

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

über die

**49. Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.10.2007
im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II**

- öffentlich -

Vorsitzender:	i.V. Stadtrat	Fischer
Referent VI:	berufsm. Stadtrat	Baumann
Mitglieder:	Stadtrat	Bloß
	Stadtrat	Gruber (i.V. StR Höffkes)
	Stadtrat	Mägerlein
	Stadtrat	Meyer
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	Stadtrat	Fischer
	Stadtrat	Gradl
	Stadtrat	Wojciechowski
	Stadtrat	Raschke
	Stadtrat	Dr. Slavik
	Stadträtin	Wild
	Stadtrat	Grosse-Grollmann (i.V. StRin Seer)
Sonstige Teilnehmer:	VAG	Dahlmann-Resing
	PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr	Anselstetter
	T	Kluge
	T/1	Fischer
	Vpl	Jülich
	Vpl/M-F	Walser
	Vpl/M	Meier

Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr
Ende der Sitzung: 11.45 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

- | | | |
|------|--|-----------|
| 1. | Weiterentwicklung des Verkehrskonzeptes für den Hafen
hier: Verkehrliche Anpassungsmaßnahmen im Hafenumfeld
<u>Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.08.2006</u>
(Beilage 1.1 – 2.4) | Beschluss |
| 2. | Neuführung der Straßenbahnen im Bereich des Hauptbahnhofes
hier: <u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.08.2007</u>
(Beilage 2.1 – 2.4) | Bericht |
| 3. | Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs
hier: Stand der Maßnahme
(Beilage 3.1) | Bericht |
| 4. | Sicherheit von Radfahrer/-innen und Fußgänger/-innen bei Bau-
stellen
hier: <u>Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen</u>
<u>vom 09.08.2007</u>
(Beilage 4.1 – 4.2) | Bericht |
| 5. | Straßenbenennung nach Robert Schedl
hier: <u>Antrag der SPD Stadtratsfraktion vom 08.08.2007</u>
(Beilage 5.1 – 5.4) | Beschluss |
| 6. | Straßenbenennung im Bereich des Franken-Centers
(Beilage 6.1 – 6.3) | Beschluss |
| 7. | Straßenbenennungen im Bereich des Bebauungsplans Nr. 4256 B
(Beilage 7.1 – 7.3) | Beschluss |
| 7a. | Rednitzstege in Katzwang
hier: <u>Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.05.2006, 20.04.2004,</u>
<u>26.06.2001</u>
Ortstermin vom 26.09.2007 | Bericht |
| I a. | Auflagen | |
| 8. | Rollnerstraße zwischen Schleifweg und Kilianstraße
hier: Straßenbegrenzungslinie
(Beilage 8.1 – 8.3) | Beschluss |
| 9. | Straßenplan Ostendstraße zwischen Haus Nr. 227 und Christoph-
straße
(Beilage 9.1 – 9.3) | Beschluss |

10. Straßenplan Fichtestraße Längsparkbucht zwischen Haus Nr. 5 und 19 (Beilage 10.1 – 10.3) Beschluss

Nichtöffentliche Sitzung entfällt

StR Fischer eröffnet in Vertretung von Herrn OBM die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Die Tagesordnung wird ergänzt um
TOP 7a: Rednitzstege in Katzwang

hier: Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.05.2006, 20.04.2004,
26.06.2001

Ortstermin vom 26.09.2007

Er weist darauf hin, dass von der SPD und CSU zu TOP 1 Dringlichkeitsanträge vorliegen, darüber hinaus einer von der CSU zu TOP 2, die während der Sitzung verteilt wurden.

1. Weiterentwicklung des Verkehrskonzeptes für den Hafen
hier: Verkehrliche Anpassungsmaßnahmen im Hafenumfeld
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.08.2006
- Beschluss -

StR Baumann

00.01.39

erläutert an Hand von Folien die Beschlussvorlage. Er verweist auf den Auftrag des AfV vom April 2006. Der Hafen ist sehr gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Drei Viertel des Verkehrs werden über die nördlichen Anschlussstellen der Südwesttangente/A73 und Frankenschnellweg abgewickelt. Trotz der guten wirtschaftlichen Entwicklung des Hafens ist der Anteil des LKW-Verkehrs prozentual und auch in den absoluten Zahlen rückläufig. Erklärbar ist dies aufgrund von Betriebsfusionen, Betriebskooperationen und Umstellungen auf größere Lkw. Diese Entwicklung resultiert aus den Verkehrszählungen von 2003 und wurde für den südlichen Bereich des Hafens im Jahr 2004 nochmals bestätigt. Im Jahr 2008 wird der Verkehr im Hafen im Rahmen der Querschnittszählung erneut gezählt. Dann können auch die Wirkungen der KV-Umschlaganlage und der Verlagerung des Zollamtes beurteilt werden.

Er bittet Herrn Jülich um die Konkretisierung der Maßnahmen, die heute für den südlichen Bereich zum Beschluss vorgelegt werden.

Die Verwaltung (Herr Jülich - Vpl)

00.09.57

erläutert die Vorlage und die konkreten Maßnahmen im Straßenraum, für die Entwurfskizzen erarbeitet wurden.

An der Kreuzung Vorjura-/Wiener Straße schlägt die Verwaltung eine LSA vor. Ein Kreisverkehr wäre einspurig nicht leistungsfähig. Das bestätigen Simulationen und Berechnungen. Da der Verkehr vom Hafen nicht in die südlichen Stadtteile, sondern auf kürzestem Weg zum Frankenschnellweg/Südwesttangente gelenkt werden sollte, ist die LSA die richtige Lösung an dieser Stelle. Ein Kreisverkehr wäre dort nur mit maximal drei Bypässen leistungsfähig. Es besteht dringender Handlungsbedarf, da die Kreuzung seit Jahren ein Unfallschwerpunkt darstellt.

An der Kreuzung Wiener Straße/Marthweg sollten Spurergänzungen vorgenommen werden. Eine separate Rechtsabbiegespur von Norden nach Westen und eine zweite Abbiegespur von Westen nach Norden ist vorgesehen.

An der Anschlussstelle Königshof werden Markierungsänderungen vorgeschlagen und die Geschwindigkeit von 50 km/h beschränkt werden.

StR Fischer

00.37.09

informiert den Verkehrsausschuss, dass zu dieser Vorlage ein Vermerk von Herrn Ref.VII vorliegt, liest diesen vor und bittet diesen in der Diskussion und in den Wortmeldungen mit zu berücksichtigen.

Herr Ref. VII bemängelt die oberflächliche Abstimmung der Vorlage mit dem Hafen Nürnberg-Roth, fordert eine Bewertung aus logistisch fachlicher Sicht und verweist auf das Anfahrverhalten von Schwerlast-LKW, das Fahrzeugkonzept der Gigaliner und die zeitliche Paarigkeit der Verkehrsströme vom und zum GVZ Hafen. Herr Ref.VII bittet darum keinen endgültigen Beschluss heute zu fassen.

StR Baumann

00.39.44

erläutert den Beschlussvorschlag. Zwei Argumente sind ausschlaggebend für den Vorschlag eine LSA an der Wiener-/Vorjurastraße zum Beschluss vorzuschlagen. Erstens die Steuerfähigkeit des Hafenverkehrs und zweitens die Sicherheit. Die Verwaltung kann auch mit anderen Lösungen leben, aber es ist Aufgabe der Verwaltung den Ausschuss sachgemäß zu beraten und nach eingehender Prüfung kommt die LSA den Zielen des Sideletters, der den Schutz der Wohngebiete vor dem Hafenverkehr an vorderste Stelle gerückt hat, am nächsten.

StR Raschke

00.41.53

meint, dass die Verwaltung eine nüchterne und sachliche Vorlage vorgelegt hat und diese in weiten Teilen von der SPD mitgetragen werden kann. Mit der heutigen Beschlussfassung kann die Diskussion um die Hafenerschließung mittelfristig beendet werden, wenn gleich die Anschlussstelle Königshof davon ausgenommen werden muss. Er möchte allerdings, dass sich die Verwaltung auch um das weitere Hafenumfeld kümmern möge, z.B. Reduzierung des LKW-Verkehrs in der Katzwanger Straße und in der Saarbrückener Straße als auch in der Hirschenholzstraße.

Die SPD trägt die Vorschläge an der Anschlussstelle Königshof und am Marthweg mit. Der Radverkehr an der Wiener Straße / Marthweg sollte separat signalisiert werden, d.h. getrennt vom Abbiegeverkehr eine getrennte Signalisierung erhalten.

An der Kreuzung Vorjura/Wiener Straße schlägt die SPD die Realisierung eines Kreisverkehrs vor – mit den notwendigen Bypässen, insbesondere auch aus Wirtschaftlichkeitsgründen. Der Radverkehr sollte in Höhe Hamburger Straße mittels LSA über die Wiener Straße geführt werden. Die Steuerungsmöglichkeit des Hafenverkehrs hält er für äußerst gering und eher für theoretisch.

Zum Vermerk von Herrn Dr. Fleck: Nicht nachvollziehbar ist die Aussage, es habe keine Abstimmung mit der Hafenverwaltung gegeben. Das Gegenteil – nämlich eine enge Abstimmung mit dem Verkehrsplanungsamt - hat der Hafengeschäftsführer in der Sitzung mit den Bürgervereinen vorgetragen. Das Thema Gigaliner ist vom Tisch gemäß Beschluss des Bundesrates.

StR Sendner

00.51.28

bittet darum zu Punkt 3 der Beschlussvorlage folgender Satz in den Beschluss einzubauen: „Mit der Autobahndirektion ist über ein Kreuzungsfreies Einführen des Verkehrs von der A73 in den Marthweg zu verhandeln“.

Zu Punkt 2 des Beschlussvorschlages meint er, dass alternativ eine Fuß-/Radwegunterführung auf der westlichen Seite geprüft werden sollte. Dies wäre aus Sicherheitsgründen das Optimale.

Zu Punkt 1 des Beschlussvorschlages: Die CSU-Fraktion ist überzeugt, dass ein Kreisverkehr wesentlich sinnvoller ist als eine LSA an der Kreuzung Vorjurastraße, Wiener Straße und Frankenschnellweg. Er hat sich die Situation vor Ort genau angesehen. Er bezweifelt, dass ein einspuriger Kreisverkehr dort nicht leistungsfähig ist. Die Sicherheit wäre damit auch gewährleistet.

StRin Seer

00.59.25

meint, dass die Vorschläge von der Verwaltung sinnvoll sind. Bei der Kreuzung Wiener Straße / Marthweg möchte Sie wissen, wie hoch der Flächenverbrauch ist, insbesondere wie groß der Eingriff in den Wald ist? Dies sollte noch näher beziffert werden. Zu der Kreuzung Vorjurastraße / Wiener Straße. Die Verwaltung argumentiert aus ihrer Sicht logisch. Beim Vergleich Kreisverkehr gegenüber LSA sollte auch der Flächenverbrauch miteinander verglichen werden.

Sie hält die Vorlage für plausibel. Auch sie befürchtet, dass mit einem Kreisverkehr die Gefahr besteht, dass der Hafenerverkehr durch die südlichen Stadtteile fließt.

StR Dr. Slavik

01.02.56

glaubt auch nicht, dass bei einem Kreisverkehr der Verkehr in Richtung Süden zunimmt. Seiner Meinung nach ist der Bypass zwischen Vorjurastraße in die Wiener Straße nicht nötig, hier könnte man Geld sparen. Die wichtigsten Bypässe wären der von Norden nach Süden und von der Wiener Straße in den Frankenschnellweg.

Er plädiert für eine Ampel für den Radverkehr in Höhe Hamburger Straße. Es sollte dann auch eine Querungshilfe auf halben Weg in der Hamburger Straße geschaffen werden, falls man diese nicht in einem Zug überqueren kann.

StR Bloß

01.07.00

meint, dass der Ansatz des Baureferenten richtig ist den Hafenerverkehr nicht weiter in den Süden zu verschieben, sondern die derzeitige Gewichtung des Hafenerverkehrs zu belassen. Es geht nicht nur um den Hafenerverkehr, sondern um den gesamten Verkehr in dem Umfeld.

Es geht nicht nur um die Vermeidung von zusätzlichem Verkehr, sondern der Verkehr ist heute schon da und muss reduziert werden.

Zudem bemängelt er die heutige Verkehrssituation am Kreuz Nürnberg-Hafen. Die Hauptlast trägt die Südwesttangente. Die direkte Verkehrsführung zwischen A 73 und Frankenschnellweg, die historisch bedingt ist, sollte überplant werden.

Er hält den Bypass zwischen Wiener Straße und Frankenschnellweg nicht für erforderlich. Dies würde die Route Richtung Süden zu sehr aufwerten.

StR Schuh

01.15.40

meint, dass man den Schwerlastverkehr auf kurzem Wege auf die überregionalen Straßen abführen sollte, um in den südlichen Stadtteilen die Verkehrsbelastungen zu mindern. Seiner Meinung nach wäre auch ein einspuriger Kreisverkehr sicherer und kos-

tengünstiger als bei einer Signalanlage, denn da kämen die Unterhaltskosten noch dazu, die dann wesentlich höher sind als bei einem Kreisverkehr.

Frau Rossa (BV Worzeldorf) 01.19.42

bedankt sich, dass sie vorab die Gelegenheit bekommen hat zu den Maßnahmen Stellung zu nehmen. In der Informationsveranstaltung vom 17.10.2007 habe sie erfahren, dass die Verwaltung einen Kreisverkehr am Marthweg ablehnt. Dies sei zu begrüßen, denn diesen lehnen sie auch ab. Problematisch ist für sie der Pendlerverkehr am Morgen von Süden nach Norden. Dort gibt es morgens Staus, in dem auch die Busse stehen. Sie fragt nach einer Lösung z.B. eine extra Busspur von der Propsteistraße aus Richtung Norden zu schaffen.

Herr Büttner (AGBV) 01.23.44

plädiert für eine separate LKW-Spur auf dem Marthweg zwischen Wiener Straße und AS Königshof. Er hält den kreuzungsfreien Ausbau der Anschlussstelle Königshof für erforderlich. Zudem unterstützt er die Forderung nach einer Fahrradunterführung an der Kreuzung Wiener Straße / Marthweg.

Zur Frage des Durchgangsverkehrs in Katzwang. Er hält eine Untersuchung für hilfreich, die den Anteil des Durchgangsverkehrs quantifiziert.

StR Fischer 01.27.21

zieht eine Zwischenbilanz: Der Verwaltungsvorschlag in der Ziffer zwei und drei ist unstrittig. Dazu gibt es nur Ergänzungen keine Abweichungen. Bei Ziffer zwei möchte die CSU die Option der Unterführung des Geh- und Radweges offen halten. Dies ist sicher nicht unschädlich. Bei Ziffer drei möchte die CSU aufgenommen haben, dass mit der Autobahndirektion Nordbayern im Zuge des Ausbaus der A73 über einen kreuzungsfreien Ausbau der Anschlussstelle Königshof verhandelt wird.

Er fragt die Verwaltung, ob sie ihren Vorschlag zur Ziffer 1 einer Signalisierung der Kreuzung Wiener Straße / Vorjurastraße zurückzieht und entsprechend des Wunsches der großen Fraktionen für einen Kreisverkehr eine neue Beschlussvorlage vorlegen möchte.

StRin Seer 01.30.06

hat ihre Bedenken zur Ziffer zwei bezüglich des Flächenverbrauchs und bittet darum, dass dieser Punkt auch zurückgestellt wird.

StR Fischer 01.30.25

meint, wenn die Verwaltung eine neue Beschlussvorlage bringen würde, dann muss heute über Punkt zwei und drei nicht abgestimmt werden. Ansonsten müsste eine getrennte Abstimmung zu allen Ziffern erfolgen.

StR Mägerlein 01.31.00

möchte mit Blick auf die Einwände des Wirtschaftsreferenten gegen die Vorlage, dass der Geschäftsführer der Hafenverwaltung dazu Stellung nimmt.

StR Bloß 01.31.35

verweist auf ein mögliches Ungleichverhältnis zwischen den Anschlussstellen Königshof im Süden, bei der ein kreuzungsfreier Ausbau möglich ist und der Situation am Kreuzung Hafen-Ost an der Wiener Straße. Wenn die dortige Ausfahrt so bleibt, wird die

Anschlussstelle im Süden erheblich attraktiver im Vergleich. Insofern muss auch über einer Verbesserung der Ausfahrt im Norden nachgedacht werden.

StR Fischer 01.32.34

fragt die Verwaltung, ob sie die Beschlussvorlage zu Ziffer eins zurückziehen will, dann müsste man nicht jetzt auf jedes Detail in der Beantwortung eingehen. Dies könnte dann im nächsten Ausschuss in der Vorlage geschehen.

StR Baumann 01.32.58

meint, dass es eine klare Vorlage gibt und darin wurde dargelegt warum man diese für die bessere Lösung hält. Es wurden diverse Fragen gestellt, die zunächst beantwortet werden sollten. Er bittet Herrn Jülich darum diese zu beantworten.

Die Verwaltung (Herr Jülich-Vpl) 01.33.31

beantwortet an Hand von Folien die Fragen:

Die Gegenüberstellung der Kosten von LSA und Kreisverkehr ergibt in der Summe von Bau- und Folgekosten, dass die Lösung Kreisverkehr teurer kommt. Unter Berücksichtigung der Ablösekosten sind beide Varianten gleichauf. Er erläutert, dass Kreisverkehre grundsätzlich gute Verkehrslösungen darstellen, aber an dieser Stelle aufgrund des Steuern, Leiten und Lenkens des Hafenverkehrs die Verwaltung diesen hier nicht favorisieren kann. Die heutige Summe von 1.700 Fahrzeugen, die von der Wiener Straße nach Süden abbiegen, dürfen nicht größer werden. Dies entspricht dem Wunsch aller Fraktionen.

Dem Wunsch des Bürgervereins nach einer leistungsfähigeren Abwicklung des Verkehrs am Marthweg von Süden nach Norden kann ggf. entsprochen werden, wenn die Grünzeitverteilung nach dem Kreuzungsumbau abgeschlossen ist. Der Eingriff in den Naherholungsbereich ist verhältnismäßig gering. Eine Untertunnelung für den Radweg ist nicht erforderlich, da eine getrennte Signalisierung des Rad-/Gehweges vorgesehen ist. Diese ist die sicherste Lösung.

Herr Leupold (Hafen Nbg.-Roth GmbH) 01.47.35

möchte zu den Fragen von Herrn Mägerlein Stellung nehmen. Richtig ist, dass die Vorlage der Verwaltung mit ihm abgestimmt wurde. Er war auch Gast der Veranstaltung am 17.10.2007, bei dem die Maßnahmen den Bürgervereinen vorgestellt wurden.

Zur Klarstellung hält er es für erforderlich, dass der Verkehr im Süden nur zu einem geringen Anteil dem Hafen und der Hafenentwicklung zugeschrieben werden darf. Nur drei Prozent des Verkehrsaufkommens (LKW und Lieferverkehre) in den südlichen Stadtteilen ist hafenbedingt. Man sollte auch beachten, dass 5.000 Arbeitsplätze im Hafen ansässig sind und die Mitarbeiter vornehmlich im Süden wohnen.

Er hält den Ausbau der A73 mit der Anschlussstelle Königshof für eine sehr wichtige Maßnahme.

StR Fischer 01.53.20

hört, dass die Verwaltung ihren Antrag nicht zurückzieht und kommt daher zur Abstimmung:.

Die Ziffer 3 wird einstimmig beschlossen.

Die Ziffer 2 wird durch den Satz der CSU ergänzt und wird gegen eine Stimme so beschlossen.

Die Ziffer 1 wird mit überwiegender Mehrheit abgelehnt.

Der Ersatzbeschluss für einen Kreisverkehr an der Kreuzung Wiener Straße/Vorjurastraße, der sich aus dem Antrag der SPD und der CSU ergibt, wird gegen eine Stimme so beschlossen.

Beschlüsse: **siehe Beilage**

2. Neuführung der Straßenbahnen im Bereich des Hauptbahnhofes
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.08.2007
- Beschluss -

StR Bloß 01.56.10

erklärt, dass die CSU Fraktion Probleme sieht mit der Straßenbahn in der Pillenreuther Straße. Höhenprobleme, geringere Leistungsfähigkeit für den MIV und ggf. sogar Zuschussrückzahlungen.

Bei dem Vorschlag der CSU die Straßenbahn durch die Marienstraße zu führen, könnte die Haltestelle Königstorgraben / Marienstraße viel besser gestaltet werden und mit der nördlich gelegenen Haltestelle die Bereiche zusammengefasst werden. Insbesondere gewinnt man dadurch Gestaltungsspielraum für den Hauptbahnhof, wo eine Wende nicht mehr nötig wäre.

StR Baumann 02.02.09

erklärt, dass die Führung der Straßenbahn durch die Marienstraße sehr sorgfältig und vertieft gemeinsam mit der VAG überprüft wurde. Das Ziel, städtebaulichen Gestaltungsspielraum am Hauptbahnhof zu gewinnen, ist gut und richtig und ist auch Ziel der Verwaltung.

Diese Prüfung erfolgte direkt im Vergleich mit der Planung Pillenreuther Straße. Im Ergebnis gibt es keine vernünftiger Alternative zur Pillenreuther Straße. In der Zusammenfassung ergeben sich durch den CSU Vorschlag Reisezeitverlängerungen, die niemandem nutzen, und keine neue Erschließungsfunktion bietet. Zudem würden betrieblich zwei Straßenbahnzüge mehr benötigt werden. Dies können wir dem Nahverkehr und dem Betreiber nicht zumuten.

Das eingeleitete Planfeststellungsverfahren muss fortgeführt werden. Durch die Inbetriebnahme der U3 muss die Straßenbahnlinie 9 in der Pirckheimerstraße eingestellt werden und das Betriebskonzept angepasst werden. Der Handlungsdruck bei der VAG und Stadt ist hoch, denn 2011 muss eine entsprechende Ersatzlösung verfügbar sein.

Mit dem Straßenbahnnetzschluss Pillenreuther Straße würde dieses Problem gelöst werden. Es wäre fahrlässig weitere Prüfaufträge zu machen, davon wird dringend davon abgeraten.

StR Fischer 02.09.24

nimmt Stellung für die SPD-Fraktion: Er verweist auf den Nahverkehrsplan 2005-2010. Dort ist die Pillenreuther Straße als wirtschaftlich und verkehrlich notwendige Maßnah-

me enthalten und dieser wurde einstimmig beschlossen. Darüber hinaus wurde die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens einstimmig getroffen.

Die Verwaltung hat in Zusammenarbeit mit der VAG den Antrag der CSU geprüft. Die Vorlage der Verwaltung ist über jeden Zweifel erhaben. In der Beurteilung der Vorlage mit dem Vergleichsergebnis Marienstraße / Pillenreuther Straße zu sagen, dass diese Vorlage kein objektives Ergebnis unvoreingenommener Untersuchung erkennen lässt, hält er für sehr abwegig. Wenn die Stadtverwaltung und die VAG nach eingehender Prüfung zu diesem überzeugenden Ergebnis kommt, dann kann es nicht sein, dass der Stadtrat ein externes Gutachten beschließt. Der Antrag auf eine externe Begutachtung wird seitens der SPD-Fraktion abgelehnt.

StR Sendner 02.13.04

bezweifelt angesichts des komplexen Themas, dass der Antrag innerhalb von vier Wochen hinreichend genau bearbeitet werden kann. Er hält die Führung durch die Pillenreuther Straße für eine doppelte Erschließung, da unten die U-Bahn fährt und deshalb gibt es dafür auch keine Zuschüsse.

StRin Seer 02.15.35

bedankt sich bei der Verwaltung für die ausführliche Vorlage und versteht die CSU nicht. Der Vorschlag der CSU war vielleicht gut gemeint, aber die Ergebnisse sind sehr eindeutig. Der CSU-Fraktion ist es von Anfang an nur darum gegangen die Strecke durch die Pillenreuther Straße zu verhindern.

StR Bloß 02.17.52

hält fest, dass sie zu ihrem Antrag stehen. Er meint zu der Wendeschleife der Linie 6/9, dass diese genauso gut am Dokumentationszentrum enden kann und diese nicht am Hauptbahnhof sein muss. Außerdem wurde keine Aussage zum Individualverkehr gemacht und wie die Situation sein würde, wenn die Straßenbahn in die Pillenreuther Straße und in den Celtistunnel kommt.

StR Raschke 02.19.08

meint zu der Aussage der CSU, dass Sie versucht haben über die Marienstraße die Pillenreuther Straße zu verhindern und jetzt bleiben sie stur bei ihrer Haltung, dass be- greift keiner.

StR Fischer 02.19.57

erläutert, dass der Nahverkehrsplan 2005 – 2010 die Prioritäten vorgibt, und dies sind die Projekte Pillenreuther Straße und Thon- Am Wegfeld.

Die VAG (Herr Dahmann-Resing) 02.21.01

nimmt Stellung zu den aufgeworfenen Fragen:

Der Beschluss zur Pillenreuther Straße wurde zuletzt im Januar einstimmig beschlos- sen, nämlich das Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Der Vorwurf an die VAG und Verwaltung, dass man sich nicht intensiv auch um Alternativlösungen und Möglichkeiten bemüht hat ist völlig haltlos. Man hat sich mit dem Vorschlag der CSU-Fraktion bereits seit einigen Jahren beschäftigt. Dieser hat überhaupt keinen Mehrwert für die Fahrgäs- te. Die Fahrzeitverlängerungen würden die Kunden damit quittieren, dass sie nicht mehr mit der Straßenbahn fahren würden.

Die Auswirkungen für den MIV in der Pillenreuther Straße werden im Rahmen der Planfeststellung behandelt. Die Vorprüfungen haben sehr genau ergeben, dass die Auswirkungen marginal sind.

Er verweist darauf, dass die VAG an einem zentralen Punkt wie den Hauptbahnhof einen gewissen Verspätungsausgleich benötigt, den man auch als Wendezeit bezeichnen kann. Diesen würde er gerne der Linie 9 zugute kommen lassen.

StR Baumann

02.24.42

ergänzt auf die Frage, ob der MIV in der Pillenreuther Straße beeinträchtigt würde, dass dieses intensiv begutachtet und hier dargestellt wurde, als der Beschluss zur Pillenreuther Straße gefasst wurde.

StR Mägerlein

02.26.20

fragt, was in der Vorlage bedeutet, dass auf einem größeren Teil der neuen Strecke über die Pillenreuther Straße kein eigener Gleiskörper geschaffen werden kann? In den Vorgesprächen zu den Ausschüssen war immer von einem normalen Gleiskörper die Rede, auf dem der MIV mitfährt. Wo ist von der Verwaltung ein eigener Gleiskörper geplant, den er noch nicht kennt.

StR Baumann

02.27.14

kann dies im Detail jetzt nicht aufklären, dies wird im Protokoll nachgeholt. Es bleibt aber bei der Kernbotschaft, dass in der Pillenreuther Straße kein eigener Gleiskörper geschaffen wird. Dies ist auch der Grund, warum es dort keine Zuschüsse gibt.

>> Anmerkung: In der Pillenreuther Straße erhält die Straßenbahn einen eigenen Gleiskörper im Bereich der Haltestellen sowie im Celtistunnel stadteinwärts und zwischen Breitscheidstraße und Wölckernstraße stadtauswärts entsprechend dem Straßenplan, der vom AfV am 23.06.2005 beschlossen wurde.<<

StR Fischer

02.27.45

erklärt, dass nicht parallele Führung mit der U-Bahn die Gewährung von Zuschüsse verhindert, sondern die Tatsache, dass dort kein eigener Gleiskörper geschaffen wird.

Er lässt abstimmen, weil die CSU nach wie vor ein externes Gutachten begehrt und stellt fest, dass der Antrag mit Mehrheit abgelehnt wird.

Beschluss

siehe Beilage

3. Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschneidwegs hier: Stand der Maßnahme - Bericht-

StR Fischer

02.28.35

erklärt, dass die Verwaltung auf die Vorlage verweist.

Herr Büttner (AGBV)

02.29.10

fragt nach dem Lärmschutz zwischen Ringbahnbrücke und Jansenbrücke. Er hätte aus dem Umweltverwaltung vernommen, dass der Lärmschutz zwischen Leiblsteg und Jansenbrücke nicht zuschussfähig wäre.

StR Baumann

02.30.00

erklärt, dass er bei allen Zuschussbehandlungen dabei war und dort immer gesagt wurde, dass die Notwendigkeit und die Nachweisbarkeit der Einfädungsspur belegt werden muss und dieser Nachweis erbracht wurde. Diese Gerüchte kommen nicht aus seinem Geschäftsbereich, sondern von Leuten, die bei den Zuschussverhandlungen nicht dabei waren.

StR Fischer

02.30.35

sagt, dass dies eine eindeutige Aussage ist.

StR Gradl

02.30.53

fragt, ob es durch die Vertagung der CSU im Bauausschuss zum Thema Widmung Zeitverzögerungen gibt?

Die Verwaltung (Herr Kluge - T)

02.31.25

hofft, dass es im nächsten Bauausschuss zu einer Beschlussfassung kommen wird. Das wäre dann eine Verzögerung von 4 Wochen und dies kann sicherlich toleriert werden.

StR Fischer

02.31.45

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

4. Sicherheit von Radfahrer/-innen und Fußgänger/-innen bei Baustellen hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.08.2007

StRin Seer

02.31.58

stellt fest, dass bei größeren Baustellen der Fuß- und Radverkehr massiv beeinträchtigt wird und möchte wissen, wie man das künftig ändern kann.

Die Verwaltung (Herr Fischer - T/1)

02.32.33

erklärt, dass bei Baustellen immer eine Verengung des Verkehrsraums vorliegt und man sich immer bemüht für Radfahrer und Fußgänger eine ausreichende Lösung zu finden.

StRin Seer

02.33.31

meint, dass die konkrete Baustelle, die sie moniert habe, eine größere Baustelle war und dort wurde der Radverkehr nicht berücksichtigt. Die Fraktionen haben alle den Brief und die Bilder vom ADFC erhalten. Sie wünscht sich zukünftig konkrete Lösungen bei Baustellen, wie der Radverkehr sicher geführt und trotz Einengungen wichtige Radwege aufrechterhalten bleiben können. Sie fordert eine angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baustellen.

Die Verwaltung (Herr Fischer - T/1)

02.35.40

meint zum konkreten Beispiel am Dokumentationszentrum. Dort hätte man eine Grünanlage asphaltieren müssen für einen Zeitraum von vier Wochen. Das man sich dagegen ausgesprochen hat, war eine Entscheidung aufgrund eines Abwägungsprozesses.

StR Schuh

02.36.03

findet, dass man tatsächlich bei Baustellen mit den Interessen des Radverkehrs unsensibel umgeht. Man sollte versuchen den Radverkehr so zu führen, dass dieser wo es

geht im Verkehrsfluss mitfließen kann. Die Verhältnismäßigkeit muss aber gewahrt bleiben.

StR Bloß 02.37.22

bittet den Baureferenten, dass er schriftlich auf den Brief vom ADFC antwortet und die Antwort ihm zugeschickt wird.

StR Fischer 02.37.42

ist der Meinung, dass die heutige Behandlung des Tagesordnungspunktes die Verwaltung sensibilisiert hat und er sich sicher ist, dass die Situation für Radfahrer verbessert wird, wenn zukünftig Baustellen eingerichtet werden.

5. Straßenbenennung nach Robert Schedl
hier: Antrag der SPD Stadtratsfraktion vom 08.08.2007
- Beschluss -

StR Fischer 02.38.20

lässt über den Beschlussvorschlag abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Beschluss **siehe Beilage**

6. Straßenbenennung im Bereich des Franken-Centers
- Beschluss -

StR Fischer 02.38.25

lässt abstimmen und stellt Einverständnis fest.

Beschluss **siehe Beilage**

7. Straßenbenennungen im Bereich des Bebauungsplans Nr. 4256 B
- Beschluss -

StR Fischer 02.38.50

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

Beschluss **siehe Beilage**

7a. Rednitzstege in Katzwang
hier: Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.05.2006, 20.04.2004, 26.06.2001
Ortstermin vom 26.09.2007
- Bericht -

StR Bloß 02.39.10

erklärt, dass eine Begehung vor Ort stattgefunden hat. Dass an dem Thema weiter gearbeitet wird, erkennt er an den Äußerungen des Baureferenten. Die CSU-Fraktion wird jetzt keinen Antrag für die Haushaltsberatungen dazu stellen. Er wird demnächst auf den Baureferenten zukommen, um ihm einen konkreten Realisierungsvorschlag zu unterbreiten.

StR Dr. Slavik

02.40.13

erklärt, dass er die Realisierung eines eigenen Steges bevorzugt. Prinzipiell wird die Planung unterstützt.

StR Fischer

02.41.53

stellt fest, dass die Verwaltung auf die Vorlage verweist und dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

- Auflagen -

- 8. Rollnerstraße zwischen Schleifweg und Kilianstraße
hier: Straßenbegrenzungslinie**

Beschluss

siehe Beilage

- 9. Straßenplan Ostendstraße zwischen Haus Nr. 227 und Christophstraße**

Beschluss

siehe Beilage

- 10. Straßenplan Fichtestraße Längsparkbucht zwischen Haus Nr. 5 und 19**

Beschluss

siehe Beilage

Nürnberg, 25. Oktober 2007

Der Vorsitzende:

i.V.

gez. Jürgen Fischer

Der Referent VI:
gez. Baumann

Schriftführerin:
gez. Braunersreuther