

# 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
<b>(1.1) Bund Naturschutz/Wir sind Fürth e. V. (BN/WsF)</b>		
(1.1.0) BN/WsF	<b>Vorbemerkung:</b> 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 ( <b>#NFP 12</b> ).

## 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 ( <b>#NK 12</b> ).
(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 ( <b>#NK 12</b> ).
(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 ( <b>#NK 12</b> ).
(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

<b>(Lfd. Nr.) Institution</b>	<b>Eingegangene Stellungnahme</b>	<b>Abwägungsvorschlag</b>
(1.1.6) BN/WsF	<p><b>Verkehrspolitische Ziele</b></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"><li>• Luftbelastung: vor allem aktuell in der Diskussion Stickoxide und Feinstaub: mehr als die Hälfte der verkehrsnahen Messstationen</li></ul>	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 NO<sub>2</sub> → allein in Deutschland jährlich 12.860 vorzeitige Todesfälle durch NO<sub>2</sub> gemäß aktueller EEA Studie vom Oktober 2017</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li><li>• 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.</li><li>• Klima: Während die CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Sektoren</li></ul>	

# 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen um über 35% gesteigert und alle Einsparungen anderer Sektoren zu Nichte gemacht. Um die Klimaziele der EU zu erreichen, müssten die MIV-CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 60% sinken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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).</li> </ul> <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 (<b>Kapitel 4</b>). Darin sind sowohl konkrete verkehrspolitische Ziele (<b>Kapitel 4.1, 4.2</b>) als auch Einzelthemen wie Multimodalität (<b>Kapitel 4.1.1, 4.3.3</b>), Bauplanung (<b>Kapitel 4.2.3</b>), Grundversorgung (<b>Tabelle 14</b>), 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"> <li>• Freiburg hat den MIV-Anteil im Modal Split von 42% im Jahr 2004 auf nur noch 21% im Vorjahr in 10 Jahren halbiert</li> <li>• 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</li> <li>• 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</li> </ul>	<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"> <li>i) Verkehrsreduzierung durch kurze Wege</li> <li>ii) Mensch, Gesundheit, Umwelt &amp; Klima von Verkehrseinflüssen entlasten</li> <li>iii) Attraktiven Stadtraum schaffen</li> </ul> <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 Umweltverbunds 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 Sicherungsinstrument<sup>1</sup> 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>

<sup>1</sup> 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 <b>Kapitel 4.2.3</b> des NVP (Verzahnung Stadtplanung mit Verkehrsplanung).</p>
(1.1.14) BN/WsF	<p><b>Spezifische Verkehrssituation Fürth</b></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"> <li>• für den Osten sind 96% der untersuchten Verbindungen ungünstig für den ÖV</li> <li>• für den Süden sind 88% der untersuchten Verbindungen ungünstig für den ÖV</li> <li>• für den Westen sind 72% der untersuchten Verbindungen ungünstig für den ÖV</li> </ul>	<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 <b>Anhang 10</b> 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"> <li>für den Norden sind 92% der untersuchten Verbindungen ungünstig für den ÖV</li> </ul> <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>

# 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"> <li>• <b>Verworfen</b>e Maßnahmenvorschläge werden nicht mehr weiterverfolgt (<b>Kapitel 6.5</b>).</li> <li>• <b>Vorgezogene</b> Maßnahmen, die seit 02.12.2017 in Umsetzung sind und für die noch nicht alle nötigen Arbeiten abgeschlossen sind (Haltestellen, Betriebsstufen), sowie <b>NVP-Maßnahmen</b> werden vorrangig umgesetzt (<b>Kapitel 6.2 bis 6.4</b>).</li> <li>• Maßnahmenvorschläge die im Rahmen der KNVP zu prüfen sind, <b>KNVP-Prüfaufträge (Kapitel 6.6.1)</b> werden weiter untersucht und bewertet.</li> <li>• Maßnahmenvorschläge die im VEP zu prüfen sind, werden dort zu gegebener Zeit untersucht und bewertet, <b>VEP-Prüfaufträge (Kapitel 6.6.2)</b>.</li> </ul>
(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"> <li>• für den Süden die Bahn-Direktverbindung Fürth Hbf. → Zirndorf (S.151)</li> <li>• für den Westen die DB-Direktverbindung Fürth Hbf. → Siegelndorf (S.152)</li> <li>• für den Norden die DB-Direktverbindung Fürth Hbf. →</li> </ul>	(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 &lt;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"><li>• FÜ Hbf. → Zirndorf (S.151) verkehrt nur halbstündlich oder stündlich</li><li>• FÜ Hbf. → Siegelsdorf (S.152) verkehrt ohne zeitlich gleich verteilten Takt</li><li>• FÜ Hbf. → Erlangen Hbf. (S.149) war und ist wegen Baustellen unzuverlässig</li></ul> <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>	

# 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"> <li>• Es werden nur Verbindungen zum Hbf. Fürth angezeigt, keine real nachgefragten Umstiegs-Verbindungen zwischen den Stadtteilen</li> <li>• 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)</li> <li>• 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</li> <li>• Eine Auswahl anderer Haltestellen pro Quartier kann zu anderen Vergleichsergebnissen für das jeweilige Stadtteil führen</li> <li>• Der innerstädtische Busverkehr in Fürth weist sehr häufig Verspätungen auf.</li> </ul>	<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"> <li>• In der HVZ abends haben 23,5% der Busfahrten Verspätungen</li> <li>• In der NVZ haben 21,7% der Busfahrten Verspätungen</li> <li>• In der HVZ morgens haben 19% der Busfahrten Verspätungen</li> </ul> <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 Verspätungsgrenzwert um eine Chance zu haben, den Anschluss noch zu erreichen).</p> <p>Damit werden im NVP-Monitoring noch höhere Verspätungsquoten zu sehen sein.</p>	<p>Busbeschleunigung und -verstetigung, u. a. an Ampeln (LSA), als ÖV-Projekt beschlossen (<b>#NA 10</b>). 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>u. a.</u> LSA“ hervor (<b>#NA 10</b>).</p>
(1.1.20) BN/WsF	<p>Neben Ampel-Vorrangschaltungen für Busse können zur Beschleunigung gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigene Bus-Spuren (auch als Umweltpur mit Radnutzungsmöglichkeit)</li> <li>• Vorfahrtstraßen, die Bus-Linien folgen</li> <li>• Keine Stop-Schilder entlang der Bus-Linien-Führung</li> <li>• Bevorrechtigte Bus-Startnischen im Zusammenspiel mit Ampelvorrangschaltungen</li> <li>• Buskaps = Haltestellenkaps (Haltestelle vorgezogen bis an Rand Verkehrsraum)</li> </ul>	<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 (<b>#NA 10</b>).</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 (<b>#NA 20</b>). Aus diesem Grund soll der aktuelle Linienweg solange beibehalten werden (<b>vgl. Kapitel 6.6.2</b>).</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 (<b>#NA 20</b>).</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>

## 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 ( <b>#NA 10, #NA 20</b> ) ist von der Stadtverwaltung personell nicht innerhalb von nur zwei Jahren leistbar.
(1.1.25) BN/WsF	<p><b>Qualitäts-Standards und -sicherung</b></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 (<b>bspw. Angebot in Kapitel 4.3, 4.4 und 6</b>).</p> <p>Zudem sind von den 35 Seiten Anforderungsprofil (60-95)</p>

## 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 (<b>#NI 12</b>).</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 ( <b>#NH 16, NI 10</b> ).
(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 (<b>#ENH 20</b>).</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“ (<b>#NH 16, NI 10</b>) und in den KNVP-Prüfaufträgen „Echzeitinfos“ (<b>#NI 12</b>) sowie „Erhöhung der Zuverlässigkeit der Fahrzeug-DFI-Systeme“ (<b>#NI 11</b>) 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 (<b>#NH 16</b>).</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 (<b>#NI 14</b>).</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 (<b>#NFZ 10</b>).</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 (<b>Kapitel 4.5.7</b>) 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 (<b>Kapitel 4.5.10</b>) 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 ( <b>#NI 14</b> ).
(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.	<b>(1.1.36.3.1) Meldepflichten/Pünktlichkeit:</b> (Wie 1.1.33) Siehe Abwägungsvorschlag zu 1.1.33.  <b>(1.1.36.3.2) Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebskonzepte:</b> (Wie 1.1.29 und 1.1.54.6) Siehe Abwägungsvorschlag zu 1.1.29.  <b>(1.1.36.3.3) Kosteneinsparpotentiale (Beschaffung):</b> (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“ ( <b>#NH 16, NI 10</b> ) und den KNVP-Prüfaufträgen „Echtzeitinformationen“ ( <b>#NI 12</b> ) sowie „Erhöhung der Zuverlässigkeit der Fahrzeug-DFI-Systeme“ ( <b>#NI 11</b> ) 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 ( <b>#ENH 20</b> ).
(1.1.37) BN/WsF	<b>Umsetzung der Maßnahmen für den NVP</b>  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 (<b>#ND 80, ND 70</b>).</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 <b>(#NI 15)</b> .
(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"> <li>• Optimierung der „Innenstadtlinienführung“ (S.129 f)</li> <li>• 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</li> </ul>	<p>Auf die Abwägungsvorschläge <b>1.1.22, 1.1.23</b> und <b>1.1.24a</b> 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“ <b>(#NA 10)</b> 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"> <li>• NFP 12 (S.116) = Steckbrief Maßnahmenvorschlag (MV) NFP 12 im Modul 9 mit Paginierung 190</li> </ul>	(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 (<b>#NFP 12</b>) 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 (<b>1. Priorität</b>).</p>
(1.1.38.2) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ND 80 Durchbindung Fü → Nordwest (S. 129)</li> </ul> <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"> <li>• ND 70 Durchbindung Fürth → Nord (S. 129)</li> </ul> <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"> <li>Überprüfung und Optimierung des Buslinienetzes in der Südstadt (S. 131)</li> </ul> <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 (<b>#ND 80, ND 70</b>).</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 (<b>#NK 30</b>).</p>
(1.1.38.5) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>	<p>Diese mit überschaubarem Aufwand zu bearbeitenden Prüfaufträge wurdend er KNVP zugeordnet (<b>#NL 50, #NL 91</b>). Bei Linie 179 ist der konkurrierende Vorschlag zur Durchbindung nach Erlangen mitzubeachten (<b>#ND 50</b>).</p>
(1.1.39)	<p><u>Beschlussvorschlag Stadtrat zur Aufnahme in den NVP:</u></p>	<p>(Wie 1.1.54.9.1)</p>

## 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><b>Verknüpfung Umweltverbund (UV)</b></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 Fürth<sup>2</sup> (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 (<b>#A277,</b></p>

<sup>2</sup> 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><b>R138, U8, R139, U140, U162, U274).</b></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 (<b>#NH 16</b>) und als VEP-Prüfauftrag „Barrierefreies Fußwegekonzept“ aufgenommen (<b>#NZ 10</b>).</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 <b>(#NK 12)</b>.</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><b>Preispolitik für Öffentlichen Verkehr (ÖV)</b></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><b>Allgemeine Vorbemerkungen zu Preisen im ÖPNV:</b></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"> <li>• Monats-Karte Tarifstufe B (nur Fü) mit Ausschluss-Zeit für 0,50€ pro Tag (15€ Mobi-Card ab 9 Uhr für 30 Tage)</li> <li>• Monats-Karte Tarifstufe B (nur Fü) ohne Ausschluss-Zeit für 1€ pro Tag (30€ Mobi-</li> </ul>	<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"> <li>• Monats-Karte Tarifstufe A (Fü/Nü) mit Ausschluss-Zeit für 1€ pro Tag (30€ Mobi-Card ab 9 Uhr für 30 Tage)</li> <li>• Monats-Karte Tarifstufe A (Fü/Nü) ohne Ausschluss-Zeit für 2€ pro Tag (60€ Mobi-Card rund um die Uhr für 30 Tage)</li> <li>• Monats-Karte VGN Gesamttraum mit Ausschluss-Zeit für 3€ pro Tag (90€ Mobi-Card ab 9 Uhr für 30 Tage)</li> <li>• Monats-Karte T VGN Gesamttraum ohne Ausschluss-Zeit für 6€ pro Tag (180€ Mobi-Card rund um die Uhr für 30 Tage)</li> </ul> <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

# 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 (<b>#NT 10</b>).</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 <b>1.1.46 bis 1.1.49</b> 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 ( <b>#NT 10</b> ).
(1.1.51) BN/WsF	<p><b>Ausblick/Schlussbemerkung</b></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>

# 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 <b>(#ND 51)</b>.</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><b>Überblick Beschlüsse zur Erweiterung NVP ggü Anhörungsfassung:</b></p>	<p>–</p>
(1.1.54.1) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Als Stadtplanungsziele werden festgehalten attraktiven Stadtraum zu schaffen, Verkehrsreduzierung durch kurze Wege sowie Mensch, Gesundheit, Umwelt &amp; Klima von Verkehrseinflüssen zu entlasten. Dazu gehören als Ziele</b></li> </ul>	<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><b>auch komfortable, kurze und sichere Fußgänger-Zuwege für den ÖV mit attraktiver stadträumlicher Gestaltung.</b></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 (<b>#NZ 10</b>).</p> <p>Zudem sind bereits eine Reihe verkehrspolitischer Ziele im NVP enthalten (<b>siehe Kapitel 4</b>).</p>
(1.1.54.2) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Der Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖV) am Modal Split soll p.a. um 2% steigen.</b></li> </ul>	<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"> <li>• <b>Erstellung eines ganzheitlichen Konzepts für die zukunftsfähige Bewältigung der wichtigsten Pendlerströme mit einem attraktiven ÖV bis NVP Fortschreibung.</b></li> </ul>	<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"> <li>• <b>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.</b></li> </ul>	<p>(Wie 1.1.24a)</p> <p>Eine Abarbeitung der genannten Maßnahmenvorschläge (<b>#NA 10, #NA 20</b>) 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"> <li>• <b>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).</b></li> </ul>	<p><b><u>(1.1.54.5.1) Anreizsystem mit Vertragsstrafen:</u></b> (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><b><u>(1.1.54.5.2) Anschlusssicherung:</u></b> (Wie 1.1.32 und 1.1.36.2) Der Anregung wird teilweise gefolgt. Zur Konkretisierung wird ein KNVP-Prüfauftrag „Konzept zur Anschlusssicherung“ aufgenommen (<b>#NI 14</b>).</p> <p><b><u>(1.1.54.5.3) Service-Aktion:</u></b> (Wie 1.1.34 und 1.1.36.4) Siehe Abwägungsvorschlag zu 1.1.34.</p> <p><b><u>(1.1.54.5.4) DFI-Initiative:</u></b> (Wie 1.1.30 und 1.1.36.5) Die Anregung wird durch vier Maßnahmenvorschläge abgedeckt, die bereits im NVP-Projekt „Haltestellen-Standard Fürth“ (<b>#NH 16, NI 10</b>) und in den KNVP-Prüfaufträgen „Echzeitinfos“ (<b>#NI 12</b>) sowie „Erhöhung der Zuverlässigkeit der Fahrzeug-DFI-Systeme“ (<b>#NI 11</b>) verankert wurden.</p>
(1.1.54.6) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zur Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebskonzepte erhält der Stadtrat alle 2 Jahre einen Umsetzungsbericht.</b></li> </ul>	(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"> <li>• <b>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.</b></li> </ul>	(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"> <li>• <b>Maßnahmen NFP 12, ND 70, ND 80 und „Optimierung Busliniennetzes Südstadt“ werden ebenfalls priorisiert weiterverfolgt und innerhalb von 2 Jahren vorgelegt.</b></li> </ul>	<p><b><u>(1.1.54.8.1) Maßnahme NFP 12 „Ausweitung Nebenverkehrszeit am Samstag bis 20:30 Uhr“:</u></b> (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 (<b>#NFP 12</b>) 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 (<b>1. Priorität</b>).</p> <p><b><u>(1.1.54.8.2) Maßnahmen ND 70 und ND 80 „Buskonzept Fürth Nord-Nordwest (Herzogenaurach, Hüttendorf, Eltersdorf, Erlangen):</u></b> (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><b><u>(1.1.54.8.3) VEP-Prüfauftrag NK 30 „Buslinien Südstadt“ (NK 30):</u></b> (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"> <li>• <b>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.</b></li> </ul>	<p><b><u>(1.1.54.9.1) Jährliche Übersicht:</u></b> (Wie 1.1.39) Siehe Abwägungsvorschlag 1.1.39.</p> <p><b><u>(1.1.54.9.2) Angebotsbewerbung, Fahrplanmedien, ÖV-Kentnisse:</u></b> (Wie 1.1.37b.2) Siehe Abwägungsvorschlag 1.1.37b.2.</p>
(1.1.54.10) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>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.)</b></li> </ul>	<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"> <li>• <b>Bis zur Fortschreibung in fünf Jahren liegen Vorschläge für attraktive Preisgestaltungs-Alternativen vor.</b></li> </ul>	<p>(Wie 1.1.50)</p> <p>Siehe Abwägungsvorschlag 1.1.50.</p>

# 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	<b><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></b>	–
(1.1.54.12.1) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Angebots-, d.h. insbesondere Taktverbesserungen, für die drei wichtigen Pendler-Züge nach Erlangen, Siegersdorf und Zirndorf.</b></li> </ul>	(Wie 1.1.16)  Siehe Abwägungsvorschlag 1.1.16.
(1.1.54.12.2) BN/WsF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bessere Gestaltung des Fürther Hauptbahnhofhofes (mit jährlicher Wiedervorlage).</b></li> </ul>	(Wie 1.1.28 und 1.1.36.6)  Siehe Abwägungsvorschläge 1.1.28 und 1.1.36.6.
<b>(1.2) Stadt Nürnberg</b>		
(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.

# 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>	
<b>(1.3) VAG Nürnberg</b>		
(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><b>Vorbemerkung:</b> 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><b>Abwägungsvorschlag:</b> Die ausreichende</p>

# 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 (<b>#Kapitel 6.2 und 6.3</b>). 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 (<b>#Kapitel 4.1 und 4.2</b>).</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 zugeordnet, 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"> <li>a) den <b>Funktionen</b> und der verbindlichen <b>Bedienungsqualität (Takt)</b>, die in den Tabellen 15, 19 und 33 (Kapitel 4.3, 4.4 und 6.3) für <b>alle Linien</b> des allgemeinen ÖPNV im</li> </ol>

# 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 <b>Qualitätsstandards</b> gemäß Kapitel 4.5, die nur für das <b>Linienbündel „Stadt Fürth“ und die U-Bahn</b> 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 Detaillierung in weiten Teilen bereits einer Vorabbekanntmachung und somit nicht seiner eigentlichen Zielsetzung und rahmengebenden Aufgabenstellung.</p>	<p>Die Detaillierung 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><b>überholte</b> 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 <b>nicht</b> 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
(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.	festschreiben. Diese Haltung bestätigt den Fürther Weg.  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

<b>(Lfd. Nr.) Institution</b>	<b>Eingegangene Stellungnahme</b>	<b>Abwägungsvorschlag</b>
	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.
<b>(1.4) VCD Fürth</b>		
(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

# 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 (<b>#NK 30</b>).</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 (<b>#NA 20</b>). Aus diesem Grund soll der aktuelle Linienweg solange beibehalten werden (<b>vgl. Kapitel 6.6.2</b>).</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 (<b>#NK 20, NE 22</b>) 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 (<b>#NE 10, NE 21</b>).</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 (<b>#siehe Exkurs Kap. 6.5, NE 20</b>). 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><b>Westen:</b> 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 (<b>#NE 61</b>); und auch die Erschließung der südlichen Vacher Straße (<b>#NE 10, NE 60</b>). 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 (<b>#NL 41</b>).</p> <p><b>Süden:</b> Auch in der Südstadt ist nur eine ganzheitliche Analyse und Überarbeitung des Buslinienkonzepts sinnvoll als Prüfauftrag für den VEP (<b>#NK 30</b>).</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 (<b>#Bereich E: Eisenbahn</b>).</p>