

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

43. Sitzung des Verkehrsausschusses am 29.03.2007
im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II
- öffentlich -

Vorsitzender:	Oberbürgermeister	Dr. Maly (TOP 11, TOP 13a, TOP 1 – teilweise TOP 10)
	i.V. Stadtrat	Fischer (TOP 10 teilweise und TOP 12 – TOP 14)
Referent VI:	berufsm. Stadtrat	Baumann
Mitglieder:	Stadtrat	Bloß
	Stadtrat	Gruber
	Stadtrat	Mägerlein
	Stadtrat	Meyer
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	Stadtrat	Fischer
	Stadtrat	Gradl
	Stadtrat	Wojciechowski
	Stadtrat	Raschke
	Stadtrat	Dr. Slavik
	Stadträtin	Wild
	Stadtrat	Grosse-Grollmann
Sonstige Teilnehmer:	Stadträtin	Seer
	Stadtrat	Ulrich
	VAG	Dahlmann-Resing
	T	Kluge
	T/1	Fischer
	T/FSW	Paul
	Vpl	Dr. Korda
	Vpl/P	Wunder
	Vpl/M-F	Walser

Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr
Ende der Sitzung: 11.13 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1. **Straßenplan Schnieglinger Straße zwischen Brettergartenstraße und dem Nordwestring, Markierung von Radstreifen** Beschluss
2. **Schmausenbuckstraße/Balthasar-Neumann-Straße/Dientzenhoferstraße: Verbesserung der Verkehrssicherheit** Beschluss
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.11.2006
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.12.2006
3. **EU-Projekt „Shared Space“** Bericht
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.09.2006
4. **Fußgängerquerung in der Wodanstraße** Bericht
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 06.11.2006
5. **Schulwegsicherheit in der Hermann-Kolb-Straße** Bericht
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.11.2006
6. **Verkehrssituation in der „Fliegersiedlung“ im Umkreis der EWF** Bericht
hier: Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 23.11.2006
7. **Endhaltestelle der Buslinie 65** Bericht
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 28.11.2006
8. **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** Bericht
hier: Antrag von Herrn Stadtrat Ollert vom 04.12.2006
9. **Radfahren an der Großen Straße** Bericht
hier: Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.01.2007 und der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.01.2007
10. **Erneuerung der Wegweisung auf dem Frankenschnellweg und der Südwesttangente** Bericht
11. **U-Bahn Nürnberg, U3, Automatischer (fahrerloser) U-Bahnbetrieb, AGT** Beschluss
Regelmäßiger Sachstandsbericht zum Projektfortschritt AGT bis zur Inbetriebnahme der U3
hier: Antrag der Stadtratsfraktion der CSU vom 28.11.2006
12. **Umbenennung des westlichen Teils der Buttendorfer Straße in „Äußere Buttendorfer Straße“** Beschluss

- | | | |
|------|--|-----------|
| 13. | Straßenbenennung nach Prof. Wilhelm Beyer
hier: <u>Antrag der Stadtratsgruppe Die Freien vom 07.07.2005</u> | Bericht |
| 13a | Frankenschnellweg Mitte, Planungsstand
hier: <u>Anträge der CSU-Stadtratsfraktion und der SPD-Stadtratsfraktion</u>
<u>vom 15.03.2007</u> | Bericht |
| 13b | Baustelle in der Beckschlagergasse
hier: <u>Dringlichkeitsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/</u>
<u>Die Grünen vom 13.03.2007</u> | Bericht |
| I a. | Auflagen | |
| 14. | Ziegelsteinstraße zwischen Carl-Schurz-Straße und Hugo-Distler-Straße, Ergänzung eines stadteinwärtigen Radstreifens | Beschluss |

Nichtöffentliche Sitzung entfällt

Herr OBM eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird ergänzt um

TOP 13a: Frankenschnellweg Mitte, Planungsstand

hier: Dringlichkeitsanträge der CSU-Stadtratsfraktion und der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.03.2007

- Bericht -

TOP 13b: Baustelle in der Beckschlagergasse

hier: Dringlichkeitsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 13.03.2007

- Bericht -

Der TOP 11 U-Bahn Nürnberg, U3, Automatischer (fahrerloser) U-Bahnbetrieb, AGT Regelmäßiger Sachstandsbericht zum Projektfortschritt AGT bis zur Inbetriebnahme der U3

hier: Antrag der Stadtratsfraktion der CSU vom 28.11.2006

- Beschluss -

Top 11 und TOP 13a werden vorgezogen.

Herr OBM begrüßt Herrn Dr. Müller (VAG-Vorstand) und Herrn Trummer (Siemens-Projektleiter).

11. U-Bahn Nürnberg, U3, Automatischer (fahrerloser) U-Bahnbetrieb, AGT Regelmäßiger Sachstandsbericht zum Projektfortschritt AGT bis zur Inbetriebnahme der U3

hier: Antrag der Stadtratsfraktion der CSU vom 28.11.2006

- Bericht -

Der Vertreter der VAG 00.01.38

merkt an, dass noch intensive Tests bei der Fa. Siemens laufen und dass die VAG bereit ist für die Durchführung entsprechender Tests und die Ausbildung der Fahrer, wenn das System freigegeben wird. Er gibt das Wort an Herrn Trummer von der Fa. Siemens ab.

Trummer (Siemens) 00.02.28

bedankt sich, dass er über den Status der automatischen U-Bahn berichten kann. Er stellt Folien vor und erklärt, dass der Terminplan unverändert ist. Es wurden seit November letzten Jahres Betriebsfahrten/Mischbetriebsfahrten mit einzelnen Standards und komplexen Szenarien sowohl nachts als auch auf Außenästen getestet. Es ist äußerst wichtig, dass man die Randbedingungen stabilisiert. Das Bahnsteigsicherheitssystem wurde vom TÜV abgenommen. Es wurde auch im Dezember die TÜV-Prüfung der Fahrzeuge abgeschlossen. Weitere Serienfahrzeuge werden einzeln geprüft. Ab Februar wurde die Bahnsteigüberwachung hochgerüstet, aktiviert und mit der VAG ein Quality-Gate definiert. Der TÜV wird am 30.03.2007 die automatische U-Bahn abnehmen. Sollte dies noch nicht auf Anhieb gelingen, geht es auf jeden Fall nicht mehr um Wochen, sondern nur noch um Tage. Ab April soll dann der DT 3 auf der Linie U1 stufenweise im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Herr Trummer lädt den gesamten Stadtrat

im April oder Mai zu einer Fahrt im automatischen Betrieb ein. Diese könne allerdings nur nachts nach Betriebsschluss erfolgen.

Der Vertreter der VAG 00.15.16

ist erfreut, dass bei der letzten Statistik die Fehler im Fahrzeugbereich jetzt auf dem Nullniveau sind. Der Termin "Herstellung der Funktion" Ende März ist deshalb so wichtig, weil darauf die Schulungen aufgebaut werden. Wenn der DT 3 auf der Linie U1 fährt, ist Informationspersonal mit dabei, um die Öffentlichkeit genauer zu informieren. Die Planungen für die Öffentlichkeitsarbeit laufen bereits. Die Erprobung des automatischen Betriebes im Fahrplan beginnt im September ohne Fahrgäste. Der Betrieb wird so auf die Verfügbarkeit getestet, damit Ende des Jahres Klarheit besteht und dann in einen sukzessiven Fahrgastbetrieb eingestiegen werden kann.

StR Meyer 00.18.07

ist erfreut, dass Siemens gut unterwegs ist und die Termine einhalten werden.

StR Fischer 00.20.12

möchte dazu anmerken, dass als zusätzliche Sicherheit bei jeder Abweichung vom vorgestellten Plan der Aufsichtsrat der VAG informiert wird.

Herr OBM 00.21.19

bedankt sich, bei Herrn Dr. Müller von der VAG und Herrn Trummer von Siemens für die offenen Worte und für die Einladung zum automatischen U-Bahnfahren.

**13a. Frankenschneidweg Mitte, Planungsstand
hier: Anträge der CSU-Stadtratsfraktion und der SPD-Stadtratsfraktion
vom 15.03.2007**

Herr OBM 00.21.53

möchte zunächst ein paar Worte anmerken. Ob die Gutachter oder wer auch immer versagt haben sowie der Vorwurf der fehlenden Würdigung städtischer Planungsleistungen bzw. der Unterdrückung von Ideen schmerzt, weil es definitiv falsch ist. Er wurde von Herrn Baumann unterrichtet, dass es Ideen für eine Weiterentwicklung der Planungen gibt, allerdings an manchen Stellen mit Unterschieden zum Brenner & Münnich Plan. Hierfür gab es zwei Ursachen: Zum einen die Erkenntnis bei der tieferen Bearbeitung, dass die tiefbautechnischen Anforderungen der geplanten Unterführungen sehr kompliziert sind; zum anderen die Erkenntnis, dass die im ursprünglichen Plan vorgesehene Kreuzung zur neuen Kohlenhofstraße signaltechnisch zwar machbar, aber relativ komplex wird. Die Planer haben sich daher überlegt, ob es dazu einfachere Lösungen gibt. Am 2. Februar fand ein Gespräch statt mit den Planern, lange bevor etwas in den Zeitungen gestanden hat. Dort hat man ihm die Pläne präsentiert, die heute den Unterlagen beiliegen. Er hat als Laie erkennen können, dass diese etwas übersichtlicher und einfacher waren als der ursprüngliche Brenner & Münnich Plan. Was er nicht erkennen konnte und was zum damaligen Zeitpunkt auch noch gar nicht untersucht war, welche Veränderungen sich für die verkehrliche Abwicklung in der modifizierten Planung ergeben. Grundlegend war die Erkenntnis, dass nicht die Verkehrsdurchführungsfunktion das Entscheidende ist, sondern die Verkehrsverteilungsfunktion. Wichtig war auch die Anbindung der Südstadt. Dies wäre ein Kritikpunkt, der zur veränderten Planung geführt hat. Er habe die Kollegen

vom Verkehrsplanungsamt um rechnerische Nachweise gebeten, dass entweder um den Frankenschnellweg herum Entlastungen oder zumindest keine gravierenden Belastungen auftreten. Es muss erst intern geprüft werden, ob diese Planung mit diesen großen Zielen kompatibel sind und möchte dies mit den Gutachtern nach Ostern diskutieren. Es gab ein zweites Treffen bei ihm am 21. März, bei dem die Verkehrsprognosen für die Straßen rund um den Frankenschnellweg vorgelegt und im Groben die Zielkompatibilität bestätigt wurden. Aber auch damals waren noch Fragen offen. Es zeigte sich, dass man auch ins Detail gehen muss, wenn man die verkehrlichen Auswirkungen prüft. Ein Beispiel: Die neue Kohlenhofstraße hat in der neuen Planung eine geringere Verkehrsbelastung als in der alten Planung. Aus Sicht der Politiker wirft dies die Frage auf, wo denn die Autos hin sind, die dann ja laut Simulation woanders sein müssen. Man hatte auch noch Korrekturbedarf, weil z.B. der Steinbühler Tunnel zum damaligen Zeitpunkt in der modifizierten Planung mit fast 5000 Autos mehr belastet gewesen wäre als in der alten Planung. Dies wäre natürlich im Tunnel, der auch noch die Straßenbahnhaltestelle beinhaltet, nicht gegangen. Dies wurde dann nachgebessert. Am 21. März wurde intensiv über die Südstadt diskutiert. Die Verteilungsfunktion Richtung Innenstadt muss ohne Belastung der Südstadt organisiert werden. Wie also verhalten sich die Verkehrsströme auf der Landgrabenstraße? Ist gewährleistet, dass nicht mehr reinkommt, als an der Kreuzung Landgrabenstraße/Gibitzenhofstraße abzuwickeln ist. Nachdem die Änderungen aus der Technik kommen, müssen wir diese auch noch stadtgestalterisch und stadtplanerisch begleiten. Dies Alles abzuarbeiten wird hoffentlich gelingen bis zum nächsten Verkehrsausschuss in vier Wochen. Dort können wir dann so berichten wie wir berichtet hätten, wenn wir nicht heute hätten berichten müssen.

StR Meyer

00.31.10

stellt klar, dass der Frankenschnellweg das heiß diskutierte Projekt im Bereich der Verkehrspolitik der Stadt Nürnberg ist. Sie sind in einen umfangreichen Diskussionsprozeß eingetreten, der unter großer Beteiligung der Öffentlichkeit durch den Projektbeirat stattgefunden hat und der dann letztendlich zu einer beschlossenen Planung geführt hat. Wenn man das heute Vorgelegte beurteilt, muss man feststellen, dass dies keine Modifizierung ist. Beim Vergleich beider Pläne stellt man fest, dass dies nichts mehr mit der ursprünglichen Planung zu tun hat. Deswegen kommt er zum Ergebnis, dass es sich hier nicht um eine Weiterentwicklung/Modifikation handelt, sondern die Planung trägt ganz neue Züge. Es soll darüber noch mal ausführlich gesprochen werden. Wann ist das ganze entstanden? Er verweist in der Vorlage auf Seite 2 „Leistungsreserven mobilisieren“: Da taucht dann schon die Frage auf, was bei dem ersten Entwurf Grundlage der Planungen war, welche Zahlen verwendet wurden, dass man jetzt unter diesem Stichwort zu einem anderen Ergebnis kommt. Waren die Zahlen damals falsch, die vorgelegen haben? Wurden sie weiterentwickelt? Oder ist auf Grundlage falscher Zahlen geplant worden? Er verweist in der Vorlage auf Seite 2 „Verkehrssicherheit optimieren“: Was ist eigentlich bei der ersten Planung getan worden? Die Grundsatzfrage ist, wann die Punkte zur Neuaufstellung des Planes geführt haben. Man hat sich damals im Projektbeirat darauf verlassen, dass die vorgelegte Lösung den verkehrlichen und stadtplanerischen Ansprüchen genügt. Heute muss festgestellt werden, dass das wohl so nicht der Fall ist. Zeitliches Ziel soll das Jahr 2009 sein, dies stimmt nicht gerade optimistisch.

StR Fischer

00.40.15

meint, dass das Thema sowieso im nächsten Verkehrsausschuss auf der Tagesordnung gestanden hätte. Er stellt außerdem fest, dass die ursprüngliche Planung von Brenner & Münnich verändert und optimiert wurde, aber die grundsätzlichen Elemente weiterhin erhalten sind, nämlich eine zentral Stadteinfahrt, nur jetzt an anderer Stelle. Die Verwaltung wird gebeten, dass eine Stellungnahme von Herrn Noßwitz vor der nächsten Verkehrsausschusssitzung in 4 Wochen schriftlich vorliegt. Dann soll auch sachbezogen darüber diskutiert werden.

StR Grosse-Grollmann

00.45.50

meint, dass diese Planung eine deutliche Verbesserung ist.

Herr OBM

00.48.54

regt an, dass über die Einberufung des Projektbeirates in der nächsten Verkehrsausschusssitzung entschieden wird.

StR Baumann

00.52.00

merkt an, dass man noch einmal auf die Sache zurückkommen sollte, was ist anders und was ist gleichgeblieben und in welchem Planungsstand sind wir. Wir sind im Planungsstand vom Vorentwurf zum Entwurf. Daher musste weiter detailliert und auch Mängel im einzelnen Detail nochmals überarbeitet werden sowie die notwendigen Untersuchungen gemacht werden. Die Grundwasseruntersuchung lag beispielsweise erst Ende 2006 vor. Zum Zeitpunkt des Entwurfs der Beschlusslage im Dezember 2005 war noch kein Gutachten für die Probebohrung vorgelegen. Im Planungsprozess waren immer wieder einzelne Fragen diskutiert und auch entschieden worden. Welche Leistungsfähigkeitsreserven baut man ein? Es sollte wohl klar sein, dass solche Fragen naturgemäß auch kontrovers waren, dann aber von der Projektleitung entschieden wurden, da man sonst nie weiter käme. Es war das Ziel, dass Verkehrsbauwerk verkehrlich so abzuwickeln, dass es im gesamten Stadtnetz in die Weiterentwicklung und Berechnungen der Ampelsteuerungen hineinpasst. Da hat gerade der Punkt Gibitzenhofstraße, Landgrabenstraße eine wesentliche Rolle gespielt; genau an diesen Punkten wurde die Feinjustierung durchgeführt und dadurch konnten weitere Reserven gewonnen werden. Die Kostenminimierung stand nicht in unmittelbarem Vordergrund, sondern sie war eine sekundäre Folge. Die Verkehrssicherheitsargumente waren schon immer diskutiert worden. Man hat sich eben aus anderen Gründen für die Summe der Lösung entschieden. Die Verknüpfung der Ebene Stadt mit der Durchfahrgangsebene ist nach wie vor gegeben. Was wegfällt, ist die Rampe im Westen zwischen Schwabacher Straße und Rothenburger Straße. Das wird bis zum nächsten Verkehrsausschuss bewertet. Eine Überlegung ist die Stärkung der städtebaulichen Entwicklung des Kohlenhofes, in dem man nicht die ganze Spedition durchschneidet, sondern sie nur am Rande tangiert. Es kann schon heute erkannt werden, dass keine größeren Probleme entstehen als beim bestehenden Entwurf. Es wurde in der Vorlage dargestellt, dass die verkehrliche Wirksamkeit der zentralen Bausteine erhalten bleibt. Die Frage, ob Baurecht 2009 zu bekommen ist, hängt vom weiteren Planungsprozess ab.

StR Bloß

01.04.06

hat aus der Presse erfahren, dass es innerhalb der Verwaltung unterschiedliche Auffassungen gibt. Er möchte heute an Hand der Pläne den genauen Stand wissen.

StR Sendner

01.05.11

meint, dass das Vorhaben kreuzungsfreier Frankenschnellweg sehr zusammengeschrumpft ist, weil nach den neuen Planungen der Verkehr wesentlich näher an der Wohnbevölkerung dran ist.

StR Schuh

01.09.48

will festhalten, dass der Frankenschnellweg gewollt wird und dies bald. Er meint auch, dass die Fragen und Erkenntnisse ja erst durch die Detailplanung aufkommen. Außerdem sollte der Projektbeirat mit beteiligt werden.

StR Meyer

01.13.04

bittet darum, noch mal mit den Fachleuten darüber zu diskutieren, ob es nicht eine andere Möglichkeiten gibt, dieses Thema zu lösen.

StR Raschke

01.18.32

meint, dass der Projektbeirat vor der nächsten Sitzung informiert werden sollte. Er bittet die Verwaltung, dass beide Pläne im Overlay-Verfahren über einander gelegt werden sollten, dann könnte man erkennen wo tatsächliche Veränderungen passiert sind.

Herr OBM

01.19.55

meint, dass die Frage, ob man vor oder nach dem Verkehrsausschuss im Projektbeirat geht, noch diskutiert werden muss und bittet Herrn Wunder, die Pläne zu erläutern

Die Verwaltung (Vpl)

01.25.30

erklärt an Hand von ausgewählten Verkehrsströmen die Unterschiede zwischen den beiden Planvarianten.

Herr OBM

01.32.40

bietet an, das die Verwaltung für Detailfragen zur Verfügung steht. Die Pläne werden weiterentwickelt und auf Risiken und Nebenwirkungen der unterschiedlichen Varianten geprüft werden. Die gleiche Präsentation soll es dann im Projektbeirat geben.

Herr Büttner (AGBV)

01.33.17

möchte den Projektbeirat so früh wie möglich einberufen, um eine umfassend Information zu bekommen. E sollte auch der neu gegründete Bürgerverein für Nürnberg-Werderau, Marterlach und Sandreuth e. V. eingeladen werden.

Herr OBM

01.33.40

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

**1. Straßenplan Schnieglinger Straße zwischen Brettergartenstraße und dem Nordwestring, Markierung von Radstreifen
- Beschluss -**

StR Baumann

01.33.57

berichtet, das in Schniegling noch eine wichtige Lücke besteht unter der Ringbahn, die geschlossen werden soll durch Markierung. Eine Ausnahme ist der Bereich zwischen Bienweg und Delsenbachweg, wo die Fahrstreifenbreite nicht ganz ausreicht. Zwischen Israelitischen Friedhof und Krematorium wird die Ab-

markierung wegen des großen Parkdrucks für nicht sinnvoll gehalten, dort bleibt es bei der Beibehaltung des Radweges.

StR Schuh 01.35.31

stimmt dem Beschluss zu und möchte noch auf eines hinweisen: Im Bereich gegenüber des Parkplatzes vom Krematorium hat ein Autohändler durch Zuparken seiner Autos den Rad-/Gehweg immer wieder zugestellt, so dass kein Durchkommen mehr ist. Es sollte dort etwas genauer überwacht werden.

StR Baumann 01.36.33

meint, dass das Thema Überwachung zwar nicht Teil der Planung ist, aber es wird sich darum gekümmert.

Herr OBM 01.36.43

stellt fest, dass der Beschluss einstimmig so gefasst wird.

Beschluss: siehe Beilage

2. **Schmausenbuckstraße/Balthasar-Neumann-Straße/Dientzenhoferstraße:
Verbesserung der Verkehrssicherheit**

hier: **Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.11.2006**

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.12.2006

- **Beschluss** -

Herrn OBM 01.36.53

fragt, ob die Antragsteller einverstanden sind wenn die Verwaltung berichtet und hofft auf eine gute Lösung für die Schmausenbuckstraße.

Die Verwaltung (Vpl) 01.37.22

weist darauf hin, dass mit der geplanten Signalanlage sowohl die Fußgängerquerung als auch der Haltestellenbereich gesichert wird und dass diese Variante auch noch kostengünstig ist. Sollte später die Straßenbahntrasse verändert werden, könne man die Haltestelle auch behindertengerecht ausbauen, ohne an diesem System etwas ändern zu müssen.

StR Gradl 01.38.06

stellt erfreut fest, dass doch noch eine Ampel finanzierbar ist.

StR Mägerlein 01.38.18

stimmt dem Beschlussvorschlag zu, aber weist darauf hin, dass heute kein Plan beschlossen wird und verweist auf die Vorlage.

Herrn OBM 01.39.26

meint, wenn Einverständnis besteht, sollte man sich den Zwischenschritt sparen und den Plan doch gleich heute beschließen lassen und lässt den Beschlussvorschlag ändern.

Er lässt abstimmen und stellt fest, dass der Beschluss so einstimmig gefasst wird.

Beschluss: siehe Beilage

3. EU-Projekt „Shared Space“

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.09.2006

- Bericht -

StR Baumann 01.39.51

meint, dass er sich mit diesem Projekt schwer tut, denn er war an der Entwicklung zur Einführung von verkehrsberuhigten Bereichen persönlich beteiligt. Der Grundsatz der Mischung von Verkehrsarten ist deren Vertragen miteinander. Es gibt schon Ortskerne, die so umgestaltet sind. Der Sinn dabei ist, nicht durch Anordnung, sondern durch Beteiligung zu einer guten Lösung zu kommen.

StR Mägerlein 01.42.50

er bemängelt, dass auf die Reduzierung von Verkehrsschildern in der Vorlage Shared Space nicht näher eingegangen wird.

StR Baumann 01.44.08

erklärt, dass dieses Projekt einen etwas anderen Focus als ausschließlich die Verringerung von Verkehrszeichen hat.

Herr OBM 01.44.20

stellt fest, Bericht hat zur Kenntnis gedient.

4. Fußgängerquerung in der Wodanstraße

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 06.11.2006

- Bericht -

Herr OBM 01.44.25

verweist auf den Bericht und stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

5. Schulwegsicherheit in der Hermann-Kolb-Straße

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.11.2006

- Bericht -

Herr OBM 01.44.38

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

6. Verkehrssituation in der „Fliegersiedlung“ im Umkreis der EWF

hier: Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 23.11.2006

- Bericht -

StR Mägerlein 01.44.50

meint, dass die Kommunale Parküberwachung etwas vernachlässigt wird und nimmt den Bericht so zur Kenntnis.

StR Baumann 01.45.28

verweist auf die Vorlage.

Herr OBM 01.46.20

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

7. Endhaltestelle der Buslinie 65
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 28.11.2006
- Bericht -

Herr OBM 01.46.30
meint, dass es objektiv keine bessere Möglichkeit gibt und stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

8. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
hier: Antrag von Herrn Stadtrat Ollert vom 04.12.2006
- Bericht -

Herr OBM 01.46.01
stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

9. Radfahren an der Großen Straße
hier: Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.01.2007
und der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.01.2007
- Bericht -

StRin Seer 01.47.09
weist darauf hin, dass auf der westlichen Seite der Großen Straße ein Angebot für Radfahrer dringend notwendig wäre. Auf der östlichen Seite gibt es bereits einen kombinierten Rad-/Gehweg, der bei schönen Wetter sehr intensiv genutzt wird von Fußgängern, Radfahrer und Skatern, so dass es häufig zum Engpass kommt. Es sollte eine Lösung auch auf der westlichen Seite gefunden werden.

StR Raschke 01.48.12
war auch der Meinung, dass auf der westlichen Seite das Fahrradfahren erlaubt ist, dies ist offensichtlich nicht der Fall. Vielleicht sieht die Verwaltung eine Möglichkeit.

StR Baumann 01.48.55
sieht keine Möglichkeit, denn man müsste wieder in das komplizierte Verkehrsabwicklungssystem der Messe eingreifen, dass mit wechselndem Parkangebot arbeitet. Er kann nicht versprechen, dass man mit einem Prüfauftrag weiter kommt.

Herr OBM 01.49.58
fragt, ob man nicht schlicht mit einer natürlichen Regelung leben könnte an dieser Stelle. Wenn keine Veranstaltung ist, fährt ohnehin jeder auf der Westseite, und wenn Veranstaltung ist, versucht jeder einen anderen Weg zu finden.

StR Gruber 01.50.29
stellt fest, dass man nach den Ausführungen nicht mehr viel ergänzen muss. Auf der Großen Straße kann man nichts abmarkieren, weil sie unter Denkmalschutz steht. Er hält nichts davon, den Antrag zu genehmigen, es soll so bleiben wie es ist.

StR Grosse-Grollmann 01.52.01

ist nicht der Meinung. Es sind beide Straßenseiten relativ gleichwertig zu betrachten. Es muss ein Miteinander auf beiden Seiten möglich sein. Es gibt viel kompliziertere Situationen als an dieser Stelle.

Herr OBM 01.53.44

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

10. Erneuerung der Wegweisung auf dem Frankenschnellweg und der Südwesttangente **- Bericht -**

Die Verwaltung (T/1) 01.53.51

erklärt, dass ab 2008/2009 die Beschilderung „Augsburg“ nicht mehr auf dem Frankenschnellweg und Südwesttangente erscheint.

StR Fischer übernimmt den Vorsitz.

StR Bloß 01.54.58

meint, dass es im Sinne der CSU-Stadtratsfraktion ist, wenn die Beschilderung „Augsburg“ gegen „Katzwang“ ersetzt wird. In den anderen Richtungen müssten Überprüfungen erfolgen.

StR Dr. Slavik 01.56.30

ist erfreut, dass sein Antrag doch noch behandelt wurde.

StR Bloß 01.57.40

weist auf die Auffälligkeit hin, dass diese Änderungen nur durch Überkleben erfolgen. Es sollte darauf geachtet werden, dass nicht schlecht gearbeitet wird.

StR Gruber 01.58.00

fragt, ob es möglich ist, zu einer rascheren Realisierung dieser Aktion zu kommen.

Die Verwaltung (T/1) 01.58.37

will es probieren, kann aber nichts versprechen .

StR Fischer 01.58.58

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

11. Umbenennung des westlichen Teils der Buttendorfer Straße in „Äußere Buttendorfer Straße“ **- Beschluss -**

StR Baumann 01.59.17

erklärt, dass die Hausnummerierungen bleiben und die westliche Seite Buttendorfer Straße zur „Äußere Buttendorfer Straße“ umbenannt wird.

StR Meyer 02.01.22

stimmt der Umbenennung so zu.

Herr Büttner (AGBV) 02.01.49
gibt zu bedenken, dass „Äußere Buttendorfer Straße“ ein sehr lang zu schrei-
bender Straßename ist und bittet für die Zukunft darauf zu achten

StR Fischer 02.03.49
stellt fest, dass der Beschluss einstimmig gefasst wird.

Beschluss: siehe Beilage

13. Straßenbenennung nach Prof. Wilhelm Beyer
hier: Antrag der Stadtratsgruppe Die Freien vom 07.07.2005
- Bericht -

StR Ulrich 02.04.05
stellt den Antrag, die Straßenbenennung nach Prof. Raimund Wilhelm Beyer zu
benennen.

StR Fischer 02.04.58
stellt fest, dass es positiv einstimmig beschlossen wurde.

13b. Baustelle in der Beckschlagergasse
hier: Dringlichkeitsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/
Die Grünen vom 13.03.2007
- Bericht -

StRin Seer 02.05.58
meint, dass eine Fahrspur gereicht hätte, weil zwei Fahrspuren ihrer Meinung zu
eng sind, dabei wurde auch eine Baumscheibe halb zu geteert. Außerdem wird
Tempo 30 nicht beachtet.

StR Baumann 02.07.38
erklärt, dass zwei Fahrspuren benötigt werden.

StR Fischer 02.08.38
erklärt dazu, dass in der Zeit beim Einrichten der Baustelle, wo nur eine Fahrspur
vorhanden war, zum Stau kam.

Die Verwaltung (T) 02.09.24
richtet sich an StRin Seer und weist darauf hin, dass bei der Baumscheibe die
Wurzeln nicht beschädigt wurden.

StR Bloß 02.09.45
regt an, die rechte Spur für den Bus zu markieren und in der Fortsetzung nicht
als weitere Spur festzulegen, so dass sie nur dem Bus dient.

StR Fischer 02.10.59
schließt sich Herrn Bloß an.

StR Baumann 02.11.09
nimmt die Anregung auf.

StR Sendner 02.11.20
meint, dass man die Anregung vom Kollegen mal prüfen sollte. Er möchte aber wissen, wieweit dann der Rückstau für die Rechtsabbieger ist.

StR Fischer 02.11.42
erklärt, dass es keine Rechtsabbieger in dieser Spur gibt, weil diese rechte Spur nicht durchgängig bis zum Ring befahrbar ist.

StR Gradl 02.12.05
weist darauf hin, dass man beim Abmarkieren der Spur nicht mehr darauf parken kann, dieses sollte berücksichtigt werden.

StR Baumann 02.12.26
erklärt, dass es bei der Einfahrt zur N-ERGIE eine ähnliche Situation gibt und nimmt die Anregungen mit zum Prüfen.

StR Fischer 02.12.36
stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

14. Ziegelsteinstraße zwischen Carl-Schurz-Straße und Hugo-Distler-Straße, Ergänzung eines stadteinwärtigen Radstreifens - Beschluss -

StR Fischer 02.12.39
lässt abstimmen und stellt fest, dass der Beschluss einstimmig gefasst wird.

Beschluss: siehe Beilage

15. Niederschrift über die 41. Sitzung des Verkehrsausschusses am 21.12.2006

Die Niederschrift hat heute ohne Erinnerung aufgelegt.

16. Niederschrift über die 42. Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.01.2007

Die Niederschrift hat heute ohne Erinnerung aufgelegt.

Nürnberg, 29. März 2007

Der Vorsitzende:

Zu TOP 11, TOP 13a, TOP 1 – teilweise TOP 10
gez. Dr. Maly

Zu TOP 10 teilweise und TOP 12 – TOP 14
i.V.

gez. Jürgen Fischer

Der Referent:
gez. Baumann

Schriftführerin:
gez. Braunersreuther