

N i e d e r s c h r i f t

über die

13. Sitzung des Verkehrsausschusses am 23. Oktober 2003

im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II

- öffentlich -

Vorsitzender:	Oberbürgermeister	Dr. Maly
Referent VI:	berufsm. Stadtrat	Baumann
Mitglieder:	Stadtrat	Bloß
	Stadtrat	Gruber (i.V. StR Höffkes)
	Stadtrat	Mägerlein
	Stadtrat	Meyer (i.V. StR Brehm)
	Stadtrat	Schuh (i.V.StR Ulrich bis 11.43 Uhr)
	Stadtrat	Sendner
	Stadtrat	Fischer
	Stadtrat	Gradl
	Stadtrat	Nitsch
	Stadtrat	Raschke
	Stadtrat	Dr. Slavik
	Stadträtin	Wild
	Stadtrat	Grosse-Grollmann

Sonstige Teilnehmer:

Brenner + Münnich	Noßwitz
Brenner + Münnich	Münnich
Stadträtin	Seer
PD/N	Anselstetter
VAG	Heußner
Geo	Wilmerstadt
T	Kluge
T/1	Fischer
Vpl	Weißmann
Vpl/M-F	Walser

Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr

Ende der Sitzung: 11.47 Uhr

Schriftführerin: Schnattinger

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

- | | | |
|------|---|-----------|
| 1. | Frankenschnellweg | Bericht |
| 2. | Biotop/Rad- und Fußweg zwischen Urbanstraße und Neuweiherstraße (Goldbach)
hier: <u>Anfrage der CSU-Stadtratsfraktion vom 10.04.2003</u> | Bericht |
| 3. | Überquerung der Hafenstraße für Radfahrer in Höhe Maiach
hier: <u>Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.05.2003</u> | Bericht |
| 4. | Celtisstraße
hier: <u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.05.2003</u> | Beschluss |
| 5. | Sachstand U 3-Südwest Gustav-Adolf-Straße – Gebersdorf und Verlängerungsmöglichkeiten in den Landkreis
hier: <u>Antrag der Stadtratsfraktion der CSU vom 20.06.2003</u> | Bericht |
| 6. | Nutzung der Gleise der früheren Bibertbahn
hier: <u>Antrag von Herrn Stadtrat Ulrich (FDP) vom 30.03.2003</u> | Bericht |
| 7. | Bewohnerparken
– Untersuchung der Gebiete Rosenau, Gleißbühl und Ostendstraße (Nürnberger Versicherung) – | Beschluss |
| 8. | Nahverkehrsplan
hier: Zwischenbericht und Analyse | Bericht |
| 9. | Führung der Straßenbahnlinie 7 in der Scheurlstraße
hier: Erfahrungsbericht nach Probetrieb | Beschluss |
| 10. | Tempo 30 in der Herzogstraße
hier: Beschluss des AfV vom 27.02.2003 | Bericht |
| I a. | <u>Auflagen</u> | |
| 11. | Straßenplan Äußere Bayreuther Straße, Parkstreifen bei Flur Nr. 409 | Beschluss |
| 12. | Niederschrift über die 12. Sitzung des Verkehrsausschusses am 18.09.2003 | |

Nichtöffentliche Sitzung entfällt

Herr OBM eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Er begrüßt die Gutachter für den FSW, Herrn Münnich und Herrn Noßwitz.

1. Frankenschnellweg - Bericht -

Herr Noßwitz 00.01.00
informiert über die Behandlung im Projektbeirat und den aktuellen Stand. In der AfV-Sitzung am 24.07.2003 wurde der Auftrag für die weitere Untersuchung der Varianten C und D erteilt. Das Zusammenwirken einzelner Maßnahmen in Form von Modulen wurde untersucht, um eine frühzeitige Festlegung zu vermeiden und eine optimierte Lösung zu erreichen. Es wird angestrebt, wie im Sideletter vorgegeben, die benachbarten Bereiche des FSW insgesamt vom Verkehr zu entlasten, die städtebaulich trennende Wirkung zu verringern, den Lärmschutz zu verbessern und Priorität für den Regionalverkehr sowie eine Entlastungsfunktion für den innerstädtischen Verkehr zu erreichen. Neu hinzugekommen ist noch der Aspekt, die Verteilerfunktion zu stärken. Er erläutert im einzelnen die Varianten C und D. Erkenntnis ist, dass eine 4streifige Fahrbahn in Tieflage die beste Entlastungswirkung für Steinbühler Tunnel/Gibitzenhofstraße und Fürther Straße hat sowie den Schwerverkehr bündelt. Die Zwischenanbindung durch Rampen ermöglicht eine weitere Entlastung der Radialstraßen. Die geänderte Verkehrsführung führt zu keiner weiteren Entlastung und Bündelung des Verkehrs, deshalb sollte Variante D nicht weiterverfolgt werden. Die Schaffung einer leistungsfähigen Stadteinfahrt wurde bei allen Lösungen berücksichtigt.

StR Sendner 00.31.15
interessiert der Kostenunterschied zwischen den Varianten alte und neue Kohlenhofstraße.

Herr Noßwitz 00.32.00
verweist auf Probleme beim Ausbau der alten Kohlenhofstraße, da man mit der Bahnunterführung im Zuge der Schwabacher Straße nicht auskommt. Deshalb spricht vieles für eine neue Achse. Für die neue Kohlenhofstraße sind etwa 4,6 Mio. € zu veranschlagen, das sind nur Baukosten für Brücke und Straße, nicht enthalten sind Kosten der Bundesbahn.

StR Dr. Slavik 00.35.35
fragt, warum bei einer Variante die Rampen komplett verschwunden sind. Handelt es sich hier dann nicht eigentlich um die Variante A?

Herr Noßwitz 00.36.00
weist darauf hin, dass in der Variante A die neue Stadteinfahrt nicht enthalten war. Um die Option auf spätere Verlagerungen aufrecht zu erhalten, wäre aus verkehrsplanerischer Sicht wünschenswert, die Rampen in optimierter Form aufrecht zu erhalten.

Herr OBM 00.37.10
gibt zu bedenken, dass die Rampen nicht nur verkehrlich sondern auch städtebaulich zu bewerten sind.

Herr Münnich
trägt die Straßenpläne zu Variante C und D vor und erläutert aus städtebaulicher Sicht die Merkmale der Variante C mit unterschiedlichen Rampenlösungen.

StR Mägerlein 00.55.50
fragt, wo bei der Untertunnelung bzw. Einhausung im Vorschlag Angerer die Rettungswege liegen.

Herr Münnich

00.56.15

kann dazu noch nichts sagen, da die Planung noch nicht so weit ist. Es gibt natürlich Richtlinien, die einzuhalten sind.

Herr OBM

00.56.45

weist darauf hin, dass zwei Anträge zu diesem TOP vorliegen, die zunächst begründet werden können, bevor in die Debatte eingestiegen wird.

StR Fischer

00.56.50

begründet zunächst den Antrag seiner Fraktion. Mit der Antragstellung sollte erreicht werden, die Varianten A und D auszuschneiden und nur noch alle Varianten C weiterzuverfolgen. Eine Entscheidung ist erst für die AfV/AfS-Sitzung im Dezember vorgesehen, weshalb man sich nur noch auf eine Variante konzentrieren sollte. Ziel ist, den Verkehr auf dem FSW zu bündeln, um die Gesamtstadt zu entlasten. Eine Mehrbelastung der am FSW wohnenden Bevölkerung soll vermieden werden. Die von den Grünen beantragte Straßenbahnverbindung entlang des FSW ist ein schwieriger Vorschlag, sie würde eine weitere Paralleltrasse des ÖPNV zu U-Bahn und S-Bahn bedeuten und macht Zuschüsse illusorisch. Dieser Vorschlag ist nicht geeignet, durch ÖPNV Verkehr vom FSW zu verlagern.

StRin Seer

01.04.40

weist darauf hin, dass der Antrag das Ergebnis einer Mitgliederentscheidung nach ausführlicher Diskussion der Varianten C und D ist. Sowohl die Aussagen des Sideletters als auch der Lärmschutz waren maßgebend für die Stellungnahme. Der FSW soll eine Entlastung für den innerstädtischen Verkehr bringen. Die Variante C 2 mit und ohne Rampen wird abgelehnt, da sie zu kreuzungsfreiem Durchbau führt und den Durchgangsverkehr fördert. Der Vorschlag ohne Rampen wäre der bestmögliche Durchbau bei schlechtestmöglicher Anbindung der Stadtteile. Deshalb haben sich die Grünen für die Variante D 3 mit der Ergänzung um eine Straßenbahnverbindung entschieden. Sie meint, dass bei einem verbesserten ÖPNV-Angebot weniger Fahrzeuge auf dem FSW fahren würden. Zu den Zuschüssen für die Straßenbahnverbindung ist zu sagen, dass eine andere Form der Bezuschussung erforderlich ist, die den Kommunen mehr Freiheiten gibt. Der FSW soll auf verträgliche Art und Weise umgebaut werden und gleichzeitig das ÖPNV-Angebot verbessert werden.

StR Mägerlein

01.12.55

stellt den mündlichen Antrag, die Varianten A und D auszuschneiden und die Varianten C weiterzuverfolgen. Er ist überrascht, dass die Grünen plötzlich einen Ausbau des FSW wollen, wenn auch nur auf der Basis von Variante D. Diesen Antrag lehnt er ab, während der Antrag der SPD, der mit dem mündlichen Antrag der CSU identisch ist, unterstützt wird.

StR Ulrich

01.15.30

hat aus den Untersuchungen des Gutachters gelernt, dass der Verkehr auf dem FSW zum größten Teil hausgemacht ist und dem stadtinternen Verkehr dient. Er erinnert daran, dass es Mitte der 90er Jahre einen Investor gab, der das Gebiet am Kohlenhof besiedeln wollte und bereit war, eine Zufahrt zu bezahlen. Diese Möglichkeit sollte man nicht aus den Augen verlieren. Die Freien treten dafür ein, dass die vierspurige Variante mit zwei Röhren gebaut wird, nicht nur mit einer. Wenn am FSW eine große Lösung gemacht werden soll, dann auch mit zwei Tunnelröhren, evtl. zunächst nur als Behelfstunnel. Den Antrag der Grünen hält er für unausgegoren.

Herr OBM

01.20.25

äußert sich zum Verfahren. Inzwischen wurde ein Stand erreicht, wo es wichtig ist, die Realitäten anzunehmen. Die Gleichung, dass es für die Stadt besser ist, wenn auf dem FSW weniger Autos fahren, stimmt nicht mehr, seit bekannt ist, dass es sich um stadt eigenen Verkehr handelt. Heute gilt: Je mehr Autos auf dem FSW fahren, desto weniger Autos fahren in der Stadt. Die Bereitstellung des Straßenraums wird nur nicht sehr viel schneller möglich sein, als sich der für 2015 prognostizierte Verkehr einstellt. Variante D bedeutet, dass nichts

gemacht wird, sondern nur der Planungsprozess in die Länge gezogen werden soll. Der Verkehr muss auf den FSW konzentriert werden, um die anliegenden Stadtteile zu entlasten.

StR Grosse-Grollmann 01.24.55

ist überrascht, dass alles auf Variante C zuläuft, bisher wurde immer von zwei Wahlmöglichkeiten gesprochen. Variante D ist eine Variante, die eine deutliche Veränderung im verkehrlichen System bringt, sie enthält eine völlig neue Ausfahrt, die in allen Varianten existiert, es gibt die Möglichkeit für den Schwerlastverkehr, hier durchzufahren. Fragen, wie man auf die Steigerung des Verkehrs reagieren kann, sind für ihn durch diese Planungen nicht gelöst. Alternativen anzubieten und weiter zu entwickeln, wäre eine Aufgabe, die nicht erledigt wurde. Wenn die Variante C beschlossen werden soll, muss nach Alternativen gesucht werden, die attraktiver sein müssen als die Tunnellösung.

StR Bloß 01.28.20

freut sich, dass inzwischen nur noch für den Ausbau des FSW gesprochen wird. Die Variante C hat sich durch die verschiedenen Vorträge herauskristallisiert und zu einer Lösung hinentwickelt, die mit großer Mehrheit mitgetragen werden kann.

Herr OBM 01.30.10

lässt über die gleichlautenden Anträge von CSU und SPD abstimmen und stellt fest, dass der Beschluss mit einer Gegenstimme erfolgt. Der Antrag der Grünen ist damit erledigt.

Beschluss: siehe Beilage

2. Biotop/Rad- und Fußweg zwischen Urbanstraße und Neuweiherstraße (Goldbach)
hier: Anfrage der CSU-Stadtratsfraktion vom 10.04.2003
- Bericht -

StR Baumann 01.31.10

erläutert die Vorlage. Die Wegeverbindung macht Sinn und soll gesichert werden.

StR Mägerlein 01.31.40

bedankt sich für den Bericht und hofft, dass die Fertigstellung bald möglich ist.

Herr OBM 01.32.10

stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

3. Überquerung der Hafestraße für Radfahrer in Höhe Maiach
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.05.2003
- Bericht -

StR Slavik 01.32.40

ist zufrieden mit dem Vorschlag der Verwaltung und bedankt sich für die schnelle Erledigung durch Bordsteinabsenkung.

Herr OBM 01.33.25

stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

4. Celtisstraße
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.05.2003

Herr OBM 01.33.40

lässt über den Antrag der Stadtratsfraktion Die Grünen auf Vertagung abstimmen und stellt fest, dass dieser ohne Gegenstimmen angenommen wird.

Beschluss: siehe Beilage

5. Sachstand U 3-Südwest Gustav-Adolf-Straße – Gebersdorf und Verlängerungsmöglichkeiten in den Landkreis

hier: Antrag der Stadtratsfraktion der CSU vom 20.06.2003

- Bericht -

StR Baumann

01.34.20

erläutert den Stand der bisherigen Überlegungen. Nach dem bisherigen Planungsstand soll die Trasse oberirdisch auf dem Bahnkörper der Bibertbahn bis zur Brücke über die Rednitz verlaufen. Für die weitere Strecke gibt es verschiedene Überlegungen, die noch zu untersuchen sind. Es gibt erste Ansätze einer Linienauswahl. Für den Landkreis Fürth und die Städte Oberasbach und Zirndorf ist noch eine standardisierte Bewertung durchzuführen.

StR Bloß

01.36.40

freut sich, dass weiterhin in Oberasbach und Zirndorf der Wunsch besteht, diese U-Bahn zu planen und zu bauen. Wenn der 1. Abschnitt zwischen Klinikum und Gustav-Adolf-Straße in Betrieb geht, wäre es wünschenswert, wenn zügig in Richtung Grenze zum Landkreis Fürth weitergebaut werden könnte.

StR Ulrich

01.38.00

hofft, dass über die genaue Führung noch einmal nachgedacht wird. Der Südwesten muss für Schienenverkehrsmittel erreichbar sein. Im MIP ist nichts für diesen Ausbau enthalten.

StR Grosse-Grollmann

01.39.20

erinnert, dass der Wunsch auf Stadtbahnerschließung in den Landkreis bestand. Die Erschließung durch die U-Bahn ist aus seiner Sicht illusorisch. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die U 2 nach Stein, die an den Unterhaltskosten gescheitert ist. Er glaubt nicht an eine Realisierung.

Frau Schlobinski (BV Nürnberger Westen)

01.41.35

nimmt aus der Sicht des Bürgervereins zu TOP 5 und 6 (Nutzung Bibertbahn) Stellung. Dieser lehnt eine Nutzung der früheren Bibertbahn für den öffentlichen Personennahverkehr ab und fordert einen schnellen und zeitnahen Weiterbau der U-Bahnlinie 3 Südwest von der Gustav-Adolf-Straße bis Gebersdorf.

Herr OBM

01.44.00

stellt fest, dass der Bericht damit zur Kenntnis gedient hat.

6. Nutzung der Gleise der früheren Bibertbahn

hier: Antrag von Herrn Stadtrat Ulrich (FDP) vom 30.03.2003

- Bericht -

StR Ulrich

01.44.25

begründet seinen Antrag. Die Trasse der U-Bahn verläuft viel zu weit südlich und ist frühestens im Zeitraum 2012 bis 2015 machbar. Die Trasse der Bibertbahn wäre eine zusätzliche Möglichkeit, man sollte die vorhandene Bahntrasse nicht leichtfertig opfern.

StR Dr. Slavik

01.48.20

schildert das Stimmungsbild einer Veranstaltung in Gebersdorf zu diesem Thema. Niemand hat diese Pläne befürwortet.

Herr OBM

01.49.05

stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

7. Bewohnerparken

- Untersuchung der Gebiete Rosenau, Gleißbühl und Ostendstraße (Nürnberger Versicherung) -

Herr OBM

01.49.20

fragt, ob Gesprächsbedarf besteht. Der Punkt wurde bereits mehrfach diskutiert, die Verwaltung schlägt eine Bewohnerparkregelung rund um den Business-Tower vor. Darüber besteht nach seiner Meinung Konsens.

StR Mägerlein

01.50.00

erkundigt sich, ob die neuen Tarife ebenfalls für alle bereits installierten Wohngebiete gelten.

Die Verwaltung (T)

01.50.50

berichtet, dass voraussichtlich bis Januar 2004 die rechtlichen Voraussetzungen für die Erhöhung der Gebühren durch Beschluss im Bundestag vorliegen. Es ist geplant, eine Gebühr von 50 €/Jahr zu erheben, nach Beschluss im Bundestag wäre eine Gebühr bis maximal 100 €/Jahr möglich. Das gilt für alle Gebiete, auch für die bereits eingeführten.

Herr OBM

01.51.20

lässt abstimmen. Der Beschluss erfolgt einstimmig.

Beschluss:

siehe Beilage

8. Nahverkehrsplan

hier: Zwischenbericht und Analyse

- Bericht -

StR Baumann

01.51.35

berichtet, dass die Analyse ein Baustein für den gesetzlichen Nahverkehrsplan ist. Der Mindeststandard ist im Ergebnis sehr gut erfüllt. Wegen der knappen Kassen sollte man die Untersuchung als Zahlenbasis sehen, aufgrund deren dann weitere Maßnahmen im Zeitraum von 5 Jahren greifen können.

Die Verwaltung (Vpl)

01.53.05

erläutert anhand einer Power-Point-Vorführung die Analyse, die der 1. Baustein für den Nahverkehrsplan ist. Zunächst sind die Rahmenbedingungen zu schaffen, der Gültigkeitsbereich geht nicht über die Stadtgrenzen hinaus. Es sind noch verkehrspolitische Zielvorgaben sowie finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen zu erarbeiten. Hierfür wurde ein projektbegleitender Arbeitskreis geschaffen, der inzwischen 8x getagt hat. Die Bestandsaufnahme über die Erschließung der Distrikte, die Art der Verkehrsmittel der Erschließung, Takt und Anbindung an das Zentrum des Stadtgebietes ist erfolgt. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass rund zwei Drittel der Einwohner und Arbeitnehmer ohne Umsteigen Anschluss an das Stadtzentrum haben. Handlungsbedarf gibt es in Höfles und längerfristig am Rangierbahnhof und in der Brunecker Straße. Als Fazit kann festgehalten werden, dass der ÖPNV in Nürnberg hohes Niveau hat, es gibt wenig akuten Handlungsbedarf, in Teilbereichen jedoch Überprüfungs- und Verbesserungspotentiale. Ziel ist, das Netz wirtschaftlich zu optimieren. Nur mit einer Steigerung der Nachfrage im ÖPNV ist der Verkehr auf Dauer zu bewältigen. Zum weiteren Vorgehen ist zu sagen, dass noch verschiedene Untersuchungen anstehen, wie z.B. zu den Strab-Linien 8, 7 und 5, zur Anbindung von Höfles und die gesamte Südwestanbindung. Das Buskonzept bedarf einer Optimierung, der Haltepunkt Buchenbühl und die ÖPNV-Beschleunigung sind voranzutreiben.

Herr OBM

02.16.40

dankt für den Vortrag und die Arbeit im Verkehrsplanungsamt an dieser Analyse. Es ist gut, wenn rationale Vorgaben zur Verfügung stehen.

StR Fischer

02.17.15

bedankt sich für die Präsentation der Analyse. Dieses Werk ist leider etwas unglücklich an die Öffentlichkeit gelangt durch die Presse, die nur von den wenigen Mängeln berichtet hat. Nach der Präsentation stellt sich heraus, dass Nürnberg ein funktionstüchtiges ÖPNV-Netz hat, die Erschließung des Stadtgebietes gesichert ist und die U-Bahnen ein hochleistungsfähiges Rückgrat des ÖPNV-Netzes bilden. Die Querung der Altstadt muss untersucht werden, sie kann auch mit dem Bus erfolgen, eine Straßenbahn ist undenkbar, dieser Vorschlag wurde immer mit Mehrheit abgelehnt. Insgesamt sieht er keine entscheidende Kritik an der Nürnberger ÖPNV-Situation, wenn man davon ausgeht, dass dieser Plan den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen muss. Für die Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs, z. B. bei der Linie 4 Richtung Friedrich-Ebert-Platz, konnten wegen fehlender Personalkapazitäten bei Vpl nicht einmal die notwendigen Ingenieurleistungen erbracht werden, obwohl die Regierung von Mittelfranken bereits die Zuschusszusage gegeben hatte. Die VAG würde Höfles sofort bedienen können, wenn die Grundstücksfrage geklärt wäre, hier müsste die Stadt in geeigneter Weise mit dem Grundstückseigentümer verhandeln. Die Analyse enthält Handlungsempfehlungen, wie z. B. die Verlängerung des Endpunktes der Linien 9 und 4 Richtung Norden. Beim Beschlussvorschlag sollte die Formulierung „zustimmend“ gestrichen werden, da es sich hier um keinen Beschluss, sondern lediglich um Kenntnisnahme des Berichts handelt. Er bittet, dies auch in Zukunft zu beachten.

StR Bloß

02.27.05

hält diese Formulierung ebenfalls für unnötig. Ausgangspunkt für den Nahverkehrsplan waren die Überlegungen, wie die Achse der Linie 4 weitergehen soll. Der Zweckverband Verkehrsverbund hat sich parallel dazu mit diesem Thema beschäftigt. Er hofft, dass der Nahverkehrsplan nicht nur für das Stadtgebiet gilt, sondern eine enge Verzahnung mit dem ZVGN und dem VGN erfolgt und keine Insellösung gemacht wird. Themen sind, wie es weitergeht mit den Achsen Erlangen – Thon, Plärrer – Südstadt oder Südstadt – Kornburg. Daran sollte die Verwaltung in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund und der VAG weiterarbeiten. Er bittet darum, jeder Fraktion ein Exemplar der Power-Point-Präsentation für die weitere Arbeit zur Verfügung zu stellen.

Herr OBM

02.31.20

betont, dass der Nahverkehrsplan sich zunächst bei der Analyse innerhalb der Verwaltungsgrenzen bewegen muss. Die Schritte über die Stadtgrenzen hinaus erfolgen dann im Nahverkehrsentwicklungsplan.

StR Grosse-Grollmann

02.32.55

bedankt sich für die gute Vorlage. Es geht zunächst darum festzustellen, wie die heutige Situation in Nürnberg ist und wie man sie weiterentwickeln kann. Die Vorlage hilft, die grundsätzlichen Wünsche der Bevölkerung zum öffentlichen Nahverkehr im Kopf zu behalten. Der Nahverkehrsplan soll dazu dienen, die Debatte in die Richtung zu bringen, grundsätzliche Verbesserungen im Netz zu schaffen.

StR Ulrich

02.37.20

hält eine Untertunnelung des Burgbergs, in welcher Form auch immer, überhaupt nicht für darstellbar. Wenn jedoch eine Stadtbahn nach Erlangen kommen sollte, kann sie nur als Straßenbahn in der Bucher Straße geführt werden. Wenn die U 3 Nord das Krankenhaus erreicht hat, entsteht die Debatte zur Linie 9 Pirckheimerstraße und die Linie 8. Das wäre die Gelegenheit, darüber nachzudenken, ob nicht eine zusätzliche Straßenbahnlinie quer durch die Altstadt geführt werden könnte mit Anschluss nach Erlenstegen. Er bedankt sich außerdem für den im nächsten TOP folgenden Bericht zur Linie 7 in der Scheurlstraße.

Herr OBM

02.39.10

stellt fest, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen. Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich, der Bericht hat zur Kenntnis gedient.

**9. Führung der Straßenbahnlinie 7 in der Scheurlstraße
hier: Erfahrungsbericht nach Probetrieb**

Herr OBM

02.39.35

stellt fest, dass der Beschluss ohne Wortmeldung einstimmig gefasst wird.

Beschluss:

siehe Beilage

**10. Tempo 30 in der Herzogstraße
hier: Beschluss des AfV vom 27.02.2003
- Bericht -**

StR Baumann

02.39.50

hat sich bei der Bürgerversammlung für eine Tempo 30-Lösung eingesetzt. Nach Aussage der Regierung ist in der Herzogstraße jedoch keine Einführung von Tempo 30 möglich, da die Geschwindigkeitsbeschränkung eine Rückzahlungspflicht der Zuschüsse für Straßenbaumaßnahmen zur Folge hätte. Nach Ansicht der Regierung hat die Straße außerdem die Funktion einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße.

StR Sendner

02.41.05

erinnert daran, dass das Thema Herzogstraße mehrfach im Ausschuss behandelt wurde. Er bittet darum, die ohnehin geplante Anbindung der Großen Straße zu den Parkplätzen am Stadion vorzuziehen. Damit könnte die Herzogstraße bei Großveranstaltungen entlastet werden. Ebenso sollte die direkte Anbindung der Beuthener Straße an die Hans-Kalb-Straße vorgezogen werden.

StR Gradl

02.42.25

wundert sich, dass von der Herzogstraße als Hauptverkehrsstraße gesprochen wird. Im GVP ist sie nicht als solche ausgewiesen. Er bittet um eine Kopie des Schreibens der Verwaltung an die Regierung.

StR Grosse-Grollmann

02.43.40

sieht für die Bevölkerung vor Ort keine Lösung der Probleme, hier müssen in naher Zeit Lösungsvorschläge gefunden werden. Die WM 2006 wird ebenfalls Probleme bringen. Es gibt dort kritische Situationen. Die kleinen Verbesserungen, die gemacht wurden, haben noch nicht das erwünschte Ergebnis gebracht.

Herr Lehr (Bürgerforum Dutzendteich) 02.45.10

nimmt Stellung und trägt Anregungen vor. Die Antwort der Regierung vom 14.05. hält er für unangemessen und praxisfremd. Die Herzogstraße ist nach seiner Kenntnis nie Hauptverkehrsstraße gewesen. Der Umbau der Herzogstraße hat keine Veränderung der Situation ergeben, ebenso hat der 4-spurige Ausbau der Regensburger Straße keine Verkehrsberuhigung gebracht. Die Straße wird von Pendlern als Schleichweg genutzt, deshalb ist dringend eine Geschwindigkeitsreduzierung geboten. Das Bürgerforum stellt deshalb die Forderung, in der Herzogstraße ab Höhe des Bahnhofs Dutzendteich bis Bayernstraße Tempo 30 einzuführen. Das würde auch Verbesserungen für den Radverkehr bringen. Er befürwortet, die Verbindung zur Großen Straße vorzuziehen und überlegt, ob in Höhe des „Gärtla“ eine andere Führung zur Hans-Kalb-Straße möglich ist. Es ist zu befürchten, dass die Herzogstraße noch stärker als bisher belastet wird durch Veranstaltungen im Stadion, in der ARENA usw. Die Anlieger können sich damit einverstanden erklären, dass die Herzogstraße in Notfällen als Ausweichroute dient. Die Beanstandung der Regierung in Bezug auf Einführung Tempo 30 kann er sich nicht erklären, da in der Waldluststraße und Valznerweiherstraße im Stadtteil Zabo Tempo 30 nicht beanstandet wurde. Es sollte durch eine Petition beim Innenminister erreicht werden, dass Tempo 30 eingeführt und die gewährten Zuschüsse nicht zurückbezahlt werden müssen.

StR Bloß 02.48.45
hatte sich erhofft, dass die Verwaltung zu seinem Vorschlag, die Beuthener Straße mit der Hans-Kalb-Straße zu verbinden, Stellung nimmt. Er bittet darum, diesen Vorschlag zu prüfen und in einem der nächsten Ausschüsse über das Ergebnis zu berichten.

Herr OBM 02.49.40
bemerkt, dass die Anbindung von der Großen Straße zum Stadion nichts nützt, wenn es sich in der Herzogstraße um Schleichwegverkehr handelt, denn bei Veranstaltungen ist es Ziel- und Quellverkehr. Bei Schleichwegverkehr hilft Tempo 30, bei Ziel- und Quellverkehr sind andere Maßnahmen geeigneter.

Die Verwaltung (Vpl) 02.50.20
sieht eine Anbindung der Beuthener Straße an die Hans-Kalb-Straße als technisch machbar an. Der Haken wäre, dass man sich vom Norisring-Rennen in der heutigen Form verabschieden müsste. Die Kosten dafür wären nicht unerheblich. Er sagt jedoch zu, in einem der nächsten Ausschüsse über die Planung zu berichten.

StR Baumann 02.51.25
stellt fest, dass im GVP die Herzogstraße nicht als Hauptverkehrsstraße dargestellt ist. Es gibt jedoch mehrere Straßen im Stadtgebiet, die trotzdem mit GVFG und FAG-Mitteln gefördert wurden, obwohl sie im Plan nicht als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert waren. Er sagt zu, das Schreiben an die Regierung zur Verfügung zu stellen.

Die Verwaltung (Vpl) 02.52.15
beantwortet noch die offene Frage der Verbindung Große Straße zum Stadion. Diese Verbindung wird im Rahmen der WM gebaut. Der Plan wurde im letzten AfV beschlossen. Die Verbindung soll nur zu Spielzeiten im Stadion geöffnet sein und ansonsten für Radfahrer und Fußgänger zur Verfügung stehen.

StR Sendner 02.52.50
fragt nochmals nach. Wenn bei diesen Veranstaltungen die Verbindung offengehalten wird, ist das eine Entlastung für die Herzogstraße. Wenn die Straße sowieso gebaut werden soll, sollte sie vorgezogen werden.

Herr OBM 02.53.30
gibt zu bedenken, dass durch die Öffnung bei Veranstaltungen auch der Verkehr aus den Messeparkhäusern, der bisher nicht über die Herzogstraße kam, über diese offene Straße gelenkt wird.

StR Sendner 02.53.45
überlegt, ob es nicht sinnvoll wäre, die Straße auch für Inline-Skater, die dort in großer Zahl vorhanden sind, zu öffnen. Er schlägt vor, die Straße vor der Steintribüne von der Herzogstraße abzuhängen.

Herr OBM 02.54.50
schlägt vor, noch mal das Für und Wider der heute vorgeschlagenen Maßnahmen in einem kompakten Bericht abzuwägen und gleichzeitig mit der Regierung in Korrespondenz zu treten wegen der Zuschussrückforderung bei Tempo 30. Der Bericht hat für heute zur Kenntnis gedient.

- Auflagen -

11. Straßenplan Äußere Bayreuther Straße, Parkstreifen bei Flur Nr. 409

Herr OBM

02.55.15

stellt fest, dass der Beschluss ohne Wortmeldung einstimmig gefasst wird.

Beschluss:

siehe Beilage

12. Niederschrift über die 12. Sitzung des Verkehrsausschusses am 18.09.2003

Die Niederschrift hat heute ohne Erinnerung aufgelegt.

Nürnberg, 23. Oktober 2003
Der Vorsitzende:

Der Referent:

Schriftführerin: