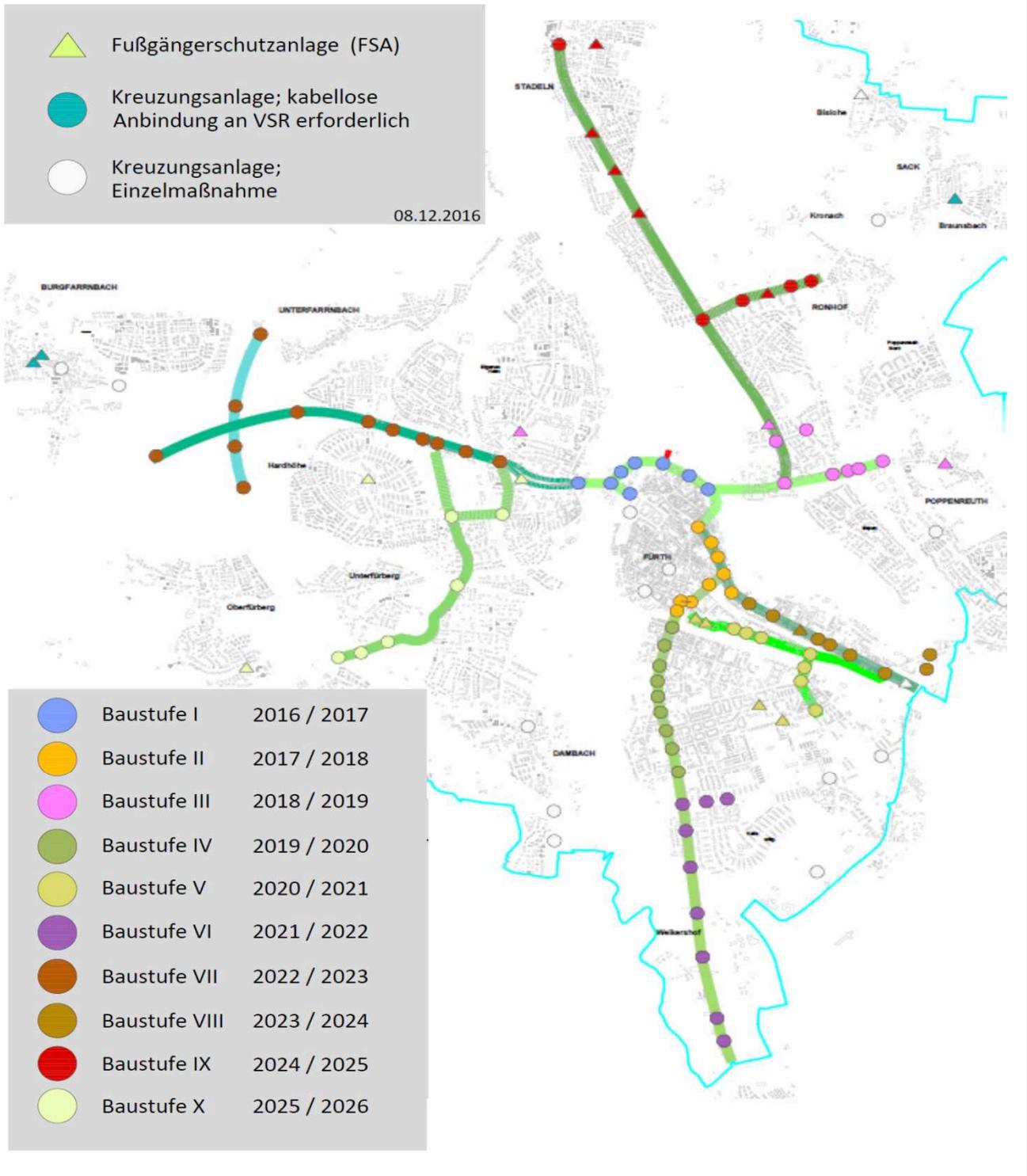


Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 4.0.04	Stand 2017-12-05																																																												
Bereich N	Nahverkehrsangebot																																																														
Kategorie NA	Ausbau der ÖSPV-Infrastruktur																																																														
NA 10	<b>Busbeschleunigung und -verstetigung, u. a. an LSA</b>																																																														
wurde vorgeschlagen	infra fürth verkehr gmbh, FÜ Abteilung Verkehrsplanung, FÜ Wir sind Fürth / Bund Naturschutz																																																														
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV																																																													
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	Im Rahmen der Erneuerung der Lichtsignalsteuerung werden alle Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen so überarbeitet, dass eine schnellere und zuverlässigere Fahrt der Buslinien ermöglicht wird.																																																														
Beurteilung des Vorschlags	Es handelt sich um eine Maßnahme, die bereits in sehr vielen Städten fest etabliert ist, bspw. in Erlangen und Nürnberg. Die Überplanung kann im Rahmen der ohnehin nötigen Anpassung der Knotenpunkte und Signalprogramme an heutige Anforderungen (Feuerwehr-Bevorrechtigung, Fuß- und Radverkehr, Barrierefreiheit, verkehrsabhängige Steuerung) erfolgen. Die Maßnahme ist grundsätzlich geeignet, die verloren gegangene Pünktlichkeit des Busverkehrs wieder herzustellen. Gegenüber einer Wiederherstellung der Pünktlichkeit durch Verlängerung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten – die durch Verlängerungen der Umlaufzeiten auf den meisten Linien zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal führen würde – kann hier ein siebenstelliger Euro-Betrag eingespart werden. Die Verstetigung des Betriebsablaufs und die Einhaltung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten sind nicht nur ein Vorteil für die Fahrgäste, sondern auch eine dringend erforderliche Verbesserung für Fahrpersonal und Wirtschaftlichkeit.																																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Anteil verspäteter Fahrten (über 3 Minuten) nach Verkehrszeit</th> </tr> <tr> <th>Linie</th> <th>HVZ morgens</th> <th>NVZ</th> <th>HVZ abends</th> <th>SVZ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>171</td><td>3,3</td><td>3,7</td><td>2,4</td><td>2,4</td></tr> <tr><td>172</td><td>16,1</td><td>22,3</td><td>28,1</td><td>4,4</td></tr> <tr><td>173</td><td>14,2</td><td>24,3</td><td>20,3</td><td>15,3</td></tr> <tr><td>174</td><td>27,5</td><td>23,1</td><td>30,1</td><td>4,5</td></tr> <tr><td>175</td><td>26,8</td><td>29,1</td><td>39,8</td><td>12,7</td></tr> <tr><td>177</td><td>23,4</td><td>31,5</td><td>29,4</td><td>3,0</td></tr> <tr><td>178</td><td>18,3</td><td>18,4</td><td>18,1</td><td>9,7</td></tr> <tr><td>179</td><td>31,3</td><td>31,5</td><td>28,8</td><td>2,8</td></tr> <tr><td>67</td><td>10,0</td><td>11,8</td><td>14,7</td><td>7,6</td></tr> <tr><td>Bus Fürth gesamt</td><td>19,0</td><td>21,7</td><td>23,5</td><td>6,9</td></tr> </tbody> </table>				Anteil verspäteter Fahrten (über 3 Minuten) nach Verkehrszeit					Linie	HVZ morgens	NVZ	HVZ abends	SVZ	171	3,3	3,7	2,4	2,4	172	16,1	22,3	28,1	4,4	173	14,2	24,3	20,3	15,3	174	27,5	23,1	30,1	4,5	175	26,8	29,1	39,8	12,7	177	23,4	31,5	29,4	3,0	178	18,3	18,4	18,1	9,7	179	31,3	31,5	28,8	2,8	67	10,0	11,8	14,7	7,6	Bus Fürth gesamt	19,0	21,7	23,5	6,9
Anteil verspäteter Fahrten (über 3 Minuten) nach Verkehrszeit																																																															
Linie	HVZ morgens	NVZ	HVZ abends	SVZ																																																											
171	3,3	3,7	2,4	2,4																																																											
172	16,1	22,3	28,1	4,4																																																											
173	14,2	24,3	20,3	15,3																																																											
174	27,5	23,1	30,1	4,5																																																											
175	26,8	29,1	39,8	12,7																																																											
177	23,4	31,5	29,4	3,0																																																											
178	18,3	18,4	18,1	9,7																																																											
179	31,3	31,5	28,8	2,8																																																											
67	10,0	11,8	14,7	7,6																																																											
Bus Fürth gesamt	19,0	21,7	23,5	6,9																																																											
<p>Verspätungen im Linienvergleich</p> <p>Quelle: Foliensatz Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz, Vorstellung am 28.07.2014, S. 5 (BWA 12.11.2014, TOP 4)</p>																																																															
<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #d9ead3;">0 - 10 %</td> <td style="background-color: #fff2cc;">10 - 15 %</td> <td style="background-color: #f4cccc;">15 - 20 %</td> <td style="background-color: #e06666;">&gt; 20 %</td> </tr> </table>				0 - 10 %	10 - 15 %	15 - 20 %	> 20 %																																																								
0 - 10 %	10 - 15 %	15 - 20 %	> 20 %																																																												
Fortsetzung Steckbrief auf Rückseite																																																															
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	Einsparung eines siebenstelligen Euro-Betrags p. a. durch Verzicht auf zusätzliche Fahrzeuge und Fahrer für die Fahrplaneinhaltung.																																																												
		Kosten																																																													
	b) bei der Stadt	Investition	Siehe Beschluss des BWA vom 20.07.2016 (TOP 4).																																																												
<p>a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo.</p> <p>b) Die Kosten werden u. a. über bereits vorhandene Haushaltsstellen für die Erneuerung der Lichtsignalsteuerung abgebildet. Siehe hierzu die Erläuterungen in der Vorlage zu TOP 4 des Bau- und Werkausschusses vom 20.07.2016.</p>		<b>Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung</b>	<b>Realisierungsauftrag für NVP 2017+ (1. Priorität)</b>																																																												

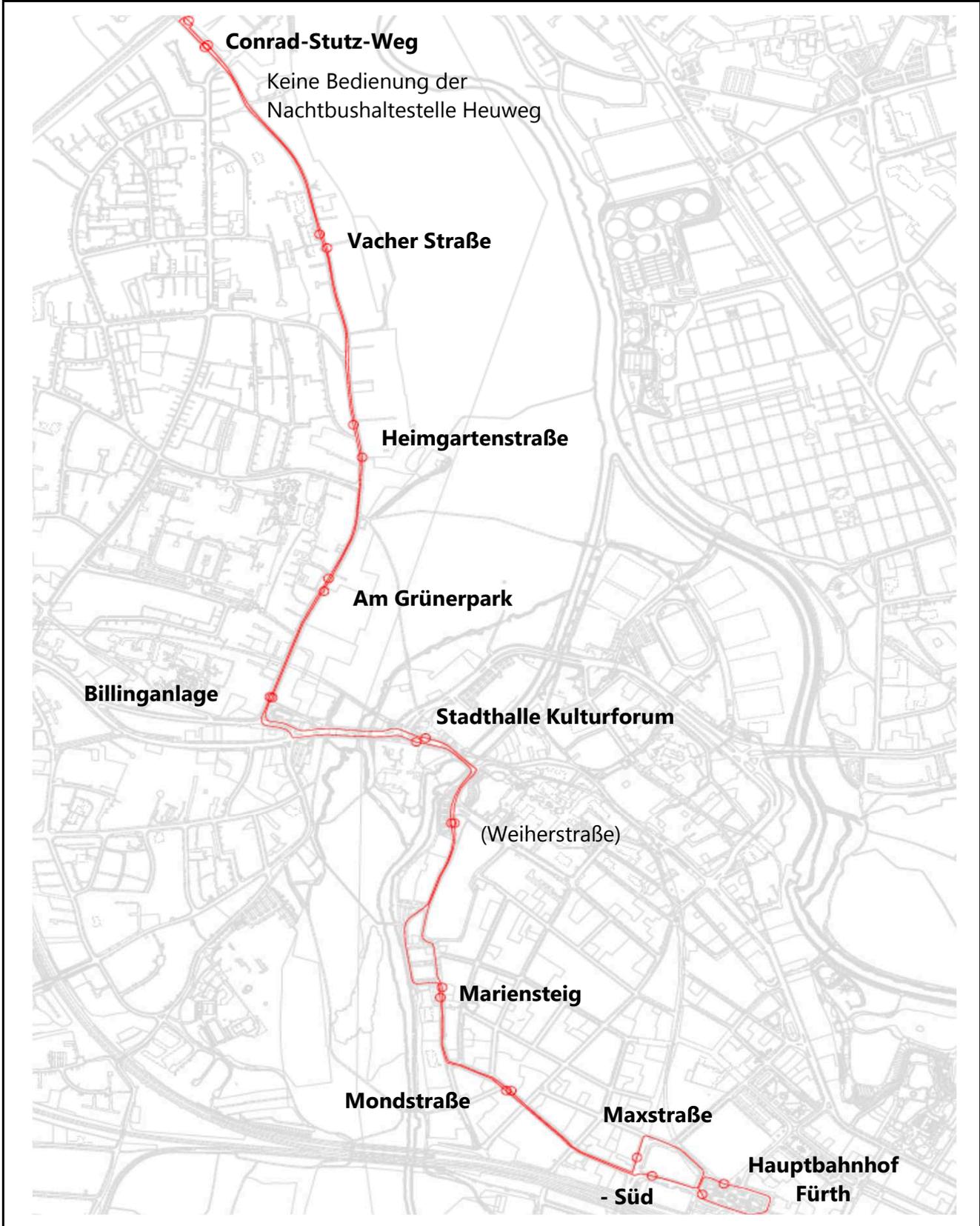
Bereich N	Nahverkehrsangebot
Kategorie NA	Ausbau der ÖSPV-Infrastruktur
NA 10	<b>Busbeschleunigung und -verstetigung, u. a. an LSA</b>

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



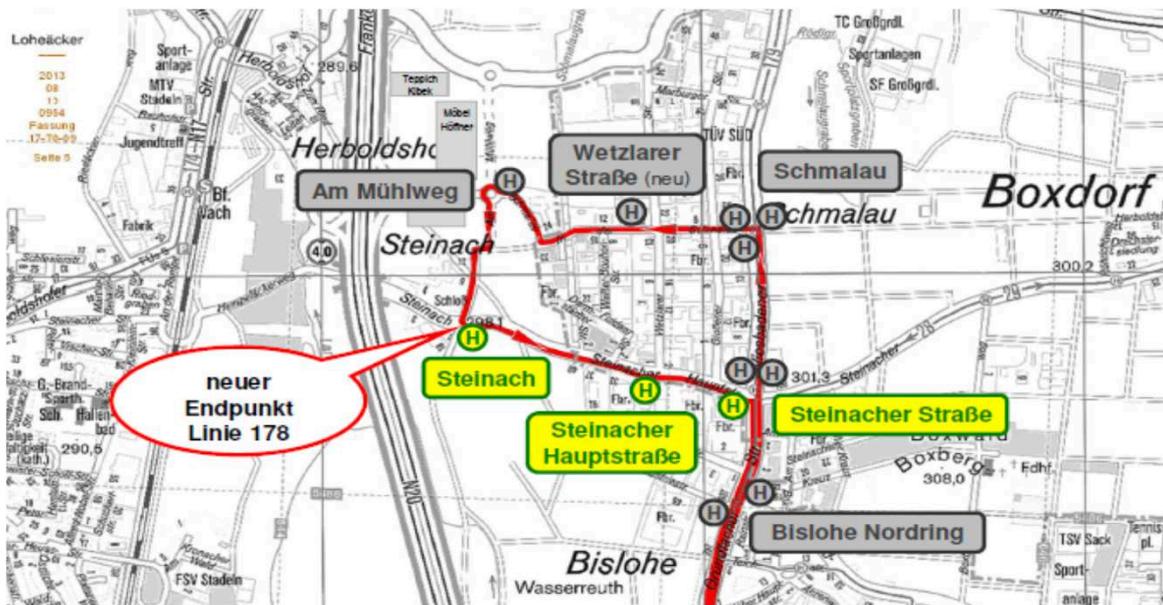
Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 3.3.47	Stand 2017-12-05				
Bereich N	Nahverkehrsangebot						
Kategorie NE	Erschließung						
NE 10	<b>Minibuslinie Innenstadt West - Vacher Straße Süd</b>						
wurde vorgeschlagen	FÜ SPD-Fraktion, FÜ Verkehrsclub Deutschland, FÜ Seniorenrat, FÜ Auto Club Europa						
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	NE 21				
			NE 60				
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	Zwei durch Geländehöhen bedingte geringe Erschließungsdefizite in benachbarten Stadtgebieten, jeweils unterhalb der Hangkante, sollen durch eine gemeinsame Minibuslinie behoben werden.						
Beurteilung des Vorschlags	Da eine Verlegung der hangoberhalb optimal integrierten Linien das dortige Angebot unverhältnismäßig verschlechtern würde, verbleibt als Lösung nur ein Zusatzangebot, das aus Kostengründen und aufgrund der geringen Nachfrageerwartung, auf Mo-Sa tagsüber bis 20:30 Uhr und einen 40-Min.-Takt beschränkt werden soll, um mit einem Fahrzeug auszukommen (Variante 14MA). Gegenüber einem Angebot Mo-So bis Betriebsschluss und einem 30-Min.-Takt tagsüber (Variante 21A) konnten die Kosten von 575 auf 240 T€/a gedrückt werden. Aufgrund von zwei Engstellen (Rechtsabbiegen nach Haltestelle Maxstraße, Wende Haltestelle Conrad-Stutz-Weg) soll ein Minibus angeschafft werden, für den bereits aus anderen Minibus-Projekten (Baustellenverkehre Eschenau und Vach) eine Betriebsreserve besteht. Der Minibus bringt zugleich Platzvorteile beim Endaufenthalt am Bahnhofplatz mit sich. Das Angebot sollte nach ca. fünf Jahren überprüft und ggf. optimiert werden. Bei dauerhafter Beibehaltung wäre mittelfristig die Beseitigung der Engstellen und die dadurch ermöglichte Durchbindung mit einer anderen Linie zu prüfen, abgestimmt auf das Lebenszeitende des angeschafften Minibusfahrzeugs.						
<b>Konzept</b> Die Linie soll folgende Haltestellen bedienen (Umsteigemöglichkeiten, Ziele): <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Conrad-Stutz-Weg (Bus, Nahversorgungszentrum)</li> <li>+ Vacher Straße, auf Höhe Anwesen 118 bzw. 131</li> <li>* Heimgartenstraße</li> <li>+ Am Grünerpark</li> <li>* Billiganlage (Bus)</li> <li>o Stadthalle Kulturforum (Bus, U)</li> <li>+ Weiherstraße, optional</li> </ul> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Mariensteig</li> <li>+ Mondstraße</li> <li>o Maxstraße / Maxstraße Süd (Bus)</li> <li>o Hauptbahnhof Fürth (Bus, S, R, U)</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>o bestehende Haltestelle</li> <li>* Aktivierg. Nachtbushalt f. Tagesverkehr</li> <li>+ neue Haltestelle</li> </ul> </td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">Linienverlauf siehe Rückseite</p>				<ul style="list-style-type: none"> <li>o Conrad-Stutz-Weg (Bus, Nahversorgungszentrum)</li> <li>+ Vacher Straße, auf Höhe Anwesen 118 bzw. 131</li> <li>* Heimgartenstraße</li> <li>+ Am Grünerpark</li> <li>* Billiganlage (Bus)</li> <li>o Stadthalle Kulturforum (Bus, U)</li> <li>+ Weiherstraße, optional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Mariensteig</li> <li>+ Mondstraße</li> <li>o Maxstraße / Maxstraße Süd (Bus)</li> <li>o Hauptbahnhof Fürth (Bus, S, R, U)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o bestehende Haltestelle</li> <li>* Aktivierg. Nachtbushalt f. Tagesverkehr</li> <li>+ neue Haltestelle</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Conrad-Stutz-Weg (Bus, Nahversorgungszentrum)</li> <li>+ Vacher Straße, auf Höhe Anwesen 118 bzw. 131</li> <li>* Heimgartenstraße</li> <li>+ Am Grünerpark</li> <li>* Billiganlage (Bus)</li> <li>o Stadthalle Kulturforum (Bus, U)</li> <li>+ Weiherstraße, optional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Mariensteig</li> <li>+ Mondstraße</li> <li>o Maxstraße / Maxstraße Süd (Bus)</li> <li>o Hauptbahnhof Fürth (Bus, S, R, U)</li> </ul>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>o bestehende Haltestelle</li> <li>* Aktivierg. Nachtbushalt f. Tagesverkehr</li> <li>+ neue Haltestelle</li> </ul>							
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt				
		Kosten	ca. 240 T€/a				
	b) bei der Stadt	Investition	ca. 85 T€				
a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Kosten für den vorläufigen Ausbau der Haltestellen gemäß Projektumfang. Bei dauerhafter Beibehaltung des Angebots fallen später weitere Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an.		<b>Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfs- Feststellung</b>	<b>Realisierungsauftrag für NVP 2017+ (3. Priorität)</b>				

Bereich N	Nahverkehrsangebot
Kategorie NE	Erschließung
<b>NE 10</b>	<b>Minibuslinie Innenstadt West - Vacher Straße Süd</b>



Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 6.3.31	Stand 2017-12-05
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NE	Erschließung		
NE 50	<b>Steinach</b>		
wurde vorgeschlagen	FÜ Beratungskreis Nahverkehrsplan, FÜ CSU-Fraktion, FÜ Abteilung Verkehrsplanung		
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	Verlegung und Vereinheitlichung des Endpunkts aller Fahrten der Linie 178 von der Wetzlarer Straße (Nürnberg Schmalau) nach Fürth Steinach zur Behebung des Erschließungsdefizits von Steinach.		
Beurteilung des Vorschlags	Betriebskostenneutrale Maßnahme, die in zwei Betriebsstufen umgesetzt werden kann und neben der Verbesserung der Erschließung auch eine Vereinfachung des Liniennetzes bedeutet.		

Zielzustand (Betriebsstufe 2)

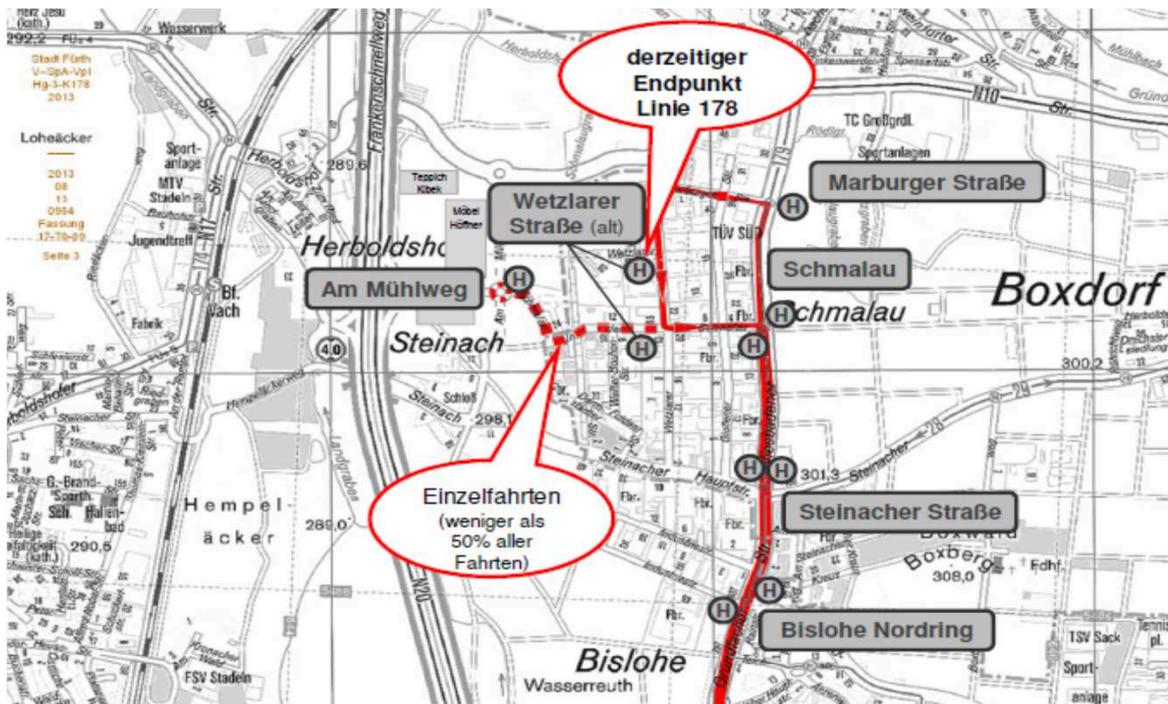


Bisheriger Linienweg und Betriebsstufe 1 siehe Rückseite.

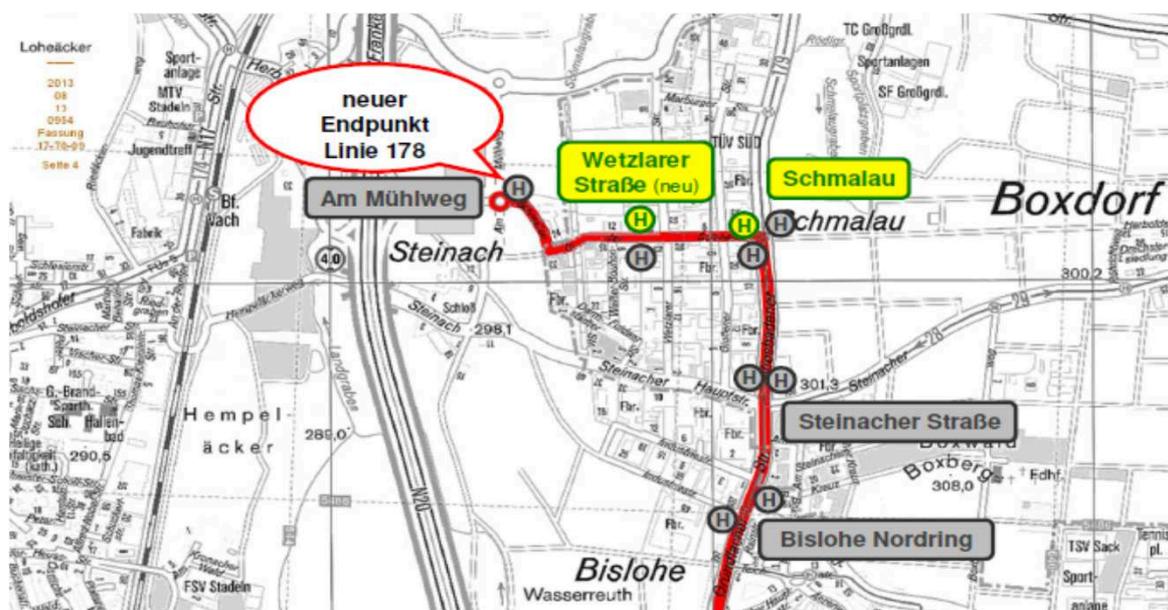
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt
		Kosten	keine
	b) bei der Stadt	Investition	ca. 25 T€
a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Kosten für den vorläufigen Ausbau der Haltestellen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

Bereich N	Nahverkehrsangebot
Kategorie NE	Erschließung
NE 50	<b>Steinach</b>

Bisheriger Linienweg

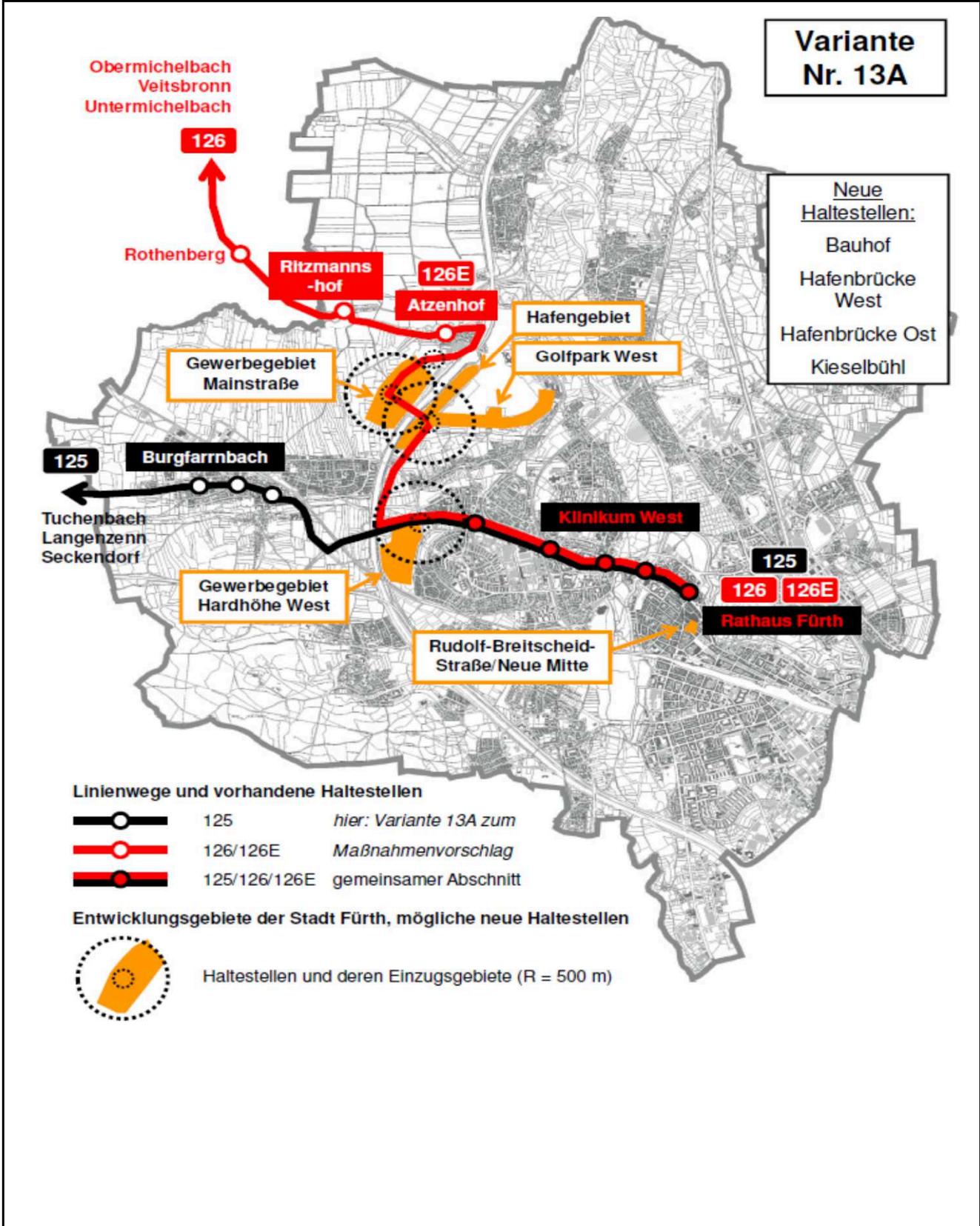


Betriebsstufe 1 (ab Dez. 2017)



Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 6.3.26	Stand 2017-12-05
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NE	Erschließung		
NE 61	<b>Mainstraße, Hafen, Golfpark West, Hardhöhe West</b>		
wurde vorgeschlagen	FÜ Seniorenrat, FÜ Abteilung Verkehrsplanung		
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	Die Gewerbegebiete Mainstraße, Hafen, Golfpark (westl. Ende) und Hardhöhe West sollen über neue Haltestellen an den bestehenden Buslinien 125 und 126 besser durch den ÖPNV erschlossen werden.		
Beurteilung des Vorschlags	Die erstgenannten drei Gewerbegebiete sind bisher nicht vom ÖPNV erschlossen (siehe unten). Zugleich verkehrt dort die vom Landkreis Fürth bestellte Buslinie 126, jedoch ohne Halt. An der Hardhöhe West trifft sie zudem auf ihre Schwesterlinie 125. Ein dortiger Halt beider Linien könnte das Gebiet Hardhöhe West ganztags erschließen und mit dem Rathaus verbinden. Es drängt sich daher geradezu auf, diese Linien für die Behebung der Erschließungsdefizite zu nutzen. Aufgrund der knapp kalkulierten Fahrzeit erfordern die zusätzlichen Haltestellen ein zusätzliches Busfahrzeug. Dieses kann jedoch zugleich dafür genutzt werden, den Endpunkt der Linie 126 vom Klinikum zum Rathaus zu verlegen, um die Umsteigemöglichkeiten zu anderen Buslinien zu vervielfachen, sowie gleichzeitig den 60-Minuten-Takt der Linie 126 (Mo-Fr) zwischen Atzenhof und Rathaus auf einen 20+40-Minuten-Takt zu verdoppeln. Durch die Synergieeffekte mit dem schon bestehenden Angebot der beiden Linien beziffern sich die Mehrkosten auf nur ca. 215 T€/a (Variante 13A). Die Einrichtung einer vergleichbaren eigenen Linie würde ca. 500 T€/a kosten. Durch den Halt der beiden Linien an der OBI-Kreuzung (Kieselbühl, Am Grünen Weg) wird die Feinerschließung des Gewerbegebiets Hardhöhe West durch die infra-Linie 176 verzichtbar (ca. 30 T€/a Einsparung), so dass sich die zusätzlichen Kosten im Saldo auf 185 T€/a reduzieren.		
Nahverkehrsplan für die Stadt Fürth, Entwurf, 31.07.2017, Auszug aus Karte 15 (S. 98) "Erschließungsqualität", hier mit eigenen Hervorhebungen:			
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt
		Kosten	ca. 185 T€/a
	b) bei der Stadt	Investition	ca. 45 T€
a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Kosten für den vorläufigen Ausbau der Haltestellen gemäß Projektumfang. Bei dauerhafter Beibehaltung des Angebots fallen später weitere Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an.	<b>Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung</b>	<b>Realisierungsauftrag für NVP 2017+ (2. Priorität)</b>	

Bereich N	Nahverkehrsangebot
Kategorie NE	Erschließung
NE 61	<b>Mainstraße, Hafen, Golfpark West, Hardhöhe West</b>



Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 3.3.06.1	Stand 2017-12-05																																																																																								
Bereich N	Nahverkehrsangebot																																																																																										
Kategorie NFP	Fahrplan																																																																																										
NFP 11	<b>Nebenverkehrszeit Mo-Fr bis 20:30 Uhr</b>																																																																																										
wurde vorgeschlagen	FÜ Seniorenrat, FÜ Wir sind Fürth / Bund Naturschutz, FÜ Abteilung Verkehrsplanung																																																																																										
ist Teil folgender MV-Pakete	NFP 10																																																																																										
	besteht selbst aus folgenden MV																																																																																										
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	Angleichung Nebenverkehrszeit (NVZ) der infra-Buslinien und der damit verbundenen dichteren Takte an die Öffnungszeiten des Einzelhandels sowie die NVZ der U-Bahn und der VAG-Buslinien.																																																																																										
Beurteilung des Vorschlags	Bisher fand bei den infra-Buslinien von Montag bis Freitag der Wechsel von der Nebenverkehrszeit (NVZ) zur Schwachverkehrszeit (SVZ) bereits gegen 19:30 Uhr statt. Mit dem NVZ-SVZ-Wechsel geht in der Regel eine Halbierung des Angebots einher, bspw. vom 30- zum 60-Minuten-Takt. Durch die Ladenöffnungszeiten bis 20:00 Uhr nimmt die Nachfrage insbesondere im Berufsverkehr der Beschäftigten des Einzelhandels sowie im Einkaufsverkehr erst ab 20:30 Uhr spürbar ab. Der Wechsel lag daher etwa eine Stunde zu früh. Im Fahrplan der U-Bahn und der übrigen Buslinien (VAG, Schmetterling) war der NVZ-SVZ-Wechsel daher bereits seit längerem auf etwa 20:30 Uhr verlegt worden. Gegenstand des Vorschlag war ein entsprechendes Nachziehen der Fahrpläne der Linien 171 bis 175 und 177 bis 179. Dies fördert auch die ÖPNV-Erreichbarkeit der Fürth Innenstadt im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.																																																																																										
Beispiel	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Uhr</th> <th colspan="3">Montag - Freitag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>03</td><td>33</td><td>174</td></tr> <tr><td>6</td><td>03</td><td>31</td><td>51</td></tr> <tr><td>7</td><td>06</td><td>31</td><td>51</td></tr> <tr><td>8</td><td>11</td><td>31</td><td>58</td></tr> <tr><td>9</td><td>28</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>28</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>28</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>10<sup>01</sup></td><td>28</td><td>58</td></tr> <tr><td>13</td><td>20<sup>01</sup></td><td>28</td><td>58</td></tr> <tr><td>14</td><td>28</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>28</td><td>51</td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td>11</td><td>31</td><td>51</td></tr> <tr><td>17</td><td>11</td><td>31</td><td>51</td></tr> <tr><td>18</td><td>11</td><td>31</td><td>58</td></tr> <tr><td>19</td><td>28</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>20</td><td>32</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>21</td><td>32</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>22</td><td>32</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>23</td><td>32</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>0</td><td>32<sup>01</sup></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p><b>Auszug aus dem Aushangfahrplan der Linie 174 an der Haltestelle Stadttheater</b></p> <p>Stand: Dez. 2016</p> <p><b>Angebots-Lücke ca. 19:30 bis 20:30</b></p>			Uhr	Montag - Freitag			4				5	03	33	174	6	03	31	51	7	06	31	51	8	11	31	58	9	28	58		10	28	58		11	28	58		12	10 <sup>01</sup>	28	58	13	20 <sup>01</sup>	28	58	14	28	58		15	28	51		16	11	31	51	17	11	31	51	18	11	31	58	19	28	58		20	32			21	32			22	32			23	32			0	32 <sup>01</sup>		
Uhr	Montag - Freitag																																																																																										
4																																																																																											
5	03	33	174																																																																																								
6	03	31	51																																																																																								
7	06	31	51																																																																																								
8	11	31	58																																																																																								
9	28	58																																																																																									
10	28	58																																																																																									
11	28	58																																																																																									
12	10 <sup>01</sup>	28	58																																																																																								
13	20 <sup>01</sup>	28	58																																																																																								
14	28	58																																																																																									
15	28	51																																																																																									
16	11	31	51																																																																																								
17	11	31	51																																																																																								
18	11	31	58																																																																																								
19	28	58																																																																																									
20	32																																																																																										
21	32																																																																																										
22	32																																																																																										
23	32																																																																																										
0	32 <sup>01</sup>																																																																																										
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt																																																																																								
		Kosten	ca. 75 T€/a																																																																																								
	b) bei der Stadt	Investition	keine																																																																																								
<p>a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo.</p> <p>b) Keine Kosten für den Ausbau von der Haltestellen.</p>		<b>Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung</b>	<b>Realisierung umgesetzt Dez. 2017</b>																																																																																								

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)				vormals 3.3.06.2	Stand 2017-12-05																																																																																																																																																																																																																																															
Bereich N	Nahverkehrsangebot																																																																																																																																																																																																																																																			
Kategorie NFP	Fahrplan																																																																																																																																																																																																																																																			
NFP 12	<b>Nebenverkehrszeit Sa bis 20:30 Uhr</b>																																																																																																																																																																																																																																																			
wurde vorgeschlagen	FÜ Seniorenrat, FÜ Wir sind Fürth / Bund Naturschutz, FÜ Abteilung Verkehrsplanung																																																																																																																																																																																																																																																			
ist Teil folgender MV-Pakete	NFP 10			besteht selbst aus folgenden MV																																																																																																																																																																																																																																																
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	Angleichung Nebenverkehrszeit (NVZ) der infra-Buslinien und der damit verbundenen dichteren Takte an die Öffnungszeiten des Einzelhandels sowie die NVZ der U-Bahn und der VAG-Buslinien.																																																																																																																																																																																																																																																			
Beurteilung des Vorschlags	<p>Derzeit findet bei den infra-Buslinien (und nur bei diesen) an Samstagen der Wechsel von der Nebenverkehrszeit (NVZ) zur Schwachverkehrszeit (SVZ) bereits gegen 16 Uhr statt. Damit geht in der Regel eine Halbierung des Angebots einher, bspw. vom 30- zum 60-Minuten-Takt. Diese Verhältnisse stehen im völligen Widerspruch zur Lebenswirklichkeit und der Nachfrage der Fahrgäste im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr, im MIV wie im ÖPNV (übrige Linien). Montag bis Freitag findet der NVZ-SVZ-Wechsel ab 04.12.2017 einheitlich und nachfragegerecht um 20:30 Uhr statt (siehe NFP 11). Eine Gleichziehung auf diese Uhrzeit auch am Samstag verbessert den ÖPNV spürbar für nahezu alle Fürther Fahrgäste, und das in einem sinnvollen Verhältnis. Den Kosten von 280 T€/a steht eine großer volkswirtschaftlicher Nutzen gegenüber. Die Maßnahme ist daher auch ein Baustein zur Förderung der Fürth Innenstadt (Einkauf, Freizeit).</p>																																																																																																																																																																																																																																																			
Vergleich	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Uhr</th> <th colspan="5">Samstag</th> <th>Samstag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td><b>U1</b></td><td>34</td></tr> <tr><td>6</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td>34</td></tr> <tr><td>7</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td>34</td></tr> <tr><td>8</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td>31</td></tr> <tr><td>9</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>01</td><td>31</td></tr> <tr><td>10</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>01</td><td>31</td></tr> <tr><td>11</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>01</td><td>31</td></tr> <tr><td>12</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>01</td><td>31</td></tr> <tr><td>13</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>01</td><td>31</td></tr> <tr><td>14</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>01</td><td>31</td></tr> <tr><td>15</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>01</td><td>31</td></tr> <tr><td>16</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>01</td><td>34</td></tr> <tr><td>17</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>34</td><td rowspan="2"><b>Angebots- Lücke ca. 16:00 bis 20:30</b></td></tr> <tr><td>18</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>34</td></tr> <tr><td>19</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>23</td><td>29</td><td>36</td><td>43</td><td>49</td><td>56</td><td>34</td></tr> <tr><td>20</td><td>03</td><td>09</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td></td><td></td><td>34</td></tr> <tr><td>21</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td></td><td></td><td></td><td>34</td></tr> <tr><td>22</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td></td><td></td><td></td><td>34</td></tr> <tr><td>23</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td></td><td></td><td></td><td>34</td></tr> <tr><td>0</td><td>06</td><td>16</td><td>26</td><td>36</td><td>46</td><td>56</td><td></td><td></td><td></td><td>34</td></tr> <tr><td>1</td><td>06</td><td>14</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>34</td></tr> </tbody> </table>					Uhr	Samstag					Samstag	4							5	26	36	46	56	<b>U1</b>	34	6	06	16	26	36	46	56	34	7	06	16	26	36	46	56	34	8	06	16	26	36	46	56	31	9	06	16	26	36	43	49	56	01	31	10	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31	11	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31	12	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31	13	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31	14	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31	15	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31	16	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	34	17	03	09	16	23	29	36	43	49	56	34	<b>Angebots- Lücke ca. 16:00 bis 20:30</b>	18	03	09	16	23	29	36	43	49	56	34	19	03	09	16	23	29	36	43	49	56	34	20	03	09	16	26	36	46	56			34	21	06	16	26	36	46	56				34	22	06	16	26	36	46	56				34	23	06	16	26	36	46	56				34	0	06	16	26	36	46	56				34	1	06	14								34
Uhr	Samstag					Samstag																																																																																																																																																																																																																																														
4																																																																																																																																																																																																																																																				
5	26	36	46	56	<b>U1</b>	34																																																																																																																																																																																																																																														
6	06	16	26	36	46	56	34																																																																																																																																																																																																																																													
7	06	16	26	36	46	56	34																																																																																																																																																																																																																																													
8	06	16	26	36	46	56	31																																																																																																																																																																																																																																													
9	06	16	26	36	43	49	56	01	31																																																																																																																																																																																																																																											
10	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31																																																																																																																																																																																																																																									
11	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31																																																																																																																																																																																																																																									
12	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31																																																																																																																																																																																																																																									
13	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31																																																																																																																																																																																																																																									
14	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31																																																																																																																																																																																																																																									
15	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	31																																																																																																																																																																																																																																									
16	03	09	16	23	29	36	43	49	56	01	34																																																																																																																																																																																																																																									
17	03	09	16	23	29	36	43	49	56	34	<b>Angebots- Lücke ca. 16:00 bis 20:30</b>																																																																																																																																																																																																																																									
18	03	09	16	23	29	36	43	49	56	34																																																																																																																																																																																																																																										
19	03	09	16	23	29	36	43	49	56	34																																																																																																																																																																																																																																										
20	03	09	16	26	36	46	56			34																																																																																																																																																																																																																																										
21	06	16	26	36	46	56				34																																																																																																																																																																																																																																										
22	06	16	26	36	46	56				34																																																																																																																																																																																																																																										
23	06	16	26	36	46	56				34																																																																																																																																																																																																																																										
0	06	16	26	36	46	56				34																																																																																																																																																																																																																																										
1	06	14								34																																																																																																																																																																																																																																										
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt																																																																																																																																																																																																																																																	
		Kosten	ca. 280 T€/a																																																																																																																																																																																																																																																	
	b) bei der Stadt	Investition	keine																																																																																																																																																																																																																																																	
a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Keine Kosten für den Ausbau von der Haltestellen.		<b>Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung</b>	Realisierungsauftrag für NVP 2017+ (1. Priorität)																																																																																																																																																																																																																																																	

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 3.3.06.3	Stand 2017-12-05																					
Bereich N	Nahverkehrsangebot																							
Kategorie NFP	Fahrplan																							
NFP 13	<b>Nebenverkehrszeit an Sonn- und Feiertagen</b>																							
wurde vorgeschlagen	FÜ Wir sind Fürth / Bund Naturschutz, FÜ Beratungskreis Nahverkehrsplan																							
ist Teil folgender MV-Pakete	NFP 10																							
	besteht selbst aus folgenden MV																							
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	Einführung einer Nebenverkehrszeit (NVZ) und der damit verbundenen dichteren Takte tagsüber an Sonn- und Feiertagen.																							
<b>Beurteilung des Vorschlags</b>	<p>Im ÖPNV sind Montag bis Samstag drei Verkehrszeiten fest etabliert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hauptverkehrszeiten (HVZ) sind die Spitzenstunden Mo-Fr (Berufsverkehrszeiten).</li> <li>– Nebenverkehrszeiten (NVZ) sind die übrigen Tagesstunden bis ca. 20:30 Uhr.</li> <li>– Schwachverkehrszeiten (SVZ) sind die Abende nach etwa 20:30 Uhr.</li> </ul> <p>Mit der HVZ/NVZ/SVZ-Einteilung werden den Linien Takt-Schema zugeordnet, in Fürth zum Beispiel: 10'/20'/40' (Li. 67), 10'/15'/30' (Li. 172), 20'/30'/60' (Li. 175). Von der NVZ zur SVZ erfolgt demnach in der Regel eine Angebotshalbierung.</p> <p>Für Sonn- und Feiertage bestehen im ÖPNV zwei Angebotsphilosophien: Entweder SVZ über den ganzen Tag (derzeit in Fürth), oder tagsüber eine NVZ. Gegenstand des MV ist ein Wechsel zu dieser zweiten Angebotsphilosophie. Die Realisierung würde ca. 565 T€ pro Jahr kosten.</p> <p>Ergebnis der Diskussion im BK NVP ist, dass eine einheitliche Verdichtung über alle Fürther Linien angebots- und kostenseitig zu weit gehen würde. Statt dessen soll in der KNVP eine Untersuchung für jede Linie einzeln erfolgen. Zum Vergleich: Auch bei U-Bahn und VAG-Linien herrscht sonn- und feiertags die SVZ vor; es besteht hier keine flächendeckende NVZ.</p>																							
<b>Beispiel für eine Definition der Verkehrszeiten</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>HVZ</th> <th>NVZ</th> <th>SVZ</th> <th>Nachtverkehr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mo-Fr</td> <td>06:00-08:30 13:00-18:00</td> <td>05:00-06:00 08:30-13:00 18:00-20:30</td> <td>20:30-01:00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sa</td> <td></td> <td>08:00-20:30</td> <td>05:00-08:00 20:30-01:00</td> <td>01:00-05:00</td> </tr> <tr> <td>So</td> <td></td> <td>11:00-19:00</td> <td>06:00-11:00 19:00-01:00</td> <td>01:00-06:00</td> </tr> </tbody> </table>					HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr	Mo-Fr	06:00-08:30 13:00-18:00	05:00-06:00 08:30-13:00 18:00-20:30	20:30-01:00		Sa		08:00-20:30	05:00-08:00 20:30-01:00	01:00-05:00	So		11:00-19:00	06:00-11:00 19:00-01:00	01:00-06:00
	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr																				
Mo-Fr	06:00-08:30 13:00-18:00	05:00-06:00 08:30-13:00 18:00-20:30	20:30-01:00																					
Sa		08:00-20:30	05:00-08:00 20:30-01:00	01:00-05:00																				
So		11:00-19:00	06:00-11:00 19:00-01:00	01:00-06:00																				
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt																					
		Kosten	ca. 565 T€/a																					
	b) bei der Stadt	Investition	keine																					
<p>a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Keine Kosten für den Ausbau von der Haltestellen.</p>		<b>Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfs- Feststellung</b>	Prüfungsauftrag für KNVP (differenziert)																					

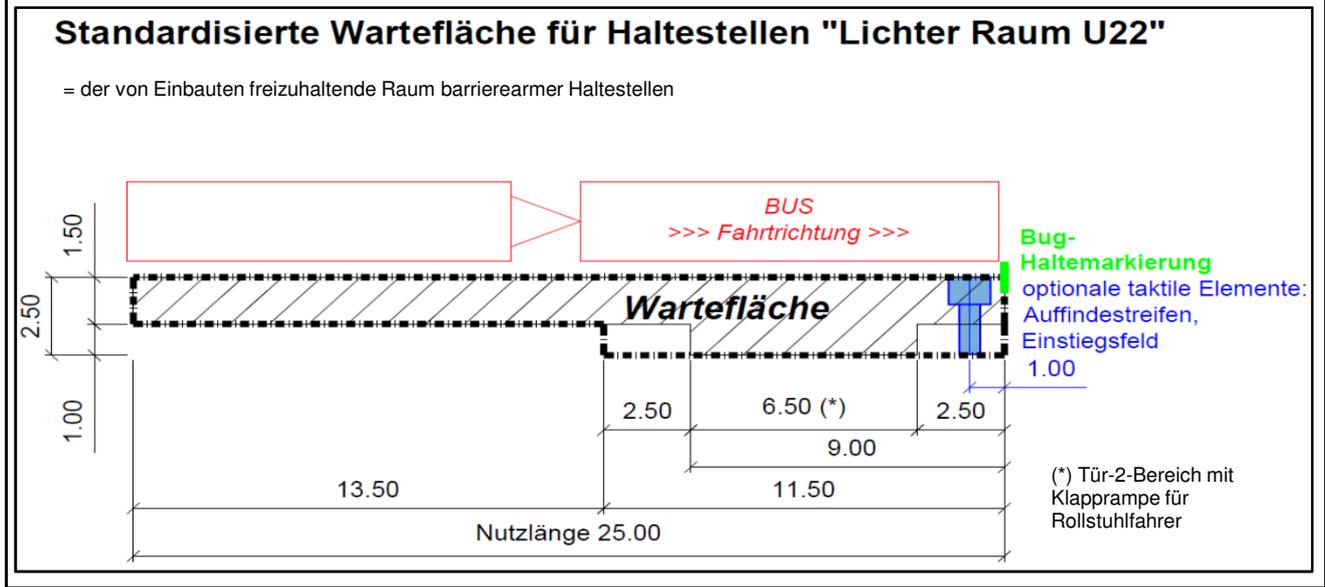
Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 5.6.04	Stand 2017-12-05
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NH	Haltestellen (Ausbau)		
NH 15	<b>Haltestellen-Kataster Fürth</b>		
wurde vorgeschlagen	FÜ Abteilung Verkehrsplanung, Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan, Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH		
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	Es soll ein Haltestellen-Kataster im Geoinformationssystem der Stadt Fürth entstehen, als Grundlage für geplante VGN-Auskunftssysteme über die ÖPNV-Barrierefreiheit, und für das Haltestellen-Programm.		
Beurteilung des Vorschlags	<p>Da das gesetzliche Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 in Fürth nicht erreicht werden kann (vgl. NH 16), sollen übergangsweise zur Reduzierung der damit verbundenen Nachteile, Informationen über jene Merkmale der Haltestellen veröffentlicht und sukzessive in die Auskunftssysteme des Verkehrsverbundes integriert werden, die für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen bei der ÖPNV-Nutzung wichtig sind. So kann eine Haltestelle beispielsweise den Ansprüchen einer bestimmten Benutzergruppe bereits genügen, während sie noch nicht allgemein barrierefrei ist. Als Grundlage für eine solche Beauskunftung muss ein Haltestellen-Kataster mit umfangreichen Daten über die bestehenden Haltestellen erstmalig aufgebaut und daraufhin dauerhaft sorgfältig gepflegt und aktuell gehalten werden. Der hierfür anfallende Aufwand soll zugleich dafür genutzt werden, auch die Datengrundlage für das Haltestellen-Programm sowie für Untersuchungen im Rahmen der ÖPNV-Planung (bspw. Erschließungs- und Realwegstudien) zu optimieren. Als Ausgangspunkt soll das bereits bestehende, jedoch hinsichtlich der Daten noch eher rudimentäre Haltestellen-Kataster der Abteilung Vermessung und Geoinformation dienen.</p>		
VGN-Konzept	<p>Quelle: AK RNVP 31.05.2016, Folie 3</p> <p>EFA = Elektronische Fahrplanauskunft</p>		
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	keine
		Kosten	keine
	b) bei der Stadt	Investition	keine
a) b) Die Kosten beim Verkehrsverbund werden ggf. über die Umlage des Zweckverbandes oder die Verkehrsunternehmen finanziert. Die Kosten für die erstmalige Vollerhebung und die nachherige Datenpflege sind, soweit bisher abzusehen, aus bestehenden Haushaltsmitteln der Stadt Fürth finanzierbar (bspw. über die Verwaltungshaushaltsstellen Aufgabenträgerschaft / Nahverkehrsplan und Verkehrsentwicklungsplan).	<b>Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung</b>	<b>Realisierungsauftrag für NVP 2017+</b>	

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 5.0.40	Stand 2017-12-05
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NH	Haltestellen (Ausbau)		
NH 16	<b>Haltestellen-Standard Fürth</b>		
wurde vorgeschlagen	FÜ Abteilung Verkehrsplanung, ER Nahverkehrsplan, Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan		
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	NH 17
			NH 18
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	Einführung eines Haltestellen-Standards für Fürth, als Grundlage für die Überprüfung sowie den barrierefreien (endgültigen) und den vorläufigen Ausbau von Haltestellen.		
Beurteilung des Vorschlags	<p>Nach Art. 3 Absatz 3 Satz 2 GG i. V. m. § 8 Absatz 3 Satz 3 f. PBefG sind die ÖPNV-Aufgabenträger dazu verpflichtet, eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV ab 01.01.2022 zu ermöglichen oder Ausnahmen zu definieren und diese zu begründen. Auch wenn bereits absehbar ist, dass die gesteckte Frist für das vorrangige Ziel nicht einzuhalten sein wird, so ändert sich deswegen nichts an der Zielsetzung und dem damit verbundenen gesetzlichen Auftrag für die Stadt Fürth. Der Auftrag bedeutet insbesondere einen sukzessiven Umbau der Haltestellen und U-Bahnhöfe entsprechend der geltenden Barrierefreiheits-Normen, die sich jedoch in der Vergangenheit mehrfach geändert haben. Um die betrieblichen, planerischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Anforderungen in Einklang zu bringen, erarbeitet das Stadtplanungsamt einen modular aufgebauten Haltestellen-Standard Fürth. Mehrere Teile des Standards haben Anwendungsreife erlangt und wurden seit 2016 in der Haltestellen-Planung berücksichtigt. Parallel sind unter Mitwirkung der Stadt Fürth zwei weitere Haltestellen-Standards als Rahmenwerke entstanden: Ein "Leitfaden zur Barrierefreiheit im ÖPNV auf der Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen" (NH 17, im Rahmen der Arbeiten zum Nahverkehrsplan Erlangen) sowie "Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN" (NH 18, im Rahmen des Arbeitskreises Regionaler Nahverkehrsplan). Der darauf abzustimmende Haltestellen-Standard Fürth ist eine unverzichtbare Voraussetzung für ein Haltestellen-Programm, mit dem Planung und Ausbau gesteuert werden sollen.</p>		
<b>Einbettung</b> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <pre> graph TD     NH10[Haltestellen-Programm (NH 10) *)] --- NH16[Haltestellen-Standard (NH 16) *)]     NH10 --- NH15[Haltestellen-Kataster (NH 15)] </pre> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">*) Gliederung siehe Rückseite</p>			
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	keine
		Kosten	keine
	b) bei der Stadt	Investition	keine
a) b) Realisierung mit vorhandenen Mitteln und Mitarbeitern.		<b>Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfs- Feststellung</b>	Realisierungsauftrag für NVP 2017+

Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV), Rückseite		Stand 2017-12-05
Bereich N	Nahverkehrsangebot	
Kategorie NH	Haltestellen (Ausbau)	
NH 16	<b>Haltestellen-Standard Fürth</b>	

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

Beispiel



Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 3.0.59	Stand 2017-12-05
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NK	Konzepte und Maßnahmenbündel (MV-Pakete)		
NK 12	<b>Kontinuierliche Nahverkehrsplanung (KNVP)</b>		
wurde vorgeschlagen	FÜ Wir sind Fürth / Bund Naturschutz, FÜ Abteilung Verkehrsplanung		
ist Teil folgender MV-Pakete	NK 10		
		besteht selbst aus folgenden MV	
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	An Stelle einer periodischen Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Fürth (z. B. alle 5 Jahre) soll eine kontinuierliche Planung mit bedarfsorientierten Teil-Fortschreibungen durchgeführt werden.		
Beurteilung des Vorschlags	<p>Einerseits bestehen im ÖPNV Prozesse mit rechtlich genau vorgegebenen Dauern und Fristen (Liniengenehmigungsverfahren), die eine ausreichend frühzeitige Einleitung von Projekten erfordern. Andererseits häufen sich bei der Stadt Fürth eine Vielzahl an Maßnahmenvorschlägen, Prüfaufträgen und Handlungserfordernissen, so dass eine starre Abarbeitung in periodischen Zeiträumen als zu unflexibel und zu langwierig angesehen werden kann. Es soll daher nicht dem "5-Jahres-Rythmus" nach A10.1 der Leitlinie für die Nahverkehrsplanung in Bayern (1998) gefolgt werden, zumal dieser Zeitabstand in der Leitlinie nur über die meist nur periodische Aktualisierung von Rahmendaten begründet wird (hier insbes. das Verkehrsmodell DIVAN). Zudem darf von einer kontinuierlichen und schrittweisen Nahverkehrsplanung eine gleichmäßigere Auslastung der Mitarbeiter bei Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen erwartet werden. Damit geht auch eine leichter zu bewältigende Dosierung der Arbeit sowie der Arbeitsergebnisse in den Arbeitskreisen, dem mit Ehrenamtlichen besetzten Beratungskreis und dem Stadtrat einher. Es wird daher empfohlen, die Bedarfe für den ÖPNV kontinuierlich zu überprüfen und den NVP modulartig fortzuschreiben, so dass sich die Bearbeitung auf wechselnde Schwerpunkte konzentrieren kann und (Teil-)Ergebnisse zügig umgesetzt werden.</p>		
<b>Konzept</b> <div style="display: flex; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="border: 2px solid black; padding: 10px; background-color: #d9ead3; margin-right: 10px; text-align: center;"> <p><b>Nahverkehrsplan Fürth</b></p> <p><a href="http://www.fuerth.de/nvp">www.fuerth.de/nvp</a></p> </div> <div> <p>Um dem Erfordernis eines einfachen Zugangs zum Nahverkehrsplan zu genügen, soll der jeweils aktuelle Stand aus Hauptdokument (Bericht) mit allen Anlagen und Fortschreibungen als "Ein-Klick-Download" im Internet unter <a href="http://www.fuerth.de/nvp">www.fuerth.de/nvp</a> bereitgestellt werden (bspw. als PDF-Sammelmappe oder als ZIP-Archiv). Auf der gleichen Internetseite sollen auch Entwürfe zu NVP-Teilen z. B. im Rahmen von öffentlichen Anhörungen und ggf. auch darüberhinaus zugänglich gemacht werden.</p> </div> </div>			
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	keine
		Kosten	keine
	b) bei der Stadt	Investition	keine
a) b) Realisierung mit vorhandenen Mitteln und Mitarbeitern.		<b>Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfs- Feststellung</b>	Realisierungsauftrag für NVP 2017+

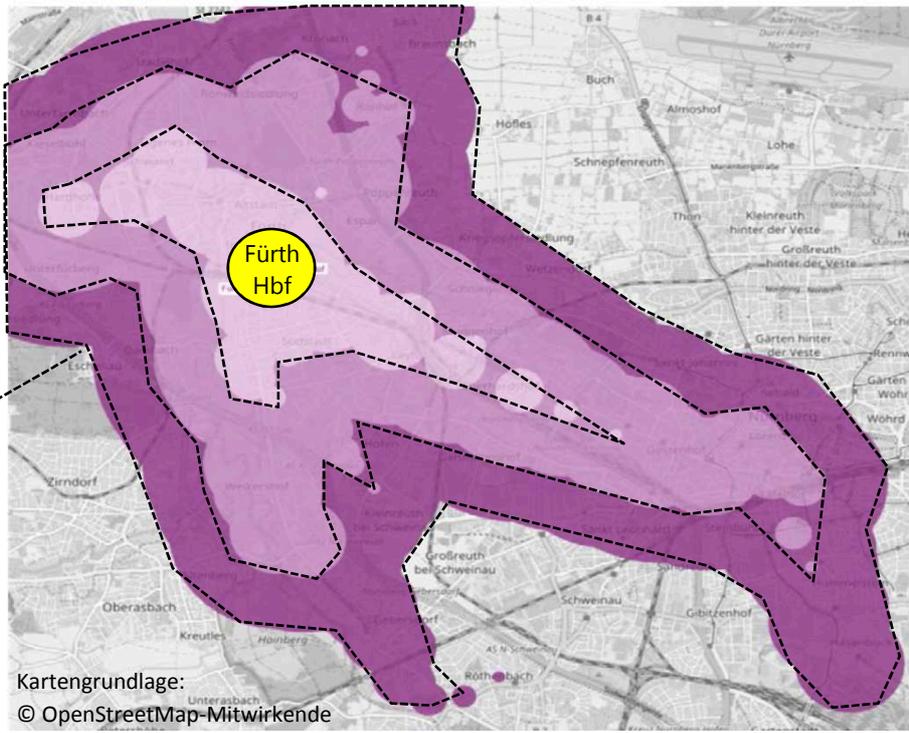
Steckbrief zum Maßnahmenvorschlag (MV)		vormals 3.0.31	Stand 2017-12-05
Bereich N	Nahverkehrsangebot		
Kategorie NK	Konzepte und Maßnahmenbündel (MV-Pakete)		
NK 20	<b>Busnetz Nürnberg West 1 (U3 Nordwestring)</b>		
wurde vorgeschlagen	N Arbeitskreis Nahverkehrsplan, FÜ Abteilung Verkehrsplanung, Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg		
ist Teil folgender MV-Pakete		besteht selbst aus folgenden MV	ND 20    ND 51    ND 52 NE 22
<b>Motivation, Zielsetzung, Beschreibung</b>	MV-Paket: Verlängerung Linie 33 Rathaus bis Fürth Hbf (ND 20), Verlängerung Linie 37 Kriegsoffersiedlung bis Stadtgrenze (ND 52) und weiter bis Fürth Hbf (NE 22), teilweise Durchbindung der Linien 175-Ost und 39-Nord (ND 51).		
Beurteilung des Vorschlags	Das Paket dient u. a. dazu, Fürth besser mit dem Nürnberger Nordwesten zu verbinden, indem grenzüberschreitende Linien die bisher starke Beschränkung der Nürnberg und Fürther Buslinien auf das eigene Stadtgebiet in zwei ersten Korridoren aufheben. Die Linien werden einheitlich über die Fürther Innenstadt zum bedeutenden R- und S-Bahn-Knoten Fürth Hbf geführt. Die Realisierung im Paket ermöglicht Synergieeffekte durch Umlaufverknüpfung Linien 37/39 (Kosten i. H. v. ca. 345 T€/a bei Kombination von ND 51, ND 52 und NE 22, statt ca. 385 T€/a bei einer unabhängigen Realisierung); zzgl. ca. 130 T€/a (ND 20).		
<p>Der Plan zeigt nur die künftigen Verläufe der Linien 33, 37, 38, 39, 73 und 175. – Alle übrigen Linien sind nicht dargestellt. Zudem sind jene Haltestellen hervorgehoben (gelb-grün), an denen für die Umsetzung dieses Konzepts Haltepositionen zu ergänzen, zu aktivieren oder stillzulegen sind.</p> <p><b>Haltestellen-Legende:</b>  <span style="color: green;">●</span> betroffen  <span style="color: grey;">●</span> nicht betroffen  ○ mögliche Folgeprojekte</p>			
Abschätzung über die finanziellen Auswirkungen	a) beim Verkehrsbetrieb	Einnahmen	noch nicht ermittelt
		Kosten	ca. 475 T€/a
	b) bei der Stadt	Investition	ca. 90 T€
a) Vorläufige Schätzungen der BPV Consult GmbH, Preis- und Planungsstand September 2017, Status Quo. b) Kosten für den vorläufigen Ausbau der Haltestellen gemäß Projektumfang. Bei dauerhafter Beibehaltung des Angebots fallen später weitere Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an.		<b>Weiteres Vorgehen bzw. Bedarfsfeststellung</b>	Realisierung umgesetzt Dez. 2017

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

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

Abbildung 1:

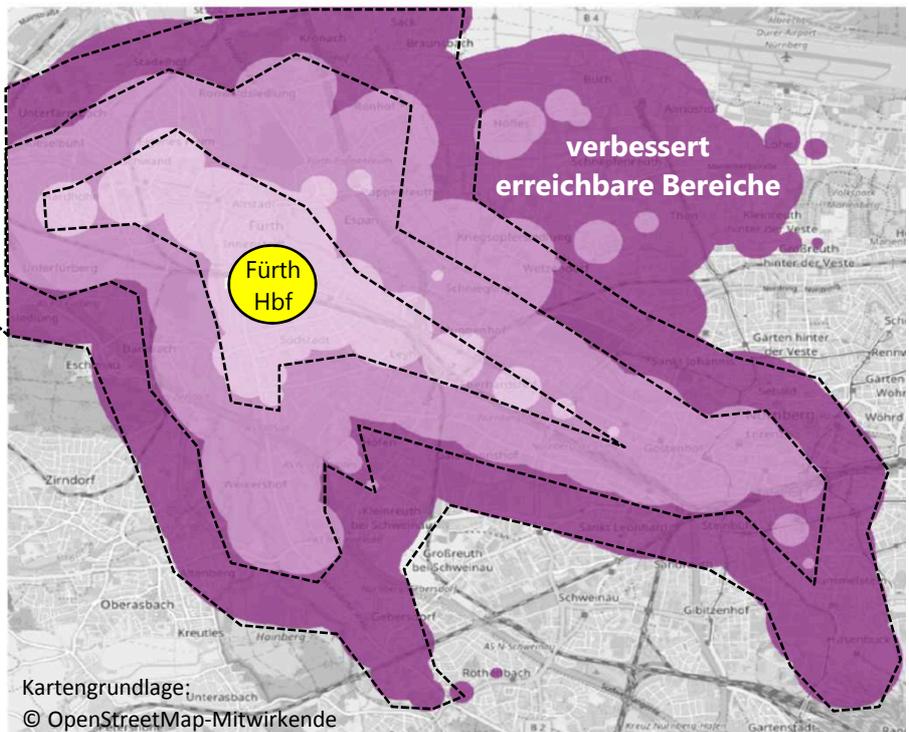
Bestandsnetz



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

Abbildung 2:

Netz nach Umsetzung des MV "Busnetz Nürnberg West 1"



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