

Vorlage zur Stadtratssitzung am 23.07.2003

Weiterbau der U-Bahn

Anlagen: Lagepläne, Folgekostenberechnung der VAG (Stand Juni 2003)

1. Allgemeines/Beschlusslage
 - 1.1 BA 3.1.1 (Stadthalle – Klinikum) / Sachstand
2. Gründe für einen kontinuierlichen Weiterbau der U-Bahn
3. BA 3.1.2 (Klinikum – Hardhöhe)
 - 3.1. Linien- und Streckenführung / Planungsrechtliche Genehmigungen
 - 3.2 Bauweise / Geologie
 - 3.3 Bauwerke
 - 3.4 Bauzeit
4. Kosten / Finanzierung der Investitionen
5. Busnetz
6. Betrieb / Betriebswirtschaftliche Bewertung für U-Bahn und Bus
7. Grundsätzliche und übergreifende Argumente
 - 7.1 Auswirkungen auf den städtischen Haushalt
 - 7.2 Verbesserung der Stadtentwicklung
 - 7.3 Regulierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
 - 7.4 Schnelles Verkehrsmittel
8. Ausblick Park & Ride
9. Beschlussvorschlag
1. **Allgemeines / Beschlusslage**

Der ÖPNV in Fürth wird getragen von der U-Bahnlinie U1 und dem flächendeckenden Busnetz. Im Folgenden wird auf die U-Bahn bzw. den Weiterbau der U-Bahn eingegangen.

Gemäß Beschluss des Stadtrates vom 12.03.1997 soll der Streckenabschnitt BA 3.1 bis zur Hardhöhe in zwei Teilbauabschnitten (Losen) verwirklicht werden. Auf dieser Basis wurde mit Beschluss vom 18.03.1998 der Bau des ersten Abschnitts, Bauabschnitt 3.1.1, in die Wege geleitet.

Die Inbetriebnahme diesen Streckenteils (Stadthalle – Klinikum) ist für den 04.12.2004 vorgesehen.

1.1 BA 3.1.1 (Stadthalle – Klinikum) / Sachstand

In den letzten Monaten wurden witterungsunabhängig die Arbeiten am U-Bahnabschnitt Stadthalle - Klinikum planmäßig fortgeführt. Der Rohbau kann deshalb bis zum September 2003 termingerecht abgeschlossen werden.

Derzeit laufen die Ausschreibungen für die Ausbaugewerke. Bis zur Sommerpause wurden dem Aufsichtsrat bereits die Vergabevorschläge, z.B. für Stahlbau, Gleisbau etc. zur Vorlage gebracht. Im Herbst folgen weitere Vergaben bezüglich Innenausbau und elektrische Ausrüstung.

Eine Überschreitung des Gesamtkostenrahmens zeichnet sich derzeit nicht ab. Der anhaltende Wettbewerbsdruck im Bau- und Ausbaugewerbe sowie bei den technischen Anlagen sorgt weiter für ein allgemein niedriges Preisniveau. Die Bereitstellung der notwendigen Fördergelder seitens des Zuschussgebers ist Ende Mai umgesetzt worden, so dass die ersten Förderraten für das Jahr 2003 bereits abgerufen werden konnten.

Eine kleine Unsicherheit infolge des Insolvenzverfahrens der Fa. plettac, deren Technik für einen sicheren U-Bahn-Betrieb unabdingbar ist, scheint ausgeräumt, da zwischenzeitlich ein Investor gefunden werden konnte.

Der Eröffnungstermin wurde auf den 04.12.2004 terminiert.

2. Gründe für einen kontinuierlichen Weiterbau der U-Bahn

Eine Vielzahl von Argumenten spricht – wie schon in vorangegangenen Vorlagen dargelegt – für eine kontinuierliche Fortsetzung der Baumaßnahmen, die hier nochmals kurz aufgelistet werden:

- Gem. Grundsatzbeschluss vom Juli 1992 soll die Linie U1 abschnittsweise in den Bereich des Fürther Westens geführt werden.
- Am 04.12.2004 werden insgesamt 4.586 m U-Bahnstrecke fertiggestellt sein. Bis zum Bahnhof Hardhöhe sind es noch 441 m, d.h. die bisher gebaute Stammstrecke verlängert sich damit bis zum vorläufigen Endpunkt „Hardhöhe“ lediglich noch um rd. 10%.
- Der vorläufige Endpunkt Hardhöhe im Zentrum eines Siedlungs- und Bevölkerungsschwerpunkts kann als „wesentlich verkehrswirksam“ eingestuft werden. Die Fahrgäste erreichen schnell und ohne zeitraubende Umsteigebeziehungen die Fürther Innenstadt und alle weiteren Ziele entlang der Linie U1.

- Mit dem Streckenabschnitt BA 3.1.1 (Stadthalle – Klinikum) wurde aus geologischen und wirtschaftlichen Gründen eine Tunnelstrecke von rd. 550 m westlich des Bahnhofes Klinikum mit erstellt, wovon im Falle eines Baustopps am Bahnhof Klinikum rd. 400 m ungenutzt blieben. Die Investitionskosten hierfür betragen rd. 10,0 Mio.€.
- Der Bahnhof Klinikum ist für einen vorläufigen Endpunkt nicht geeignet, da sich langfristig das Parkproblem, insbesondere durch zusätzliche Konzentration nach dem Ausbau der S-Bahn, erheblich verschärfen würde. (s. auch Ziffer 8)
- Die Buslinie 176 müsste möglicherweise am Bahnhof Klinikum mit all seinen nachteiligen Umsteigevorgängen aufrechterhalten werden. Dieser Verknüpfungspunkt kann nur einen zeitlich begrenzten und vorübergehenden Zustand darstellen.
- Für den Streckenabschnitt 3.1.2 (Klinikum – Hardhöhe) liegt bereits ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss sowie der Bescheid über eine Förderung der Baumaßnahmen in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Kosten vor.
Die Bay. Staatsregierung hat durch diese hohe Bezuschussung die verkehrspolitische Notwendigkeit des Ausbaus der U-Bahn gewürdigt.
- Der Weiterbau der U-Bahn BA 3.1.1 bedeutet eine Investition von ca. 41,0 Mio.€. Nach Abzug der Förderung verbleibt für die infra fürth verkehr gmbh ein Eigenanteil von rd. 7,0 Mio.€, verteilt auf die Jahre 2004 bis 2007.
- Die infra fürth verkehr gmbh kann die z.Zt. für Auftraggeber günstige Preissituation nutzen.
- Ein Weiterbau der U-Bahn erfordert umgerechnet eine Investitionssumme von ca. 10 Mio.€ pro Jahr. Das trägt nicht nur zu einer Stabilisierung und Verbesserung der Arbeitsmarktsituation bei, hier handelt es sich auch um konkrete Wirtschaftsförderung.
- Mit dem Weiterbau der U-Bahn werden Schritt für Schritt die stadtentwicklungs- und verkehrspolitischen Zielvorstellungen (Gewerbeansiedlung und Wohnbebauung) geschaffen, die der Stadtrat bei seinem ursprünglichen Beschluss zugrunde gelegt hat.
- Mit dem Ausbau der S-Bahn wird der Umsteigepunkt Unterfarnbach / Klinikum erheblich aufgewertet. Durch die Verlängerung der U-Bahn in Richtung Hardhöhe Zentrum entsteht hier eine wichtige Schnittstelle mit regionaler Bedeutung.

3. BA 3.1.2 (Klinikum – Hardhöhe); Anlagen 1a und b

3.1 Linien- und Streckenführung BA 3.1.2 / Planungsrechtliche Genehmigungen

Der Streckenführung des BA 3.1.2 (Anlage 1a) wurde mit Beschluß des WA vom 26.10.95 und mit Liniengenehmigungsurkunde der Regierung von Mittelfranken zugestimmt. Mit Planfeststellungsbeschluss vom 11.02.2000 liegt die erforderliche Baugenehmigung vor.

3.2 Bauweise / Geologie

Im Zuge des vorauslaufenden Bauabschnittes BA 3.1.1 wurde die U-Bahnrohre an die geologische Grenze zwischen Sandstein und locker gelagertem Untergrund herangeführt. Diese Maßnahme hat aus wirtschaftlichen Aspekten den Vorteil, dass für den jetzt zur Entscheidung anstehenden Abschnitt keine „bergmännischen Arbeiten“ mehr erforderlich werden.

Für den neuen Bauabschnitt kommen auch die wesentlich günstigeren Grundwasserverhältnisse zum Tragen, da der natürliche Grundwasserspiegel unterhalb der Bauwerke liegt.

3.3 Bauwerke

3.3.1 Tunnel Komotauer Straße BW 20.1 (L=222 m)

Im Anschluss an das bisherige Tunnelende ist ein 2-gleisiger Rechtecktunnel zu errichten. Durch die relativ geringe Tiefenlage werden im Zuge der Ausschreibung sicher wirtschaftlichere Bauverfahren angeboten werden, z.B. die sog. „Deckelbauweise“.

3.3.2 Bahnhof Hardhöhe BW 21 (L=175 m)

Der U-Bahnhof Hardhöhe wird ebenfalls in offener Bauweise im Lockerboden unter der Komotauer Straße gebaut. Er liegt in einfacher Tiefenlage (ohne Verteilerebenen) in einer verkehrsberuhigten Zone, in der Decke mit Lichtkuppeln und Aufgängen mit Fahrtreppen zwischen Bahnsteig und Straßenebene. Der Bahnhof ist stützenfrei. Der Aufzug befindet sich am Westkopf, wo auch die unterirdischen Betriebsräume ihren Platz finden.

3.3.3 Tunnel Soldnerstraße BW 22 (L=44 m)

Im Anschluss an den Bahnhof Hardhöhe ist ein Tunnelstutzen von 44 m Länge zu erstellen. Er dient als sog. „Durchrutschweg“ (Sicherheitsweg), um den Bahnhof Hardhöhe im Regelbetrieb ohne Geschwindigkeitsbegrenzung anfahren zu können und beinhaltet die Option einer möglichen problemlosen U-Bahnverlängerung nach Westen.

3.3.4 Oberfläche Komotauer / Soldnerstraße; Anlage 2

Infolge der Baumaßnahmen muss in der Komotauer Straße eine größere Anzahl von Bäumen entfernt werden. Im Zuge der Planfeststellung wurde deshalb ein landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet und das Ergebnis bei der Straßenplanung berücksichtigt.

Eine Vielzahl von neu zu pflanzenden Bäumen stellt sicher, dass die Komotauer Straße nach Ende der Bauzeit ansprechend gestaltet und die Ökobilanz ausgeglichen sein wird.

Die Komotauer Straße erhält in der östlichen Hälfte eine 6 m breite Fahrbahn mit begleitenden, beidseitigen Gehwegen und Parkplätzen an der Südseite. Um den Treppenaufgang des Ostkopfes wird eine verkehrsberuhigte Zone mit einer Mischfläche eingerichtet. Im westlichen Teil gibt es wiederum eine 6 m breite Fahrbahn und südlich einen begleitenden Gehweg mit wechselnden Breiten. Auf dem überbreiten nördlichen Gehweg sind 6 Lichtöffnungen (-kuppeln) des U-Bahnhofes geplant, ebenso das Aufzugshäuschen der U-Bahn. Außerdem befindet sich hier der Treppenaufgang des Westkopfes.

Die Soldnerstraße wird im Bereich der Einmündung Komotauer Straße mit einer 6,5m breiten Fahrbahn, mit Gehwegen, 1,8m breiten Radwegen, Bushaltestellen, Parkbuchten und Bäumen ausgestattet.

3.4 Bauzeit

Nach Zustimmung des Aufsichtsrates, bzw. des Stadtrates kann im Jahr 2004 mit den ersten Spartenverlegungsarbeiten (Kanal, Gas, Wasser, Kabel) in der Komotauer Straße und im Einmündungsbereich der Soldner Straße begonnen werden. Die Hauptbauzeit für die U-Bahn-Rohbauarbeiten ist für die Jahre 2005 und 2006 vorgesehen. Die Ausbauten des Bahnhofes und die Wiederherstellung der Oberflächen erfolgen im Jahre 2007.

Die infra fürth verkehr gmbh erreicht im Jahr des 1000-jährigen Stadtjubiläums 2007 nach 28 Jahren Bauzeit den vorläufigen Endpunkt „Hardhöhe“ und kann damit der Stadt Fürth zusammen mit einem optimal verknüpften Bussystems ein „verwirklichtes Verkehrskonzept“ für eine bessere Umwelt, einen attraktiven Lebensraum und wirtschaftliche Kompetenz übergeben.

4. Kosten / Finanzierung der Investitionen

Der beschriebene Teilabschnitt 3.1.2 schließt nach Kostenschätzung mit rd. 41,0 Mio.€ ab. In diesen Kosten sind alle mit dem U-Bahnbau im direkten Zusammenhang stehenden Maßnahmen wie Planung, Grunderwerb, Spartenverlegungen, Straßenbau etc. enthalten.

Die Finanzierung der Investitionskosten setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Zuwendungen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von 73% der „zuwendungsfähigen Kosten“.
- Zuwendungen des Landes nach dem BayÖPNVG in Höhe von 17% der „zuwendungsfähigen Kosten“.
- Eigenanteil der infra fürth verkehr gmbh: Dieser Anteil wird sich bei etwa 17 - 18% der Gesamtinvestitionskosten einstellen.

Der über den rechnerisch 100% hinausgehende Anteil erklärt sich aus den „nicht zuwendungsfähigen Kosten“, z.B. Planungskosten u.a.

Gesamtkosten netto:	ca. 41,0 Mio.€
Davon zuwendungsfähig:	ca. 37,8 Mio.€
Zuschuss Bund (73%):	ca. 27,6 Mio.€
Zuschuss Land (17%):	ca. 6,4 Mio.€
Eigenanteil infra (gerundet):	ca. 7,0 Mio.€

Der Eigenanteil der infra fürth verkehr gmbh wird über etwa 4 Jahre Bauzeit verteilt.

Im Wirtschaftsplan 2003 der infra fürth verkehr gmbh sind für den BA 3.1.2 vorbehaltlich der Entscheidung des Stadtrates für die Jahre 2003 bis 2006 insgesamt bereits 31,4 Mio.€ ausgewiesen. Die fehlende Summe in Höhe von 9,6 Mio.€ wird entsprechend für das Jahr 2007 im nächsten Wirtschaftsplan eingestellt.

5. Busnetz

Das ergänzende Busnetz wird zu gegebener Zeit gesondert den zuständigen Gremien zur Vorlage gebracht. In der Folgekostenberechnung der VAG wurde eine Ringbusverbindung im Bereich der Hardhöhe als Zubringer zur U-Bahn mit einem geschätzten Betrag in Höhe von 200.000 € angesetzt. Das wird ab dem Jahr 2008 der Fall sein. Diese Option als Ersatz für Linie 176 könnte an einen P&R-Platz westlich der Bebauung angebunden werden.

6. Betrieb / Betriebswirtschaftliche Bewertung für U-Bahn und Bus

Für die Bauabschnitte 3.1.1 (Stadthalle – Klinikum) und 3.1.2 (Klinikum – Hardhöhe) sind als Investitionskosten insgesamt 97,8 Mio.€ (56,8 + 41,0) geplant. Nach Abzug der zu erwartenden Zuschüsse verbleibt für die infra fürth verkehr gmbh ein eigenes Investitionsvolumen von rd. 16,7 Mio.€.

Neben diesen Investitionskosten für den Weiterbau der U-Bahn führt eine diesbezügliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auch zu höheren Betriebskosten. Trotz erheblicher Einsparungen im Busbetrieb (Stichwort Taktausdünnung) wird sich der Verlust der infra fürth verkehr gmbh nach den derzeitigen Erkenntnissen von 9,5 Mio.€ im Jahr 2003 um 3,1 Mio.€ auf 12,6 Mio.€ im Jahr 2009 erhöhen, wobei allein der Bauabschnitt 3.1.2 (Klinikum – Hardhöhe) mit 1,4 Mio.€ zu Buche schlägt.

Bei der aktuellen Folgekostenberechnung (Stand Juni 2003) können i.w. aufgrund von Veränderungen bei den Leistungsdaten (Fahrplan- und Taktzeiten) erhebliche Kosteneinsparungen im Vergleich zu der vorhergehenden Folgekostenberechnung (Stand Juni 1999) für den Zeitraum 2003 – 2006 voraussichtlich erreicht werden. Im einzelnen konnte z.B. der für das Jahr 2006 prognostizierte Verlust nun um 2,7 Mio.€ von 13,2 Mio.€ auf 10,5 Mio.€ vermindert werden.

Auch im Vergleich zum Wirtschaftsplan 2003 konnte der prognostizierte Verlust (vor Gewerbesteuerumlage und Ergebnisabführung) der infra fürth verkehr gmbh für 2004 von 9,3 Mio.€ auf 9,1 Mio.€. für 2005 von 10,4 Mio.€ auf 10,1 Mio.€ und in 2006 von 11,5 Mio.€ auf 10,5 Mio.€ verringert werden.

Die Ergebnisse der infra fürth gmbh, i.w. resultierend aus den Ergebnissen der Energie- und Wasserversorgung, können für die kommenden Jahre nur vage geschätzt werden. (Stichwörter: Netznutzungsentgelte, verschärfter Preiswettbewerb, u.a.) Aus diesem Grund kann der bis voraussichtlich 2004 mögliche Verlustausgleich des Verkehrsbetriebes durch die infra fürth holding gmbh & co.kg ab 2005 nicht mehr ohne finanzielle Mitwirkung der Stadt Fürth erfolgen.

7. Grundsätzliche und übergreifende Argumente

7.1 Auswirkungen auf den städtischen Haushalt

Bisher konnte der „Konzern infra“ in vollem Umfang die Verluste des Bereiches ÖPNV abdecken. In den meisten Fällen wurden sogar neben den Standardzahlungen (wie Konzessionsabgabe, Steuern etc.) weitere Gewinne an die Stadt ausgeschüttet. Bedingt durch den sukzessiven Ausbau des ÖPNV, werden die Stadtverkehrsverluste die Gewinne aus der Energie- und Wasserversorgung übersteigen. Diese politisch gewollte Verbesserung des ÖPNV-Angebotes muss sich auf den Haushalt der Stadt in Form von Verlustübernahmen/Kapitaleinlagen auswirken. Falls die Stadt die verbleibenden Verluste des „Konzerns infra“ nicht übernimmt, bedeutet dies einen Substanzverzehr der Energie- und Wasserversorgung. Gerade der zunehmende Wettbewerb bedingt daher finanziell gestärkte und gesicherte Energieversorgungsbereiche, um auch am Preiswettbewerb um die Kunden erfolgreich teilnehmen zu können.

7.2 Verbesserung der Stadtentwicklung

Durch die Verlagerung wesentlicher Verkehrsströme aus der Innenstadt auf die U-Bahn wird insbesondere der Innenstadtbereich und damit dessen Wohnqualität verbessert. Ebenfalls sind positive Auswirkungen durch die Standortvorteile für Fürth zu verzeichnen. Besonders bei Gewerbeansiedlungen wird sich dies förderlich für die Stadt auswirken.

7.3 Regulierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Nur durch ein entsprechend leistungsfähiges und attraktives Nahverkehrssystem kann flankierend der MIV reguliert werden.

Das vorhandene Straßennetz und die wenig vorhandenen ausgebauten Busspuren ermöglichen keine relevanten Kapazitätssteigerungen des Platzangebotes im Straßenraum, z.B. in der Würzburger Straße. Insofern stößt eine Ausdehnung oder Erweiterung des Busangebotes an natürliche Grenzen. Ferner sind die zukünftigen Straßenunterhaltskosten, die durch den Busverkehr ausgelöst werden, geringer.

7.4 Schnelles Verkehrsmittel

Als wesentlicher Vorteil ist die Geschwindigkeit der Personenbeförderung bei täglichen Fahrten zu erwähnen. Ihm folgen Sicherheit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Witterungsunabhängigkeit. (Hochwasser, Winter)

8. Ausblick Park & Ride

Das Nahverkehrsnetz in Fürth wird durch den Weiterbau der U-Bahn, dem optimierten Bussystem und dem künftigen Ausbau der S-Bahn einen immer höheren Stellenwert erreichen. Trotzdem muß davon ausgegangen werden, dass der Individualverkehr und damit der PKW-Bestand allen Prognosen zufolge weiter zunimmt.

Eine Verlängerung der U-Bahn in Richtung Kieselbühl ist wohl auf die nächsten Jahre unrealistisch, so dass das Parkplatzproblem der ÖPNV-Nutzer mit eigenem PKW rechtzeitig vor der Eröffnung des Bahnhofes Hardhöhe angegangen werden muß. Bereits jetzt zeigt sich ein großer Parkdruck am U-Bahnhof Stadthalle und im Umfeld des künftigen Bahnhofes Klinikum.

Durch die zuständigen Gremien wäre zum gegebenen Zeitpunkt eine Entscheidung herbeizuführen, damit das Wohngebiet Hardhöhe vor übermäßigem Parkverkehr geschützt wird.

Hierzu erfolgt in absehbarer Zeit eine gesonderte Vorlage, da zunächst Prognose- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen durchzuführen sind.

9. Beschlussvorschlag

Der Stadtrat hat am 22.07.1992 die Stadtwerke beauftragt, den U-Bahn-Weiterbau abschnittsweise fortzuführen. Das Busnetz ist dabei entsprechend zu optimieren.

Der Aufsichtsrat hat die Vorlage der infra fürth verkehr gmbh und die Folgekostenberechnung der VAG vom Juni 2003 zur Kenntnis genommen.

In Fortführung des Stadtratsbeschlusses vom 12.03.1996 soll nunmehr das augenblicklich letzte Los, nämlich der BA 3.1.2 (Klinikum - Hardhöhe) mit einer Streckenlänge von 441 m und Gesamtkosten in Höhe von 41,0 Mio.€ (Stand 2003) verwirklicht werden.

Der Streckenabschnitt soll zum Dezember 2007 fertiggestellt werden.

Die Angelegenheit wird nach Vorbereitung in den Fraktionen und Gruppen in der Sitzung des Stadtrates Ende Juli 2003 abschließend behandelt.

Die Auswirkungen einer U-Bahn-Verlängerung auf den Wirtschaftsplan der infra und auch auf den städt. Verwaltungshaushalt sind vorgestellt worden. Entsprechend den Stadtratsbeschlüssen vom 28.06.1995 und 29.11.1978 sind die entsprechenden Jahresfehlbeträge vom städt. Haushalt auszugleichen.