

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium Stadtrat	Termin 26.07.2017	Status öffentlich - Beschluss
---	-----------------------------	---

Nahverkehrsplan Fürth (NVP): Sachstand und vorgezogene Maßnahmen

Aktenzeichen / Geschäftszeichen SpA-Vpl-Hg-310	Folgende Referenzvorlage vorhanden: SpA/481/2017
Anlagen: NVP-VEP-Beteiligungskonzept; Vorlage Stadt Nürnberg; Linie 178 Steinach	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Der der Stadtrat der Stadt Fürth beschließt zur Änderung des ÖPNV-Liniennetzes und der Fahrpläne

1. das Maßnahmenpaket „Busnetz Fürth Ost / Nürnberg West 1“,
2. die Maßnahme „Erschließung Steinach durch Linie 178“,
3. die Ausweitung der Nebenverkehrszeit montags bis samstags bis gegen 20:30 Uhr.

Sachverhalt:

NAHVERKEHRSPLAN FÜRTH (NVP), SACHSTAND

Die Stadt Fürth hat im Sommer 2016 mit der Aufstellung ihres ersten Nahverkehrsplans (NVP) begonnen. Sie wird hierbei von einem Gutachter – der BPV Consult GmbH – unterstützt. Der Nahverkehrsplan soll unter anderem der Sicherstellung des ÖPNV über das Jahr 2019 hinaus dienen, da ab Dezember 2019 die Übergangsregelung des bisherigen Rechtsrahmens endet und die Regelungen der EU-VO 1370/2007 gelten.

Nach der neuen Rechtslage sind Linienvergaben vorab im europäischen Amtsblatt bekannt zu machen, und zwar mit höchstens 27 und mindestens 18 Monaten Vorlauf. Dies bedeutet, dass der Nahverkehrsplan und die darauf aufbauenden weiteren Regelungen über die künftige Durchführung des ÖPNV in Fürth spätestens im ersten Quartal 2018 abschließend zu regeln sind. Um die Zeitachse und damit die Rechtssicherheit nicht zu gefährden, ist für den NVP ein Beschluss im Stadtrat im Dezember 2017 erforderlich.

Das Projekt Nahverkehrsplan ist zudem eng mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) verzahnt. Auf das diesbezügliche Beteiligungskonzept in der Anlage wird verwiesen.

Die bisher zur Aufstellung des NVP zurückgelegten bzw. hierfür relevanten Schritte waren:

- 17.11.2010 und 19.01.2011 – BWA: Stellungnahme zum Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Nürnberg (Straßenbahnneubaustrecke Westfriedhof – Fürth Hauptbahnhof)
- 10.12.2014 – BWA: Vorstellung von Zweck, gesetzlicher Grundlage, Zuständigkeiten, Inhalten und der Situation der Nahverkehrsplanung, Beschluss über die Vorbereitung der NVP-Ausschreibung (TOP 6, Vorlage SpA/295/2014)
- 06.07.2016 bis 20.06.2017 – 13 Sitzungen des *AK NVP*, bestehend aus Stadt Fürth-Vpl, infra-vb und BPV Consult, mit jeweils ca. 6 Teilnehmern (jeweils ca. 2 – 5 Stunden)
- 09.11.2016 – BWA: Vorstellung des Zeit- und Organisationsplans für den NVP und der geplanten Besetzung der beiden Arbeitskreise *AK NVP / AK NVP plus* sowie des Beratungskreises Nahverkehrsplan *BK NVP* (TOP 8, Vorlage SpA/450/2016)
- 13.12.2016 – 1. Sitzung des *AK NVP plus* mit 19 Teilnehmern (ca. 3 Stunden)
- 08.02.2017 – BWA: Besetzung des Beratungskreises Nahverkehrsplan (*BK NVP*) durch Beschluss des Bau- und Werkausschusses (TOP 5, Vorlage SpA/481/2017)
- 13.02.2017 – 1. Sitzung des *BK NVP* mit 25 Teilnehmern (ca. 3 Stunden)
- 14.02.2017 – 2. bis 4. Sitzung des *AK NVP plus* mit 16 Teilnehmern (zus. 7 Stunden)
- 07.03.2017 – *Forum Verkehr* (öffentliche Abendveranstaltung im Rahmen des VEP)
- 27.04.2017 – 5. Sitzung des *AK NVP plus* mit 17 Teilnehmern (ca. 4 Stunden)
und 2. Sitzung des *BK NVP* mit 17 Teilnehmern (ca. 4 Stunden)
- 30.05.2017 – 3. Sitzung des *BK NVP* mit 20 Teilnehmern (ca. 5 Stunden)
- 13.06.2017 – 6. Sitzung des *AK NVP plus* mit 9 Teilnehmern (ca. 3 Stunden, Osten)
- 20.06.2017 – 7. Sitzung des *AK NVP plus* mit 12 Teilnehmern (ca. 3 Stunden, Norden)

Im Rahmen der Sitzungen wurden bereits mehr als 480 Mannstunden in die Aufstellung des NVP investiert, darunter zahlreiche ehrenamtliche Stunden der BK-Mitglieder. Hinzu kommen noch die Zeiten für Vor- und Nachbereitung der Sitzungen, Erstellung und Durcharbeiten der Entwürfe, sowie die Teilnahme an weiteren Gremien sowie zahlreiche bilaterale Gespräche.

Zwischenergebnisse und vorgezogene Maßnahmen

Im Rahmen der Bearbeitung und Diskussion in den NVP-Gremien wurden mehrere Dutzende Maßnahmenvorschläge und Hinweise auf Defizite im Fürther ÖPNV gesichtet, ausgewertet, zum Teil konkreten Untersuchungen unterzogen oder daraus Planungen entwickelt. So wird der NVP-Entwurf Projekte zur besseren Erschließung verschiedener Teile des Stadtgebiets enthalten (darunter u. a. Oststadt, westlicher Innenstadtrand, südliche Vacher Straße, Steinach, Mainstraße, Hafengebiet, Golfpark West, Hardhöhe West) sowie Projekte zur besseren Verbindung mit Nachbarstädten (Herzogenaurach, Erlangen, Nürnberg). Komplexere Aufgaben und Probleme (z. B. Neuordnung Buslinien Südstadt, Verbindungen von Oberfürberg und Burgfarrnbach zur Innenstadt, Maßnahmen mit Investitionsbedarf) und Maßnahmenvorschläge, die in der Kürze der Zeit nicht untersucht werden konnten, sollen nicht unter den Tisch fallen, sondern im Rahmen zu etablierenden „Kontinuierlichen Nahverkehrsplanung“ (KNVP) und des aufzustellenden Verkehrsentwicklungsplans Fürth (VEP) vertieft bearbeitet werden.

In den Diskussionen innerhalb des *BK NVP* haben sich vier Maßnahmen herauskristallisiert, die vor allem wegen der möglichen und sinnvollen und somit erstrebenswerten Umsetzung schon

zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2017 bereits im Vorgriff auf den NVP angegangen werden sollten. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, müssten die Beschlüsse daher noch in der Julisitzung des Stadtrats gefasst werden, da im August die Fahrpläne für das kommende Jahr endgültig festgelegt werden müssen:

- Busnetz „Fürth Ost / Nürnberg West 1“ (um Inbetriebnahme Dez. 2017 zu erreichen)
- Erschließung Steinach durch Linie 178 (da betrieblich kostenneutrale Verbesserung)
- Ausweitung Nebenverkehrszeiten Montag bis Samstag (da „seit 20 Jahren überfällig“)

Zu den vorgenannten Punkten erfolgen die unten stehenden gesonderten Erläuterungen.

Der weitere Zeitplan für den NVP, abgesehen von den vorgezogenen Maßnahmen, lautet:

- Ende Juli 2017 – Mitte September 2017: Instruktion des NVP-Entwurfs mit allen Fürther Stadtratsmitgliedern, allen Ämtern und Dienststellen der Stadt Fürth sowie den Mitgliedern des Beratungskreises Nahverkehrsplan
- Oktober 2017: Beschluss der Anhörungsfassung des NVP-Entwurfs
- im Anschluss: Öffentliche Auslegung und Anhörung zum NVP-Entwurf
- Dezember 2017: Beschluss des NVP auf Grundlage der Anhörungsergebnisse

Zusätzlich werden Ende 2017/Anfang 2018 weitere Beschlüsse zum ÖPNV erforderlich sein, um dem neuen Rechtsrahmen ab 2019 zu entsprechen.

Zu den vorzuziehenden Maßnahmen im Einzelnen:

1. Busnetz „Fürth Ost / Nürnberg West 1“

Zusammen mit der Stadt Nürnberg und der VAG Nürnberg haben die Stadt Fürth und die infra fürth verkehr gmbh ein Maßnahmenbündel für Änderungen im Busliniennetz an der Grenze Fürth Ost/Nürnberg (Nord-)West entwickelt. Hierdurch wird auch zahlreichen Forderungen aus Politik und Öffentlichkeit entsprochen (sich zuletzt Antrag der SPD-Fraktion vom 16.07.2017 (**AG-Ö/0927/2017**)). Es besteht aus den folgenden drei Teilprojekten:

- Verlängerung der **Linie 33** vom Rathaus Fürth zum Fürther Hauptbahnhof, um diese regional bedeutsame Tangentiallinie an den regionalen ÖPNV-Hauptknotenpunkt in Fürth (und damit den Nürnberger Flughafen an den Fürther Hbf und somit an S- und R-Bahn und weitere Buslinien wie 67 und 172) anzubinden.
- Verlängerung der **Linie 37** von der Kriegsoffersiedlung (Nürnberg) über die U-Bahnhöfe Stadtgrenze und Jakobinenstraße zum Fürther Hauptbahnhof, um die Erschließung im Bereich zwischen den U-Bahnhöfen der östlichen Innenstadt (Oststadt, Stadtpark, Hornschuchpromenade, Hornschuch-Center, Konversionsflächen Gebhardtstraße, Südstadt über „Luisentunnel“) zu verdichten und zudem für das Berufsförderungswerk eine direkte Anbindung an den Fürther Hauptbahnhof und an die dortigen S- und R-Bahn sowie weitere Buslinien aus dem westlichen Verbundgebiet herzustellen. Die Buslinie 37 soll die Nürnberger Straße, die Gustav-Schickedanz-Straße und die Gebhardtstraße sowie den Bundesstraßenteil der Hornschuchpromenade nutzen.
- **Linien 39/175:**
Aufspaltung der bisher C-förmig geführten Linie 39 in einen Nordteil (39) und einen Südteil (73) durch Wegfall des Abschnitts zwischen den Haltestellen Hans-Böckler-Straße und Stadtgrenze (Übernahme dieses Abschnitts durch die Linie 37 und die zur neuen Endhaltestelle Stadtgrenze statt der Kriegsoffersiedlung geführte Linie 38),

Weiterführung des nördlichen Abschnitts von der Haltestelle Hans-Böckler-Straße über die Haltestelle Karl-Bröger-Straße, die Espanstraße (Haltestellen Schilfweg, Wiesenstraße, Am Kavierlein), die Haltestelle Poppenreuther Straße und das Rathaus Fürth zum Hauptbahnhof Fürth. Hierdurch Möglichkeit zur Straffung des bisher umwegigen Linienwegs 175 zwischen den Haltestellen Poppenreuther Straße und Strudelweg (Poppenreuth) durch direkte Führung aller Fahrten über die Poppenreuther Brücke.

Das dritte Teilprojekt („39/175“) dient zur Schaffung der seit langem geplanten weiteren Städteverbindung Nürnberg – Fürth nördlich der Pegnitz (vgl. BWA 19.01.2011). Die neue Linie 39 wird den Bereich der Haltestelle Poppenreuther Straße sowie Espan und die Hans-Böckler-Straße mit der neuen U-Bahndendstation Nordwestring (Linie U3) sowie der Straßenbahndendhaltestelle am Nürnberger Westfriedhof verbinden. Hierdurch werden die Reisezeit verkürzt und die Zahl der Umsteigevorgänge reduziert und somit attraktive Verbindungen zwischen dem Fürther Osten und dem Nürnberger Norden und Nordwesten geschaffen. Durch Verdichtung des Angebots soll die neue Linie 39 auch in der Nebenverkehrszeit alle 20 Minuten verkehren (Linie 175: 30 Minuten).

Zur Beschreibung dieses Konzepts wird aus Effizienzgründen auf die beigefügte Beschlussvorlage mit den enthaltenen Abbildungen des **Nürnberger Verkehrsausschusses** verwiesen, die dort **am 06.07.2017 einstimmig** beschlossen worden sind

Voraussichtliche Mehrkosten gegenüber heute

Die zusätzlichen Angebote erzeugen zusätzliche Kosten bei der der infra fürth verkehr gmbh (Betrieb) und bei der Stadt Fürth (Bau und Unterhalt): Die Teilprojekte „Linie 37“ und „Linien 39/175“ weisen durch Umlaufverknüpfungen Synergieeffekte aus, weshalb sich bei kombinierter Umsetzung geringere Betriebskosten ergeben als bei einzelner Betrachtung:

Teilprojekt	Betrieb		Bau	
	einzel	kombiniert	kurzfristig	dauerhaft
Linie 33	130 T€/a	130 T€/a	–	3 T€/a
Linie 37	225 T€/a	345 T€/a	45 – 90 T€	20 T€/a
Linien 39/175	160 T€/a		15 – 30 T€	2 T€/a
Gesamtprojekt	515 T€/a	475 T€/a	60 – 120 T€	25 T€/a

Um die Synergieeffekte zu nutzen, empfiehlt die Verwaltung, das Maßnahmenpaket nicht aufzuschnüren, damit nur die Betriebskosten gemäß der Spalte „kombiniert“ anfallen.

Bei den Kosten für Bau handelt es sich ausschließlich um zusätzliche Haltestellen (berechnet pro Halteposition, also richtungsfein), ggf. saldiert gegen entbehrlich werdende Anlagen:

- **Linie 33:** +1 Ausstiegs- und +1 Endaufenthaltsposition, beide (H) FÜ Hbf vorhanden
- **Linie 37:**
 - (H) Stadtgrenze: +2 Haltepositionen (vorh. durch L38/73/175 belegt)
 - (H) Finkenstraße +2 Haltepositionen
 - (H) Jakobinenstraße: +1 Halteposition (Ausbau nördliche N9-Haltestelle)
 - (H) Luisenstraße: +2 Haltepositionen
 - (H) Gabelsbergerstraße: +1 Halteposition
 - (H) Kirchenstraße: +1 Halteposition
 - (H) Fürth Hauptbahnhof: +1 Halte-/Endaufenthaltsposition, vorhanden
 - Summen kurzfristig: +9 Haltepositionen
 - Summen dauerhaft: +10 Halte-/Endaufenthaltspositionen
- **Linien 39/73/175:**
 - (H) Fürth Hauptbahnhof: +1 Halte-/Endaufenthaltsposition, vorhanden
 - (H) Karl-Bröger-Straße: +2 Haltepositionen, –2 Haltepositionen

- (H) Strudelweg: +1 Halteposition, –1 Halteposition
- Summen kurzfristig: +3 Haltepositionen
- Summen dauerhaft: +1 Halte-/Endaufenthaltsposition

Als kurzfristige Kosten für die vorläufige Einrichtung von neuen, noch nicht vorhandenen Haltepositionen wurden pauschal 5 – 10 T€ als Durchschnittswert (ohne Wartehalle) angesetzt. Diese Summe muss noch 2017 investiert werden und in der über den bevorstehenden Sommer zu konkretisierenden Haltestellenplanung mit Instruktionsverfahren genauer ermittelt werden.

Als dauerhafter Kapitaldienst wurden vereinfachend-überschlägig 2 T€/a pro Halteposition mit Bussteig und 1 T€/a pro Endaufenthaltsposition ohne Bussteig angesetzt. Ausrüstungskosten im weniger als vierstelligen Bereich (Anpassung Haltestellenschilder) sind nicht angegeben.

Voraussichtliche Mehreinnahmen gegenüber heute

Den Kosten bei der infra fürth verkehr gmbh stehen Mehreinnahmen aus zusätzlichen Fahrgelderlösen gegenüber, da durch die Verbesserung des Busnetzes eine Verstärkung der Nachfrage erwartet wird. Diese Einnahmen können jedoch derzeit – mangels eines für solche Fragestellungen zuverlässig geeigneten Verkehrsmodells – nicht näher abgeschätzt werden.

Zeitachse: Inbetriebnahme und Vorlaufzeit

Die Stadt Nürnberg und die VAG Nürnberg favorisieren eine Inbetriebnahme zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2017, auch um die zeitliche Nähe zu der im Mai 2017 erfolgten Inbetriebnahme des neuen U3-Endpunkts Nordwestring zu erhalten. Für diese Zeitachse ist ein Beschluss noch vor der Sommerpause 2017 erforderlich, da sonst die Zeit für die erforderlichen verkehrsbetriebliche Planungsarbeit (Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung) nicht mehr ausreicht. Dies gilt in gleicher Weise auch für die Einrichtung vorläufiger Haltestellen durch die Stadt Fürth.

2. Erschließung Steinach durch die Linie 178

Die Analyse des Stadtgebiets hinsichtlich Erschließungslücken im ÖPNV-Netz hat an einer Reihe von Stellen Handlungsbedarf aufgezeigt. Während viele Teile des Stadtgebiets überaus dicht erschlossen sind, existieren noch einige wenige Erschließungslücken. Die meisten Lücken nur mit zusätzlichem Aufwand schließen lassen, lässt sich für den letzten noch nicht angebotenen Fürther Ortsteil Steinach eine im Betrieb nahezu kostenneutrale Lösung finden, wie sie auch aus der Politik und Öffentlichkeit gefordert wird (siehe zuletzt Antrag des CSU-Fraktion vom 28.06.2017, **AG-Ö/0912/2017**):

Bisher wird die in der Nähe von Steinach liegende Haltestelle „Am Mühlweg“ (Höffner-Kreisel) nur zu Zeiten des Höffner-Schichtwechsels und tagsüber mit ausgewählten Fahrt angefahren. Dies ist sowohl für Besucher der dortigen Möbel- und Einrichtungsmärkte als auch für die Bewohner und Besucher von Steinach kein attraktives ÖPNV-Angebot. Zu der regelmäßig und mit allen Fahrten bedienten Haltestelle Steinacher Straße sind es von Steinach aus ca. 800 Meter.

Gemäß der im *AK NVP plus* mit Stadt Nürnberg und der VAG Nürnberg erfolgten Rücksprachen sowie der darauf aufbauenden Diskussion im *BK NVP* wird vorgeschlagen, die Linie 178 künftig nicht mehr an der Wetzlarer Straße in der Nürnberger Schmalau enden zu lassen, sondern stattdessen künftig mit allen Fahrten in Richtung Steinach weiterzuführen. Es entfällt dadurch zwar die Bedienung der Haltestelle Marburger Straße (Nürnberg) durch die Linie 178, jedoch wird diese Haltestelle weiterhin von den Linien 179 und 290 bedient, was für das von ihr erschlossene Gebiet, die nördliche Schmalau, als ausreichend angesehen werden kann.

Die Verbesserung der Erschließung von Steinach soll in zwei Betriebsstufen erfolgen.

- **Betriebsstufe 1:** Führung aller Fahrten zur Endhaltestelle „Am Mühlweg“
- **Betriebsstufe 2:** Schleifenfahrt gegen Uhrzeigersinn (Endhaltestelle „Steinach“)

Skizzen zum heutigen Zustand und zu den Betriebsstufen 1 und 2 siehe Anlage.

Ein Wechsel zur Betriebsstufe 1 kann zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 erfolgen.

Ein Wechsel zur Betriebsstufe 2 kann erfolgen, sobald die baulichen und betrieblichen Voraussetzungen hierfür im Bereich Steinach geplant und geschaffen sind (Befahrbarkeit, Haltestellen):

Während sich die Betriebskosten bei der infra gegenüber heute praktisch nicht verändern, ist durch die drei zusätzlichen und auf Fürther Stadtgebiet liegenden Haltepositionen „Steinach“, „Wetzlarer Straße Süd“ und „Steinacher Straße“ mit einmaligen Baukosten (kurzfristig) von ca. 15 bis 30 T€ und mit langfristigen Mehrkosten von ca. 6 T€/a zu rechnen.

3. Ausweitung Nebenverkehrszeit

Bei der Fahrplangestaltung im ÖPNV werden üblicher Weise drei Zeiten unterschieden:

- Die **Hauptverkehrszeit (HVZ)** entspricht den Spitzenstunden, montags bis freitags, frühmorgens und am mittleren bis späteren Nachmittag
- Die **Nebenverkehrszeit (NVZ)**, teils auch als „Normalverkehrszeit“ bezeichnet, deckt die übrigen Tagesstunden ab, montags bis samstags, tagsüber zu den Ladenöffnungszeiten, außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Je nach Angebotsphilosophie wird auch der Sonntagsverkehrs während der Tagesstunden (meist ab dem späteren Vormittag) dazugezählt.
- Die **Schwachverkehrszeit (SVZ)** ist an allen Tagen die Zeit am Abend und beginnt montags bis samstags nach Ende der Ladenöffnungszeiten, meist nach Heimfahrt der im Einzelhandel Beschäftigten (gegen 20:30 Uhr). Die Schwachverkehrszeit ist auch die Grundzeit an Sonntagen und zwar entweder ganztags oder unterbrochen durch eine sich tagsüber erstreckende NVZ.

Die Zeiten dienen der Zuordnung zu verschiedenen Takten bzw. Angebotsdichten. So finden sich bei Fürther Stadtbuslinien zum Beispiel die folgenden Zuordnungen (ausgewählte Linien):

Verkehrszeit	Linie 67	Linie 172	Linie 175
HVZ	10-Minuten-Takt	10-Minuten-Takt	20-Minuten-Takt
NVZ	20-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt
SVZ	40-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt

Bei einer Analyse der Fahrpläne der Fürther Stadtbuslinien mit den 170er Nummern (ohne 176) fallen im Hinblick auf die Nebenverkehrszeit drei Besonderheiten auf:

- Montags bis freitags findet der Wechsel NVZ zu SVZ überwiegend schon vor dem Ende der Ladenöffnungszeiten gegen 19:30 Uhr statt, also ca. eine Stunde früher als üblich.
- Samstags findet der Wechsel NVZ zu SVZ am mittleren Nachmittag – gegen 16 Uhr – statt und damit lange vor dem Ende der Ladenöffnungszeiten.
- Sonntags ganztägig SVZ.

Gerade an den ersten beiden Besonderheiten lässt sich erkennen, dass die Verkehrszeiten im Fürther Stadtbusverkehr denen der frühen 1990er entsprechen; als die Ladenöffnungszeiten montags bis freitags noch gegen 18:30 Uhr endeten (ab 1996 auf 20:00 Uhr erweitert) und an Samstagen um 16:00 Uhr. Dies ist nicht mehr nachfragegerecht.

Auch bei der U-Bahnlinie 1 und den Fürther Linien mit zweistelligen Nummern (33, 39, 67) wurden die Nebenverkehrszeiten – entsprechend dem bei der VAG Nürnberg üblichen Standard – bereits vor etlichen Jahren montags – samstags bis 20:30 Uhr ausgedehnt.

Zur Verlängerung der NVZ der Linien 171 bis 175 und 177 bis 179 wurden von der infra fürth verkehr gmbh zusammen mit der VAG Nürnberg folgende Mehrkosten (Betrieb) gegenüber dem heutigen Angebot ermittelt:

- Montag – Freitag (20:30 statt ca. 19:30 Uhr): 75 T€/a
- Samstag (20:30 statt ca. 16:00 Uhr): 280 T€/a
- Sonn- und Feiertage (NVZ von 08:00 bis 20:30 Uhr): 565 T€/a

Während sich die Ausdehnung montags – freitags und samstags in einer überschaubaren und angesichts der Nachfrage in einer vertretbaren Größenordnung bewegt, wird empfohlen, im Rahmen der künftigen „Kontinuierlichen Nahverkehrsplanung“ (KNVP) die Ausweitung der NVZ an Sonntagen genauer zu prüfen, ob, wann und auf welchen Linien dies sinnvoll ist. Hierbei können sowohl Unterscheidungen von Linie zu Linie sinnvoll sein, als auch Kombinationen von Linien, wie sie seit einigen Jahren in der SVZ zwischen Klinikum Fürth und Vach Nord erfolgen (Kombination Linie 175 mit 171 in SVZ).

Daher wird zur Umsetzung ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 die Ausweitung der Nebenverkehrszeiten bis 20:30 Uhr von Montag bis Freitag und an Samstagen empfohlen.

Weitere Aspekte wie z. B. die Frage der Erschließung der Dreifachturnhalle an der Kapellenstraße, die Erschließung der westlichen Innenstadt, der südlichen Vacher Straße sowie der Mainstraße, des Hafengebiets, des Golfparks und der Hardhöhe West sowie auch künftige Anbindungen nach Erlangen und Herzogenaurach werden im Entwurf des Nahverkehrsplans adressiert. Teilweise sind hier noch die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen. Im Hinblick auf diese Maßnahmen sollen jedenfalls keine Entscheidungen getroffen werden, die eine Umsetzung erschweren oder verhindern.

Finanzierung:

Es ergeben sich aus den vorgenannten Projekten die folgenden Summen:

Projekt	Betrieb (infra-VB)	Bau kurzfristig, Untergrenze	Bau kurzfristig, Obergrenze	Bau dauerhaft
Busnetz FÜ-Ost / N-West-1	475 T€/a	60 T€	120 T€	25 T€/a
L178 Steinach	–	15 T€	30 T€	6 T€/a
Erweiterung der NVZ (Mo-Fr)	75 T€/a	–	–	–
Erweiterung der NVZ (Sa)	280 T€/a	–	–	–
Summen	830 T€/a	75 T€	150 T€	31 T€/a
Wirkungsstelle	infra-Haushalt, Abführung an die Stadt Fürth	Haushalt 2017 der Stadt Fürth		künftige Haushalte der Stadt Fürth

Finanzielle Auswirkungen	jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten Ca. 75 – 150 T€	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja Ca. 861 T€
Veranschlagung im Haushalt		
<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Teilweise (s. u.) Budget-Nr.	im <input type="checkbox"/> Vwhh <input checked="" type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag: Nutzung ÖPNV-Zuschuss Hst. 8170.7150 und 9526.0000 Bushaltestellen		

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 02.02.2018

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt Hartung, Benjamin

Telefon: (0911) 974-3337

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Stadtrat am 26.07.2017

Protokollnotiz:

Dieser Tagesordnungspunkt wird vorgezogen unter TOP 9.5 -ö- behandelt.

Beschluss:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Der Stadtrat der Stadt Fürth beschließt zur Änderung des ÖPNV-Liniennetzes und der Fahrpläne

4. das Maßnahmenpaket „Busnetz Fürth Ost / Nürnberg West 1“,
5. die Maßnahme „Erschließung Steinach durch Linie 178“,
6. die Ausweitung der Nebenverkehrszeit montags bis freitags bis gegen 20:30 Uhr.

Beschluss: mit Mehrheit beschlossen

Ja: 42 Nein: 8 Anwesend: 50
