



**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 gemeinsame 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.

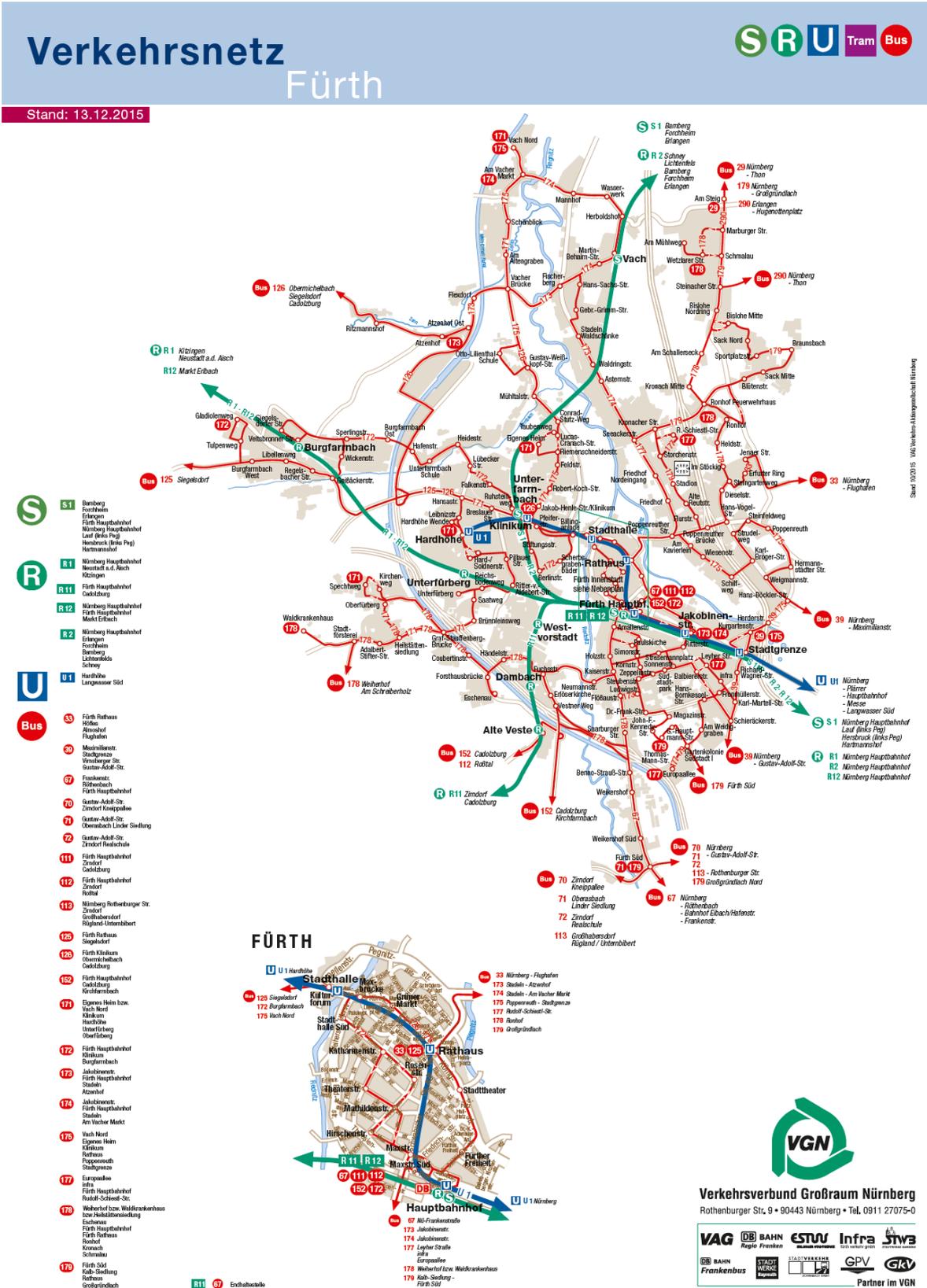


Abbildung 1: Liniennetz in der Stadt Fürth, Stand 13.12.2015 (Quelle: VGN GmbH)

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, Burgfarnbach
- 10 - Unterfarnbach
- 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

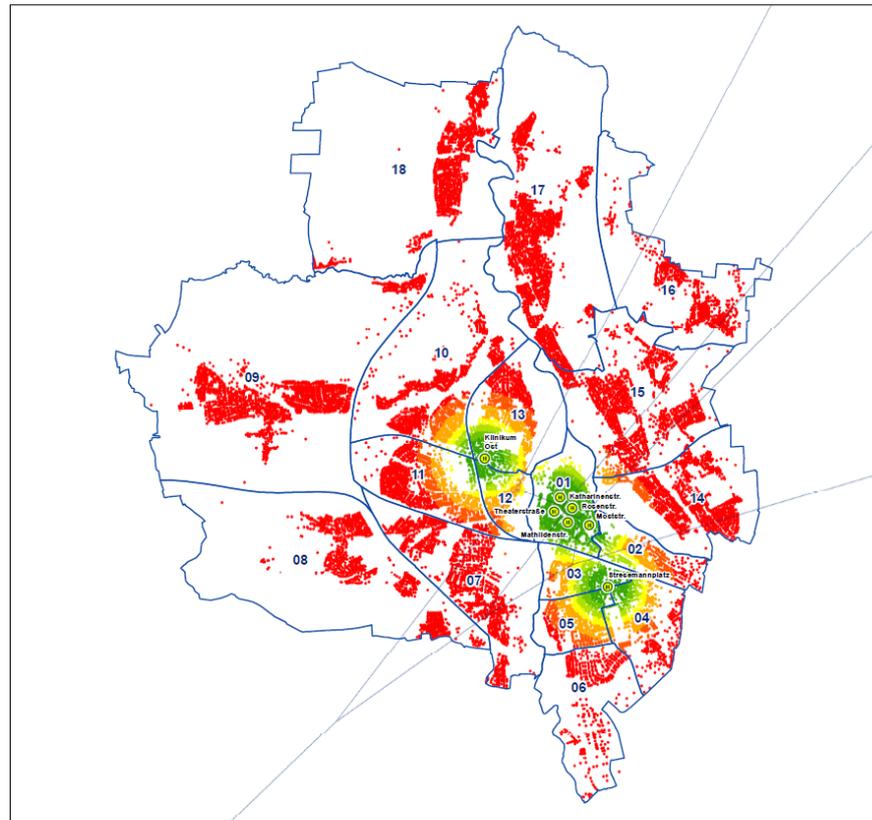


Abbildung 2: Vorhandene barrierefreie Haltestellen und deren Abstände zu den 22.000 Fürther Adressen

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.

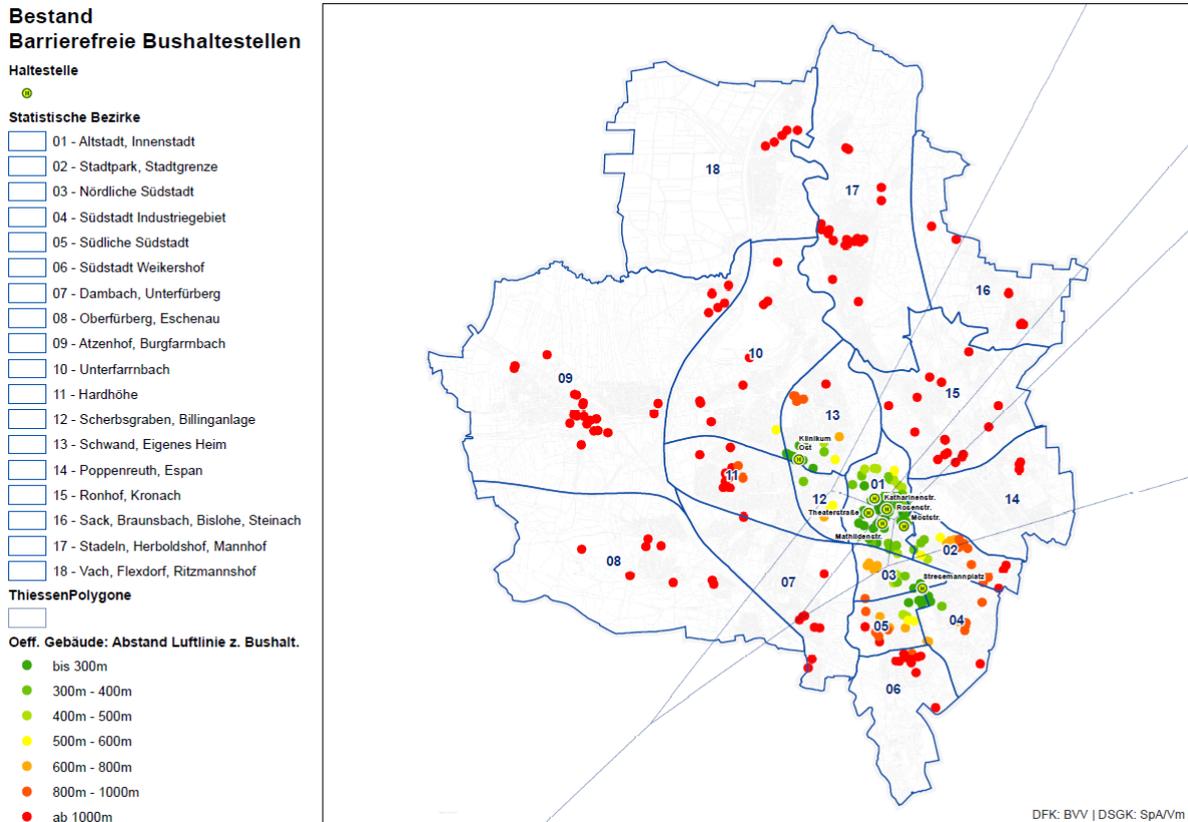


Abbildung 3: Vorhandene barrierefreie Haltestellen und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen

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



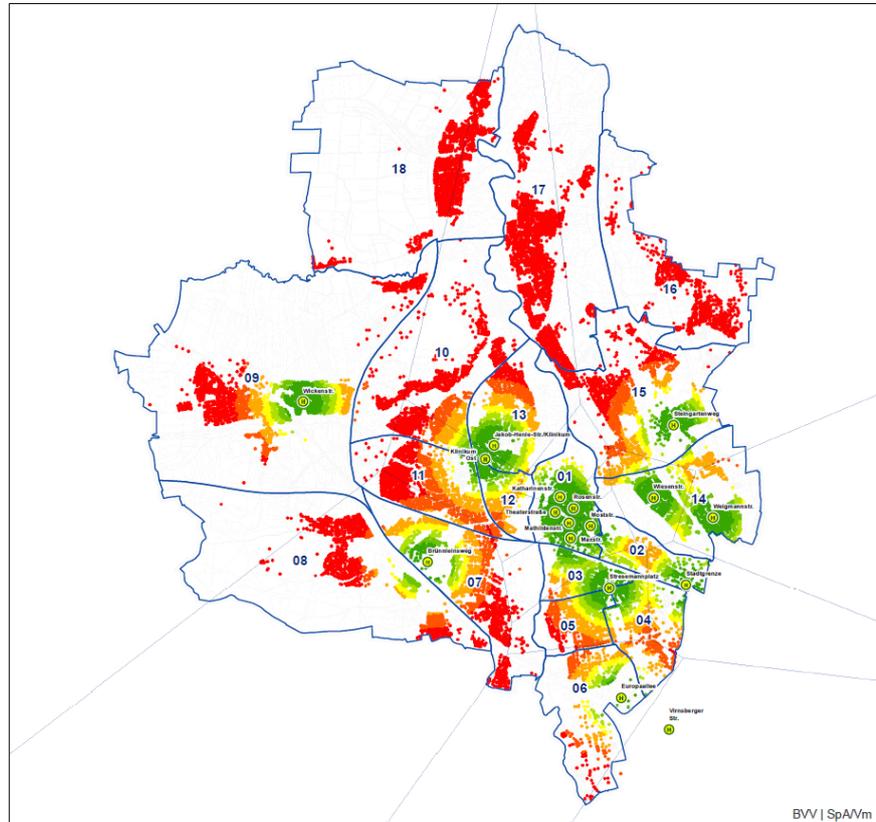
Statistische Bezirke

- 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



BW | 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.

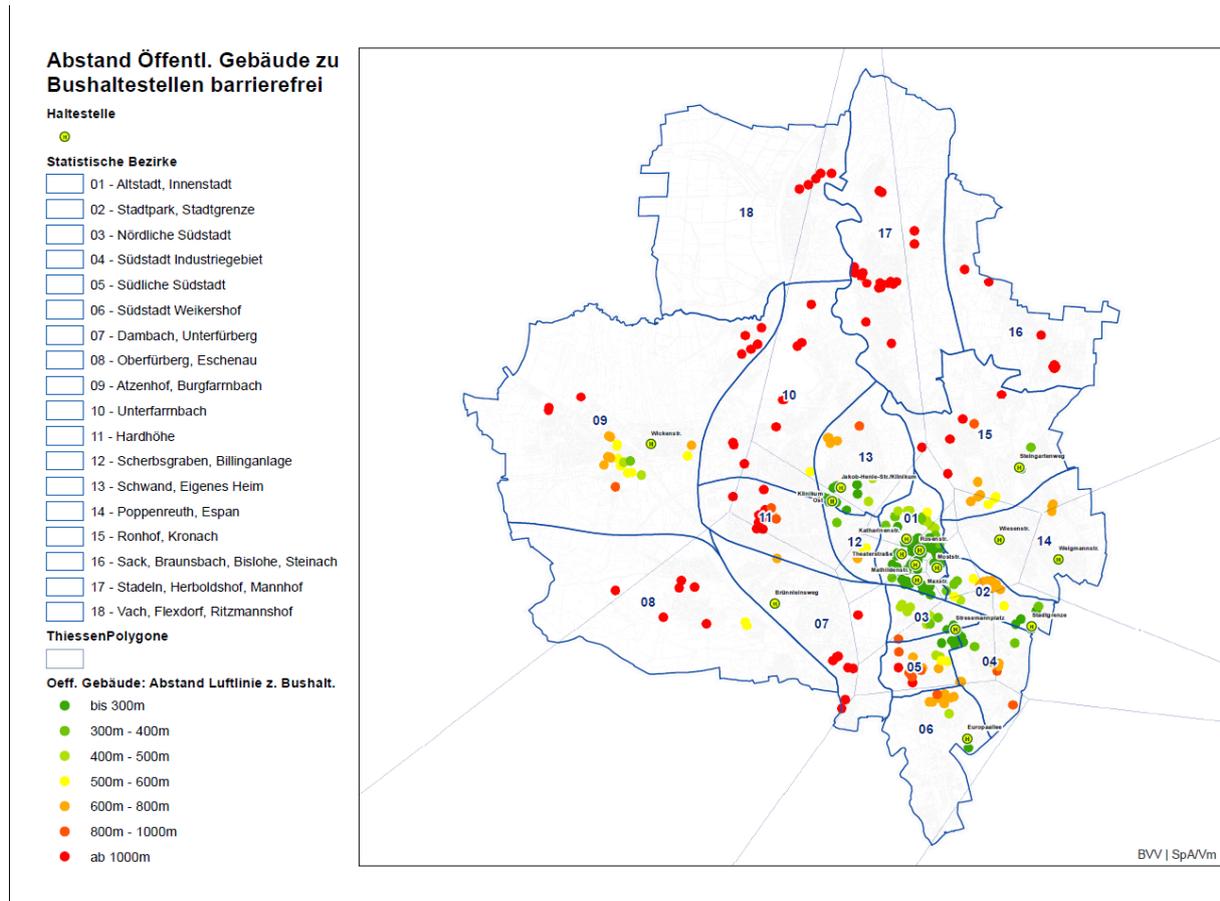


Abbildung 5: Vorhandene und geplante barrierefreie Haltestellen (KIP) und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen

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	

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

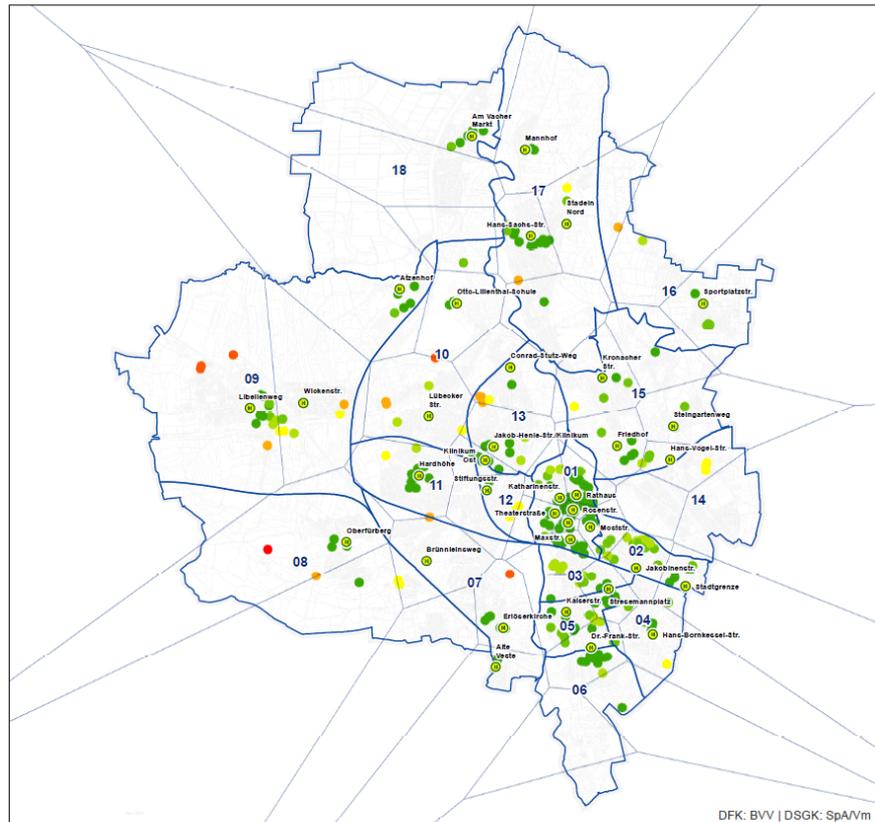


Abbildung 7: Geplante barrierefreie Haltestellen (Endausbau Konzept) und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen

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).