



Vorläufiges Haltestellen-Programm

Beschlussvorschlag

Entwurf vom 29. November 2021

Inhalt

1	Ausgangspunkt, Vorgeschichte, Konzept, Zielsetzung	3
2	Vorläufiges und geplantes Haltestellen-Programm.....	4
3	Barrierefreier und barrierearmer allgemeiner ÖPNV im Stadtgebiet Fürth.....	4
4	Begründung der Ausnahmen – b) bis g) – von der vollständigen Barrierefreiheit.....	9
5	Anlagenverzeichnis	10

Dokument-Historie

Datum	Version	Änderung/en	Status, Zweck, Ziel, Phase	
↓			*, Instruktionsvorbereitung	
↓			*, Instruktion	
↓			*, Instruktion	
↓			Instruktionsauslauf	
↓			*, Instruktionsergebnis	
↓	2021-11-23	7240	Erstfassung (V07)	Entwurf, Beschlussvorschlag
↓	2021-11-25	7252	Erstfassung (V07), überarbeitet	Entwurf, Beschlussvorschlag
↓	2021-11-29	7309	Erstfassung (V07), überarbeitet	Entwurf, Beschlussvorschlag
↓				Beschluss des <Gremiums>
↓				*, Fortschreibung
↓				etc.

1 Ausgangspunkt, Vorgeschichte, Konzept, Zielsetzung

Über § 8 Absatz 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz werden die Aufgabenträger zur vollständig **barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs** angehalten, und zwar genau genommen bereits bis zum 1. Januar 2022. Ausnahmen sind zulässig, wenn sie in einem Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden. Solche Ausnahmen entsprechen dem Sinn des Gesetzes und der angestrebten Gleichstellung Menschen mit Behinderungen jedoch nur

- *allgemein* als **Übergangslösung**, wenn die Frist 01.01.2022 nicht eingehalten wird, und
- *in Einzelfällen* als **Dauerlösung**, wenn in der Gesamtabwägung zur Verhältnismäßigkeit beispielsweise besondere technische, wirtschaftliche und örtliche Gründe gegen einen barrierefreien Ausbau sprechen.

Über die Benennung und Begründung der Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit hinaus kommt dem Nahverkehrsplan die gesetzliche Aufgabe zu, Aussagen über **zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen** zu treffen. Die Stadt Fürth bereitet daher ein Haltestellen-Programm als Teil des Nahverkehrsplans, und einen ÖPNV-Investitionsplan vor.

Mit diesen Instrumenten soll die Weiterentwicklung der Haltestellen und der Barrierefreiheit in den Zuständigkeitsbereichen der Stadt Fürth (Bus, U-Bahn) unter den Akteuren **abgestimmt, gesteuert und transparent gestaltet** werden. Ziel ist es, damit eine vorausschauende Ressourcenplanung vorzunehmen, um unter Beachtung technischer, personeller, finanzieller und wirtschaftlicher Randbedingungen, nachvollziehbar begründete Priorisierungen und Umsetzungen vorzunehmen, die einen zeitnahen Abbau von Barrieren im öffentlichen Personenverkehr erlauben.

Erster Ausgangspunkt für das Programm ist das „Konzept für die Herstellung der Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen in der Stadt Fürth, Teil Busverkehr“ – im Weiteren kurz als „**Konzept**“ bezeichnet –, das der Stadtrat am 21.02.2018 als Teil des Nahverkehrsplans beschlossen hat (als Anlage beigefügt). Es basiert auf dem **Prinzip barrierefreier Schwerpunkthaltestellen**, um die Mittel für den vergleichsweise teuren barrierefreien Ausbau auf (zunächst) solche Haltestellen zu konzentrieren, die in der Zusammenschau von Fahrgastzahlen, räumlicher Abdeckung, Nähe zu wichtigen Einrichtungen, und den Zusammenhang mit anderen Projekten, eine hohe Wirksamkeit der Investitionen im Hinblick auf die Aufgabenstellung entfalten.

- 12.11.2014 (TOP 3 ö) – Bau- und Werkausschuss – Auftrag zur Konzept-Entwicklung
- 03.02.2016 (TOP 4 ö) – Stadtrat – Version 0.3 des Konzepts
- 21.12.2016 (TOP 13 ö) – Stadtrat – Version 1.1 des Konzepts

Hierüber hinaus soll **das geplante Haltestellen-Programm** unter anderem adressieren:

- Vorläufiger und provisorischer Ausbau; Schaffung von barrierearmen Zwischenzuständen zur Ausdehnung und Beschleunigung des Abbaus von Barrieren mit geringeren Mitteln und zur Vertiefung von Wirtschaftlichkeit und Verzahnung mit den übrigen Verkehrsprojekten.
- Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Zuwegungen, Wegweisung, Fahrgastinformationen.
- U-Bahnhöfe, Umsteigestellen zu Eisenbahn/S-Bahn, Rampen, Aufzüge, Fahrradmitnahme.

2 Vorläufiges und geplantes Haltestellen-Programm

Das **geplante** Haltestellen-Programm soll **auf breiter Basis** entwickelt und abgestimmt werden. Hierzu zählen bilaterale Vorabstimmungen zwischen den davon betroffenen Dienststellen und Verkehrsunternehmen, ein Stadtkonzern-weites Instruktionsverfahren, eine Beteiligung des Beratungskreises Nahverkehrsplan (BK NVP) – und damit u. a. der Vertretungen und Beauftragten der Menschen mit Behinderung und Senioren –, und eine Beschlussfassung im Stadtrat. Entgegen der ursprünglichen Absichten war es aufgrund personeller Engpässe nicht möglich, die vorgenannten Schritte im Jahr 2021 so zu durchzulaufen, dass das Haltestellen-Programm rechtzeitig zum gesetzlichen Stichtag am 01.01.2022 zur Beschlusslage erhoben werden konnte.

Als vorübergehende Lösung wird ein **vorläufiges** Haltestellen-Programm vorgelegt, das diese Schritte der Entwicklung und Abstimmung nicht durchlaufen hat und daher voraussichtlich im Laufe der Jahre 2022/2023 durch das **geplante** Haltestellen-Programm fortgeschrieben wird. Das vorläufige Programm dient daher v. a. zur Ausnahmen-Nennung und Begründung, **fristgerecht zum 01.01.2022**; es soll die Inhalte des späteren Haltestellen-Programms nicht vorwegnehmen.

3 Barrierefreier und barrierearmer allgemeiner ÖPNV¹ im Stadtgebiet Fürth

Das vorliegende Haltestellen-Programm beschränkt sich auf Aussagen zu den Haltestellen von Bus und U-Bahn. Zur weiteren Aspekten der Barrierefreiheit siehe übrige Nahverkehrsplan-Teile.

a) **Barrierefrei ausgebaute² Haltestellen** des ÖPNV in Betrieb zum Stichtag 01.01.2022 sind:

- **Billiganlage**, Bus, Halteposition SWW1
- **Brünneleinsweg**, Bus, Halteposition SWW
- **Europaallee**, Bus, einzige Halteposition – **KIP**³
- **Hardhöhe**, U-Bahn
- **Hirschenstraße**, Bus – *Anschlussprojekt zur Herstellung barrierefreie Anfahrbarkeit läuft*
- **Katharinenstraße**, Bus, beide Haltepositionen – hiervon eine Halteposition **KIP**
- **Klinikum**, U-Bahn, und **Klinikum Ost**, Bus, beide Haltepositionen
- **Kulturforum**, Bus, beide Haltepositionen
- **Mathildenstraße**, Bus, beide Haltepositionen
- **Maxstraße**, Bus, Haltepositionen NWW und SWW – **KIP**
- **Rosenstraße**, Bus, einzige Halteposition
- **Stadttheater**, Bus, Halteposition auf der Platzseite
- **Steingartenweg**, Bus, beide Haltepositionen – **KIP**
- **Stresemannplatz**, Bus, beide Haltepositionen
- **Theaterstraße**, Bus, einzige Halteposition
- **Vacher Brücke**, Bus, Haltepositionen NNO, NOO, SWW und SSW – *später zu verlängern*

¹ Allgemeiner öffentlicher Personennahverkehr, Verkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz

² teilweise nach älteren Richtlinien-Ständen, die zum Zeitpunkt von Planung und Bau aktuell waren

³ Kommunalinvestitionsprogramm (Programm nach dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz)

- **Weigmannstraße**, Bus, beide Haltepositionen – **KIP** – *Anschlussprojekt Kreuzung geplant*
- **Wickenstraße**, Bus, beide Haltepositionen – **KIP**
- **Wiesenstraße**, Bus, beide Haltepositionen – **KIP**

b) Überhang aus dem **KIP-Programm** nach Tabelle 3 des Konzepts:

- **Jakob-Henle-Straße/Klinikum**, Bus, Planung in Überprüfung, wird ggf. überplant
- **Stadtgrenze**, U-Bahn/Bus, Überplanung läuft/neue Prämissen (Li. 37, Rad, Fuß, U-Bahn)

c) Noch nicht barrierefrei ausgebaute (Bus-)Haltestellen nach Tabelle 4 des Konzeptes sind:

- **Alte Veste**, beide Haltepositionen, R-Bahn, Zuwegung – Ausbauplanung sehr weit gereift
- **Am Vacher Markt** – ältere Ausbauplanung besteht, muss aktualisiert und ergänzt werden
- **Brünneleinsweg**, Halteposition NWW – Ausbauplanung sehr weit gereift
- **Conrad-Stutz-Weg**, beide Haltepositionen – Ausbauplanung hat mittleren Reifegrad
- **Fürth Süd (Gebersdorf)** – Ausbauplanung sehr weit gereift, Projekt der Stadt Nürnberg
- **Hans-Bornkessel-Straße**, beide Haltepositionen – Ausbauplanung sehr weit gereift
- **Heilstättensiedlung**, alle Haltepositionen – Ausbauplanung muss überprüft werden
- **Jakobinenstraße** – U-Bahn/Bus, mehrere Ansätze vorhanden, sehr komplexe Situation
- **Kaiserstraße**, beide Haltepositionen – Ausbauplanung wartet auf Haltestellen-Standard⁴
- **Kronacher Straße**, alle Haltepositionen – Ausbauplanung sehr weit gereift
- **Libellenweg**, alle Haltepositionen – Projekt „Marktplatz Burgfarrnbach“
- **Schönblick**, alle Haltepositionen – Projekt „Vacher Straße in Vach“
- **Stadeln Nord, Stadeln Süd**, alle Haltepositionen – Projekt „S-Bahn in Fürth Nord“
- **Stadttheater**, Halteposition auf der Talseite – Ausbauplanung vorhanden
- **Stiftungsstraße**, beide Haltepositionen – Projekt „Ausbau Stiftungsstraße“

d) Weitere Bus-Haltestellen für einen barrierefreien Ausbau nach Tabelle 5 des Konzeptes:

- **Atzenhof** (Milchhaus), beide Haltepositionen – Konzeption des Ausbaus ist erfolgt, sieht Verlagerung Ausbau auf Haltestelle Atzenhof Milchhaus vor
- **Bislohe Nordring**, beide Haltepositionen – Ausbauplanung sehr weit gereift
- **Dr.-Frank-Straße** – zurückgestellt bis nach Überplanung des Liniennetzes „Südstadt“
- **Erlöserkirche** – Ausbauplanung steht am Anfang, erste konzeptionelle Ansätze entwickelt
- **Eschenau** – noch nicht bearbeitet
- **Friedhof** – Ausbauplanung steht am Anfang, erste konzeptionelle Ansätze entwickelt
- **Hans-Sachs-Straße** – Ausbauplanung hat mittleren Reifegrad, muss überarbeitet werden
- **Hans-Vogel-Straße** – Ausbauplanung zwecks Integration Linie 175 vsl. neu aufzurollen
- **Hardhöhe** – noch nicht bearbeitet
- **Lübecker Straße** – Ausbauplanung hat niedrigen Reifegrad, ggf. Konzept überarbeiten
- **Mannhof** – Vollausbau⁵ nur integriert mit Gesamtplanung „Mannhofer Kreuzung“ sinnvoll
- **Oberfürberg** – Ausbauplanung steht am Anfang, erste konzeptionelle Ansätze entwickelt
- **Otto-Lilienthal-Schule** – noch nicht bearbeitet

⁴ zuerst Klärung „Barrierefreiheit und Doppelhaltestellen“ erforderlich

⁵ evtl. Vorläufiger Ausbau i. R. d. Führung der Linie „E“ nach Erlangen, vgl. ÖPNV-Konzept Mannhof

- **Rathaus** – U-Bahn/Bus, erste Ansätze entwickelt, kompliziert wegen Grundstückszufahrten
- **Ronhof Feuerwehrhaus** – Planung für einen teilweisen vorläufigen Ausbau vorhanden
- **Sportplatzstraße** – erste konzeptionelle Ansätze entwickelt
- **Weikershof** – Vorläufiger Ausbau im Projekt „Schwabacher Straße Süd“ in Diskussion

e) Bus-Haltestellen für einen barrierefreien Ausbau ohne Verankerung im Konzept:

- **Am Kavierlein**, Bus – im Rahmen der Radverkehrsprojekte R112 und R512 mitgeplant
- **Annastraße**, Bus – Ausbauplanung sehr weit gereift
- **Auf der Hut**, Bus – im Rahmen des Bebauungsplanes 438a
- **Fürther Freiheit**, Bus – Ausbauplanung im Rahmen der Umgestaltung Fürther Freiheit
- **Geißbäckerstraße**, Bus – Ausbauplanung „Würzburger Straße in Burgfarnbach“
- **Hansastraße**, Bus Haltepositionen NOO und SOO – Ausbauplanung „Würzburger Straße“
- **Hauptbahnhof**, U-Bahn/Bus – Planung im Rahmen des Projekts „Mobilitätsdrehscheibe“
- **Heldstraße**, Bus – Konzeption für beide Haltepositionen bereits erarbeitet
- **infra fürth Betriebshof** (intern), Bus, Haltestelle für Fahrversuche und Fahrschulung
- **Klinikum West**, Bus – verschiedene Konzeptionen erarbeitet; Warten auf Brückenneubau
- **Mühlthalstraße**, Bus, beide Haltepositionen – Ausbauplanung hat mittleren Reifegrad
- **Poppenreuther Straße**, Bus – Konzeption für beide Haltepositionen bereits erarbeitet
- **Regelsbacher Straße**, Bus – Ausbauplanung „Würzburger Straße in Burgfarnbach“
- **Ritterstraße**, Bus – im Rahmen des Radverkehrsprojekts R127 mitgeplant
- **Schilfweg**, Bus – Konzeption und Teile der Ausbauplanung (Radverkehrsprojekt A112)
- **Steinach/Feuerwehrhaus**, Bus – ggf. vorläufiger Ausbau – Projekt „S-Bahn in Fürth Nord“

f) Haltestellen in der Südstadt, bis nach Überplanung Liniennetz „Südstadt“ zurückzustellen:

- **Amalienstraße**, Bus
- **Am Weidiggraben**, Bus
- **Balbiererstraße**, Bus
- **Flößbaustraße**, Bus
- **Fronmüllerstraße**, Bus
- **Gartenkolonie Südstadt I**, Bus
- **Gerhart-Hauptmann-Straße**, Bus
- **Holzstraße**, Bus
- **infra**, Bus
- **John-F.-Kennedy-Straße**, Bus
- **Kornstraße**, Bus
- **Leyher Straße**, Bus – gemeinsame Planung mit Radverkehrsprojekt K401 ist erfolgt
- **Ludwigstraße**, Bus
- **Magazinstraße**, Bus
- **Paulskirche**, Bus
- **Saarburger Straße**, Bus
- **Simonstraße**, Bus
- **Steubenstraße**, Bus
- **Thomas-Mann-Straße**, Bus
- **Zeppelinstraße**, Bus

g) Übrige Haltestellen, die noch nicht im Hinblick auf die Barrierefreiheit beurteilt wurden:

- **Adalbert-Stifter-Straße**, Bus
- **Alte Reutstraße**, Bus
- **Am Altengraben**, Bus
- **Am Grünen Weg**, Bus
- **Am Grünerpark**, Bus
- **Am Mühlweg**, Bus
- **Am Schallerseck**, Bus
- **Am Vacher Markt** (Wende), Bus – Planungsauftrag aus Bau- und Werkausschuss besteht
- **Asternstraße**, Bus → Standort im Rahmen Projekt „S-Bahn Fürth Nord“ überprüfen
- **Atzenhof Ost**, Bus
- **Bauhof**, Bus
- **Benno-Strauß-Straße**, Bus
- **Berlinstraße**, Bus
- **Billinganlage**, Bus, aller übrigen Haltepositionen außer SWW1
- **Bislohe Mitte**, Bus
- **Blütenstraße**, Bus
- **Braunsbach**, Bus
- **Bremerstaller Wiesen**, Bus – Halteposition West: Vorläufiger Ausbau
- **Breslauer Straße**, Bus
- **Burgfarrnbach Ost**, Bus
- **Burgfarrnbach West**, Bus
- **Cineplex Fürth**, Bus
- **Coubertinstraße**, Bus
- **Dieselstraße**, Bus
- **Dieter-Streng-Straße**, Bus
- **Eigenes Heim**, Bus
- **Erfurter Ring**, Bus
- **Falkenstraße**, Bus
- **Feldstraße**, Bus – Planungsvorbereitungen begonnen
- **Finkenstraße**, Bus
- **Fischerberg**, Bus
- **Flexdorf**, Bus
- **Flurstraße**, Bus
- **Forsthausbrücke**, Bus
- **Forsthausstraße**, R-Bahn/Bus – Trassenfreihaltung
- **Friedhof Nordeingang**, Bus
- **Fuchsstraße**, Bus
- **Gebrüder-Grimm-Straße**, Bus
- **Gladiolenweg**, Bus
- **Graf-Stauffenberg-Brücke**, Bus
- **Gründlacher Straße**, Bus
- **Grüner Markt**, Bus
- **Gustav-Weißkopf-Straße**, Bus

- **Händelstraße**, Bus
- **Hafenbrücke Ost**, Bus
- **Hafenbrücke West**, Bus
- **Hafenstraße**, Bus
- **Hans-Böckler-Straße**, Bus
- **Hard-/Soldnerstraße**, Bus – Planungsvorbereitungen begonnen
- **Hardhöhe Wende**, Bus
- **Heidestraße**, Bus – Voruntersuchungen wurden durchgeführt
- **Heimgartenstraße**, Bus
- **Herboldshof**, Bus – Projekt „S-Bahn in Fürth Nord“ (Beseitigung Bahnübergänge)
- **Hermannstädter Straße**, Bus
- **Heuweg**, Bus
- **Im Stöckig**, Bus
- **Jenaer Straße**, Bus
- **Karl-Bröger-Straße**, Bus
- **Kirchenstraße**, Bus
- **Kirchenweg**, Bus
- **Kronach Mitte**, Bus
- **Külshheimstraße**, Bus
- **Kurgartenstraße**, Fürth
- **Leibnizstraße**, Bus
- **Lucas-Cranach-Straße**, Bus
- **Luisenstraße**, Bus
- **Manfred-Roth-Straße**, Bus
- **Mannhof Wasserwerk**, Bus
- **Mariensteig**, Bus
- **Martin-Behaim-Straße**, Bus
- **Maxbrücke**, Bus
- **Maxstraße**, Bus, Halteposition SSW, und **Maxstraße Süd**, Bus
- **Mondstraße**, Bus
- **Pfeiferstraße**, Bus
- **Pillauer Straße**, Bus
- **Poppenreuth**, Bus
- **Poppenreuther Brücke**, Bus – Machbarkeitsprüfung Wartehalle stadtauswärts läuft
- **Reichsbodenweg**, Bus
- **Riemenschneiderstraße**, Bus
- **Ritter-von-Aldebert-Straße**, Bus
- **Ritzmannshof**, Bus
- **Robert-Koch-Straße**, Bus
- **Ronhof**, Bus
- **Ronhof Sportpark**, Bus
- **Rudolf-Schiestl-Straße**, Bus
- **Ruhsteinweg**, Bus
- **Saatweg**, Bus
- **Sack Mitte**, Bus
- **Sack Nord**, Bus

- **Sack West**, Bus
- **Scherbsgrabenbäder**, Bus
- **Seeackerstraße**, Bus – ggf. Konzeption im Zuge des Radverkehrsprojekts R130
- **Seestraße**, Bus – Planungsauftrag aus dem Bau- und Werkausschuss besteht
- **Siegelsdorfer Straße**, Bus
- **Sonnenstraße**, Bus
- **Spechtweg**, Bus
- **Sperlingstraße**, Bus
- **Stadeln Waldschänke**, Bus
- **Stadtförsterei**, Bus
- **Stadthalle**, U-Bahn
- **Stadthalle Süd**, Bus
- **Steinfeldweg**, Bus
- **Storchenstraße**, Bus
- **Strudelweg**, Bus – einfache Ausbauplanung besteht
- **Südstadtpark**, Bus
- **Taubenweg**, Bus
- **Tulpenweg**, Bus
- **Unterfarnbach Schule**, Bus
- **Unterfürberg**, Bus
- **Vach Bahnhof**, Bus → siehe **Stadeln Nord** – Projekt „S-Bahn in Fürth Nord“
- **Vach Nord**, Bus – Konzeption im Zuge des Radverkehrsprojekts U520
- **Vacher Brücke**, Bus – Halteposition NWW
- **Veitsbronner Straße**, Bus
- **Vestner Weg**, Bus
- **Waldkrankenhaus**, Bus
- **Waldringstraße**, Bus
- **Weiberstraße**, Bus
- **Weikershof Süd**, Bus – Ausrüstungsplanung mit Wartehallen besteht

4 Begründung der Ausnahmen – b) bis g) – von der vollständigen Barrierefreiheit

Nur die Haltestellen der o. s. **Liste unter a)** genügen der Forderung des § 8 Absatz 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nach einer „vollständigen Barrierefreiheit“. Dies sind – der Anzahl nach – nur knapp 10 % der Haltestellen des allgemeinen ÖPNV im Stadtgebiet Fürth.

Als **Gründe** für diesen Rückstand gegenüber der gesetzlichen Zielsetzung lassen sich anführen:

- **Ressourcen, später Beginn:** Die der Haltestellenplanung zuordenbaren und begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen erlauben bis auf Weiteres keinen schnelleren Fortschritt. Die Stadt Fürth hat zudem erst vor etwa 13 Jahren mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen begonnen, und ihn erst in den letzten 5 Jahren intensiviert.

- Es ist zu berücksichtigen, dass die Festlegungen darüber, was als „behindertengerecht“ / „barrierefrei“ gilt, über die letzten Jahrzehnte einem **mehrfachen Wandel** unterworfen waren. Dadurch verloren Anlagen mitunter ihre vormalige Tauglichkeit wieder. Ungünstig für Haltestelleninfrastruktur, bei der es sich um **langlebige Investitionen** handelt.
- Die Zielsetzung „vollständige Barrierefreiheit“ zum 01.01.2022 wurde erst zum 01.01.2013 vom Bundesgesetzgeber in das PBefG aufgenommen, d. h. mit **nur 9 Jahren Vorlauf**.

Bei den Haltestellen in o. g. **Listen unter b), c), d) und e)** besteht die Aussicht, dass hier in den nächsten 10 – 20 Jahren ein barrierefreier Ausbau erfolgen kann, mit einem Investitionsvolumen in der Größenordnung von schätzungsweise 10 Mio. Euro insgesamt (bzw. 0,5–1,0 Mio. Euro/Jahr). Selbst nach der vollständigen Abarbeitung dieser Listen wäre erst etwa die Hälfte der Haltestellen im Stadtgebiet Fürth barrierefrei umgebaut. Unterstellt man einen auch danach gleichbleibenden Ressourceneinsatz (Personal, Finanzmittel) für die Abarbeitung der o. g. **Listen unter f) und g)**, dann ließe sich die vollständige Barrierefreiheit erst um die Jahre 2040 – 2060 erreichen.

Das **geplante** Haltestellen-Programm soll daher u. a. Wege suchen, die beispielsweise durch Differenzierung der Ausbauformen⁶ zu schnelleren Teilerfolgen führen (barrierearme Haltestellen).

5 Anlagenverzeichnis

Bezeichnung	Fassung
Vorläufiges Begriffsverzeichnis Haltestellenausbau	Stand 2021-08-25-1200
Haltestellen-Standard Fürth Stadt (HStd): Verzeichnis der Teile	Stand 2021-11-22-1000
Bezeichnungsschema für Regel-Haltepositionen von Haltestellen	–
Konzept für die Herstellung der Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen in der Stadt Fürth, Teil Busverkehr	Stand 31.10.2016 (Version 1.1) – Beschluss des Stadtrates vom 21. Februar 2018 (NVP)

⁶ siehe Anlage „Vorläufiges Begriffsverzeichnis Haltestellenausbau“

Vorläufiges Begriffsverzeichnis Haltestellenausbau Stand 2021-08-25-1200

Art des Ausbaus	Barrierefreier Anspruch Bfh. = Barrierefreiheit	Anwendungsfälle ~ Nutzungsdauer- Prognose (u. a.)	Nutzlänge (NL), Vorgerade und Nachgerade	Bussteigart/- höhe a) bis NL-m 9 b) ab NL-m 9+R ¹	Lichte Bussteigbreite a) bis NL-m 9 b) ab NL-m 9+R	ca.-Kostenspanne; ca.-Lebensdauer – je Halteposition –
Provisorischer Ausbau	keine / rudimentäre Bfh.; möglichst taktile Elemente	Baustellenführung; Zeitachse-/Kosten- Probleme; größere Defizite im Straßenraum, die mehr als nur Umgestaltung Haltestelle erfordern; absehbarer Umbau; unsichere Linienführung	NL mind. 12,00 m, besser 25,00 m	a) mind. 0 cm b) mind. 0 cm	möglichst 1,5 m, besser mehr	0,5 T€ – 2 T€; 5 Jahre (+/- 5 Jahre)
Vorläufiger Ausbau	sehr weitgehende Barrierefreiheit: <ul style="list-style-type: none"> • Bordstein und taktile Elemente für Blinde • Bordstein verringert Einstieghöhe Tür 1+2 • Bussteigtiefe von 2,50 m an Tür 1+2 für Einsatz Klapprampe 		NL 25,00 m Vorgerade mind. 30 m Nachgerade mind. 17 m (künftig evtl. Anhebung auf 20)	a) Hochbordstein mind. 6 cm, besser 8–12 cm b) Bordstein möglichst wie unter a), jedoch mind. 0 cm, besser 3–6 cm	a) mind. 2,50 m b) mind. 1,50 m	5 T€ – 20 T€, ggf. in Sonderfällen mehr; 20 Jahre (+/- 10 Jahre)
Barrierefreier Ausbau	volle Barrierefreiheit nach dem Stand der Technik (Norm des DIN von 2014, Leitfäden des VGN von 2020 und der Städteachse von 2017/NVP, sowie der Haltestellen-Standard inkl. Haltestellen-Programm der Stadt Fürth); um mind. eine Querungsstelle in unmittelbarer Nähe und um barrierefreie Zuwegungen ergänzt	Straßenraum, der auch im Übrigen dem Stand der Technik entspricht oder im Zuge des (H)-Ausbaus auf diesen Stand gebracht wird; absehbar dauerhaft richtiger Standort für eine dortige Haltestelle („sichere Linienführung“)	NL 25,00 m Vorgerade mind. 30 m Nachgerade mind. 17 m (künftig evtl. Anhebung auf 20) an Schnellstraßen Bucht nach RAST, Länge rd. 100 m	a) Formstein ² mind. 16 cm, besser 22 cm b) gemäß Haltestellen- Standard, Teil: Bussteigkante, Bussteigtiefe, Stand: 2016-07-25- 0951a	Zielgröße: mind. 2,50 m, Dimensionierung möglichst nach Auf- kommen der Fußgänger und Fahrgäste a) bei 22-cm-Formstein mind. 1,60 m, bei 16-cm-Formstein mind. 2,50 m b) mind. 1,50 m	50 T€ – 200 T€; 50 Jahre (+/- 20 Jahre)

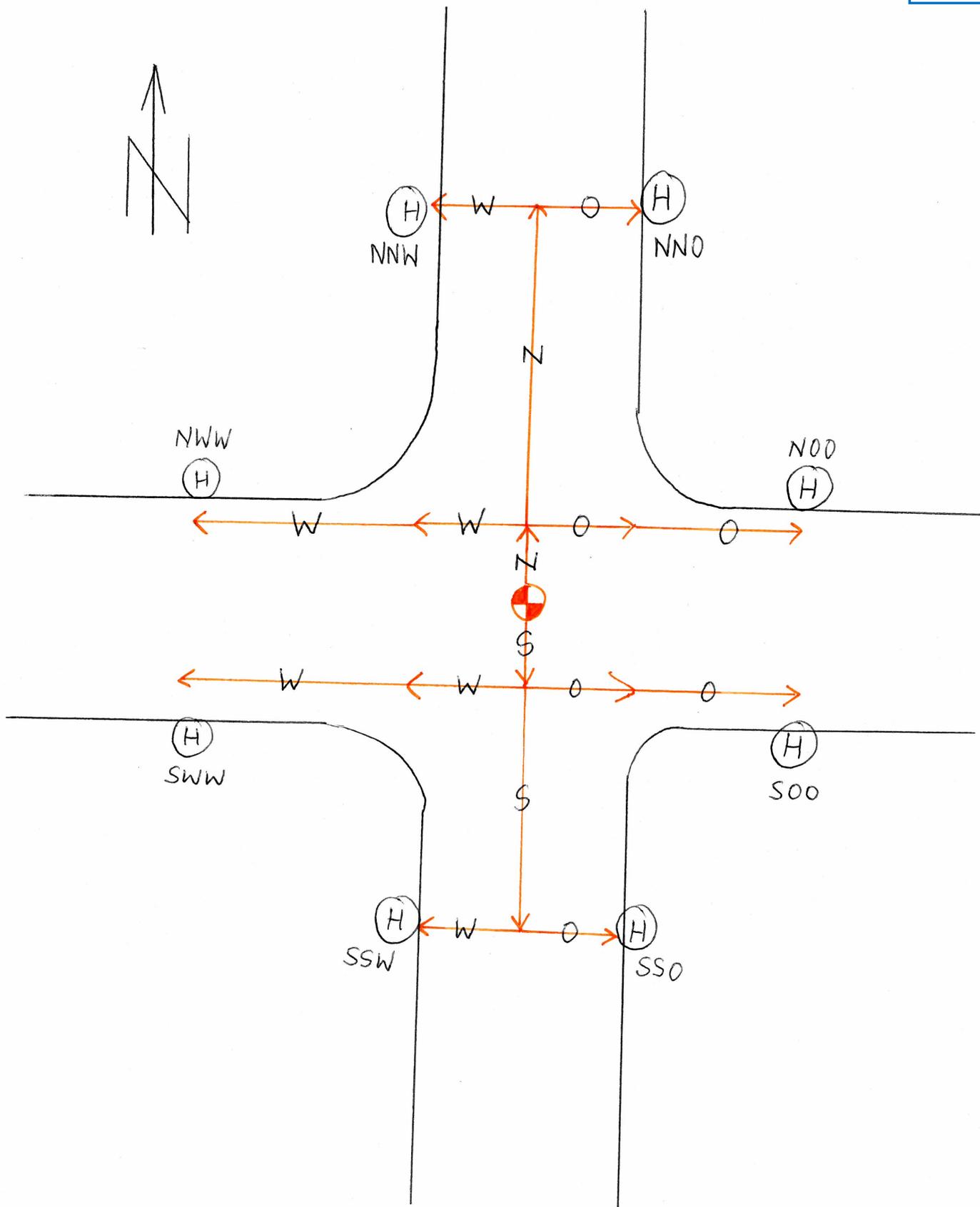
Aufgestellt als Vorläufer für das Haltestellen-Programm Fürth Stadt durch: Stadt Fürth-V-SpA-Vpl-Hg-340, 341, 341A

¹ Nach einer außerhalb der ersten 9 Nutzlängen-Meter ggf. liegenden Rampe „R“ bzw. Vermittlungsstrecke, die mit maximal 6% Neigung zwischen den Höhen von a) und b) vermittelt.

² Formsteine mit Doppel-Hohlkehle (22 cm) bzw. Einfach-Hohlkehle (16 cm) für Kontaktfahrt zur Spaltminimierung, bspw. Kassler Sonderbord Plus[®], Kassler Sonderbord[®] usw.

ob zugleich Teil oder Bezug eines anderen Werks

NVP	RVK	RBusK	HProg	(H)	SRS	VEP	HStd	Aktenz.	Name (Teil) – gelb unterlegt: aktueller Bearbeitungsfokus	akt. Beschluss, Gremium, TOP	akt. Entwurf, Verfahrensstand
NVP (NH 16)		(evtl.)	(evtl.)		(evtl.)	(evtl.)		340	Haltestellen-Standard Fürth Stadt (HStd)	–	2016-07-19-0904 mit Akt. v. Mai 2017
NVP (NH 16)								340-Verz	- Verzeichnis der Teile	n. n.	2021-11-22-1000, hier
								341	Bussteigkante und -tiefe	implizit durch (H)-Lagepläne	2016-07-25-0951a, Instr.-Ergebn. (H)
							348	341A	An- und Abfahrt (auch Doppelhaltestellen, für (H) SG entwickelt)	n. n.	2016-07-08-0710, g, -0712x, y
								n. n.	- Herleitung Länge Zwischengerade rechtwinklige Anfahrt	n. n.	2016-09-22-1030
								n. n.	- Bucht für Minibus	implizit durch (H)-Lagepläne	2019-10-31-1101
								341B	Bogenlage	n. n.	s. 340:2016-07-19-0904 S. 26
								341Ew	Entwässerung	n. n.	n. n.
								341F	Formsteine	n. n.	s. 340:2016-07-19-0904 S. 13 ff.
				(H) IFBFF, IFBUS				341FF	Haltestelle für Fahrversuche und Fahrschulung	n. n.	2016-09-14-7311
				(H) HSA Sonderlsg.			341W	341K	KOM-seitige Parameter (Bodenfreiheit, Faltenbalg, Kneeling, UN ECE 107)	n. n.	s. 5-HSA etc.
								341M	Markierungen	n. n.	2019-08-02-1028, Instr.-Auslauf
							teilw. 341Z	341N	Neigungen und Rampen	n. n.	2020-07-03-1430
								341VA	Vorläufiger Ausbau	n. n. / –	n. n. / –
								341VA-ABB	Vorläufiger Ausbau, Asphalt-Bandeisen-Bauweise	n. n.	2017-10-04-0817
								341VA-KHP	Vorläufiger Ausbau, Kennzeichnung Halteposition	n. n.	Mail 2017-12-07-0751 SBG-AV
							341K	341W	Werkstattseitige Einstellung und Kontrolle	n. n.	n. n.
								341Z	Zuwegungen	n. n.	n. n.
NVP (NH 10)								342	Finanzierung – zugleich Haltestellen-Programm Fürth Stadt (HProg)	vorläufig s. Aktenz. (352/353)	2018-10-10-0928, V07, etc.
								343	Wartehallen	n. n.	2014-01-29-0849a
								343B	Bänke und Stühle	n. n.	Fpap:2020-03-30-1621 Farben
								343L	Wartehallen und Leitungen	n. n.	2016-09-13-1701
								343S	Sonnenschutz(, Witterungsschutz)	n. n.	n. n.
				(H) HVS			341A	344	Busbuchten	n. n.	5-HVS:2016-05-25-1001
								345	Nutzlängen	implizit durch (H)-Lagepläne	2016-07-11-0710
NVP (NI 10, NI 12)		(evtl.)	(H) FH					346	DFI (Dynamische Fahrgastinformationssysteme), Echtzeitinfos	n. n.	(Anzahl Zeilen, Anzeige der Steige)
								347	Zuständigkeiten (Abgrenzung infra – VAG – weitere VU – TfA-Bh – usw.)	n. n.	Termin 2019-08-15-1300 Bö
								347Re	Zuständigkeiten, Reinigung	n. n.	Mail 2019-05-16-1752 Hu S.
NVP-Modul HStd gepl.				(H) KAI			341A	348	Doppelhaltestellen, Mehrfachhaltestellen (u. Barrierefreiheit, s. a. (H) KAI)	n. n.	2020-08-13-1800
								349	Weitere Teile	–	–
NVP-Status								349-AAVV	Haltestellen f. Aufenthalte z. Abbau v. Verfrühungen u. Verspätungen	n. n.	n. n.
	RVKE-AZ							349-Az	Aufzüge	n. n.	s. Korrespondenz (H) RF Az B-Kopf
NVP (i. R. v. NE 10)				(H) GABEL				349-Ben	Benennung	2019-07-17, BWA, i. R. v. Ö9	Mail 2019-04-10-1340+10-15-1839
								n. n.	- Zielangaben	n. n.	FOLK:2019-10-30-0900+Material dazu
								349-Br	Brandschutz	n. n.	Mail 2019-09-25-1202 VNU
(evtl.)								349-EDRP	Erschließungsdefinition und Realweg-Prüfung	n. n.	n. n.
					(evtl.)	(evtl.)		349-Mob	Mobilitätspunkte	2019-02-13, BWA, i. R. v. Ö4	Carsharg. Standortplang. Baustufe 1
								349-Wegw	Wegweisung (insbes. Beschilderung in U-Bahnhöfen, auch zu ÖPFV, SEV)	n. n.	z. vgl.: StyleGuide VAG Version 1.4
NVP (NH 12)								352	KIP (Kommunalinvestitionsförderprogramm)	2016-12-21, Stadtrat, Ö13	–
NVP (NH 11)								353	Barrierefreie Schwerpunkthaltestellen / "Konzept für die Herstellung der Barrierefreiheit a. d. ÖPNV-Haltestellen i. d. Stadt Fürth, Teil: Busverkehr"	2016-12-21, Stadtrat, Ö13 zuvor 2016-02-03, BWA, Ö4	2016-10-31 (Version 1.1) 2016-01-27 (Version 0.3)
NVP-AB 2018-04-27 (Ifd. Nr. 10)								(MV-NU-10)	"Konzept ÖPNV-Barrierefreiheit, Teil: U-Bahnhöfe"	n. n.	s. Entwürfe für (H) SG, JA und FH
NVP (NH 15)								405	Haltestellen-Kataster Fürth Stadt (HKat) , zus. m. VU, VGN, BEG, zHV	n. n.	GIS seit Mail 2018-07-02-1200 (Ph. 1)



N = Nord
 S = Süd
 W = West
 O = Ost
 M = Mitte

} siehe oben
 } Beispiel für Erweiterungen in Sonderfällen

Bezeichnungsschema für Regel-Haltepositionen von Haltestellen (Grundschema)



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

Teil Busverkehr

Stand 31.10.2016

Versionshistorie

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

Inhalt

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

Abbildungsverzeichnis

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

Tabellenverzeichnis

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

1 Anlass, Ziel und Vorgehensweise

1.1 Anlass

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

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

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

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

1.2 Ziel

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

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

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

1.3 Vorgehensweise

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

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

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

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

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

2 Ausgangslage

2.1 Liniennetz

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

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

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

2.2 Haltestellen

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

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

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

Tabelle 1: Haltestellengrößenklassen sowie Ein- und Aussteigerzahlen

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

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

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

3 Barrierefreiheit an den Bushaltestellen der Stadt Fürth

3.1 Bestand

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

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

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

Tabelle 2: Vorhandene barrierefreie Haltestellen

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

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

Bestand Barrierefreie Bushaltestellen

Haltestelle



Statistische Bezirke

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

ThiessenPolygone



Adresse: Abstand Luftlinie zur Bushaltestelle

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

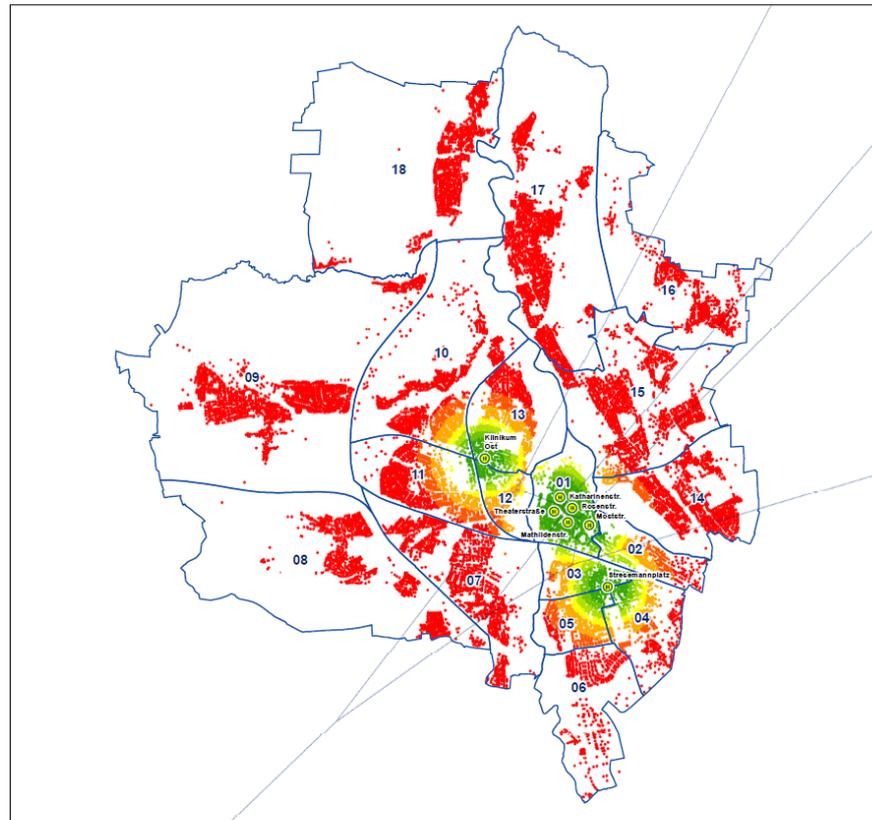


Abbildung 2: Vorhandene barrierefreie Haltestellen und deren Abstände zu den 22.000 Fürther Adressen

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

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

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

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

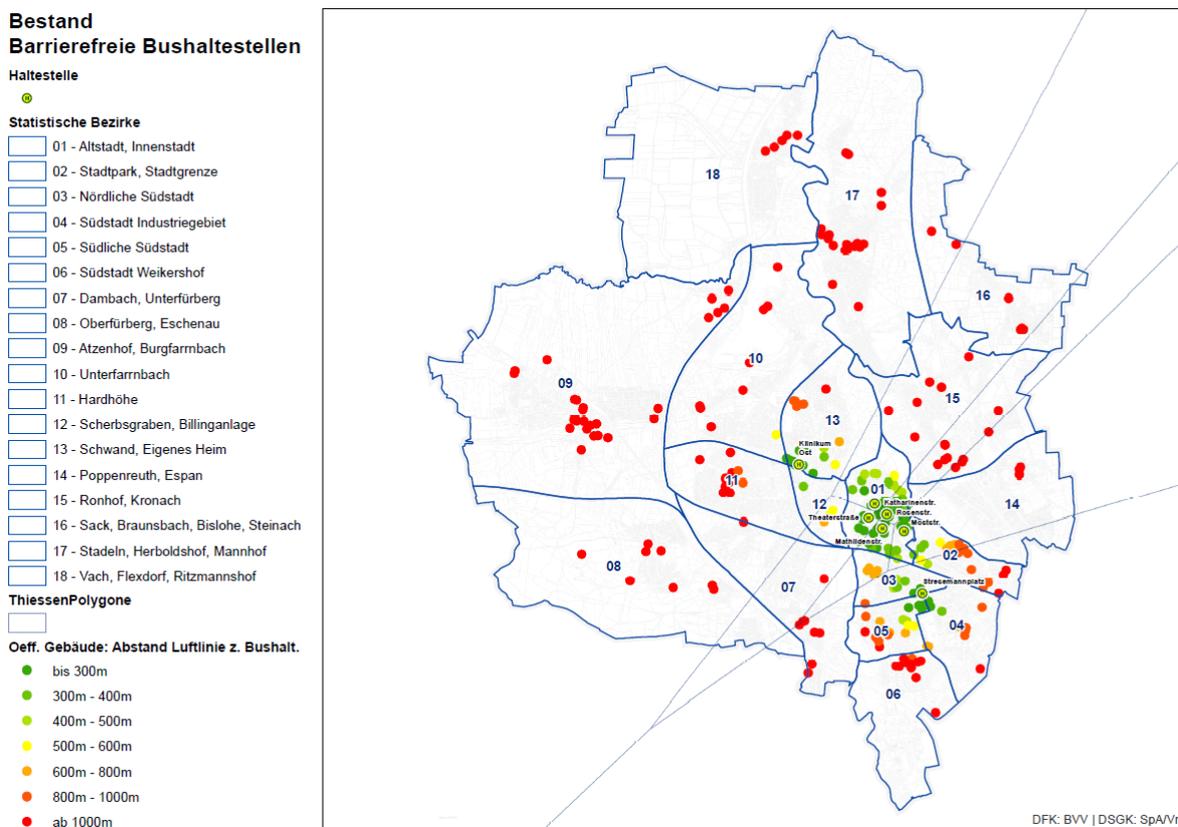


Abbildung 3: Vorhandene barrierefreie Haltestellen und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen

3.2 Barrierefreier Ausbau mit Mitteln aus dem KIP

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

Solche Aspekte sind etwa

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

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

Tabelle 3: Im Zuge des KInvFG umzubauende barrierefreie Haltestellen

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

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

Abstand Adressen zu Bushaltestellen barrierefrei

Haltestelle



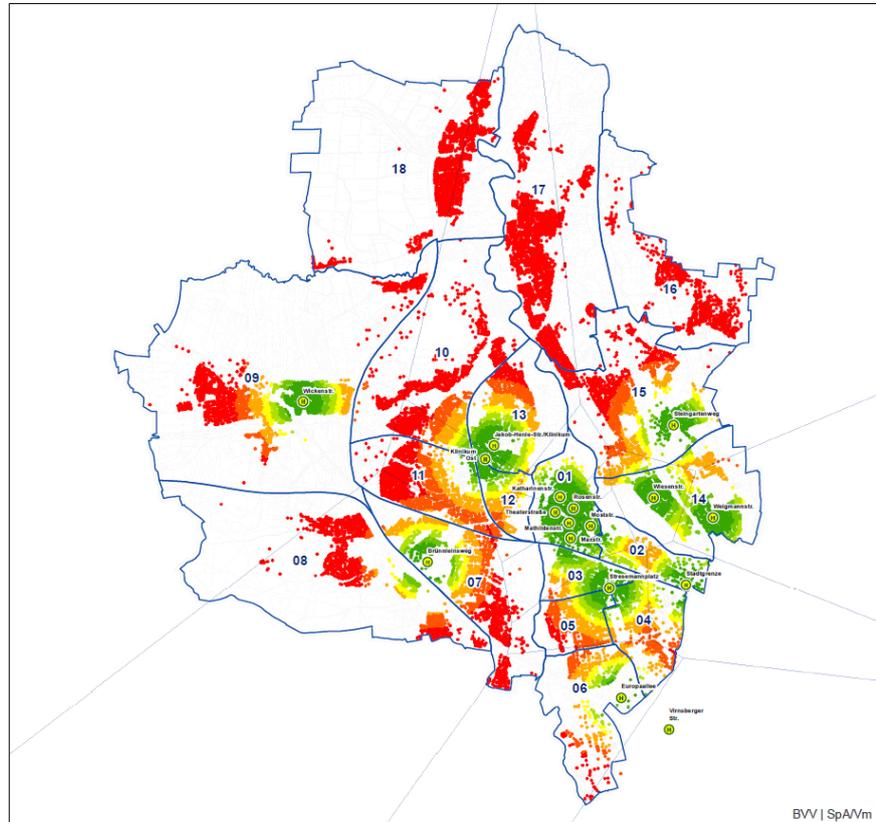
Statistische Bezirke

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

ThiessenPolygone

Adresse: Abstand Luftlinie zur Bushaltestelle

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



BW | SpAVm

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

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

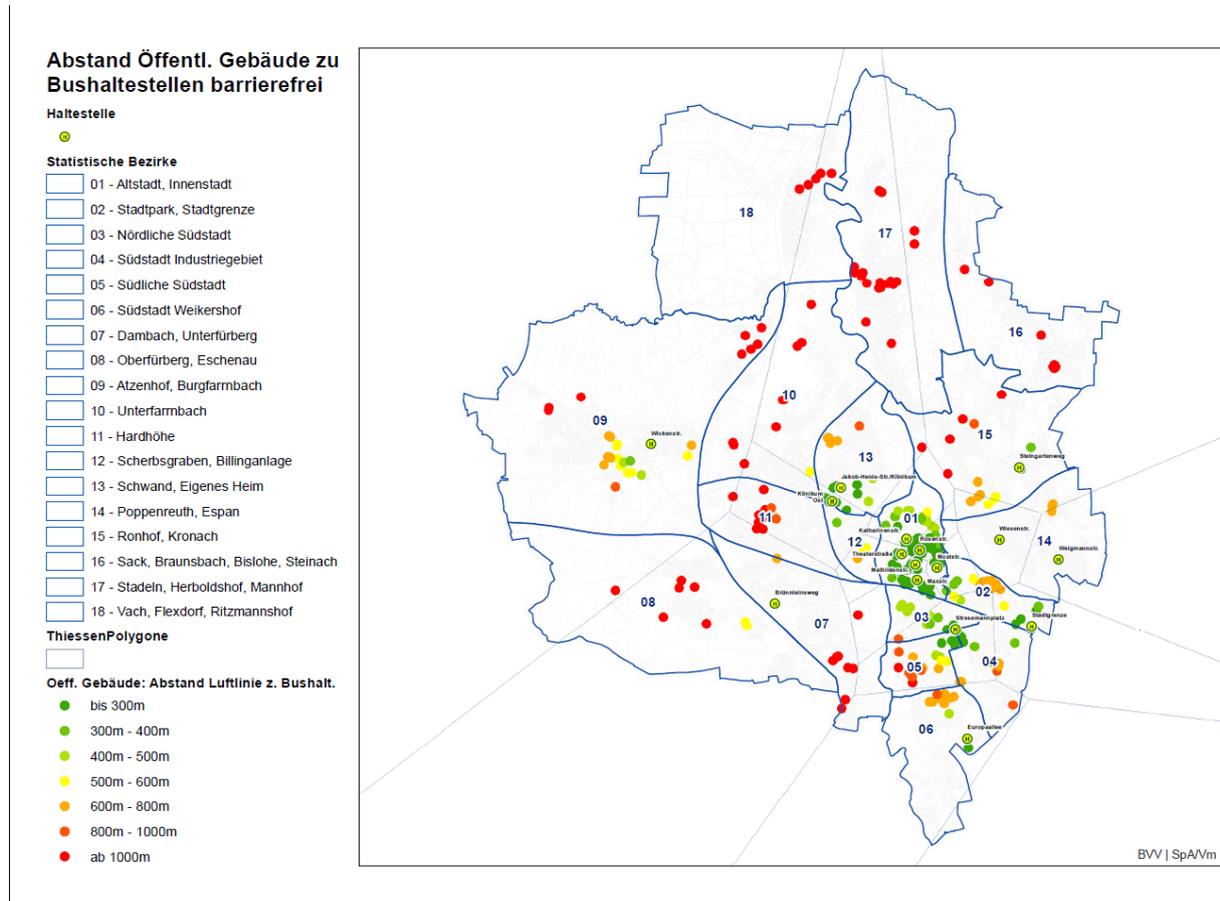


Abbildung 5: Vorhandene und geplante barrierefreie Haltestellen (KIP) und deren Abstände zu wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen

3.3 Barrierefreier Ausbau im Zusammenhang mit anderen Projekten

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

Tabelle 4: Im Zusammenhang mit anderen Projekten umzubauende barrierefreie Haltestellen

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

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

3.4 Endausbau barrierefreier Schwerpunkthaltestellen

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

Tabelle 5: Maßnahmenüberhang barrierefreie Schwerpunkthaltestellen

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

