Sitzungsunterlagen

Inhaltsverzeichnis

Vorlagendokumente 3
TOP Ö 2 Radverkehrskonzept Fürth, Teile: Modulare Vorgehensweise, Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm 2009 - 2020 3
Vorlage SpA/082/2012 3
AMV-2014-11-04 SpA/082/2012 7
MV-2014-11-04 SpA/082/2012 25
TOP Ö 3 Barrierefreiheit im ÖPNV 28
Vorlage SpA/293/2014 28
TOP Ö 4 Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz 32
Vorlage SpA/290/2014 32
Auszug Maßnahmenkonzept SpA/290/2014 36
Auszug Messergebnisse SpA/290/2014 60
Auszug Zusammenfassung und weiteres Vorgehen SpA/290/2014 79
TOP Ö 5 Ausführungsplanung Fußgängerzone im Bereich Neuer Einkaufsschwerpunkt: Möblierung und Beleuchtung 85
Vorlage SpA/292/2014 85
Ausführungsplan Möblierung und Lichtplanung SpA/292/2014 88
TOP Ö 6 Vollzugsrichtlinie für Wahlwerbung der Parteien 89
Vorlage TfA/126/2014/1 89
Beiblatt Werbeträger für Wahlwerbung TfA/126/2014/1 92
Eckpunkte für eine Neugestaltung der Wahlwerbung der Parteien TfA/126/2014/1 93
Vollzugsrichtlinie.NEU TfA/126/2014/1 94
TOP Ö 7 Straßenrechtliche Verfahren 96
Vorlage TfA/127/2014 96
TOP Ö 8 Berufsschule II, Theresienstr. 15, 90762 Fürth, Umsetzung des Brandschutzkonzepts, Bauabschnitt I – Erneute Projektgenehmigung 99
Vorlage GWF/120/2014 99
Stadtratsbeschluss v. 24.10.12 GWF/120/2014 102
TOP Ö 9 Mitteilungen 103
Vorlage Rf. V/310/2014 103
TOP Ö 10.1 Stellplatzablöse für 2 Kfz-Stellplätze Georg-Benda-Straße 10 Flur-Nr. 1642/48 106
Vorlage GWF/121/2014 106
Lageplan 2014_0106_VG GWF/121/2014 109
TOP Ö 10.2 Stellplatzablösung für 2 Kfz-Stellplätze, Sonnenstraße, Flur Nr. 1472/9 110
Vorlage GWF/119/2014 110
Lageplan GWF/119/2014 113
TOP Ö 10.3 Stellplatzablöse für 2 Kfz Nutzungsänderung in Wohnen Fl.Nr.1044/9 114
Vorlage GWF/118/2014 114
Lageplan GWF/118/2014 117
TOP Ö 10.4 Frankenstraße, Flur-Nr. 997/4, Stellplatzablösung für 6 Kfz-Stellplätze 118
Vorlage GWF/122/2014 118
Lageplan Frankenstr GWF/122/2014 121
TOP Ö 12 Wirtschaftsplan 2015 der StEF 122
Vorlage - StEF StEF/059/2014 122
WIRTSCHAFTSPL_2015 StEF/059/2014 125

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

SpA/082/2012

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Vorberatung	

Radverkehrskonzept Fürth, Teile: Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm 2009 - 2020, Modulare Vorgehensweise

Aktenzeichen / Geschäftszeichen **SpA-Vpl-Hg-110, SpA-Vpl-Hg-276**	

Anlagen:
Modulare Vorgehensweise (3 Seiten),
Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm 2009 – 2020, Stand 2014 (15 Seiten, 3 Anlagen)

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diente zur Kenntnis.

Der Entwurf „Modulare Vorgehensweise“ vom 4. November 2014 wird beschlossen.

Der Entwurf „Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm“ vom 4. November 2014 wird zur Kenntnis genommen. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, diesen Entwurf allen betroffenen Behörden, Dienststellen, Fraktionen, Einzelstadträten, und allen interessierten Bürgern und Verkehrsteilnehmern, in geeigneter Weise zur Kenntnis und Stellungnahme zu geben.

Für die bevorstehenden Haushaltsberatungen wird dem Stadtrat die Ausstattung, Aufspaltung, Schaffung und jahresübergreifende Bewirtschaftung der Pauschalen „Radfahren in Fürth“ – RiF – und „Nachhaltige Finanzierung Radverkehr“ – NHF –, sowie der projektspezifischen Ansätze in jener Art und Weise empfohlen, wie sie in den Kapiteln 1.1 und 3 des Entwurfs zum Arbeits- und Mittelverwendungsprogrammes erläutert ist; etwa: ständiger Übertrag nicht verausgabter Reste der Pauschalen in das Folgejahr, ohne gesonderte Begründung; Pauschale RiF: 120T Euro p.a., davon 120T Euro 2015 im VwHH; Pauschale NHF: 20.000 Euro p. a., hälftig in VwHH und VmHH; extra Ansätze für: Stadeln-Mannhof, Weiherhofer Straße, Atzenhof-Ritzmannshof.

Sachverhalt:

Die Stadt Fürth möchte ein umfassendes Radverkehrskonzept aufstellen. Aus praktischen Erwägungen heraus soll dieses nach und nach aus einzelnen Modulen (Teilen) aufgebaut werden, die inhaltlich auf einander abgestimmt, jedoch getrennt voneinander entwickelt und beschlossen werden können. Der Teil „Modulare Vorgehensweise“ beschreibt diese Art der Konzeptaufstellung und soll den Grundstein für das Fürther Radverkehrskonzept legen.

Als erster großer Teil dieses Konzepts soll ein „Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm“ mit Inhalten für das verbleibende Jahrzehnt und einem Rückblick auf abgeschlossene Maßnahmen der vergangenen fünf Jahre vorgestellt werden. Für die Zukunft ordnet das Programm ca. 140 mittlere und größere Projekte in vier Bearbeitungskategorien ein: Realisierungsabsichten, Planungsabsichten, Untersuchungsabsichten, Vormerkungen weiteren Untersuchungsbedarfs.

Zu den städtischen Realisierungsabsichten und Studien bis zum Jahr 2016 zählen u. a.:

- Informationskampagnen zu Verkehrsregeln und Verkehrssicherheit des Radverkehrs
- Kleinmaßnahmen und Lückenschlüsse nach einem gesonderten Programm
- Radverkehrsanlagen Am Europakanal mit Zweigstrecken Forsthaus-/Friedlandstraße
- Radverkehrsanlagen Herrnstraße, Fichtenstraße – Ritterstraße
- Radverkehrsanlagen Seeackerstraße, innerorts
- Radverkehrsanlagen Stadelner Hauptstraße 125 – 171 (Mannhof – Stadeln, BA Süd)
- Radverkehrsanlagen Stadelner Hauptstraße, Einmündung Karl-Hauptmannl-Straße
- Radverkehrsanlagen Vacher Regnitzbrücke
- Studien zu Radschnellwegen, Fahrradboxen, Fahrradverleihsystemen und zu einem Geh- und Radweg mit Querungshilfe in einem Abschnitt des Wachendorfer Wegs
- Variantenstudie Stadelner Hauptstraße
- Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr, darunter: Wegweisung im Stadtwald, Ortstafeln, Tafeln mit Fahrradstadtplänen, RegnitzRadweg (Qualitätsverbesserungen)

Bis zum Jahr 2020 sollen sich daran noch die folgenden Maßnahmen anschließen:

- Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen „Bike + Ride“
- Abstellanlagen in der Gustavstraße und am Marktplatz, Realisierungsphase 2
- weitere Kleinmaßnahmen und Lückenschlüsse
- Radverkehrsanlagen Espanstraße, Am Kavierlein – Erlanger Straße
- Radverkehrsanlagen Fronmüllerstraße
- Radverkehrsanlagen Rezatstraße mit Hafenbrücke
- Radverkehrsanlagen Stadelner Hauptstraße 125 – 171 (Mannhof – Stadeln, BA Nord)
- Radverkehrsanlagen Zirndorfer Brücke mit Zulaufstrecken
- Radverkehrsanlagen aus Bebauungsplänen: Hardhöhe West, Golfpark und Südstadt
- Verbesserung der Vernetzung von Innenstadt und Südstadt

Mit den im Programm enthaltenen Planungs- und Untersuchungsabsichten sollen spätere Realisierungsprojekte vorbereitet werden.

Empfehlung zur Reihenfolge der Brückenvorhaben

Mit gesonderten finanziellen Mitteln könnte zudem ein Brückenprojekt angegangen werden. Unter Berücksichtigung aller bisher bekannten Umstände dürfte dabei die „Ruhsteinbrücke“ (Brücke über die geplante S-Bahn-Station Klinikum) in diesem Jahrzehnt leichter umzusetzen sein. Ihre Realisierung sollte daher vorgezogen werden. Die „Talquerung Eigenes Heim“ weist nach aktuellem Kenntnisstand größere Hürden auf, die erst längerfristig lösbar erscheinen, so dass es sinnvoll wäre, sie erst nach der „Ruhsteinbrücke“ anzugehen. Da die Finanzierung in beiden Fällen noch nicht geklärt ist, listet das Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm die Brückenvorhaben bis auf weiteres noch als Planungsabsichten auf.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgelasten
[ ] nein [X] ja	Pauschalen 140T€ (2015)	[ ] nein [X] ja ≥140T€ p. a.
Veranschlagung im Haushalt		
[ ] nein [X] ja	RiF, NHF	im [X] Vwhh [X] Vmhh

wenn nein, Deckungsvorschlag:

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 04.11.2014

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt
Herr Benjamin Hartung
Telefon:
(0911) 974-3337

Radverkehrskonzept Fürth

Teil: Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm 2009 – 2020, Stand 2014

Entwurf vom 4. November 2014

Standards und Konzepte der Verkehrsplanung Fürth

1 Einführung

Die bisherige Koordinierung der Fürther Radverkehrsplanung bestand aus meist jährlich erneuerten Prioritätenlisten für durchzuführende Maßnahmen. Dieser Ansatz hat sich in seinen Grundzügen bewährt. Zugleich zeigten sich in der Vergangenheit aber auch zwei Schwächen dieser Vorgehensweise:

- Die jahresweise Betrachtung greift oft zu kurz. Die Entwicklung von Maßnahmen beansprucht von ersten Ideen bis zu einer Realisierung meist mehrere Jahre.

- Die methodisch wenig systematische Herleitung der Maßnahmen lässt offen, ob der gesamte stadtweite Handlungsbedarf erfasst und belastbar priorisiert wurde.

Aus Sicht der Stadtverwaltung soll diesen Problemen durch eine jahresübergreifende Planung und eine stärker systematische Herleitung der Maßnahmen begegnet werden.

1.1 Jahresübergreifende Planung

Die bisherigen jährlichen Prioritätenlisten stellten das Gegenstück zu dem für die Radverkehrsförderung eingerichteten jährlichen Pauschalbudget „Radfahren in Fürth" dar. Sie dienten der Konkretisierung der im Haushalt nicht näher spezifizierten Mittel. Es hat sich jedoch gezeigt, dass sich die Planung und Umsetzung nicht zufriedenstellend in starren Jahresscheiben organisieren lassen. Eher ist es nötig, flexibel auf abweichende Projektfortschritte reagieren zu können. Daher soll das vorgelegte, mehrjährige Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm (AMV) die bisherigen Prioritätenlisten ablösen.

Ein weiterer Grund für die jahresübergreifende Betrachtung besteht darin, dass der jeweilige Haushaltsansatz durch die Mittelverausgabung praktisch nie exakt getroffen werden kann. So liegen die durchführbaren Ausgaben in der Regel unter oder über dem pauschalen Jahresbudget. Grund hierfür sind die Abhängigkeit vom Planungsfortschritt (Realisierungsreife) und die in Blöcken auftretenden Kosten. Viele Maßnahmen haben ein nicht weiter sinnvoll in Realisierungsabschnitte unterteilbares finanzielles Volumen. Diese haushaltstechnische Besonderheit soll künftig Berücksichtigung darin finden, dass die in einem Kalenderjahr nicht verausgabten Reste aus „Radfahren in Fürth" immer ganz in das Folgejahr übertragen werden, ohne dass es einer gesonderten Begründung bedarf. Durch eine noch nicht vollständig abgearbeitete Liste an Realisierungsabsichten ist bereits eine konkretisierte Zweckbindung als Übertragungsgrund gegeben.

Auf die genannte Weise lassen sich die Mittel als ein gleitendes Budget verwenden, das auch Ansparungen erlaubt, und das mit dem Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm gesteuert wird. Der gewählte Programmzeitraum reicht etwa fünf Jahre in die Zukunft. Um neue Erkenntnisse, die im Laufe der Zeit durch die Untersuchung und Planung von Maßnahmen entstehen, berücksichtigen zu können, soll das Programm nach etwa der Hälfte der in der Zukunft liegenden Zeitspanne fortgeschrieben werden.

1.2 Systematische Herleitung der Projekte

Bisweilen wurden die Inhalte der Prioritätenlisten vor allem durch den Dialog der an der Radverkehrsförderung Beteiligten zusammengetragen. Diesem grundsätzlich geeigneten Ansatz fehlt es jedoch bisher an systematischen Komponenten zur Sicherstellung der Vollständigkeit der Entscheidungsgrundlagen und der objektiven Nachvollziehbarkeit der Dringlichkeitsreihung. So kann, bedingt durch den immer limitierten Kenntnistand der beteiligten Akteure, eine „Blindheit" für Handlungsbedarf an bestimmten Stellen im Stadtgebiet nicht ausgeschlossen werden, wenn diese Stellen den Beteiligten nur wenig geläufig sind. Im Hinblick auf die Entscheidungen über die Prioritäten fehlt zudem ein Bewertungsverfahren, das systematische und nachvollziehbare Auswahlentscheidungen zwischen den um Arbeits- und Mitteleinsatz konkurrierenden Ideen ermöglicht.

Eine gegenüber der bisherigen Verfahrensweise stärker systematischere Herleitung der Maßnahmen kann nicht auf die Schnelle gelingen. Ein erster Schritt in diese Richtung war die im Jahr 2011 begonnene Untergliederung der Prioritätenliste in die drei Stufen „Realisierungsabsicht", „Planungsabsicht" und „Untersuchungsabsicht". Sie wird nun um die „Vormerkungen für weiteren Untersuchungsbedarf" verfeinert. Zudem ist das vorliegende Programm vom Streben nach Vollständigkeit geprägt. So enthält es neben stark konkretisierten Maßnahmen auch eine Vielzahl plausibler Ideen und Anregungen, die in den vergangenen Jahren an die Verkehrsplanung herangetragen wurden.

Mittelfristig soll das Radverkehrskonzept um einen zentralen Teil „Bedarfsplan" ergänzt werden, der eine Herleitung aller Projekte aus einem Vergleich von Bestandszustand und angestrebtem Zielzustand enthält. Hierzu wird die Fürther Radverkehrsinfrastruktur seit dem Jahr 2011 flächendeckend aufgenommen. Nach dem Abschluss dieser Erfassung sollen dann unter der Beteiligung von Politik und Öffentlichkeit der Zielzustand und das Bewertungsverfahren zur Dringlichkeitsreihung entwickelt werden. Für das Ergebnis ist ein sehr hohes Niveau an Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit zu erwarten.

1.3 Blick in Vergangenheit und Zukunft, auf Zeit und Geld

Das Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm richtet den Blick auf die Maßnahmen für den Radverkehr nicht nur in die Zukunft, sondern auch um eine etwa gleich lange Zeit in die Vergangenheit. Mit der neuen Kategorie „Abgeschlossene Maßnahmen" dient dieser Rückblick dem Aufzeigen des Geleisteten, seiner räumlichen Verbindung mit künftigen Projekten, und der Mittelverwendung über Jahresgrenzen hinweg. Der Blick zurück macht auch noch einmal die schwierige Haushaltslage 2009/2010 und den aus „Radfahren in Fürth" geleisteten Beitrag zur Haushaltskonsolidierung sichtbar.

Wie bereits die Prioritätenliste 2011 legt das Programm nicht nur den Umgang mit den finanziellen Ressourcen der Fürther Radverkehrsförderung fest (Realisierungsabsichten). Es definiert über die Planungs- und Untersuchungsabsichten auch die Inhalte, Ziele und damit letztlich auch das zeitliche Volumen der Arbeit der Stadtverwaltung. Die Definition all dieser Absichten bezieht sich jeweils auf die Programmlaufzeit.

2 Kategorien der Maßnahmen und Studien

Alle Radverkehrsprojekte werden in diesem Programm in fünf Kategorien eingestuft:

A	Abgeschlossene Maßnahmen	Maß-nahmen	
R	Realisierungsabsichten		
P	Planungsabsichten		Studien
U	Untersuchungsabsichten		
V	Vormerkungen für weiteren Untersuchungsbedarf		

Mit den Kategorien sind die folgenden Bedeutungen und Ziele verbunden, die sich stets auf die Laufzeit (2009 – 2020) und den Stand (2014) des Programmes beziehen:

Abgeschlossene Maßnahmen sind in der bereits zurückliegenden Programmlaufzeit vollendet worden. Bei Teilmaßnahmen finden sich noch ausstehende Fortsetzungen in den übrigen Kategorien unter einer gleichen oder ähnlichen Projektnummer.

Realisierungsabsicht bedeutet, dass das Projekt in diesem Zeitraum umgesetzt werden soll. Bei Bauvorhaben gehören hierzu auch die Erstellung der Ausführungsplanung und die Durchführung der Genehmigungsverfahren, einschließlich der Projektgenehmigung. Sofern zu Beginn noch eine geringe Projektreife vorliegt, müssen zuvor noch Schritte der Planung und gegebenenfalls Schritte der Untersuchung durchlaufen werden.

Planungsabsicht bedeutet, dass eine bereits weitgehend konkretisierte Maßnahme planerische so ausgearbeitet werden soll, dass zu ihrer Realisierung nur noch die unter „Realisierungsabsicht" genannten Schritte fehlen. Dies bedeutet, dass eine Vorplanung durchgeführt und instruiert wird, alle Instruktionsergebnisse abgearbeitet werden, eine Bürgerbeteiligung, wenn erforderlich, stattfindet, und dass der Bau- und Werkausschuss allen Abwägungen zu Instruktion und Bürgerbeteiligung beitritt.

Untersuchungsabsicht bedeutet, dass ein erkanntes oder vermutetes Anliegen oder Problem soweit zu untersuchen ist, dass fundierte Einschätzungen und Empfehlungen über Handlungsalternativen abgegeben werden können. Untersuchungsabsichten sind daher ergebnisoffen zu verstehen. Die an ihrem Ende stehenden Empfehlungen können in konkreten Maßnahmen, im Bedarf an weiteren Untersuchungen, in der Beibehaltung des Status Quo, oder in einer Kombination aus diesen drei Möglichkeiten bestehen.

Vormerkungen für weiteren Untersuchungsbedarf dienen dazu, weniger dringend erscheinende Untersuchungsabsichten für spätere Folgeprogramme vorzumerken, da nicht alle wünschenswerten Studien in der Programmlaufzeit zu bewältigen sind.

Bei der verwaltungsseitigen Projekteinstufung in Realisierungs- und Planungsabsichten wurde defensiv vorgegangen, um keine Erwartungen zu wecken, deren Erfüllbarkeit aus heutiger Sicht noch nicht ausreichend wahrscheinlich erscheint. Dies bedeutet jedoch umgekehrt nicht, dass in der Programmlaufzeit eine Realisierung von Projekten, die jetzt noch nicht als Realisierungsabsicht eingestuft sind, ausgeschlossen ist. Auch deshalb erscheint eine **Fortschreibung des Programms** nach halber Restlaufzeit sinnvoll.

3 Finanzierung der Projekte

Das Budget „Radfahren in Fürth" soll für die Neu- und Umgestaltung von Anlagen zum Zwecke der Radverkehrsförderung, sowie für Untersuchungen und Kampagnen mit dem gleichen Zweck, verwendet werden.

Hierzu muss der Haushaltsansatz ab dem Jahr 2015 aufgeteilt werden in einen Teil im Vermögens- und einem im Verwaltungshaushalt. Ein Grund für diese Aufteilung ist, dass Arbeiten an Fahrbahnmarkierungen gemäß einer neuen Vereinbarung zwischen Kämmerei und Tiefbauamt nicht mehr als Vermögensschaffung gelten. Etliche Radverkehrsprojekte bestehen jedoch zu erheblichen Teilen aus solchen Arbeiten. Allein um diese Problematik zu lösen, muss zur Realisierung der geplanten Maßnahmen der gesamte Ansatz 2015 in den Verwaltungshaushalt verschoben werden.

Ergänzend wird es nötig, ein Budget für Erhaltung, Erneuerung und Ersatzmaßnahmen zu schaffen, um alternde Anlagen, die aus „Radfahren in Fürth" erstfinanziert wurden, auf eine dauerhafte finanzielle Grundlage zu stellen. Hierzu will das Stadtplanungsamt mit dem neu zu schaffenden Budget „Nachhaltige Finanzierung Radverkehr" und einem gleichnamigen Teil des Radverkehrskonzeptes beitragen (Projekt Nr. U261). Zum Einstieg in diesen neuen Aufgabenbereich sollen zunächst 20T € dienen.

Ansätze (Pauschalen) nach Haushaltsjahr	**2013**	**2014**	**2015**	**2016 ff.**
Radfahren in Fürth	180 T€	100 T€	120 T€	120 T€
davon im Vermögenshaushalt	180 T€	100 T€	–	*)
davon im Verwaltungshaushalt	–	–	120 T€	*)
Nachhaltige Finanzierung Radverkehr	–	–	20 T€	≥ 20 T€
davon im Vermögenshaushalt	–	–	10 T€	*)
davon im Verwaltungshaushalt	–	–	10 T€	*)

*) Die Aufteilung für die Jahre ab 2016 kann erst später bestimmt werden.

Mit dem Ausgabenplan[1] wird die Mittelverwendung aus „Radfahren in Fürth" über die Programmlaufzeit konzeptionell vorgeschlagen. In seinen Angaben spiegelt sich zugleich die Arbeitsplanung. Die einzelnen Maßnahmenfreigaben durch Stadtratsgremien in der Vorplanung und Projektgenehmigung werden dadurch nicht ersetzt. Zurückliegende Behandlungen durch Stadtratsgremien sind im Ausgabenplan vermerkt.

Neben den Pauschalen enthält der Entwurf für die Mittelfristige Investitionsplanung die folgenden gesonderten Ansätze für größere Radverkehrsprojekte (Stadtrat 24.09.2014):

- Fuß- und Radweg von Stadeln nach Mannhof, 1.000 T€ (R132, P132)
- Fuß- und Radweg Weiherhofer Straße, 85 T€ (P176)
- Fuß- und Radweg von Atzenhof nach Ritzmannshof, 320 T€ (P122)

Zudem erfolgt die Radverkehrsförderung auch durch Straßen- und Brückenbauprojekte. Hierzu zählen die Zirndorfer Brücke (R171) und die Hirschenstraße (P184).

[1] Anlage 2 zu diesem Programm

4 Maßnahmen und Studien zum Radverkehr in den Jahren 2009 – 2020

In den nach Kategorie gegliederten Projektlisten der Kapitel 4.1 bis 4.5 werden zum Teil die an dem Projekt Beteiligten sowie die Finanzierung, jeweils mit Kürzeln in Klammern, im Anschluss an die Projektbezeichnung angegeben. Diese Aufzählung erfolgt lediglich nachrichtlich und ohne Gewähr. Bei abgeschlossenen Projekten beginnt die Aufzählung mit der Angabe des Abschlussjahres.

Die Kürzel lauten wie folgt:

Finanzmittel, Zuwendungen und Federführung im Bereich der Stadt Fürth:

Fö	Stadtförsterei im Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
infra	infra fürth gmbh
M61	Mandant 61 (Konversionsfläche W.-O.-Darby-Barracks, Stadtplanungsamt)
RiF	Radfahren in Fürth (Pauschalbudget für Neu- und Umbau, Stadtplanungsamt)
SB	Straßen- und Brückenbau (maßnahmenspezifische Budgets, Tiefbauamt)
StE	Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement
StEF	Stadtentwässerung Fürth
IZ	Inanspruchnahme von Zuwendungen erfolgt oder in Überlegung (Baureferat)

Finanzmittel, Projekte und Beteiligungen Dritter:

DB	Deutsche Bahn AG und ihre Tochtergesellschaften
FPF	Flussparadies Franken e. V. (Koordination RegnitzRadweg)
GS	Gemeinde Seukendorf
LF	Landkreis Fürth
MC	Markt Cadolzburg
NEVL	Verein Naherholungsgebiet Lorenzer Reichswald und Umgebung e.V.
SE	Stadt Erlangen
SH	Stadt Herzogenaurach
SN	Stadt Nürnberg
StBAN	Staatliches Bauamt Nürnberg
SZ	Stadt Zirndorf
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Bei Projekten ohne Klammern sind solche Angaben noch nicht möglich.

Sonstige Kennzeichen

Eine bereits begonnene Umsetzung wird bei Realisierungs- und Planungsabsichten mit einem Stern * nach der Projektnummer angezeigt (Stand: Oktober 2014).

4.1 Abgeschlossene Maßnahmen (A)

A111 Radabstellanlage Fürth Hauptbahnhof Südseite in der Ludwigstraße, Erweiterung, Hauptarbeiten (2013, RiF)

A112 Radverkehrsanlagen Espanstraße und Karl-Bröger-Straße, Bauabschnitt Ost von Am Kavierlein bis Hans-Böckler-Straße (2012, RiF)

A116 Bereich Graf-Stauffenberg-Brücke, Verbesserung der Verkehrsführung durch Änderung der Querschnittsaufteilung (2013, SB, IZ), Umleitungskonzept zur baubedingten Vollsperrung (2012-2013, SB, IZ, siehe auch Maßnahme A131)

A117 Betriebswege am Main-Donau-Kanal, Sanierung, BA 1/2: Kriegenbrunn – Würzburger Brücke, BA 3: Forsthausbrücke – Grundigpark, BA 4: Rednitztal – Rothenburger Straße, BA 5-Interim: Sportboothafen – Forsthausbrücke, BA Kanaltrogbrücke Rednitztal (2011-2014, WSV), Umfahrungsempfehlungen während der sanierungsbedingten Vollsperrungen (2011-2014, RiF, WSV)

A121 Geh- und Radweg Hasellohweg, Ausbau mit gebundener Deckschicht in der Steigungsstrecke von Mühltalstraße bis Bussardstraße (2013, RiF)

A123 Fahrradstadtplan Fürth, Aktualisierung, 6. Ausgabe (2012)

A129 Radverkehrsanlagen Erlanger Straße, Seeackerstraße – Friedhof (2009)

A130 Radverkehrsanlagen Seeackerstraße, Bereich Ronhofer Brücke (2014, RiF)

A131 Radverkehrsanlagen Am Europakanal, von nördlich Heilstättenstraße bis Fuggerstraße, Teil des Umleitungskonzeptes zur baubedingten Vollsperrung der Graf-Stauffenberg-Brücke (2012, SB, IZ, siehe auch Maßnahme A116)

A132 RegnitzRadweg in Fürth, Abschnitt F2 südlich Fischerberg, hinter den Anwesen Romminggasse 9/9a bis 15/15a, Sanierung (2012, StEF)

A184 Innenstadt Nord-Südwest-Radroute, Hirschenstraße, Abschnitt vom Kohlenmarkt bis südlich der Rosenstraße (2009, 2014, SB, IZ)

A207 Radabstellanlage Gustavstraße und Marktplatz, Umbau und Erweiterung, Realisierungsphase 1 vor Anwesen Gustavstraße 35, 42 und 48 (2014, RiF)

A216 Bauvorhaben Regenwasserkanal Scherbsgraben, Umleitungskonzept für den Fuß- und Radverkehr (2012-2013, StEF)

A218 Bauvorhaben Stauraumkanal mit Pumpwerk und Druckleitung in Stadeln, Umleitungskonzept für den Fuß- und Radverkehr, Teil: Schutzstreifen und Querungshilfen Stadelner Hauptstraße (2012, StEF)

A233 Fußgängerzone Schwabacher Straße, Radfahren in den Lieferzeiten (2011)

A267 Waldwege im Fürther Stadtwald, Abschnitt Sperberstraße von Egersdorfer Straße bis Regelsbacher Straße, Sanierung (2014, Fö, StE, NEVL)

A277 Radverkehrskonzept, Teil: Standard für Fahrradständer (2014)

A508 Radfahren in Ottostraße und Mathildenstraße , Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung zur Einbahnstraße (2011, 2012, RiF)

A528 Geh- und Radweg zwischen Dr.-Mack-Straße und Röllingersteg, Ausbau mit gebundener Deckschicht, nach dem Kanalbau (2011, StEF)

A530 Radverkehrsanlagen Karolinenstraße, Abschnitt von der Schwabacher Straße bis zur Karlstraße (2009, SB, IZ)

A533 Innenstadt Mitte-West-Radroute, Rosenstraße, Abschnitt von Theaterstraße bis Hirschenstraße, Ausbau mit Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung zur Einbahnstraße (2014, SB, IZ)

A541 RegnitzRadweg in Fürth, Abschnitt von Pumpwerk Stadeln bis Talpromenade, Verbreiterung Geh- und Radweg, nach dem Kanalbau (2009, RiF, StEF)

4.2 Realisierungsabsichten (R)

R111 Radabstellanlage Fürth Hauptbahnhof Südseite in der Ludwigstraße, Erweiterung, ausstehende Restarbeiten (RiF)

R112* Radverkehrsanlagen Espanstraße, Bauabschnitt West/C von Am Kavierlein bis zur Überleitstelle Talblick/An den Gärten (RiF, IZ)

R113*/ R114 Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr, Erweiterung stadtinterne und grenzüberschreitende Routen, Aufstellung von Ortstafeln und Tafeln mit Fahrradstadtplänen an Ortseingängen und Ortsteilgrenzen (RiF, IZ)

R115* Radverkehrskonzept, Teil: Kleinmaßnahmen- & Lückenschlussprogramm (RiF)

R118* Bauvorhaben S-Bahn Nürnberg – Erlangen, Eisenbahnüberführung über die Regnitz, Baustellensicherung RegnitzRadweg an der Begonienstraße (DB)

R124 Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr im Stadtwald, gemeinsames Projekt mit Nachbargemeinden (RiF, Fö, StE, IZ, GS, MC, SZ, StBAN, NEVL)

R127* Radverkehrsanlagen Herrnstraße, von Fichtenstraße bis Ritterstraße, Ersatz stillgelegter und stillzulegender Radwege durch Schutzstreifen (RiF, SB, IZ)

R130 Radverkehrsanlagen Seeackerstraße, innerorts, westlich und östlich des Bereichs der Ronhofer Brücke (RiF, IZ)

R131 Radverkehrsanlagen Am Europakanal, von Rennweg Überleitstelle Fürberger Steg Südwest bis Heilstättenstraße, von Grundigpark und Fuggerstraße bis Überleitstelle Fahrgastlände Zirndorfer Brücke, sowie in den Zweigstrecken Forsthausstraße und Friedlandstraße (RiF, IZ)

R132 RegnitzRadweg in Fürth, Abschnitte B22, C1 und C2 entlang der Stadelner Hauptstraße von Anwesen 125 bis 171, Ausbau des zu schmalen Gehwegs zu einem Gemeinsamen Geh- und Radweg mit qualifizierter Breite (SB, IZ)

R135* Radverkehrskonzept, Teile zur Netz-, Radrouten- und Zielführungskonzeption

R138 Radabstellanlage Fürth Hauptbahnhof Nordseite (Teil der Maßnahme R139)

R139* Radabstellanlagen „Bike & Ride“ an ÖPNV-Haltestellen, Gesamtprogramm für einen bedarfsdeckenden und zuwendungsfähigen Ausbau (RiF, IZ)

R147* RegnitzRadweg in Fürth, Qualitätssteigerung der Wegweisung (RiF, infra, FPF)

R152 Kampagnen zum Radverkehr, Aufklärungs-, Werbe- und Informationsarbeit, unter anderem zu Fragen des Verkehrsrechts und der Verkehrssicherheit (RiF)

R171 Zirndorfer Brücke, Verbesserung der Verkehrsführung durch Änderung der Querschnittsaufteilung und die Integration von Radverkehrsanlagen mit Zulaufstrecken von Friedlandstraße bis Vestner Weg (SB, IZ)

R183 Fahrradstadtplan Fürth, weitere Fortschreibungen

R189* Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr, Umleitungs-Radrouten-Zusatzschilder beschaffen und an bauausführende Firmen verleihen (RiF)

R197 Radverkehrsanlagen Rezatstraße und Hafenbrücke (RiF, IZ)

R207 Radabstellanlage Gustavstraße und Marktplatz, Umbau und Erweiterung, weitere Realisierungsphasen (RiF)

R218* Bauvorhaben Stauraumkanal mit Pumpwerk und Druckleitung in Stadeln, Umleitungskonzept für den Fuß- und Radverkehr, Teil: Schutzstreifen und Querungshilfen Stadelner Hauptstraße, Abschnitt D41 im Bereich der Einmündung Karl-Hauptmannl-Straße, Zielzustand nach Kanalbau (RiF, StEF)

R501/503* Geh- und Radwege vom Golfpark nach Unterfarrnbach (SB)

R506* Geh- und Radweg zwischen Mainausteg und Kurgartenbrücke, Erweiterung der Widmung auf den Radverkehr (RiF, SN)

R522* Geh- und Radwege Saturnring und Venusweg (M61, SB)

R531* Vacher Regnitzbrücke, Neubau mit beidseitigen Radverkehrsanlagen (SB, IZ)

R535* Geh- und Radweg zwischen Lilienthalstraße und Manfred-Roth-Straße (SB)

R539* Höfener Spange, Neubau von Magazinstraße bis Oststraße (SB, SN)

R563* Fernabrücke, Sanierung und Teilneubau mit geometrischer Verbesserung der Radverkehrsführung (StBAN)

4.3 Planungsabsichten (P)

P112 Radverkehrsanlagen Espanstraße, Bauabschnitt West/A von der Überleitstelle Talblick/An den Gärten bis zur Erlanger Straße (RiF)

P117 Betriebswege am Main-Donau-Kanal, Sanierung, BA 5 mit Uferwänden: Sportboothafen – Forsthausbrücke (WSV), Umfahrungsempfehlungen während der sanierungsbedingten Vollsperrungen (RiF, WSV)

P121 Geh- und Radweg Hasellohweg, Ausbau mit gebundener Deckschicht von Bussardstraße bis Unterfarrnbacher Straße

P122 Geh- und Radweg Atzenhof – Ritzmannshof, Neubau mit Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den angrenzenden Ortsdurchfahrten (SB)

P127* Radverkehrsanlagen Herrnstraße, von Dambacher Straße bis Fichtenstraße, Entwicklung von Zielzustand und Zwischenzuständen für eine schrittweise Änderung der Radverkehrsführung (RiF)

P132 RegnitzRadweg in Fürth, Abschnitte von Annastraße bis Anwesen Stadelner Hauptstraße 171 und von Stadelner Hauptstraße 125 bis südlich Fischerberg

P137 Talquerung Eigenes Heim

P163 RednitzRadweg, Ausbau an der Stadtgrenze Fürth/Oberasbach/Nürnberg und Fortsetzung in Richtung Schwabach und Fränkisches Seenland

P169 Hochwassersteg Fuchsstraße mit östlichen Zulaufstrecken in der Südstadt, Ersatzneubau für Radfahrer und Fußgänger

P172 Radverkehrsanlagen Fronmüllerstraße (RiF, M61, SB)

P176 Radroute Weiherhofer Straße, Sicherung und Ausbau

P184 Innenstadt Nord-Südwest-Radroute, Hirschenstraße, Ausbau, Abschnitt von südlich der Rosenstraße bis Uferpromenade (SB, IZ, DB)

P185 Innenstadt-Nord-Südost-Radroute, Karlsteg – Hauptbahnhof, Sicherung der bestehenden Radroute in den laufenden städtebaulichen Planungen

P231 Straße Am Europakanal, Verlängerung von Rennweg nach Oberfürberg Nord

P234 Geh- und Radwege entlang der Staats- und Kreisstraßen von Mannhof Ost bis Großgründlach, Trassensicherung Herboldshof Nord – Großgründlach

P235* Radroute und Gemeindeverbindungstraße Stadeln – Kronach, Forderung der Sicherung der direkten Führung beim Vorhaben S-Bahn Nürnberg – Erlangen

P237* Radverkehrsverbindung Stadeln – Steinach – Bislohe/Boxdorf, Forderung der Sicherung der direkten Führung beim Vorhaben S-Bahn Nürnberg – Erlangen

P368 Geh- und Radweg Ruhsteinweg, Brücke über die S-Bahn-Station Klinikum als Teil der Radroute Innenstadt – Burgfarrnbach, und zur Schaffung eines nördlichen Bahnsteigzugangs, sogenannte „Ruhsteinbrücke“ (SB, DB)

P525 Radverkehrsanlagen Heilstättenstraße (RiF, SB)

P532 Vacher Zennbrücke, Neubau mit beidseitigen Radverkehrsanlagen (SB, IZ)

P536 Vacher Straße, Mühltalquerung, von Käthe-Brand-Straße bis Friedrich-Ebert-Straße, Ausbau mit Berücksichtigung der Radverkehrsbelange (SB)

4.4 Untersuchungsabsichten (U)

U109 Radverkehrskonzept, Teil: Bedarfsplan, aufbauend auf Bestandserhebung, angestrebtem Zielnetz und einem Verfahren zur Dringlichkeitsreihung (RiF)

U112 Radverkehrsanlagen Karl-Bröger-Straße, Übergang Schutzstreifen – Gehweg

U119 Altstadtspangen Nord, Studie zur besseren Anbindung der Altstadt an den RegnitzRadweg (Ulmenweg), an weitere Geh- und Radwege und Radrouten

U122 Geh- und Radweg südlich und südwestlich von Ritzmannshof, mit einer Brücke über die Zenn, Machbarkeits- und Variantenstudie

U128 Radverkehrsanlagen Waldstraße, Prüfung der Benutzungspflicht

U129 Radverkehrsanlagen Erlanger Straße, Friedhof – Ludwigbrücke

U130 Radverkehrsanlagen Seeackerstraße, außerorts, Ronhof – Braunsbach

U133 RegnitzRadweg in Fürth, Verlegung südlich Fischerberg entlang des Fahrsilos

U134 Radverkehrsanlagen Stadelner Hauptstraße in Stadeln, Variantenstudie über die Beibehaltung und Erweiterung der Schutzstreifen aus Maßnahme A218

U136 Bereich Vacher Straße und Grundwiesen, Variantenstudie zur Klärung der anzustrebenden Radverkehrsführungen auf und unterhalb der Vacher Straße

U140 Fahrradboxen im Stadtgebiet, Klärung von Fragen zur Konzeption, Betreiber-Vernetzung und Bewirtschaftung (RiF)

U141 Geh- und Radweg Uferpromenade, Nordverlängerung zum Flussdreieck

U145 Zenntalradweg in Fürth, Verlegung der Route im Bereich der Kanaltrogbrücke

U162 Fahrradverleihsysteme, unter anderem: Errichtung einer NorisBike-Station

U166 Radfahren in der Schwabacher Straße, Tucherstraße – Rothenburger Straße

U167 Radfahren in der Poppenreuther Straße, westlich bis Poppenreuther Brücke

U168 Radfahren in der Würzburger Straße, Am Annaberg – Ruhsteinweg

U175 Nord-Süd-Querung der Eisenbahnflächen zwischen Innenstadt und Südstadt für Fuß- und Radverkehr, Entwicklung von Zielzuständen für die langfristige Bauwerksplanung und von Zwischenlösungen für die Bestandsbauwerke; 175-3: Schwabacher Straße, 175-4: Bahnsteigtunnel, 175-5: Osttunnel, 175-6: Luisenstraße – Benditstraße, 175-7: Jakobinenstraße – Ritterstraße, 175-9: Höfener Straße; kurzfristige Kleinmaßnahmen siehe Projekt R115

U186 Radfahren in der Hinteren Straße

U187 Analyse der Probleme baulich getrennter Geh- und Radwege hinsichtlich Breite und Nutzerverhalten, und Suche nach Möglichkeiten zur Verbesserung; Beispiele: Käppnerweg, Vestner Weg

U188 Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr, Bedarfsumleitungen für Routen mit wiederkehrenden Sperrungen, beispielsweise durch Hochwasser

U192 Radfahren in der Königswarterstraße, Willy-Brandt-Anlage und Hornschuchpromenade, Ausbau mit Radverkehrs- und Grünanlagen

U196 Weinbergstraße in Zirndorf, Oberflächenverbesserung

U197 Radverkehrsanlagen Rezatstraße und Hafenbrücke, Verbindung zu den Betriebswegen am Main-Donau-Kanal und nach Burgfarrnbach

U198 Radfahren auf der Kurgartenbrücke und ihren Zulaufstrecken

U202 Radverkehrsführung am Bahnübergang und Haltepunkt Alte Veste

U224 Radschnellwege im Bereich der Städteachse, Machbarkeitsstudie mit Beteiligung der Stadt Herzogenaurach (RiF, IZ, SE, SH, SN, StBAN)

U228 Radverkehrsanlagen Leyher Straße

U229 Radfahren im Bereich der Friedensanlage

U236 Radfahren im Gewerbegebiet Steinach

U239 Radfahren in der Henri-Dunant-Straße und der östlichen Königstraße

U261 Radverkehrskonzept, Teil: Nachhaltige Finanzierung

U271 Radverkehrskonzept, Teil: Winterdienstkonzept

U272 Radverkehrskonzept, Teil: Grundsätze zur Förderung des Radverkehrs

U274 Ergänzende Dienstleistungen und Einrichtungen für Radfahrer, beispielsweise Schließfächer, Luftpumpen, Ampelgriffe

U502/504 Geh- und Radwege vom Golfpark nach Unterfarrnbach, Fortsetzung der Wege in Richtung Mühltalstraße (Wege aus Maßnahmen R501/503)

U505 Radroute Obermichelbach – Fürth, Errichtung von Radverkehrsanlagen und Fortführung der Wegweisung aus dem Landkreis

U507 Radfahren in der Ludwigstraße, Zielkonzept für die Radverkehrsführung

U509 Radverkehrskonzept, Teil: Lichtsignalanlagen-Konzept, Überprüfung und Optimierung der Ampelschaltungen auf die Bedürfnisse des Radverkehrs

U518 RegnitzRadweg in Fürth, Abschnitt Karlsteg – Röllingersteg im Pegnitztal, mit Zulauf- und Nebenstrecken, Studie zum Verbreiterungsbedarf

U519 Hiltmannsdorfer Straße, Westliche Hummelstraße – Hiltmannsdorf, Studie zum Ausbau mit gebundener Deckschicht (GS)

U521 Geh- und Radweg Mühltalstraße – Hasellohweg – Ruhsteinweg, Studie zur Umsetzung des Stegs über den Farrnbach aus dem Bebauungsplan 417

U524 Radverkehrsanlagen und Querungshilfen Wachendorfer Weg, Verbindung des straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Kreisstraße FÜ 19 zwischen Wachendorf und Weiherhof mit den Waldwegen im Zuge der Radroute Seukendorf – Zirndorf, nebst einer Querungshilfe und Überleitstelle in Verlängerung des Weiherhofer Heidewegs (Fö, DB, LF, MC, SZ, StBAN)

U533 Innenstadt Mitte-West-Radroute, Rosenstraße, Abschnitt von Uferpromenade bis Theaterstraße, Anpassung Straßenraum und Knoten Ufer-/Weiherstraße

U535 Radfahren in der Straße Am Grünen Weg, Optimierung der Verbindungen zu den angrenzenden Geh- und Radwegen

U546 Talquerung Eigenes Heim, westliche Zulaufstrecken

U556 Öffentliche und private Radabstellanlagen

U565 Radverkehrskonzept, weitere Teile, beispielsweise Finanzierung, Klimaschutz

U568 Radverkehrsanlagen Würzburger Straße, Abschnitt Burgfarrnbach Ost

U570 Führung von Radfahrern an Baustellen, als zu verbessernde Praxis

U571 Parken auf Radwegen, als zu bekämpfendes Problem

4.5 Vormerkungen für weiteren Untersuchungsbedarf (V)

V142 RegnitzRadweg in Fürth, optionale Tallage Eltersdorf – Stadeln

V143 RednitzRadweg in Fürth, optionale Tallage Fuchsstraße – Buckweg

V166 Radfahren in der Schwabacher Straße, Karolinenstraße – Tucherstraße

V168 Radfahren in der Würzburger Straße, Ruhsteinweg – Stiftungsstraße

V173 Geh- und Radwege am Frankenschnellweg

V177 Radverkehrsanlagen Kapellenstraße – Bamberger Straße

V178 Radverkehrsanlagen Hans-Vogel-Straße und Hans-Böckler-Straße

V232 Radverkehrsanlagen Boxdorfer Straße

V234 Geh- und Radwege entlang der Staats- und Kreisstraßen von Mannhof Ost bis Großgründlach, Abschnitt Mannhof Ost – Bahnübergang Herboldshof

V268 Radfahren in der Würzburger Straße, Abschnitt Burgfarrnbach Mitte

V517 Wegekreuz Kapellenruh, Ausbau mit gebundener Deckschicht

V520 Radfahren in der Herzogenauracher Straße mit Zweigstrecken und Verbindungen nach Hüttendorf und Herzogenaurach

V527 Radfahren in der nördlichen Breslauer Straße und dem Brünnleinsweg, mit einer Überleitstelle Hardenbergstraße West

V530 Radverkehrsanlagen Karolinenstraße, Karlstraße – Höfener Straße

V537 Radfahren in der Geißäckerstraße

V538 Radfahren im Kreuzsteinweg

V540 Radverkehrsanlagen Höfener Straße (SN)

V543 Radfahren auf der Gründlacher Straße und allgemein im Knoblauchsland

V572 Radfahren in der Flößaustraße, Austraße – Steubenstraße

5 Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Stadtkarte zum Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm 2009 – 2020, Stand 2014, Entwurf 2014-11-04

Anlage 2 Ausgabenplan „Radfahren in Fürth“, Stand 2014, Entwurf 2014-11-04

Anlage 3 Radverkehrsprojekte 2011: Prioritätenliste, Erfolgskontrolle 31. Oktober 2014

Maßnahmen und Studien zum Radverkehr in den Jahren 2009 – 2020 in der Stadt Fürth

Nicht in der Karte dargestellte Maßnahmen und Studien

A123/R183	Fahrradstadtplan 2012, weitere Fortschreibungen
A233	Zeitweise Freigabe der Fußgängerzone
A277	Standard für Fahrradständer
R113/114	Ortstafeln, Fahrradstadtplantafeln, Wegweisung
R115	Kleinmaßnahmen- und Lückenschluss-Programm
R135	Netz-, Radrouten- und Zielführungskonzept (Wegweisung)
R139/U140	Radabstellanlagen „Bike & Ride“ und Fahrradboxen
R147	Qualitätssteigerung RegnitzRadweg (Wegweisung)
R152	Kampagnen (Verkehrsrecht, Sicherheit etc.)
R189	Umleitungs-Radrouten-Schilder
U109	Bedarfsplan (Bestand, Ziel, Dringlichkeitsbewertung)
U162	Fahrradverleihsysteme
U187	Probleme baulich getrennter Geh- und Radwege
U188	Bedarfsumleitungen
U224	Radschnellwege
U261	Nachhaltige Finanzierung
U271	Winterdienstkonzept
U272	Grundsatzpapier zur Radverkehrsförderung
U274	Weitere Dienstleistungen für Radler
U509	LSA-Konzept (Ampelschaltungen)
U556	Öffentliche und Private Radabstellanlagen
U565	Weitere Bestandteile des Radverkehrskonzepts (Finanzierung, Klimaschutz, etc.)
U570	Führung von Radfahrern an Baustellen
U571	Parken auf Radwegen
V142/143	Rednitz/RegnitzRadweg im Tal
V268	Würzburger Straße in Burgfarrnbach Mitte

Stadt Fürth

Anlage 1

Stadtkarte zum Arbeits- und Mittelverwendungs-Programm 2009 – 2020

Stand 2014

Entwurf 2014-11-04

Kommunale Anlagen

- Abgeschlossene Maßnahme
- Realisierungsabsicht
- Planungsabsicht
- Untersuchungsabsicht
- Vormerkung für weiteren Untersuchungsbedarf

Anlagen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

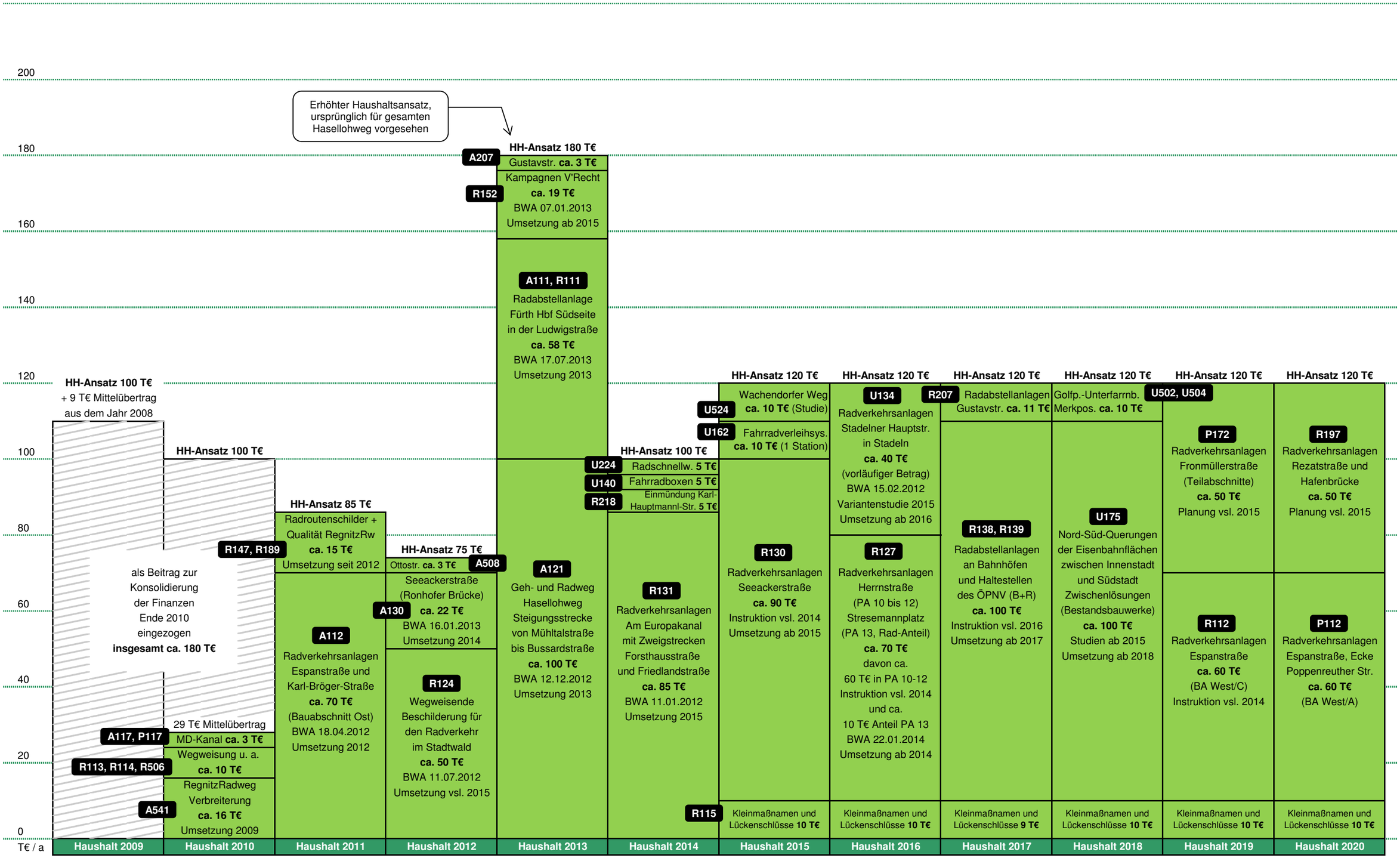
- Abgeschlossene Maßnahme
- Planungsabsicht

Stadt Fürth, Baureferat, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung, Radverkehrskonzept Fürth, Dokument 1JE9D-F28yn147104

Radverkehrskonzept Fürth, Teil: Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm 2009-2020
Ausgabenplan „Radfahren in Fürth“, Stand 2014, Entwurf 2014-11-04

Anlage 2

Mit dem Ausgabenplan erfolgt die konzeptionelle Konkretisierung der Verwendung der Haushaltsmittel des Pauschalbudgets „Radfahren in Fürth“. Durch die Verknüpfung der Projekte mit Haushaltsjahren wird zugleich die Arbeitsplanung abgebildet. Der Ausgabenplan ersetzt nicht die einzelnen Maßnahmenfreigaben durch Stadtratsgremien im Zuge der Vorplanung und der Projektgenehmigung. Zurückliegende Behandlungen durch Stadtratsgremien sind bei den einzelnen Ausgaben vermerkt. Eingehende Zuwendungen (nicht dargestellt) und Kostensenkungen sollen zum Auffangen von Kostensteigerungen, zur Programmbeschleunigung, und zur Vergrößerung des Budgets für Kleinmaßnahmen und Lückenschlüsse verwendet werden.



Realisierungsabsichten

R1	99%	Abstellanlage Hauptbahnhof Südseite in der Ludwigstraße (Fahrradständer), Erweiterung, Anpassung, ca. ~~10T€~~ 48T€
R2	94%	Radverkehrsanlagen in der Espanstraße und Karl-Bröger-Straße (Markierungen), Ersterstellung, ca. ~~50.000 €~~ 100.000 €
R3	5%	Wegweisende Beschilderung für den stadtgrenzüberschreitenden Radverkehr, Koordinierung mit Stadt Nürnberg und Landkreis Fürth, ggf. Anpassungen und Erweiterungen, Kosten in R4 enthalten
R4		Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr, Erneuerung, Erweiterung, ggf. Anpassung (U5), ca. 8.000 €
R5	17%	Radverkehrsanlagen (Markierungen) an vereinzelten Stellen, Erweiterungen und Lückenschlüsse, ca. 15.000 €, jeweils gesondert im BWA zu beschließen
R6	100%	Umleitungskonzeption zur Sanierung der Graf-Stauffenberg-Brücke
R7	95%	Umleitungsbeschilderung während der Sanierung der Betriebswege entlang des Main-Donau-Kanals, ca. ~~2T€~~ 3T€

Finanzierung aus Vermögenshaushalt 5900.9500

Planungsabsichten (bis Ausführungsreife)

P1	26%	Geh- und Radweg Hasellohweg, noch Überhang aus (Ausbau-) Liste 2009, Ausführungsplanung, Haushaltsentwurf für 2012 ff., keine Ausgaben in 2011
P2		Geh- und Radweg zwischen Atzenhof und Ritzmannshof, Verbesserung der Verhältnisse in den Ortsdurchfahrten, Instruktionsverfahren und Grunderwerb, hierfür ca. 42.500 € (Anteil in 2011)
P3	100%	Fahrradstadtplan Fürth Stadt und Land, Überarbeitung und Aktualisierung der letzten Ausgabe von 2005 für eine neue Neuausgabe vsl. im Frühjahr 2012
P4		Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr im Stadtwald

Stand der Umsetzung der Absichten

grün	xx%	Realisierung erfolgt (mit %-Angabe)
orange		Planung erfolgt
gelb		Untersuchung erfolgt
weiß		noch ausstehende Arbeiten

Finanzierung aus Vermögenshaushalt 5900.9500/9505

Untersuchungsabsichten

U1	45%	Radverkehrsanlagen Am Europakanal (Ersatz Gehwegnutzung durch Schutzstreifen)
U2	5%	Regnitzradweg Annastraße - inkl. Fischerberg (Ausbau zur qualifizierten Radverkehrsanlage)
U3		Regnitzradweg südlich Fischerberg (am Silo)
U4	58%	Stadelner Hauptstraße, Variantenstudie (Schaffung von Radverkehrsanlagen)
U5		Radverkehrsnetzkonzept mit integriertem Zielführungs- und Radroutenkonzept für die wegweisende Beschilderung, ggf. ergänzt um ein Radverkehrsfinanzierungskonzept
U6		Radweg östlich Vacher Straße / Grundwiesen
U7		Regnitzquerung Eigenes Heim / Heuweg, Varianten- und Finanzierungsuntersuchungen
U8		Abstellanlagen Hauptbahnhof Nordseite und Standortsuche für ein Fahrradparkhaus
U9		Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen
U10		Vernetzung der Fahrradboxen verschiedener Eigentümer bzw. Betreiber im Stadtgebiet
U11		Uferpromenade, Nordverlängerung

Eigenleistungen unter Federführung von SpA/Vpl

Radverkehrsprojekte 2011

Verortung der Projekte im Stadtgebiet

Realisierungsabsichten

R1 Abstellanlage Hauptbahnhof Südseite
R2 Radverkehrsanlagen Espan-/Karl-Bröger-Straße
R3 Wegweisende Beschilderung zu Nürnberg/Fürth Land
R4 Erweiterung der wegweisenden Beschilderung
R5 Markierungen an vereinzelten Stellen
R6 Umleitungskonzeption Graf-Stauffenberg-Brücke
R7 Umleitungsbeschilderung Main-Donau-Kanal

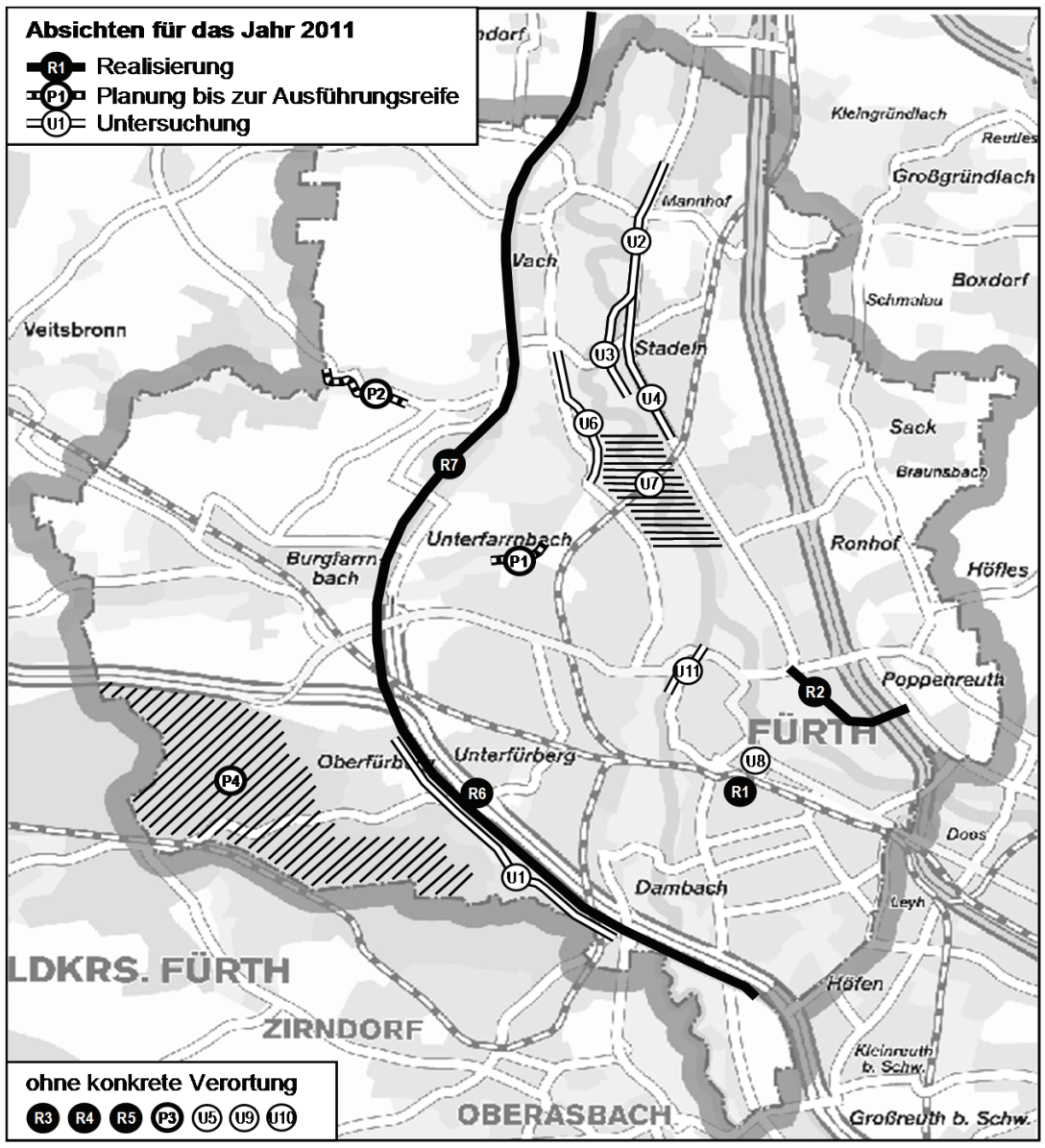
Planungsabsichten (bis Ausführungsreife)

P1 Geh- und Radweg Hasellohweg
P2 Geh- und Radweg Atzenhof - Ritzmannshof
P3 Fahrradstadtplan Neuausgabe Frühjahr 2012
P4 Stadtwald (wegweisende Beschilderung)

Untersuchungsabsichten

U1 Radverkehrsanlagen Am Europakanal
U2 Regnitzradweg Annastraße - inkl. Fischerberg
U3 Regnitzradweg südlich Fischerberg (am Silo)
U4 Stadelner Hauptstraße, Variantenstudie
U5 Radverkehrsnetzkonzept
U6 Radweg östlich Vacher Straße / Grundwiesen
U7 Regnitzquerung Eigenes Heim / Heuweg
U8 Abstellanlagen Hauptbahnhof Nordseite / Parkhaus
U9 Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen
U10 Vernetzung der Fahrradboxen
U11 Uferpromenade, Nordverlängerung

Abbildung zur Verortung der Projekte



Radverkehrskonzept Fürth

Teil: Modulare Vorgehensweise

Entwurf vom 4. November 2014

Standards und Konzepte der Verkehrsplanung Fürth

1 Ein Radverkehrskonzept für Fürth

Am 09.02.2011 hat der Bau- und Werkausschuss der Stadt Fürth eine Prioritätenliste für die Radverkehrsprojekte beschlossen und darin auch die Aufstellung eines „Radverkehrsnetzkonzeptes“ vorgesehen. Daraufhin durchgeführte Recherchen zeigten jedoch, dass ein auf das Netz begrenztes Konzept inhaltlich zu kurz greifen würde.

Stattdessen will die Stadt Fürth nun einen umfassenderen Ansatz für die Förderung des Radverkehrs verfolgen und ihn als „Radverkehrskonzept“ bezeichnen. Als Bestandteile dieses Konzepts sollen nach und nach alle stadtrelevanten Aspekte des Radverkehrs durchgearbeitet, und Lösungen entwickelt, diskutiert und beschlossen werden. Darunter fallen dann natürlich auch Fragen der Netzgestaltung.

2 Schritt für Schritt zum wachsenden Konzept

Nach der Vorstellung der Stadtverwaltung soll das Radverkehrskonzept Fürth modulartig und über längere Zeit aufgebaut und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dies bedeutet, dass das Konzept aus auf einander abgestimmten „Teilen“ entstehen soll, die im Laufe der Zeit erstellt und fortgeschrieben werden, und die sich schließlich wie ein Mosaik zu einem größer werdenden Gesamtkonzept zusammensetzen.

Diese Vorgehensweise wurde gewählt, da sie für alle Beteiligten leichter zu bewältigen sein dürfte als ein großes Gesamtwerk in einem Wurf. Sie erlaubt es, überschaubare Teilaspekte des Radverkehrs nach einander zu bearbeiten, und dadurch den Zeitbedarf bei allen Beteiligten auf ein alltagstaugliches Maß zu begrenzen. Gleichzeitig lassen sich auf diese Weise frühzeitig selbständige Teilergebnisse erzielen.

Mit dem modularen Vorgehen werden die Teile zudem so voneinander entkoppelt, dass sich unterschiedliche Bearbeitungsfortschritte untereinander möglichst wenig blockieren; dies erlaubt später auch einfachere Fortschreibungen und Aktualisierungen.

3 Über Zwischenstationen zu mehr Methodik

Im ersten Schritt soll das Radverkehrskonzept als ein großer Rahmen dienen, in dem alle bereits in der Diskussion stehenden Fragestellungen eingeordnet und einer schrittweisen Abarbeitung zugeführt werden können. Darunter fällt auch die Ablösung der jährlichen Prioritätenlisten durch mehrjährige „Arbeits- und Mittelverwendungsprogramme“.

Mittelfristig soll das Radverkehrskonzept um einen zentralen Teil „Bedarfsplan“ ergänzt werden, der eine methodische Herleitung aller Projekte aus einem Vergleich von Bestand und Ziel enthält. Hierzu wird die vorhandene Infrastruktur seit 2011 systematisch erfasst. Nach Abschluss dieser Erfassung sollen in einem Beteiligungsverfahren ein Zielzustand und ein Bewertungsverfahren zur Dringlichkeitsreihung entwickelt werden.

4 Veröffentlichung im Internet

Um das Radverkehrskonzept allen Interessierten und Beteiligten auf einfache Weise zugänglich zu machen, sollen künftig alle gültigen Teile nach der Beschlussfassung in die Internetpräsenz der Stadt Fürth eingestellt werden.

Die Internetadresse lautet voraussichtlich: www.fuerth.de/RVK

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

SpA/293/2014

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Vorberatung	

Barrierefreiheit im ÖPNV

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen:	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diente zur Kenntnis. Der Bau- und Werkausschuss beauftragt die Verwaltung, ein Konzept für die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV der Stadt Fürth zu entwickeln. Dazu sind neben den städtischen Dienststellen, den Verkehrsbetrieben insbesondere auch die Vertreter der entsprechenden Verbände einzubeziehen. Ferner wird die Verwaltung beauftragt, einen Nahverkehrsplan für die Stadt Fürth zu erstellen. Die Verwaltung berichtet sobald wie möglich über die weiteren Schritte, den Ablauf und die zu erwartenden Kosten.

Sachverhalt:

Im seit 01.01.2013 gültigen novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) heißt es in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“:

[…]
3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. ***Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.*** *Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des*

öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.
[…]“

Die Änderungen des PBefG sind gemäß der Bundestagsdrucksache 17/10857 wie folgt begründet: *„Die UN-Behindertenrechtskonvention verpflichtet die Mitgliedstaaten zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit. Ziel muss daher sein, in einem überschaubaren Zeitraum eine vollständige Barrierefreiheit zu schaffen. Für die Umsetzung dieses Ziels soll das Regel-Ausnahme-Prinzip zur Anwendung kommen. Im Nahverkehrsplan müssen deshalb die Ausnahmen von der Regel klar benannt und begründet werden.“*

Derzeit sind nur sehr wenige der Fürther Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut (Beispiel in der Rosenstraße in Fahrtrichtung Hbf und in Fahrtrichtung Burgfarrnbach). Der Großteil der ca. 300 Haltepositionen ist noch nicht barrierefrei. Bei einem ganz groben Kostenansatz von ca. 50.000 € (inklusive verstärktem Straßenoberbau) für den barrierefreien Ausbau pro Halteposition ergäbe sich ein ungefährer Kostenrahmen in der Stadt Fürth von ca. 15 Mio. € (eher konservativ geschätzt, da zum Teil die Haltestellen schon über verstärkte Fahrbahnen verfügen), der aber mit ÖPNV-Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden könnte. Für den verbleibenden Zeitraum bis 01.01.2022 (nur noch ca. 7 Jahre) stellt dies aus unserer Sicht eine sehr große planerische, umsetzungstechnische und finanzielle Herausforderung dar.

Ausnahmen von einer vollständigen Barrierefreiheit können nach dem PBefG nur zugelassen werden, wenn diese in einem Nahverkehrsplan benannt und begründet werden. Die Stadt Fürth verfügt als eine der wenigen Großstädte in Deutschland und einzige Gebietskörperschaft im VGN über *keinen* Nahverkehrsplan. Alleine aus dem Grund der Barrierefreiheit, die zumindest bis 2022 kaum vollständig erreichbar sein dürfte, ist aus Sicht der Verwaltung ein Nahverkehrsplan – abgesehen von den vielen sonstigen Vorteilen – zwingend erforderlich. Hier besteht auch mit infra/vb Konsens.

Nach Art. 2 des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) können der „*Bau oder Ausbau von […] Haltestelleneinrichtungen […], soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen“,* gefördert werden.

Zu den Fördervoraussetzungen gehört nach Art. 3 Abs. (1) Nr. 1 lit. e) BayGVFG, dass das Vorhaben

„*Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weit reichend entspricht; bei der Vorhabensplanung sind die zuständigen Beauftragten für Belange von Menschen mit Behinderung nach Art. 18 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören; verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinn des § 13 Abs. 3 des Behinderten-gleichstellungsgesetzes anzuhören*“

Nach Art 16. des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG) gilt:

„Ein nach § 13 Abs. 3 BGG anerkannter Verband oder dessen bayerischer Landesverband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, Klage […]erheben auf Feststellung eines Verstoßes durch Träger der öffentlichen Gewalt nach Art. 9 Abs. 1 Satz 1 gegen

[…]

2. die Vorschriften zur Herstellung der Barrierefreiheit in Art. 9 Abs. 1 Satz 5 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes - BayStrWG - (BayRS 91-1-I),* Art. 4 Abs. 3 Sätze 3 und 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl S. 336, BayRS 922-1-W).“ **

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) der kommunalen Spitzenverbände hat Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung zur vollständigen Barrierefreiheit im novellierten PBefG erarbeitet, die jetzt mit Stand September 2014 vorliegen. Das Dokument dient als Arbeitshilfe und ist unter www.staedtetag.de/fachinformationen/verkehr/071106/index.html erhältlich.

In der Region wird sich ebenfalls dem Thema gewidmet. So wird im Arbeitskreis regionaler Nahverkehrsplan der Themenschwerpunkt „Barrierefreiheit im PBefG“ auf der kommenden Sitzung am 24.11.2014 behandelt.

Wegen der Wichtigkeit und Dringlichkeit des Themas Barrierefreiheit wird dem Bau- und Werkausschuss empfohlen, die Verwaltung mit der Erarbeitung eines Konzepts zur Erreichung der Barrierefreiheit im Rahmen eines Nahverkehrsplans zu beauftragen.

* („*Die Belange von Menschen mit Behinderung und von Menschen mit sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen werden berücksichtigt mit dem Ziel, Barrierefreiheit ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen, soweit nicht andere überwiegende öffentliche Belange, insbesondere solche der Verkehrssicherheit, entgegenstehen*“)

** („*Die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Müttern mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen.* [3] *Fahrzeuge sind bei Neubeschaffung und Neuherstellung, bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten barrierefrei zu gestalten*“).

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgelasten	
[X] nein [ ] ja Gesamtkosten	€	[X] nein [ ] ja	€
Veranschlagung im Haushalt			
[X] nein [ ] ja Hst.	Budget-Nr.	im [ ] Vwhh [ ] Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 05.11.2014

Unterschrift der Referentin bzw. des Referenten

Stadtplanungsamt

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

SpA/290/2014

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Beschluss	

Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	

Anlagen:
Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz je für die Fraktionen und Einzelstadträte als gedrucktes Exemplar
Auszug Messergebnisse
Auszug Maßnahmenkonzept
Auszug Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Beschlussvorschlag:

Das Gutachten und der Vortrag des Baureferenten dienen zur Kenntnis

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Busbeschleunigungskonzept zu erarbeiten, um die Verlustzeiten im Busverkehr wirkungsvoll und dauerhaft reduzieren zu können. Für kurzfristige Maßnahmen ist eine Prioritätenliste zu erstellen und zusammen mit einem Sachstandsbericht zum Busbeschleunigungskonzept dem Bau- und Werkausschuss sobald wie möglich vorzulegen.

Sachverhalt:

Da im Fürther Busnetz immer wieder starke Verspätungen auftreten, wurden – ergänzend zu dem Gutachten zur Analyse und Bewertung des ÖPNV der Stadt Fürth, das derzeit ebenfalls erstellt wird – die wesentlichen Buslinien auf Behinderungsschwerpunkte und deren Ursachen hin untersucht. Das Ergebnis der Schwachstellenanalyse liegt nun vor.

Die Ursachen der Verlustzeiten wurden in verschiedene Problembereiche (Kategorie A – C) nach folgenden Kriterien aufgeteilt:

- Absolute Verspätung
- Häufigkeit der Verspätungen
- Zentralität und
- Relevanz im Linienbetrieb.

Insbesondere die Nord-Süd-Achse Erlanger Straße über die Innenstadt zur Schwabacher Straße wurde in die Kategorie A eingestuft, da hier viele Linien und Richtungen betroffen sind (siehe auch Auszug Zusammenfassung und weiteres Vorgehen).

Als Maßnahmenvorschläge wurden seitens der Gutachter insbesondere die Einrichtung von Busspuren und Vorrangschaltungen bei den Lichtsignalanlagen empfohlen. Die Nord-Süd-Achse bildet gleichzeitig eine der Hauptverkehrsachsen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), der Rad- und Fußverkehr ist im Zentrum ebenfalls sehr hoch. Deshalb sind die Maßnahmen auch auf die Verträglichkeit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu prüfen. Hierzu sind zusätzlich zur detaillierteren Ausarbeitung hinsichtlich der geometrischen Aspekte der Entwurf von entsprechend angepassten Lichtsignalprogrammen, umfangreiche Verkehrsflusssimulationen sowie der Nachweis der Leistungsfähigkeit erforderlich. Zudem muss die Möglichkeit geschaffen werden, von städtischer Seite in die Steuerung der Lichtsignalanlagen eingreifen zu können. Organisatorisch können die vorstehenden Arbeiten durch eigenes zusätzliches Personal oder durch externe Gutachter erfolgen, die jedoch entsprechende Haushaltsmitte in einem höheren sechsstelligen Bereich, verteilt auf mehrere Jahre, erforderlich machen.
Die Schaffung einer entsprechenden Stelle im SpA wurde bereits beantragt.

Seitens der Verwaltung wird noch abschließend geprüft, ob eine Förderung von Beschleunigungsmaßnahmen im Rahmen der Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV) möglich ist. Nach einer ersten Einschätzung innerhalb der Verwaltung sind die Anforderungen sehr hoch (Vorliegen eines Nahverkehrsplanes o. ä., Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, Einsparung von Verlustzeiten in Höhe von 15% der tatsächlichen Reisezeit) und sind daher nur schwer zu erreichen.

Die Verwaltung regt an, zusätzlich zur Erarbeitung eines Busbeschleunigungskonzeptes mit realisierbaren Vorschlägen für verkehrsrechtliche, verkehrsplanerische und baulichen Vorhaben, zu Steuerungsverfahren der Lichtsignalanlagen auch grundsätzliche Voraussetzungen (Änderungen von Linienführung, Haltestellenabständen, …) im Rahmen eines Nahverkehrsplanes (NVP) einzubeziehen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen ☐ nein ☐ ja Gesamtkosten €	jährliche Folgelasten ☐ nein ☐ ja €
Veranschlagung im Haushalt ☐ nein ☐ ja Hst. Budget-Nr. im ☐ Vwhh ☐ Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:	

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 04.11.2014

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt Frau Irmgard Herney	Telefon: (0911) 974-3335

Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz

Gesamtbericht und Maßnahmenvorschläge für die Busbeschleunigung

Vorstellung am 28.07.2014

Jean-Marc Stuhm/David Stumm
Rainer Schneider

Auszug aus der Präsentation

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

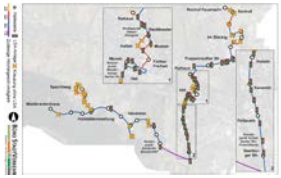
Erläuterung der Auswertungsmöglichkeiten:

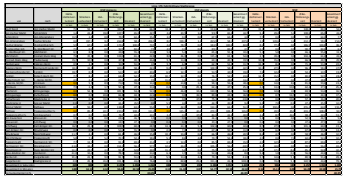
- Ermittlung der Fahrzeiten, Verspätungen, Haltehäufigkeiten und Haltezeiten

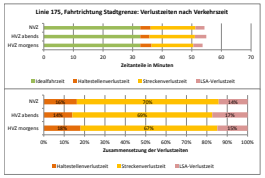
  → Präsentation: Dokumentation und Ergebnisse der Messfahrten (23.01.2014)

- Ermittlung der Verlustzeiten

- Die **Gesamtverlustzeit** ergibt sich aus der Differenz der tatsächlich gemessenen **Beförderungszeit** und der theoretischen **Idealfahrzeit** (Distanz/maximal zulässige Geschwindigkeit der Linienwegabschnitte + theoretische Fahrgastwechselzeit je Haltestelle + geschwindigkeitsspezifische Brems- und Anfahrverzögerung an den Hst.) und verteilt sich auf folgende Verlustfaktoren:







- Die **Haltestellenverlustzeit** ergibt sich aus der Differenz von gemessener Aufenthaltszeit und der (errechneten) Türöffnungszeit. Die Türöffnungszeit erschließt sich aus den haltestellenfeinen Ein- und Aussteigerzahlen aus dem Jahr 2012. Dabei wurde die haltestellenspezifische Türöffnungszeit als Summe aus Einsteiger und Aussteiger multipliziert mit dem Faktor 2 Sekunden festgesetzt.

- Die **LSA-Verlustzeit** ergibt sich aus der mittleren Haltezeit der Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen sowie der geschwindigkeitsspezifischen Brems- und Anfahrverzögerung (nur in Fällen eines tatsächlichen Haltes). Um Rückstau vor LSA-Anlagen Rechnung zu tragen, wurde ein Stauraum von 80 Metern mit aufgenommen.

- Die **Streckenverlustzeit** ergibt sich aus der Differenz der Gesamtverlustzeit und Haltestellen- sowie LSA-Verlustzeit. Zu der Streckenverlustzeit gehört das Fahren mit niedriger Geschwindigkeit, Verzögerungen durch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie Halte an nicht signalisierten Knotenpunkten.

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Linienvergleich

Durchschnittliche Verspätungen (Soll-Ist) absolut in Industrieminuten und prozentual nach Linie und Fahrtrichtung gegenüber Soll-Fahrplan								
	HVZ morgens		HVZ abends		NVZ		SVZ	
Linien und Richtung	Soll-Ist absolut (min)	prozentuale Verspätung	Soll-Ist absolut (min)	prozentuale Verspätung	Soll-Ist absolut (min)	prozentuale Verspätung	Soll-Ist absolut (min)	prozentuale Verspätung
171 Richtung Unterfürberg	-1,69	9,4%	-0,70	3,9%	-1,22	6,8%	-1,03	5,7%
171 Richtung Vach Nord	-0,59	3,1%	-0,75	4,0%	-2,14	11,2%	-2,58	13,9%
172 Richtung Gladiolenweg	-1,83	5,7%	-2,93	9,1%	-1,68	5,2%	-1,48	4,9%
172 Richtung FHBF	-3,36	10,2%	-1,20	3,6%	-2,76	8,6%	-0,27	0,9%
173 Richtung Atzenhof	-1,51	3,4%	-2,49	5,7%	-2,78	6,8%	-2,57	7,6%
173 Richtung Jakobinenstr.	-3,55	8,1%	-1,96	4,5%	-2,67	5,7%	-2,00	5,4%
174 Richtung Seestr.	-2,45	6,1%	-3,92	9,8%	-3,02	7,4%	-0,65	1,9%
174 Richtung Jakobinenstr.	-1,32	3,0%	-0,79	1,8%	-2,28	5,3%	-0,32	0,9%
175 Richtung Stadtgrenze	-3,44	6,9%	-4,77	9,5%	-2,28	4,4%	-1,68	3,7%
175 Richtung Vach Nord	0,50	1,1%	-3,55	7,9%	-1,17	2,5%	-2,02	5,2%
177 Richtung R.-Schiestl-Str.	-3,45	10,5%	-5,16	15,6%	-4,05	12,7%	-0,74	4,6%
177 Richtung Europaallee	-3,90	10,8%	-1,51	4,2%	-3,11	9,0%	2,08	13,0%
178 Richtung Ronhof	-3,74	8,3%	-4,58	10,2%	-3,12	6,9%	-1,52	3,4%
178 Richtung Spechtweg	-4,21	9,8%	-3,75	8,7%	-4,15	9,7%	-2,22	5,2%
179 Richtung Großgründlach	-4,64	8,3%	-4,05	7,2%	-3,63	6,5%	-2,20	4,6%
179 Richtung Rothenb.Sigmundsstr.	-2,42	3,8%	-2,55	4,0%	-1,65	2,6%	-0,52	1,3%
67 Richtung FHBF	-1,07	2,1%	-0,36	0,7%	-1,58	3,0%	1,75	4,3%
67 Richtung Frankenstr.	-5,73	11,3%	-4,94	9,7%	-2,65	5,0%	-0,45	1,0%
67 Richtung FHBF (nur Fürth)	-2,56	19,7%	-0,97	7,5%	-2,97	22,9%	0,28	2,6%
67 Richtung Frankenstr. (nur Fürth)	-0,17	1,0%	-0,22	1,3%	0,73	3,6%	0,98	6,5%

durchschn. Verfrühung	< 4 %	4 - 7 %	7 - 10 %	> 10 %

Übersicht der mittleren Verspätung der einzelnen Fahrten nach Linie, Fahrtrichtung und Verkehrszeit

→ Referenz: Soll-Fahrplan

Zusammensetzung der Verlustzeiten nach Linie, Fahrtrichtung und Verkehrszeit und Verlustzeitanteil															
	HVZ morgens					HVZ abends					NVZ				
Linien und Richtung	Halte-stellenver-lustzeit	Strecken-verlustzeit	LSA-Verlustzeit	Gesamtver-lustzeit	Anteil der Gesamt-verlustzeit an der Beförderungszeit	Halte-stellenver-lustzeit	Strecken-verlustzeit	LSA-Verlustzeit	Gesamtver-lustzeit	Anteil der Gesamt-verlustzeit an der Beförderungszeit	Halte-stellenver-lustzeit	Strecken-verlustzeit	LSA-Verlustzeit	Gesamtver-lustzeit	Anteil der Gesamt-verlustzeit an der Beförderungszeit
	in Min.	in Min.	in Min.	in Min.	in %	in Min.	in Min.	in Min.	in Min.	in %	in Min.	in Min.	in Min.	in Min.	in %
171 Richtung Unterfürberg	1,02	4,80	0,97	6,78	34,4%	0,84	3,49	1,25	5,58	29,9%	1,23	3,61	1,27	6,11	31,8%
171 Richtung Eigenes Heim	1,05	3,16	1,21	5,42	27,7%	1,05	3,39	1,10	5,54	28,0%	1,62	4,43	0,92	6,97	33,0%
172 Richtung Gladiolenweg	1,87	7,04	2,22	11,13	32,9%	1,91	7,80	2,24	11,95	34,2%	1,92	6,45	2,38	10,75	31,9%
172 Richtung FHBF	2,60	8,31	1,47	12,38	34,1%	2,05	6,78	1,51	10,34	30,2%	2,27	6,74	1,87	10,88	31,3%
173 Richtung Atzenhof	1,84	11,70	3,86	17,40	38,2%	2,42	11,11	4,71	18,24	39,2%	1,76	8,94	4,72	15,42	35,2%
173 Richtung Jakobinenstr.	2,18	10,72	5,62	18,52	38,9%	2,66	9,40	4,87	16,93	36,8%	3,80	12,05	4,74	20,59	41,5%
174 Richtung Seestr.	2,59	6,86	4,90	14,35	33,8%	1,40	10,48	3,92	15,80	36,0%	2,69	8,60	4,58	15,87	36,0%
174 Richtung Jakobinenstr.	2,57	9,77	4,10	16,44	36,3%	1,55	10,37	4,01	15,93	35,6%	2,60	9,97	3,79	16,36	36,1%
175 Richtung Stadtgrenze	3,80	14,13	3,12	21,05	39,4%	3,33	15,28	3,72	22,33	40,8%	3,62	15,11	2,97	21,70	40,0%
175 Richtung Vach Nord	1,96	9,30	1,41	12,67	28,7%	2,52	12,18	2,19	16,89	34,8%	2,19	12,51	1,76	16,46	34,2%
177 Richtung R.-Schiestl-Str.	2,62	6,48	3,61	12,71	34,9%	2,15	8,97	3,08	14,20	37,2%	2,65	6,92	2,96	12,53	34,7%
177 Richtung Europaallee	2,49	10,08	3,97	16,54	41,4%	2,08	8,36	3,77	14,21	37,9%	3,38	7,48	3,38	14,24	37,9%
178 Richtung Ronhof	2,28	8,28	4,08	14,64	30,0%	2,13	8,66	5,16	15,95	32,2%	2,04	7,19	5,16	14,39	29,9%
178 Richtung Spechtweg	1,86	9,51	3,93	15,30	32,4%	1,81	9,18	3,87	14,86	31,8%	1,74	9,30	4,27	15,31	32,5%
179 Richtung Großgründlach	3,84	10,72	4,03	18,59	30,6%	3,07	11,42	3,94	18,43	30,7%	3,11	10,38	3,88	17,37	29,1%
179 Richtung Rothenb./Sigmundstr.	3,48	15,37	3,82	22,67	34,1%	4,15	15,34	3,24	22,73	34,1%	2,76	15,19	3,75	21,70	33,1%
67 Richtung FHBF	0,84	2,65	2,51	6,00	38,5%	0,28	2,67	1,57	4,52	32,4%	0,26	3,80	2,34	6,40	40,1%
67 Richtung Fürth Süd	0,34	5,61	2,50	8,45	47,6%	0,16	5,19	2,55	7,90	45,9%	0,59	6,17	3,19	9,95	51,6%

Übersicht der mittleren Verlustzeiten der einzelnen Fahrten nach Linie, Fahrtrichtung und Verkehrszeit

→ Referenz: Idealfahrzeit

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Linienvergleich

- Ungleiche Verteilung der Verspätungen (Referenz Soll-Fahrplan) und der Verlustzeiten (Referenz ideale Fahrt mit höchster maximal zulässiger Geschwindigkeit) nach Linie und Verkehrszeit

- Verspätungen werden „verschleppt“:

Verspätungen aus vorherigen Fahrten können häufig nicht kompensiert werden, so dass Pausen- und Wendezeiten gekürzt werden müssen oder ganz entfallen bzw. die Fahrzeuge bereits mit Verspätung wieder losfahren.

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

0 - 10 %	10 - 15 %	15 - 20 %	> 20 %

- Die höchsten Verspätungen bzw. das höchste Potenzial zur Fahrzeitersparnis wurde im Zentrum, auf der Schwabacher Str. und Poppenreuther Str. ermittelt (Problembereich Kategorie A). Dazu wurden richtungs-, verkehrszeit- und linienbezogene Messdaten verglichen. Bei wiederholt auftretenden Verspätungs- und Verlustzeitwerten

  → hohe Priorität

- In den Außenbereichen wurden punktuell ebenso hohe Verspätungen und Verlustzeiten ermittelt (meist von nur einer Linie befahren)

  → geringe Priorität

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Grobdarstellung der Problembereiche im Liniennetz

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Vorgehensweise

- Zusammenfassung der linienbezogenen Verspätungsbereiche getrennt nach
  - linienübergreifenden Verspätungsbereichen
  - einzelfallbezogenen Verspätungsbereichen bezogen auf eine Linie (Hin- und Rückfahrt)
  - richtungsbezogenen Verspätungsbereichen bezogen auf eine Linie (Hin- oder Rückfahrt)

- Identifizierung und Lokalisierung der Verspätungs- und Potenzialbereiche (Verlustzeitermittlung)
- Zusammenfassung und Kategorisierung der Problembereiche

- Lokalisierung der Ursachen in den Verspätungsbereichen durch:
  - Verlustzeitdarstellung
  - Vor-Ort-Beobachtungen
  - Einholung von Daten (Verkehrszählungen, Knotenpunktdaten usw.)
  - Gespräche mit infra fürth verkehr gmbh

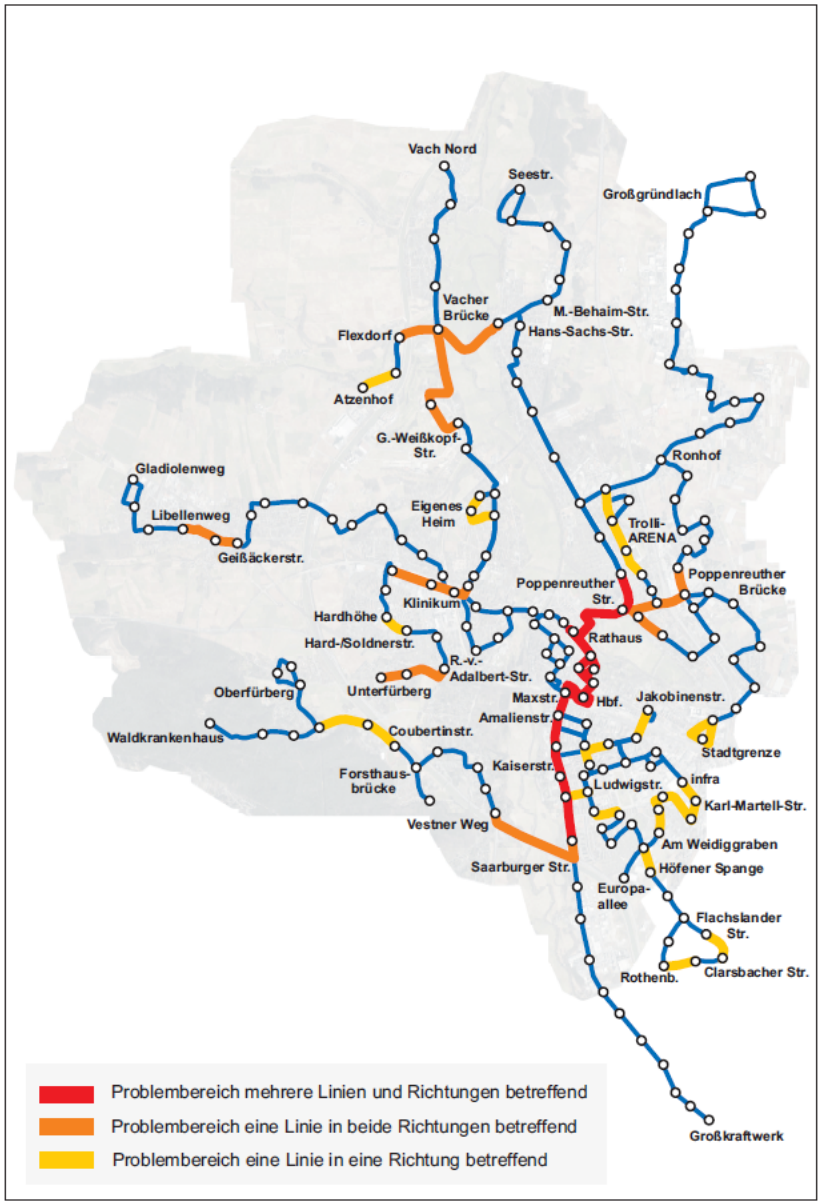
- Zusammenfassende Darstellung der Problembereiche im Liniennetz der infra fürth verkehr gmbh

  →Handlungsbedarf besteht überall dort, wo hohe Verspätungen bzw. hohe Verlustzeiten auftreten (punktuell großzügiger Fahrplan, geringe Geschwindigkeit birgt Potenzial für eine Fahrzeitersparnis)

- Ableitung von Handlungsempfehlungen im Rahmen einer Busbeschleunigung

  →ursachenspezifische Maßnahmenvorschläge

Problembereiche im Liniennetz



Problembereich Kategorie A: mehrere Linien und beide Richtungen betreffend (Zentralbereich, höchste Priorität):

- Problembereich A1 Zentrum (Hst. Amalienstr. – Hst. Rathaus)
- Problembereich A2 Schwabacher Str. (Hst. Amalienstr. – Hst. Flößaustr.)
- Problembereich A3 Poppenreuther Str. (Hst. Rathaus – Hst. Hans-Vogel-Str.)

Problembereich Kategorie B: eine Linie und beide Richtungen betreffend (mittlere Priorität):

- Problembereich B1 Vacher Brücke (Knotenpunkt Stadelner Str./Vacher Str.)
- Problembereich B2 Würzburger Str. (Maxbrücke – Breslauer Str.)
- Problembereich B3 Unterfürberg (Unterfürberger Str., Breslauer Str.)
- Problembereich B4 Eigenes Heim (Friedrich-Ebert-Str., Finkenschlag, Riemenschneiderstr.)
- Problembereich B5 Burgfarrnbach (Hintere Str., Moosweg, Würzburger Str., Narzissenstr.)

Problembereich Kategorie C: eine Linie und eine Richtung betreffend (niedrige Priorität):

- Problembereich C1 Fürther Südstadt
- Problembereich C2 Ronhof, Sack, Bislohe
- Problembereich C3 Oberfürberg
- Problembereich C4 Laubenweg

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Ziele einer Busbeschleunigung

Für den Fahrgast:

- kürzere Fahr- und Reisezeit,
- Pünktlichkeit und gesicherte Anschlüsse,
- höherer Fahrkomfort, z.B. durch Verstetigung des Fahrtablaufs

Für den Verkehrsbetrieb darüber hinaus Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch:

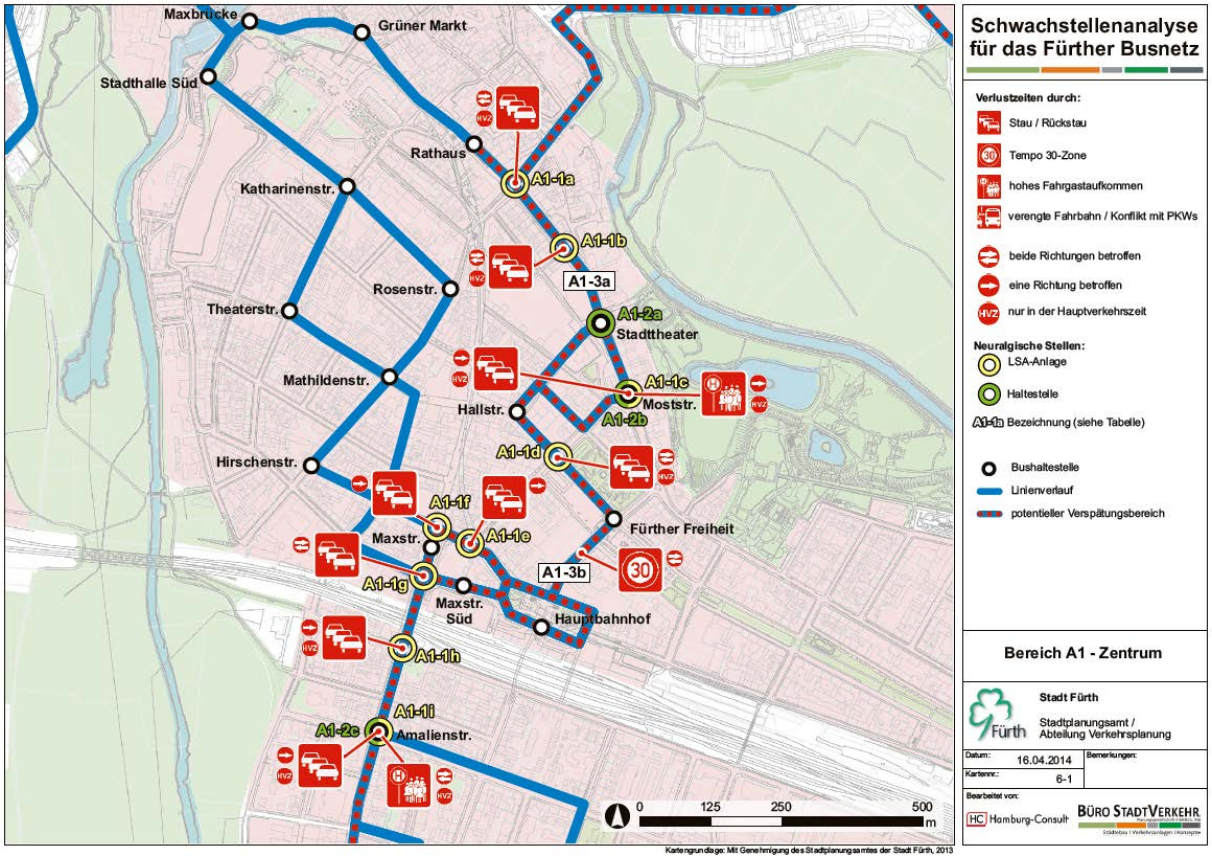
- verringerten Fahrzeug- und Personaleinsatz oder zumindest Vermeidung des Einsatzes zusätzlicher Fahrzeuge,
- optimierte, weniger störungsanfällige Fahrtabläufe
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Busfahrer, z.B. durch größere und gesicherte Zeitfenster bei der Pausenregelung sowie Einnahmesteigerungen durch Mehrverkehr

→ Reisezeitverkürzung !

- Ermittlung der Störungsursache (Haltestelle, LSA, Strecke) → ursachenspezifische Beschleunigungsmaßnahme (Fahrzeitreduktion, Abminderungsfaktor) → Kosten/Nutzen

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Hohe Priorität: Problembereich A1 Zentrum



1. Busspur mit Vorrangschaltung auf der Königstr.

- In Fahrtrichtung Norden: Errichtung einer Busspur auf der Königstr. von Hallstr. bis Brandenburger Str. und Vorrangschaltung
- In Fahrtrichtung Süden : Errichtung einer Busspur von der Erlanger Str. bis Friedrichstr. und Vorrangschaltung sowie Rückhaltung des MIV an der LSA Erlanger Str./Kapellenstr.

Konfliktpunkte:

- Hohe MIV-Belastung mit einer Fahrspur pro Richtung
- Erreichbarkeit der Innenstadt für Auswärtige
- Ruhender Verkehr

Vorrangschaltung bei Ausfahrt der Haltestelle Rathaus in beide Fahrtrichtungen
→ Verkehrsleitrechner

2. Reduzierung des MIV-Verkehrs im Bahnhofsbereich auf das notwenige Maß (nur Anlieger)

3. Überprüfung und Optimierung der Signalprogramme

Hohe Priorität: Problembereich A1 Zentrum

1. Busspur mit Vorrangschaltung auf der Königstr. mit Rückhaltung des MIV an der LSA Erlanger Str./Kapellenstr.

   → hohe LSA-Dichte

   →hohes Verkehrsaufkommen (IV und ÖV)

<u>Nutzen:</u> geschätzte minimale Fahrzeitreduktion je Fahrt von 40-150 Sekunden

<u>Geschätzte Kosten (in Tsd. Euro):</u>

Busspuren jeweils	100	= Busspur
Vorrangschaltung	50	= IV-Spur
		= LSA mit Vorrang-schaltung

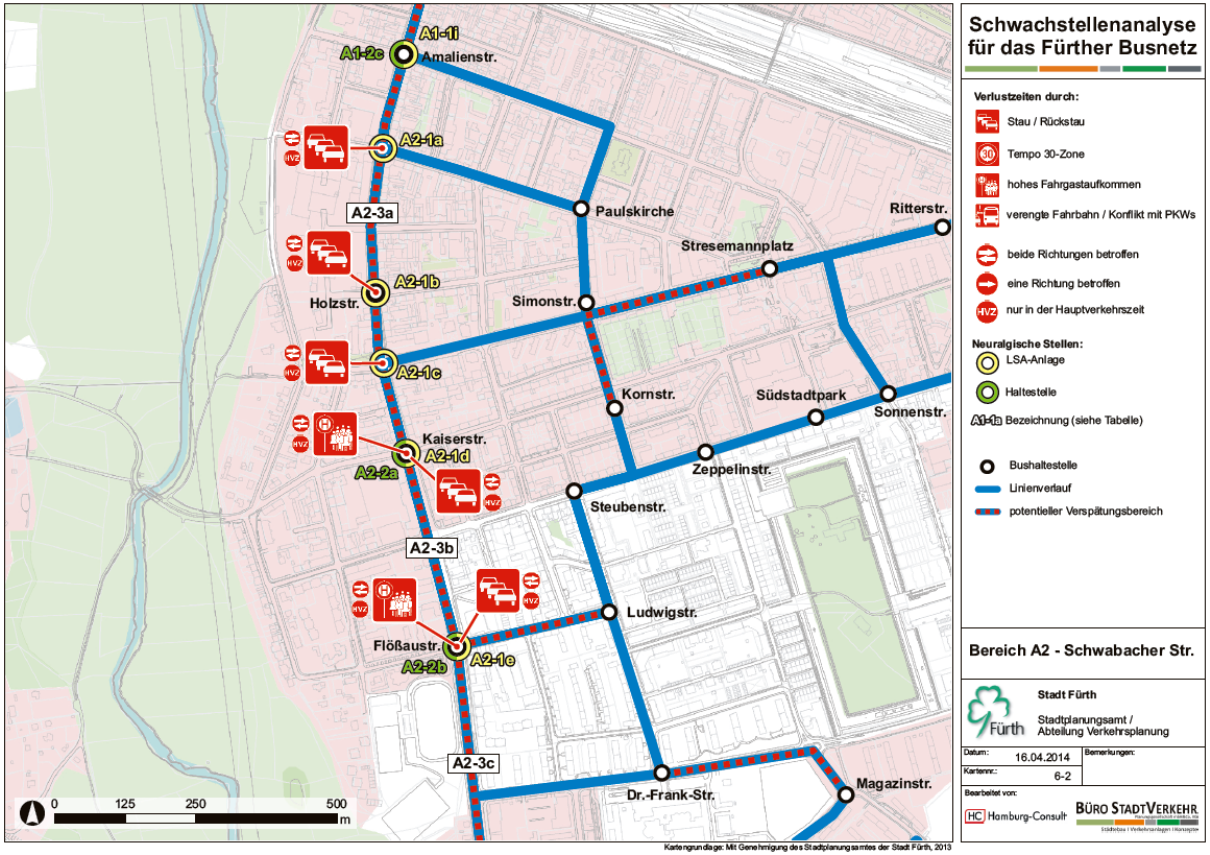
Quelle: eigene Aufnahme

Quelle: eigene Aufnahme

Satellitenbild: Stadt Fürth 2013

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Hohe Priorität: Problembereich A2 Schwabacher Str.



Für diesen Straßenabschnitt können zwei verschiedenen Maßnahmen geprüft werden:

1. Errichtung einer Busspur (Umweltspur) in beiden Fahrtrichtungen

Konfliktpunkte:

- Hohe MIV-Belastung mit einer Fahrspur pro Richtung
- Erreichbarkeit der Innenstadt für Auswärtige
- Ruhender Verkehr

2. Anpassung der Grünen Welle durch punktuelle und zeitliche Vorrangschaltung für den Busverkehr an allen Knotenpunkten

→ Verkehrsleitrechner

Hohe Priorität: Problembereich A2 Schwabacher Str.

1. Errichtung einer Busspur (Umweltspur) in beide Fahrtrichtungen (2 bzw. 3 Fahrspuren) oder
2. Anpassung der grünen Welle

Nutzen: geschätzte minimale Fahrzeitreduktion je Fahrt von 35- 75 Sekunden

Geschätzte Kosten (in Tsd. Euro):

Busspur in beide Fahrtrichtungen	250
Anpassung der Grünen Welle	200

=Busspur (Umweltspur)

=IV-Spur

=LSA-Anlage

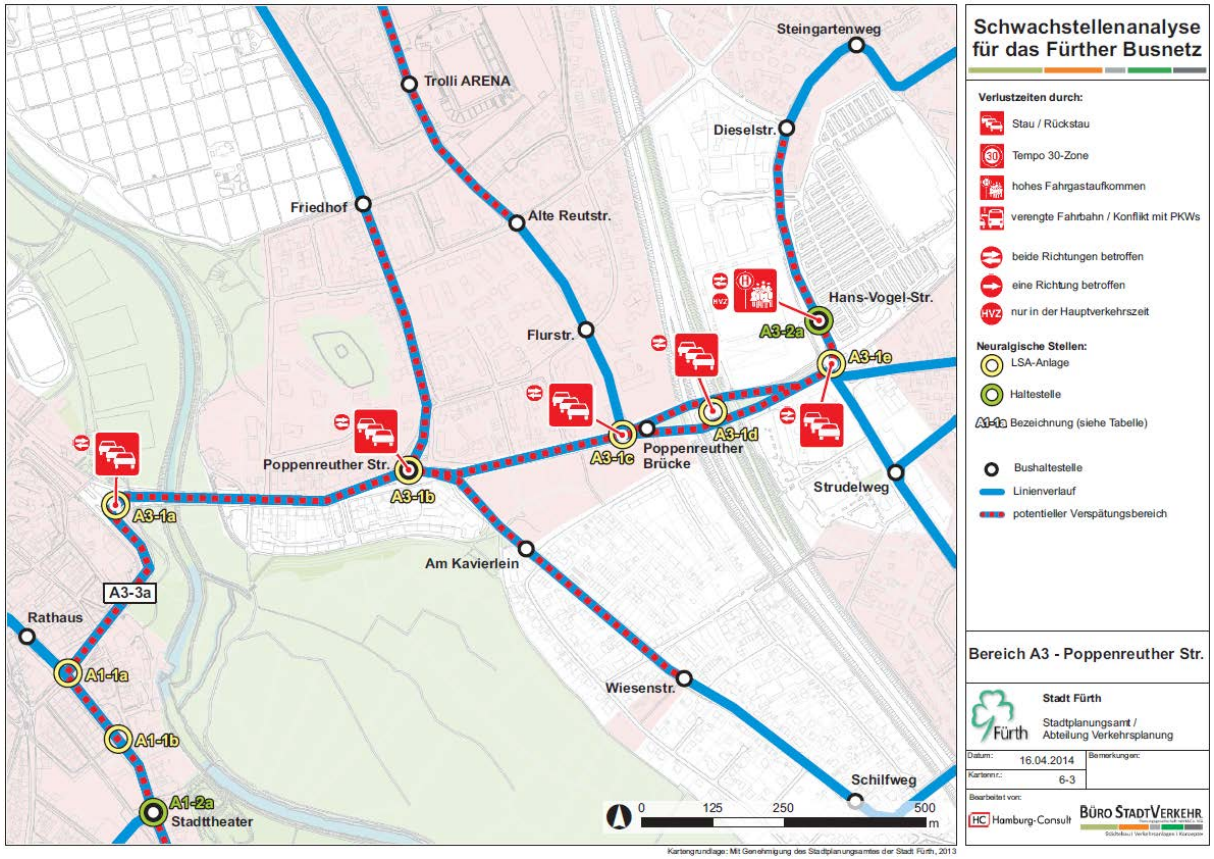
Quelle: eigene Aufnahme

Quelle: eigene Aufnahme

Satellitenbild: Stadt Fürth 2013

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Hohe Priorität: Problembereich A3 Poppenreuther Str.



1. Knotenpunkt Ludwigsbrücke

- In Fahrtrichtung Innenstadt: Errichtung einer Busschleuse bis zur LSA-Anlage - Busvorrang
- In Fahrtrichtung stadtauswärts : Errichtung einer Busschleuse bis zum Haltebalken der Rechtsabbiegespur

2. Knotenpunkt Poppenreuther Str./Espanstr.

- In Fahrtrichtung stadtauswärts: Freihaltung aller Fahrspuren zwischen der Haltestelle und dem Knotenpunkt im Falle einer Abfahrt eines Busses
- In Fahrtrichtung stadteinwärts : Nutzung der rechten Spur der Erlanger Str. als Busschleuse

3. Knotenpunkte Poppenreuther Str./ Laubenweg, Poppenreuther Str./A73 u. Poppenreuther Str./Hans-Vogel-Str.

- Vorrangschaltung für Busse auf der Poppenreuther Str. in beide Fahrtrichtungen
- Hans-Vogel-Str. Rechtsabbiegung auf die Poppenreuther Str.:
  Zurückversetzen des Haltebalkens für den MIV, damit der Bus ungehindert auf die Fahrbahn einfahren kann

Hohe Priorität: Problembereich A3 Poppenreuther Str.

1. Knotenpunkt Ludwigsbrücke:

- In Fahrtrichtung stadteinwärts:

Errichtung einer Busschleuse (Busspur) auf einer der Linksabbiegerspuren

- In Fahrtrichtung stadtauswärts:

Errichtung einer Busschleuse bis zum Haltebalken der Rechtsabbiegerspur in Richtung Brücke

Nutzen: geschätzte minimale Fahrzeitreduktion je Fahrt von 10- 60 Sekunden

Geschätzte Kosten (in Tsd. Euro):

Busspur in Fahrtrichtung Innenstadt	500
Busschleuse zur Rechtsabbiegerspur	125

Quelle: eigene Aufnahme

=LSA-Anlage

=Busspur/ Busschleuse

Satellitenbild: Stadt Fürth 2013

HC Hamburg-Consult

BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Hohe Priorität: Problembereich A3 Poppenreuther Str.

2. Knotenpunkt Poppenreuther Str./Espanstr.

- In Fahrtrichtung stadtauswärts:

Freihaltung aller Fahrspuren zwischen der Haltestelle und dem Knotenpunkt

- In Fahrtrichtung stadteinwärts:

Rechtsabbiegerspur als Busschleuse

<u>Nutzen:</u> geschätzte minimale Fahrzeitreduktion je Fahrt von 30- 60 Sekunden

<u>Geschätzte Kosten (in Tsd. Euro):</u>

Freihaltung →Verkehrsleitrechner

Busschleuse zur Rechtsabbiegerspur 125

Quelle: eigene Aufnahme

=LSA-Anlage =Busspur/Freihaltung

Quelle: eigene Aufnahme

Satellitenbild: Stadt Fürth 2013

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Hohe Priorität: Problembereich A3 Poppenreuther Str.

Quelle: eigene Aufnahme

Quelle: eigene Aufnahme

3. Knotenpunkt Poppenreuther Str./A73 u. Poppenreuther Str./Hans-Vogel-Str.

=LSA-Anlage

=Haltestelle

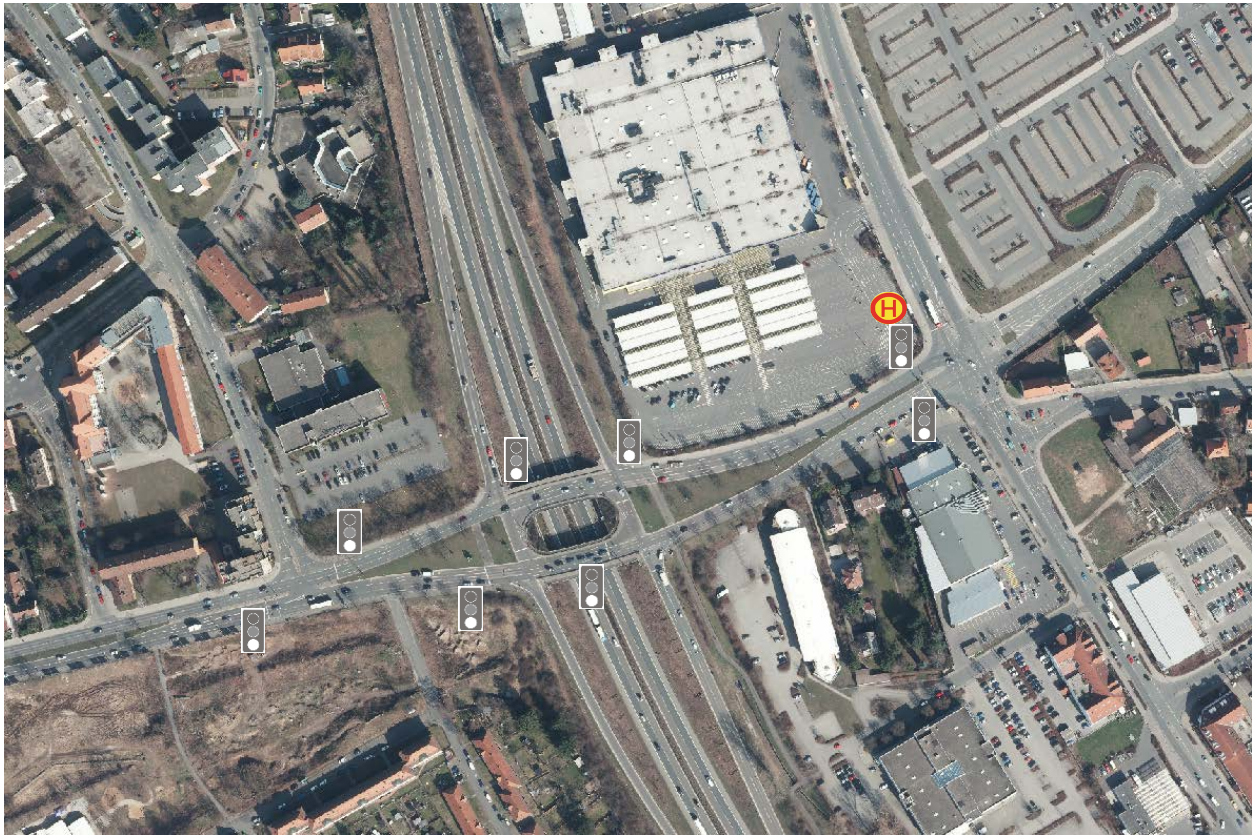
- In Fahrtrichtung stadtauswärts:

Vorrangschaltung für Busse auf der Poppenreuther Str.

- In Fahrtrichtung stadteinwärts:

Vorrangschaltung für Busse auf der Poppenreuther Str.

Zurückversetzen des Haltebalkens für den MIV an der Hst. Hans-Vogel-Str.



Satellitenbild: Stadt Fürth 2013

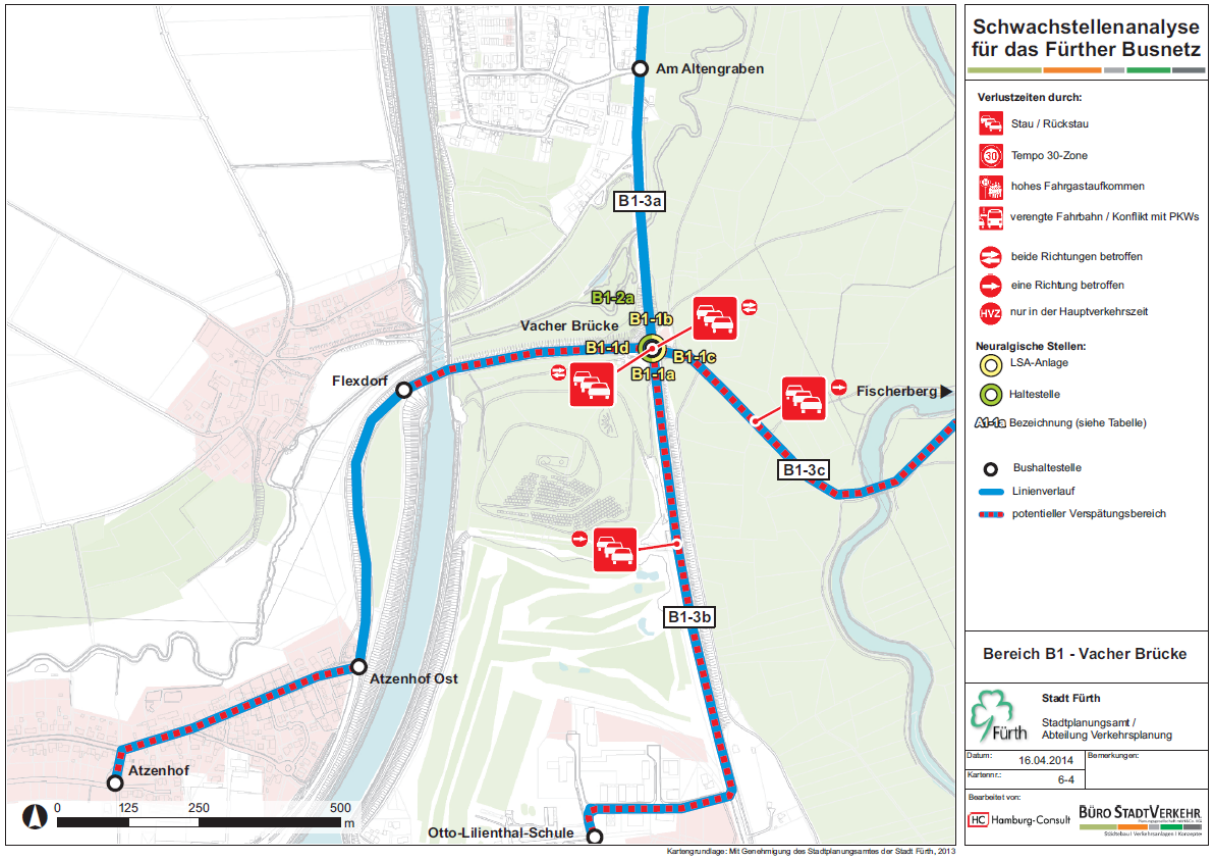
Nutzen: geschätzte minimale Fahrzeitreduktion je Fahrt von 30-60 Sekunden

Geschätzte Kosten (in Tsd. Euro):

Vorrangschaltungen jeweils	50
Zurückversetzen des Haltebalkens an Knot. Hans-Vogel-Str./Poppenreuther Str.	15

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Mittlere Priorität: Problembereich B1 Vacher Brücke



Quelle: eigene Aufnahme

Quelle: eigene Aufnahme

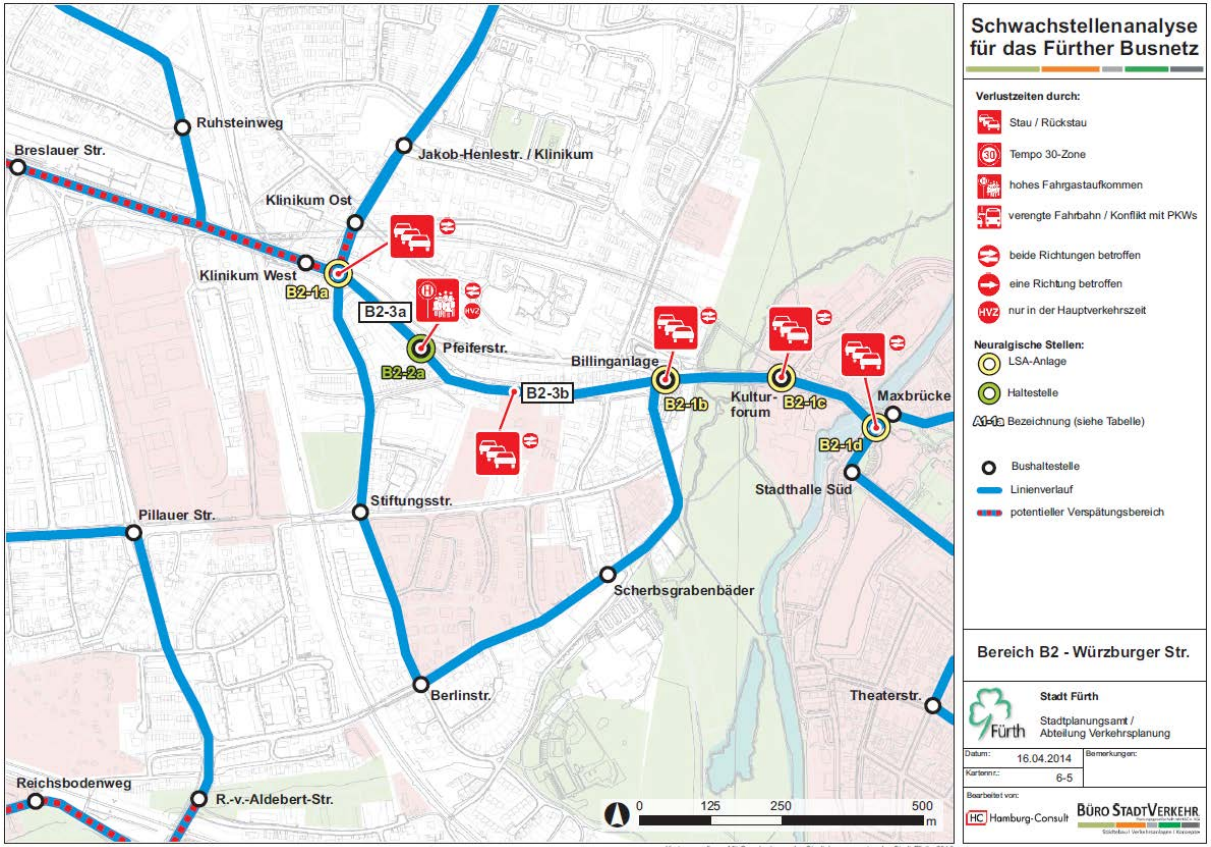
1. Überprüfung und Optimierung der Signalprogramme

2. Aufhebung der Wartepflicht an der Haltestelle Vacher Brücke

<u>Nutzen:</u> geschätzte minimale Fahrzeitreduktion je Fahrt von 30-300 Sekunden
<u>Geschätzte Kosten (in Tsd. Euro):</u>

Überprüfung und Optimierung der Signalprogramme	25
Aufhebung der Wartepflicht	nicht bezifferbar

Mittlere Priorität: Problembereich B2 Würzburger Str.



Quelle: eigene Aufnahme

Quelle: eigene Aufnahme

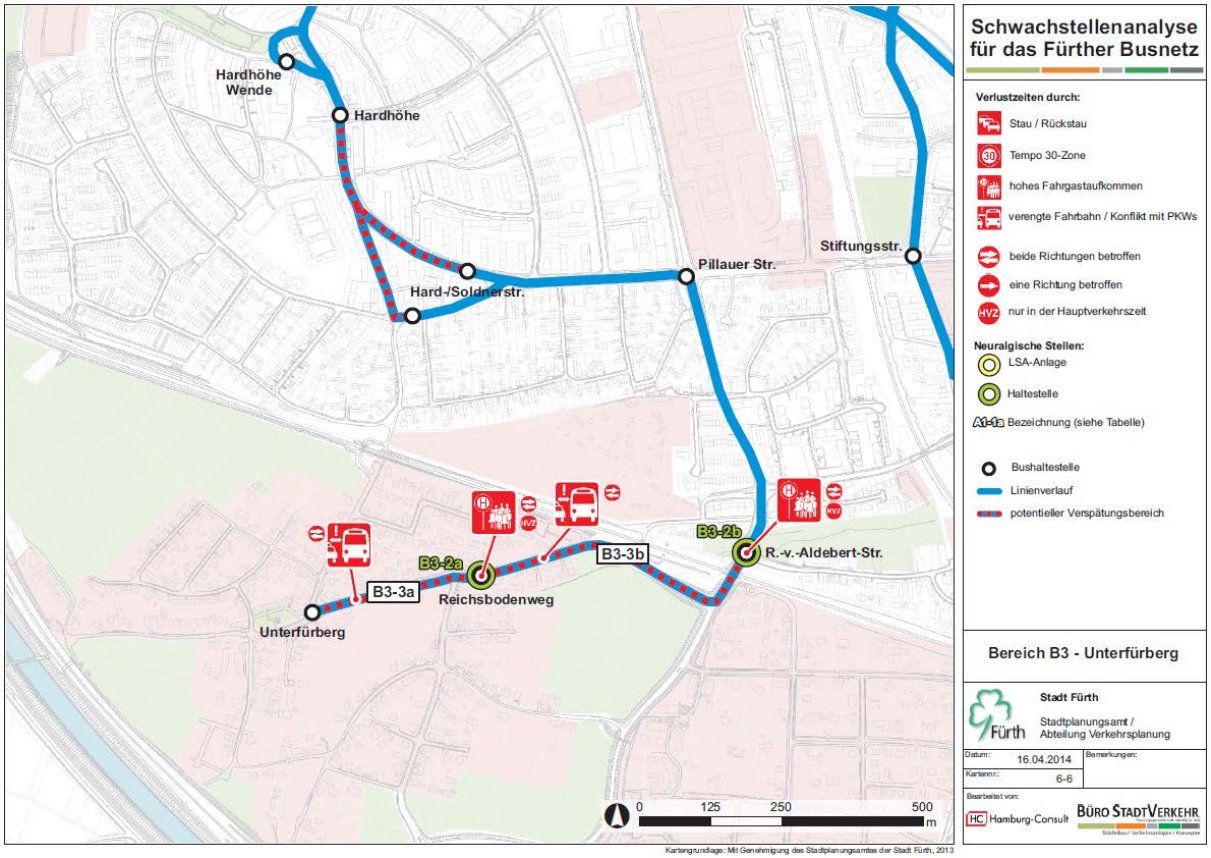
1. Überprüfung und Optimierung der Signalprogramme an den Knotenpunkten

- Würzburger Str./Kapellenstr.
- Würzburger Str./Billinganlage
- Insbesondere Würzburger Str./Friedrich-Ebert-Str.

<u>Nutzen:</u> geschätzte minimale Fahrzeitreduktion je Fahrt von 30-60 Sekunden
<u>Geschätzte Kosten (in Tsd. Euro):</u>

Überprüfung und Optimierung der Signalprogramme Evtl. Linienverlaufsanpassungen	25 pro Knot. nicht bezifferbar

Mittlere Priorität: Problembereich B3 Unterfürberg



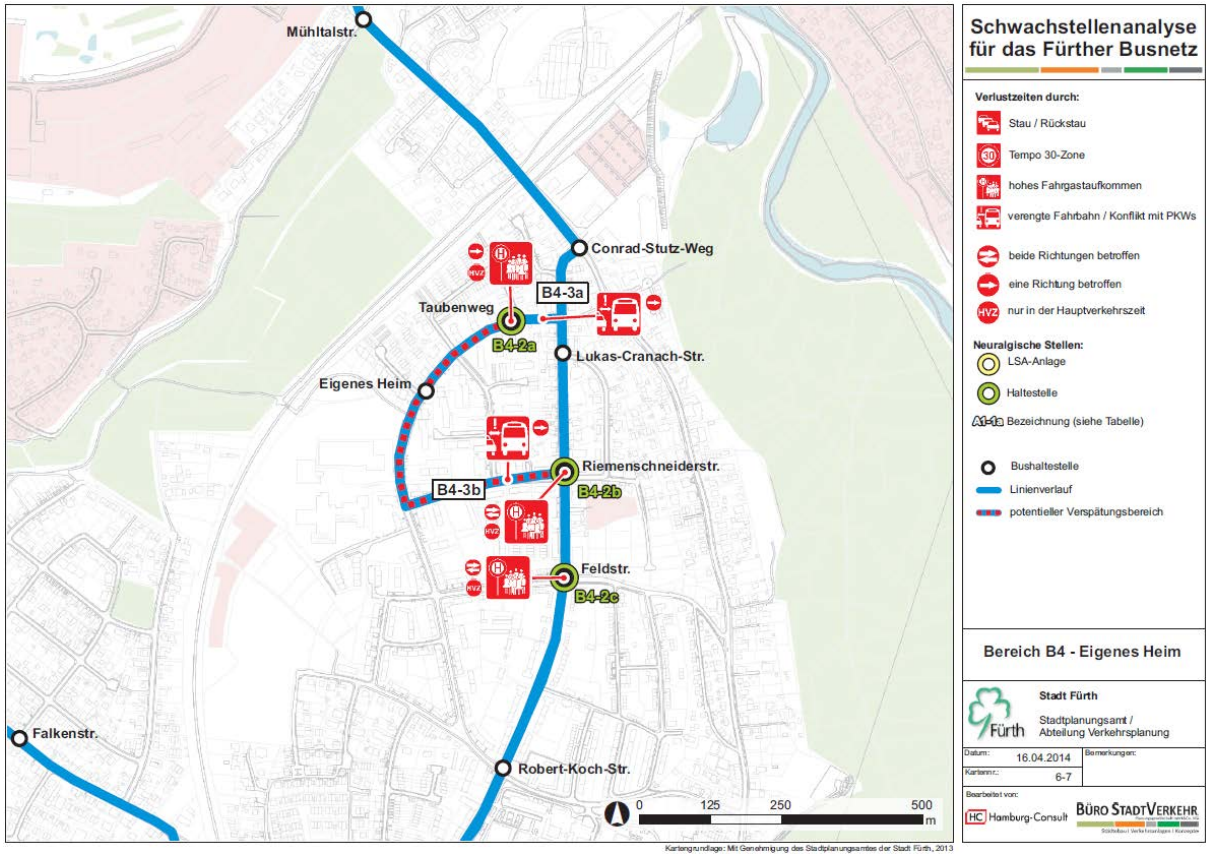
1. Parkverbote auf dem Fahrstreifen

- Unterfürberger Str. von Hst. Unterfürberg bis Hst. Reichsbodenweg
- Unterfürberger Str. von Hst. Reichsbodenweg bis Ortsausgang Unterfürberg

Nutzen: geschätzte minimale Fahrzeitreduktion je Fahrt von 15-30 Sekunden
Geschätzte Kosten (in Tsd. Euro):

Parkverbote	nicht bezifferbar

Mittlere Priorität: Problembereich B4 Eigenes Heim



Quelle: eigene Aufnahme

Quelle: eigene Aufnahme

1. Änderung der Vorfahrtsregelungen

- Loslösung der Rechts-Vor-Links-Regelung am Finkenschlag (gegenüber Taubenweg und Peter-Flötner-Str.)

2. Parkverbote auf dem Fahrstreifen

- Parkverbote auf dem Fahrstreifen in der Riemenschneiderstr. (evtl. einseitig)

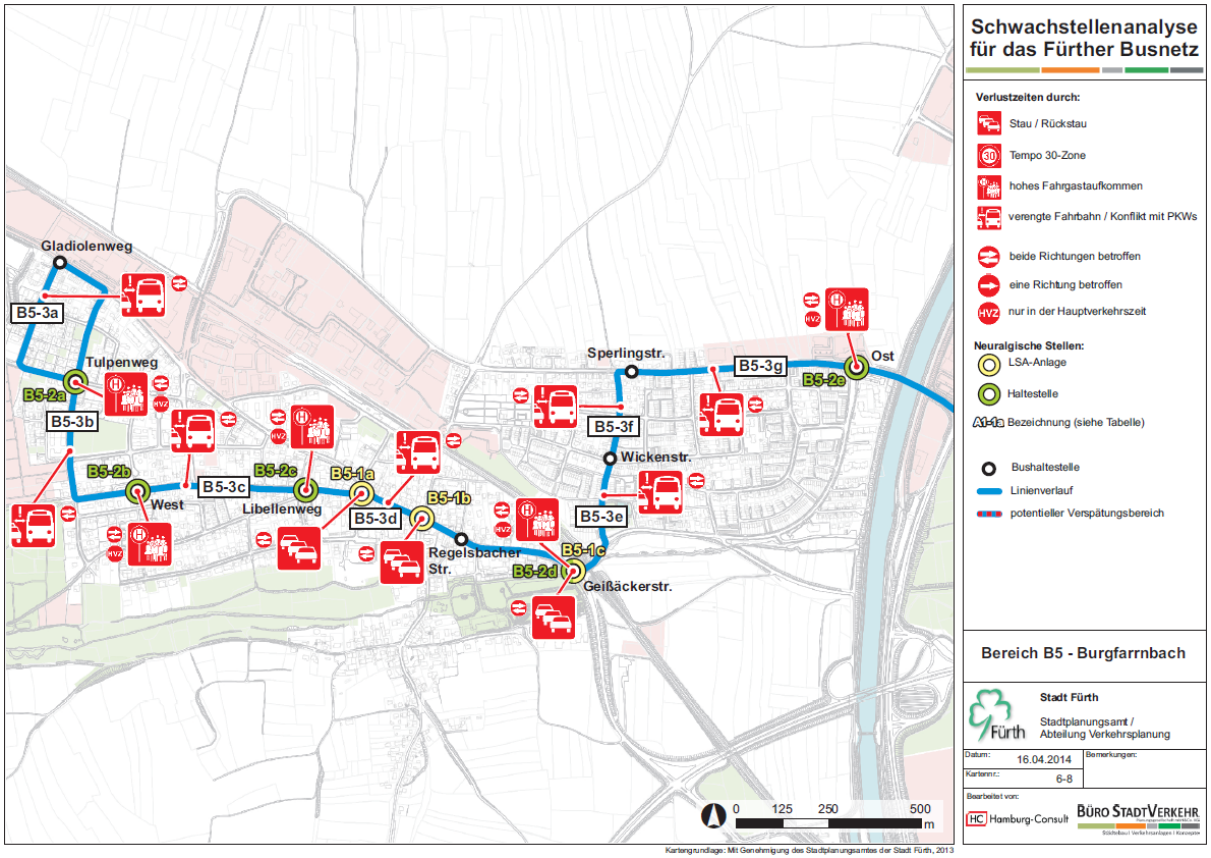
Nutzen: geschätzte minimale Fahrzeitreduktion je Fahrt von 30-60 Sekunden
Geschätzte Kosten (in Tsd. Euro):

Änderung der Vorfahrtsregelung	5 pro Knot.
Parkverbote	nicht bezifferbar

HC Hamburg-Consult

BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Mittlere Priorität: Problembereich B5 Burgfarrnbach



Satellitenbild: Stadt Fürth 2013

1. Änderung der Vorfahrtsregelung

- Loslösung der Rechts-Vor-Links-Regelung auf dem Moosweg gegenüber Wickenstr. und Farnstr. und Narzissenstr. gegenüber Volckamerstr., Irisweg und Tulpenweg

2. Durchsetzung von Parkverboten

- Parkverbote zwischen Hst. Sperlingstr. und Hst. Burgfarrnbach Ost

3. Überprüfung und Optimierung der Signalprogramme

Nutzen: geschätzte minimale Fahrzeitreduktion je Fahrt von 30-60 Sekunden

Geschätzte Kosten (in Tsd. Euro):

Änderung der Vorfahrtsregelung	5 pro Knot.
Parkverbote	nicht bezifferbar
Überprüfung und Optimierung der Signalprogramme	25 pro Knot.

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

geringe Priorität:
Problembereiche C1-C4

Bereich C1 Südstadt:

problematische Linienführung mit vielen Abbiegevorgängen in engem Straßennetz, unvorteilhafte Vorfahrtsregelung: Konflikte mit Pkw, Wartezeiten und nur geringe Fahrgeschwindigkeit, teilweise sehr hohe Verlustzeiten an den Knotenpunkten Jakobinenstr./Karolinenstr. und Ritterstr./Herrnstr. in beide Fahrtrichtungen →Überprüfung und Optimierung der Signalprogramme

→Ausweisung von Vorfahrtsstraßen oder lokale Rechts-Vor-Links-Regelung aufheben:

- Simonstr.
- Steubenstr.
- Jahnstr.
- Sonnenstr.

Bereich C2 Ronhof, Sack, Bislohe:

Potenzial zur Fahrzeitreduktion durch:

- Parkverbote auf der Fahrbahn (z.B. Bislohe Nordring)
- Änderungen der Vorfahrtsregelungen (z.B. Sack Blütenstr.)

geringe Priorität:
Problembereiche C1-C4

Bereich C3 Oberfürberg:

Potenzial zur Fahrzeitreduktion durch

- Parkverbote auf der Fahrbahn (z.B. Spechtweg)
- Änderungen der Vorfahrtsregelungen (z.B. Oberfürberger Str./Kuckucksweg)

Bereich C4 Laubenweg (zwischen Flurstr. und Seeackerstr.):

Potenzial zur Fahrzeitreduktion durch

- Parkverbote auf der Fahrbahn im Bereich Trolli-Arena

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Ausblick und weiteres Vorgehen

- Ergebnisse der Schwachstellenanalyse zeigen Probleme und Handlungsbedarf im Busnetz auf
- Zusammenfassung und Kategorisierung der Problembereiche

  → Maßnahmenvorschläge
- Diskussion der Maßnahmenvorschläge, Konkretisierung und Überprüfung der Machbarkeit der baulichen und verkehrlichen Maßnahmen
- Maßnahmenspezifische Wirkungsanalyse und detaillierte Kostenschätzung

  → Busbeschleunigungskonzept, Förderfähigkeit

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz

Auswertung der Messfahrten

Vorstellung am 28.07.2014

Jean-Marc Stuhm/David Stumm
Rainer Schneider

Auszug aus der Präsentation

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Arbeitsablauf und Zeitplan

Arbeitsablaufplan

Inhaltliche Arbeitsblöcke	Zeitplan
Auftaktgespräch	25.10.2012
Vorbereitende Arbeiten Einholung von Fahrplandaten etc., Erstellung des Messfahrtenplans	Nov. 2012-Feb. 2013
Durchführung der Messfahrten	Feb. 2013-Juli 2013
Erstellung der Auswertungssoftware	Juli 2013-Okt. 2013
Auswertung der Messfahrten und Darstellung der Ergebnisse	Okt. 2013-Jan. 2014
Vor-Ort-Beobachtungen Befragung der Betriebsleitzentrale und ausgewählter Busfahrer	22.01.2014
Termin Präsentation der Ergebnisse der Messfahrten	23.01.2014
Weiterbearbeitung, Korrekturen und Erstellung der Maßnahmenvorschläge	Jan. - April 2014
Abgabe Zwischenbericht	23.04.2014
Abgabe vorläufiger Endbericht	23.06.2014
Termin Präsentation der Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge	28.07.2014

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Zielsetzung und Methodik der Schwachstellenanalyse Fürther Busnetz

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Zielsetzung der Schwachstellenanalyse Fürther Busnetz

Zielsetzung

- Vorbereitung eines Beschleunigungskonzeptes
- Förderfähigkeit von Beschleunigungsmaßnahmen nach FGSV-Richtlinien
- Ziel: Reduzierung von chronischen Verspätungen im Liniennetz mit der Folge zusätzlicher Fahrzeugeinsatz
  - Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV (Reduzierung Fahrzeugbedarf)
  - Verbesserung des Qualitätsmerkmal Pünktlichkeit und Anschlusssicherung für Fahrgäste

Methodik

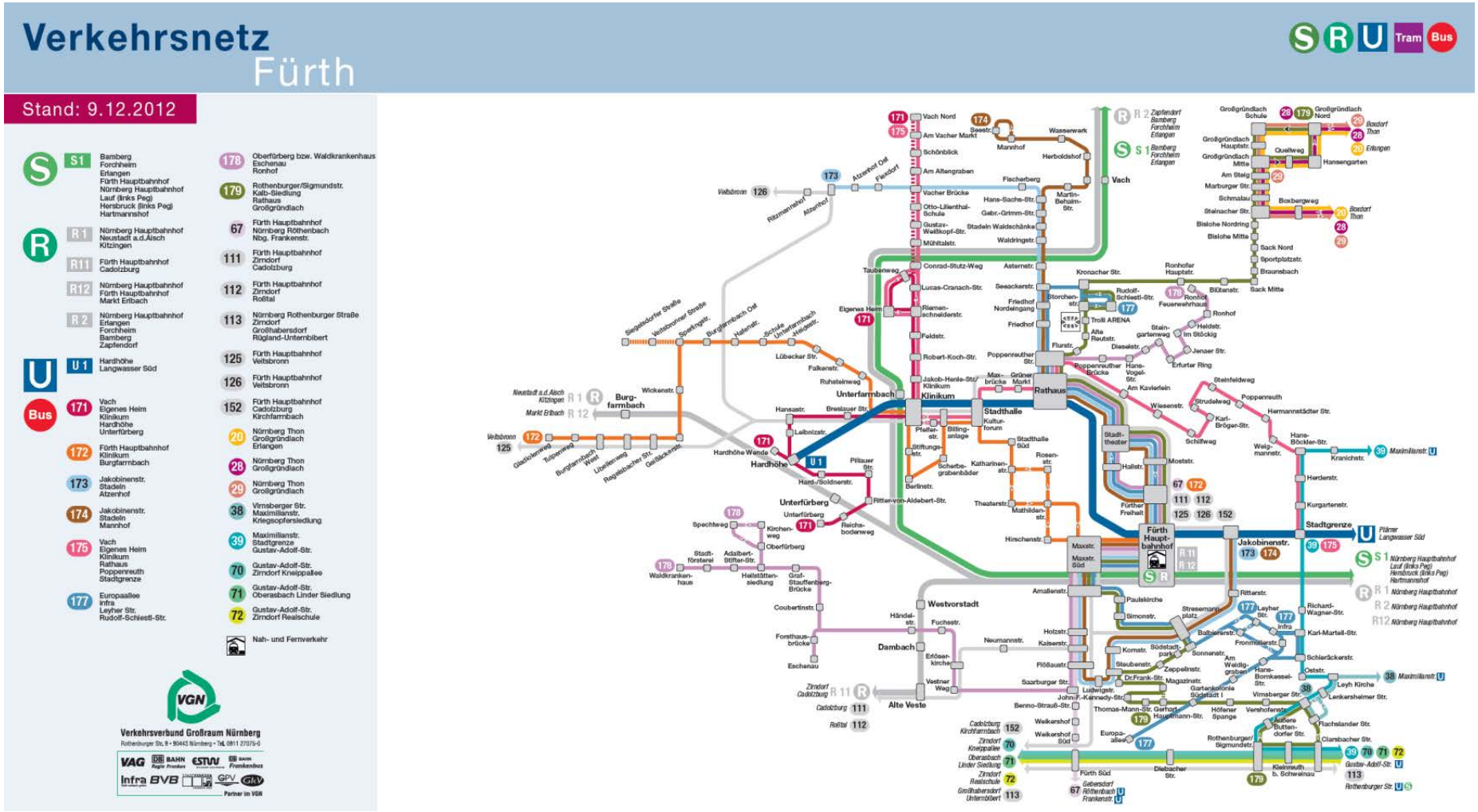
- Durchführung und Auswertung von Messfahrten im Liniennetz
  Automatisches Verfahren durch ein fahrzeugautonomes System mit Hard- und Softwarekomponenten (planfahrt) auf allen Linien im Fürther Busnetz über einen längeren Zeitraum
  - ➔ zwei Busse wurden hierzu mit einem Messgerät präpariert
  - ➔ Ergebnis Datenbank mit den Messfahrten (GPS-Datensatz mit Zeit und Ort bezogen auf die jeweiligen Fahrten)
  - ➔ Grundlage: Fahrplan 2012/2013 (fahrtenscharf)
- Auswertung der Datenbank und Darstellung der Verspätungen im Linienverlauf (Ist-Soll-Vergleich) sowie Vergleich mit einem Referenzfahrplan (zeitlich und räumlich)
- Ursachenfindung der Verspätungsbereiche durch Beobachtungen vor Ort sowie durch Gespräche mit den ÖV-Betreiber
- Maßnahmenvorschläge und weiteres Vorgehen

ÖPNV-Angebot in Fürth

- Für den Stadtverkehr in Fürth ist die infra fürth verkehr gmbh (infra) zuständig. Diese betreibt die Linien 171 bis 175 und 177 bis 179. Die Linie 39 fährt im Fürther Süden einige Haltestellen an, Linie 67 endet am Fürther Hbf. und wurde bei der Analyse berücksichtigt (Fürth Hbf. bis Fürth Süd) .
- Hinzu kommen noch die Nachtlinien N9, N17, N18 und N20.
- Die Linie U1 beginnt in Fürth und endet in Nürnberg-Langwasser Süd
- Im Busverkehr werden in Fürth bis zu 34 Solo-, 18 Gelenkbusse, 3 Busanhänger und ein 15-Meter-Bus eingesetzt, welche sich im Besitz der infra befinden. Hinzu kommen 18 angemietete 2-Achser und ein Gelenkzug. Mit einem durchschnittlichen Fahrzeugalter von 7,4 Jahren (Stand 2013) zählt der Busfuhrpark der infra zu einem der modernsten in Deutschland. Seit 1. Februar 2010 setzt infra außerdem als erster Verkehrsbetrieb in Bayern drei Buszüge der Firma Göppel ein.
- Insgesamt wurden 2013 3.381 Tsd. Bus-km im Jahr erbracht (Nutzwagenkilometer), davon mit eigenen Bussen 2.565 Tsd. Bus-km.
- Am Fürther Hauptbahnhof, am Busbahnhof Rathaus sowie an den Haltestellen Klinikum Ost und West wurden 2006 und 2007 die Masten und Anzeigetafeln für ein Dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFIS) installiert.

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Liniennetz für den ÖPNV in Fürth (Stand: Fahrplan 2012/2013)



HC Hamburg-Consult

BÜRO STADTVERKEHR
Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Linienverläufe der Linien in Fürth (Stand: Fahrplan 2012/2013)

171	Eigenes Heim – Klinikum – Hardhöhe – Unterfürberg bzw. Waldkrankenhaus 2014: Verlängerung der Linie bis Oberfürberg, Spechtweg → Verknüpfung mit Linie 178
172	Fürth Hauptbahnhof – Kulturforum – Billinganlage – Klinikum – Unterfarrnbach – Burgfarrnbach
173	Jakobinenstraße – Fürth Hauptbahnhof – Stadeln – Atzenhof
174	Jakobinenstraße – Fürth Hauptbahnhof – Stadeln – (Vach)
175	Vach – Eigenes Heim – Klinikum – Rathaus – Poppenreuth – Stadtgrenze
177	Europaallee – Leyher Straße – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Rudolf-Schiestl- Straße
178	Oberfürberg – Eschenau – Dambach – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Ronhof 2014: Verlängerung der Linie bis nach Bislohe, Steinach → Verknüpfung mit Linie 179
179	Rothenburger-/Sigmundstraße – Kalb-Siedlung – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Trolli-Arena – Ronhof – Sack – Bislohe – Großgründlach 2014: Verlängerung der Linie bis nach Weikershof → Verknüpfung mit Linie 67
67	Nürnberg Frankenstraße – Röthenbach – Fürth Süd – Fürth Hauptbahnhof

Anmerkung: Die Schwachstellenanalyse bezieht sich auf das Linien gemäß Fahrplanstand 2012/2013

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Kenndaten der ÖV-Leistungen in Fürth (nur Bus)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Linien (ohne NightLiner)	8	8	8	8	8	8	8	10	10	10
NightLiner-Linien	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3
Linienlänge (in km)	148,1	146,7	146,7	119,1	111,1	111,1	111,1	107,6	107,6	107,6
Eigene und angemietete Busse										
2-Achser Busse plus Gelenkzüge und 15m-Busse	72	69	70	68	69	64	65	64	64	66
Betriebsleistung (in Mio. km)										
- Nutzwagenkilometer	3,381	3,328	3,26	3,216	3,17	3,17	3,16	3,14	3,115	3,19
Beförderte Personen (in 1.000, inkl. Umsteiger, gem. Verkaufsstatistiken)	17.196	17.259	17.319	20.288	19.595	20.209	19.618	19.173	18.735	19.084
Fahrten je Einwohner	141	146	150	177	172	177	172	169	165	197
Durschschnittliche Buskm Leistungen pro Fahrzeug und Jahr	46.958	48.232	46.571	47.294	45.942	49.531	48.615	49.063	48.672	48.333

Quelle: Angaben von der infra fürth GmbH

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Auswertung der Messfahrten

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

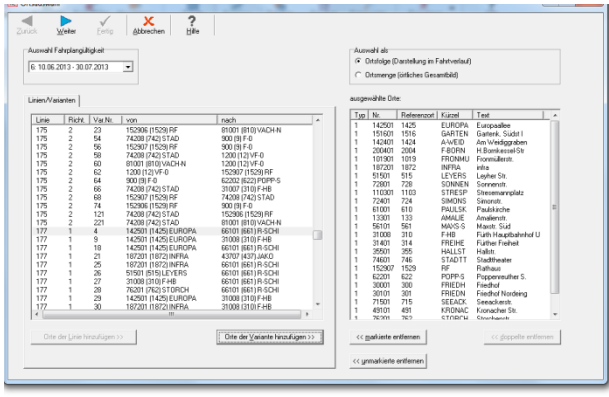
Grundlagen der Auswertungen

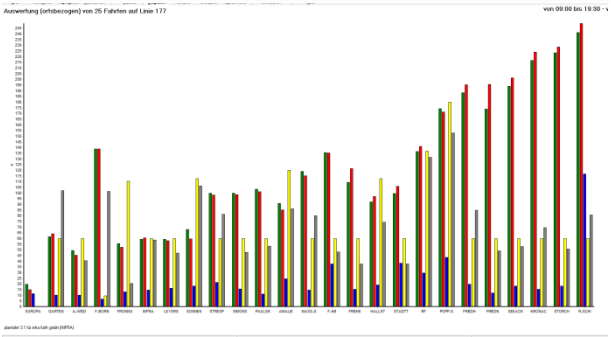
- Die in den Messfahrten erzeugten GPS-Punkte hinsichtlich Ort und Zeit wurden in einer umfassenden Datenbank eingebaut (planfahrt)

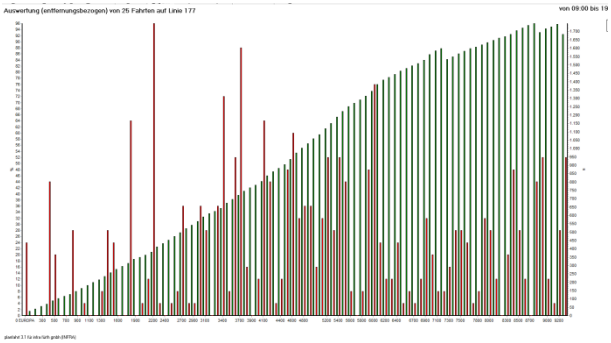
- In der Datenbank sind die Fahrplandaten hinterlegt und bilden die Grundlage für den Soll-Zustand
  ➔ Fahrplan 2012/2013

- Neben den Sollzustand (Fahrplan 2012/2013) wurde für die Ermittlung der Verlustzeiten ein Idealfahrplan entwickelt. Der Idealfahrplan basiert auf der maximal zulässigen Geschwindigkeit, pauschalen Soll-Fahrgastwechselzeiten (→Fahrgastzahlen 2012) sowie haltestellenspezifischen Brems- und Anfahrverzögerungen.

- In der Datenbank sind Auswertungsroutinen enthalten, hierzu gehören:
  - Reisegeschwindigkeit zwischen Haltestellen (min., mittel und max.)
  - Beförderungszeit zwischen Haltestellen (min., mittel und max.)
  - Planabweichungen (min., mittel und max.)
  - Aufenthaltszeiten an den Haltestellen (min., mittel und max.)
  - Halteereignisse zwischen den Haltestellen (Dauer und Häufigkeit)
- Auswertung getrennt nach einzelnen Fahrten und nach Verkehrszeiten (HVZ, NVZ und SVZ) möglich



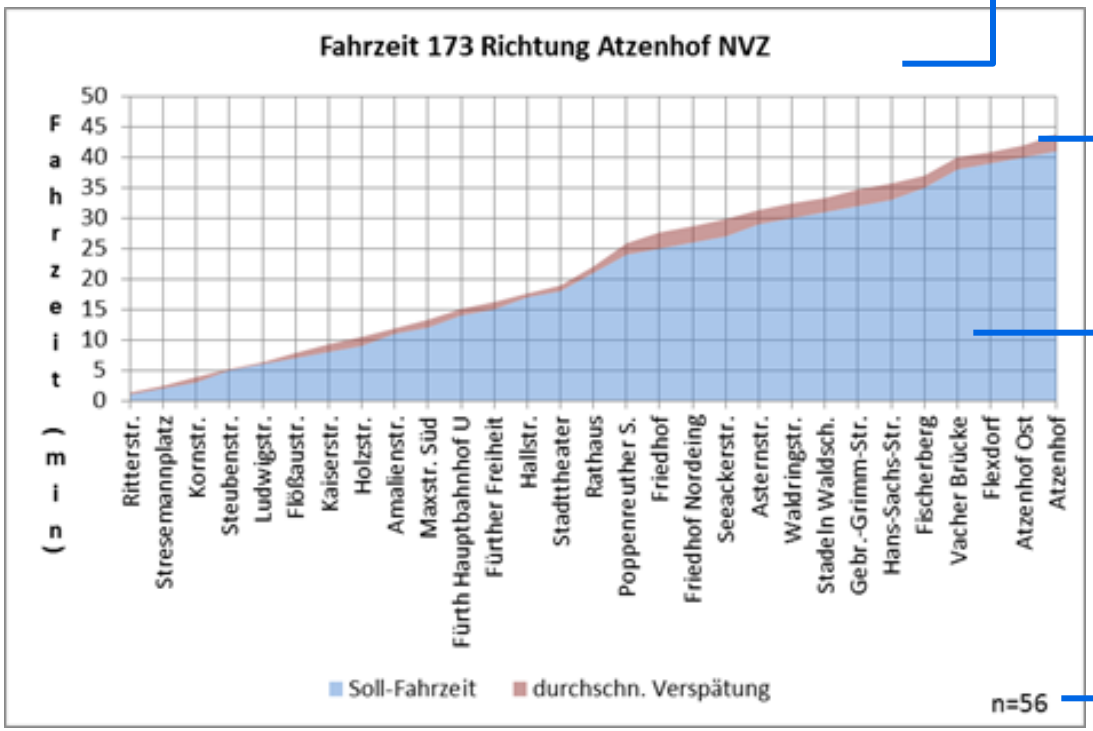




HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Erläuterung der Auswertungsmöglichkeiten:

- Darstellung richtungs-, linien- und verkehrszeitbezogener kumulierter Fahrzeiten



Ortsbezogene Auswertung: Verspätungen ergeben sich aus der Differenz von Beförderungszeit und Soll-Fahrplan zwischen den jeweiligen Haltestellen über den gesamten Linienweg

Roter Bereich: Kumulierte Verspätungen der gemessenen Beförderungszeit gegenüber der Soll-Fahrplanzeit

Blauer Bereich: Kumulierte Fahrzeiten im Sollbereich gemäß Fahrplan je Linie, Verkehrszeit und Fahrtrichtung

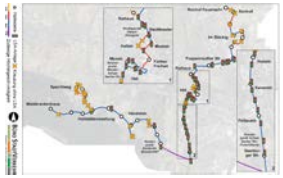
Anzahl der Messfahrten

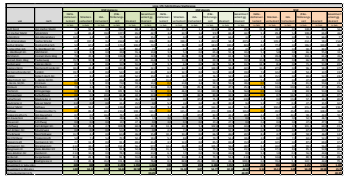
HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

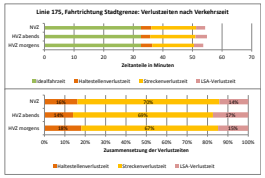
Erläuterung der Auswertungsmöglichkeiten:

- Ermittlung der Verlustzeiten

- Die **Gesamtverlustzeit** ergibt sich aus der Differenz der tatsächlich gemessenen **Beförderungszeit** und der theoretischen **Idealfahrzeit** (Distanz/maximal zulässige Geschwindigkeit der Linienwegabschnitte + theoretische Fahrgastwechselzeit je Haltestelle + geschwindigkeitsspezifische Brems- und Anfahrverzögerung an den Hst.) und verteilt sich auf folgende Verlustfaktoren:







  - Die **Haltestellenverlustzeit** ergibt sich aus der Differenz von gemessener Aufenthaltszeit und der (errechneten) Türöffnungszeit. Die Türöffnungszeit erschließt sich aus den haltestellenfeinen Ein- und Aussteigerzahlen aus dem Jahr 2012. Dabei wurde die haltestellenspezifische Türöffnungszeit als Summe aus Einsteiger und Aussteiger multipliziert mit dem Faktor 2 Sekunden festgesetzt.

  - Die **LSA-Verlustzeit** ergibt sich aus der mittleren Haltezeit der Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen sowie der geschwindigkeitsspezifischen Brems- und Anfahrverzögerung (nur in Fällen eines tatsächlichen Haltes). Um Rückstau vor LSA-Anlagen Rechnung zu tragen, wurde ein Stauraum von 80 Metern mit aufgenommen.

  - Die **Streckenverlustzeit** ergibt sich aus der Differenz der Gesamtverlustzeit und Haltestellen- sowie LSA-Verlustzeit. Zu der Streckenverlustzeit gehört das Fahren mit niedriger Geschwindigkeit, Verzögerungen durch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie Halte an nicht signalisierten Knotenpunkten.

Nur Linie 178 als Beispiel

Linienbezogene Auswertung der Messfahrten für die Linien 171 bis 179 sowie 67

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

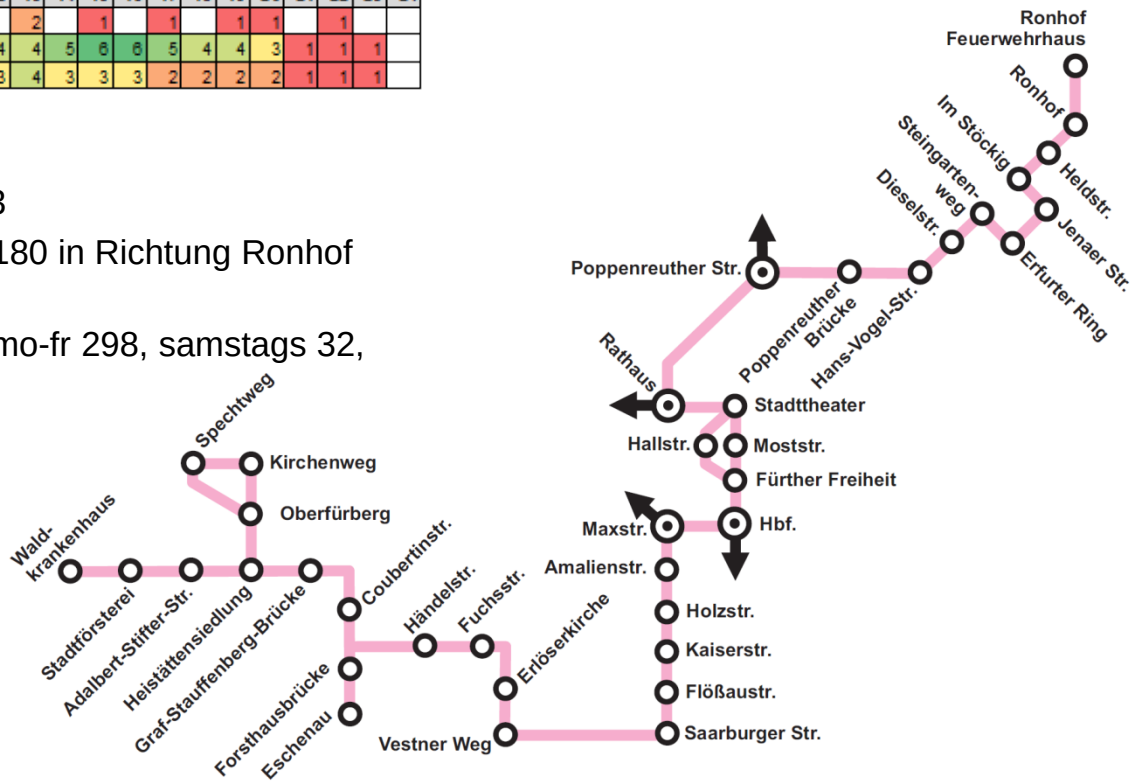
Linienmerkmale

- Durchmesserlinie Südwest – Nordost
- Verknüpfungspunkte: Maxstr., Hbf., Stadttheater, Rathaus, Poppenreuther Str.
- Durchschnittliche Fahrgastzahlen von ca. 3700 Fahrgäste/Tag (2012)

178		Uhrzeit																			
Von	Nach	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Waldkrankenhaus	Spechtweg					1					2		1		1		1	1		1		
Spechtweg	Hbf		3	5	8	4	4	4	4	4	4	5	6	6	5	4	4	3	1	1	1	
Hbf	Ronhof Feuerwehrhaus	1	2	2	4	2	2	2	2	3	4	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	

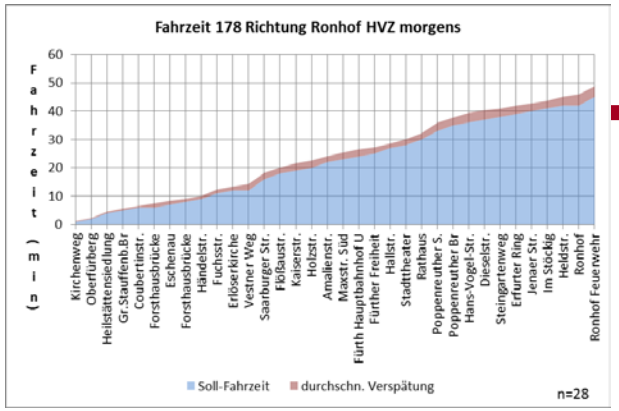
Messfahrten

- Messzeitraum: 22.02.2013 – 05.07.2013
- Anzahl erhobener Fahrten: 341, davon 180 in Richtung Ronhof und 161 in Richtung Spechtweg
- Anzahl erhobener Fahrten: 341, davon mo-fr 298, samstags 32, sonn- und feiertags 11

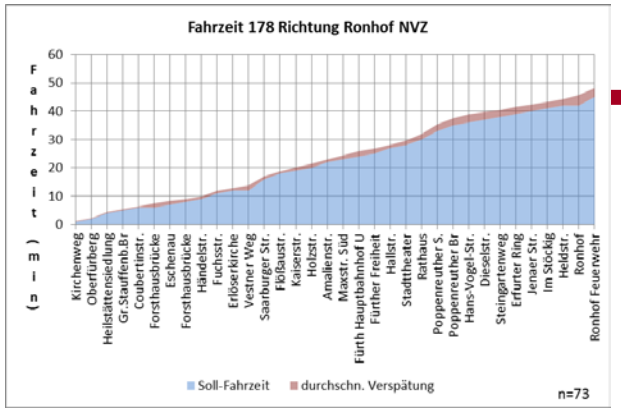


HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

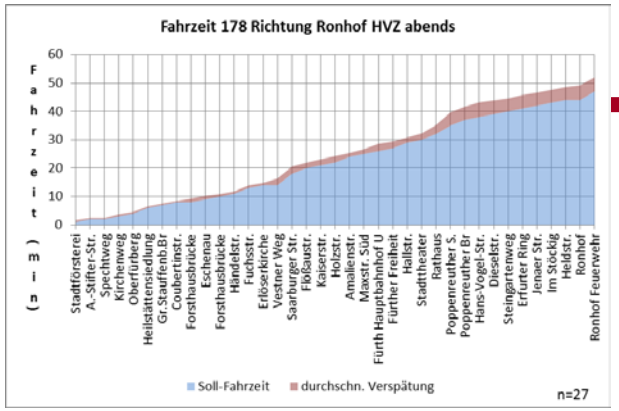
Linie 178: Verspätungen im Streckenverlauf (Fahrtrichtung Ronhof)



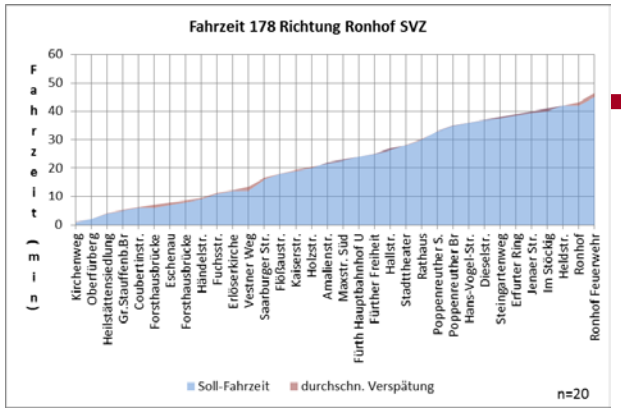
Durch-schnittliche Gesamt-verspätung an der Endhalte-stelle: 3,74 Minuten (8,31%)



Durch-schnittliche Gesamt-verspätung an der Endhalte-stelle: 3,12 Minuten (6,92%)



Durch-schnittliche Gesamt-verspätung an der Endhalte-stelle: 4,58 Minuten (10,19%)



Durch-schnittliche Gesamt-verspätung an der Endhalte-stelle: 1,52 Minuten (3,37%)

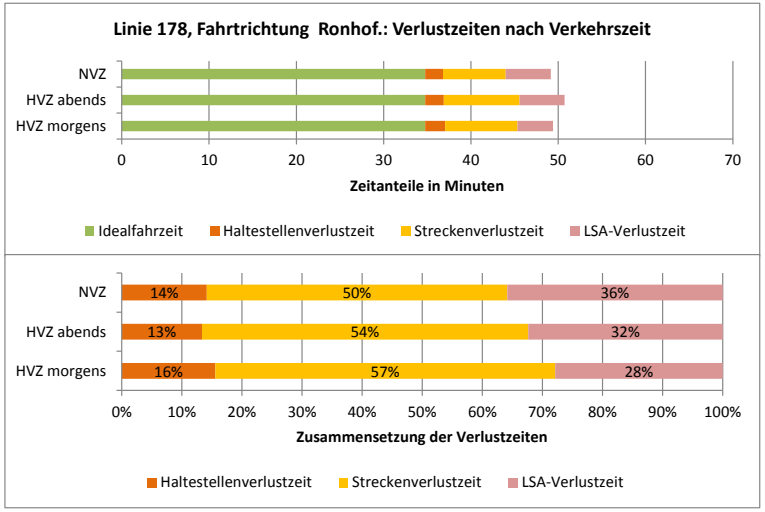
Anmerkung: Alle zeitlichen Angaben in Industrieminuten

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Verlustzeiten im Streckenverlauf (Fahrtrichtung Ronhof)

Linie 178: Fahrtrichtung Ronhof

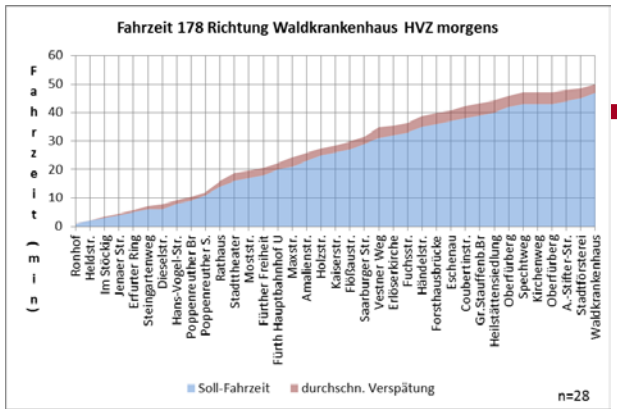
von	nach	HVZ morgens						HVZ abends						NVZ					
		Halte-stellenver-lustzeit	Strecken-verlustzeit	LSA-Verlustzeit	Ø Be-förderungs-zeit	Idealzeit	Gesamtverl ustzeit gg. Idealzeit	Halte-stellenver-lustzeit	Strecken-verlustzeit	LSA-Verlustzeit	Ø Be-förderungs-zeit	Idealzeit	Gesamtverl ustzeit gg. Idealzeit	Halte-stellenver-lustzeit	Strecken-verlustzeit	LSA-Verlustzeit	Ø Be-förderungs-zeit	Idealzeit	Gesamtverl ustzeit gg. Idealzeit
		in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.
Spechtweg	Kirchenweg	5,7	26,1	0,0	78,9	47,1	31,8	1,5	32,6	0,0	81,2	47,1	34,1	4,2	26,7	0,0	78,0	47,1	30,8
Kirchenweg	Oberfürberg	9,9	11,5	0,0	60,0	38,6	21,4	7,1	4,9	0,0	50,7	38,6	12,0	10,6	8,6	0,0	57,8	38,6	19,1
Oberfürberg	Heilstättensiedlung	6,2	59,9	0,0	134,0	67,9	66,2	7,4	41,9	0,0	117,2	67,9	49,3	10,8	50,3	0,0	129,0	67,9	61,1
Heilstättensiedlung	Gr.Stauffenb.Br	3,9	0,0	0,0	64,7	60,7	3,9	0,0	0,0	0,0	58,4	60,7	0,0	0,0	0,0	0,0	60,7	60,7	0,0
Gr.Stauffenb.Br	Coubertinstr.	0,0	0,0	0,0	55,2	57,0	0,0	0,0	0,0	0,0	54,8	57,0	0,0	0,3	0,0	0,4	57,8	57,0	0,8
Coubertinstr.	Forsthausbrücke	0,0	0,0	0,0	55,3	60,5	0,0	0,0	0,0	0,0	51,4	60,5	0,0	0,5	6,5	0,0	67,5	60,5	7,0
Forsthausbrücke	Eschenau	5,4	5,7	0,0	56,1	45,0	11,1	10,2	4,4	0,0	59,5	45,0	14,5	6,7	0,7	0,0	52,4	45,0	7,4
Eschenau	Forsthausbrücke	0,0	0,0	0,0	40,7	43,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,5	43,0	0,0	0,0	0,0	0,0	34,6	43,0	0,0
Forsthausbrücke	Händelstr.	5,9	4,2	0,0	61,9	51,8	10,1	3,1	0,0	0,0	54,9	51,8	3,1	5,4	0,7	0,0	57,9	51,8	6,1
Händelstr.	Fuchsstr.	10,5	51,4	0,0	135,9	73,9	62,0	6,5	48,8	0,0	129,3	73,9	55,4	8,0	37,6	0,5	119,9	73,9	46,0
Fuchsstr.	Erlöserkirche	13,4	5,7	0,0	60,4	41,3	19,1	4,0	5,3	0,0	50,6	41,3	9,3	7,1	7,3	0,0	55,7	41,3	14,3
Erlöserkirche	Vestner Weg	11,6	1,6	0,0	57,0	43,8	13,2	48,6	2,1	0,0	94,5	43,8	50,7	14,6	0,0	0,0	58,4	43,8	14,6
Vestner Weg	Saarburger Str.	0,0	80,1	19,9	235,0	135,0	100,0	0,0	63,9	53,1	252,0	135,0	117,1	0,0	35,2	23,5	193,7	135,0	58,7
Saarburger Str.	Flößaustr.	9,2	28,2	16,2	112,6	58,9	53,6	2,7	0,0	20,0	81,6	58,9	22,7	3,5	0,0	35,7	98,2	58,9	39,3
Flößaustr.	Kaiserstr.	21,6	11,1	3,7	88,4	52,0	36,3	16,6	1,4	2,3	72,2	52,0	20,2	11,3	12,6	13,7	89,6	52,0	37,5
Kaiserstr.	Holzstr.	0,9	0,0	11,4	58,6	46,3	12,3	2,7	0,0	18,8	67,9	46,3	21,5	5,1	9,4	14,5	75,4	46,3	29,0
Holzstr.	Amalienstr.	6,0	16,6	7,2	91,9	62,2	29,7	1,5	0,0	2,4	66,0	62,2	3,9	0,7	15,9	12,7	91,6	62,2	29,4
Amalienstr.	Maxstr. Süd	4,6	0,0	9,5	76,4	62,3	14,1	4,6	5,8	6,9	79,7	62,3	17,4	4,4	5,8	12,5	84,9	62,3	22,6
Maxstr. Süd	Fürth Hauptbahnhof U	1,5	15,7	0,0	69,8	52,6	17,2	0,0	53,8	7,2	113,6	52,6	61,0	10,0	23,8	3,9	90,3	52,6	37,7
Fürth Hauptbahnhof U	Fürther Freiheit	0,0	0,0	0,0	41,2	46,8	0,0	0,2	0,0	2,7	49,4	46,8	2,7	7,9	0,0	0,0	54,7	46,8	7,9
Fürther Freiheit	Hallstr.	0,3	32,5	2,5	77,6	42,3	35,3	0,0	40,6	0,0	82,9	42,3	40,6	0,0	21,0	15,0	78,3	42,3	36,0
Hallstr.	Stadttheater	0,0	58,4	0,0	92,4	34,0	58,4	0,0	49,1	0,0	83,1	34,0	49,1	0,0	54,9	0,0	88,9	34,0	54,9
Stadttheater	Rathaus	0,0	0,0	45,9	128,2	82,3	45,9	0,0	58,8	39,9	181,0	82,3	98,7	0,0	3,8	55,2	141,2	82,3	59,0
Rathaus	Poppenreuther S.	0,0	75,6	39,6	223,5	108,3	115,2	0,0	100,5	59,8	268,6	108,3	160,3	0,0	69,9	29,3	207,5	108,3	99,2
Poppenreuther S.	Poppenreuther Br	0,0	0,0	50,5	108,2	57,7	50,5	0,0	0,0	63,4	121,1	57,7	63,4	0,0	10,9	57,3	126,0	57,7	68,3
Poppenreuther Br	Hans-Vogel-Str.	8,6	5,6	38,6	102,5	49,7	52,8	1,8	3,6	33,0	88,1	49,7	38,5	1,9	0,0	35,2	86,7	49,7	37,1
Hans-Vogel-Str.	Dieselstr.	6,5	0,0	0,0	52,8	46,3	6,5	0,0	0,0	0,0	42,1	46,3	0,0	0,4	0,0	0,0	46,8	46,3	0,4
Dieselstr.	Steingartenweg	0,0	0,0	0,0	33,7	39,3	0,0	0,0	0,0	0,0	39,1	39,3	0,0	0,5	0,0	0,0	39,8	39,3	0,5
Steingartenweg	Erfurter Ring	0,0	0,0	0,0	64,4	70,5	0,0	4,7	0,0	0,0	75,1	70,5	4,7	0,0	0,0	0,0	70,2	70,5	0,0
Erfurter Ring	Jenaer Str.	3,7	0,0	0,0	47,4	43,7	3,7	3,4	2,2	0,0	49,4	43,7	5,7	4,1	0,0	0,0	47,8	43,7	4,1
Jenaer Str.	Im Stöckig	0,0	0,0	0,0	55,4	57,3	0,0	1,2	0,0	0,0	58,4	57,3	1,2	0,0	0,0	0,0	55,7	57,3	0,0
Im Stöckig	Heldstr.	1,4	6,8	0,0	85,7	77,5	8,1	0,0	0,0	0,0	61,6	77,5	0,0	0,0	0,0	0,0	57,9	77,5	0,0
Heldstr.	Ronhof	0,0	0,0	0,0	49,0	54,1	0,0	0,0	0,0	0,0	37,9	54,1	0,0	4,1	29,9	0,0	88,2	54,1	34,0
Ronhof	Ronhof Feuerwehr	0,0	0,0	0,0	169,8	176,1	0,0	0,0	0,0	0,0	166,0	176,1	0,0	0,0	0,0	0,0	144,2	176,1	0,0
Gesamtzeit in Sekunden		**137**	**497**	**245**	**2.924**	**2.086**	**878**	**128**	**520**	**310**	**2.975**	**2.086**	**957**	**122**	**431**	**309**	**2.887**	**2.086**	**863**
Gesamtzeit in Minuten		**2,28**	**8,28**	**4,08**	**48,74**	**34,76**	**14,64**	**2,13**	**8,66**	**5,16**	**49,58**	**34,76**	**15,95**	**2,04**	**7,19**	**5,16**	**48,12**	**34,76**	**14,38**
Verlustzeitanteil in %							**30,0%**						**32,2%**						**29,9%**



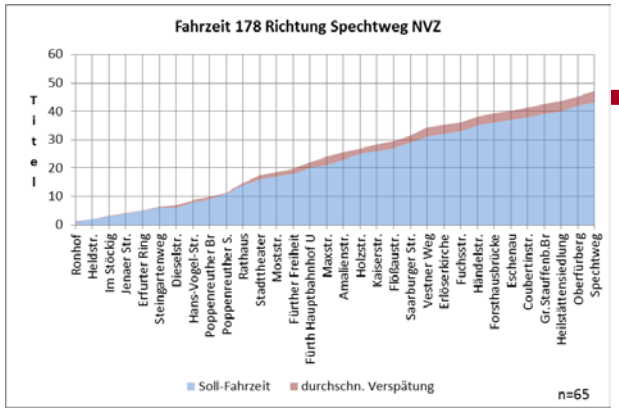
- Gesamtverlustzeiten je nach Verkehrszeit zwischen 14,38 (Verlustzeitanteil 29,9%) und 15,95 Minuten (Verlustzeitanteil 32,2%)
- LSA-Verlustzeiten je nach Verkehrszeit zwischen 4,08 Minuten (28%) und 5,16 Minuten (36%)
- Hohe LSA-Verlustzeiten an den Knotenpunkten:
  - Zirndorfer Brücke/SWT
  - Schwabacher Straße/Fronmüllerstraße
  - LSA auf der Königstraße
  - Ludwigsbrücke
  - Poppenreuther Straße/Erlanger Straße
    Poppenreuther Straße/Laubenweg

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR
Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

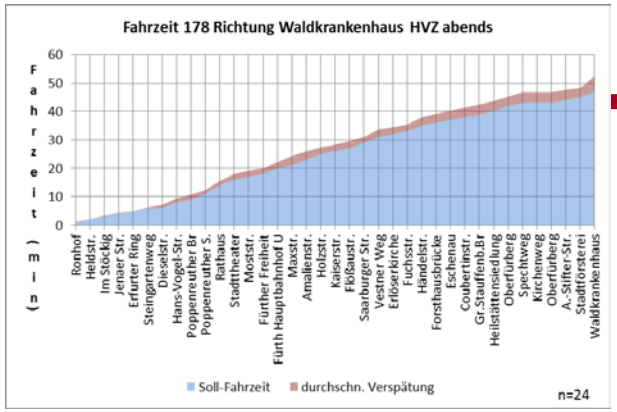
Linie 178: Verspätungen im Streckenverlauf (Fahrtrichtung Spechtweg)



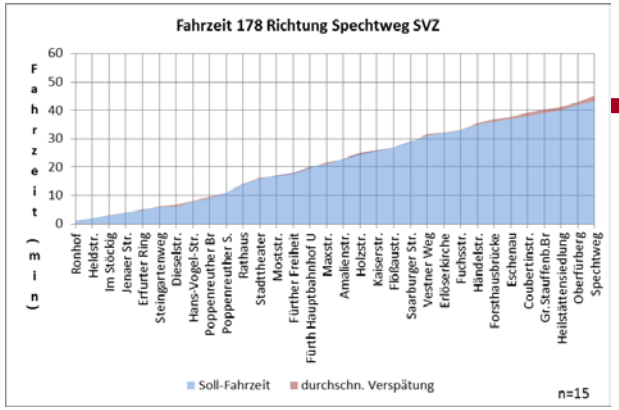
Durch-schnittliche Gesamt-verspätung an der Endhalte-stelle: 4,21 Minuten (9,79%) - Spechtweg



Durch-schnittliche Gesamt-verspätung an der Endhalte-stelle: 4,15 Minuten (9,65%)



Durch-schnittliche Gesamt-verspätung an der Endhalte-stelle: 3,75 Minuten (8,71%) - Spechtweg



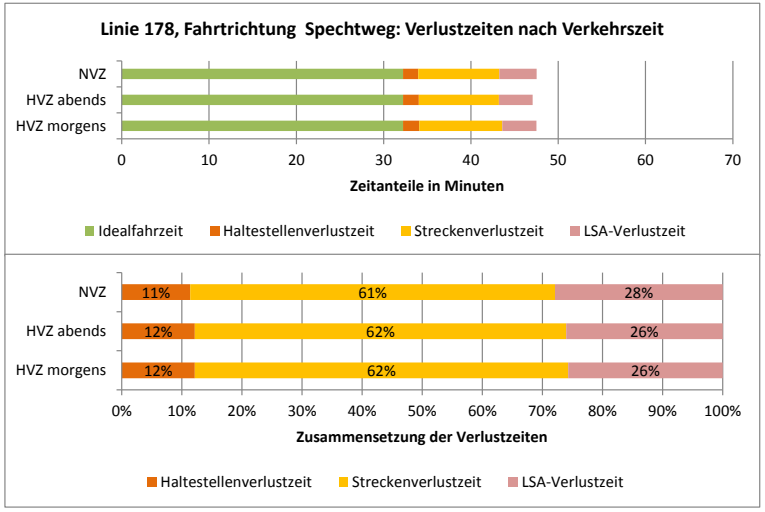
Durch-schnittliche Gesamt-verspätung an der Endhalte-stelle: 2,22 Minuten (5,17%)

Anmerkung: Alle zeitlichen Angaben in Industrieminuten

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Verlustzeiten im Streckenverlauf (Fahrtrichtung Spechtweg)

Linie 178: Fahrtrichtung Spechtweg																							
		HVZ morgens						HVZ abends						NVZ									
von	nach	Halte-stellenver-lustzeit	Strecken-verlustzeit	LSA-Verlustzeit	Ø Be-förderungs-zeit	Idealzeit	Gesamtverl ustzeit gg. Idealzeit	Halte-stellenver-lustzeit	Strecken-verlustzeit	LSA-Verlustzeit	Ø Be-förderungs-zeit	Idealzeit	Gesamtverl ustzeit gg. Idealzeit	Halte-stellenver-lustzeit	Strecken-verlustzeit	LSA-Verlustzeit	Ø Be-förderungs-zeit	Idealzeit	Gesamtverl ustzeit gg. Idealzeit				
		in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.	in Sek.				
Ronhof Feuerwehr	Ronhof	0,0	0,0	0,0	62,9	63,0	0,0	2,7	9,4	0,0	75,1	63,0	12,1	0,7	8,3	0,0	72,0	63,0	8,9				
Ronhof	Heldstr.	0,0	0,0	0,0	60,4	62,5	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	62,5	0,0	0,0	0,0	0,0	48,3	62,5	0,0				
Heldstr.	Im Stöckig	13,7	3,6	0,0	87,2	69,9	17,3	4,1	0,0	0,0	74,0	69,9	4,1	5,9	0,0	0,0	75,7	69,9	5,9				
Im Stöckig	Jenaer Str.	2,8	4,7	0,0	61,6	54,0	7,5	3,1	0,0	0,0	57,1	54,0	3,1	6,4	0,0	0,0	60,4	54,0	6,4				
Jenaer Str.	Erfurter Ring	9,9	15,1	0,0	70,5	45,5	24,9	0,0	0,0	0,0	42,6	45,5	0,0	0,2	0,0	0,0	45,7	45,5	0,2				
Erfurter Ring	Steingartenweg	10,9	9,0	0,0	90,4	70,5	19,9	4,5	5,0	0,0	80,0	70,5	9,5	9,1	2,2	0,0	81,8	70,5	11,3				
Steingartenweg	Dieselstr.	0,2	0,0	0,0	39,8	39,6	0,2	6,9	0,0	0,0	46,5	39,6	6,9	0,0	0,0	0,0	34,6	39,6	0,0				
Dieselstr.	Hans-Vogel-Str.	0,0	29,4	0,0	78,0	48,6	29,4	0,0	90,7	0,0	139,3	48,6	90,7	0,0	53,7	0,0	102,4	48,6	53,7				
Hans-Vogel-Str.	Poppenreuther Br	0,0	0,0	28,8	74,7	45,9	28,8	0,0	0,0	30,4	76,3	45,9	30,4	0,0	4,2	17,9	68,1	45,9	22,2				
Poppenreuther Br	Poppenreuther S.	0,7	0,0	15,5	96,6	80,3	16,2	7,8	4,3	6,1	98,6	80,3	18,2	1,3	0,0	8,7	90,3	80,3	9,9				
Poppenreuther S.	Rathaus	0,0	118,6	11,0	236,3	106,7	129,5	4,2	79,0	1,7	191,6	106,7	84,9	0,0	97,5	5,2	209,4	106,7	102,7				
Rathaus	Stadttheater	3,1	91,6	15,6	173,9	63,6	110,3	8,7	27,4	48,6	148,3	63,6	84,7	5,4	49,6	39,3	157,9	63,6	94,4				
Stadttheater	Moststr.	2,8	0,0	6,2	43,4	34,5	8,9	13,0	17,8	4,0	69,3	34,5	34,9	9,3	20,9	6,8	71,5	34,5	37,1				
Moststr.	Fürther Freiheit	4,6	1,2	2,3	57,9	49,8	8,1	0,5	0,0	2,0	52,3	49,8	2,5	5,7	0,0	10,8	66,3	49,8	16,5				
Fürther Freiheit	Fürth Hauptbahnhof U	11,5	10,2	11,5	102,6	69,3	33,3	0,0	51,4	3,5	124,2	69,3	54,9	10,0	54,4	8,3	141,9	69,3	72,6				
Fürth Hauptbahnhof U	Maxstr.	0,0	46,6	11,7	119,8	61,4	58,3	0,0	51,2	22,0	134,7	61,4	73,2	0,0	24,7	28,7	114,9	61,4	53,5				
Maxstr.	Amalienstr.	4,3	0,0	31,5	96,6	60,8	35,8	3,7	0,0	30,4	94,9	60,8	34,1	4,3	0,0	32,1	97,2	60,8	36,4				
Amalienstr.	Holzstr.	9,3	17,5	12,0	89,5	50,7	38,8	5,3	4,0	25,9	85,8	50,7	35,2	4,7	9,5	12,0	76,8	50,7	26,2				
Holzstr.	Kaiserstr.	2,3	0,0	12,0	66,6	52,3	14,3	0,6	0,0	4,3	57,2	52,3	4,9	1,2	13,7	16,4	83,6	52,3	31,3				
Kaiserstr.	Flößaustr.	8,6	28,8	6,0	80,2	36,8	43,4	8,1	24,7	6,0	75,6	36,8	38,8	9,6	18,4	8,9	73,7	36,8	36,9				
Flößaustr.	Saarburger Str.	0,0	0,0	36,2	101,4	65,2	36,2	0,0	0,0	23,4	88,7	65,2	23,4	0,0	15,5	30,7	111,4	65,2	46,2				
Saarburger Str.	Vestner Weg	3,8	69,7	6,1	201,8	122,2	79,7	1,0	23,9	6,9	154,0	122,2	31,8	2,0	44,9	15,5	184,6	122,2	62,5				
Vestner Weg	Erlöserkirche	0,0	0,0	0,0	33,1	43,8	0,0	4,2	0,4	0,0	48,4	43,8	4,6	0,0	0,0	0,0	42,7	43,8	0,0				
Erlöserkirche	Fuchsstr.	0,0	18,3	0,0	59,8	41,5	18,3	0,0	15,3	0,0	56,8	41,5	15,3	0,0	11,3	0,0	52,8	41,5	11,3				
Fuchsstr.	Händelstr.	1,7	37,6	28,3	142,6	74,9	67,6	3,5	62,4	12,5	153,3	74,9	78,4	3,4	34,3	13,3	125,9	74,9	51,0				
Händelstr.	Forsthausbrücke	0,9	13,6	0,0	67,3	52,8	14,5	1,0	26,6	0,0	80,4	52,8	27,6	0,6	10,1	0,0	63,5	52,8	10,8				
Forsthausbrücke	Eschenau	1,7	0,0	0,0	46,7	45,0	1,7	6,1	2,4	0,0	53,5	45,0	8,5	4,9	3,9	0,0	53,8	45,0	8,9				
Eschenau	Coubertinstr.	3,7	13,9	0,0	97,0	79,4	17,6	0,0	0,0	0,0	75,3	79,4	0,0	0,0	0,0	0,0	77,0	79,4	0,0				
Coubertinstr.	Gr.Stauffenb.Br	1,1	0,0	1,0	60,0	57,8	2,2	1,9	0,0	4,2	63,9	57,8	6,1	1,3	3,5	1,7	64,2	57,8	6,4				
Gr.Stauffenb.Br	Heilstättensiedlung	0,0	0,0	0,0	57,0	62,0	0,0	4,0	2,5	0,0	68,5	62,0	6,5	5,1	0,0	0,0	67,1	62,0	5,1				
Heilstättensiedlung	Oberfürberg	4,9	27,0	0,0	97,1	65,3	31,9	7,5	21,1	0,0	93,9	65,3	28,6	7,1	25,6	0,0	98,0	65,3	32,8				
Oberfürberg	Spechtweg	8,9	14,1	0,0	80,3	57,3	23,0	6,1	31,3	0,0	94,7	57,3	37,5	6,4	51,5	0,0	115,2	57,3	57,9				
Gesamtzeit in Sekunden		112	570	236	2.833	1.933	918	108	551	232	2.805	1.933	891	105	558	256	2.829	1.933	919				
Gesamtzeit in Minuten		1,86	9,51	3,93	47,21	32,22	15,30	1,81	9,18	3,87	46,75	32,22	14,86	1,74	9,30	4,27	47,15	32,22	15,31				
Verlustzeitanteil in %							32,4%						31,8%						32,5%				



- Gesamtverlustzeiten je nach Verkehrszeit zwischen 14,86 (Verlustzeitanteil 31,8%) und 15,31 Minuten (Verlustzeitanteil 32,5%)
- LSA-Verlustzeiten je nach Verkehrszeit zwischen 3,87 Minuten (26%) und 4,27 Minuten (28%)
- Hohe LSA-Verlustzeiten an den Knotenpunkten:
  - Hans-Vogel-Straße/Poppenreuther Straße
  - Poppenreuther Straße/A73
  - LSA auf der Königstraße
  - Maxstraße/Schwabacher Straße
  - Schwabacher Straße/An der Post
  - Schwabacher Straße/Karolinenstraße
  - LSA Schwabacher Straße/ Süd

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Zusammenfassende Bewertung

- Im Linienvergleich hohe Verspätungen zu allen Verkehrszeiten und in beide Fahrtrichtungen
- Sowohl auf der Schwabacher Str. als auch im Zentrum und auf der Poppenreuther Str. kommt es zu Zeitverlusten gegenüber dem Sollfahrplan
- Verlustzeitanteil von 30- 32%
- Standzeiten an LSA-Anlagen haben großen Anteil an den Gesamtverlustzeiten, auch in der Nebenverkehrszeit (über 5 Minuten in Fahrtrichtung Ronhof)
- Zwischen den Haltestellen Stadttheater und Hans-Vogel-Str. entstehen lange Standzeiten an LSA-Anlagen, außerdem auf der Schwabacher Str. sowie an dem Knotenpunkt Zirndorfer Brücke/SWT
- Die Außenbereiche Ronhof und Oberfürberg sind verhältnismäßig unproblematisch, mittelmäßige Streckenverlustzeiten

HC Hamburg-Consult
BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Auszug Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz

B5-3f	Hst. Wickenstraße – Sperlingstraße: Verzögerungen durch Konflikte mit IV (Parkplätze), Vorfahrtsbeachtung			punkt: 5
B5-3g	Hst. Sperlingstraße – Burgfarrnbach Ost: Verzögerungen durch Konflikte mit IV (Parkplätze), Vorfahrtsbeachtung	Durchsetzung von Parkverboten	8	nicht bezifferbar

Abb. 9-16: Kostenschätzung der Beschleunigungsmaßnahmen: Bereich B5 Burgfarrnbach

10 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Ziel der Schwachstellenanalyse für das Busnetz in Fürth war die Identifikation von Strecken und Knoten im Straßennetz mit Verlust- und Verspätungen im ÖPNV. Hierzu wurde für alle Linien (171 bis 179 sowie 67) eine umfassende automatische Erfassung der gesamten Fahrzeiten für einen längeren Zeitraum vorgenommen. Insgesamt wurden 2.303 Fahrten aufgenommen, wovon 1.772 für die Schwachstellenanalyse aufbereitet worden sind. Dabei sind alle Fahrten herausgenommen, die nicht den typischen zeitlichen und räumlichen Verlauf der jeweiligen Linien darstellen (u.a. Baustellen, Unfälle usw.). Somit wurden nur die typischen Fahrten erfasst. Die automatische Erfassung fand in der Zeit vom 25.02.2013 bis 05.07.2013 statt und berücksichtigt den Fahrplanstand von 2012/2013. wobei der heutige Fahrplan, gültig ab 15.12.2013, (Verlängerung insbesondere am Stadtrand bei drei Linien und kleine Umleitungen im Stadtzentrum) keine wesentlichen Veränderungen mit sich gebracht hat, die negative Auswirkungen auf die Aussagekraft der Schwachstellenanalyse haben könnten. Die Auswahl, Anzahl und Verteilung der Messfahrten lassen Aussagen mit hinreichender statistischer Sicherheit zu.

Die Auswertung ergab folgende Ergebnisse getrennt nach räumlichen Schwerpunkten:

- Problembereiche der Kategorie A: Zentrum, Schwabacher Str. und Poppenreuther Str. mit hohen Verlustzeiten an LSA-Anlagen und auf freier Strecke im Linienverlauf
- Problembereiche der Kategorie B: Vacher Brücke, Würzburger Str. und randstädtische Siedlungsbereiche Unterfürberg, Eigenes Heim und Burgfarrnbach mit teilweise hohen Verlustzeiten an LSA-Anlagen, hohen Streckenverlustzeiten aufgrund der vorhandenen Vorfahrtsregelungen und Konflikten mit dem MIV
- Problembereiche der Kategorie C: randstädtische Siedlungsgebiete und Potenzialgebiete mit hohen Streckenverlustzeiten durch vorhandene Vorfahrtsregelungen und Konflikte mit dem MIV sowie punktuell hohe Verlustzeiten an LSA-Anlagen

Auf Grundlage der festgestellten und kategorisierten Problembereiche wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese zielen darauf ab, die Verlustzeiten wirkungsvoll und dauerhaft zu reduzieren. Die damit erreichte betriebliche Stabilität wirkt sich in Form eines kleineren und besser zu planenden Reserveparks, der Sicherstellung der vertraglichen Pausenregelungen sowie in größerer Fahrplanstabilität und somit Verlässlichkeit für die Fahrgäste aus. Die Ausarbeitung und Bewertung von Maßnahmenvorschlägen sowie ihre Zusammenführung in einem Beschleunigungsprogramm wird nachhaltig als nächsten Schritt empfohlen. Nachfolgend werden bereits einzelne Ideen vorgestellt. Maßnahmenvorschläge umfassen:

- Vorrangschaltungen
- Überprüfung und Optimierung der Signalprogramme, Grüne Welle
- Busspuren, Busschleusen
- Versetzen von Haltestellen und Haltebalken
- Änderungen der Vorfahrtsregelungen
- Parkverbote
- Linienverlaufsanpassungen

Mit der Schwachstellenanalyse für das Fürther Busnetz liegen somit wichtige Grundlagen zur Sicherung und Steigerung der Attraktivität des Busverkehrs in Fürth vor. Die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse zeigen den Handlungsbedarf auf den Linienwegen der Stadtbuslinien sowie in kleinräumigeren Bereichen und einzelnen Knotenpunkten auf. Die vorgeschlagenen Maßnahmen orientieren an den abgesteckten Problembereichen. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Erstellung eines Busbeschleunigungskonzeptes für alle Linien vom Stadtgebiet der Stadt Fürth. Im Zuge der Konkretisierung muss die Machbarkeit der baulichen und verkehrlichen Maßnahmen sowie der vorgeschlagenen LSA-Anpassungen überprüft werden, eine maßnahmenspezifische Wirkungsanalyse durchgeführt und die Kostenschätzung der einzelnen zu treffenden Maßnahmen verfeinert werden. Zudem muss eine Wirkungsanalyse der vorgeschlagenen Maßnahmen durchgeführt werden, ob durch die Maßnahmen auch die angestrebte Reisezeitersparnisse erzielbar sind. Sinnvoll ist auch eine Kosten-Nutzen-Bewertung der Maßnahmen, um den besonderen Nutzen bei der Fördermittelbeantragung deutlich zu machen.

Bei Umsetzung der Maßnahmenvorschläge in den jeweiligen problembehafteten Abschnitten bezogen auf die einzelnen Linien könnte die Situation auftreten, dass die im Rahmen eines Förderantrags geforderte Reisezeitersparnisse durch die Maßnahmenvorschläge nicht vollumfänglich erreicht werden können oder darüber hinaus noch weitere Busbeschleunigungsmaßnahmen notwendig sein werden, da sich die Maßnahmenvorschläge nicht auf die ganzen jeweiligen Linienwege beziehen, sondern lediglich auf die Problembereiche. Es wird empfohlen im Rahmen eines Busbeschleunigungskonzeptes weitere (lokale) Problem- und Potenzialbereiche zu identifizieren, in denen durch gezielte Maßnahmen Reisezeitersparnisse erreicht werden können. Als Beispiel sei in diesem Zusammenhang die Fürther Südstadt genannt (Kap. 9.1.9: Bereich C1), welche als Potenzialgebiet ausgewiesen wurde, aber Reisezeitersparnisse nicht abgeschätzt wurden, da sich dort die Linienwege der Linien stark unterscheiden und die Haltestellenabschnitte mit Verlustzeiten ein unzusammenhängendes Bild ergeben. Darüber hinaus existiert das Potenzial zur Verlustzeitreduzierung in weiteren randstädtischen Siedlungsgebieten. Bei Umlegung der errechneten Reisezeitersparnisse auf die einzelnen Linien gilt es demnach zu beachten, dass die kategorisierten Problembereiche nur einen Teil der jeweiligen Linienwege darstellen und für die geforderten Reisezeitersparnisse über die gesamten jeweiligen Linienwege im Rahmen eines Förderantrags zusätzliche Maßnahmen notwendig sind.

Die im Anschluss an die Schwachstellenanalyse zu treffenden Arbeitsschritte bilden die Grundlage für einen möglichen Förderantrag der vorgeschlagenen und darüber hinaus gehenden Maßnahmen im Rahmen eines Busbeschleunigungskonzeptes. Das noch zu erstellende Busbeschleunigungs-

konzept soll sich aus mehreren Bearbeitungsstufen zusammensetzen (siehe Abb. 10-1):

- Erstellung eines „realen Fahrplans“ unter Berücksichtigung des Status Quo als Vergleichsgröße. Dieser „reale Fahrplan“ spiegelt die tatsächlichen Fahrzeiten wider. Er beinhaltet dementsprechend längere Fahrzeiten als der theoretische Fahrplan, welchen die Fahrgäste heutzutage als Referenz verwenden. Dass damit die planmäßigen Umläufe nicht gefahren werden können, spielt zunächst keine Rolle. Er dient als Grundlage zur Erstellung eines „Zielfahrplans“.
- Erstellung eines optimierten Fahrplans als Grundlage für die Optimierung der Infrastruktureinrichtungen und dauerhafte Verbesserung der Fahrplantreue. Der Fahrplan muss aber realistisch sein und muss sich an der Wirksamkeit von Beschleunigungs- und Verstetigungsmaßnahmen in der betrieblichen Praxis und im verkehrlichen Alltag orientieren. Dieser Fahrplan wird als „Zielfahrplan“ angesehen.
- Erstellung von Detailkonzepten für die in der Schwachstellenanalyse benannten Bereichen mit folgenden Teilbereichen:
  - Optimierung der LSA-Programmierung und Anpassung der Programme in verkehrsabhängige Steuerungen. Dabei sind neuartige und kostengünstigere Verfahren zu berücksichtigen, bei denen die Intelligenz von der LSA-Anlage weitgehend in das Fahrzeug verlagert wird.
  - Prüfung und Anwendung von Busschleusen und Busspuren im Straßenraum und Bewertung der Auswirkungen auf den ÖPNV und MIV sowie möglichweise auf den Radverkehr
  - Umbau von Haltestellen mit dem Ziel, die Aufenthaltszeiten und das Einfahren in die Fahrspuren zu beschleunigen
  - Umbau von Knotenpunkten mit dem Ziel, den Busverkehr zu beschleunigen
  - Linienverlaufsanpassungen sowie Abbau von geschwindigkeitshemmenden Anlagen in Außenbereichen (Rechts vor Links, Tempo-30, Parken auf der Fahrbahn, usw.) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde
  - Prüfung für die Errichtung eines zentralen Verkehrsleitrechners mit dem Ziel, den ÖPNV gezielt und wo es benötigt wird, Vorrang einzuräumen, ohne dabei die Erreichbarkeit mit dem MIV zu vernachlässigen

  Für die o.g. Detailkonzepte wird es erforderlich sein, Varianten auszuarbeiten, um unterschiedliche Auswirkungen auf den MIV, Kosten und Fahrzeitgewinne für den ÖPNV beurteilen zu können. Gerade für die Knotenpunkte sind Varianten unerlässlich.
- Für alle Maßnahmen Erstellung einer Kostenschätzung bzw. Kostenberechnung
- Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf Zielerfüllung und Auswirkungen auf andere Bereiche (MIV, Innenstadterreichbarkeit usw.)

- Erstellung einer Kosten-Nutzen-Bewertung bezüglich der Förderfähigkeit des Gesamtpaketes
- Erstellung eines Stufenkonzeptes mit drei Stufen:
  - Kurzfristige Maßnahmen (Ad hoc-Maßnahmen), die zeitnah und ohne großen Kostenaufwand umsetzbar sind und auch betrieblich durch den VU machbar sind
  - Mittelfristige Maßnahmen (Zeitrahmen 2 bis 5 Jahre)
  - Längerfristige Maßnahmen (Zeitrahmen 5 bis 10 Jahre)
    ➔ vorwiegend bauliche Maßnahmen

  Alle Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Kosten und Wirkungen bewertet und mit einem Indikator versehen. Kurzfristige Maßnahmen sind wirkungsvoll, kosten wenig und sind zeitnah umzusetzen. Es wird empfohlen, mit diesen zu beginnen. Mittelfristige Maßnahmen sind wirkungsvoll, allerdings kosten- und zeitintensiv. Längerfristige Maßnahmen sind zeitaufwendig und kostenintensiv. Gerade bei mittel- und langfristigen Maßnahmen ist bei der Umsetzung der Maßnahmen auch die geforderte Barrierefreiheit im ÖPNV zu beachten. Gemäß Personenbeförderungsgesetz müssen die ÖPNV-Anlagen bis Anfang 2022 barrierefrei sein.

Wichtig ist, dass die Inhalte des Busbeschleunigungskonzeptes sich mit den Aussagen des noch zu erstellenden Nahverkehrsplans der Stadt Fürth decken und im Einklang mit weiteren Angebotsverbesserungen stehen.

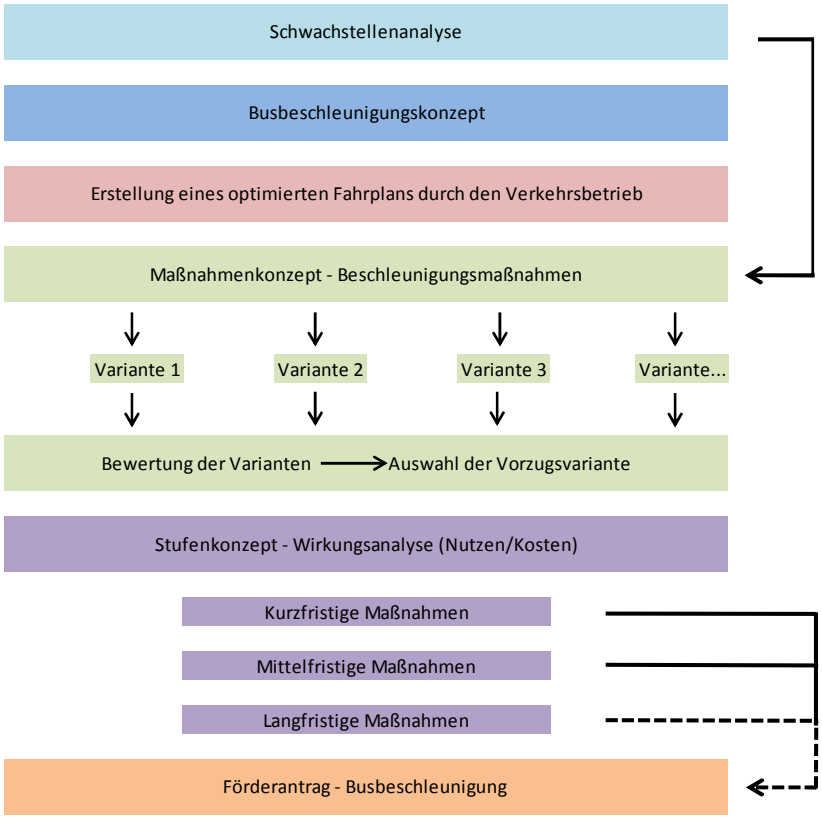


Abb. 10-1: Busbeschleunigungskonzept: Bearbeitungsstufen

Im Rahmen der Erstellung des Busbeschleunigungskonzeptes ist mit dem Fördermittelgeber vorab zu klären, welche Maßnahmen förderfähig sind und welche Anforderungen gestellt werden, damit die Maßnahmen zuwendungsfähig sind.

Es muss grundsätzlich entschieden werden, ob ein förderfähiges Maßnahmenkonzept mit mittel- bis langfristigen Beschleunigungsmaßnahmen auf Basis der hier vorgeschlagenen Maßnahmen und dem Ziel der geforderten Reisezeitersparnis erstellt wird oder ob lediglich kurzfristige Ad-hoc-Maßnahmen angewandt werden. Ad-hoc-Maßnahmen haben den Vorteil der raschen, wenig kostenintensiven Angebotsverbesserung, werden allerdings in den meisten Fällen vom Fördermittelgeber nicht bezuschusst (u.a. Bagatellgrenze). Inwiefern Ad-hoc-Maßnahmen als Vorstufe mittel- bis längerfristiger Maßnahmen in ein förderfähiges Maßnahmenkonzept integriert werden können, bleibt zu prüfen. Die mögliche Erstellung des Busbeschleunigungskonzeptes dient als Grundlage zur Erstellung eines Förderantrages. Hierzu sind entsprechende politische Beschlüsse erforderlich. Aufgrund der im Rahmen der Untersuchung aufgezeigten Schwachstellen wird vom Gutachter die schnellstmögliche Erarbeitung und Umsetzung eines Beschleunigungsprogramms empfohlen. Die nicht geklärte Finanzierung des ÖPNV in der Zukunft verstärkt diesen Handlungsdruck zusätzlich.

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

SpA/292/2014

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Beschluss	

Ausführungsplanung Fußgängerzone im Bereich Neuer Einkaufsschwerpunkt: Möblierung und Beleuchtung

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	

Anlagen:
Ausführungsplan Möblierung und Lichtplanung

Beschlussvorschlag:

1. Die Ausführungen des Baureferates werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Möblierung und Beleuchtung des öffentlichen Raumes - Rudolf-Breitscheid-Straße und Hallstraße - im Bereich des Neuen Einkaufsschwerpunkts wird gemäß Ausführungsplan der Planungsbüros fagus und Anke Augsburg Licht beschlossen.
3. Es wird die Ausführungsvariante in pulverbeschichtetem Material beschlossen.

Sachverhalt:

Von MIB wurde ein Beleuchtungs- und Möblierungsplan der Planungsbüros fagus und Anke Augsburg Licht vorgelegt

Als Fortführung der vorhandenen Stelenbeleuchtung als eines der wesentlichen Gestaltungselemente in der bestehenden Fußgängerzone sollen im neu geplanten Bereich der Rudolf-Breitscheid-Straße drei Lichtstelen der gleichen Bauart, aber in höherer Ausführung (7,50 m) aufgestellt werden. Zusammen mit den drei Lichtstelen in der Hallstraße in der gleichen Höhe wie die bisherigen Stelen (5.50m) werden sie zukünftig die Grundbeleuchtung des Straßenraumes gewährleisten. Durch eine Beleuchtung im Bereich der Fassade Rudolf-Breitscheid-Straße 14 sowie Akzentbeleuchtungen in den Vordächern und Sockeln der Bänke wird diese ergänzt. In der Weihnachtszeit erfolgt zusätzlich eine Beleuchtung der Bäume durch die im gesamten Innenstadtbereich eingesetzten Lichterketten.

Im Bereich der Bäume auf der Nordseite der Rudolf-Breitscheid-Straße sowie in der Hallstraße sind in einem Möblierungsstreifen insgesamt fünf Bankstandorte geplant. Die von den Büros fagus und Anke Augsburg mit einem Metallsockel und einer Holzauflage konzipierten Bänke in den Abmessungen 1,50 x 1,50 m sollen wie beschrieben mit einer LED-Unterleuchtung ausgestattet werden (s. Plan). Die vier vorgesehenen Abfallbehälter entsprechen in der Gestaltung dem in der Fußgängerzone verwendeten Modell.

In Abweichung zum Beschluss des Bauausschusses vom 9.4.2014 sollen als Fahrradständer auf Wunsch von MIB aus gestalterischen Gründen und wegen der besseren Durchlässigkeit und damit Zugänglichkeit der Geschäfte keine Systemständer, sondern Rundrohr-Anlehnbügel (Typ Tamega) verwendet werden. Sie werden im Möblierungsstreifen angeordnet, die genaue Verteilung und Anzahl (je nach Variante 18 bzw. 21 Stück) ist noch in der Diskussion.

Die Planungsbüros haben für Beleuchtung und Möblierung Kostenberechnungen vorgelegt. Alternativ zur Ausführung der Möblierungselemente und Stelenleuchten in Baubronze wurden Preise für eine Ausführung in bronzefarben pulverbeschichtetem Metall eingeholt:

Die Gesamtkosten für betragen demnach

- ca. 222.000,- € für die Ausführung in Baubronze und
- ca. 123.000,- € für die Ausführung in pulverbeschichtetem Metall.

Aus Kostengründen wird die Ausführungsvariante in pulverbeschichtetem Material empfohlen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen ☐ nein ☐ ja Gesamtkosten €	jährliche Folgelasten ☐ nein ☐ ja €
Veranschlagung im Haushalt ☐ nein ☐ ja Hst. Budget-Nr. im ☐ Vwhh ☐ Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:	

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 04.11.2014

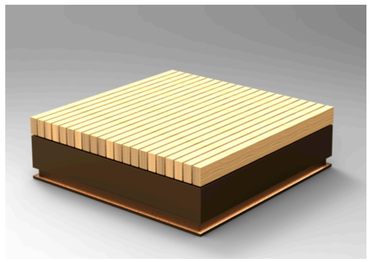
Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

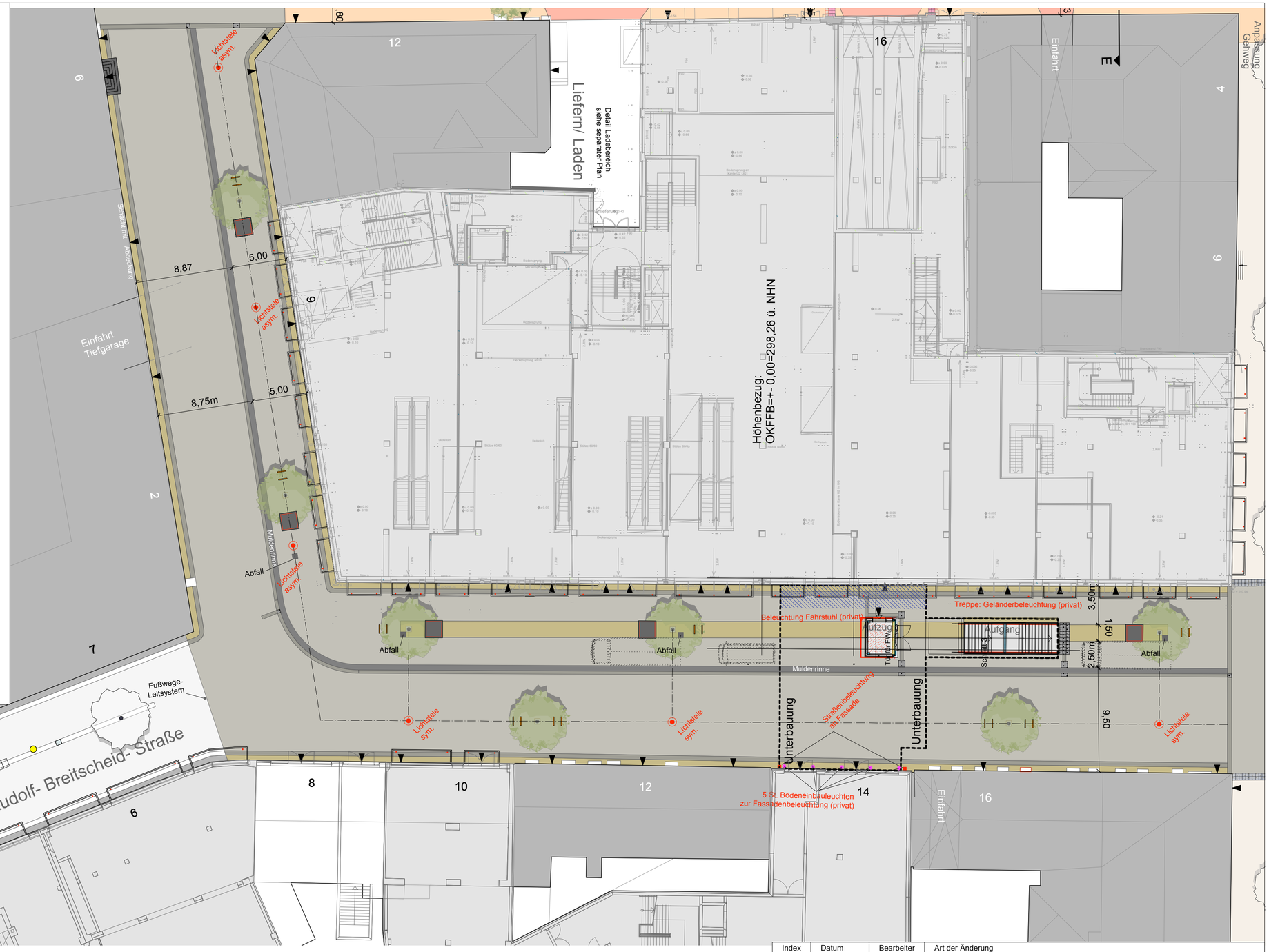
Legende Ausstattung

- unterleuchtete Bank gem. Planung Fagus GmbH/ Anke Augsburg Licht (Stadt Fürth) Bank sicher bzw. evtl.
- Fahrradbügel, B=800mm, Rundrohr d=76mm Oberfläche Baubronze, Systemabstand 700mm Vorgabe: Modell Tamega, Fa. Rasti (Stadt Fürth)
- Abfallbehälter wie Fußgängerzone Fürth in verbesserter Ausführung Oberfläche Baubronze (Stadt Fürth)
- Lichtstele in Oberfläche Baubronze H ca. 6,0m mit Ausstattung gem. Planung Anke Augsburg Licht (Stadt Fürth)
- Bodeneinbauleuchte gem. Planung Anke Augsburg Licht (privat)
- Aufbauleuchten unter Vordächern gem. Planung Anke Augsburg Licht (privat)
- neuer Baumstandort mit Schutzgitter und elt. Anschluss für Festbeleuchtung (Stadt Fürth)

Unterleuchtete Bank, Fagus GmbH/ Anke Augsburg Licht



Fahrradbügel Vorgabe: Modell Tamega, Fa. Rasti, Oberfläche Baubronze



Maßeinheit: Meter

Index	Datum	Bearbeiter	Art der Änderung
A	18.08.2014	TGK	Legende, Straßenbeleuchtung und Bodeneinbauleuchten an Rudolf-Breitscheid-Str. 14
B	25.09.2014	TGK	mittlere Stele Hallstr. verschoben; Fahrradständer Standorte und Stückzahl
C	29.09.2014	TGK	Möblierung; Entfall Bodenstrahler

NEUE MITTE FÜRTH
Außenanlagen - Ausführungsplanung

fagus GmbH

Rudolf-Breitscheid-Str./ Hallstr.: Möblierung mit Lichtplanung vom 04.08.2014
Lageplan

Plan-Nr. **5-1.9**
Index: C

Bauherr: **MIB** Neunte Investitionsgesellschaft mbH, Weißenfelser Straße 65 G • 04229 Leipzig

Planung: fagus - FachGesellschaft für Umweltplanung und Stadtentwicklung mbH • Hauptstraße 9 • 04416 Markkleeberg, Telefon 0341 356 79 44 • Fax 0341 356 79 33

Maßstab: 1:250
Datum: 08.08.2014
Bearbeiter: LI/ TGK

140825_Fürth_Ausführungsplanung.vwx

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

TfA/126/2014/1

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Vorberatung	
Stadtrat	19.11.2014	öffentlich - Beschluss	

Vollzugsrichtlinie für Wahlwerbung der Parteien

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	**Folgende Referenzvorlage vorhanden: TfA/126/2014**

Anlagen:
Eckpunkte für eine Neugestaltung der Wahlwerbung der Parteien
Beiblatt „Auflagen und Bedingungen …“
Vollzugsrichtlinie NEU“

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss empfiehlt, der Stadtrat beschließt:

In Abänderung der bisherigen Vollzugsrichtlinie für Wahlwerbung wird Gebührenfreiheit gewährt für maximal **150 Standorte pro Wahltermin,** und zu dieser Wahl zugelassener Partei, wobei die Anbringung von Werbeträgern mit maximal 3 Ansichtsflächen an einer Stelle (sog. Dreieckständer) als ein Standort gelten. **Dies betrifft auch Hohlkammerplakate**.

Sachverhalt:

Unter dem Eindruck der letzten Wahlen erging an die Verwaltung der Auftrag Eckpunkte für eine Neugestaltung der Wahlwerbung der Parteien zu erarbeiten und diese in einer Vollzugsrichtlinie zusammenzufassen.

Eine entsprechende Empfehlung erging durch den Ältestenrat.

Die Eckpunkte für eine Neugestaltung der Wahlwerbung der Parteien, das den jeweiligen Erlaubnisbescheiden beiliegende Beiblatt „Auflagen und Bedingungen …“ sowie die neu erarbeitete Vollzugsrichtlinie liegen bei.

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Tiefbauamt**

Fürth, 31.10.2014

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Tiefbauamt

Auflagen und Bedingungen für das Aufstellen von Werbeträgern zur Wahlwerbung

1. Aufstellung

Dieser Sondernutzungsbescheid berechtigt zur Aufstellung von Werbeträgern an öffentlichen Straßen und deren Bestandteilen (z. B. Gehwege, Radwege, Straßenbegleitgrün). Er berechtigt nicht zur Aufstellung auf oder an Bauwerken im öffentlichen Verkehrsraum (z. B. Brunnen und Kunstobjekte).
Die Werbeträger sind standsicher aufzustellen und zu befestigen, wobei keine Schäden verursacht werden dürfen. Sie können um bzw. an Masten der Straßenbeleuchtung gestellt oder befestigt werden. Sie dürfen auch als Dreieckständer um Bäume gruppiert, jedoch nicht direkt daran befestigt werden. Außerdem können sie an Pfosten von Verkehrszeichen für den ruhenden Verkehr gestellt oder befestigt werden. Die Werbeträger müssen auf dem Boden stehen; die Anbringung im Luftraum ist nicht gestattet (Ausnahme: Hohlkammerplakate können in einer Höhe von ca. 30 cm (Unterkante) angebracht werden).

2. Straßeneinmündungen und Kreuzungen

Von Straßeneinmündungen und Kreuzungen ist ein ausreichender Abstand zu halten. Insbesondere dürfen Sichtdreiecke nicht beeinträchtigt werden.

3. Aufstellverbote

Werbeträger dürfen insbesondere nicht angebracht/aufgestellt werden:

- an Lichtsignalanlagen und amtlichen Verkehrszeichen für den fließenden Verkehr,
- im Bereich von Kreisverkehren und unsignalisierten Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen),
- an Aluminium und Stahlgeländern,
- an Bäumen
- innerhalb der Pflanzungsflächen von Sträuchern und Bäumen,
- im Bereich von Verkehrsteilern an folgenden Verkehrsknotenpunkten:
    - Würzburger/Kapellenstraße
    - Poppenreuther Brücke
    - Zirndorfer Brücke
    - Billinganlage
    - Hans-Vogel-/Poppenreuther Straße

Das Recht der Straßenverkehrsbehörde auf Erlass von Anordnungen für den Einzelfall bleibt unberührt. Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde sind unverzüglich nachzukommen. Die Straßenverkehrsbehörde ist ermächtigt, bei Gefahr im Verzug Plakatständer zu entfernen.

4. Erscheinungsbild

Für ein ordentliches Erscheinungsbild ist kontinuierlich zu sorgen.
Für die zu klebenden Plakate ist jeweils ein vollflächiger sauberer Untergrund zu schaffen (sog. Makulatur).
Die Standorte der Werbeträger sind wöchentlich zweimal zu kontrollieren.
Beschädigte Plakatträger oder herunterhängende Plakate sind sofort auszutauschen.

5. Haftung

Für alle Personen- und Sachschäden, die im Zusammenhang mit den durchgeführten Werbemaßnahmen entstehen, übernimmt der Sondernutzungsnehmer die alleinige Haftung.

6. Zuwiderhandlungen

Bei Zuwiderhandlungen werden die Werbeträger ohne weitere Ankündigung kostenpflichtig entfernt.
Zuwiderhandlungen können darüber hinaus als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden.

Eckpunkte für eine Neugestaltung der Wahlwerbung der Parteien

Rechtsgrundlagen: Sondernutzungssatzung der Stadt Fürth und Sondernutzungsgebührensatzung der Stadt Fürth

1. Gem. § 2 a der Sondernutzungsgebührensatzung kann „....Gebührenfreiheit ganz oder teilweise gewährt werden für Wahlwerbung innerhalb 6 Wochen vor Wahlen und Volksentscheiden."

   Die Verwaltung schlägt vor, die kostenfreien Plakatstandorte auf 100 pro zugelassene, an der jeweiligen Wahl teilnehmende Partei zu begrenzen (Stadt Nürnberg: 500).

   Bisherige Gepflogenheit in Fürth: eine Limitierung existierte nicht. Der ungefähre Bestand an Werbeträgern bei den Parteien belief sich auf ca. 120 Dreieckständer pro Partei plus Hohlkammerplakate.

   Hinweis: Die Kontingentierung kann sich aus Rechtsgründen nur auf die Gebührenfreiheit beziehen. Das Recht der Parteien, im Rahmen der Sondernutzungssatzung weitere Standorte gebührenpflichtig zu beantragen bleibt unberührt (so die bisherige Praxis in Fürth und Nürnberg).

2. Die Verwaltung schlägt des Weiteren vor, die „Auflagen und Bedingungen für das Aufstellen von Werbeträgern" (siehe Anlage), die bisher von der Verwaltung erlassen wurden (wie in Nürnberg), in einer Vollzugsrichtlinie zusammenzufassen und vom Stadtrat beschließen zu lassen.

3. Die Vollzugsrichtlinie soll die bisherige Fürther Praxis im Wesentlichen beinhalten.

Vollzugsrichtlinie zu § 2 Abs. 2 Nr. 9 der Sondernutzungssatzung der Stadt Fürth und § 2 a der Sondernutzungsgebührensatzung der Stadt Fürth

Die nachfolgende Vollzugsrichtlinie regelt die Aufstellung von Werbeträgern zur politischen Wahlwerbung der für die jeweilige Wahl zugelassenen Parteien auf öffentlichem Verkehrsgrund.

1. Es wird Gebührenfreiheit gewährt für maximal 150 Standorte pro Wahltermin und zu dieser Wahl zugelassener Partei, wobei die Anbringung von Werbeträgern mit maximal 3 Ansichtsflächen an einer Stelle (sog. Dreieckständer) als ein Standort gelten. Dies gilt auch für Hohlkammerplakate.

2. Der gebührenfreie Zeitraum beginnt am 43. Tag vor dem Wahltag.

3. Werden über die Kontingentierung hinaus bzw. vor dem gebührenfreien Zeitraum Werbeträger aufgestellt ist hierfür die gem. Pos. 13 des Sondernutzungsgebührenverzeichnisses festgelegte Sondernutzungsgebühr von 0,25 € pro Stück und Tag zu bezahlen.

4. Vor Aufstellung der Werbeträger ist eine Sondernutzungserlaubnis beim Tiefbauamt zu beantragen. Die Parteien erhalten auf ihren Antrag hin einen Erlaubnisbescheid.

5. Allgemeine Regeln für die Aufstellung

   5.1. Die Aufstellung von Großplakatständern oder Werbeträgern mit einem DIN A0 übersteigenden Format ist nicht gestattet.
   5.2. Ein Aufstell- oder Befestigungsort darf lediglich von einer Partei oder Wählergruppe belegt werden. Werbeträger dürfen nicht übereinander angebracht werden.
   5.3. Die Werbeträger sind stand- und verkehrssicher aufzustellen, wobei keine Schäden verursacht werden dürfen. Sie können um bzw. an Masten der Straßenbeleuchtung gestellt oder befestigt werden. Sie dürfen auch als Dreieckständer um Bäume gruppiert, jedoch nicht direkt daran befestigt werden. Außerdem können sie an Pfosten von Verkehrszeichen für den ruhenden Verkehr gestellt oder befestigt werden.
   5.4. Die Werbeträger müssen auf dem Boden stehen; die Anbringung im Luftraum ist nicht gestattet (Ausnahme: Hohlkammerplakate und Ähnliche können in einer Höhe von ca. 30 cm - Unterkante Werbeträger über dem Erdboden - angebracht werden).
   5.5. Von Straßeneinmündungen und Kreuzungen ist ein ausreichender Abstand zu halten. Insbesondere dürfen Sichtdreiecke, Lichtsignalanlagen und Verkehrszeichen nicht beeinträchtigt werden.
   5.6. Es ist kontinuierlich für ein ordentliches Erscheinungsbild zu sorgen. Für zu klebende Plakate ist jeweils ein vollflächiger sauberer Untergrund zu schaffen (sog. Makulatur).
   5.7. Die Standorte der Werbeträger sind wöchentlich zweimal zu kontrollieren. Beschädigte Werbeträger oder herunterhängende Plakate sind dabei sofort auszutauschen bzw. zu entfernen.

6. Aufstellverbote

Werbeträger dürfen nicht angebracht/aufgestellt werden:

6.1. an Bauwerken im öffentlichen Verkehrsraum (z. B. Brunnen oder Kunstobjekte)
6.2 an Lichtsignalanlagen und amtlichen Verkehrszeichen für den fließenden Verkehr
6.3 im Bereich von Kreisverkehren und unsignalisierten Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen)
6.4 an Aluminium- und Stahlgeländern
6.5 an Bäumen
6.6 innerhalb der Pflanzungsflächen von Sträuchern und Bäumen
6.7 im Bereich von Verkehrsteilern an folgenden Verkehrsknotenpunkten
- Würzburger Straße/Kapellenstraße
- Poppenreuther Brücke
- Zirndorfer Brücke
- Billinganlage
- Hans-Vogel-/Poppenreuther Straße

7. Zuwiderhandlung

Bei Zuwiderhandlungen werden die Werbeträger ohne weitere Ankündigung kostenpflichtig entfernt. Zuwiderhandlungen können darüber hinaus als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden.

8. Haftung

Die Werbeträger sind Eigentum der jeweiligen Partei. Bei eventuellen Personen- bzw. Sachschäden die im Zusammenhang mit Werbeträgern entstehen liegt die alleinige Haftung beim Eigentümer.

9. Entfernung

Die Werbeträger sind innerhalb einer Woche nach dem Wahltag zu entfernen.

Stadt Fürth - Tiefbauamt

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

TfA/127/2014

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Beschluss	

Straßenrechtliche Verfahren

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	

Anlagen:
3 Anlagen werden während der Sitzung in Umlauf gegeben.

Beschlussvorschlag:

Die straßenrechtlichen Verfahren gemäß Vorlage der Verwaltung vom 31.10.2014 werden beschlossen.

Sachverhalt:

1. Kurt-Scherzer-Straße
Als Ortsstraße wird das Grundstück Fl.Nr. 1306/6 und eine Teilfläche des Grundstückes Fl.Nr. 1304/4 Gem. Dambach (Kurt-Scherzer-Straße) **gewidmet**.

(Die Straße wurde hergestellt und ist zu widmen.)

2. Uwe-Lichtenberg-Straße
„Als Eigentümerweg mit Widmungsbeschränkung „Verkehr zu den Anwesen Uwe-Lichtenberg-Str.1 bis 73“ wird eine Teilfläche des Grundstückes Fl.Nr. 463/52 und das Grundstück Fl.Nr. 463/108 Gemarkung Poppenreuth (Stichweg zu den Anwesen Uwe-Lichtenberg-Str.1 bis 73) **gewidmet.**“

(Die Straße einschließlich Stichwege wurde hergestellt und ist zu widmen.)

3. In der Lohe
„Es **ist beabsichtigt** eine Teilfläche des als Ortstraße gewidmeten Grundstückes Fl.Nr. 16/2 Gem. Ronhof (Teilfläche entlang dem Anwesen In der Lohe 8) **einzuziehen**.“

(Die überbaute Fläche soll an den Anlieger verkauft werden.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgelasten
☐ nein ☐ ja Gesamtkosten	€	☐ nein ☐ ja €
Veranschlagung im Haushalt		
☐ nein ☐ ja Hst.	Budget-Nr.	im ☐ Vwhh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:		

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Tiefbauamt**

Fürth, 04.11.2014

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Tiefbauamt

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

GWF/120/2014

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Vorberatung	
Stadtrat	19.11.2014	öffentlich - Beschluss	

Berufsschule II, Theresienstr. 15, 90762 Fürth, Umsetzung des Brandschutzkonzepts, Bauabschnitt I – Erneute Projektgenehmigung

Aktenzeichen / Geschäftszeichen **GWF/NG/ -Ho**	
Anlagen: Stadtratsbeschluss v. 24.10.2012	

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss befürwortet die erneute Projektgenehmigung gemäß Vorlage des Baureferats in Höhe von 610.000,- €.

Der Stadtrat erteilt die erneute Projektgenehmigung gemäß Vorlage des Baureferats in Höhe von 610.000,- €.
Die Verwaltung wird beauftragt, die Mittel bereitzustellen.

Sachverhalt:

Die Baumaßnahme sollte in den Sommerferien 2014 durchgeführt werden. Die Submissionsergebnisse haben jedoch eine deutliche Überschreitung der vorhandenen Mittel gezeigt. Daraufhin wurde mit dem Fördergeber vereinbart, aufgrund der Nichtfinanzierbarkeit der Maßnahme die Ausschreibungen aufzuheben und eine Kostenberechnung zu erstellen, die der derzeitigen konjunkturellen Situation angepasst ist. Ein Förderbescheid lag der Stadt Fürth noch nicht vor, lediglich die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn. Die Aufhebung und Einreichung eines neuen Förderantrags ist nicht förderschädlich.
Der aktualisierte Förderantrag wurde eingereicht, der Förderbescheid der Reg. von Mittelfranken in Höhe von 40 % der zuwendungsfähigen Kosten (alle Kosten ohne KG 700 Nebenkosten) liegt zwischenzeitlich vor.

Die Summe der Projektkosten erhöht sich von 300.000 € auf 610.000 €.

Die Kostensteigerung resultiert aus der aktuellen Kostenberechnung auf Grundlage der aktuell hohen Baupreise, nicht aus Änderungen der Planung.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen	jährliche Folgelasten
[ ] nein [X] ja Gesamtkosten 610.000 €	[ ] nein [ ] ja €
Veranschlagung im Haushalt	
[ ] nein [X] ja HHst 2402.9400.0000 Budget-Nr.	im [ ] Vwhh [X] Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag: In o. g. HHst sind 300.000 € veranschlagt. Die Mehrkosten von 310.000 € können über die Fortschreibungsliste beantragt werden.	

Beteiligungen

Auftrag:	Pfleger beteiligt	Gebäudewirtschaft Fürth	28.10.2014
Ergebnis:	zuständiger Pfleger wurde informiert	Anneliese Hiepel	28.10.2014

Auftrag:	Käm beteiligt	an Gebäudewirtschaft Fürth von	28.10.2014
Ergebnis:			

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Gebäudewirtschaft Fürth**

Fürth, 29.10.2014

Unterschrift der Referentin bzw. des Referenten

Gebäudewirtschaft Fürth Frau Marlies Hofmann	Telefon: (0911) 974-3412

Abdruck

Stadt Fürth

Beschluss

Teilweise Umsetzung des Brandschutzkonzeptes in der Berufsschule II, Theresienstr. 15, 90762 Fürth - Projektgenehmigung -

I. Beschluss

Gremium **Stadtrat am 24.10.2012**

Sitzungsteil: **TOP: 7** **- öffentlich -** **Beschluss**

Abstimmungsergebnis		
☒ einstimmig ☒ angenommen	☐ mehrheitlich ☐ abgelehnt	Ja: Nein:
Abstimmungsvermerke:		

Von den Ausführungen der Verwaltung über die nur teilweise Umsetzung des Brandschutzkonzeptes in Höhe von 300.000,00 € wird Kenntnis genommen. Der Stadtrat erteilt die Projektgenehmigung gemäß Vorlage des Baureferats vom 01.06.2012

II. Eintrag in die Niederschrift SP-Nr.: 1290

III. Rf. V

ø GWF

Fürth, 24.10.2012

Unterschrift der/des Vorsitzenden

Die Übereinstimmung mit dem Original wird bestätigt.
Fürth, 30.10.12
Stadt Fürth

31.10.12
ø
I GWF/IUG2k
GWF/kB 2k
II Ablage Sek

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

Rf. V/310/2014

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Kenntnisnahme	

Mitteilungen

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen:	

Beschlussvorschlag:

.

Sachverhalt:

Der Vortrag des Referenten dient zur Kenntnis.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen	jährliche Folgelasten
☐ nein ☐ ja Gesamtkosten €	☐ nein ☐ ja €
Veranschlagung im Haushalt	
☐ nein ☐ ja Hst. Budget-Nr. im ☐ Vwhh ☐ Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:	

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Referat V**

Fürth, 04.11.2014

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Referat V

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

GWF/121/2014

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Beschluss	

Stellplatzablösung für 2 Kfz-Stellplätze, Georg-Benda-Straße, Flur-Nr. 1642/48

Aktenzeichen / Geschäftszeichen **2014/0160/602/VG/S**	
Anlagen: Lageplan	

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss stimmt der Ablösung der Stellplatzverpflichtung für zwei Kfz-Stellplätze zu, die durch die Nutzungsänderung der Betriebswohnung in ein Büro entstehen.

Sachverhalt:

Der Antragsteller beantragt die Nutzungsänderung einer Betriebswohnung in ein Büro. Dadurch entsteht ein Mehrbedarf von zwei Kfz-Stellplätzen, die weder auf dem Grundstück errichtet noch in näherer Umgebung dinglich gesichert werden können.

Der Antragsteller bittet daher, die beiden Stellplätze ablösen zu dürfen

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen					jährliche Folgelasten		
☐ nein	☐ ja	Gesamtkosten	€		☐ nein	☐ ja	€
Veranschlagung im Haushalt							
☐ nein	☐ ja	Hst.	Budget-Nr.	im	☐ Vwhh	☐ Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:							

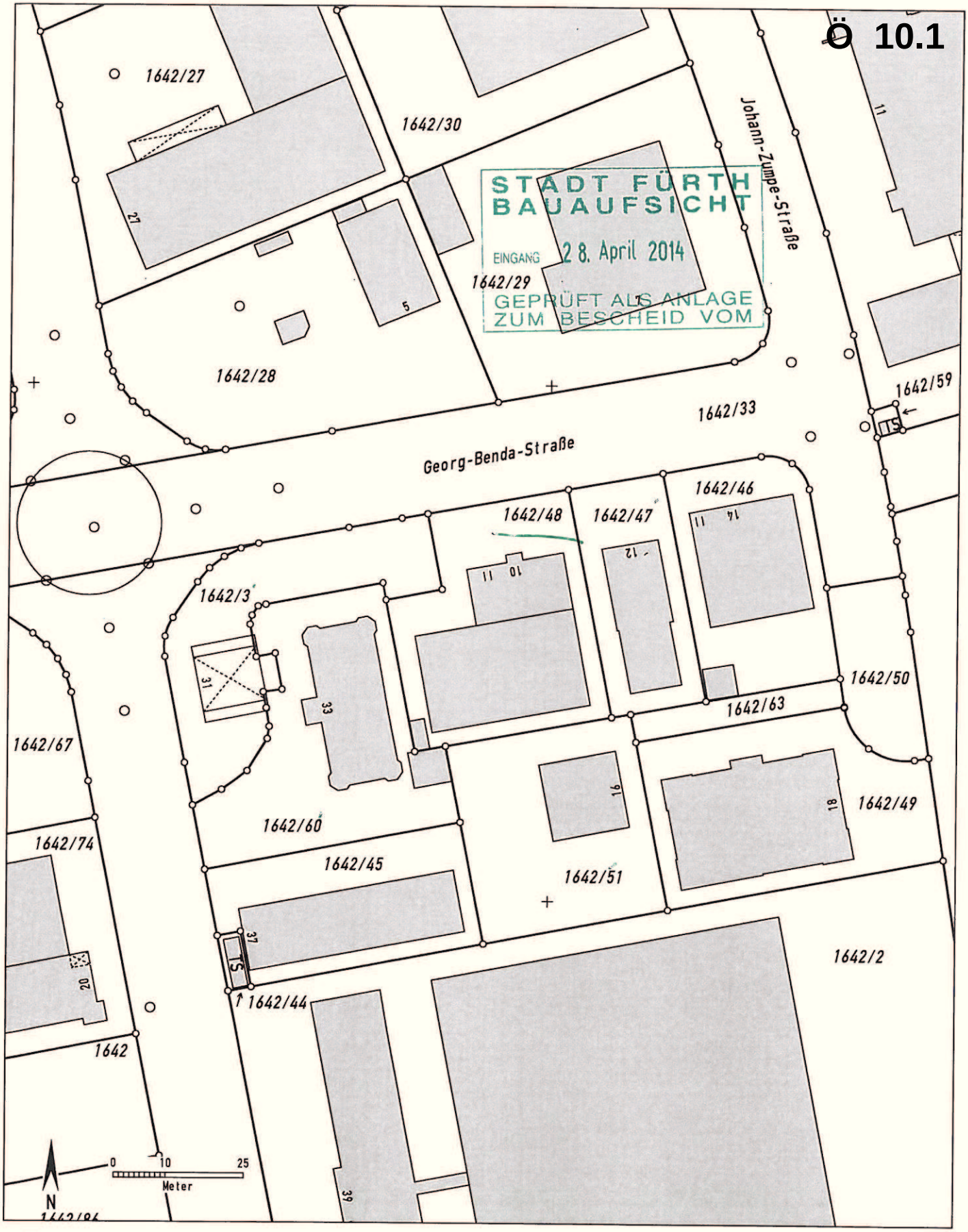
Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Gebäudewirtschaft Fürth**

Fürth, 04.11.2014

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Gebäudewirtschaft Fürth
Frau Karin Tröger



Auszug aus dem Katasterkartenwerk im Maßstab 1:1000

Gemarkung: Fürth, 1642/48 **Vermessungsamt Nürnberg, 14.02.2014**

Die Erstellung von Auszügen aus dem Katasterkartenwerk ist der das Kataster führenden Behörde vorbehalten.
Vervielfältigungen (kopiert bzw. digitalisiert und EDV-gespeichert) sind nur für den eigenen Bedarf gestattet.
Die Weitergabe an Dritte ist nicht erlaubt.
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet; insbesondere bei lang gestrichelt dargestellten Grenzen kann es zu größeren Ungenauigkeiten kommen.
In der Darstellung der Grenzen können Veränderungen berücksichtigt sein, die noch nicht in das Grundbuch übernommen sind.
Der Gebäudenachweis kann vom örtlichen Bestand abweichen.

BAYERN VERMESSUNGSAMT NÜRNBERG

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

GWF/119/2014

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Beschluss	

Stellplatzablösung für 2 Kfz-Stellplätze, Sonnenstraße, Flur Nr. 1472/9

Aktenzeichen / Geschäftszeichen **2014/0139/602/VG/S**	
Anlagen: Lageplan	

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss stimmt der Ablösung der Stellplatzverpflichtung für zwei Stellplätze für die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum auf Grund der verkehrsgünstigen Innenstadtlage zu.

Sachverhalt:

Der Antragsteller beantragt eine Aufstockung um 1 Geschoß und schafft dadurch Wohnraum. Die geforderten 2 Stellplätze können nicht auf eigenem Grundstück errichtet oder in näherer Umgebung dinglich gesichert werden. Auf Grund der Innenstadtlage ist die verkehrstechnische Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel gesichert.

Der Antragsteller bittet daher darum, die beiden Stellplätze ablösen zu dürfen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen ☐ nein ☐ ja Gesamtkosten €	jährliche Folgelasten ☐ nein ☐ ja €
Veranschlagung im Haushalt ☐ nein ☐ ja Hst. Budget-Nr. im ☐ Vwhh ☐ Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:	

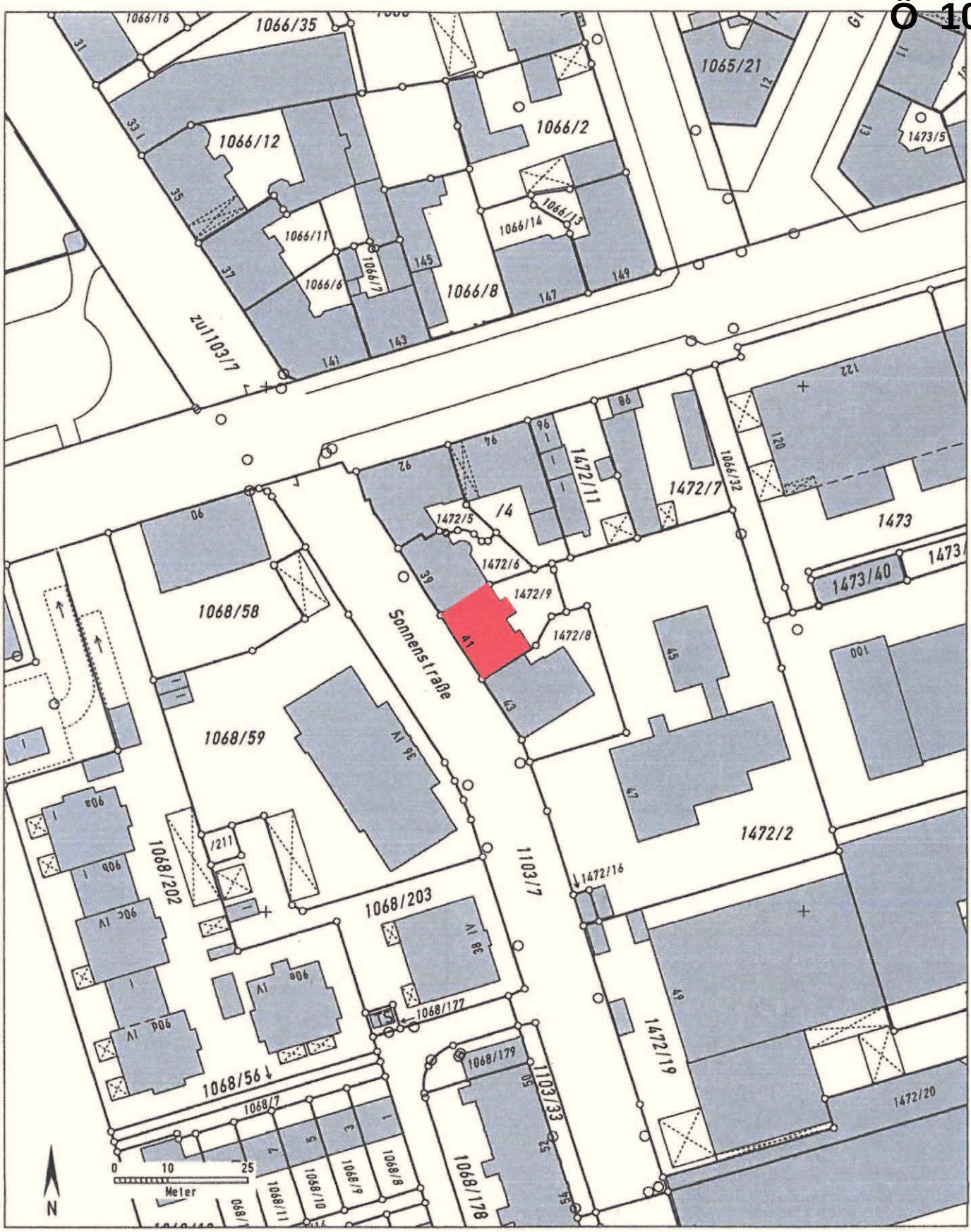
Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Gebäudewirtschaft Fürth**

Fürth, 28.10.2014

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Gebäudewirtschaft Fürth
Frau Siegrid Niewrzol
Telefon:
(0911) 974-3158



Auszug aus dem Katasterkartenwerk, Maßstab 1:1000, zur Bauvorlage nach §7 Abs.1 der Bauvorlagenverordnung.
Gemarkung: Fürth, Flurstück: 1472/9
Vermessungsamt Nürnberg, 22.5.2013
Geschäftszeichen: Saritas_Sonnenstraße_22.05.2013

In der Darstellung der Grenzen können Veränderungen berücksichtigt sein, die noch nicht in das Grundbuch übernommen sind.
Der Gebäudenachweis kann vom örtlichen Bestand abweichen.

STADTPLANUNGSAMT
VERMESSUNG
Fürth 22.5.13 i.A.

Stempel und Unterschrift der abgebenden Stelle

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

GWF/118/2014

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Beschluss	

Stellplatzablöse für 2 Kfz Nutzungsänderung in Wohnen Fl.Nr.1044/9

Aktenzeichen / Geschäftszeichen **2014/0238/602/VG/S**	
Anlagen: Lageplan	

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss stimmt der Ablösung der Stellplatzverpflichtung für zwei Kfz-Stellplätze im Zuge der Nutzungsänderung von Gewerbe in Wohnen auf Grund der verkehrsgünstigen Innenstadtlage zu.

Sachverhalt:

Der Antragsteller beantragt eine Nutzungsänderung von Gewerbe in Wohnen und schafft dadurch Wohnraum. Die geforderten 2 Stellplätze können nicht auf eigenem Grundstück errichtet oder in näherer Umgebung dinglich gesichert werden. Auf Grund der Innenstadtlage in der Kaiserstraße / Leyer Straße ist die verkehrstechnische Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel gesichert.

Der Antragsteller bittet daher darum, die beiden Stellplätze ablösen zu dürfen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen ☐ nein ☐ ja Gesamtkosten €	jährliche Folgelasten ☐ nein ☐ ja €
Veranschlagung im Haushalt ☐ nein ☐ ja Hst. Budget-Nr. im ☐ Vwhh ☐ Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:	

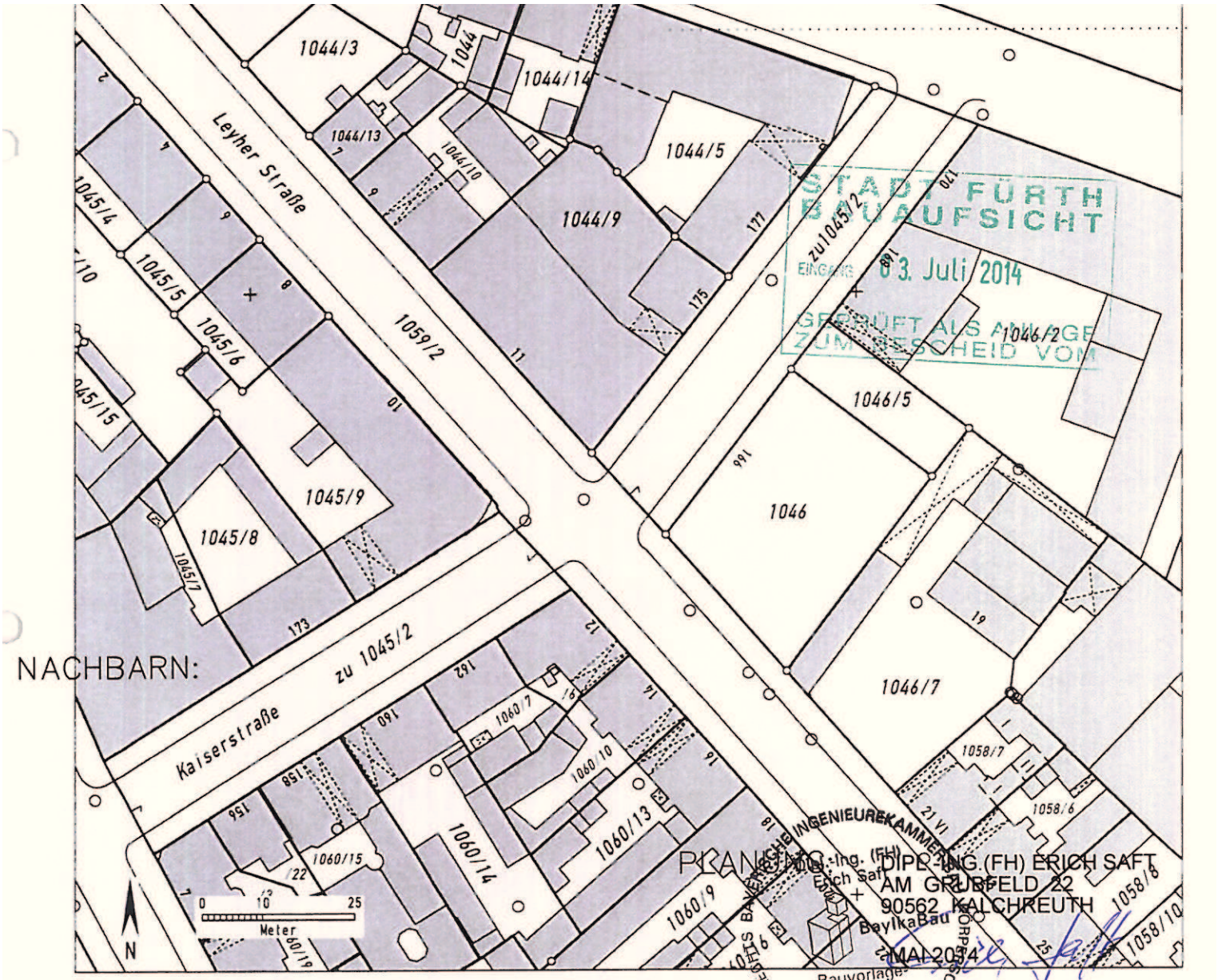
Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Gebäudewirtschaft Fürth**

Fürth, 28.10.2014

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Gebäudewirtschaft Fürth
Frau Siegrid Niewrzol
Telefon:
(0911) 974-3158



Auszug aus dem Katasterkartenwerk im Maßstab 1:1000

Gemarkung: Fürth, 1044/9 **Vermessungsamt Nürnberg, 17.04.2014**

Die Erstellung von Auszügen aus dem Katasterkartenwerk ist der das Kataster führenden Behörde vorbehalten.
Vervielfältigungen (kopiert bzw. digitalisiert und EDV-gespeichert) sind nur für den eigenen Bedarf gestattet.
Die Weitergabe an Dritte ist nicht erlaubt.
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet; insbesondere bei lang gestrichelt dargestellten Grenzen kann es zu größeren Ungenauigkeiten kommen.
In der Darstellung der Grenzen können Veränderungen berücksichtigt sein, die noch nicht in das Grundbuch übernommen sind.
Der Gebäudenachweis kann vom örtlichen Bestand abweichen.

BAYERN VERMESSUNGSAMT NÜRNBERG

Stadt Fürth

Beschlussvorlage

GWF/122/2014

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Beschluss	

Frankenstraße, Flur-Nr. 997/4, Stellplatzablösung für 6 Kfz-Stellplätze

Aktenzeichen / Geschäftszeichen **2012/0030/602/BA/S; 2013/0027/602/BA/S; 2008/0148/602/VG/S**	
Anlagen: Lageplan	

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss stimmt der Ablösung der Stellplatzverpflichtung für 6 Stellplätze für die Schaffung von zusätzlichen Gewerbeflächen auf Grund einer Nutzungsänderung von Büroräumen in Zahnarztpraxis sowie von Eingangsbereich in Büro- und Ladenflächen zu.

Sachverhalt:

Der Antragsteller beantragt die Nutzungsänderung von Büroräumen in Zahnarztpraxis sowie die Nutzungsänderung des Eingangsbereiches zu Büro- und Ladenflächen.
Für die Zahnarztpraxis und für die Büro- und Ladenflächen entsteht jeweils ein Stellplatzmehrbedarf von 2 Stellplätzen.
Zusätzlich muss ein Stellplatzdefizit von 2 Kfz-Stellplätzen aus der früheren Nutzung als Verwaltungsgebäude ausgeglichen werden.
Auf Grund der örtlichen Lage ist die verkehrstechnische Erschließung weiterhin gesichert.

Der Antragsteller bittet daher darum, die 6 Stellplätze ablösen zu dürfen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgelasten	
☐ nein ☐ ja Gesamtkosten	€	☐ nein ☐ ja	€
Veranschlagung im Haushalt			
☐ nein ☐ ja Hst.	Budget-Nr.	im ☐ Vwhh ☐ Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

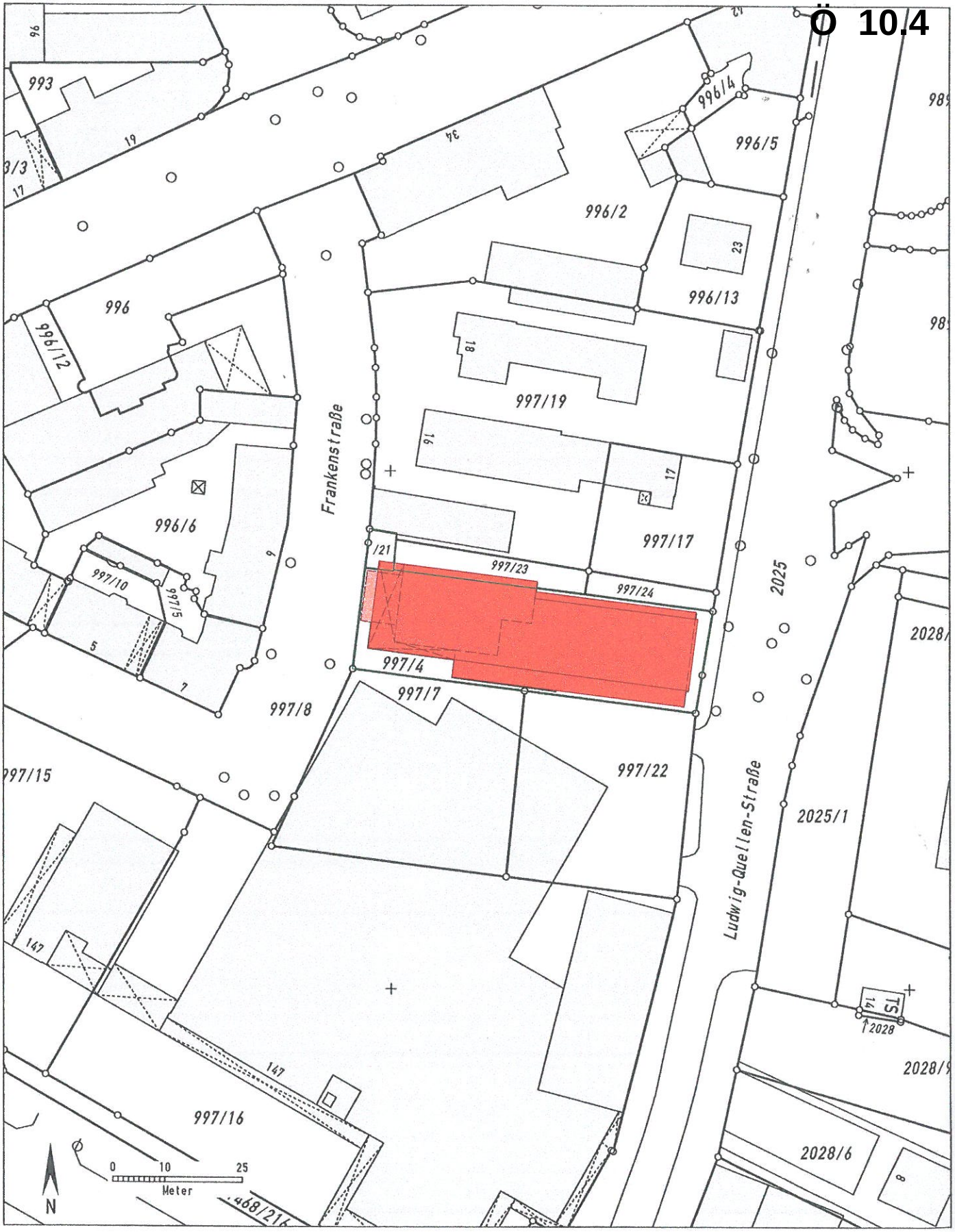
Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Gebäudewirtschaft Fürth**

Fürth, 04.11.2014

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Gebäudewirtschaft Fürth
Frau Karin Tröger



Auszug aus dem Katasterkartenwerk im Maßstab 1:1000

Gemarkung: Fürth, Flurstück 997/4, 997/21 **Vermessungsamt Nürnberg, 05.07.2012**

Die Erstellung von Auszügen aus dem Katasterkartenwerk ist der das Kataster führenden Behörde vorbehalten.
Vervielfältigungen (kopiert bzw. digitalisiert und EDV-gespeichert) sind nur für den eigenen Bedarf gestattet.
Die Weitergabe an Dritte ist nicht erlaubt.
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet; insbesondere bei lang gestrichelt dargestellten Grenzen kann es zu größeren Ungenauigkeiten kommen.
In der Darstellung der Grenzen können Veränderungen berücksichtigt sein, die noch nicht in das Grundbuch übernommen sind.
Der Gebäudenachweis kann vom örtlichen Bestand abweichen.

Jordan

BAYERN VERMESSUNGSAMT NÜRNBERG

Stadtentwässerung Fürth

Beschlussvorlage

StEF/059/2014

I. Vorlage zur Beschlussfassung

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.11.2014	öffentlich - Vorberatung	
Stadtrat	19.11.2014	öffentlich - Beschluss	

Wirtschaftsplan 2015 der StEF

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	

Anlagen:
Wirtschaftsplan der Stadtentwässerung Fürth für das Wirtschaftsjahr 2015

Beschlussvorschlag:

Der Werkausschuss nimmt den Wirtschaftsplan 2015 der StEF zur Kenntnis.

Der Werkausschuss empfiehlt dem Stadtrat den Wirtschaftsplan 2015 der Stadtentwässerung Fürth (StEF) zur Beschlussfassung.

Der Stadtrat beschließt Wirtschaftsplan 2015 der Stadtentwässerung Fürth.

Sachverhalt:

Der Werkausschuss ist vorberatender Ausschuss für die StEF in allen Angelegenheiten die der Beschlussfassung des Stadtrates unterliegen.

Die wesentlichen Eckdaten des WiPl 2015 werden nachstehend zur Kenntnis gegeben.

Der Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2015

schließt im Erfolgsplan

mit Erträgen von	27.181.600 €
und Aufwendungen von	25.243.349 €

und im Vermögensplan

mit Einnahmen von	48.623.498 €
und Ausgaben von	48.623.498 €

ab.

Der Gesamtbetrag der Kreditaufnahmen
für Investitionen wird festgesetzt auf 18.052.000 €

Der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen
im Vermögensplan beläuft sich

im Jahr 2016 auf	28.100.000 €
im Jahr 2017 auf	17.765.000 €
und im Jahr 2018 auf	4.450.000 €

Der Höchstbetrag der Kassenkredite zur
rechtzeitigen Leistung von Ausgaben nach
dem Wirtschaftsplan wird festgesetzt auf 4.500.000 €

Die nicht verbrauchten Kreditermächtigungen aus dem Wirtschaftsjahr 2014 in Höhe von 21.960.070 Euro werden nach Abschluss des Wirtschaftsjahres 2014 kraft Gesetz (Art. 71 Abs. 3 GO i. V. m. Art. 88 Abs. 5 Satz 1 GO) auf das Wirtschaftsjahr 2015 übertragen und stehen dort neben den Ansätzen für 2015 für Investitionen zur Verfügung.

Weitergehende Informationen sind dem WiPl zu entnehmen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen					jährliche Folgelasten			
☐ nein ☐ ja Gesamtkosten				€	☐ nein ☐ ja			€
Veranschlagung im Wirtschaftsplan								
☐ nein	☐ ja	Konto	Invest.-Nr.	im	☐	Invest.-Plan	☐	Erfolgsplan
☐ nein	☐ ja	Konto	Invest.-Nr.	im	☐	Invest.-Plan	☐	Erfolgsplan
☐ nein	☐ ja	Konto	Invest.-Nr.	im	☐	Invest.-Plan	☐	Erfolgsplan
wenn nein, Deckungsvorschlag:								

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Stadtentwässerung Fürth**

Fürth, 05.11.2014

Unterschrift der Werkleitung

Stadtentwässerung Fürth
Dagmar Förster

WIRTSCHAFTSPLAN

der Stadtentwässerung Fürth (StEF)

für das Wirtschaftsjahr 2015

INHALT

1	**VORBEMERKUNGEN ZUM WIRTSCHAFTSPLAN**	**3**
2	**ERFOLGSPLAN**	**4**
	Erläuterungen zum Erfolgsplan	8
3	**VERMÖGENSPLAN**	**11**
	Erläuterungen zum Vermögensplan	11
4	**INVESTITIONSPLAN**	**12**
5	**FINANZPLAN**	**14**
	Erläuterungen zum Finanzplan	15
6	**STELLENPLANAUSZUG**	**16**
7	**SCHLUSSBEMERKUNG**	**17**

1 VORBEMERKUNGEN ZUM WIRTSCHAFTSPLAN

Geschäftsbetrieb

Der Stadtentwässerungsbetrieb Fürth (StEF) wird seit Jahresbeginn 2006 als organisatorisch, verwaltungsmäßig und finanzwirtschaftlich gesondertes Unternehmen außerhalb der allgemeinen Verwaltung als Sondervermögen ohne eigene Rechtspersönlichkeit geführt. Aufgabe des Eigenbetriebes ist die schadlose Ableitung und Behandlung von Abwässern. Dies wurde in der Betriebssatzung festgelegt, welche die Regelungen der Eigenbetriebsverordnung Bayern (EBV) ergänzt.
Bereits ein Jahr vorher löste die kaufmännische die bis dahin kameral geführte Buchführung ab.

Abwassergebühren

Nach Art. 8 des Kommunalabgabengesetzes (KAG) werden für die Abwasserbeseitigung Gebühren von den Abwasserschuldnern erhoben. Deren Erhebung richtet sich nach der Beitrags- und Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Stadt Fürth (BGS-EWS).

Im Jahr 2006 wurde der getrennte Gebührenmaßstab für Schmutzwasser und Niederschlagswasser im Stadtgebiet Fürth eingeführt. Durch diesen Maßstab wird eine verursachungsgerechte Verteilung der nach KAG umlagefähigen Kosten auf die Kostenträger Schmutz- und Regenwasser erreicht. Das erzielte Gebührenaufkommen soll dabei die nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ansatzfähigen Kosten einschließlich der Kosten für die Ermittlung und Anforderungen von einrichtungsbezogenen Abgaben decken.

Die Gebühren (§ 15 BGS-EWS) betragen

pro 1 m³ Schmutzwasser (nach modifizierter Trinkwassermenge) **1,80 €**,

pro 1 m² befestigte Fläche **Niederschlagswasser** **0,66 €.**

Auf der Grundlage des vorliegenden Erfolgsplans kann bei Annahme eines vierjährigen Kalkulationszeitraums von 01.01.2013 bis einschließlich 31.12.2016 davon ausgegangen werden, dass die Gebührenhöhe nicht ansteigt.

2 ERFOLGSPLAN

	Beschreibung	IST 2013 EUR	PLAN 2014 EUR	PLAN 2015 EUR	PLAN 2016 EUR	PLAN 2017 EUR	PLAN 2018 EUR
1	**Umsatzerlöse**						
40000	Schmutzw assergeb. (Gemeinden)	11.546.930	11.300.000	11.300.000	11.300.000	12.430.000	12.430.000
40010	Niederschlagsw assergeb. von Dritten (Stadt)	4.852.603	4.851.000	4.851.000	4.851.000	5.336.100	5.336.100
40015	Niederschlagsw assergeb. öff. Verkehrsgrund (Stadt)	2.800.000	3.280.000	3.280.000	3.500.000	3.600.000	3.600.000
40020	Starkverschmutzungszuschlag	148.281	128.000	148.000	148.000	148.000	148.000
40100	Schmutzw assergeb. (Gemeinden)	4.498	0	4.000	4.000	4.000	4.000
40110	Niederschlagsw assergeb. (Gemeinden)	0	0	0	0	0	0
40190	Zusammengef. Kanalbenutzungsgeb. (Gemeinden)	3.074.300	3.074.000	3.200.000	3.200.000	3.227.700	3.227.700
40200	Abw assergeb. Sondertarife	0	0	0	0	0	0
42000	Kanalspülung / Sinkkastenreinigung	98.794	100.000	130.000	130.000	130.000	130.000
42300	Kraftw ärmekopplungszulage (KWK)	131.372	0	132.000	132.000	132.000	132.000
43000	Anordnung zum Kanalanschluss	0	0	0	0	0	0
43020	Erteilung Kanalauskunft	7.161	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
43030	Erteilung Anschluss- und Benutzungsgenehmigung	101.514	80.000	100.000	100.000	100.000	100.000
43040	Anordnung nachträgl. Aufl. Widerruf, Genehmigung	900	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
43060	Einzelfallanordnung Erfüll. satz. gem. Verpflichtung	5.960	2.500	5.000	5.000	5.000	5.000
43100	Probenahme zur Abw asseruntersuchung	0	0	0	0	0	0
43190	Sonst. Amtshandlungsgebühr	1.750	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
43200	Untersuchungsgebühren	16.590	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
	Zwischensumme zu 1	**22.790.653**	**22.840.200**	**23.174.700**	**23.394.700**	**25.137.500**	**25.137.500**
2	**Erhöhung / Verminderung des Bestandes an fertigen / unfertigen Erzeugnissen**						
	Zwischensumme zu 2	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
3	**Andere aktivierte Eigenleistungen**						
51000	Aktivierte Eigenleistungen für tarifl. Beschäftigte	441.817	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000
51020	Aktivierte Bezüge Beamte	1.691	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
	Zwischensumme zu 3	**443.508**	**555.000**	**555.000**	**555.000**	**555.000**	**555.000**
4	**Sonstige betriebl. Erträge**						
53010	Gew inn aus dem Abgang v. Anlageverm.	1.412.675		0	0	0	0
53310	Erträge aus Schadenersatzleistungen	0	0	0	0	0	0
53320	Versicherungsentschädigungen	0	0	0	0	0	0
53350	Erträge aus Zulagen und Zuschüssen	72.546	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
53390	Erträge aus Mahngebühren, Mahnausl. u. Vollstreckungsank.	1.287	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
53391	Erträge aus Säumniszuschlägen	638	700	1.500	1.000	1.000	1.000
53392	Erträge aus Mahngebühren, Säumniszuschläge	0	0	0	0	0	0
53393	Erträge aus Leistungsbescheiden	0	0	0	0	0	0
53395	Erträge aus eig. Voillstreckungskosten (ohne GV-Kosten)	278	0	0	0	0	0
53396	Erträge aus GV-Kosten	2	0	0	0	0	0
53397	Erträge aus Auslagen, Porti etc.	756	600	600	600	600	600
53398	Andere periodenfremde Erträge	0	0	0	0	0	0
53399	Andere sonstige betriebl. Erträge	-393	20.000	13.000	13.000	13.000	13.000
62110	Zinsen aus Kassenguthaben (Stadt)	0	0	0	0	0	0
	davon Auflösungen von Sonderposten mit Rücklagenanteil	0	0	0	0	0	0
41000	Erträge aus der Auflösung von Zuw eisungen des Bundes	0	281.000	279.000	276.200	273.400	270.700
41010	Erträge aus der Auflösung von Zuw eisungen des Landes	0	0	0	0	0	0
41090	Erträge aus der Auflösung sonstiger Zuw endungen	0	0	0	0	0	0
41100	Erträge aus der Auflösung von Beiträgen		940.000	975.100	965.400	955.700	946.200
41190	Erträge aus der Auflösung von sonst. Ertragszuschüssen	0	0	0	0	0	0
41993	Erträge aus der Auflösung RS Gebührenüberdeckung	0	1.200.000	2.126.000	2.126.000	1.000.000	1.000.000
41994	Aufw end. A. Zuführung z. RS Gebührenüberdeckung	-1.000.000	0	0	0	0	0
	Zwischensumme zu 4	**487.789**	**2.493.500**	**3.446.400**	**3.433.400**	**2.294.900**	**2.282.700**

	Beschreibung	IST 2013 EUR	PLAN 2014 EUR	PLAN 2015 EUR	PLAN 2016 EUR	PLAN 2017 EUR	PLAN 2018 EUR
5	**Materialaufwand:**						
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren						
54100	Strombezug	-693.937	-683.400	-683.000	-696.700	-710.600	-724.800
54110	Gasbezug	-130.578	-151.000	-130.000	-132.600	-135.300	-138.000
54120	Wasserbezug	-47.406	-70.400	-52.000	-53.000	-54.100	-55.200
54300	Hilfs- u. Betriebsst.	-636.805	-596.200	-596.200	-608.100	-620.300	-632.700
54500	Materialdirektverbrauch	-102.849	-120.000	-171.000	-174.400	-177.900	-181.500
54700	Abwasserabgabe	-997.473	-1.000.000	-1.000.000	-1.000.000	-1.000.000	-1.000.000
54900	Werkzeuge u. Kleingeräte	-13.412	-16.000	-16.000	-16.300	-16.600	-16.900
54990	And. sonst. Materialaufwand	-80.690	-61.200	-73.000	-74.500	-76.000	-77.500
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen						
54600	Rechengutentsorgung	-27.422	-29.400	-26.000	-26.500	-27.000	-27.500
54601	Sandfanggutentsorgung	-27.511	-30.600	-30.600	-31.200	-31.800	-32.400
54602	Klärschlammentsorgung	-673.777	-707.900	-700.000	-714.000	-728.300	-742.900
54610	Aufwend. f. Wartungen (sow. n. Kto. 5973/83)	-278.139	-306.000	-300.000	-306.000	-312.100	-318.300
54620	Aufwend. f. Inspektionen (sow. n. Kto. 5973/83)	-37.525	-30.600	-35.000	-35.700	-36.400	-37.100
54630	Aufwend. f. Instandhaltg. (sow. n. Kto. 5973/83)	-103.822	-1.050.000	-1.005.000	-660.000	-365.000	-620.000
54690	Sonst. Aufwend. f. bezogene Leistungen	-555.182	-520.000	-570.000	-581.400	-593.000	-604.900
	Zwischensumme zu 5	**-4.406.528**	**-5.372.700**	**-5.387.800**	**-5.110.400**	**-4.884.400**	**-5.209.700**
6	**Personalaufwand:**						
	a) Löhne und Gehälter						
55003	Leistungsprämie (Lohnempf.)	-72.875	-67.000	-69.000	-71.100	-73.200	-75.400
55080	Aufwend. f. ABM-Kräfte	0	0	0	0	0	0
55100	Gehälter	-4.227.253	-4.387.700	-4.400.000	-4.532.000	-4.668.000	-4.808.000
55101	Job-Ticket	-976	-1.600	-1.600	-1.600	-1.600	-1.600
55110	Aufw. f. RS nicht gen. Urlaub (Gehaltsempf.)	-9.658	0	0	0	0	0
55120	Aufw. f. RS geleist. Überstd.(Gehaltsempf.)	-21.116	0	0	0	0	0
55190	Pauschalierte LoSt	-24.697	-26.600	-26.600	-26.600	-26.600	-26.600
55200	Beamtenbezüge	0	0	0	0	0	0
55201	Job-Ticket (Beamte)	0	0	0	0	0	0
55290	Pauschalierte LoSt Beamte	0	0	0	0	0	0
	b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung						
56100	AG-Anteile SV	-844.675	-845.600	-861.100	-886.900	-913.500	-940.900
56200	BG-Beiträge	-17.075	-17.000	-17.500	-18.000	-18.500	-19.100
56300	Beiträge ZVK Lohnempf.	0	0	0	0	0	0
56400	Beiträge ZVK Gehaltsempf.	-337.243	-340.300	-360.000	-370.800	-381.900	-393.400
56600	Beih. u. Unterstütz. (Lohnempf.)	-288		-400	-400	-400	-400
56610	Beih. u. Unterstütz. (Gehaltsempf.)	0	0	0	0	0	0
56620	Beih. u. Unterstütz. (Beamte)	0	0	0	0	0	0
56720	Versorgungsaufwendungen (Beamte)	0	0	0	0	0	0
	davon für Altersversorgung						
56300	Beiträge ZVK Lohnempf.	0	0	0	0	0	0
56400	Beiträge ZVK Gehaltsempf.	-337.243	-340.300	-360.000	-370.800	-381.900	-393.400
56720	Versorgungsaufwendungen (Beamte)	0	0	0	0	0	0
	Zwischensumme zu 6	**-5.555.856**	**-5.685.800**	**-5.736.200**	**-5.907.400**	**-6.083.700**	**-6.265.400**
7	**Abschreibungen:**						
	a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen						
57xxx		-5.327.596	-5.785.657	-6.478.322	-7.422.976	-8.152.235	-9.026.471
	davon nach §253 Abs.2 Satz3 HGB						
	b) auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die im Unternehmen üblichen Abschreibungen überschreiten						
		0	0	0	0	0	0
	davon nach §253 Abs.2 Satz3 HGB						
	Zwischensumme zu 7	**-5.327.596**	**-5.785.657**	**-6.478.322**	**-7.422.976**	**-8.152.235**	**-9.026.471**

	Beschreibung	IST 2013 in €	PLAN 2014 in €	PLAN 2015 in €	PLAN 2016 in €	PLAN 2017 in €	PLAN 2018 in €
8	**Sonstige betriebliche Aufwendungen**						
58111	Verlust aus Anlageabgängen	0	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000
58301	Abschreibungen auf Forderungen	-4.031	-26.000	-26.000	-26.000	-26.000	-26.000
59000	Verwaltungskostenbeitrag an die Stadt	-827.862	-827.200	-840.500	-857.300	-874.400	-891.900
59001	Aufwend. f. Personalgestellung Stadt Fürth	-521.745	-496.700	-540.000	-550.800	-561.800	-573.000
59100	Mieten	-56.167	-59.600	-57.400	-58.500	-59.700	-60.900
59101	Pachten	0	0	0	0	0	0
59110	Leasing v. Betriebs- und Geschäftsauss.	0	0	-38.400	-38.400	-38.400	-38.400
59125	Beiträge Wirtschaftsverb., Berufsvertret. usw.	-8.853	-5.200	-9.000	-9.200	-9.400	-9.600
59200	Beiträge Gebäudeversicherungen	-7.980	-12.000	-11.000	-11.200	-11.400	-11.600
59210	Beiträge Haftpflichtversicherung	-45.662	-50.000	-50.000	-51.000	-52.000	-53.000
59290	Beiträge sonst. Versicherungen	-21.855	-16.300	-16.000	-16.300	-16.600	-16.900
59300	Labormaterial	-33.226	-30.000	-30.000	-30.600	-31.200	-31.800
59310	Büromaterial	-10.296	-9.400	-9.400	-9.600	-9.800	-10.000
59320	Aufwend. f. Druck u. Vervielfältigung	-8.197	-10.300	-9.000	-9.200	-9.400	-9.600
59333	Gesetz-, Verordnungs- u. Amtsblätter	-6.196	-5.500	-5.800	-5.900	-6.000	-6.100
59339	Zeitungen, Zeitschr., Bücher u. So. Fachlit.	-6.595	-7.000	-7.000	-7.100	-7.200	-7.300
59400	Porto, Frachten u. ähnl. Aufwend.	-3.496	-2.800	-3.000	-3.100	-3.200	-3.300
59410	Telefon, Telefax	0	0	0	0	0	0
59411	Internet	0	0	0	0	0	0
59419	Sonst.Aufwend.f.Telefon u. Datenübertr.	-104.596	-122.800	-115.000	-117.300	-119.600	-122.000
59500	Bekanntmachungen	-2.611	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
59510	Aufwend. f. Personalgewinnung	-6.175	-2.400	-3.800	-3.900	-4.000	-4.100
59520	Öffentlichkeitsarbeit		-5.300	-8.000	-8.000	-5.500	-5.600
59600	Fahr-/Flugkosten	-511	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
59601	Tagegeld	-610	-2.400	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
59602	Übernachtungsgeld	-976	-3.000	-3.000	-3.100	-3.200	-3.300
59603	Nebenkosten	-285	-600	-600	-600	-600	-600
59620	Aufwend. f. Gästebewirtung	-118	-1.200	-1.200	-1.200	-1.200	-1.200
59630	Repräsentationsaufwendungen	0	0	0	0	0	0
59700	Laufende Lizenzaufwendungen	-19.145	-24.500	-20.000	-20.400	-20.800	-21.200
59701	Aufwend. f. Updates	-6.630	-9.000	-5.600	-5.700	-5.800	-5.900
59710	Aufwend. f. technische Beratungen	-11.416	-130.000	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000
59711	Aufwend. f. wirtschaftliche Beratungen	-12.600	-24.000	-24.000	-24.500	-25.000	-25.500
59712	Aufwend. f. Kassen-, Rechnungs- und Abschlussprüfung	-19.500	-24.000	-24.000	-24.500	-25.000	-25.500
59713	Gebühren technische Prüfungen	-34.230	-20.000	-20.000	-20.400	-20.800	-21.200
59720	Gerichts-, Notariats- u. Prozeßgebühren	-15.780	-30.000	-30.000	-30.600	-31.200	-31.800
59721	Aufwend. f. Mahn- u. Vollstreckungsw.	-1.697	-1.600	-1.600	-1.600	-1.600	-1.600
59730	Aufwend. f. Wartungen (ohne Fzg.)	-18.116	-18.000	-33.000	-33.700	-34.400	-35.100
59731	Aufwend. f. Inspektionen (ohne Fzg.)	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
59732	Aufwend. f. Instandhaltg. (ohne Fzg.)	-6.069	-6.000	-6.000	-6.100	-6.200	-6.300
59740	Einhebungspauschalen Zählerablesungen	-327.996	-330.000	-330.000	-336.600	-343.300	-350.200
59749	And. sonst. Dienst- u. Fremdleistungen	-52.816	-100.000	-100.000	-102.000	-104.000	-106.100
59800	Aufwend. f. Zahlungsverkehr, Kto.geb.	-450	-400	-400	-400	-400	-400
59820	Aufwend.f.Aus-u.Fortbildung,Umschulung	-14.933	-32.000	-28.000	-28.600	-29.200	-29.800
59821	Zuschüsse Verpflegung (ohne Reiseko.)	0	0	0	0	0	0
59829	Sonst. freiwillige soziale Aufwend.	-1.223	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
59830	Aufwend.f.Fzg.wartg.u.-inspekt. / Reifen	-24.638	-32.000	-32.000	-32.600	-33.300	-34.000
59831	Aufwend. f. Fahrzeugreparaturen	-75.560	-65.000	-84.000	-85.700	-87.400	-89.100
59832	Aufwend. f. Unfallinstandsetzung	0	0	0	0	0	0
59833	Brenn-, Treib- und Schmierstoffe (soweit nicht Kontogruppe 54)	-95.308	-120.000	-100.000	-105.000	-110.300	-115.800
59836	Beiträge Fahrzeugversicherungen	-12.833	-12.000	-13.000	-13.300	-13.600	-13.900
59839	Sonst. Aufwend. für Fahrzeuge	-17.108	-18.000	-18.000	-18.400	-18.800	-19.200
59843	Aufwend. f. Heizöl	-10.004	-18.000	-18.000	-18.900	-19.800	-20.800
59845	Aufwend.f.Gebäudereinigung (incl. GWF)	-146.103	-120.000	-120.000	-122.400	-124.800	-127.300
59846	Aufwend. f. Fremdreinigung	-1.641	-3.000	-3.000	-3.100	-3.200	-3.300
59849	Sonst. Aufwend. a.d. Gebäudevorhaltg.	-114.413	-135.000	-150.000	-153.000	-156.100	-159.200
59891	Aufwend. f. Dienst- und Schutzkleidung, Ausrüstung	-31.832	-30.000	-32.000	-32.600	-33.300	-34.000
59892	Arzneien u. Verbandsmaterial	0	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000
59895	Werkzeuge u. Kleinger. (sow.n.Kto.gr. 54)	0	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000
59899	Sonst. Betriebsbedarf	-28.867	-24.000	-25.000	-25.500	-26.000	-26.500
	davon Zuführungen zu Sonderposten mit Rücklageanteil						
	Zwischensumme zu 8	**-2.780.951**	**-3.062.200**	**-3.143.700**	**-3.205.900**	**-3.266.900**	**-3.331.900**

	Beschreibung	IST 2013 EUR	PLAN 2014 EUR	PLAN 2015 EUR	PLAN 2016 EUR	PLAN 2017 EUR	PLAN 2018 EUR
9	**Erträge aus Beteiligungen**						
	davon aus verbundenen Unternehmen						
	Zwischensumme zu 9	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
10	**Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens**						
	davon aus verbundenen Unternehmen						
	Zwischensumme aus 10	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
11	**sonstige Zinsen und ähnliche Erträge**						
62100	Zinsen a. Tagesgeld- und Festgeldguth.	8.275	5.000	5.000	2.100	2.100	2.100
62130	Ertr. a. Verzugszinsen	-12	500	500	500	500	500
	davon aus verbundenen Unternehmen						
	Zwischensumme aus 11	**8.263**	**5.500**	**5.500**	**2.600**	**2.600**	**2.600**
12	**Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens**						
	Zwischensumme aus 12	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
13	**Zinsen und ähnliche Aufwendungen**						
65101	Zins.aufw. mit.-u.langfr. Verb. gg. Kreditinst.	-3.245.105	-3.996.898	-3.577.266	-3.459.490	-3.455.165	-3.475.214
65103	Zins.aufw. mit.-u.langfr. Verb. gg. Stadt	-899.096	-729.574	-906.506	-775.881	-645.256	-514.631
65120	Zins.aufw. kurzfr. Verb. gg. Kreditinst.	-2.412	-15.000	-10.000	-6.000	-6.000	-6.000
65170	Abgrenzung Zinsveränderungen + 65190	0	0	0	0	0	0
65180	Verzugszinsen	-9	0	0	0	0	0
	davon aus verbundenen Unternehmen						
	Zwischensumme aus 13	**-4.146.622**	**-4.741.472**	**-4.493.772**	**-4.241.371**	**-4.106.421**	**-3.995.845**
14	**Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit**	**1.512.660**	**1.246.371**	**1.941.806**	**1.497.653**	**1.496.344**	**148.484**
15	**Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- und Teilgewinnabführungsverträgen**	**0**	**0**	0	**0**	**0**	**0**
16	**Aufwendungen aus Verlustübernahme**	**0**	**0**	0	**0**	**0**	**0**
17	**außerordentliche Erträge**						
53398	And. periodenfremde Erträge	0	0	0	0	0	0
	Zwischensumme zu 17	**0**	**0**	0	**0**	**0**	**0**
18	**außerordentliche Aufwendungen**						
59898	And. periodenfremde Aufwend.	0	0	0	0	0	0
	Zwischensumme zu 18	**0**	**0**	0	**0**	**0**	**0**
19	**außerordentliches Ergebnis**	**0**	**0**	0	**0**	**0**	**0**
20	**Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**	**0**	**0**	0	**0**	**0**	**0**
21	**sonstige Steuern**						
68000	Grundsteuer	0	0	0	0	0	0
68100	Kraftfahrzeugsteuer	-3.515	-3.600	-3.600	-3.600	-3.600	-3.600
68900	And. sonst. Steuern	0	0	0	0	0	0
	Zwischensumme zu 21	**-3.515**	**-3.600**	**-3.600**	**-3.600**	**-3.600**	**-3.600**
	Summe Aufwendungen	**-22.221.068**	**-24.651.429**	**-25.243.394**	**-25.891.647**	**-26.497.256**	**-27.832.916**
	Summe Erträge	**23.730.213**	**25.894.200**	**27.181.600**	**27.385.700**	**27.990.000**	**27.977.800**
22	**Jahresgewinn/Jahresverlust**	**1.509.145**	**1.242.771**	**1.938.206**	**1.494.053**	**1.492.744**	**144.884**

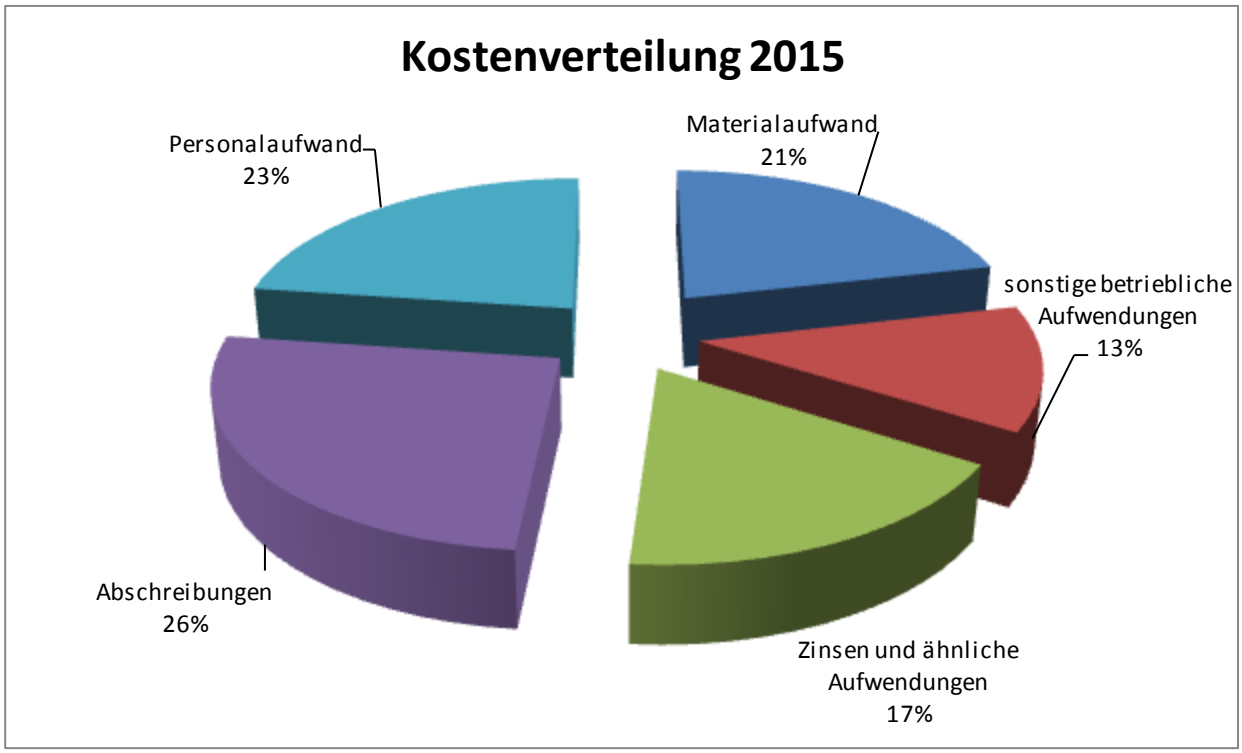
Allgemeines:

Der Erfolgsplan spiegelt nach § 14 der EBV alle voraussehbaren Erträge und Aufwendungen wieder. Seine Gliederung entspricht der für Eigenbetriebe vorgeschriebenen Gliederung einer Gewinn- und Verlustrechnung. Zum Vergleich dienen die Planzahlen für 2014 aus dem letztjährigen Wirtschaftsplan. Die Zahlen für das Jahr 2013 entsprechen den vorläufigen Zahlen, da der Jahresabschluss 2013 noch nicht erstellt ist.

Der Planzahlfindung liegen die Zahlen aus den Jahren 2012 und 2013 zugrunde. Anhand dieser Zahlen und der bisherigen Entwicklung im aktuellen Wirtschaftsjahr wurde eine Hochrechnung für Ende 2014 erstellt. Von dieser Hochrechnung aus wurden für die Aufwendungen – u. a. unter Berücksichtigung der Inflation (Annahme ab 2014 i. H. v. 2,0 %) – Grundansätze für die Planjahre gebildet, die anhand aller absehbaren technisch oder organisatorisch bedingten Mehr-/ oder Minderbedarfe angepasst wurden. In den Erträgen wurden dem betriebswirtschaftlichen Vorsichtsprinzip entsprechend keine bzw. nur geringfügige Steigerungen einkalkuliert. Nachrichtlich erfasst der vorstehende Erfolgsplan neben dem eigentlichen Planjahr 2015 auch die drei Jahre der mittelfristigen Finanzplanung 2016 bis 2018.

Im Wirtschaftsjahr zeigt sich voraussichtlich folgende Kostenverteilung:

Im Folgenden werden insbesondere solche Planansätze näher begründet, die erhebliche Veränderungen zu den Vorjahreszahlen aufweisen.



Zu 1 Umsatzerlöse:

- Die Schmutzwasser- sowie die Niederschlagswassergebühr von Dritten wurde entsprechend den Vorjahren angesetzt. Dabei wurde ein gleichbleibender Frischwasserverbrauch angenommen.

- Ab dem Kalenderjahr 2017 beginnt ein neuer Kalkulationszeitraum. Es ist heute schon abzusehen, dass sich eine Erhöhung der Gebühren ergeben wird. Für die Vorausschau wurde diese Erhöhung mit 10 % angesetzt.

Zu 4 Sonstige betriebliche Erträge:

- Nach der aktuellen Hochrechnung ergibt sich zum 31.12.2013 ein Gesamtsaldo der Gebührenüberdeckung in Höhe von rund 12,1 Mio. Euro. Es ist geplant diese Rückstellung ab dem Jahr 2014 ff. mit steigender Tendenz aufzulösen.

Zu 5 Materialaufwand:

- Der Aufwand für Gasbezug fiel im laufenden Jahr geringer aus als geplant, deshalb wird der Ansatz für 2015 nach unten korrigiert.

- Die Kosten für die Hilfs- und Betriebsstoffe sind gleich geblieben, der Materialdirektverbrauch hingegen ist im laufenden Jahr etwas höher ausfallen als geplant. Der Ansatz für die Planung wurde entsprechend angepasst.

- Bei den Aufwendungen für Instandhaltung wurden Kosten in Höhe von 150 TEUR für Inlinersanierungen eingestellt. Weiterhin fallen einmalige Kosten für die Baufeld-freimachung, für den Abbruch von nicht mehr benötigten Anlagen (alte Faulbehälter, Accelatoren), sowie für den Rückbau der Kläranlage Nord an. Für diese einmaligen Kosten sind für die Planung 600 TEUR für das Jahr 2015, 300 TEUR für das Jahr 2016 und weitere 250 TEUR für das Jahr 2018 angesetzt.

Zu 6 Personalaufwand:

- Die Personalkosten für das Jahr 2015 wurden unter Berücksichtigung einer Tariferhöhung berechnet. Grundlage bildet der Stellenplan.

Zu 7 Abschreibungen:

- Die Ansätze für Abschreibungen entsprechen der Fortschreibung des von Dr.-Ing. Pecher und Partner Ingenieurgesellschaft mbH ermittelten Anlagevermögens. Nachdem der Jahresabschluss für das Wirtschaftsjahr 2013 noch nicht endgültig vorliegt, entsprechen die Abschreibungen im erfolgsplan der geplanten Hochrechnung. Weiteren Einfluss auf die Berechnung nahmen die geplanten

Fertigstellungstermine der derzeit im Bau befindlichen Anlagen, sowie die geplanten Investitionen in den Bereichen Betriebsausstattung, Fuhrpark und Geschäftsausstattung inkl. der GWG.

Zu 8 Sonstige betriebliche Aufwendungen

- Die Beiträge zu Wirtschaftsverbänden, Berufsvertr., usw. sind wegen steigender Kosten für Studien, Gutachten, usw. gestiegen.

- Die Aufwendungen für Wartung (ohne Fahrzeuge) und für Fahrzeugreparaturen sind im laufenden Jahr höher ausgefallen als ursprünglich geplant. Der Ansatz für die Planung wurde daher entsprechend angepasst.

- Die sonst. Aufwendungen für Gebäudevorhaltung müssen im Vergleich zum Vorjahr entsprechend angepasst werden, da mit erhöhtem Reparaturaufwand gerechnet werden muss.

- Die Telefon/Telefaxkosten werden mit den Aufwendungen für Telefon und Datenübertragung (Kommunalbit) pauschal abgerechnet. Sie sind nicht separat zu planen.

Zu 13 Zinsen und ähnliche Aufwendungen:

- Der Ansatz der Zinsaufwendungen basiert auf den aktuellen Kreditverpflichtungen. Diese Aufwendungen erhöhen sich im Planungszeitraum analog der im Vermögens- bzw. Finanzplan abgebildeten Kreditneuaufnahmen.

  Die Zins- und Tilgungsplanung für das Trägerdarlehen wurde der derzeitigen Beschlusslage angepasst.

Zu 22 Jahresüberschuss / -fehlbetrag:

- Der in der Doppik rein rechnerisch / buchmäßig zu verstehende Jahresüberschuss ist im Vergleich zur Vorjahresplanung leicht gestiegen und wird in den Folgejahren wieder sinken, da in den Jahren 2014 bis 2017 die Rückstellung für Gebührenüberdeckung mit steigender Tendenz aufgelöst werden soll.

Weitere Ansätze:

- Auf nähere Erläuterungen zu vorstehend nicht erwähnten Ansätzen wird verzichtet, da diese den Vorjahreszahlen weitestgehend entsprechen und nur geringfügigen Veränderungen unterliegen.

3 VERMÖGENSPLAN

	Vermögensplan 2015		
		2014	2015
I.	**Mittelherkunft**		
1	**Cash Flow**	**4.607.429 €**	**5.036.428 €**
1.1	Jahresüberschuss	1.242.771 €	1.938.206 €
1.2	Brutto-Abschreibungen	5.785.657 €	6.478.322 €
1.3	Auflösung von Zuschüssen/Beiträgen	-1.221.000 €	-1.254.100 €
1.4	Auflösung von Rückstellungen aus Gebührenüberdeckung	-1.200.000 €	-2.126.000 €
1.5	Erlöse aus dem Abgang v. Anlagevermögen	0 €	0 €
2	**Zuschüsse und Beiträge**	**1.420.000 €**	**1.200.000 €**
2.1	Abwasserabgabe	1.000.000 €	1.000.000 €
2.2	Kanalbeiträge	420.000 €	200.000 €
3	**Kreditaufnahmen**	**41.695.353 €**	**42.387.070 €**
3.1	Kreditaufnahmen für Investitionen	21.960.070 €	18.052.000 €
3.2	Kreditaufnahme für Investitionen aus Vorjahresermächtigung	15.018.342 €	21.960.070 €
3:3	Kreditaufnahmen für Umschuldungen	4.716.941 €	2.375.000 €
4	**Finanzierungsmittelfehlbetrag**	**0 €**	**0 €**
	Summe	**47.722.782 €**	**48.623.498 €**
II.	**Mittelverwendung**		
1	**Investitionen (siehe Investitionsprogramm)**	**39.893.700 €**	**42.601.123 €**
1.1	Abwasserableitung	12.555.000 €	13.362.018 €
1.2	Abwasserreinigung	26.488.700 €	28.081.105 €
1.3	Bewegliches Vermögen	850.000 €	1.158.000 €
2	**Darlehenstilgung**	**7.535.182 €**	**5.837.675 €**
2.1	An den Kreditmarkt	2.818.241 €	3.462.675 €
2.2	An den Einrichtungsträger	4.716.941 €	2.375.000 €
3	**Ausschüttungen an den Einrichtungsträger**	**293.900 €**	**184.700 €**
3.1	Ausschüttungen Bilanzgewinn aus lfd. Wj.	293.900 €	184.700 €
3.2	Verlustausgleich a. vorhergeh. Wirtschaftsjahr	0 €	0 €
4	**Finanzierungsmittelüberschuss**	**0 €**	**0 €**
	Summe	**47.722.782 €**	**48.623.498 €**

Erläuterungen zum Vermögensplan

Der vorstehende Vermögensplan (§ 15 EBV) enthält alle voraussehbaren Einnahmen und Ausgaben des Wirtschaftsjahres 2015, die sich aus Anlagenänderungen und der Kreditwirtschaft ergeben.
Die Übertragung der nicht verbrauchten Kreditermächtigungen aus den Vorjahren wird vorausgesetzt. (Mittelherkunft, Ziff. 3.2)
Die notwendigen Verpflichtungsermächtigungen sind – gegliedert nach Einzelmaßnahmen – dem Investitionsprogramm auf den folgenden Seiten zu entnehmen.

Investitionsplan 2015

1. Abwasserableitung

Inv. Nr.	Name	Invest.- summe	Bau-begin	Bau-ende	Ansätze 2006-2013	Ansatz 2014	Übertragene Vorjahresansätze	Ansatz 2015	VE 2016	Ansatz 2016	VE 2017	Ansatz 2017	VE 2018	Ansatz 2018 ff.
015	Stauraumkanäle Vach	4.500.000	2002	2015	-2.250.000			-10.000						
017	Stauraumkanal Stadeln	14.450.000	2007	2015	-7.450.000	-5.000.000	-337.622	-2.000.000						
027	Entwässerung OT Steinach	1.500.000	2013	2015	-620.000	-880.000	-1.396.059	-50.000						
030	RW-/SW-Kanäle Lycker Straße	300.000	2016	2017	-150.000		-150.000				-150.000	-150.000		
036	MWK-Ausw. Engelhardtstr.	85.000	2016	2017	0						-85.000	-85.000		
037	MWK-Ausw. Reichenbergerstr.	350.000	2016	2017	0						-350.000	-350.000		
039	RW-SWK-Ausw. Johannes-Götz-Str.	200.000	2016	2016	0				-200.000	-200.000				
040	RW-SWK-Ausw. Dianastraße	200.000	2016	2017	0						-200.000	-200.000		
044	MWK-Auswechslung Stiftungsstraße	790.000	2014	2016	0			-400.000		-390.000				
047	Entwässerung des Hafengebiets	3.500.000	2014	2017	-150.000	-450.000	-472.968	0	-1.550.000	-1.550.000	-1.350.000	-1.350.000		
048	Erschließung Boxdorfer Straße	2.000.000	2014	2017	-50.000		0	-150.000		-1.000.000	-800.000	-800.000		
050	Umbau PW Kronach	200.000	2013	2017	-100.000		-96.469	0			-100.000	-100.000		
051	Sanierung Trennsystem Händelstr. / Halevistr.	200.000	2014	2016	-20.000		-20.000	0			-180.000	-180.000		
079	Kanalsanierung Inlinersanierung (Pauschalansatz)	250.000				-200.000	0	-250.000		-250.000		-250.000		-250.000
084	Neubau PW Vach mit Druckleitung	5.000.000	2013	2017	-300.000	-150.000	-77.825	-150.000		-1.300.000	-1.050.000	-3.100.000		
086	RÜB Schloßgarten	1.300.000	2015	2016	-65.000	0	0	-85.000	-1.150.000	-1.150.000				
089	RRB Scherbsgraben	4.100.000	2012	2013	-4.000.000	0	-100.105							
090	Erschließung Stadelner Hard	1.200.000	2010	2011	-1.200.000		-319.850							
091	Neubau PW Fuchsstraße mit RRB/RKB	4.050.000	2014	2016	-1.300.000	-1.500.000	-499.896	-1.000.000	-250.000	-250.000				
096	Erschließung BPl. 396 (Schleifweg)	1.100.000	2015	2016	-100.000		-100.000	-200.000	-800.000	-800.000				
097	Hardhöhe West, RW-Einleitung in den MDK	3.500.000	2012	2015	-2.800.000	-200.000	-206.099	-500.000						
099	RW-Entlastung Hintere Straße	1.500.000	2014	2017	-50.000		-43.004	-50.000		-1.200.000	-200.000	-200.000		
102	MW-Kanalauswechslung Stadeln (Kiefern-Eiben-Str., östl Waldring)	800.000	2014	2017	0	-200.000		-200.000	-200.000	-200.000		-200.000		
104	Innere Erschließung Hardhöhe West	1.725.000	2010	2012	-1.725.000		-542.979							
105	DB-Bahnunterquerung Farrnbacherbahnhof	250.000	2011	2015	-250.000		-250.000							
109	Druckleitung Zirndorf	2.000.000	2014	2017	-100.000	-250.000	-346.724	0	-1.000.000	-1.000.000		-650.000		
110	MW-Kanalauswechslung Balbiererstraße	350.000	2012	2012	-350.000		-176.139							
112	MWK-Auswechslung/Vacher Str./Schönblick	300.000	2012	2015	0			-300.000						
113	RW- /SW- Neubau Lehenstr./Zaunstr.	550.000	2013	2015	-550.000		-541.397							
115	Scherbsgraben/RW-Kanalneubau Unterfürberger Straße	300.000	2013	2014	-200.000	-100.000	-13.413							
121	Neubau MWK Johann-Zumpe-Str. (1. BA)	150.000	2013	2014	0	0	-1.468							
124	RW-SWK Oberfürberg BPl. Nr. 470 a	3.500.000	2015	2016	0			-2.000.000	-1.500.000	-1.500.000				
125	Neubau MWK Johann-Zumpe-Str. (2. BA)	325.000	2015	2015	0	0	0	-325.000						
900	Erschließung Golfpark akt. Eigenleistung	200.000			-200.000									
	1. Abwasserableitunggesamtsummen	**60.725.000**			**-23.980.000**	**-8.930.000**	**-5.692.018**	**-7.670.000**	**-6.650.000**	**-10.790.000**	**-4.465.000**	**-7.615.000**	**0**	**-250.000**

2. Abwasserreinigung															
Inv. Nr.	Name	Invest.- summe	Bau- begin	Bau- ende	Ansätze 2006-2013	Ansatz 2014	Übertragene Vorjahresansätze	Ansatz 2015	VE 2016	Ansatz 2016	VE 2017	Ansatz 2017	VE 2018	Ansatz 2018 ff.
053	NB Betriebsgebäude	19.000.000	2011	2017	-1.350.000	-4.500.000	-4.377.491	-4.000.000	-8.000.000	-8.000.000	-1.150.000	-1.150.000	0	0
058	Erw. Schlammbehandlung: 2. Faulbehälter, Trübwasser	8.500.000	2005	2015	-10.500.000		-200.000							
060	Sonst. tech. Anlagen - Erneuerung klär-technische Einrichtungen (Pauschalans.)	100.000			-100.000	-100.000	0	-100.000		-100.000		-100.000		-100.000
061	Sonst. tech. Anlagen - Erneuerung von Schaltanlage (Pauschalans.)	100.000			-100.000		0	-100.000		-100.000		-100.000		-100.000
062	Sonst. Tech. Anlagen - Ern. von Rohrleitungen (Pauschalans.)	100.000			-100.000	-100.000	0	-100.000		-100.000		-100.000		-100.000
063	Sonst. baul. Anlagen Erneuerung Bautechnik (Pauschalans.)	100.000			-100.000		0	-100.000		-100.000		-100.000		-100.000
064	E-Technik - Notstromkonzept HKA	2.603.000	2003	2013	-2.603.000		-177.734							
067	Neubau Mechanische Reinigungsstufe	33.150.000	2006	2018	-5.900.000	-7.000.000	-11.332.089		-10.000.000	-10.000.000	-7.000.000	-7.000.000	-3.250.000	-3.250.000
069	Errichtung einer Photovoltaik-Anlage	1.000.000	2009	2016	-550.000		-536.357		-450.000	-450.000				
073	NB von drei Nachklärbecken	20.500.000	2002	2015	-13.450.000	-3.550.000	-1.415.451	-3.500.000						
088	HKA Absturzsicherung Biologie	300.000	2008	2009	-300.000		-75.000							
100	Übergeordnete Heizungssteuerung	1.400.000	2009	2014	-1.400.000		-38.737							
101	Energieoptimierungsmaßnahme in der HKA	500.000	2010	2015	-500.000		0							
106	Prozesswasserbehandlung, Erweiterung Biologie	4.850.000	2013	2017	0	-500.000	-498.246		-2.000.000	-2.000.000	-1.850.000	-1.850.000	-500.000	-500.000
114	Nacheindickbehälter	3.700.000	2012	2018	-500.000		-500.000				-2.000.000	-2.000.000	-700.000	-1.200.000
117	Rohrkanalverlängerung	550.000	2014	2015	-100.000	-350.000	-450.000	-100.000						
119	Errichtung eines Niederddruckgasbehälters	2.200.000	2014	2017		-100.000	-80.000	-400.000	-1.000.000	-1.000.000	-700.000	-700.000		
	2. Abwasserreinigunggesamtsummen	**98.653.000**			**-37.553.000**	**-16.200.000**	**-19.681.105**	**-8.400.000**	**-21.450.000**	**-21.850.000**	**-12.700.000**	**-13.100.000**	**-4.450.000**	**-5.350.000**

3. Grundstücke und bewegliches Vermögen														
Inv. Nr.	Name					Ansatz 2014		Ansatz 2015	VE 2016	Ansatz 2016	VE 2017	Ansatz 2017	VE 2018	Ansatz 2018 ff.
510	Ausz. EDV-Programme					-20.000		-20.000		-21.000		-21.000		-21.000
512	Immaterielle Rechte (Einleitungsgenehmigungen)					-30.000		-30.000		-32.000		-32.000		-32.000
520	Erwerb betriebsnotw. Grundstücke					-200.000		-320.000						0
570	Betriebsausstattung					-150.000		-133.000		-300.000	-300.000	-300.000		-100.000
571	Fahrzeuge (PKW, LKW, So. Fahrz.)					-400.000		-605.000		-400.000		-400.000		-400.000
572	Geschäftsausstattung					-30.000		-30.000		-300.000	-300.000	-300.000		-30.000
579	GWG					-20.000		-20.000		-40.000		-20.000		-20.000
	3. Bewegliches Vermögen Gesamtsummen					**-850.000**		**-1.158.000**	**0**	**-1.093.000**	**-600.000**	**-1.073.000**	**0**	**-603.000**

4. Gesamt - Investition														
						Ansatz 2014		Ansatz 2015		Ansatz 2016		Ansatz 2017		Ansatz 2018 ff.
	4. Gesamt - Investitionssummen					**-25.980.000**	-25.373.123	**-17.228.000**		**-33.733.000**		**-21.788.000**		**-6.203.000**

5. Entwicklung der VE`en									VE 2016		VE 2017		VE 2018	
	5. Entwicklung der VE`en 2016 / 2017/								**-28.100.000**		**-17.765.000**		**-4.450.000**	

5 FINANZPLAN

		PLAN 2014	PLAN 2015	PLAN 2016	PLAN 2017	PLAN 2018
I.	**Mittelherkunft**					
1	**Cash Flow**	**4.607.429 €**	**5.036.428 €**	**5.549.429 €**	**7.415.879 €**	**6.954.455 €**
1.1	Jahresüberschuss	1.242.771 €	1.938.206 €	1.494.053 €	1.492.744 €	144.884 €
1.2	Brutto-Abschreibungen	5.785.657 €	6.478.322 €	7.422.976 €	8.152.235 €	9.026.471 €
1.3	Auflösung von Zuschüssen/Beiträgen	-1.221.000 €	-1.254.100 €	-1.241.600 €	-1.229.100 €	-1.216.900 €
1.4	Auflösung von Rückstellungen aus Gebührenüberdeckung	-1.200.000 €	-2.126.000 €	-2.126.000 €	-1.000.000 €	-1.000.000 €
1.5	Erlöse aus dem Abgang v. Anlagevermögen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2	**Zuschüsse und Beiträge**	**1.420.000 €**	**1.200.000 €**	**1.200.000 €**	**1.200.000 €**	**1.200.000 €**
2.1	Abwasserabgabe	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €
2.2	Kanalbeiträge	420.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €
3	**Kreditaufnahmen**	**41.695.353 €**	**42.387.070 €**	**33.305.527 €**	**19.868.000 €**	**4.423.000 €**
3.1	Kreditaufnahmen für Investitionen	21.960.070 €	18.052.000 €	30.930.527 €	17.493.000 €	2.048.000 €
3.2	Kreditaufnahmen für Investitionen aus Vorjahresermächtigung	15.018.342 €	21.960.070 €			
3.3	Kreditaufnahmen für Umschuldungen	4.716.941 €	2.375.000 €	2.375.000 €	2.375.000 €	2.375.000 €
4	**Finanzierungsmittelfehlbetrag**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**
	Summe	**47.722.782 €**	**48.623.498 €**	**40.054.956 €**	**28.483.879 €**	**12.577.455 €**
II.	**Mittelverwendung**					
1	**Investitionen**	**39.893.700 €**	**42.601.123 €**	**33.733.000 €**	**21.788.000 €**	**6.203.000 €**
1.1	Abwasserableitung	12.555.000 €	13.362.018 €	10.790.000 €	7.615.000 €	250.000 €
1.2	Abwasserreinigung	26.488.700 €	28.081.105 €	21.850.000 €	13.100.000 €	5.350.000 €
1.3	Bewegliches Vermögen	850.000 €	1.158.000 €	1.093.000 €	1.073.000 €	603.000 €
2	**Darlehenstilgung**	**7.535.182 €**	**5.837.675 €**	**6.113.856 €**	**6.466.879 €**	**6.557.544 €**
2.1	An den Kreditmarkt	2.818.241 €	3.462.675 €	3.738.856 €	4.091.879 €	4.182.544 €
2.2	An den Einrichtungsträger	4.716.941 €	2.375.000 €	2.375.000 €	2.375.000 €	2.375.000 €
3	**Ausschüttungen an den Einrichtungsträger**	**293.900 €**	**184.700 €**	**208.100 €**	**229.000 €**	**-183.089 €**
3.1	EK-Verzinsung	293.900 €	184.700 €	208.100 €	229.000 €	-183.089 €
3.2	Vorabausschüttung auf Bilanzgewinn	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
4	**Finanzierungsmittelüberschuss**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**
	Summe	**47.722.782 €**	**48.623.498 €**	**40.054.956 €**	**28.483.879 €**	**12.577.455 €**

Zahlungswirksame Leistungsbeziehungen zwischen StEF, Stadt Fürth und INFRA GmbH

		PLAN 2014	PLAN 2015	PLAN 2016	PLAN 2017	PLAN 2018
I.	**Einnahmen**					
	Erlöse aus dem Abgang v. Anlagevermögen	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**
	Summe	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**
II.	**Ausgaben**					
	Ausschüttungen an den Einrichtungsträger	267.700 €	184.700 €	208.100 €	229.000 €	-183.089 €
65103	Zinsaufwand an den Einrichtungsträger	989.006 €	906.506 €	775.881 €	645.256 €	514.631 €
35205	Darlehenstilgung an den Einrichtungsträger	0 €	2.375.000 €	2.375.000 €	2.375.000 €	2.375.000 €
59000	Verwaltungskostenbeiträge	846.000 €	840.500 €	857.300 €	874.400 €	891.900 €
59001	Erstattung f. Personalgestellung d. Stadt Fürth	562.700 €	540.000 €	550.800 €	561.800 €	573.000 €
59100	Mietaufwand für Hirschenstraße 2 an GWF	56.900 €	55.348 €	55.348 €	55.348 €	55.348 €
59740	Einhebung/Zählerablesung an INFRA	321.500 €	330.000 €	336.600 €	343.300 €	350.200 €
59849	Aufwendungen aus der Gebäudevorhaltung					
	davon Nebenkosten für Hirschenstr: 2 an GWF	21.492 €	31.200 €	31.200 €	31.200 €	31.200 €
	davon Straßenreinigungsgeb.u.Müllabfuhrgeb.	14.005 €	14.005 €	14.005 €	14.005 €	14.005 €
	Summe	**3.079.303 €**	**5.277.259 €**	**5.204.234 €**	**5.129.309 €**	**4.622.195 €**

Erläuterungen zum Finanzplan

Der Finanzplan (§ 17 EBV) projiziert die Angaben aus dem Vermögensplan weiter auf die Jahre 2016 bis 2018. Die Aufteilung auf die einzelnen Investitionsmaßnahmen ist dem Investitionsprogramm zu entnehmen. Zusätzlich ist die Entwicklung solcher Einnahmen und Ausgaben angegeben, die sich auf den städtischen Haushalt auswirken.

Die für das Planjahr 2015 genannten Beträge im Finanzplan setzen sich zusammen aus Vorjahresansätzen – die erst zeitversetzt investiert werden – sowie aus den neuen Ansätzen für das Jahr 2014. Die Summen ermitteln sich wie folgt:

		PLAN 2014	PLAN 2015	PLAN 2016	PLAN 2017	PLAN 2018
	Aufgliederung der Investitionen					
1	**Investitionen**	**39.893.700 €**	**42.601.123 €**	**33.733.000 €**	**21.788.000 €**	**6.203.000 €**
1.1	Abwasserableitung	12.555.000 €	13.362.018 €	10.790.000 €	7.615.000 €	250.000 €
1.2	Abwasserreinigung	26.488.700 €	28.081.105 €	21.850.000 €	13.100.000 €	5.350.000 €
1.3	Bewegliches Vermögen	850.000 €	1.158.000 €	1.093.000 €	1.073.000 €	603.000 €
1.a	**davon Investitionen aus übertragenen Vorjahresansätzen**	**13.914.000 €**	**25.373.123 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**
1.a.1	Abwasserableitung	3.625.000 €	5.692.018 €			
1.a.2	Abwasserreinigung	10.289.000 €	19.681.105 €			
1.a.3	Bewegliches Vermögen	0 €	0 €			
1.b	**davon Investitionen - neue Ansätze**	**15.195.000 €**	**17.228.000 €**	**33.733.000 €**	**21.788.000 €**	**6.203.000 €**
1.b.1	Abwasserableitung	6.845.000 €	7.670.000 €	10.790.000 €	7.615.000 €	250.000 €
1.b.2	Abwasserreinigung	7.500.000 €	8.400.000 €	21.850.000 €	13.100.000 €	5.350.000 €
1.b.3	Bewegliches Vermögen	850.000 €	1.158.000 €	1.093.000 €	1.073.000 €	603.000 €

Die Ausschüttungen an den Einrichtungsträger können ab dem Wirtschaftsjahr 2010 nicht mehr in Gänze erfolgen. Eine Nebenbestimmung der Genehmigungen zu den Festsetzungen der Haushaltssatzung 2010 (Schreiben der Regierung von Mittelfranken vom 17. Mai 2010) legt fest, dass Jahresüberschüsse – insbesondere der Jahre 2010 bis 2015 – im Eigenbetrieb der StEF zu belassen sind.

Es wurde jedoch eingeplant jährlich einen – einer Eigenkapitalverzinsung entsprechenden – Teilbetrag an den Einrichtungsträger auszuschütten.

6 STELLENPLANAUSZUG

Arbeitnehmer	EGr	Stellen-anzahl	besetzte Stellen	Bemerkung		IST Stand	KW-Vermerk KU-Vermerk
	E 15						
	E 14	1,00	1,00			1,00	
	E 13						
	E 12	2,00	2,00			2,00	
	E 11	15,50	12,40	davon 1 davon 1	Stelle 0,897 Stelle 0,5	12,40	
	E 10	1,00	1,00			1,00	
	E 9	22,00	19,90	davon 1 davon 2	Stelle 0,897 Stelle 0,5	19,90	
	E 8	9,78	8,70	3	Stellen 0,897	8,70	
	E 7	8,00	7,77	davon 1	Stelle 0,769	7,77	
	E 6	13,00	12,90	davon 1	Stelle 0,897	12,90	
	E 5	12,00	11,62	davon 1	Stelle 0,615	11,62	
	E 4	10,00	9,77	davon 1	Stelle 0,769	9,77	
	E 3	13,00	12,49	davon 1	Stelle 0,487	12,49	
	E 2						
	E 1						
Summe		**107,28**	**99,55**			**99,55**	Stand 02.10.2014
Beamte (Personalgestellung durch die Stadt Fürth)	**BGr**	**Stellen-anzahl**	**besetzte Stellen**	**Bemerkung**		**IST Stand**	**Qualifikations-ebene**
	B4	0,20	0,20			0,20	4.
Höherer Dienst	A 16						
	A 15	1,00	0,75	davon 1	Stelle 0,75	0,75	4.
	A 14	1,00					
	A 13 hD						
Gehobener Dienst	A 13 gD		1,00			1,00	3.
	A 12	2,00	0,88	davon 1	Stelle 0,878	0,88	3.
	A 11						
	A 10	2,00	0,38	davon 1	Stelle 0,338	0,38	3.
	A 9		0,50	davon 1	Stelle 0,5	0,50	
	A 8	1,00	1,00			1,00	
Summe		**7,20**	**4,71**			**4,71**	Stand 02.10.2014

7 SCHLUSSBEMERKUNG

Der Wirtschaftsplan wurde vom StEF erstellt.

Der Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2015

schließt im Erfolgsplan

mit Erträgen von	27.181.600 €
und Aufwendungen von	25.243.349 €

und im Vermögensplan

mit Einnahmen von	48.623.498 €
und Ausgaben von	48.623.498 €

ab.

Der Gesamtbetrag der Kreditaufnahmen
für Investitionen wird festgesetzt auf 18.052.000 €

Der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen im Vermögensplan beläuft sich

im Jahr 2016 auf	28.100.000 €
im Jahr 2017 auf	17.765.000 €
und im Jahr 2018 auf	4.450.000 €

Der Höchstbetrag der Kassenkredite zur
rechtzeitigen Leistung von Ausgaben nach
dem Wirtschaftsplan wird festgesetzt auf 4.500.000 €

Die nicht verbrauchten Kreditermächtigungen aus dem Wirtschaftsjahr 2014 in Höhe von 21.960.000 € werden nach Abschluss des Wirtschaftsjahres 2014 kraft Gesetz (Art. 71 Abs. 3 GO i. V. mit Art. 88 Abs. 5 Satz 1 GO) auf das Wirtschaftsjahr 2015 übertragen und stehen dort neben den Ansätzen für 2015 für Investitionen zu Verfügung.

Fürth, den 4. November 2014

Für die Werkleitung

gez.	gez.
Krauße	Müller
Erster Werkleiter	Zweite Werkleitung