

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

44. Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.04.2007
im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II
- öffentlich -

Vorsitzender:	Oberbürgermeister	Dr. Maly (TOP 1 – teilweise TOP2)
	i.V. Stadtrat	Fischer (TOP 2 teilweise und TOP 3 – TOP 10)
Referent VI:	berufsm. Stadtrat	Baumann
Mitglieder:	Stadtrat	Bloß
	Stadtrat	Gruber
	Stadtrat	Bielmeier
	Stadtrat	Meyer
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	Stadtrat	Fischer
	Stadtrat	Gradl
	Stadtrat	Wojciechowski
	Stadtrat	Raschke
	Stadtrat	Dr. Slavik
	Stadträtin	Wild
	Stadtrat	Grosse-Grollmann
Sonstige Teilnehmer:		
	Dr. Brenner Ing.-Gesellschaft	Noßwitz
	Stadträtin	Seer
	Stadtrat	Luns i.V. ab 11.00 für StR Raschke
	VAG	Borchers
	PP Mfr-Ab-Mitte-Verkehr	Anselstetter
	T/1	Fischer
	Vpl	Jülich
	Vpl/M-F	Walser

Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr
Ende der Sitzung: 11.30 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

- | | | |
|------|--|------------------------|
| 1. | Frankenschnellweg Mitte – weiterentwickelter Entwurf | Werksstatt-
bericht |
| 2. | Rednitzstege in Katzwang
hier: <u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.05.2006</u>
<u>TOP 6 der Niederschrift zum Bericht im BVA vom 14.11.2006</u> | Bericht |
| 3. | Zebrastreifen am Kreisverkehr Zerzabelshofer Hauptstraße
hier: <u>Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.10.2006</u> | Bericht |
| 4. | Verkehrsprobleme im Umfeld des Mercado
hier: <u>Antrag der Stadtratsfraktion der SPD vom 12.12.2006</u>
<u>Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.12.2006</u> | Bericht |
| 5. | Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h
hier: Mündliche Prüfaufträge durch Herrn OBM
<u>Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 02.02.2007</u>
<u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 05.02.2007</u> | Bericht |
| 6. | Straßenplan Thumenberger Weg / Dresdener Straße
hier: Radstreifenmarkierung zwischen Kieslingstraße und Erlenstegenstraße | Beschluss |
| 7. | Nordanbindung des Flughafens an die Bundesautobahn A3 | Bericht |
| 7a. | DIVAN
hier: <u>Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 11.04.2007</u> | Bericht |
| 7b. | Radweg Herpersdorf – Worzeldorf
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 28.03.2007 | Bericht |
| I a. | Auflagen | |
| 8. | Straßenplan Eisenstraße | Beschluss |
| 9. | Straßenplan Schweinauer Straße
Erweiterung der Pausenfläche vor dem Gebäude der Volksschule St. Leonhard (Hausnr. 18/20) | Beschluss |
| 10. | Straßenplan Regensburger Straße
Erschließung Aurelis – Flächen | Beschluss |

Nichtöffentliche Sitzung entfällt

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

TOP 7a: DIVAN

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 11.04.2007

1. Frankenschnellweg Mitte – weiterentwickelter Entwurf - Werkstattbericht -

Herr OBM

00.01.00

stellt fest, dass der TOP 1 für heute ein Werkstattbericht ist, was sich seit der letzten Sitzung getan hat. Zunächst möchte er noch einige Anmerkungen zum Verfahren machen, um dann die Fachleute zu Wort kommen zu lassen. Er begrüßt den Gutachter Herrn Noßwitz von Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft und den neuen Amtsleiter der Verkehrsplanung, Herrn Jülich.

Er erläutert, dass die Verwaltung auf der Basis des damaligen Beschlusses des Verkehrsausschusses in die vertiefende Planung einsteigen sollte. Das hat die Verwaltung getan. Etwa Ende 2006 wurden Probleme mit dem Grundwasser und anderen Dingen festgestellt und dabei auch Potential für Optimierungen erkannt. Relativ kurz nach dem es auf der Arbeitsebene festgestellt wurde, hat Herr Baumann ihn informiert. Bei einem ersten Treffen wurden ihm die veränderten Ideen vorgestellt. Beim zweiten Treffen wurde das ganze dann ausführlicher diskutiert und folgendes festgelegt: Es muss ein Treffen mit dem Gutachter geben. Zu dem wurde auch Herr Weißmann als ehemaliger Projektleiter eingeladen. Dieses Treffen hat dann nach Ostern bei ihm stattgefunden.

Es wurden viele Fragen diskutiert. Die wichtigste war, dass die Philosophie, die bislang zugrunde gelegt worden ist, nicht verändert wird. Nämlich die, die Bündelungsfunktion zu erhalten und die zielgenaue Verteilungsfunktion mit der Verknüpfungsebene Stadt zu optimieren. Der Verkehr auf dem Frankenschnellweg soll möglichst lange im Tunnel verbleiben und die Kreuzungen auf der Verknüpfungsebene sollten so gestaltet sein, dass dort der Verkehr optimal abgewickelt werden kann. Es galt zu prüfen, wie die Verknüpfungsebene in Richtung Innenstadt, also die Kohlenhofstraße, organisiert ist und wie die Entlastungswirkung insbesondere in der Südstadt funktioniert. Es galt die Verkehrswirkungen im Umfeld, also in den Parallelstraßen rund um den Frankenschnellweg, zu prüfen. Die modifizierte Planung, die vom Verkehrsplanungsamt vorgeschlagen wurde, musste die bisherigen Anforderungen an die Planung erfüllen.

Im Anschluss an den Termin bei ihm haben sich Herr Noßwitz und die Verkehrsplaner noch mal zu einer Klausur zurückgezogen. Das war nach der letzten Verkehrsausschusssitzung. In dieser Klausur sind auf der Basis der Grundphilosophie, nämlich Optimierung der Bündelungs- und zielgenauen Verteilungsfunktion auf der Verknüpfungsebene Stadt, noch eine Reihe von neuen Vorschlägen entwickelt und diskutiert worden.

In der heutigen Sitzung wird ein Werkstattbericht gegeben, der in erster Linie ein Bericht auch von den Diskussionen bei dieser Klausur ist, die Mitte März stattgefunden hat. Es gibt also weder ein Zerwürfnis zwischen den Verkehrsplanern und dem Gut-

achter noch irgend welche anderen gemeinen Dinge im Hintergrund. Alles weitere und auch der Fragenkatalog der CSU wird abgearbeitet.

StR Baumann

00.07.12

erinnert an die Oberziele der Beschlusslage, die verkehrliche Situation zu verbessern, die Aufhebung der städtebaulichen Trennwirkung wo möglich, den gebotenen Lärmschutz der Anwohner und die Priorität beim regionalen Verkehr sowie die Entlastung für den innerstädtischen Verkehr. Das waren die Oberziele, an denen beide Lösungsansätze, der Vorentwurf der beschlossenen Planung vom 08.12.2005 und die Modifizierung, letztendlich zu messen sind.

Seit dem Beschluss hat sich folgendes getan: Vergabe der Tunnelplanung, die europaweit vorbereitet, ausgeschrieben und vergeben wurde.

Mit dem Beschluss zum Vorentwurf im Dezember 2005 erging der Auftrag, die weitere vertiefte Entwurfsplanung zu bearbeiten. Dieser umfasst acht Punkte: 1. Das Vergabeverfahren europaweit für die Tunnelplanung einschließlich der gesamten Technik mit Vergabe im Bau- und Vergabeausschuss im Juli 2006. 2. Die Vorbereitung der Umweltverträglichkeitsprüfung. 3. Die Verhandlungen mit der DB. 4. Die Vergabe des Schallschutzgutachtens der Landschaftsplanung. 5. Die Klärung des Planrechtsverfahrens im Kohlenhof zusammen mit der Obersten Baubehörde. 6. Die Vorbereitung des Lärmschutzwalls West mit Beschluss zum Vorentwurf im Mai 2006, für den jetzt im letzten Bauausschuss der Auftrag an das Ingenieurbüro beschlossen wurde. 7. Die Klärung der Klassifizierungsfragen des Frankenschnellweges auch zusammen mit der Obersten Baubehörde. 8. Die Veranlassung des Bodengutachtens.

Er erläutert, dass im Verkehrsausschuss am 29.03.2007 über Probleme und Risiken berichtet wurde, die bei der vertieften Planung im Zuge der Vorentwurfsplanung und der Entwurfsplanung besprochen wurden. Das sind vier Punkte: Einmal die Höhenlage der Rampen bei höher bewertetem Grundwasserstand. Es war zwar bekannt, dass der Grundwasserstand immer hoch war. In der Planungstiefe liegt jetzt aber ein anderer Wissensstand vor. Dieser Wissensstand hat eine schärfere Bewertung zur Folge gehabt. Damit verbunden war im Januar die Bitte der Tunnelplaner und der technischen Projektgruppe, die Verlegung der Rampen zu prüfen.

Im Zuge dessen hat das Verkehrsplanungsamt die Entflechtung der Verkehrsströme überprüft und die Detailplanung der Knotenpunkte. Ausgelöst durch die Forderung der Aufsichtsbehörde den Prognosehorizont auf 2020 zu erweitern, wurde das Verkehrsmodell fortentwickelt und die Knotenpunkte signaltechnisch überplant sowie eine größere Reserve in der Spitzenstunde eingebaut. Mit dem Neubau des Verbindungstunnels des Gütergleises der DB gab es eine neue Rahmenbedingung, die zur Zeit des Projektbeirates nicht vorhanden war. Diese lässt eine andere, verbesserte Höhenlage zu, die auch die Durchfahrung an dieser Stelle ermöglicht, wovon man 2005 nicht ausgehen konnte.

Zusammengefasst: Durch die vertiefte Planung wird jetzt eine Variante möglich, die schon mal in einer Vorvariante 2005 geprüft wurde. Der Knotenpunkt Rothenburger Straße mit seinen Verkehrsbeziehungen hat sich nicht verändert. Die Einfahrt zur Neuen Kohlenhofstraße rückt an den Knoten Schwabacher Straße heran. Die Machbarkeit dieser Lösung ist tiefbautechnisch überprüft worden.

Zur Zeit wird eine zusätzliche Rampe untersucht.

Der Abschnitt Landgrabenstraße und An den Rampen ist im Unterschied zum Vorentwurf der Beschlusslage mehr bestandsorientiert. Der einzige Unterschied zu heute ist die nur noch einspurige Zufahrt aus Richtung Westen. Das hat seine Gründe darin, das Gebiet vor Überlastungen zu schützen. Die Lichtsignalanlage Gibitzenhofstraße ist dort der Engpass, der auch so bestehen bleiben sollte. Der Stauraum wird gegenüber der Beschlusslösungsvariante wesentlich vergrößert.

Das Schenker-Areal wird durch die Lage der Zufahrt zur Neuen Kohlenhofstraße nur noch tangiert, aber nicht durchschnitten. Der Abstand zur Wohnbebauung liegt in der gleichen Größenordnung wie auch der nördliche Abschnitt der Neuen Kohlenhofstraße. Es müssen die gleichen Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

Zum weiteren Vorgehen: Er schlägt vor, die Beratung mit dem Gutachter abzuschließen und die Öffentlichkeit, wie schon im letzten Verkehrsausschuss besprochen, in einer Sitzung des Projektbeirates am 22.05.2007 zu informieren und einzubeziehen. Die Vorlage der optimierten Planung soll im Verkehrsausschuss voraussichtlich am 24.05.2007 ausführlich diskutiert werden.

Noßwitz (Fa. Dr. Brenner) 00.29.00

bedankt sich, dass er mit einem kurzen Statement aus seiner Sicht die Dinge vortragen kann. Es sind, wie bereits zweimal ausgeführt, im Rahmen einer sich entwickelnden Planung immer Optimierungshinterfragungen durchzuführen, vor allem bei Großprojekten wie sich es hier zeigt. In der Konzeption wurde von einer Vielzahl von Rahmenbedingungen ausgegangen, die natürlich auch noch mal hinterfragt wurden.

Zum Beispiel das Thema Lokgleisunterfahrung unter den Ferngleisen Richtung Erlangen: Die standen damals überhaupt nicht zur Disposition. Deshalb wurde, obwohl die Variante in den Überlegungen in den Arbeitskreisen und im Projektbeirat damals mit enthalten und diskutiert wurde, die Unterfahrung dieses Lokgleises, so wie es jetzt die weiterentwickelte Planung vorsieht, ausgeschlossen.

Das zweite Thema in diesem Zusammenhang war die Höhenfreiheit und zwar die für den Schwerverkehr, die man unbedingt erreichen wollte, zur neuen Innenstadtzufahrt. Das ist nur jetzt händelbar an dieser Stelle, weil die Konstruktionshöhen des alten Bauwerkes eine Höhenfreiheit für die Lkw-Durchfahrt nie zugelassen hätten.

Dies hat dazu geführt, dass die Neue Kohlenhofstraße vom Knotenpunkt abgerückt und in den Vorentwurf aufgenommen wurde.

Nachdem das Thema Grundwasser etwas gravierender beurteilt wurde, ist die Rückverlagerung der neuen Stadteinfahrt auf die Höhe der Schwabacher Straße kein Systembruch, sondern einfach eine Reduzierung eines Knotenpunktes im Zuge der Verknüpfungsebene Stadt. Die Reduzierung eines Knotenpunktes ist immer eine positive Entwicklung, da dadurch eine Vielzahl von Konfliktpunkten reduziert werden kann.

Die Verkehrsverteilung ist geprägt gewesen durch die Konzentration auf der Achse des Frankenschneidwegs. Im Auftrag der verschiedenen Gremien wurde versucht, die notwendigen Verkehrsflächen auf der Verknüpfungsebene Stadt kontinuierlich zu reduzieren. Dass durch diese Minimierung der Verkehrsflächen natürlich Grenzen der Kapazität erreicht werden, ist selbstverständlich. Das war ja Ziel und Zweck gewesen, um einerseits keine Konkurrenz zum ÖPNV zu bekommen und andererseits zu große Ausbauten von vornherein zu vermeiden.

Gegenwärtig ist man intensiv daran zu überlegen, wie man den Abschnitt Mitte 1 mit den zusätzlichen 17.000 Fahrzeugen auf der Verknüpfungsebene entlasten kann. Dies ist ein bisschen schwieriger als man sich das vorstellt und deshalb dauert es auch einfach seine Zeit.

StR Meyer

00.35.40

stellt fest, dass eineinhalb Jahre nach der Beschlussfassung gravierende Einwände eintreten, die ja doch Neu- und Umplanungen zur Folge haben. Er möchte wissen, wann genau sich diese Einwände innerhalb der Verwaltung gegenüber der Beschlusslage ergeben haben. Es wurde dargestellt, was getan wurde, aber wann genau und wer sich wie zu den einzelnen Planungen geäußert hat, wurde heute nicht dargestellt.

Er stellt sich die Frage zur geänderten Verkehrsprognose, ob man die Verlagerung vom Jahr 2015 aufs Jahr 2020 nicht hätte vorher wissen müssen. Zudem stellt er sich die Frage, woher die plötzliche Erkenntnis kommt, dass die Knotenpunkte größere Kapazitätsreserven benötigen.

Er verweist auf den langen Prozess der Abstimmung im Projektbeirat insbesondere mit den betroffenen Vertretern aus den einzelnen Stadtteilen, der dann zu dieser beschlossenen Planvariante im Dezember 2005 geführt hat.

Es stellt sich die Frage, woher die plötzlichen Erkenntnisse kommen und vermutet zwei Möglichkeiten. Entweder wurde mit falschen Planzahlen gearbeitet oder, wenn die Planzahlen richtig waren, dann wurde aufgrund der richtigen Planzahlen eine falsche Planung aufgesetzt. Auch bei den längeren Stauräumen stellt sich die Frage, woher auf einmal der Bedarf an Nachbesserung kommt. Wenn die Verwaltung auch bezüglich der Verkehrssicherheit Änderungsbedarf sieht, dann stellt sich die Frage, ob dem Stadtrat damals eine nicht verkehrssichere Planung vorgelegt wurde. Er verweist darauf, dass der Stadtrat kein Fachgremium ist.

Wenn im Abschnitt Mitte an der Oberfläche 17.000 Kfz im Vergleich mehr fahren, um ein Detail herauszugreifen, dann ist das keine konkretisierende Planung, sondern dann ist dies eine Um- oder eine Neuplanung. Er kann heute für die CSU feststellen, dass der Entwurf, der vorgelegt wurde, für sie nicht zustimmungsfähig ist.

Er fragt nach dem Zuschussgeber. Wann ist wo mit wem über den Zuschuss gesprochen worden? Die CSU-Fraktion ist an der bestmachbaren Lösung für den Frankenschnellweg interessiert. Er hofft, dass das bessere bald erreicht ist, so dass nicht von einer Planschleife zur nächsten gegangen wird und das Projekt Frankenschnellweg nicht verschoben wird.

StRin Seer

00.47.45

meint, dass die von der Verwaltung vorgelegte modifizierte Planung für die Grünen ein erster Schritt hin zu mehr Vernunft ist. Dennoch lehnen sie die Planung weiterhin ab.

Der Wunsch der Grünen ist im Hinblick auf Klimawandel und die ganzen Verkehrsprobleme, die es in der Stadt gibt, eine Straßenbahnlinie in den Nürnberger Südwesten zu realisieren, die man in den Landkreis Fürth verlängern kann. Die Planung hat sich an einigen Stellen erheblich verändert und deswegen sind sie der Meinung, dass der Projektbeirat unverzüglich einberufen werden muss. Die Verwaltung hat den Termin für den 22. Mai 2007 zugesagt.

StR Fischer 00.49.58

sagt, dass man eigentlich nur so herangehen kann an diese Situation, wie es die Verwaltung und der Gutachter getan haben. Bei einem Großprojekt von 180 Mio. € ist eine Optimierung im Laufe des Verfahrens einfach notwendig und geboten, zumal wenn sich herausstellt, dass eine Einsparung von 16 Mio. € damit verbunden ist. Man kann dies nicht kritisieren, im Gegenteil man muss dies geradezu loben. Er sieht wesentliche Verbesserungen, was nicht zuletzt damit zusammen hängt, dass die Bahn umgeplant hat und damit neue Rahmenbedingungen geschaffen wurden.

Er schätzt die zeitliche Verzögerung angesichts eines Bauwerks von 180 Mio. € nicht problematisch ein. Er freut sich, dass die CSU an einer bestmachbaren Lösung interessiert ist. Denn dies ist genau das, was die Verwaltung jetzt macht und demnächst vorgestellt wird. Er freut sich auf den Fortgang der Planung und glaubt, dass eine sehr gute Lösung dabei herauskommt.

StR Sendner 00.54.00

meint, dass es noch genügend Fragen gibt und will nicht tiefer darauf eingehen, weil es noch keine Vorlage gibt. Er möchte eine schriftliche Vorlage bis zum nächsten mal haben.

StR Grosse-Grollmann 00.55.20

ist mit der Verbesserung zufrieden, weil es einen Fortschritt darstellt. Es gibt genügend Fragen, die in den vergangenen Jahren bei der Präsentation der ursprünglichen Variante aufgetreten sind. Er fragt sich, wurden die Fragen bezüglich der Reaktionsgeschwindigkeit und der Stauräume damals anders beantwortet und richtet diese Frage an Herrn Noßwitz.

Dass jetzt das Grundwasser noch kritischer beurteilt wird und eine Neuplanung des Verbindungsgleises der DB als Hauptargument genommen wird, findet er vorgeschoben. Er ist schon der Meinung, dass eine entscheidende Veränderung vorgenommen wurde, aber man müsste auch zugeben, dass die bisherige Planung so eigentlich nicht vollziehbar war bzw. es sehr kompliziert geworden wäre. Die jetzige Planung ist in vielen Bereichen deutlich transparenter auch für den, der sie mal nutzen muss. Das heißt aber noch lange nicht, dass er den Frankenschneidweg als Bauwerk in dieser Form akzeptiert.

Noßwitz (Fa. Dr. Brenner) 00.57.28

erklärt, welche Zwänge dazu geführt haben und dass man sich gemeinsam auf die Beschlusslagenlösung hinzu bewegt hat.

Er verweist nochmals auf die geänderten Rahmenbedingungen. Bei allen Fortentwicklungen der modifizierten Planung sind keine neuen Ideen dabei, sondern Ideen die im Laufe des Planungsprozesses ausgeschlossen wurden, weil die Rahmenbedingungen dies nicht zugelassen haben.

Die Entlastung der Verknüpfungsebene Stadt und die Konzentration des Verkehrs auf den Frankenschneidweg, Forderungen aus dem Sideletter, waren damals die oberste Marschrichtung und sind es jetzt auch noch.

Wenn das System von einer neuen Stadteinfahrt ausgeht, dann ist es ja erst mal egal, wo diese neue Stadteinfahrt liegt, wenn sie den Ansprüchen genügt. Die Frage der Staulängen und der Kompliziertheit des Systems kann so beantwortet werden, dass es natürlich immer dann einfacher wird, wenn man einen Knotenpunkt weniger auf der

Achse hat. Bislang konnte die Neue Kohlenhofstraße nicht an den Knotenpunkt Schwabacher Straße angebunden werden, so dass es keine andere Möglichkeit gab als zu einer Zwischenlösung zu kommen.

Er sieht Möglichkeiten im Zuge der Weiterentwicklung Optimierungen zu erzielen, um am Ende tatsächlich insgesamt Verbesserungen zu bekommen.

Herr OBM

01.01.15

sagt, wenn man sich um etwas Differenzierung bemüht und auch den Versuch unternimmt die Skandalisierung mal sein zu lassen, dann wird man am Ende zu einem vernünftigen Bündel von Ursachen kommen. Bedingt durch die zeitlich fortgeschrittene Planung hat die Regierung den Planungshorizont auf 2020 und nicht auf 2015 angesetzt. Das Grundwasser ist anders bewertet worden, der Zwangspunkt mit dem Lokgleis ist weggefallen.

Die Lösung, die jetzt vom Verkehrsplanungsamt vorgeschlagen wird, wurde bereits geprüft. Aber es ging nicht, weil das Lokgleis damals so lag und nur eine Renovierung und keine Neuplanung anstand. Über die Signalisierung der Neuen Kohlenhofstraße, den Spurwechsel von nicht Ortskundigen im Tunnel, die Ausfahrtsrampen, den Stauraum in der Südstadt wurde sehr viel diskutiert. Die Fragen, die jetzt gestellt worden sind, hätte möglicherweise im Herbst 2007 die Zuschussbehörde gestellt, wenn sie die vertiefenden Pläne bekommen hätte. Wenn neue Erkenntnisse vorliegen, dann muss man sich diesen Erkenntnissen stellen, auch wenn es schwierig ist.

Es wird weiterhin angestrebt, eine Planreife im Jahr 2009 zu schaffen. Er erläutert anhand des Plans, dass der modifizierte Plan Vorteile mit Verkehrsentslastungen auf der Verknüpfungsebene im Osten hat und Nachteile im Westen. In der Summe wird es am Ende durch die Modifizierung möglicherweise sogar besser. Der weitere Planungsprozess muss sich strikt an der Philosophie halten, nur der Verkehr soll aus dem Tunnel herauskommen, der den Frankenschneidweg verlassen will. Der Geradeausverkehr soll möglichst im Tunnel bleiben. Es muss daher überlegt werden, an welcher Stelle planerisch und verkehrlich die Rampen unterzubringen sind.

StR Meyer

01.10.22

stellt fest, dass sich die Verwaltung viel Ärger erspart hätte, wenn sie sich damals schon mit den Lösungen auseinander gesetzt hätte.

Er ist im Glauben gelassen worden, dass die Entwurfsplanung so umgesetzt wird. Es sollen Fördermittel aus Bund und Länder fließen, darum sollte in einer angemessenen Zeit ein bestmöglicher Entwurf erarbeitet werden.

StR Schuh

01.14.15

meint, dass diejenigen, die den Frankenschneidweg nicht wollen, auf Zeit setzen. Deshalb sollte der Zeithorizont eingehalten werden.

StR Gradl

01.15.38

stellt fest, dass es jetzt eine bessere Lösung gibt.

Herr OBM

01.16.45

teilt mit, dass die Verwaltung die Altlastenfragen schriftlich beantwortet. Die entscheidenden Fragen sind aber die verkehrspolitischen in der Zukunft. In der Wahlperiode 1996-2002 war kein einziges B-Planverfahren und kein Planfeststellungsverfahren beantragt worden. Diese Verfahren sind rechtsstaatlich vielleicht umständlich aber rich-

tig, weil diejenigen, die dagegen sind, sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung noch mal äußern können. Es wird weiterhin eine planreife Planung im Jahre 2009 angestrebt. Er bedankt sich bei Herrn Noßwitz für die weitere Mitarbeit.

2. Rednitzstege in Katzwang

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.05.2006

- Bericht -

StR Bloß

01.18.22

erinnert, dass es bereits einen einstimmigen Beschluss im Verkehrsausschuss und im Bauausschuss gab und meint, dass das Vorhaben einen Prozess darstellt, der weitergeführt werden soll. Er kann aber leider nicht aus der Vorlage erkennen, ob die Verwaltung diese Maßnahme weiterführen will. Die Verwaltung konnte sich mit den Mühlenbetreibern nicht einigen, die Stege freizugeben. Er will wissen, wie die Verwaltung damit umgeht. Sein Vorschlag wäre, einen einfachen geraden Steg über diesen östlichen Flussarm zu bauen und den langen Steg, der zum Fußballplatz führt, mit anzuschließen. Der westliche Teil ist noch voll intakt. Er bittet die Verwaltung doch konkreter an die Sache heranzugehen.

StR Fischer übernimmt den Vorsitz

StR Baumann

01.29.48

erklärt, dass die Vorlage keine Missachtung von Stadtratsbeschlüssen ist, sondern das Erkennen von faktischen Tatsachen, die gegeben sind. Darüber wird ganz nüchtern berichtet. Wenn die Mühlenbesitzer aufgrund der Anforderungen aus dem öffentlichen Recht keine Freigabe für den öffentlichen Verkehr erteilen wollen, kann sich die Verwaltung darüber nicht einfach hinwegsetzen. Da hilft auch keine Alternativplanung .

StR Bloß

01.31.31

spricht die Bereiche des Denkmalschutzes an und stellt fest, dass die Belange der Bürger vorenthalten werden. Er schlägt vor, dass fachübergreifend innerhalb der Verwaltung und mit der CSU-Stadtratsfraktion ein Gespräch geführt wird, um alle Aspekte zu erörtern und zu Lösungen zu kommen.

StR Dr. Slavik

01.33.38

bittet darum, dass die Verwaltung noch mal alle Fakten zusammenstellt und einen Ortstermin vereinbart.

StR Baumann

01.35.15

meint, dass ein gemeinsamer Ortstermin ein guter Vorschlag ist und vor allem die privaten Mühlenbesitzer mit eingeladen werden sollen. Deren Eigentumsrecht ist betroffen und nur durch eine vertragliche Vereinbarung auf der Basis einer Freiwilligkeit ist eine Lösung möglich.

StR Grosse-Grollmann

01.36.26

fügt an, dass es nicht darum geht, dass der Denkmalschutz sich dazu äußert, sondern dass man ein kulturelles Interesse daran hat.

StR Fischer 01.36.43

stellt fest, dass Einverständnis besteht. Die Verwaltung wird den Ortstermin organisieren und die Fraktionen werden sich daran beteiligen. Er hält fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

**3. Zebrastreifen am Kreisverkehr Zerzabelshofer Hauptstraße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.10.2006
- Bericht -**

Die Verwaltung (Vpl) 01.37.15

erklärt, dass ein Ortstermin mit der Polizei und der Verwaltung stattgefunden hat und eine Testphase mit der Einführung eines Zebrastreifens am Kreisverkehr in Zabo stattfinden soll. Diese Testphase wird aus Kostengründen zunächst auf die Siedlerstraße/Zerzabelshofstraße beschränkt, ferner wird auf die Vorlage verwiesen.

StR Gradl 01.38.04

hat die Vorlage so verstanden, dass alle Zu-/und Abfahrten angelegt und getestet werden.

Die Verwaltung (Vpl) 01.38.15

meint, dass auf Grund der hohen Baukosten die Realisierung durch das Tiefbauamt schrittweise erfolgen soll, um Erfahrungen zu sammeln und anschließend sollen alle drei Übergänge am Kreisel realisiert werden.

StR Gradl 01.38.40

meint, wenn eine Testphase stattfindet, sollten gleich alle drei Übergänge getestet werden und nicht nur einer.

StR Sendner 01.40.10

stimmt dem Vorschlag der Verwaltung mit einer Probephase zu.

Die Verwaltung (T/1) 01.40.00

erklärt, dass das Problem nicht nur die Markierung sondern auch die Beleuchtung ist, denn der Zebrastreifen muss beleuchtet werden und dieses kann man nicht bei allen drei Zu-/Abfahrten provisorisch machen, das würde zu viel Geld kosten. Deshalb wird erst bei einer Zu-/Abfahrt getestet.

StR Gradl 01.41.25

teilt mit, dass er die Lösung nicht gut findet. Er meint, dass damit die Autofahrer und Fußgänger verwirrt werden.

StR Fischer 01.42.26

macht folgenden Vorschlag: die Verwaltung überlegt noch einmal die Vorgehensweise und berichtet im nächsten Ausschuss über das Ergebnis. Dann gibt es immer noch die Möglichkeit einen konkreten Antrag zu stellen, über den dann abgestimmt werden kann.

StR Gradl 01.43.03

gibt noch eine Empfehlung, dass die Verwaltung mit den Kommunen, die Zebrastreifen an Kreisverkehren schon länger praktizieren, Kontakt aufnimmt und sich informiert.

StR Grosse-Grollmann

01.43.12

weist darauf hin, dass diese Probephase dazu dienen soll, ob die Anlage von Zebra-
streifen grundsätzlich auch an anderen Kreisverkehren möglich ist. Vor diesem Hinter-
grund kann es doch sinnvoll sein, an diesem Kreisverkehr an allen Stellen gleichzeitig
zur Probe zu markieren.

StR Baumann

01.43.40

meint, dass die Lösung so von den Fachleuten besprochen wurde. Er wird das Thema
in die nächste Verkehrsbesprechung einbringen, um dann im Verkehrsausschuss
nochmals zu berichten oder gleich einen Beschluss zu begehren.

StR Fischer

01.44.28

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

4. Verkehrsprobleme im Umfeld des Mercado

hier: Antrag der Stadtratsfraktion der SPD vom 12.12.2006

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.12.2006

- Bericht -

StRin Seer

01.44.56

erklärt, dass seit Eröffnung des Mercado massive Beschwerden von den Bürgern vor-
liegen, insbesondere aufgrund des Zuparkens und von Rasern in der Elbinger Straße.
Sie zählt noch einige Punkte ihres Antrages auf, zu dem die Verwaltung Stellung ge-
nommen hat, die sie aber nicht zufrieden stellte. Sie verweist auf einen erneuten An-
trag vom 20.04.2007 und zitiert daraus. Sie bittet um Zustimmung zum Antrag vom
20.04.2007.

StR Baumann

01.47.55

weist darauf hin, dass der Punkt 2 aus dem Antrag von Frau Seer „Zebra-
streifen vor der Veit-Stoß-Realschule“ noch mal aufgegriffen wird. Der Straßenquerschnitt der
Elbinger Straße ist im heutigen Ausbauzustand einfach zu breit und der Charakter er-
laubt nicht eine Streckenbegrenzung von Tempo 30. Ein Radweg allein bringt nicht die
notwendigen Verengungen. Die Querungsnotwendigkeiten bei der Schule sind unbe-
stritten. Die heutige Lage der Straße lässt eine Maßnahme zur Geschwindigkeits-
dämpfung nicht zu. Das Gehwegparken wurde legalisiert aus Sachzwängen, die in der
Vorlage erläutert sind. Er schlägt vor, im Herbst einen provisorischen Straßenplan vor-
zulegen, mit dem Ziel einer Geschwindigkeitsdämpfung. Der Seiteneingang von Mer-
cado ist immer wieder ein Problem. In der Baugenehmigung erschließt dieser Zugang
auch die dortigen Radständer. Es wurde immer wieder darüber berichtet und der
Sachstand ist nach wie vor unverändert. Man sollte heute die Vorlage als Zwischenbe-
richt sehen.

StR Gradl

01.52.17

meint, dass er auch nicht mit den Lösungsvorschlägen zufrieden ist und möchte eben-
falls, dass die Geschwindigkeit in der Straße reduziert wird. Er stellt außerdem noch
fest, dass in einer Tempo 30-Zone kein Radweg mehr möglich ist, dies sollte berück-
sichtigt werden. Er fragt, ob nicht vor der Schule eine provisorische Querungshilfe ein-
richtet werden könnte.

StR Sendner 01.53.26

weist darauf hin, das laut Vorlage abzuwarten ist, wie es mit der Bebauung der Restfläche hinterm Mercado weitergeht. Davor sollten keine Umbaumaßnahmen erfolgen und zitiert aus TOP 5, Punkt 4 Elbinger Straße, Absatz 6,.

StR Baumann 01.54.55

meint, dass mit provisorischen Maßnahmen keine Anliegerbeiträge ausgelöst werden. Aber auch temporäre Maßnahmen muss man aufzeichnen, abstimmen, instruieren und zur Beschlussfassung vorlegen.

StR Fischer

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

5. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h

hier: **Mündliche Prüfaufträge durch Herrn OBM**

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 02.02.2007

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 05.02.2007

- Bericht -

StR Baumann 01.56.18

erläutert, dass alle vier genannten Straßenabschnitte, Johannes-Brahms-Straße, Schleswiger Straße, Worzeldorfer Hauptstraße und Elbinger Straße nach den gleichen Kriterien überprüft worden sind. Die Überprüfung hat im November begonnen, die Gespräche mit dem Oberbürgermeister waren im Januar. Zur Johannes-Brahms-Straße ist man einvernehmlich zu dem Ergebnis gekommen, dass der Charakter der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße 2407 eine streckenbezogene Tempobegrenzung nicht rechtfertigt. Anders schaut es in der Schleswiger Straße aus, da sollte die Mittelmarkierung auf ca. 500 m entfernt, Parkwinkel markiert und Beschilderungen angepasst werden. Von der Abzweigung Spitzwegstraße in die Worzeldorfer Hauptstraße am Kindergarten bis zur Straße An der Breiting ist Tempo 30 durchaus vertretbar. Zur Elbinger Straße wurde bereits unter TOP 4 eine Aussage gemacht.

StR Bloß 02.01.33

erklärt, dass die Verkehrssituation in der Worzeldorfer Hauptstraße schon länger so ist und stimmt mit der Verwaltung überein. Aber bei der Johannes-Brahms-Straße werde die Verwaltung einfach nicht präzise in ihren Aussagen. Er stellt fest, dass Tempo 30 nur in einem bestimmten Bereich angeregt war und genau in diesem Bereich ist kein westlicher Gehweg, sondern da ist ein Seitenstreifen, der verhältnismäßig breit ist und ebenerdig in die Fahrbahn hinein ragt. Da gibt es keine saubere Abgrenzung. Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge fahren hier ein und aus und beeinträchtigen die Ein- und Ausfahrt. Der andere Punkt ist das Unfallgeschehen. Gerade in diesem Abschnitt passieren viele Unfälle. Er weist daraufhin, dass die CSU nicht in der gesamten Katzwanger Hauptstraße Tempo 30 will, sondern dies nur in dem genannten Bereich wichtig wäre.

StR Sendner 02.06.50

nimmt zu Punkt 2 des CSU-Antrages Stellung und möchte die Schleswiger Straße zum Beschluss erheben.

StR Dr. Slavik

02.07.28

bittet die Verwaltung, die Johannes-Brahms-Straße sowie die Schalkhauserstraße nochmals nach abstrakten Gefährdungen zu prüfen.

StR Fischer

02.08.35

stellt fest, dass gemäß Antrag aus dem heutigen Berichtstagesordnungspunkt ein teilweise Beschlusstagesordnungspunkt gemacht wird.

StR Baumann

02.08.48

meint, dass man die beiden Straßen Johannes-Brahms-Straße und Worzeldorfer Hauptstraße nicht miteinander vergleichen kann, denn auch die Voraussetzungen aus verkehrsrechtlicher Sicht müssen erfüllt werden. Die Verwaltung stimmt dem Beschluss zu.

StR Bloß

02.10.53

stellt fest, dass bei der Regierung von Mittelfranken im Teilbereich der Johannes-Brahms-Straße nur wegen Lärmschutz nachgefragt wurde und nicht Tempo 30 geprüft werden sollte, darauf möchte er eine Antwort.

StR Baumann

02.12.22

kann die Antwort genau geben. Es liegt ein Schreiben der Regierung von Mittelfranken vor, in dem sehr deutlich ausgeführt wird, wann Tempo 30 aus verkehrsrechtlicher Sicht a) aus Lärmschutzgründen und b) aus Streckengründen zulässig ist.

Anmerkung Protokollführung: Das Schreiben der Regierung von Mittelfranken wird jeweils an die Fraktionen geschickt, nachdem dies von Herrn Baumann im Ausschuss zugesagt wurde.

StR Fischer

02.13.26

stellt fest, dass der Punkt Schleswiger Straße zum Beschluss erhoben wurde und lässt über den Beschlussvorschlag abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest. Die übrigen Punkte haben zur Kenntnis gedient.

Beschluss

siehe Beilage

**6. Straßenplan Thumenberger Weg / Dresdener Straße
hier: Radstreifenmarkierung zwischen Kieslingstraße und Erlenstegenstraße
- Beschluss -**

Die Verwaltung (Vpl)

02.13.49

erläutert, dass der Straßenplan verwaltungsintern und mit dem Bürgerverein Erlenstegen abgestimmt ist. Die Markierung des Radstreifens im Thumenberger Weg und in der Dresdener Straße stellt eine wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs dar, schließt eine wichtige Lücke und verbindet die Stadtteile Mögeldorf und Ziegelstein miteinander. Die Maßnahme ist finanziert, ansonsten wird auf die Vorlage verwiesen.

StR Fischer

02.14.30

lässt über den Beschlussvorschlag abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Beschluss

siehe Beilage

7. Nordanbindung des Flughafens an die Bundesautobahn A3 - Bericht -

StR Baumann

02.15.08

berichtet über eine öffentliche Informationsveranstaltung zur Direktanbindung des Flughafens an die Bundesautobahn A3, die am Montag, den 23.04.2007 in der Volksschule Ziegelstein unter Leitung von Herrn Oberbürgermeister Dr. Maly stattgefunden hat. Das Staatliche Bauamt hat dort seine Planungen detailliert erläutert.

Er berichtet, dass die Argumente für die Realisierung der Nordanbindung Herr OBM, Herr Dr. Fleck und er selbst vorgetragen haben.

Herr Ried hat seitens des Staatlichen Bauamts die Bedarfsplanung erläutert, vor allem auch die Lärmauswirkungen der B4 auf Buchenbühl. Die Autobahn A3 ist die weit überstrahlende Lärmquelle im Vergleich zur Nordanbindung. Mit der Einfädelspur kann es vielleicht sogar gelingen, einen von Westen einstrahlenden Verkehrslärm von der Autobahn mit in den Lärmschutzwall einzubeziehen.

Die sehr differenzierten Entlastungswirkungen am Bierweg in der Größenordnung von 7.000 – 9.000 Kfz maximal und in dem Abschnitt Fritz-Munkert-Platz, Einmündung Flughafenstraße bis zu 5.000 Kfz wurden dargestellt. Die Autobahn selbst wird in einer Dimension von heute rund 95.000 Fahrzeugen mit zusätzlich 6.200 Fahrzeugen durch die Direktanbindung mehr belastet.

Die Diskussion hat sich vor allem um das Thema Naturschutz gedreht. Bezweifelt wurde von den Bürgern ferner die angenommenen Entlastungen im Bierweg.

Herr OBM hat zugesagt, dass die Verwaltung die Verkehrsentlastung am Bierweg nochmals genauer durchdenken wird und Lösungsmöglichkeiten im Stadtrat präsentieren wird. Nach Aussage des Staatlichen Bauamtes soll 2008/2009 gebaut werden, der Umbau des Bierweges kommt dann etwa 2011 in Betracht. Bis zur Planfeststellung soll die Lärmbelastung von Buchenbühl genauer erfasst werden, also eine Lärmkartierung erstellt werden. Die Stadt wird die Forderung nach einem besseren Lärmschutz an der A3 unterstützen.

StR Grosse-Grollmann

02.21.00

hat eine Anregung zur Verkehrszählung im Juli. Die Punkte, die in den letzten Jahren als Vergleichsmöglichkeiten genommen wurden, sollten noch mal in die Zählung aufgenommen werden.

StR Baumann

02.21.20

hält fest, dass es ohnehin gemacht wird.

StR Fischer

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

7a. DIVAN

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 11.04.2007

StRin Seer

02.21.40

stellt fest, dass das Verkehrssimulationsmodell DIVAN immer noch nicht zur Verfügung steht. Deshalb wurde beantragt, heute darüber zu berichten, wie der Stand der Dinge ist. Es wurde weiter beantragt, falls DIVAN bis zum Sommer noch nicht vorliegt, dass ein Alternativplan gebraucht wird. Die Verwaltung soll dazu Stellung nehmen. Sie fragt nach, wann die nächste Sitzung des Projektbeirats einberufen werden kann.

Die Verwaltung (Vpl)

02.22.34

erläutert, dass der Wunsch seitens der Stadt Nürnberg und der Verwaltung besteht, bei dem Projekt DIVAN in Abstimmung mit den Projektbeteiligten einen Weg zu finden, den Nahverkehrsentwicklungsplan nicht an das Endprodukt von DIVAN zu koppeln. Die Tätigkeiten zur Beauftragung des Nahverkehrsentwicklungsplanes sollten zeitlich abgekoppelt werden. Dieser Weg wurde im Lenkungsausschuss miteinander besprochen und ist seit mehreren Wochen forciert worden. Alle Beteiligten sind sich einig darüber, dass die Stadt Nürnberg diesen Abkopplungsweg geht. Es wird an dem langfristigen Ziel von DIVAN festgehalten und das Projekt nicht beendet. In der Vorlage wurde dargestellt, wie das weitere Vergabeverfahren aussehen kann. Es könnte im Juni das Verfahren mit der EU-Vergabebekanntmachung wieder aufgenommen werden. Die Auftragsvergabe mit dem Beschluss im Bau- und Vergabeausschuss ist für Januar 2008 vorgesehen. Im Anschluss daran macht es wieder Sinn, den Projektbeirat zu beteiligen.

StR Fischer

02.24.08

stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat und die Ziffer 2 vom Antrag Bündnis 90/Die Grünen mit der Aussage von der Verwaltung damit gleichzeitig beantwortet wurde.

7b. Radweg Herpersdorf – Worzeldorf

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 28.03.2007

- Bericht -

StR Baumann

02.24.39

erklärt, dass der Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 28.03.2007 nicht mehr schriftlich beantwortet werden konnte, Er berichtet aus der Vorlage vom Tiefbauamt, die den Stadträten und Fraktionen des Verkehrsausschusses schriftlich zukommt.

StR Gradl

02.27.04

stellt fest, dass es keine Einigung geben kann, wenn die Bürger Grundstücke für den Rad-/Gehweg abgeben und dann noch Straßenreinigung zahlen müssen.

StR Baumann

02.27.29

meint, die Bewertung mag jedem überlassen bleiben, aber dies ist der Verhandlungsstand. Die Straßenreinigung ist im Rahmen einer Verordnung geregelt, darüber kann sich die Stadt nicht hinwegsetzen.

StR Fischer

02.27.40

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

8. Straßenplan Eisenstraße

Beschluss

siehe Beilage

9. Straßenplan Schweinauer Straße

**Erweiterung der Pausenfläche vor dem Gebäude der Volksschule St. Leonhard
(Hausnr. 18/20)**

Beschluss

siehe Beilage

10. Straßenplan Regensburger Straße

Erschließung Aurelis – Flächen

StR Grosse-Grollmann

02.28.14

möchte von der Verwaltung wissen, ob die zweite Zufahrt notwendig ist oder man darauf verzichten könnte.

StR Baumann

02.29.04

sagt, dass der Plan das Ergebnis eines Kompromisses darstellt und seitens der Verwaltung verkehrlich gut vertreten werden kann.

StR Fischer.

02.29.43

stellt fest, bei einer Gegenstimme so beschlossen.

Beschluss

siehe Beilage

Nürnberg, 26.04.2007

Der Vorsitzende:

Zu TOP 1, – teilweise TOP 2

gez. Maly

Zu TOP 2 teilweise und TOP 3 – TOP 10
i.V.

gez. Fischer

Der Referent:

gez. Baumann

Schriftführerin:

gez. Braunersreuther