

## I. Vorlage

<b>Beratungsfolge - Gremium</b> Bau- und Werkausschuss Stadtrat	<b>Termin</b> 07.02.2018	<b>Status</b> öffentlich - Vorberatung öffentlich - Beschluss
---	-----------------------------	---

### Nahverkehrsplan (NVP) Fürth: Beschluss

Aktenzeichen / Geschäftszeichen <b>SpA-Vpl-Hg-310</b>	<b>Folgende Referenzvorlage vorhanden:</b> <b>SpA/543/2017</b>
<b>Anlagen:</b> 20-NVP-Bericht, 31-Beteiligungskonzept, 32-Zeit-Orga-Plan, 33-Gliederung-Netz, 41-Verkehrsnetz, 42-Nightliner, 51-Hst-Standard-VGN, 52-Hst-Staedteachse, 53-Hst-Konzept-FUE, 61-Direktmarketing (wird nachgereicht), 62-Marktforschung (wird nachgereicht), 70-MV-Verzeichnis, 81-Abwaegung-Institutionen, 82-Abwaegung-Private	

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Vortrag der Baureferentin diene zur Kenntnis.

Die Stadt Fürth bedankt sich bei allen an der Aufstellung des Nahverkehrsplans Beteiligten, vor allem auch bei den Ehrenamtlichen, für ihr Interesse, ihren Arbeitseinsatz und ihr Engagement.

Der Bau- und Werkausschuss macht sich die beiliegenden Abwägungsvorschläge zu Eigen. Der Bau- und Werkausschuss empfiehlt dem Stadtrat, den Nahverkehrsplan der Stadt Fürth in der vorliegenden Fassung zu beschließen.

Der Stadtrat beschließt den Nahverkehrsplan der Stadt Fürth in der vorliegenden Fassung.

#### **Sachverhalt:**

##### **Ausgangslage**

Bisher hatte die Stadt Fürth als zuständiger Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV in ihrem Zuständigkeitsbereich noch keinen Nahverkehrsplan aufgestellt. Mit Beschluss des Bau- und Werkausschusses (BWA) vom 10.12.2014 (SpA/295/2014) wurde die Verwaltung beauftragt, eine Ausschreibung für einen Nahverkehrsplan vorzubereiten.

Am 09.11.2016 (SpA/450/2016) hat der BWA den Zeit- und Organisationsplan sowie die Vorschläge für die Besetzung des **Arbeitskreises Nahverkehrsplan** (AK NVP) und des **Arbeitskreises Nahverkehrsplan plus** (AK NVP plus) beschlossen. Am 08.02.2017 (SpA/481/2017).folgte die Besetzung des **Beratungskreises Nahverkehrsplan** (BK NVP).

Um bereits kurzfristig eine Verbesserung des Angebots in der Gesamtstadt – Ausdehnung der Nebenverkehrszeit (NVZ) von Montag bis Freitag bis ca. 20:30 Uhr – und in der Verbindung von und nach Nürnberg sowie der Erschließung der Oststadt zum Fahrplanwechsel am 02.12.2017 zu erzielen, beschloss der Stadtrat am 26.07.2017 (SpA/522/2017), die genannten Projekte aus dem kommenden Nahverkehrsplan als **vorgezogene Maßnahmen** umzusetzen.

Für Details wird auf die zitierten Vorlagen verwiesen. Zu Grundlagen und Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplans wird auf Kapitel 1 des Nahverkehrsplans verwiesen.

### Zweck des NVP

Hauptzweck des NVP ist die **Gestaltung und Entwicklung des allgemeinen ÖPNV** in der Stadt Fürth. Dazu werden darin die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots im allgemeinen ÖPNV, die Umweltqualität, und die Vorgaben für eine verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen definiert.

Zudem sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel einer vollständigen **Barrierefreiheit** zu berücksichtigen.

Weiterhin soll der Nahverkehrsplan eine wesentliche **Grundlage für die angestrebte Direktvergabe** an die infra fürth verkehr gmbh sein, die am 13.12.2017 im BWA und am 20.12.2017 im Stadtrat grundsätzlich beschlossen wurde (SpA/540/2017).

Der Nahverkehrsplan entfaltet damit eine **Bindungswirkung** für die im Gebiet der Stadt Fürth tätigen Verkehrsunternehmen, die Regierung von Mittelfranken als Genehmigungsbehörde für Linienkonzessionen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und auch für die Stadt Fürth selbst, u. a. durch die Festlegung und Sicherstellung der sogenannten „ausreichenden Verkehrsbedienung“ im ÖPNV als verbindliches Leistungsangebot (Kapitel 6.3 des NVP).

### Ablauf und Beteiligung

Im Zuge von mehr als 15 Zusammentreffen zwischen den Gutachtern der BPV Consult GmbH, dem Verkehrsunternehmen infra fürth verkehr gmbh und dem Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung, wurden im **AK NVP** wichtige Grundlagen für den NVP der Stadt Fürth erarbeitet. Diese wurden, insbesondere bei stadtgrenzüberschreitenden Fragestellungen, mit den benachbarten Aufgabenträgern (Städte Nürnberg und Erlangen, Landkreise Fürth und Erlangen-Höchstadt) sowie den übrigen vorhandenen ÖPNV-Verkehrsunternehmen und teilweise der VGN GmbH in weiteren 7 Sitzungen des **AK NVP plus** intensiv diskutiert, ergänzt und optimiert. Im Rahmen von weiteren 4 Sitzungen des Beratungskreises (**BK NVP**) haben darüber hinaus die entsandten Vertreter des Fürther Stadtrats und die gewählten Vertreter der verschiedenen Interessengruppen ihre Anliegen intensiv und engagiert eingebracht.

Im Rahmen der NVP-Erarbeitung wurden vielfältige **Maßnahmenvorschläge** (MV) eingebracht, die weiter ausgearbeitet und bewertet wurden. Aufgrund der aus juristischen Gründen knappen Zeitachse konnte nur ein Bruchteil aller MV vertieft geprüft werden. Die MV wurden daher einer der folgenden vier Vorgehensweisen bzw. Bedarfsfeststellungen zugeordnet:

- **NVP-Maßnahmen:** MV, die zu Maßnahmen erhoben werden (Kapitel 6.2 und 6.3).
- **KNVP-Prüfaufträge:** MV, die im Rahmen der im Anschluss zu etablierenden „Kontinuierlichen Nahverkehrsplanung“ (KNVP) zu untersuchen sind (Kapitel 6.6.1).
- **VEP-Prüfaufträge:** MV, die im Rahmen des bereits laufenden Aufstellungsprozesses für den Verkehrsentwicklungsplan Fürth (VEP) zu untersuchen sind (Kapitel 6.6.2).
- **Kein Bedarf:** Geprüfte und im Ergebnis verworfene MV (Kapitel 6.5).

Darüber besteht hinaus noch eine kleinere Menge an MV, deren Darstellung und Zuordnung erst im Zuge der weiteren Tätigkeit des BK geleistet werden kann.

## Anhörungen

Am 08.08.2017 wurde als Zwischenergebnis der NVP-Entwurf in einer **internen Anhörung** an alle Mitglieder des BK NVP und des Stadtrates sowie die 56 Ämter und Dienststellen der Stadtverwaltung verteilt, und um Stellungnahme bis zum 18.09.2017 gebeten. Am 14.09.2017 wurde in diesem Rahmen ein Gesprächstermin für Rückfragen sowie die Diskussion von Anmerkungen und Vorschlägen angeboten und als erweiterte Sitzung des BK NVP angelegt. Die eingegangenen Vorschläge wurden diskutiert, bewertet und abgewogen.

Der daraufhin überarbeitete NVP-Entwurf wurde dann mit Beschluss des BWA am 13.12.2017 (SpA/543/2017) für die **öffentliche Anhörung** freigegeben. Diese förmliche Verfahren stellt die Wahrung der Rechte der Behindertenbeauftragten, Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie der Fahrgastverbände und der (Verkehrs-)Unternehmer nach § 8 PBefG sicher. Zudem wurde es genutzt, um der Fürther Bürgerschaft die Möglichkeit für Anregungen zum NVP-Entwurf gewähren. Die eingegangenen Stellungnahmen und der Abwägungsvorschläge sind in der Anlage wiedergegeben.

## Ergebnis

Das Ergebnis ist der in der Anlage befindliche **Nahverkehrsplan mit seinen Anlagen**. Zu den Details wird auf die umfangreiche Anlage verwiesen. Nicht alle Maßnahmenvorschläge und Anregungen konnten gleich berücksichtigt werden. Die weitere Behandlung ist jedoch in der Regel über die kontinuierliche Nahverkehrsplanung und die Berücksichtigung in Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung gewährleistet.

Der vorliegende NVP soll daher nicht den Status Quo im ÖPNV auf längere Zeit festschreiben, sondern als **Grundlage und Ausgangsbasis für die weitere Überprüfung, Optimierung und Anpassung des ÖPNV** an die sich ändernde Anforderungen und Randbedingungen im Interesse der Stadt Fürth, ihrer Bevölkerung, Gäste sowie ihrer Wirtschaft und Umwelt dienen.

## NVP-Maßnahmen

Im Folgenden werden die NVP- Maßnahmenvorschläge vorgestellt, die direkt mit größeren verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen verknüpft sind. Sie sind dem Kapitel 6.4 des Nahverkehrsplans (Stand 30.01.2018) entnommen, ohne die vom Stadtrat in seiner Sitzung am 26.07.2017 vorgezogenen Maßnahmen.

### **NFP 12: Ausweitung Nebenverkehrszeit (NVZ) Samstag bis 20:30 Uhr**

Bei Auswertung der Fahrtenhäufigkeit wurde festgestellt, dass auf den von der infra fürth verkehr gmbh betriebenen Buslinien das Fahrtenangebot an Samstagen ab etwa 16:30 Uhr mehr als halbiert wird. Es wurde vorgeschlagen, die Fahrtenhäufigkeit samstags bis etwa 20:30 wie in der Zeit vor 16:30 auszudehnen und diese Maßnahme schon zum Fahrplanwechsel am 02.12.2017 wirksam werden zu lassen.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 26.07.2017 beschlossen, die Maßnahme nicht vorzuziehen. Das Finanzreferat hatte wegen der Kosten Bedenken vorgetragen. Im BK NVP, in dem auch die Vertreter der Stadtratsfraktionen und Einzelstadträte vertreten sind, wurde der Vorschlag nochmals diskutiert, mit dem Ergebnis, den Vorschlag nochmals zu prüfen und auch detaillierter zu begründen. Das Ergebnis der Prüfung und die Begründung ist nachfolgend dargestellt, weshalb vorgeschlagen wird, diese Maßnahme umzusetzen.

Auch auf Grund längerer Ladenöffnungszeiten samstags bis 20:00 Uhr, einem in den letzten Jahren deutlich attraktiveren Angebot von Einkaufsmöglichkeiten in der Fürther Innenstadt (z. B. Neue Mitte, Hornschuch-Center, Carré Fürther Freiheit, künftig zusätzlich Flair Galerie sowie den zahlreichen einzelnen Geschäften) und einem geänderten Einkaufsverhalten besteht die Nachfrage nach Fahrtmöglichkeiten auch am Samstagnachmittag. Hinzu kommen die

Beschäftigten auf ihrem Weg von und auch zur Arbeit sowie der verstärkt einsetzende Freizeitverkehr (z. B. Kino-, Theater- und Gaststättenbesuche).

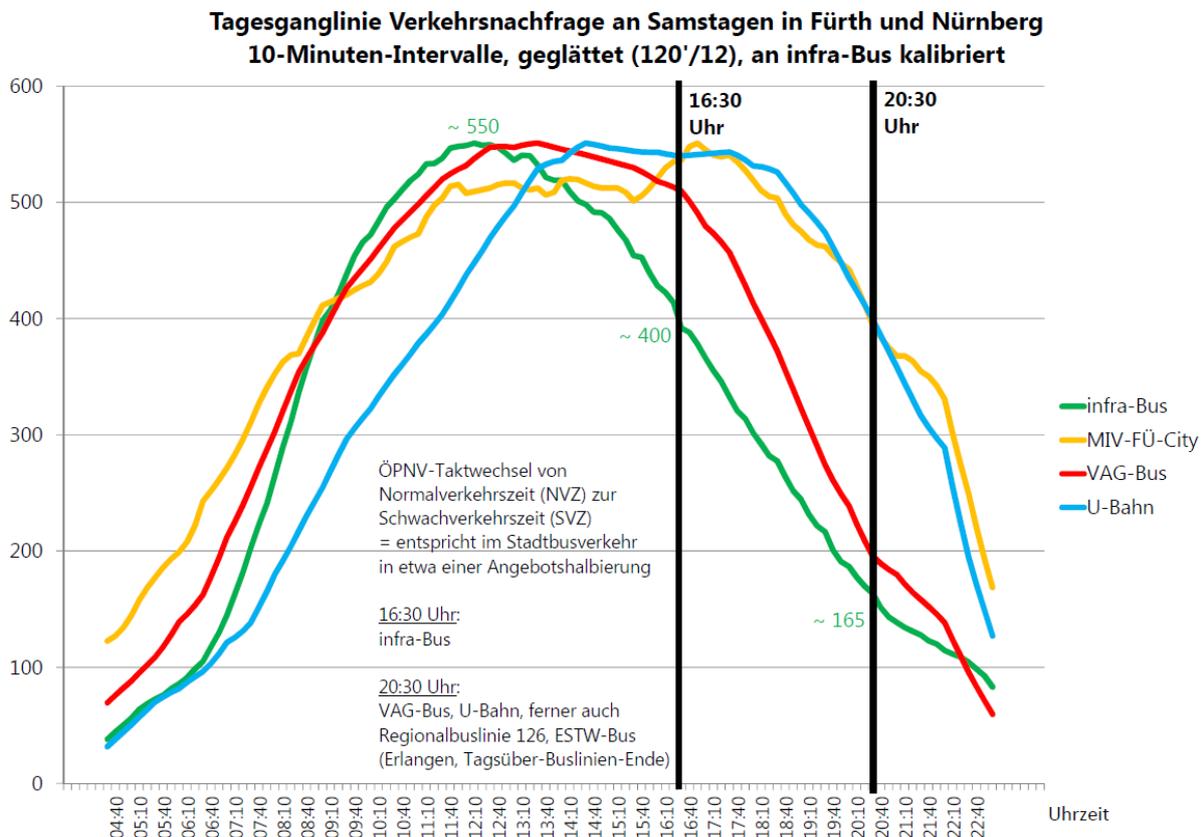
Dies lässt sich sehr gut an den Nachfrageganglinien der Nachbarstadt Nürnberg erkennen. Hier ist sowohl im Busbereich wie auch im U-Bahn-Bereich die Nachfrage vom Vormittag bis weit in den Nachmittag hoch und sinkt dann erst langsam gegen Abend ab. Auch die Nachfrage im Fürther MIV (Motorisierter Individualverkehr) belegt diese Nachfrage eindrucksvoll.

Das Angebot der Buslinien, die von der infra fürth gmbh gefahren werden, wird nach 16:30 Uhr mehr als halbiert, während es in Nürnberg bis etwa 20:30 vollständig, in Erlangen fast vollständig aufrecht erhalten bleibt. Dies führt zu der Situation, dass die Fürther Bevölkerung und die Einkaufenden zwar häufig in Richtung Nürnberg fahren können (Linien U1, 33, 37, 38, 39, 67), im Fürther Binnenverkehr in die Außenbereiche das Angebot jedoch drastisch sinkt.

Nürnberg zieht nach einer kürzlich veröffentlichten Umfrage deutschlandweit die meisten Einkäufer aus dem Umland an. Die gute ÖPNV-Anbindung dürfte ihren Teil dazu beitragen.

Im Hinblick auf eine weitere Stärkung der Attraktivität der Stadt Fürth als Einkaufsstadt wird daher empfohlen, diese Maßnahme zu beschließen. Die Kosten belaufen sich auf ca. 280.000 € pro Jahr. Umgelegt wären dies – ohne Gegenrechnung der zu erwartenden zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen und den Mehreinnahmen in den Fürther Geschäften – ca. 2,15 € pro Fürther Bürger und Jahr und damit etwa 4 Cent pro Samstag und Einwohner.

Nimmt man als Nachfragereaktion einen ähnlichen Verlauf wie im Nürnberger Busbereich an, so sind bei Ansatz durchschnittlicher Erlöse Mehreinnahmen in der Größenordnung von konservativ geschätzt 55.000 € bis 85.000 € durch die Maßnahme zu erwarten.



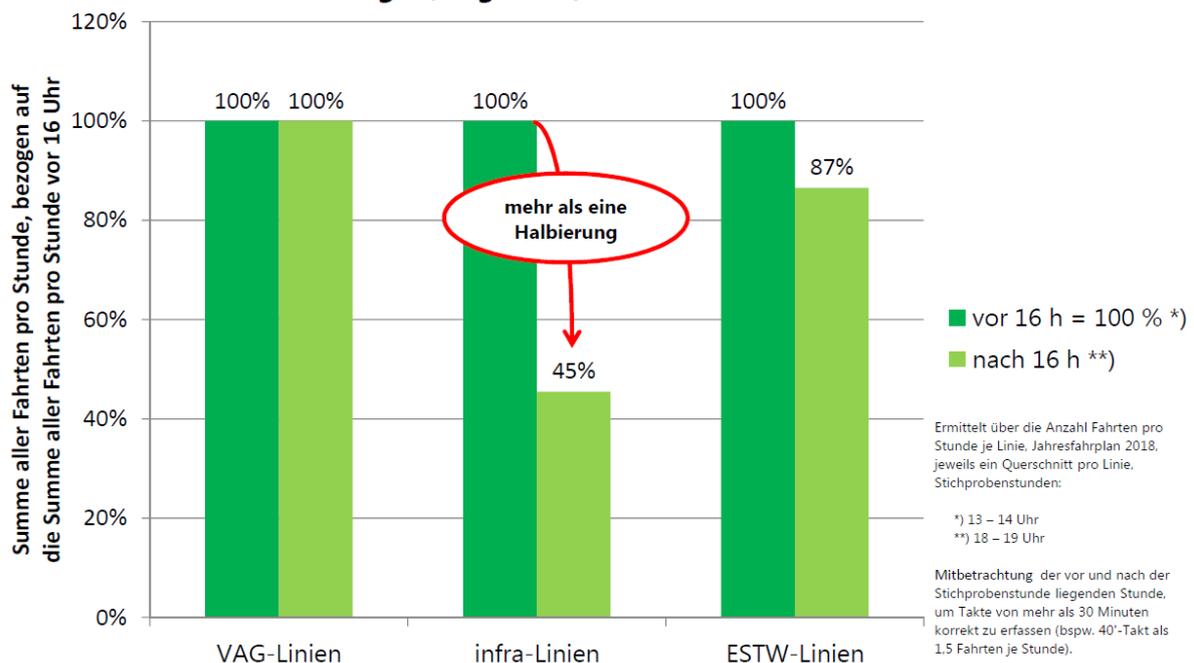
**Abbildung Tagesganglinien Samstag:** Die Nachfrage „infra-Bus“ (grün) geht wesentlich früher zurück als die zum Vergleich mitaufgetragenen Nachfragen „VAG-Bus“ (rot), „U-Bahn“ (blau) und „MIV-FÜ-City“. Die Zusammenstellung verdeutlicht den Zusammenhang zum Zeitpunkt der Angebotsausdünnung um 16:30 Uhr (infra-Bus) versus 20:30 Uhr (VAG-Bus, U-Bahn).

Referat II hat dazu nochmals Stellung bezogen:

„Rf. II befürwortet die Ausweitung der Nebenverkehrszeit an Samstagen bis 20:30 Uhr nicht. An Samstagnachmittagen besteht für einen Großteil der Fürther Bürger die Möglichkeit zur freien Zeiteinteilung. Wenn die Abfahrtszeiten bekannt sind, stellt sich die Bevölkerung darauf ein und verbringt entsprechend 5 Minuten weniger oder auch 15 Minuten mehr in einem Geschäft oder Café. Insbesondere auf diesen Freizeitverkehr zielt die Verlängerung der Nebenverkehrszeit ab. Rf. II sieht daher nicht, dass die Verkürzung des Takts am Nachmittag zu einer höheren Nutzung führt. Außerdem ist zu bedenken, dass sich hier Nürnberg und Fürth gänzlich unterscheiden, wie die Graphik von SpA belegt: die Nachfrage der infra-Busse geht bereits ab 12.00 Uhr zurück trotz des höheren Taktes bis 16:30 Uhr wobei die Abnahme der Nachfrage vor und nach 16:30 Uhr konstant ist. (Bezug auf diese Grafik). In Nürnberg dagegen ist es tatsächlich so, dass die Nachfrage erst ab 16.30 Uhr zurückgeht. Da der MIV-Fürth (=motorisierter Individualverkehr) auch ab 16.30 Uhr zurückgeht, heißt das, dass eben ab 16.30 Uhr nicht mehr so viel eingekauft wird.“

Ferner ist eine höhere Nutzung nicht mit Einnahmesteigerungen gleichzusetzen, da am Nachmittag aus Nürnberg nach Fürth fahrende Bürger i.d.R. bereits über einen Fahrschein verfügen und daher durch die Nutzung von infra-Bussen keine zusätzlichen Einnahmen generiert werden, wenn vorher mit der U-Bahn gefahren wurde. Ein Vergleich mit Nürnberg bzgl. der Schätzung der Mehreinnahmen hält Rf. II für unangemessen, da Nürnberg als große Einkaufs- und Veranstaltungsstadt einen anderen Einzugsbereich hat. Die jährlich dauerhaften Netto-Kosten von 200.000 € bis 280.000 € sind nicht zu rechtfertigen, da aus Sicht des Rf. II kaum Mehrnutzer des ÖPNV erzielt werden können.“

**ÖPNV-Verkehrsangebot in Fürth, Erlangen und Nürnberg,  
an Samstagen, tagsüber, vor und nach ca. 16 Uhr**



**Abbildung ÖPNV-Angebot Samstag:** Das Angebot auf den infra-Buslinien ist das einzige im Städtedreieck, das derzeit noch um 16:30 Uhr massiv ausgedünnt wird. Dieser Zeitpunkt ist für den Wechsel von der Neben- zur Schwachverkehrszeit nicht mehr zeitgemäß.

Dazu ist Folgendes anzumerken:

Samstags nach 16:30 Uhr wird auf vielen Linien der infra fürth verkehr nur noch ein Stundentakt angeboten. Es ist demnach nicht so, dass die Wartezeiten dann nur 5 oder 15 Minuten betragen. Gerade beim Einkauf ist eine Verkürzung oft nicht möglich, oder auch nicht gewünscht. Beschäftigte haben ebenfalls nicht die Möglichkeit, ihr Arbeitsende dem Fahrplan anzupassen. Auch ein Kinobesucher wird nicht eine Stunde eher fahren, wenn er ansonsten 5

Minuten zu spät zur Vorstellung kommt. Da man davon ausgehen muss, dass die Zugänge zum ÖPNV somit annähernd gleichverteilt über eine Stunde sind, entspricht die mittlere Wartezeit einer halben Stunde. Da diese Wartezeit aber kaum jemand auf sich nimmt, der nicht an den ÖPNV gebunden ist, sinkt die Nachfrage im ÖV somit drastisch. Dies hat auch schon vor 16:30 Uhr Auswirkungen. Wer nicht mit dem Bus in angemessener Zeit zurückfahren kann, wird dementsprechend auch nicht mit dem Bus hinfahren. Folge ist, dass entweder das Ziel geändert wird (z. B. Nürnberg) oder das Verkehrsmittel (Wechsel auf den MIV). Dieser hat seine höchste Nachfrage nach 16:30 Uhr.

In Abstimmung mit der infra fürth verkehr gmbh wurden die durchschnittlichen Erlöse aus der gestiegenen Nachfragereaktion sehr konservativ geschätzt und für realistisch erachtet.

### **NE 61: Erschließung Mainstraße:, Hafen, Golfpark-West und Hardhöhe West**

Die oben genannten Bereiche gehören zu den wenigen, die räumlich als nur unzureichend erschlossen gelten. Es wurde überlegt, wie die Erschließungssituation verbessert werden kann. Zusätzliche Linien durch die infra fürth verkehr würden einen hohen zusätzlichen Aufwand erzeugen. In diesem Bereich verkehren heute schon die Buslinien 125 und 126 im Auftrag des Landkreises Fürth, jedoch ohne Halt. Wenn man diese Linie zur Erschließung nutzen möchte, ist für die zusätzlichen Halte wegen der zu knapp bemessenen Fahrzeiten ein weiterer Umlauf erforderlich. Dieser ermöglicht jedoch damit eine weitere Fahrt pro Stunde zwischen Atzenhof über Mainstraße und Hafen zum Rathaus und zurück und den Endpunkt beider Linien auf den U-Bahnhof Rathaus zu vereinheitlichen. Es entsteht so ein attraktives Angebot über den ganzen Tag. Diese Lösung liegt mit ca. 215.000 € p. a. deutlich unter den Kosten für eine extra einzurichtende Linie (ca. 500.000 € p. a.). Durch Einsparung der schwach nachgefragten Hardhöhe-West-Linie 176 können die Kosten um weitere 30.000 € p. a. reduziert werden.

Es wird daher empfohlen, die vorhandene und durch weitere Gewerbeansiedlungen absehbar steigende Nachfrage mit einem passenden ÖPNV-Angebot zu bedienen und damit auch der Belastung der Anwohner durch steigenden Pkw-Verkehr entgegenzuwirken.

### **NE 10: Erschließung westliche Fürther Innenstadt und südliche Vacher Straße**

Diese Maßnahme adressiert den vielfach geäußerten Wunsch, für diese beiden durch den ÖPNV bereits erschlossen Bereiche, ein ergänzendes Angebot zu schaffen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen zur leichteren Überwindung der Höhenunterschiede. Mit einer Minibuslinie im 40-Minuten-Takt montags bis samstags in der Haupt- und Nebenverkehrszeit können Umsteigemöglichkeiten zu allen innerstädtischen Fürther Buslinien sowie eine Verbindung zum Hauptbahnhof und dem Nahversorgungszentrum an der Endhaltestelle Conrad-Stutz-Weg geschaffen werden. Für die Realisierung dieser Maßnahme wurden Betriebskosten in Höhe von 240.000 € p. a. geschätzt.

**Weitere Schritte**

Mit Beschluss des Nahverkehrsplans durch den Stadtrat kann dieser als Leistungsbeschreibung für die gesetzlich vorgeschriebene **europaweite Vorabbekanntmachung** der geplanten Direktvergabe an die infra fürth verkehr gmbh dienen. Diese ist spätestens 18 Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme im Dezember 2019 zu veröffentlichen. Nach der Veröffentlichung besteht ein Zeitraum von sechs Monaten für Interessenten, um einen eigenwirtschaftlichen Antrag auf Übernahme dieser Verkehre zu stellen (§ 8a (5) PBefG).

Darüber hinaus müssen noch **Regelungen mit den benachbarten Aufgabenträgern** Stadt Nürnberg und Landkreis Fürth zu grenzüberschreitende Linien getroffen werden. Die dafür erforderlichen Vereinbarungen sollen im Februar 2018 final abgestimmt und dann im März 2018 durch den jeweiligen Stadtrat beschlossen werden.

Zudem sind innerhalb des **Verkehrsbetriebs infra fürth verkehr gmbh** umfangreiche und tiefgreifende Anpassungsarbeiten in struktureller, organisatorischer und personeller Hinsicht zu leisten. Über Einzelheiten werden die dafür zuständigen Gremien unterrichtet.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen bei der Stadt Fürth für die Erstinvestitionen in den vorläufigen Haltestellenausbau	
<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten ca. 130.000 € <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Veranschlagung im Haushalt	
<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Hst. Budget-Nr. im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag: Für Haltestellenausbau o. g. Mittel im Vmhh 2019, und für die Umsetzung des Maßnahmenvorschlags NE 61 o. g. Mittel p. a. ab dem Vwhh 2019 bereitstellen. Zusätzliche Kosten (weitere 490.000 € p. a. für NFP 12 und NE 10 gegen die NE 61-Einsparungen für Linie 176) durch die Leistungsausweitung werden das infra-Vorsteuerergebnis in Höhe des Saldos aus Mehr-Erlösen und Mehr-Kosten belasten, sofern eine Verrechnung auf Eben de der Verkehrsunternehmen möglich ist. <i>“Anmerkung Rf. II: Damit besteht für die infra weniger Thesaurierungsmöglichkeit, um ihre Investitionen zukunftsfähig zu finanzieren.“</i>	

**Beteiligungen**

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 08.02.2018

gez. Lippert

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt Bohlinger, Matthias	Telefon: (0911) 974-3330
---	-----------------------------

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 07.02.2018**

Protokollnotiz:

Beschluss:

Der Vortrag der Baureferentin diene zur Kenntnis.

Die Stadt Fürth bedankt sich bei allen an der Aufstellung des Nahverkehrsplans Beteiligten, vor allem auch bei den Ehrenamtlichen, für ihr Interesse, ihren Arbeitseinsatz und ihr Engagement.

Der Bau- und Werkausschuss macht sich die beiliegenden Abwägungsvorschläge zu Eigen.

Der Bau- und Werkausschuss empfiehlt dem Stadtrat, den Nahverkehrsplan der Stadt Fürth in der vorliegenden Fassung zu beschließen.

**Beschluss: einstimmig beschlossen  
beteiligt: 0**

**Ja: 15 Nein: 0 Anwesend: 15 Pers.**