

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

über die

**42. Sitzung des Verkehrsausschusses am 25. Januar 2007**

**im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II**

**- öffentlich -**

---

<b>Vorsitzender:</b>	<b>Oberbürgermeister</b>	<b>Dr. Maly</b>
<b>Referent VI:</b>	<b>berufsm. Stadtrat</b>	<b>Baumann</b>
<b>Mitglieder:</b>	<b>Stadtrat</b>	<b>Bloß</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Gruber</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Mägerlein</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Meyer</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Schuh</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Sendner</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Fischer</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Gradl</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Wojciechowski</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Nitsch</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Raschke</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Dr. Slavik</b>
	<b>Stadträtin</b>	<b>Wild</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Grosse-Grollmann</b>
<b>Sonstige Teilnehmer:</b>		
	<b>Stadträtin</b>	<b>Seer</b>
	<b>VAG</b>	<b>Dahlmann-Resing</b>
	<b>PP-Mfr.</b>	<b>Anselstetter</b>
	<b>T</b>	<b>Kluge</b>
	<b>T/1</b>	<b>Fischer</b>
	<b>Vpl</b>	<b>Dr. Korda</b>
	<b>Vpl/M-F</b>	<b>Walser</b>

**Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr**

**Ende der Sitzung: 9.50 Uhr**

---

**Schriftführerin: Braunersreuther**

## Tagesordnung

### I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1. **Straßenbahnvorhaben, weiteres Vorgehen** Beschluss  
hier: **Straßenbahnnetzschluss Nördliche Pillenreuther Straße, Straßenbahnverlängerung Thon – Am Wegfeld**  
**Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 06.10.2006 zur Pillenreuther Straße und vom 13.11.2006 zu Am Wegfeld**  
(Beilagen 1.1 – 1.8)
  2. **Kreuzung Forchheimer Straße / Erlanger Straße (B4)** Bericht  
hier: **Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2006**  
(Beilagen 2.1 – 2.5)
  3. **Anbindung von Meistersingerhalle und Kongresshalle an den ÖPNV** Bericht  
hier: **Antrag der Stadtratsfraktion der CSU vom 02.08.2006**  
(Beilagen 3.1 – 3.3)
  4. **Straßenplan MarthasträÙe zwischen der Heimbürgstraße und der Schüblerstraße im Bereich der DB-Unterführung** Bericht  
(Beilagen 4.1 – 4.5)
- I a. Auflagen
5. Niederschrift über die 40. Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.10.2006
  6. Niederschrift über die 41. Sitzung des Verkehrsausschusses am 21.12.2006

**Nichtöffentliche Sitzung entfällt**

Herr OBM eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Er weist darauf hin, dass die unter TOP 6 aufgeführte Niederschrift noch nicht fertiggestellt ist und zurückgezogen wird.

1. **Straßenbahnvorhaben, weiteres Vorgehen**

**hier: Straßenbahnnetzschluss Nördliche Pillenreuther Straße,  
Straßenbahnverlängerung Thon – Am Wegfeld**

**Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 06.10.2006 zur  
Pillenreuther Straße und vom 13.11.2006 zu Am Wegfeld**

**- Beschluss -**

Strin Seer

00.00.55

weist darauf hin, dass es sich genau genommen um zwei Anträge der Grünen handelt. Es betrifft zwei Strecken zum Ausbau der Straßenbahn, die beide gleichermaßen wichtig sind. Die eine Strecke ist die Verlängerung der Straßenbahn Richtung Erlangen, die zweite betrifft die Strecke zur besseren Erschließung der Innenstadt. Denn wenn die Straßenbahn weiter ins Umland ausgebaut wird, muss auch in der Innenstadt etwas getan werden, um das Netz zu optimieren. Sie freut sich über die Vorlage der Verwaltung, die die Wichtigkeit der beiden Vorhaben deutlich darstellt und diese auch 100% von der VAG mitgetragen wird. Sie bittet heute hiermit um Zustimmung.

StR Baumann

00.02.07

erläutert, dass mit dem Grundsatzbeschluss zum Erhalt der Linien 5, 7 und 8 auch der Auftrag an die VAG ging, neue Züge zu bestellen. Dies führte dann zum Stadtratsbeschluss für die Mittelbindung zur Pillenreuther Straße, die durch den Nahverkehrsplan begründet wird. Der entstehende Handlungsdruck ist ein inhaltlicher und ein zeitlicher. Es entfällt mit dem Nordast der Linie 9 im Jahr 2010 die direkte Durchbindung von Thon an den Hauptbahnhof. Das heißt, die Fahrgäste müssen dann am Plärre oder Friedrich-Ebert-Platz von der Linie 4 in die U-Bahn umsteigen. Diejenigen, die von weiter außerhalb nach Thon kommen, müssten dann zweimal umsteigen. Das sind extrem nahverkehrs- und kundenempfindliche Entscheidungen, die geradezu zum Autofahren auffordern und sicher nicht im Grundsatz der Nahverkehrspolitik liegen. Darauf weist auch die VAG hin. Der zweite ist ein technischer Grund. Es würden dann am Hauptbahnhof 3 Linien enden, was betrieblich nicht abwickelbar ist. Die VAG hat 8 Variobahnen bestellt. Die betrieblichen Vorteile, die sich durch die Streckenführung in der Pillenreuther Straße ergeben, müssen für die Verlängerung nach Am Wegfeld eingesetzt werden. Es gibt betriebliche Gründe der VAG, beide Projekte aufgrund der Verzögerung von DIVAN soweit vorzubereiten, dass die Planfeststellungsunterlagen bereits vorliegen, wenn der Nahverkehrsentwicklungsplan entscheidungsreif ist. Er empfiehlt den Beschluss zu fassen, Verwaltung und VAG zu beauftragen, vertiefende Planungen auszuarbeiten und für beide Projekte das Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

StR Meyer

00.05.48

teilt mit, dass die CSU-Fraktion heute dem Planfeststellungsverfahren für die beiden Straßenbahnabschnitte zustimmen wird. Er weist darauf hin, auch über den Änderungsantrag, der aufgelegt hat, abstimmen zu lassen. Er möchte, dass über die Mittelbindung und bauliche Abfolge für die beiden Abschnitte nach Abschluss der beiden Planfeststellungsverfahren und unter Berücksichtigung der ersten Ergebnisse des Nahverkehrsentwicklungsplanes entschieden wird. Der zweite

Absatz im Antrag ist deswegen für die CSU-Fraktion wichtig, weil er den Grundsatz präzisiert, Verbesserungen in den Außenkorridoren vor den betrieblichen Optimierungen im Innenbereich der Stadt Nürnberg beim ÖPNV durchzuführen. Das Ziel ist, den Pendlerverkehr aus Erlangen in den Griff zu bekommen und eine leistungsfähige Alternative des ÖPNV zur heutigen Situation zu schaffen. Dies sollte so schnell wie möglich vorangetrieben werden, weil die finanzielle Lage es nicht zulässt, an mehreren Abschnitten gleichzeitig zu bauen.

StR Fischer

00.09.05

meint, dass nicht mehr über die Sinnhaftigkeit der Trassen Pillenreuther Straße und Am Wegfeld gesprochen werden muss, denn hierfür sind die nötigen Schritte schon eingeleitet und er verweist auf den Nahverkehrsplan. Es geht nur noch um die Frage der Prioritäten und Zeitabläufe. Der Nahverkehrsplan sollte bis 2010 umgesetzt sein. Die Pillenreuther Straße und Am Wegfeld sind bereits darin enthalten, nur nicht deren Priorität. Er verweist auf die zwei Ebenen des Nahverkehrsentwicklungsplanes: Die erste Ebene ist zu untersuchen, welche Trassen und welche Verkehrsmittel für die weitere Entwicklung des öffentlichen Nahverkehr bis 2025 sinnvoll, wirtschaftlich und städtebaulich sinnvoll sind. Die zweite Ebene, die außerordentlich wichtig ist, ist die Frage der Prioritäten. Was die CSU heute in Ziffer 2 ihres Antrages beschlossen haben will, ist Gegenstand des Nahverkehrsentwicklungsplanes und wird dort untersucht bzw. begutachtet. Das kann man heute nicht vorab beschließen. Deshalb wird seine Fraktion auch der Ziffer zwei des Antrages nicht zustimmen können, weil dies unlogisch wäre. Für Entscheidungen müsse das Gutachten Nahverkehrsentwicklungsplan vorliegen. Realistisch betrachtet sind vor 2012 derartige Maßnahmen nicht umsetzbar. Die zeitliche Abfolge gibt uns die Möglichkeit, innerstädtische Verbesserungen jetzt zu machen ohne in Konkurrenz treten zu müssen für Neuerschließungen. Eine logische Abfolge unter Berücksichtigung dessen, was wir gemeinsam beschlossen haben, muss doch möglich und diskutierbar sein. Er bittet darum, die Ziffer zwei unter diesen Aspekten zurück zu ziehen.

StR Grosse-Grollmann

00.14.15

meint, dass auf der Stelle getreten wird, es sind Themen die seit 10 bis 15 Jahre schon diskutiert werden. Die Entwicklung des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs ist mehr als schleppend. Heute bringt die Verwaltung eine Vorlage, dass es jetzt dringend wird für Konsequenzen als Folge von hier gefasst Beschlüsse, die aus seiner Sicht falsch waren. Daran sieht man, dass der Beschluss für die Einführung eines parallelen Verkehrs im U-Bahnsystem und dadurch für die Auflösung einer Straßenbahnlinie, zu negativen Folgen in einigen Stadtteilen führt. Es ist die Nordstadt, die schlechter angebunden ist, aber auch die Südstadt die nicht mehr ohne Umsteigen in die Nordstadt kommt. Es ist technisch nicht mehr abwickelbar, wenn der Nordast der Linie 9 eingestellt wird. So gesehen hätte Herr Meyer den Punkt verschweigen müssen, denn doppelte Erschließungen sind die letzten Jahre ständig passiert. Wenn man U-Bahnplanungen gemacht hat, dann genau auf den Ästen der Straßenbahn.

Herr OBM

00.16.25

fasst die Beschlüsse zusammen. Mit dem Beschluss aus dem Jahr 2004 hat sich der Verkehrsausschuss für die Beibehaltung der Linie 8, 5 und 7 entschieden. Weiter hat der Verkehrsausschuss auf Antrag der CSU-Fraktion beschlossen, „alle Investitionen die für den Erhalt und die Sicherstellung der Betriebsfähigkeit der o.g. Linien notwendig sind, werden getätigt“. Mit dieser Ermächtigung könnte man die

Pillenreuther Straße fast schon ohne weiteren Stadtratsbeschluss bauen. Das wurde damals vermutlich nicht so gemeint, aber beschlussmäßig ist es so abgedeckt. Und es wurde weiter auf Antrag der CSU-Fraktion beschlossen, dass als Kriterien für das zukünftige Straßenbahnnetz sowohl die Attraktivität, Steigerung für die Kunden, bessere Ausschöpfung des Fahrgastpotentiale als auch der Kostendeckungsgrad (besseres betriebswirtschaftliches Ergebnis) zugrunde gelegt werden sollen. Er meint, das dies die richtige Formulierung ist. Denn das Eine tun, kann im ÖPNV nicht bedeuten, dass man das Andere unterlässt. Wenn wir im Nahverkehrsentwicklungsplan die großen stadtgrenzenüberschreitenden Linien behandeln, kann das ja nicht bedeuten, dass man über diese sich über ein Jahrzehnt einschließlich Planungsverfahren hinziehenden Perspektiven nur redet und gleichzeitig die kleineren betrieblichen Optimierungen unterlässt, die zwischenzeitlich notwendig und sinnvoll sind (Stichwort Kostendeckungsgrad der VAG).

Im Jahr 2005 wurde der Beschluss zur Pillenreuther Straße gefasst. Nach langen Diskussionen im Vorfeld schlägt die Verwaltung vor, die Planfeststellungsverfahren jetzt einzuleiten. Aber der Stadtrat entscheidet damit noch nicht über den Zeitpunkt der Mittelbindung. Dann, wenn die Verwaltung oder die VAG im Aufsichtsrat entsprechende Wirtschaftspläne vorlegt, ist zu entscheiden, mit welcher Priorität das Geld ausgegeben wird. Mit dem heutigen Beschlussvorschlag hat die Verwaltung den kleinen Fehler begangen, dass Sie das Projekt Am Wegfeld mit hineinpackt, denn umstritten ist nur der Bau der Pillenreuther Straße und nicht die Straßenbahn nach Am Wegfeld.

Er schlägt vor, dass vom CSU-Antrag die Ziffer 1. übernommen wird, die auch dem des Verwaltungsantrags entspricht. Ziffer wird ersetzt durch „Mit dem Beschluss über die Einleitung der Planfeststellungsverfahren ist keine Vorentscheidung über die Bindung der investiven Mittel verbunden“. Vom Sinn her ist es das Gleiche, vom Ablauf etwas Anderes. Die Vorentscheidung über den Einsatz der investiven Mittel werden ohnehin getroffen, entweder über den Stadthaushalt oder über den VAG Wirtschaftsplan. Welche Mittel, wofür, zu welcher Zeit, ist nicht vorweggenommen. Der Vorbehalt aus dem Beschluss über die Pillenreuther Straße würde fortgelten. Ein Planfeststellungsbeschluss kann nur dann gelten, wenn in den Wirtschaftsplänen dokumentiert wird, dass das Projekt auch tatsächlich durchgeführt wird, sonst lässt die Regierung von Mittelfranken als zuständige Behörde keinen Planfeststellungsbeschluss ergehen.

StR Sender

00.23.46

fragt, ob der Verkehrsausschuss einen anderen Beschluss fassen kann wie der Stadtrat? An die Kollegen Fischer und Grosse-Grollmann gerichtet weist er darauf hin, dass die CSU anderer Meinung sein kann wie die SPD bezüglich der Priorität, denn die Ersterschließung ist wichtiger wie die parallele Erschließung. Er ist der Meinung, dass die Minervastraße weitaus mehr an Priorität und Wichtigkeit gewinnt, denn in der Werderau wurde die Linie 56 aus dem Fahrplan genommen. Durch diese Erschließung könnten die Menschen dort überhaupt hinkommen, im Gegensatz zur Pillenreuther Straße, die mit der U-Bahn schon ein öffentliches Verkehrsmittel vorweisen kann.

Herr OBM

00.25.33

erklärt, wenn sich der Verkehrsausschuss einig ist, den Stadtratsbeschluss weiter zu entwickeln, kann man es jeder Zeit, denn wer sollte dann im Stadtrat dagegen sein.

StR Mägerlein

00.25.58

zitiert aus dem Anschreiben der VAG Abs. 4 letzter Satz „Mehrere daraufhin von der VAG untersuchte Alternativszenarien habe sich als nicht zielführend erwiesen und/oder verursachen zum Teil erhebliche betriebliche Mehrkosten“. Die VAG hat nichts dazu geschrieben, welche Szenarien Sie untersucht hat und welche Kosten darauf entstehen würden? Er möchte darauf eine Antwort.

Der Vertreter der VAG

00.26.43

antwortet, dass zwei Varianten untersucht wurden. Die eine Variante war die Durchbindung einer am Hauptbahnhof endenden Linie bis zur Schleife am Stadtpark, die dann aber zu betrieblichem Mehraufwand und zusätzlichem parallelen Verkehr auf der Relation Hauptbahnhof/Rathenauplatz führen würde. Die zweite Variante war, die Linie 5 und 7 außerhalb des Hauptbahnhofes am Allersberger Tunnel durchzubinden, so wie es schon einmal für einen baustellenbedingten Zeitraum der Fall gewesen ist. Diese Lösung geht aus betrieblichen Gründen nicht, weil den Fahrgästen diese langen Umsteigewege nicht zuzumuten sind. Zum anderen ist es auch ein verkehrstechnisches Problem, wenn eine Haltestelle am Allersberger Tunnel eingerichtet wird. Dies waren die zwei Varianten, die der VAG unattraktiv erschienen.

StR Meyer

00.27.55

stimmt dem Vorschlag heute so zu und möchte die Diskussion fortführen, wenn der Nahverkehrsentwicklungsplan vorliegt. Natürlich wird man immer in Konkurrenz stehen im ÖPNV wie in vielen anderen Teilbereichen der Kommunalpolitik, wo es letztendlich darum geht, politische Weichenstellungen herbeizuführen. Nicht alles kann über Gutachten geregelt werden. Im Bereich des Westkorridor´s wird mit dem Weiterbau der U3 ein ganz wichtiger Schritt getan, im Bereich des Nürnberger-Ostens sind die Nachbargemeinden durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Es gibt aber auch zwei Schwachpunkte. Im Nürnberger-Norden gibt es ab Thon nach Erlangen keine attraktive ÖPNV-Erschließung, da ist Handlungsbedarf. Auch im Nürnberger-Süden gibt es noch ÖPNV-Bedarf. Das sind die Themen, die bei der CSU ganz oben auf der Tagesordnung stehen. Diese sind heute aber nicht zu entscheiden

StR Fischer

00.31.38

meint, dass sie doch nicht soweit auseinander liegen, was die Prioritäten angeht. Es muss der Einpendler auf die ÖPNV-Schiene gebracht werden. Man muss das Gutachten erst kennen, um dann Entscheidungen zu treffen. Es gibt Einigkeit, nicht alles den Gutachtern zu überlassen. Jetzt muss nur abgewartet werden, bis das Gutachten vorliegt. Dann muss über vernünftige Abläufe gesprochen werden, was die Planungszeit und Finanzierungszeit betrifft.

Herr OBM

00.34.37

lässt abstimmen und stellt fest, dass der geänderte Beschluss einstimmig gefasst wird. Er merkt noch an, dass auf einem der wichtigsten Korridore nicht gewartet wird, bis das Gutachten fertig ist. In einem Spitzengespräch mit Landrats- und OB-Kollegen wurde abgesprochen, dass die standardisierte Bewertung für das T-Stück Verlängerung nach Erlangen und Stadtumlandbahn beantragt wird.

**Beschluss:**

**siehe Beilage**

2. **Kreuzung Forchheimer Straße / Erlanger Straße (B4)**  
**hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2006**  
**- Bericht -**

StR Baumann

00.36.05

berichtet über die Verkehrssituation, nach dem der Bebauungsplan letzten Jahres zur Satzung beschlossen wurde. Der Gesamtverkehr beträgt gegenüber heute etwa 400 Fahrten pro Tag mehr. Dies führt zu Einbußen des Komforts, aber nicht der Verkehrssicherheit. Die Mehrbelastung kann zum Teil durch eine Anpassung der Signalisierung aufgefangen werden. Die Verwaltung empfiehlt jetzt eine Optimierung, aber keine baulichen Veränderungen. Diese sollte zusammen mit der Planung der Straßenbahnverlängerung nach Am Wegfeld untersucht werden. Denn alleine durch die dann entfallenden Busfahrten gibt es wieder Entlastungseffekte.

StR Schuh

00.39.35

hat festgestellt, dass der Linienbus in der Erlanger Straße/Forchheimer Straße Schwierigkeiten hat, die Linksabbiegerspur unter den gegebenen Schaltzeiten der

Ampel zu nutzen. Die Optimierung an der Erlanger Straße/Forchheimer Straße muss erfolgen. Das gleiche gilt für Kilianstraße abbiegend in die Erlanger Straße.

Herr OBM 00.41.00  
stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

**3. Anbindung von Meistersingerhalle und Kongresshalle an den ÖPNV  
hier: Antrag der Stadtratsfraktion der CSU vom 02.08.2006  
- Bericht-**

StR Fischer 00.41.24  
möchte von der VAG wissen, ob man die Zeiten der Linie 55 etwas optimieren kann?

Herr OBM 00.42.15  
stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat und verweist auf eine schriftliche Antwort der VAG auf die Frage des Herrn StR Fischer.

**4. Straßenplan Marthastrasse zwischen der Heimburgstraße und der  
Schülerstraße im Bereich der DB-Unterführung  
- Bericht -**

StR Baumann 00.42.38  
erläutert, dass der Straßenplan durch den Brückenbau der DB-AG veranlasst wurde. Das Parken von Fremdparkern war ein Problem, das die Bürger verärgert hatte. Wenn noch Aufklärungsbedarf besteht, kann man es sich in einzelnen Gesprächen bei den Ämtern nochmals erklären lassen. Die Straße wird im März 2007 endgültig ausgebaut.

StR Gradl 00.47.38  
geht davon aus, dass diese offenen Fragen den betroffenen Bürgern zur Kenntnis gebracht wurden.

StR Baumann 00.47.57  
prüft dies und sagt zu, dass die in der Anlage dargestellten Antworten den betroffenen Bürgern zugestellt werden, soweit Sie individuell betroffen sind und den anderen Bürgern summarisch.

Herr OBM 00.48.18  
weist darauf hin, dass es zur Ziffer 5 schon einen Schriftwechsel mit den Betroffenen gab, bei den anderen wird es - falls noch nicht geschehen - nachgeholt. Der Bericht hat zur Kenntnis gedient.

**5. Niederschrift über die 40. Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.10.2006**

Die Niederschrift hat heute ohne Erinnerung aufgelegt.

Nürnberg, 25. Januar 2007  
Der Vorsitzende:

gez. Maly

Der Referent:

gez. Baumann

Schritfführerin:

gez. Braunersreuther