mit Ausschluss-Zeit für 0,50€ pro Tag (15€ Mobi-Card ab 9 Uhr für 30 Tage) • Monats-Karte Tarifstufe B (nur Fü) ohne Ausschluss-Zeit für 1€ pro Tag (30€ Mobi- 	<p>Auf die Ausführungen in Abwägung 1.1.46 wird verwiesen.</p> <p>Einfach kommunizierbare Preise wurden z. B. für die 9-Uhr-Jahresabos der Preisstufe A (anfangs 35,00 €) und der Preisstufe B (anfangs 25,00 €) eingeführt. Diese sind inzwischen auf 37,00 € und 26,00 € gestiegen. Daran ist zu ersehen: Einfach zu kommunizierenden Preise würden spätestens nach einem Jahr mit der Inflation-bedingten Erhöhung nach dem Atzelsberg-System wieder verschwinden.</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Card rund um die Uhr für 30 Tage)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monats-Karte Tarifstufe A (Fü/Nü) mit Ausschluss-Zeit für 1€ pro Tag (30€ Mobi-Card ab 9 Uhr für 30 Tage) • Monats-Karte Tarifstufe A (Fü/Nü) ohne Ausschluss-Zeit für 2€ pro Tag (60€ Mobi-Card rund um die Uhr für 30 Tage) • Monats-Karte VGN Gesamttraum mit Ausschluss-Zeit für 3€ pro Tag (90€ Mobi-Card ab 9 Uhr für 30 Tage) • Monats-Karte T VGN Gesamttraum ohne Ausschluss-Zeit für 6€ pro Tag (180€ Mobi-Card rund um die Uhr für 30 Tage) <p>Durch einfach zu kommunizierende, zu verstehende und attraktive Abos gleichen im Zielbild Fahrgastzugewinne die Mindereinnahmen aus und entstehen zusätzliche Synergien wie weniger Automatenbedarf, einfachere Kontrollen etc. (attraktivere Preise könnten dann auch wieder mit der Inflation oder dem VGN Index der Atzelsberger Beschlüsse steigen.)</p>	
(1.1.48) BN/WsF	Konkrete Preismaßnahmen können neben diesem Vorschlag auch die Einbeziehung von Jobtickets, Semestertickets oder Rückvergütungen durch Einzelhandelspartner sein.	Mit den bestehenden Jobtickets, Semestertickets sowie den Rückvergütungen durch Fürther Einzelhändler sind bereits spürbare Rabatte verbunden.
(1.1.49) BN/WsF	Besonders innovativ wäre die Einführung eines sogenannten	Die Einführung eines „Bürgertickets“ wurde in den vergangenen Jahren in mehreren Städten und Verbänden

(263)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>„Bürgertickets“, das die ÖV-Nutzung in der Stadt für alle Bürger gegen eine Abgabe inkludiert wie bei einem Semesterticket für Studenten.</p> <p>Damit wäre der Stadt jegliches Finanzierungsrisiko für den ÖV genommen, da die Kosten der Stadt nach selbst festgelegtem Schlüssel auf alle Bürger der Stadt verteilt werden.</p> <p>Zudem würde das Anreizsystem für ÖV Nutzung auf die gewünscht Basis gestellt, dass mehr ÖV Nutzung (im Gegensatz zu mehr MIV Nutzung) keine Marginalkosten produziert.</p>	<p>in Deutschland diskutiert und letztlich verworfen, so zum Beispiel im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (Leipzig) und in Osnabrück. Mit einer solchen Finanzierungsform sind vielschichtige, komplexe juristische, wirtschaftliche, verkehrliche und politische Fragestellungen verbunden. So ist neben einer Verkehrsverlagerung vom MIV auch eine Verlagerung vom Fuß- und Radverkehr zum ÖPNV und erheblicher Neuverkehr (Verkehrsinduktion) zu erwarten. Gleichzeitig ginge der Steuerungseffekt von Preisen verloren, zum Beispiel Preis-basierte Anreize für Nachfrageverlagerungen in Zeiten mit Kapazitätsreserven.</p> <p>Unabhängig von dem kritisch zu beurteilenden konkreten Vorschlag „Bürgerticket“ ist die „Zukunft der ÖPNV-Finanzierung“ jedoch ein grundsätzlich drängendes Thema (siehe u. a. Abschnitt „Finanzierung“ in der <u>Stellungnahme der Stadt Fürth zum NVEP Nürnberg</u>, Anlage zu TOP 9, BWA 19.01.2011), so dass zu ihrer Klärung ein VEP-Prüfauftrag definiert wird (#NT 10).</p>
(1.1.50) BN/WsF	<p><u>Beschlussvorschlag Stadtrat zur Aufnahme in den NVP:</u></p> <p>Als Ziel für den NVP wird aufgenommen, dass bis zur Fortschreibung in fünf Jahren in oben ausgeführten Sinne alternative Preisgestaltungs-Systeme beschlussfähig vorliegen.</p>	<p>(Wie 1.1.54.11)</p> <p>Der Vorschlag wird auf Grund der genannten Zeitdauer (Befristung) angesichts der vielschichtigen Thematik abgelehnt; auf die Ausführungen in Abwägungsvorschlag 1.1.46 bis 1.1.49 wird verwiesen.</p> <p>Etwaige Änderungen in der Preispolitik können im Rahmen der künftigen VEP-Zieldiskussion und im Zuge</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		des VEP-Prüfauftrags „Zukunft der ÖPNV-Finanzierung“ ergebnisoffen diskutiert werden (#NT 10).
(1.1.51) BN/WsF	<p>Ausblick/Schlussbemerkung</p> <p>Digitalisierung wird den Personentransport international zum Milliardenmarkt für neue Stakeholder transformieren. Auf solche Entwicklungen müssen sich der ÖV mit UV und vor allem Aufgabenträger und VU intelligent vorbereiten, um diese Herausforderungen zu meistern. Neue Marktteilnehmer werden mit Innovation (über Verkehrsträger integrierte Apps, autonomes Fahren, private Übernahme öffentlicher Versorgung etc.) Strategien verfolgen, die den Handlungsspielraum der Stadt künftig stark einschränken können, wenn nicht rechtzeitig agiert wird. Es ist derzeit noch nicht zu sehen, dass sich die Aufgabenträger und VU im VGN ausreichend mit dem Thema „new mobility“ auseinandergesetzt haben. Dies sollte im Rahmen des VEP aufgegriffen werden.</p>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
(1.1.52) BN/WsF	Im Rahmen des VEP sind zudem ein ganzheitliches Verkehrsmodell zu analysieren und im Kontext dessen weitere Möglichkeiten für mehr schienengebundenen ÖV (z.B. Tram Linie 6 gen Westen nach Fürth) zu evaluieren.	Der Aufbau des VEP-Verkehrsmodells (Teil: Analyse) befindet sich in Bearbeitung. Im Rahmen des VEP sollen auch Schienenverkehrsprojekte untersucht werden. Die Straßenbahn-Neubaustrecke vom Westfriedhof nach Fürth (Linie 6) wurde bereits im Rahmen des NVEP Nürnberg beurteilt. Das Prüfungsergebnis der Stadt Fürth lautet damals, <i>„diese Linie bis auf weiteres als Stadtbus (...) zu konzipieren und (...) die Möglichkeit zur Realisierung als</i>

(265)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p><i>Straßenbahnneubaustrecke unter geänderten Voraussetzungen (Nachfrageanstieg, ÖPNV-Finanzierungen) nicht zu verbauen.</i>“ (Stellungnahme der Stadt Fürth zum NVEP Nürnberg, Anlage zu TOP 9, BWA 19.01.2011). Am 02.12.2017 wurde dieser Ansatz mit der Neukonzeption der Linie 39 umgesetzt (#ND 51).</p>
(1.1.53) BN/WsF	<p>In der jüngsten repräsentativen Umfrage des Meinungsforschungsinstitut "infratest dimap" sprachen sich doppelt so viele Bürger für mehr ÖV aus, als sich bessere Straßen und Autobahnen wünschen. Sogar 70 Prozent der Befragten würden häufiger auf das Auto verzichten, wenn die ÖV-Angebote verlässlicher, bequemer und preiswerter wären. Da die Vorteile des ÖV wegen falscher volkswirtschaftlicher Anreize (Externalisierung Folgekosten MIV) aktuell eher systemisch-ganzheitlich als auf egoistisch-individueller Ebene wahrnehmbar sind, ist diese Bereitschaft der Bürger begrüßens- und bemerkenswert und hat es verdient, von der Politik beherzt aufgegriffen und umgesetzt zu werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
(1.1.54) BN/WsF	<p>Überblick Beschlüsse zur Erweiterung NVP ggü Anhörungsfassung:</p>	<p>–</p>
(1.1.54.1) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Als Stadtplanungsziele werden festgehalten attraktiven Stadtraum zu schaffen, Verkehrsreduzierung durch kurze Wege sowie Mensch, Gesundheit, Umwelt & Klima von Verkehrseinflüssen zu entlasten. Dazu gehören als Ziele 	<p>(Wie 1.1.12)</p> <p>Es handelt sich bei dem Beschlussvorschlag von BN/WsF um Ziele und Themen des VEP, die im NVP nicht</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>auch komfortable, kurze und sichere Fußgänger-Zuwege für den ÖV mit attraktiver stadträumlicher Gestaltung.</p>	<p>behandelt werden müssen und aufgrund der Zeitachse auch nicht behandelt werden sollen. Hierzu zählt auch z. B. das der VEP-Prüfauftrag für ein „Barrierefreies Fußwegkonzept“ als ÖPNV-Zugangssystem (#NZ 10).</p> <p>Zudem sind bereits eine Reihe verkehrspolitischer Ziele im NVP enthalten (siehe Kapitel 4).</p>
(1.1.54.2) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Der Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖV) am Modal Split soll p.a. um 2% steigen. 	<p>(Wie 1.1.12)</p> <p>Aus fachlicher Sicht ist es fragwürdig, sich dem schwierigen Thema <i>Modal Split</i> mit „gegriffenen“ Zielwerten, ohne eine Machbarkeitsabschätzung hierzu und ohne diesbezügliche Wirksamkeitsabschätzung für dementsprechende Maßnahmenvorschläge zu nähern. Solche Abschätzungen sind zudem ebenfalls komplex und in der Kürze der Zeit nicht zu bewältigen.</p>
(1.1.54.3) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines ganzheitlichen Konzepts für die zukunftsfähige Bewältigung der wichtigsten Pendlerströme mit einem attraktiven ÖV bis NVP Fortschreibung. 	<p>(Wie 1.1.24)</p> <p>Mit den Prozessen VEP und KNVP wird eine ganzheitliche (VEP) und kontinuierliche (KNVP) Bearbeitung der ÖPNV-Themen sichergestellt. Darüber hinausgehende Konzepte sind nicht erforderlich.</p>
(1.1.54.4) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Der um zusätzliche Beschleunigungsmaßnahmen erweiterte NA 10 sowie der Themenkomplex „Innenstadtlinienführung“ werden als Prüfaufträge priorisiert, innerhalb von 2 Jahren abgearbeitet und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. 	<p>(Wie 1.1.24a)</p> <p>Eine Abarbeitung der genannten Maßnahmenvorschläge (#NA 10, #NA 20) ist von der Stadtverwaltung personell nicht innerhalb von nur zwei Jahren leistbar.</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.1.54.5) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Für eine gute Qualitätssicherung: ein Anreizsystem mit Vertragsstrafen, ein Monitoring des Funktionierens der VGN-übergreifenden Anschluss-Sicherung, die Fortschreibung der sogenannten „Service Aktion“ als Direkt Marketing, regelmäßige Kundenbefragungen außerhalb des Beschwerdemanagements sowie eine Initiative zur dynamischen Fahrgastinformation (letzteres mit Wiedervorlage in einem Jahr zum Stand). 	<p><u>(1.1.54.5.1) Anreizsystem mit Vertragsstrafen:</u> (Wie 1.1.26 und 1.1.36.1) Die Erfordernisse für solche Instrumente werden im Rahmen des weiteren Vergabeprozesses geprüft; sie müssen nicht im NVP geregelt werden.</p> <p><u>(1.1.54.5.2) Anschlussicherung:</u> (Wie 1.1.32 und 1.1.36.2) Der Anregung wird teilweise gefolgt. Zur Konkretisierung wird ein KNVP-Prüfauftrag „Konzept zur Anschlussicherung“ aufgenommen (#NI 14).</p> <p><u>(1.1.54.5.3) Service-Aktion:</u> (Wie 1.1.34 und 1.1.36.4) Siehe Abwägungsvorschlag zu 1.1.34.</p> <p><u>(1.1.54.5.4) DFI-Initiative:</u> (Wie 1.1.30 und 1.1.36.5) Die Anregung wird durch vier Maßnahmenvorschläge abgedeckt, die bereits im NVP-Projekt „Haltestellen-Standard Fürth“ (#NH 16, NI 10) und in den KNVP-Prüfaufträgen „Echzeitinfos“ (#NI 12) sowie „Erhöhung der Zuverlässigkeit der Fahrzeug-DFI-Systeme“ (#NI 11) verankert wurden.</p>
(1.1.54.6) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Zur Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebskonzepte erhält der Stadtrat alle 2 Jahre einen Umsetzungsbericht. 	(Wie 1.1.29 und 1.1.36.3.2)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		Über den Projektfortgang und die Erkenntnisgewinne bei der Erprobung alternativer Busantrieben wird zu gegebener Zeit informiert. Es handelt sich dabei um eine stadt-interne Kommunikation, die keine Aufnahme in den NVP und keine Periodizitätsvorgabe erfordert.
(1.1.54.7) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Kosteneinsparpotentiale des laufenden Betriebs werden regelmäßig mit konkreter Quantifizierung und im Zusammenhang des Vergleichs der Betriebskosten mit anderen VU berichtet und für den Ausbau des ÖV reinvestiert. 	(Wie 1.1.33a und 1.1.36.3.3) Siehe Abwägungsvorschlag zu 1.1.33a.
(1.1.54.8) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen NFP 12, ND 70, ND 80 und „Optimierung Busliniennetzes Südstadt“ werden ebenfalls priorisiert weiterverfolgt und innerhalb von 2 Jahren vorgelegt. 	<p><u>(1.1.54.8.1) Maßnahme NFP 12 „Ausweitung Nebenverkehrszeit am Samstag bis 20:30 Uhr“:</u> (Wie 1.1.1 und 1.1.38.1) Die Verschiebung des Endes der Nebenverkehrszeit am Samstag von bisher ca. 16:00 Uhr auf 20:30 Uhr ist als Projekt in den NVP aufgenommen (#NFP 12) und dient letztlich auch der Belebung der Fürther Innenstadt im Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie für Berufstätige im Einzelhandel. Sie kann bei positivem NVP-Beschluss in absehbarer Zeit umgesetzt werden (1. Priorität).</p> <p><u>(1.1.54.8.2) Maßnahmen ND 70 und ND 80 „Buskonzept Fürth Nord-Nordwest (Herzogenaurach, Hüttendorf, Eltersdorf, Erlangen):</u> (Wie 1.1.37b.1, 1.1.38.2 und 1.1.38.3) Die Vorlage von Ergebnissen zu diesen beiden KNVP-</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Prüfaufträgen innerhalb von zwei Jahren erscheint machbar, siehe Abwägungsvorschläge zu 1.1.37b.1, 1.1.38.2 und 1.1.38.3.</p> <p><u>(1.1.54.8.3) VEP-Prüfauftrag NK 30 „Buslinien Südstadt“ (NK 30):</u> (Wie 1.1.38.4 und auch in 1.1.39) Siehe Abwägungsvorschlag 1.1.39.</p>
(1.1.54.9) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Dem Bau-Ausschuss wird jährlich eine Übersicht über den Stand der Maßnahmenliste, -planung sowie des Umsetzungs-Monitoring vorgelegt. Er begleitet zudem die intendierte offensive öffentlichkeitswirksame Kommunikation von Angebotsverbesserungen. 	<p><u>(1.1.54.9.1) Jährliche Übersicht:</u> (Wie 1.1.39) Siehe Abwägungsvorschlag 1.1.39.</p> <p><u>(1.1.54.9.2) Angebotsbewerbung, Fahrplanmedien, ÖV-Kentnisse:</u> (Wie 1.1.37b.2) Siehe Abwägungsvorschlag 1.1.37b.2.</p>
(1.1.54.10) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Bis zur Fortschreibung in fünf Jahren werden alle U-Bahn- und DB-Haltestellen in der Nähe aller Zugänge mit ausreichend Radabstellanlagen (Modell wie am Südausgang des Bahnhofs) ausgestattet, so dass im Alltagsbetrieb jederzeit ein freier Abstellplatz gefunden werden kann. Bis 2025 sollen diese auch überdacht sein. (Falls möglich, sind dafür Zuschüsse über das Förderprogramm des Bayerischen Landtags einzusetzen.) 	<p>(Wie 1.1.41, 1.1.42 und 1.1.45)</p> <p>Siehe Abwägungsvorschläge 1.1.41 und 1.1.45.</p>
(1.1.54.11) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Bis zur Fortschreibung in fünf Jahren liegen Vorschläge für attraktive Preisgestaltungs-Alternativen vor. 	<p>(Wie 1.1.50)</p> <p>Siehe Abwägungsvorschlag 1.1.50.</p>

(270)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.1.54.12) BN/WsF	<u>Beschlüsse, deren Weiterverfolgung nicht hauptsächlich in der Aufgabenträgerschaft aber im Interesse der Stadt Fürth liegen und somit ebenso in den NVP aufzunehmen sind:</u>	–
(1.1.54.12.1) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Angebots-, d.h. insbesondere Taktverbesserungen, für die drei wichtigen Pendler-Züge nach Erlangen, Siegersdorf und Zirndorf. 	(Wie 1.1.16) Siehe Abwägungsvorschlag 1.1.16.
(1.1.54.12.2) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Gestaltung des Fürther Hauptbahnhofhofes (mit jährlicher Wiedervorlage). 	(Wie 1.1.28 und 1.1.36.6) Siehe Abwägungsvorschläge 1.1.28 und 1.1.36.6.
(1.2) Stadt Nürnberg		
(1.2.1) Stadt Nürnberg	Der nun vorliegende überarbeitete Entwurf legt nahe, dass die Bedenken inhaltlicher und rechtlicher Art von der Stadt Fürth nicht geteilt werden. Seitens der Stadt Nürnberg bestehen diese fort. Eine umfassende Prüfung und Abstimmung aller Details ist in der Kürze der Zeit nicht leistbar. Der Stellungnahme der VAG vom 11.01.2018 schließen wir uns inhaltlich an. Daher beschränken wir uns im Weiteren auf generelle Aspekte zum grenzüberschreitenden Verkehr.	Auf die Abwägungsvorschläge zur Stellungnahme der VAG unter 1.3 wird verwiesen.
(1.2.2) Stadt Nürnberg	Der NVP soll u.E. einen Rahmen bilden, der durch eine Vorabbekanntmachung bzw. einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) ausgefüllt wird. Wie Ihnen bekannt ist, soll die Bedienung der grenzüberschreitenden Linien auf Grundlage der jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne der beteiligten Aufgabenträger und nach	Auf die Abwägungsvorschläge zur Stellungnahme der VAG unter 1.3 wird verwiesen, insbesondere auf die Hinweise in Abwägungsvorschlag 1.3.2, 1.3.3.2 und 1.3.5.

(271)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Maßgabe einer Zweckvereinbarung zur Aufgabenübertragung erfolgen. Hierfür ist es sinnvoll, die Nahverkehrspläne diesbezüglich so abzustimmen, damit eine reibungslose Erfüllung der übertragenen Aufgabe ermöglicht ist.</p> <p>Aus unserer Sicht sind die Anforderungsprofile, bzw. die als Mindestmaß definierten Qualitätsstandards für einen allgemein gültigen Nahverkehrsplan dahingehend weiterhin zu dezidiert. Bekanntlich gibt es zwischen dem fortgeschriebenen NVP Nürnberg und dem Entwurf des NVP-Fürth Unterschiede in der Detaillierung der Ausstattungsmerkmale von Fahrzeug und Infrastruktur sowie Taktrastern, Marketing, Betrieb etc. Im Ergebnis wird es erforderlich sein, für die grenzüberschreitenden Linien gesonderte Regelungen zu treffen, mit konkreten Fahrplänen, abgestimmten Qualitätsstandards, Zuständigkeiten und letztlich finanzieller Modalitäten. Dies ist aus unserer Sicht insbesondere mit Blick auf die Vorabbekanntmachung und die erforderliche Aufgabenübertragung im Zusammenhang mit den rechtlichen Hürden beim U-Bahnbetrieb zeitkritisch.</p>	
(1.3) VAG Nürnberg		
(1.3.1) VAG	<p>In einem Nahverkehrsplan sind die Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung sowie die grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen des Aufgabenträgers in Anlehnung an den Rahmen der bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung festzulegen. Diese grundsätzlichen Anforderungen gelten nicht nur für den eigentlichen Stadtverkehr Fürth, sondern ebenso für alle grenzüberschreitenden Linien anderer Aufgabenträger, welche das Stadtgebiet Fürth bedienen.</p>	<p>Vorbemerkung: Im öffentlichen Anhörungsentwurf des NVP vom 13.12.2017 wurde das in Tabelle 32 definierte Linienbündel noch uneinheitlich bezeichnet (S. 73: „Fürther Linienbündel“, S. 115: „Linienbündel Stadtverkehr Fürth“). Im Entwurf für die Beschlussfassung wird dieses zur Klarstellung nun einheitlich als Linienbündel „Stadt Fürth“ bezeichnet und abgegrenzt vom Linienbündel „Stadtverkehr Nürnberg“ und von den Linienbündeln des Landkreises Fürth.</p> <p>Abwägungsvorschlag: Die ausreichende</p>

(272)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Verkehrsbedienung ergibt sich aus den Maßnahmen-Kapiteln (#Kapitel 6.2 und 6.3). Diese beziehen sich nicht nur auf den „Stadtverkehr“ oder das Linienbündel „Stadt Fürth“, sondern auf alle in Fürth verkehrenden Linien, und damit auch auf alle grenzüberschreitende Linien. Zur Klarstellung wird die Überschrift des Kapitels 6.3 um einen Klammerzusatz und die Tabelle 33 um einen einleitenden Satz ergänzt. Grundsätzliche verkehrspolitische Zielsetzungen sind im NVP Fürth verankert (#Kapitel 4.1 und 4.2).</p>
(1.3.2) VAG	<p>Der im vorliegenden Entwurf ausgeführte Detaillierungsgrad an Vorgaben widerspricht zum einen der Anforderung des Nahverkehrsplans, für alle in Fürth verkehrenden Linienverkehre Gültigkeit zu besitzen, zum anderen auch dem eigenen Bekunden sich mit den umliegenden Aufgabenträgern hinsichtlich der grenzüberschreitenden Leistungsanforderungen abzustimmen.</p>	<p>Dem NVP der Stadt Fürth ist die Aufgabe zugedacht, im Rahmen der EU-weiten Vorabbekanntmachung über die beabsichtigte Direktvergabe des Linienbündels „Stadt Fürth“ als Leistungsbeschreibung zu dienen. Eine solche Rolle deckt sich mit der zum Dezember 2017 wirksam gewordenen Fortschreibung der VO (EG) Nr. 1370/2007 durch die VO (EU) 2016/2338, mit der die Rolle der Nahverkehrspläne weiter gestärkt wird („Strategiepapier zur Politik für den öffentlichen Verkehr“). Die Auffassung, der Fürther NVP stünde in einem Widerspruch zu den Anforderungen an einen NVP, wird daher als unzutreffend zurückgewiesen.</p> <p>Es ist dabei präzise zu unterscheiden zwischen</p> <ol style="list-style-type: none"> a) den Funktionen und der verbindlichen Bedienungsqualität (Takt), die in den Tabellen 15, 19 und 33 (Kapitel 4.3, 4.4 und 6.3) für alle Linien des allgemeinen ÖPNV im

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Stadtgebiet Fürth festgelegt sind, und</p> <p>b) den Qualitätsstandards gemäß Kapitel 4.5, die nur für das Linienbündel „Stadt Fürth“ und die U-Bahn gelten. Bei allen übrigen Linien gelten jene Standards, die in den Nahverkehrsplänen der Stadt Nürnberg und des Landkreises Fürth festgelegt wurden.</p> <p>Zur Verdeutlichung wurde die Einleitung des Kapitels 4.5 überarbeitet. Eine darüber hinausgehende Festlegung von Qualitätsstandards wäre in der Kürze der Zeit nicht leistbar gewesen. Die Parameter nach a) wurden im AK NVP plus gemeinsam mit den Nachbarn festgelegt.</p>
(1.3.3.1) VAG	<p>Denn einige der im Kapitel 4 „Anforderungsprofil“ aufgestellten Forderungen können durch die grenzüberschreitend tätigen Verkehrsunternehmen bzw. die entsprechenden Aufgabenträger aus betrieblichen und/oder rechtlichen Gründen nicht erfüllt werden. Hier ist eine ausführlichere Abstimmung erforderlich.</p>	<p>Mangels Konkretisierung kann der Einwand hinsichtlich nicht erfüllbarer Forderungen nicht nachvollzogen werden. Vermutlich liegt seitens der VAG ein Missverständnis vor. Die Qualitätsstandards gemäß Kapitel 4.5 gelten nur für das Linienbündel „Stadt Fürth“ und die U-Bahn, nicht jedoch für die übrigen Linien der Linienbündel „Stadtverkehr Nürnberg“ (NVP Nürnberg) und Linienbündel aus dem NVP des Landkreises Fürth.</p>
(1.3.3.2) VAG	<p>Der Entwurf des Nahverkehrsplans in seiner vorliegenden Form entspricht hinsichtlich seiner Detailierung in weiten Teilen bereits einer Vorabbekanntmachung und somit nicht seiner eigentlichen Zielsetzung und rahmengebenden Aufgabenstellung.</p>	<p>Die Detailierung des NVP Fürth auf dem Niveau der EU-weiten Vorabbekanntmachung ist ein beabsichtigtes Merkmal, um den NVP hierbei als Leistungsbeschreibung einsetzen zu können. Auf den Abwägungsvorschlag 1.3.2 wird verwiesen. Ein in seinem Inhalt nur rahmengebender NVP wäre nach Auffassung der Stadt und ihren die NVP-Aufstellung begleitenden juristischen Gutachtern eine</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>überholte Ausgestaltungsweise, die in der Anfangszeit der Nahverkehrspläne üblich war. Eine solche nur grobe Konkretisierung ist infolge der neuen europa- und personenbeförderungsrechtlichen Vorgaben (Vorabbekanntmachung) nicht mehr länger zielführend. Der Aufgabenträger Stadt Fürth wäre mit einem nur Rahmendaten festlegenden NVP in seinem Anliegen geschwächt, das konkret erarbeitete ÖPNV-Leistungsbild gegenüber dem Verkehrsunternehmen durchzusetzen, zumal rein rechtlich davon ausgegangen werden muss, dass dies auch ein „fremdes“ Unternehmen sein kann, falls die Direktvergabe an die infra fürth verkehr gmbh infolge eines erfolgreichen eigenwirtschaftlichen PBefG-Genehmigungsantrags ausbleiben müsste. Nur der NVP und die Vorabbekanntmachung sind die rechtswirksamen Instrumente zur Festlegung des ÖPNV-Angebots.</p>
(1.3.3.3) VAG	<p>Nach unserer Einschätzung dürften auch Widersprüche zu den gesetzlichen Anforderungen des PBefG bzw. des BayÖPNVG bestehen.</p>	<p>Diese Auffassung wird von der Stadt Fürth und ihren die NVP-Aufstellung begleitenden juristischen Gutachtern nicht geteilt. Der NVP-Entwurf wurde dem Sachgebiet 23 der Regierung von Mittelfranken (RvM) im Rahmen der öffentlichen Anhörung bekanntgemacht und die von der Stadt Fürth beabsichtigte Vorgehensweise (Nutzung des NVP als Leistungsbeschreibung der EU-weiten Vorabbekanntmachung) und die Detailtiefe in einem Gesprächstermin erläutert und begründet. Die RvM legt Wert darauf und empfiehlt entsprechend, dass die Aufgabenträger ihre Vorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem jeweils eigenen NVP möglichst eindeutig</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		festschreiben. Diese Haltung bestätigt den Fürther Weg.
(1.3.3.4) VAG	Besonders deutlich wird diese Diskrepanz beispielsweise in Kapitel 4.5.5 „Betrieb“. Hier wird gefordert, dass für den Busverkehr in Fürth der Betriebshof in der Humbserstraße 21 in Fürth zu nutzen ist. Dies ist beispielsweise der VAG als Verkehrsunternehmen der Stadt Nürnberg nicht möglich bzw. nicht vorschreibbar. Daher wäre als Konsequenz dieses Nahverkehrsplans der grenzüberschreitende Verkehr der Stadt Nürnberg nach Fürth durch die VAG einzustellen. Ähnliches gilt für weitere stadtgrenzübergreifende Verkehre anderer Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger.	Der Einwand beruht auf einer Fehlinterpretation. Das Kapitel 4.5 – und damit auch die angesprochene Festlegung über die Betriebshofnutzung – gilt im Betriebszweig Bus nur für das Linienbündel „Stadt Fürth“ und damit nicht für die VAG.
(1.3.4.1) VAG	Auch einige Formulierungen in Kapitel 4.5.1 verweisen auf einen „zu Vertragsbeginn“ oder „während der Vertragslaufzeit“ einzuhaltenden Zustand. Derartige Forderungen sind in einem Nahverkehrsplan aufgrund des fehlenden Vertragsverhältnisses ebenfalls nicht zutreffend.	Dem Hinweis wird gefolgt. Die Formulierungen wurden angepasst, so dass sie sich nun auf die Genehmigung (nach PBefG) anstatt auf einen Vertrag beziehen.
(1.3.4.2) VAG	Weiterhin fordert der Nahverkehrsplan in Kapitel 4.5.6, dass alle Verkehrsunternehmen, welche in Fürth Leistungen erbringen, Gesellschafter der VGN GmbH werden. Dies ist rechtlich nicht ohne weiteres zulässig, da die Verbundgesellschaft eine privatrechtliche Gesellschaft der an ihr beteiligten Verkehrsunternehmen ist und Fürth insoweit nicht alleine entscheiden kann.	Dem Hinweis wird gefolgt. Die Formulierung wurde auf die Möglichkeit eines Assoziierungsvertrags ausgedehnt.
(1.3.4.3) VAG	Dies sind nur einige ausgewählte Beispiele bezüglich des dringenden Anpassungsbedarfs im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Fürth. Nach unserer	Dort wo die Stadt Fürth und ihre die NVP-Aufstellung begleitenden juristischen Gutachter die Einwände der VAG geteilt haben, erfolgte eine geeignete Anpassung

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Einschätzung kann nur durch eine grundlegende Überarbeitung – insbesondere des Kapitels 4.5 Qualitätsstandards – eine rechtssichere und handhabbare Basis für die Fortführung und Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Fürth gewährleistet werden.	des Kapitels 4.5 (siehe Abwägungsvorschläge 1.3.4.1 und 1.3.4.2), im Übrigen erfolgten einzelne Klarstellungen. Ein darüber hinausgehender Anpassungsbedarf wird von den Genannten nicht gesehen.
(1.3.5) VAG	Neben den bereits angeführten Mängeln im Kapitel 4, weisen wir ausdrücklich auf den Anpassungsbedarf bei der Darstellung des U-Bahn-Betriebs in Kapitel 6.7.1 hin. Die in Kapitel 6.7.1 dargestellte betriebliche Verflechtung zwischen infra und VAG entspricht nicht den Rahmenbedingungen gemäß der EU-Verordnung EU-VO(EG)1370-2007 sowie dem PBefG. Diese werden derzeit entsprechend der erwähnten Rechtsgrundlagen neu geordnet, falls der Betriebsvertrag U-Bahn Fürth nicht bis Ende 2024 fortbestehen sollte bzw. könnte. Dieses Kapitel wäre entsprechend anzupassen.	Dem Hinweis wird weitgehend gefolgt. Die Abbildung der U-Bahn im NVP Fürth wurde von der Anhörungsfassung zum Beschlussentwurf grundlegend überarbeitet.
(1.3.6) VAG	Wir bitten eindringlich um Beachtung und Bearbeitung der angeführten gravierenden Anpassungsnotwendigkeiten, um einen rechtssicheren Nahverkehrsplan als Grundlage zur Fortsetzung der guten Zusammenarbeit bei den grenzüberschreitenden Verkehren zwischen den Städten Fürth und Nürnberg zu gewährleisten. Wir sind gerne bereit, an diesen erforderlichen Änderungen konstruktiv mitzuarbeiten	Über die o. g. Anpassungen und Klarstellungen hinaus ist keine Anpassung des Fürther NVP erforderlich.
(1.4) VCD Fürth		
(1.4.1) VCD	Neue Haltestelle „Fichtenstraße" (siehe Anlage, Seite 1).	Eine Haltestelle dort ist nicht erforderlich. Die Kreuzung Fichtenstraße liegt gerade einmal 115 bis 215 Meter von den bestehenden Bushaltes entfernt. Verdichtungen von

(277)

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Bushaltestellen sind generell ein „zweischneidiges“ Schwert, da sie nur den dort zusteigenden Fahrgästen Vorteile bringen, zugleich aber die Fahrzeit der übrigen Fahrgäste verlängern und den ÖPNV damit allgemein für die Fahrgastgesamtheit unattraktiver und die öffentliche Hand teurer machen. Unter dem Strich sinkt die Reisegeschwindigkeit im ÖPNV durch zu dichte Haltestellenabstände für alle Fahrgäste, sie ist also nur vordergründig ein Gewinn. Es ist in dieser Frage sehr wichtig, zu einer ausgewogenen „Maßstäblichkeit“ für die Gesamtstadt zu kommen, auch zwecks Gleichbehandlung. So sind in der Regel durchschnittliche Haltestellenabstände von 500 m (+/-100 m) zur Erschließung optimal, um das umgebende Gebiete mit Luftlinien-Einzugsradien von 300–600 m (5'–10' Fußweg) abzudecken. Geringere Abstände sind nur dort vertretbar, wo <i>sehr viele</i> Fahrgäste aus- oder umsteigen, also nicht durchfahren (bspw. Innenstadt). Von Fragen des richtigen durchschnittlichen Haltestellenabstands untereinander zu unterscheiden ist die Frage nach der „richtigen“ Lage der jeweiligen einzelnen Haltestelle selbst. Neben verkehrstechnischen Aspekten gilt hier aus verkehrsplanerischer Sicht vor allem: Haltestellen sollten im Fußwegenetz und zum besiedelten Gebiet möglichst möglichst günstig liegen. Dies führt natürlich auch zu Abhängigkeiten der Haltestellen(-Lagen) und -Abstände untereinander. Eine Klärung der „richtigen“ Haltestellenlagen soll daher erst im VEP in einer Gesamtuntersuchung für die Südstadt</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.4.2) VCD	<p>Neue Haltestelle „Neue Mitte/Fußgängerzone“ (siehe Anlage, Seite 2)</p> <p>Weitergehende Forderung des VCD ist allerdings die Wiederinbetriebnahme der Bustrasse an der Fürther Freiheit. Diese wurde mit einem stabilen Unterbau erstellt, der für die Dauerbelastung mit Bussen im Minutentakt geeignet und noch für viele Jahre ohne Reparaturbedarf nutzbar wäre.</p>	<p>inkl. Neubaugebieten vorgenommen werden (#NK 30).</p> <p>Die Bustrasse zwischen Friedrichstraße und Gustav-Schickedanz-Straße wird gemäß der Beschlusslage dem ÖPNV entzogen und der Wochenmarkt dort fest errichtet. Im VEP soll die künftige Bus-Innenstadtführung noch einmal untersucht werden (#NA 20). Aus diesem Grund soll der aktuelle Linienweg solange beibehalten werden (vgl. Kapitel 6.6.2).</p>
(1.4.3) VCD	<p>Neue Haltestelle am Hornschuch-Center (siehe Anlage, Seite 3) sowie „Oststadtlinie“ (Anlage S. 4). Dieser Wunsch wurde zunächst ansatzweise durch die neue Linie 37 erfüllt. Die Erfahrungen mit dieser Linie werden zeigen, ob die Erschließung dadurch schon ausreichend ist.</p>	<p>Die Oststadt war auch vor der dortigen Führung der Linie 37 (#NK 20, NE 22) bereits ÖV-seitig gut erschlossen (Linien U1, 39 (38/73), 173, 174, 175). Lediglich wegen der größeren Abstände der U-Bahnhöfe war eine Verdichtung noch zu rechtfertigen und ist eher ein „Kür-Projekt“. Das Hornschuch-Center ist über die Haltestelle Fürther Freiheit in nur 200 m Abstand und mit 8 Buslinien bereits sehr gut erschlossen. Es steht im Widerspruch zum Wesen des ÖPNV, eine Erschließung nur dann als gegeben anzusehen, wenn eine Haltestelle „direkt vor der Eingangstür“ liegt.</p>
(1.4.4) VCD	<p>Buslinie am westlichen Innenstadtrand (Anlage S. 5): Dieser Wunsch wird durch die geplante Kleinbuslinie Hauptbahnhof-Theresienstraße-Badstraße-Vacher Straße voraussichtlich in ausreichendem Maß erfüllt.</p>	<p>Die Innenstadt ist durch den ÖPNV Leitlinien-konform erschlossen.</p> <p>Eine kleine talseitige Erschließungslücke am Innenstadtrand wird durch die geplante Minibuslinie gefüllt (#NE 10, NE 21).</p>
(1.4.5) VCD	<p>Buslinie über die Nordspange (Anlage S.5): Auf diese Forderung können wir verzichten, wenn stattdessen für die vorhandenen Linien zwischen Poppenreuther Straße und Rathaus eine zusätzliche Haltestelle in Höhe BRK-Haus eingerichtet wird - auf</p>	<p>Eine Linienführung über die Kapellenstraße ist nicht sinnvoll (#siehe Exkurs Kap. 6.5, NE 20). Im Hinblick auf die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle „Ludwigbrücke“ ist der BWA dem Beschlussvorschlag aus</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 1: Institutionen

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(1.4.6) VCD	<p>einfachste Art am Straßenrand ohne große Kosten möglich!</p> <p>Neuordnung der Buslinien im Westen und Süden (Anlage S.6): Dies sollte im Verlauf der Fortschreibung des NVP baldmöglichst in Angriff genommen werden.</p>	<p>dem BK NVP nicht gefolgt.</p> <p>Westen: Der Vorschlag des VCD, die Landkreis-Linie(en) für die Verbindung von OBI und HansasträÙe (Norma-Altstandort) zu verwenden, ist im NVP als Maßnahme enthalten (#NE 61); und auch die Erschließung der südlichen Vacher Straße (#NE 10, NE 60). Bei den übrigen VCD-Vorschlägen im Westen handelt es sich um komplexere und unter- bzw. voneinander abhängige Eingriffe in Fahrtenangebot und Wege der Linien 171, 172 und ggf. 175, um direktere Verbindungen zur Fürther Innenstadt zu schaffen. Dabei sind entweder deutliche Mehrleistungen oder starke Verschiebungen im Angebot nötig und es drängt sich eine ganze Reihe Fragen auf. Daher werden diese Vorschläge zu VEP-Prüfaufträgen erklärt (#NL 41).</p> <p>Süden: Auch in der Südstadt ist nur eine ganzheitliche Analyse und Überarbeitung des Buslinienkonzepts sinnvoll als Prüfauftrag für den VEP (#NK 30).</p>
(1.4.7) VCD	<p>Ausbau des Schienennahverkehrs (Anlage S.6-9): In die nachrichtliche Aufnahme dieses Themenbereichs muss auch die Durchbindung vom Hauptbahnhof über die Ringbahn zum Nürnberger Nordostbahnhof aufgenommen werden.</p>	<p>Maßnahmenvorschläge für die Rangau-, Zenngrund- und Gräfenbergbahn sind als Prüfaufträge für den VEP vorgemerkt (#Bereich E: Eisenbahn).</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 2: Privatpersonen (Bürger und Verkehrsteilnehmer)

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(2.1) Privatperson	<p>Mich würde interessieren, ob im Rahmen des nvps auch Verbesserungen am S-Bahnhof Unterfarnbach vorgesehen sind. Die aktuelle Situation ist meiner Meinung nach untragbar. Jeden Morgen müssen hunderte Beschäftigte 2x täglich die vierspurige Würzburger Str. Ohne Ampel überqueren, um in die wehlauer Straße zu Siemens, Atos und kennametal zu gelangen. Da der S-Bahn Verschwenk erstmal vom Tisch ist, wird sich von Seiten der Bahn das nächste Jahrzehnt nichts tun.</p>	<p>Seit 28.06.2007 und damit seit mehr als 10 Jahren besteht bereits Baurecht für die geplante S-Bahn-Station Klinikum. Diese Station wird, im Gegensatz zum derzeitigen provisorischen S-Bahn-Halt Unterfarnbach, unter der Würzburger Straße liegen und mit Ausgängen zu beiden Straßenseiten versehen sein, so dass ein direkter Weg vom Bahnsteig der S-Bahn zu den Arbeitsplätzen auf der Südseite möglich wird. Laut dem Spitzengespräch vom 24.01.2017 soll die S-Bahn-Station Klinikum 2020 zusammen mit den S-Bahn-Gleisen im Fürther Bogen in Betrieb gehen.¹</p> <p>Schon heute kann die Würzburger Straße durch die Unterführung am U-Bahnhof unterquert werden. Dies erfordert allerdings einen Umweg.</p> <p>Mittelfristig soll zudem im Zuge der LSA-Erneuerung und ÖV-Beschleunigung soll die fehlende Fußgängerfurt ergänzt werden (#NA 10: Baustufe VII)</p>
(2.2) Privatperson	<p>ich melde mich bei Ihnen als Ansprechpartnerin im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans für die Anbindung Fürth - Herzogenaurach, da ich (...) erfahren habe, dass dieses Thema derzeit diskutiert wird. Unser Sohn geht in Herzogenaurach in die Schule, neben (...) anderen Kindern aus Vach. Derzeit handhaben wir das so, dass wir die Kinder in Fahrgemeinschaften nach Niederndorf an die Bushaltestelle "Am Hasengarten" (Linie 268) fahren, wo sie um 7:14 in Richtung Herzogenaurach in den Bus steigen. Meine Frage an Sie ist, ob man nicht abwechselnd einmal Buslinie (175 Vach Nord ab 6:59) nach Niederndorf bis Bushaltestelle Hasengarten (dort Wendemöglichkeit) und wieder zurückfahren</p>	<p>Der Verbindungsbedarf nach Herzogenaurach ist bekannt und die Einrichtung einer Buslinie Fürth – Herzogenaurach auch im VEP der Stadt Herzogenaurach als Projekt enthalten.</p> <p>Zu diesen Maßnahmenvorschlägen wurden im Jahr 2017 bereits sieben intensive Gespräche mit den weiteren davon betroffenen drei Aufgabenträgern (Landkreise ERH und FÜ, Stadt ER) sowie der Stadt Herzogenaurach und ein separates Gespräch mit einem Großunternehmen geführt. Es besteht die begründete Hoffnung, die sehr konstruktiv geführten Gespräche in 2018 erfolgreich fortsetzen und eine gemeinsame Lösung entwickeln und präsentieren zu</p>

¹ vgl. hierzu <http://www.nordbayern.de/region/fuerth/s-bahn-20-minuten-takt-ab-dem-jahr-2020-1.7150129>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 2: Privatpersonen (Bürger und Verkehrsteilnehmer)

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>lassen kann. Im Gegenzug könnte ein späterer Bus der Linie 268 vom Hasengarten weiter bis Vach Nord fahren. Da auch viele Vacher in Herzogenaurach arbeiten (Schäffler/Puma/Adidas) könnten auch diese Pendler den unkomplizierten Anschluss an das Herzogenauracher Netz und im Gegenzug auch an die Fürther City nutzen. Da auch schwere Landwirtschaftliche und Baufahrzeuge diese Strecke befahren, sollte das für einen Linienbus sicherlich auch möglich sein. Ich würde Sie bitten diese Möglichkeit zu überprüfen, da ich Ihnen in Ihrer Aussage, dass eine Verbindung des öffentlichen Verkehrsverbundes auch Landkreisübergreifend sinnvoll und dringend auch im Rahmen der ökologischen Betrachtung zustimme.</p>	<p>können. Seitens des Liniennetzes sind die Durchbindungen in den Korridoren Herzogenaurach, Hüttendorf und Eltersdorf untereinander abhängig und müssen gemeinsam betrachtet und zu einem Gesamtergebnis geführt werden (#ND 80, ND 70).</p>
(2.3) Privatperson	<p>Inwieweit beteiligt sich die Infra bzw. die Stadt Fürth an den Planungsprozessen für die geplante Stadtumlandbahn? Eine frühe Beteiligung der Stadt Fürth bzw. der Infra wäre doch gerade bezüglich der möglichen Anbindungen/ Vernetzungen an diese neue Stadtumlandbahn in der Metropolregion sehr sinnvoll und zukunftsweisend was die gesamte „Verzahnung“ des öffentlichen Nahverkehrs betrifft. Selbst wenn diese Stadtumlandbahn nicht direkt über Fürther Stadtgebiet verlaufen wird – sollte sich doch die Stadt Fürth hier mit einbringen.</p>	<p>Eine Ausrichtung der Fürther Buslinien auf die Stadt-Umland-Bahn (StUB) und die Verkehre nach Erlangen befindet sich im Fokus. Drei Projekte hierfür wurden bereits umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung der Linie 33 zwischen Flughafen und Fürth über die StUB- Haltestelle Am Wegfeld • Verlängerung der Linie 33 vom Rathaus Fürth zum Bus- und S-/R-Bahnknoten Fürth Hauptbahnhof (#ND 20) • Verlängerung der Linie 37 von der Kriegsopfersiedlung über die Stadtgrenze zum Hauptbahnhof Fürth. Die Linie 37 führt über den StUB-Halt Schleswiger Straße (#ND 52, NE 22) <p>Weitere Projekte sind im NVP als Prüfaufträge hinterlegt, so u. a. die Buslinien-Durchbindung Großgründlach – Tennenlohe – Erlangen Süd (#ND 50) und die hierzu in Konkurrenz stehende Idee einer Verschmelzung der Linien 29 und 179 nach Am Wegfeld (#NL 91).</p>
(2.4) Privatperson	<p>seit 2012 wohne ich im Marsweg in Fürth. Leider ist der Standort sehr schlecht vom öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Gleichzeitig nehmen die Zahl der Bewohner (Neubau in der Balbiererstraße entsteht gerade) und der Verkehr auf der Waldstraße (Phoenix-</p>	<p>Nach Maßgabe des NVPs ist der Marsweg für den öffentlichen Verkehrs gut bis sehr gut <u>erschlossen</u>. Die Bedienungsqualität ist sehr gut (10' Takt). Es sind für die Verbesserung der ÖPNV-<u>Verbindungen</u> (Reisezeiten/Liniennetz) in der Südstadt drei</p>

Nahverkehrsplan Fürth – Öffentliche Anhörung bis 15. Januar 2018 – Eingegangene Stellungnahmen – Abwägungsvorschlag

Teil 2: Privatpersonen (Bürger und Verkehrsteilnehmer)

(Lfd. Nr.) Institution	Eingegangene Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Center, Decathlon geplant) stark zu. In der Nähe fährt allein der Bus 177 ab. Und die Linie 177 bietet keine direkte und einfache Verbindung zur U1. Weder die U1-Haltestelle Jakobinenstraße noch die U1-Haltestelle Stadtgrenze werden direkt angefahren, eine Fahrt zum Hauptbahnhof (auch U1-Haltestelle) zu lange, um realistisch genutzt zu werden für eine schnelle Verbindung nach Nürnberg. Mein Vorschlag ist, der Linie 177 zusätzlich den Halt Richard-Wagner-Straße Nürnberg hinzuzufügen. Damit ist die U1 Haltestelle "Stadtgrenze" schnell erreichbar und der Anschluss in Richtung Nürnberg stark verbessert. Ich würde mich freuen, wenn ich die Gedanken dazu persönlich mit Ihnen weiter besprechen könnte.</p>	<p>Prüfaufträge vorgesehen, in deren Rahmen auch die Relationen von und nach Nürnberg überprüft und nach Möglichkeit verbessert werden sollen (#NK 30, ND 30, NK 31). Dies ist jedoch nur in einem ganzheitlichen Südstadt-Buskonzept zielführend. Aufgrund der Komplexität der Verkehrsströme, der Abhängigkeiten zwischen den Buslinien, und der stadtgrenzüberschreitenden Effekte ist eine kurzfristige Verbesserung leider nicht machbar.</p>