

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	23.09.2026	öffentlich - Kenntnisnahme

Neuaufstellung Nahverkehrsplan - Vorstellung Vorgehensweise

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen: Präsentationsfolien zur Vorgehensweise Projektablaufplan NVP Klimaprüfung	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Referentin dient der Kenntnisnahme.

Sachverhalt:**Ausgangslage**

Mit Beschluss (SpA/1261/2025) des Bau- und Werkausschusses vom 04.06.2025 wurde die Verwaltung beauftragt, die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) für die Stadt Fürth inklusive eines zu erarbeitenden Konzeptes zur Beteiligung der Öffentlichkeit auszuschreiben. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan Fürth Stadt 2018 wurde aufgrund einer engen Zeitschiene überwiegend bestandsorientiert aufgebaut. Größere Bedarfe und Maßnahmenvorschläge, die umfangreiche Untersuchungen erfordern, wurden in andere Prozesse verlagert. Mit der Neuaufstellung soll nun den städtebaulichen, sozioökonomischen und wirtschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahre Rechnung getragen werden und das Busnetz an die aktuellen Anforderungen sowie die zukünftigen Herausforderungen angepasst werden. Der Prozess zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für die Stadt Fürth ist am 18.05.2026 im Rahmen eines Kick-Offs offiziell gestartet. Dem Bau- und Werkausschuss sollen nun die Rahmen- und definierten Randbedingungen an den Prozess sowie an die zukünftigen Inhalte des NVP, insbesondere der Zielnetzkonzeption, zur Kenntnis vorgelegt werden. Ebenso soll das beabsichtigte Konzept zur Beteiligung der Öffentlichkeit dargelegt werden.

Prozessschritte und Kernelemente

Analog zum Nahverkehrsplan Fürth Stadt 2018 soll auch der sich nun in Aufstellung befindende NVP zur Konkretisierung des neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) ab Dezember

2029 dienen. Unter Beachtung gesetzlicher Rahmenbedingungen aus dem Personenbeförderungsgesetz sowie der Europäischen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist die vorgeschriebene öDA-Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union 18-27 Monate vor Betriebsbeginn anzukündigen. Dies bedingt einen Beschluss des NVP im Laufe des dritten Quartals 2027. Für die Bearbeitung des NVP resultiert daher eine vorgesehene Erarbeitungszeit von knapp 1 ¼ Jahren.

Die Vorgehensweise zur Neuaufstellung des NVP orientiert sich dabei mit geringfügigen Abweichungen an der gängigen Vorgehensweise zur Erarbeitung von Nahverkehrsplänen und beinhaltet folgende inhaltliche Schwerpunkte:

- Bestandsaufnahme
- Schwächen- und Potenzialanalyse
- Modifizierung Anforderungsprofil zur Weiterentwicklung des ÖPNV
- Angebots- und Maßnahmenkonzeption
- Bürgerbeteiligung (begleitend)

Im Folgenden sollen nun die einzelnen Prozessschritte näher erläutert werden.

Bestandsaufnahme

Mit der am Anfang des Prozesses stehenden Bestandanalyse wird das derzeitige ÖPNV-Angebot zunächst informell beschrieben, die gesetzlichen und sich durch bundesweite, landesweite und lokale Masterplanungen ergebenden Rahmenbedingungen benannt und die Maßnahmenvorschläge aus dem derzeitigen NVP Fürth Stadt 2018 bilanziert. Des Weiteren erfolgt die Erarbeitung eines Verkehrsmodells, was wiederum die Grundlage für die darauffolgende Schwächen- und Potenzialanalyse sowie die spätere Angebots- und Maßnahmenkonzeption bildet.

Schwächen- und Potenzialanalyse

Im Rahmen der Schwächen- und Potenzialanalyse erfolgt eine Analyse und Bewertung verschiedenster Qualitätsindikatoren im ÖPNV-Netz. Vor dem Hintergrund einer zukünftig kundenorientierteren Ausrichtung des ÖPNV ist es von wesentlicher Bedeutung die Wege jedes einzelnen Nutzers sowie die räumlichen und strukturellen Gegebenheiten möglichst präzise zu berücksichtigen. Im Vergleich zum NVP Fürth Stadt 2018 wurden die Anforderungen an die jeweiligen Detaillierungsgrade der Analyseschritte daher geschärft. So wird bei der Bewertung der Erschließungsqualität nicht mehr auf die veraltete Radienmethode zurückgegriffen, sondern mit den Fußwegedistanzen zu den Haltestellen, dem dort zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel sowie den angebotenen Fahrplankarten an der jeweiligen Haltestelle gleich drei Faktoren in die Bewertung einbezogen.

Für eine Analyse der ÖPNV-Bedienungsqualität werden Taktfolgen und Bedienzeiten hinsichtlich zugrunde liegender Potenziale für eine verbesserte Angebotsgestaltung untersucht. Ebenso wird die Übereinstimmung der zeitlichen Leistungsfähigkeit des ÖPNV mit der tatsächlichen Mobilitätsnachfrage für alle Haltestellen geprüft. Im Ziel sollen so Haltestellen mit Über- oder Unterversorgung identifiziert werden.

Im Rahmen der Bewertung der ÖPNV-Verbindungsqualität stehen die Reisezeiten und Reisezeitverhältnisse im Fokus. Für jeden einzelnen Weg aus der Mobilitätssimulation wird ein Reisezeitvergleich zwischen MIV und ÖPNV durchgeführt. Für eine detaillierte Analyse werden beim MIV Parkplatzsuchzeiten sowie beim ÖPNV Zu-, Abgangs- und Umsteigezeiten berücksichtigt.

Abschließend soll sowohl noch die Ausrüstungsqualität, d.h. die Qualität der Barrierefreiheit und Ausstattung der Haltestellen als zentrale Zugangsstellen des ÖPNV, als auch ergänzend die Servicequalität, d.h. die Nutzbarkeit und Verständlichkeit des Angebots aus der Fahrgastperspektive, untersucht und bewertet werden.

Modifizierung Anforderungsprofil zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Das Anforderungsprofil soll die zukünftig durch den ÖPNV zu erreichende Qualität definieren. Für die Erarbeitung der einzelnen Qualitätsstandards sollen sowohl die im vorherigen Schritt identifizierten Mängel und Potenziale als auch die Rückmeldungen bzw. Impulse aus der Öffentlichkeitsarbeit sowie rechtliche, planerische und Grundlagen dienen. Diese müssen zwingend parallel auf ihre Finanzier- und Realisierbarkeit geprüft und angepasst werden.

Angebots- und Maßnahmenkonzeption

Die anschließende Angebots- und Maßnahmenkonzeption bildet den Schwerpunkt der Neuaufstellung des NVP. Die Erkenntnisse aus der Schwächen- und Potenzialanalyse sowie die definierten Standards aus dem Anforderungsprofil dienen dabei als Grundlage für die Entwicklung eines Achsenkonzeptes, auf dessen Basis die Erarbeitung sowohl eines hierarchischen ÖPNV-Angebotes aus Hauptnetz-, Nebennetz und Ergänzungsnetz als auch der Entwicklung unterschiedlicher ÖPNV-Produkte in diesen Hierarchisierungsstufen ermöglicht wird. Das Ziel besteht darin die im Zuge des Anforderungsprofils definierten Bedienungsqualitäten durch ein Netz aus unterschiedlichen Linienangeboten und Produkten für die jeweiligen Achsentypen zu erreichen. Diese Vorgehensweise bildet das Fundament für die bereits in der Vorlage (SpA/1261/2025) zur Beschlussfassung der Neuaufstellung des NVP angesprochene gesamtgesellschaftliche Überplanung des Busnetzes. Ebenso wurden in der Vorlage die Randbedingungen an diesen Prozessschritt thematisiert. So liegt das Ziel darin, mit einer etwa gleichbleibenden Betriebsleistung eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Netzes sowie eine daraus resultierende nachhaltige Erhöhung der Fahrgastnachfrage zu erreichen. Aus diesem Grund sollen mit Blick auf die Entwicklung von ÖPNV-Produkten auch der Einsatz neuer Formen, wie beispielsweise Bedarfsverkehre oder Schnellbusse, geprüft werden.

Beteiligungsformate

Der Prozess der Neuaufstellung des Nahverkehrsplan wird von verschiedenen Gremien begleitet. Mit Blick auf das gesetzte Ziel einer kundenorientierteren Ausrichtung des ÖPNV ist ein Einbezug der Fürther Bürgerinnen und Bürger und eine Abfrage von deren Bedürfnissen und Wünschen hinsichtlich des ÖPNV-Angebotes unerlässlich. Aus diesem Grund ist neben der derzeit stattfindenden Online-Beteiligung, bei der interessierte Bürgerinnen und Bürger sowohl an einer Befragung teilnehmen als auch mittels einer interaktiven Karte Schwachstellen- und Verbesserungspotenziale melden können, auch ein Vor-Ort-Format, das sogenannte Forum NVP geplant. Die Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit, direkt mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung und weiteren Fachplanern ins Gespräch zu kommen sowie Wünsche und Ideen gemeinsam zu diskutieren. Das Forum NVP soll im Laufe der Neuaufstellung zweimal stattfinden.

Des Weiteren soll der Beratungskreis NVP, bestehend aus benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Ämtern der Stadtverwaltung, Entsandten der Stadtratsfraktionen sowie weiteren Beteiligten, mit derzeit insgesamt drei geplanten Sitzungen den Prozess stetig begleiten.

Der Bau- und Werkausschuss und der Stadtrat werden zudem regelmäßig beteiligt.

Finanzierung:

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

Prüfung der Klimarelevanz:

☒	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
☐ -- Stark negative Klimawirkung	☐ - Negative Klimawirkung	☐ 0 Keine oder geringe Klimawirkung	☐ + Positive Klimawirkung	☐ ++ Stark positive Klimawirkung
Begründung: Kenntnisnahme				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen): 				

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 01.09.2026

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 23.09.2026
Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: