

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

über die

**51. Sitzung des Verkehrsausschusses am 20.12. 2007
im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II**

- öffentlich -

Vorsitzender:	Oberbürgermeister	Dr. Maly
Referent VI:	berufsm. Stadtrat	Baumann
Mitglieder:	Stadtrat	Bloß
	Stadtrat	Gruber
	Stadtrat	Mägerlein
	Stadtrat	Meyer
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	Stadtrat	Fischer (i.V. Schönfelder)
	Stadtrat	Gradl
	Stadtrat	Wojciechowski
	Stadtrat	Raschke
	Stadtrat	Dr. Slavik
	Stadträtin	Wild
	Stadtrat	Grosse-Grollmann
Sonstige Teilnehmer:		
	Stadträtin	Seer
	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: 11.00 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1. **Ergebnisse der Querschnittszählung 2007**
(Beilagen 1.1 - 1.2) Bericht
2. **Ausbau der Tullnaustraße**
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.07.2007
(Beilagen 2.1 - 2.4) Beschluss
3. **Verkehrssituation Kirchenweg/Lobsingerstraße**
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.10.2006
(Beilagen 3.1 - 3.3) Bericht
4. **Lkw-Belastung in der Saarbrückener Straße**
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.05.2006
(Beilagen 4.1 - 4.4) Bericht
5. **Verbesserung der Zufahrt PH Kaufhof und Erweiterung des PLS in die Südstadt**
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.04.2003
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 02.05.2003
(Beilagen 5.1 - 5.3) Bericht
6. **Verlegen der Fußgängerfurt über die Scharrerstraße am Knoten Regensburger Straße**
(Beilagen 6.1 - 6.4) Beschluss
- 6.a **Buskonzept Nürnberger-Süden**
(Beilagen 6a.1 – 6a.3) Beschluss
- 6b **Planfeststellung für die Staatsstraße 2239 Neuses-Klein-schwarzenlohe**
hier: Dringlichkeitsantrag der CSU-Stadtratsfraktion 18.12.2007
(Beilagen 6b.1 - 6b.2) Bericht
- I a. Auflagen
7. Niederschrift über die 49. Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.10.2007

Nichtöffentliche Sitzung entfällt

Herr OBM eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Die Tagesordnung wird ergänzt um

TOP 6a: Buskonzept Nürnberger-Süden
- Beschluss -

dieser TOP wird vorgezogen.

TOP 6b: Planfeststellung für die Staatsstraße 2239 Neuses-Kleinschwarzenlohe
hier: Dringlichkeitsantrag der CSU-Stadtratsfraktion 18.12.2007
- Bericht -

6a. Buskonzept Nürnberger-Süden - Beschluss -

StR Baumann 00.00.42

erklärt, dass die Historie bekannt ist. Das Ziel im Nahverkehrsplan war durch die Zusammenlegung der Linien 60 und 66 mehr Kunden zu gewinnen und den Betrieb wirtschaftlicher zu führen. Seit August 2007 enden jetzt 50% aller Fahrten in Königshof. Die Fahrgastzahlen wurden an den verkehrlich maßgeblichen Querschnitten nochmals untersucht. Er erläutert die 17 Varianten aus der Vorlage.

StR Sendner 00.11.47

meint, dass man die Zusammenlegung der Buslinien 60 und 66 vor einem Jahr überstürzt eingeführt hat, ohne die Folgen genau abzuschätzen. Dies hat man nicht gemacht, gegen den Willen der CSU-Fraktion.

Er hat im Juni einen Antrag gestellt zu den Fahrgastzählungen auf der gesamten Linie, diese liegen noch nicht vor und wurden für Ende des Jahres angekündigt. Die Fahrgastzahlen von heute bestätigen, dass das Fahrgastaufkommen im Hafen rückläufig ist, weil z.B. die Bremerhavener Straße nicht mehr angefahren wird. Die Linie ist heute zu lang und für die Hafenschäftigen ohne Zeitvorteil. In der Fraktionsvorsitzendenbesprechung bei Herrn OBM wurde auch noch eine Variante angesprochen, die in der Vorlage nicht erscheint, obwohl es zugesagt wurde. Er möchte deshalb den Beschlussvorschlag geändert haben: Das Buskonzept Nürnberg-Süd soll bereits 2008 erarbeitet werden und entsprechend der Fraktionsvorsitzendenbesprechung soll ein fiskalischer Vergleich mit der ursprünglichen Linienführung aufgezeigt werden.

Herr OBM 00.16.07

erklärt, dass der Wirtschaftlichkeitsvergleich mit der ursprünglichen Linie 66 nicht für heute zugesagt wurde.

StR Raschke 00.16.18

hat kein Problem mit dem ergänzenden Beschlussvorschlag, wenn das Buskonzept auf das Jahr 2008 vorgezogen wird. Ob die Verwaltung dies schafft ist sicher zweifelhaft. Mit der Halbierung der Anbindung in Pillenreuth ist ein Rückgang zu verzeichnen zwischen 16% und 33%. Dies bedeutet, dass es einen nachhaltigen und dokumentierten Bedarf in diesem Bereich gibt und es richtig und sinnvoll ist Pillenreuth mit dem ÖPNV in dieser jetzt durchgeführten Form anzubinden. Das wird auch das Ergebnis zeigen, wenn es im Rahmen des Nahverkehrsplan genauer erläutert wird.

Herr OBM

00.17.41

fasst die Themen kurz zusammen:

1. Als fiskalisches Referenzmodell wird nicht die Linie 66 neu genommen, sondern der alte Zustand. Das kann Anfang des Jahres geleistet werden. Die Themen, die Herr Sendner bewegen, Eibacher Schulstraße und die Hafenerschließung, die liegen außerhalb von Pillenreuth.
2. Bei den verschiedenen Varianten, die heute aufgezeigt wurden, scheint eine plausible Verbesserung der großräumigen Erschließung die zu sein, die Herr StR Bloß ins Gespräch gebracht hat. Nämlich, dass aus Schwabach Richtung Langwasser Mitte eine Verbindung besteht. Problematisch sind die unterschiedlichen Takte und die unterschiedlichen Konzessionen. Der frühest mögliche Zeitpunkt, hier was zu ändern, wäre Mitte/Ende 2008. Aber ob man dieses ändern will sollte man schon Anfang 2008 wissen, um dann die entsprechenden Initiativen Richtung Schwabach zu starten.
3. Wie geht es weiter mit Pillenreuth? Er bittet darum, dass man den jetzigen Zustand, so wie er jetzt ist, zu akzeptieren. Denn die Tatsache ist, dass trotz einer spürbaren Verschlechterung des Angebots, immer noch eine erhebliche Zahl von Menschen diesen Bus nutzen. Diese Menschen haben in der Regel keine Alternative zum Bus, es ist unsere Pflicht für solche Menschen den ÖPNV vorzuhalten. Diese Erschließung findet sich auch in anderen Stadtteilen am Rande der Stadt. Er wirbt dafür, dass dieser Kompromiss angenommen wird.

StR Bloß

00.23.42

hält fest, dass unter 1f und 1g der von ihm eingebrachte Vorschlag enthalten ist, ohne Verbindung nach Langwasser. Er möchte auch noch darauf hinweisen, dass man bei beiden Punkten 1f und 1g die S-Bahn tangiert und deshalb sollte man die Umsteigemöglichkeiten entsprechend berücksichtigen.

StR Sendner

00.25.00

wartet noch auf eine Antwort von der Verwaltung, warum der CSU-Antrag mit der Fahrgastzählung nicht berücksichtigt wurde.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 00.25.11

weist darauf hin, dass der Antrag nicht vergessen wurde, die Ergebnisse der Zählung von der VAG liegen der Verwaltung aber noch nicht vor.

Die Situation in der Werkvolksiedlung wird anders bewertet, als die Situation Königshof sowie den Fahrten nach Pillenreuth. Diese beiden Themen sollten nicht miteinander verquickt werden. Deshalb hat man diesen Antrag jetzt noch nicht aufgenommen.

Zur Frage der Zeit: Da 2008 die Konzessionen in der Stadt Schwabach auslaufen, ist man mit der Stadt Schwabach schon in Verhandlung getreten, die allerdings schwierig verlaufen, denn die Verknüpfung mit Nürnberger Buslinien wird von der Stadt Schwabach kritisch gesehen. Diese Verhandlungen werden fortgesetzt. Der stadtgrenzüberschreitende Verkehr ist Bestandteil des regionalen Nahverkehrsplan, der vom VGN beauftragt wird.

Er hofft darüber hinaus, dass aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan, der ca. Ende 2009 vorliegen wird und das gesamte ÖPNV-Angebot der Stadt beleuchtet, Ergebnisse abgeleitet werden können, die auch für das Buskonzept im Nürnberger-Süden ganz neue Perspektiven aufzeigen.

Herr OBM 00.27.58
möchte wissen, wann genau gezählt wird.

Der Vertreter der VAG
(Herr Dahmann-Resing) 00.28.00
weist darauf hin, dass die Linie 66 mit der üblichen Jahreszählung gezählt wurde und zur Zeit ausgewertet werden. Zum Thema Verhandlungen mit der Stadt Schwabach, dort besteht grundsätzlich Gesprächsbereitschaft, aber man sieht erhebliche Schwierigkeiten die unterschiedlichen Takte zu verknüpfen. In Schwabach gibt es den 30 Min.-Takt und in Nürnberg besteht der 20 Min.-Takt. Man muss also den normalen Regionalverkehrsplan abwarten, um zu weiteren Aussagen zu kommen. Er ist skeptisch, dass dies alles 2008 möglich ist.

StR Bloß 00.30.16
meint zur Verknüpfung der Schwabacher und Nürnberger Linien, dass nicht alle Fahrten durchgehen müssten.

Herr OBM 00.30.40
hält fest, dass man jetzt reden muss, damit die Linienkonzessionen entsprechend erfolgen können. Er lässt abstimmen und stellt fest, dass der Beschluss einstimmig gefasst wird.

Weist noch darauf hin, dass der TOP 5 von der Verwaltung zurückgezogen wird, dazu gibt er noch eine kurz Information: Der Sachstand im Moment ist, dass dort der Wunsch besteht die Südstadt ins Parkleitsystem mit einzubeziehen, aber aufgrund von Insolvenz nicht klar ist, ob das Bauhausparkhaus als öffentliches Parkhaus genutzt und es ins Parkleitsystem mit einbezogen wird oder es privat vermietet und nicht als öffentliches Parkhaus genutzt wird. Dann müsste das Kaufhofparkhaus allein ins Parkleitsystem einbezogen werden. Die Zuschussfragen sind zu klären. Wenn alles geklärt ist, wird es wieder im Verkehrsausschuss vorgelegt.

1. Ergebnisse der Querschnittszählung 2007 - Bericht -

StR Baumann 00.31.58
bringt drei wesentliche Vorbemerkungen, bevor Herr Jülich die Ergebnisse im Detail präsentieren wird.

1. Die Anzahl der Kfz, die täglich über den Außenkordon nach Nürnberg hinein und wieder raus fahren ist nahezu konstant zum Vorjahr. Daher ist es wichtig den grenzüberschreitenden ÖPNV voranzutreiben.
2. Der Schwerlastverkehr hat an den Stadtgrenzen im Vergleich zum Vorjahr um 1,3% zugenommen. Diese Entwicklung ist in erster Linie auf den Anstieg der Lkw und Lastzüge auf der Südwesttangente und der Anschlussstelle Zollhaus zurückzuführen. Nach dem baustellenbedingten Rückgang der Vorjahre hat sich die Verkehrsmenge nach dem Bau des Overfly am AK Nürnberg-Süd wieder auf

den Wert der früheren Jahre eingependelt. Der Anteil des Gesamtschwerverkehrs am Außenkordon liegt im Vergleich zum Pkw-Verkehr auf dem Niveau der Vorjahre.

3. Auf den Pegnitzbrücken ist die Verkehrsbelastung weiter konstant. Schwerpunkt der Zählung war in diesem Jahr die Altstadt. Dort hat im Vergleich 2007 zu 2002 der Kfz-Verkehr um fast 11% abgenommen und der Radverkehr ist um ein Viertel gestiegen.

Er übergibt an Herrn Jülich.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 00.25.11

erklärt anhand einer PowerPoint Präsentation den ausführlichen Bericht der Querschnittszählung. Die Ergebnisse werden in diesem Jahr erstmals als Broschüre „neues aus dem Baumeisterhaus“ herausgegeben, da die Nachfrage nach den Zählungen sehr hoch ist.

StR Slavik 00.53.16

bedankt sich bei den Schülerinnen und Schülern für die Hilfe bei der Querschnittszählung. Die Stagnation auf hohem Niveau sieht er grundsätzlich positiv, da die Verkehrsmenge insgesamt zunimmt. Er hofft auf eine Trendumkehr zugunsten des ÖPNV durch die Umsetzung wichtiger Projekte im ÖPNV in den nächsten Jahren. Zu nennen ist der weitere S-Bahnausbau nach Erlangen und Ansbach und die Verlängerung nach Hartmannshof sowie die Eröffnung der U3 im Frühjahr, was sich sicher auch im nächsten Jahr bei den Verkehrszählungen und hoffentlich auch beim Verkehr im Außenkordon auswirken wird.

StR Grosse-Grollmann 00.55.44

bedankt sich für die Zählungen und die Analyse. Er hält es grundsätzlich für schwierig, die konkreten Auswirkungen auf Entscheidungen im Rat abzuleiten, d. h. die Vergleichbarkeit zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV ist immer noch nicht gegeben. Er wünscht sich, dass sich die Verwaltung darüber noch mehr Gedanken macht, wie man es besser analysieren und darstellen kann. Er bitet darum, ob man nicht turnusmäßig alle 5 Jahre den ÖPNV-Verkehr genauso zählt, so dass diese Zahlen mit dem Altstadtkordon verglichen werden können.

Möchte noch zwei Punkte anmerken: Zum Thema Marienberg / Flughafenstraße: Hier ist der Verkehr seit 9 Jahren gleich geblieben. Stadtintern hat zwar der U-Bahnanschluss etwas gebracht, aber es zeigt, dass für den Flughafen eine neue Straßenanbindung an die Autobahn nicht notwendig ist.

Das zweite ist die Ludwigstraße: Durch die Öffnung der Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung zur Einbahnstraße ist der Anstieg um 35% sehr ermutigend. Man sollte sich Gedanken machen, ob nicht alle Einfallstraßen/Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden können. Er fragt noch nach den Ergebnissen der Untersuchung am Plärrer.

StR Schuh 00.59.40

meint, dass der Individualverkehr in unserer Stadt auf hohem Niveau stattfindet. Eine Umkehr ist in der Innenstadt zu bemerken, dies zeigt der gestiegene Radverkehrsanteil um 25% und die Abnahme des Pkw-Verkehrs um 11%. Der Schwerverkehr findet auf den Hauptachsen statt. Die CSU plädiert für eine weitere Verkehrsberuhigung der Wohngebiete. Er fordert am Flughafen die Nordanbindung. Er regt an, Zählungen auch beim Maxtor / Maxbrücke und Spitalbrücke für den Radverkehr

durchzuführen. Der Umstieg vom Auto auf den ÖV und das Rad wird weiter zunehmen. Grundsätzlich ist das Nebeneinander zwischen ÖPNV und Individualverkehr richtig. Behinderungen sollten nicht aufgebaut werden.

Zum Schluss, der Zustand der Straßen ist schlecht und hier sollte auch zukünftig mehr Geld investiert werden, insbesondere auch um Lärm zu vermeiden.

StR Bloß

01.04.53

meint, dass die Zahlen zum Außenkordon bezüglich des Radverkehrs nicht ganz das zeigen was Tatsache ist, weil der Freizeitverkehr nicht aufgeführt ist. Er ist froh, dass der Radverkehr insgesamt an Bedeutung zugenommen hat.

Herr OBM

01.05.46

erwähnt, dass eine Umfrage zur Verkehrsmittelwahl vom Statistischen Amt der Stadt Nürnberg ergeben hat, dass der Anteil des Fahrradverkehrs auf dem Weg zur Arbeit um 12% niedriger ist als beim Freizeitverkehr. Dies zeigt, wo Potentiale sind und wo man ansetzen muss. Wir müssen die Voraussetzungen schaffen, dass die Menschen freiwillig gerne auch auf dem Weg zur Arbeit/Ausbildung das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen.

StR Raschke

01.06.37

will wissen, welche Erkenntnisse es zur Hirschenholzstraße bezüglich der Entwicklung des Schwerverkehrs gibt. Vielleicht kann in einem der nächsten Verkehrsausschüsse etwas dazu gesagt werden.

StR Mägerlein

01.07.11

hat eine Anmerkung zu Punkt 3.2, hier steht in der Vorlage das man von der Bahn keine genauen Zahlen bekommt, die man verwenden könnte. Sein Vorschlag wäre, die Abrechnungszahlen des VGN heranzunehmen, denn hier werden ja auch Fahrgäste gezählt.

Der Konflikt zwischen Radfahrer und Fußgänger wird größer. Sein Vorschlag wäre, dass man die Polizei bittet hier mehr Kontrollen durchzuführen, um gegen die Raser von Radfahrern vorzugehen.

Herr OBM

01.08.59

hat noch eine Frage. Gibt es die Möglichkeit vergleichbare Zahlen im Außenkordon von ÖPNV und Kfz-Verkehr nebeneinander zustellen? Denn dann könnte man sehen, wie sich z.B. die Inbetriebnahme einer S-Bahnlinie auf den Straßenverkehr auswirkt. Wenn es das gibt, bitte auch über die letzten 30 - 40 Jahre hinweg.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 01.09.37

nimmt, Stellung zu den unterschiedlich Fragen.

Zur Frage von Herrn OBM:

Es gibt im nächsten Jahr eine große VGN-Zählung, da hoffen wir, dass es dann eine umfangreiche neue Datenbasis gibt insbesondere auch für den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr. Diese werden dann gemeinsam mit VGN/VAG ausgewertet. Die Fragen zur Vergleichbarkeit ÖV/IV im Außenkordon wird nochmals in der Verwaltung diskutiert und ggf. Ergebnisse hier präsentiert.

Zur Frage von Herrn StR Mägerlein:

Leider kriegen wir die Zahlen der DB aus dem Fernverkehr bislang nicht. Aber damit werden wir uns nicht zufrieden geben und werden einen neuen Anlauf starten.

Zur Frage von Herrn StR Grosse-Grollmann:

Der Plärrer wurde intern genau untersucht, um die Auswirkungen des kreuzungsfreien Ausbaus des Frankenschnellweges genauer zu analysieren. Die Darstellung der Ergebnisse ist nicht spektakulär und hat vorwiegend interne Gründe, die Ergebnisse können aber gerne noch nachgereicht werden.

Zur Frage von Herrn StR Schuh:

Der Radverkehr auf der Maxbrücke und der Spitalbrücke wird gezählt, da es aber keine Vergleichswerte gibt zu den Jahren vor der Öffnung, werden die Werte in der Grafik ausgeklammert.

Zur Frage von Herrn StR Raschke:

Die Hirschenholzstraße ist von der Beschilderung her gewichtsbeschränkt, die aber von der Polizei nicht kontrollierbar ist, da sich das Verbot über 12t nicht auf das zulässige Gesamtgewicht, sondern auf das tatsächliche Gesamtgewicht der LKW bezieht. Wir wollten dies ändern, dies ist aber nur im Konsens mit den Umlandgemeinden möglich, die eine Änderung bislang ablehnen. Wir haben vereinbart zunächst eine Zählung/Befragung zu machen, um den Anteil des Durchgangsverkehrs zu ermitteln. Dies erfolgt, wenn der Ausbau der Staatstraße abgeschlossen ist.

Ergänzend zur Frage von Herrn StR Mägerlein:

Wir sehen wenige Konflikte und Beschwerden in der Fußgängerzone zwischen Radverkehr und Fußgängerverkehr in der Altstadt. Dies gilt auch für die Abschnitte, die ganztägig für den Fahrradverkehr freigegeben sind. In den starkfrequentierten Fußgängerzonen kann natürlich nicht der Radverkehr freigegeben werden.

Herr OBM

01.16.21

bittet darum, die Gesamtverkehre an der Stadtaußengrenze und im Idealfall auch noch an den Altstadtgrenzen zu analysieren und stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

2. Ausbau der Tullnaustraße

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.07.2007

- Beschluss -

StR Gradl

01.17.03

erklärt, dass zur Tullnaustraße schon Ausbaupläne beschlossen wurden, die sich im Rahmen der Ausführungsplanung aber leider zerschlagen haben. Darauf hin wurde dann ein Antrag auf eine Ersatzplanung gestellt und diese liegt heute vor. Die bessere Lösung wäre natürlich der Ausbau mit separaten Rad- und Gehweg gewesen.

StR Baumann

01.18.02

meint, dass die Tullnaustraße ein klassischer Fall der Abwägung ist zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Die Planung besteht aus drei Bausteinen, die zusammengehören und nicht voneinander getrennt werden können.

1. Das Kopfsteinpflaster wird herausgenommen, damit der Komfort insgesamt verbessert wird.
2. Im Bereich der Einmündung zum Zeltnerweiherertunnel wird eine Aufstellfläche realisiert, damit der Radfahrer beim Herausfahren aus der Bahnhofunterführung nicht gefährdet wird.
3. Die streckenbezogene Tempo 30-Anordnung.

StR Mägerlein

01.19.50

erklärt, dass er die Aussagen von Herrn Baumann teilweise nicht nachvollziehen bzw. mittragen kann. Ein neuer Fahrbahnbelag sowie die Anordnung von Tempo 30 hält er für richtig. Die Verkehrsinsel ist eine Gefahrenstelle für den Radverkehr wie auch für den Autoverkehr und wird seitens der CSU-Fraktion abgelehnt.

Er fragt nach der Menge der Radfahrer dort und warum der Radweg nicht trotz der Spartenverlegung getrennt angelegt werden kann. Dies ist nicht nachvollziehbar.

StR Grosse-Grollman

01.22.25

meint auch, dass diese Strecke für alle Verkehrsteilnehmer nicht sonderlich angenehm ist. Wenn man den Fahrradfahrer auf der Straße haben will und dies ist die richtige Lösung, dann muss eine Verringerung des Tempos vom Autofahrer verlangt werden. Er hält die Lösung für einen Gewinn auch wenn er sich eine Planung mit Radweg gewünscht hätte.

Herr OBM

01.24.46

fragt, ob es theoretisch denkbar wäre die Fußgänger auf der einen und die Radfahrer auf der anderen Seite zu führen?

StR Sendner

01.26.28

hält den Vorschlag von Herrn OBM für denkbar, ggf. könnte man auch nur einseitig einen kombinierten Rad-Gehweg anlegen. Tempo 30 tragen sie mit.

StR Baumann

01.27.05

auf die Frage von Herrn Mägerlein: Wenn man die Randeinfassung anfasst, dann muss der Unterbau auch verändert werden und dann müssen die Sparten verlegt werden, was unverhältnismäßig teuer ist. Es wurde auch der Vorschlag von Herrn OBM überprüft, aber die Querung der Fußgänger wäre an dieser Stelle ebenso zu lösen. Es sind alle Varianten, die angesprochen sind, geprüft worden.

StR Gradl

01.29.39

fragt, ob es möglich ist bei dieser Einbuchtung die Furt so herzustellen, dass die Radfahrer durchfahren können und nicht um die Insel herum fahren müssen.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl)

01.30.05

meint, dass die Absenkung möglich ist.

StR Mägerlein

01.30.43

möchte, dass der Fall zurückgezogen wird um die Planung neu zu prüfen.

StR Gruber

01.31.36

sieht den Plan so, dass für den Individualverkehr in Nord-/Süd-Richtung ein Hindernis besteht und der Radfahrer von der Straße auf den Fußweg geleitet wird um ihn dann im weiteren Verlauf wieder auf die Straße zu führen.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 01.32.41

meint, dass ursprünglich eine andere Planung vorgesehen war, diese aber gescheitert ist aufgrund der vielen Leitungen, die hätten verlegt werden müssen. Er weist darauf hin, dass auf der Straße nur 4.000 Kfz in 24 Stunden gezählt wurden und der Anteil des Radverkehrs etwa 20 % beträgt, Tendenz steigend aufgrund des neuen Angebots dort.

Prämisse der Planung war, dass die Randsteine nicht verlegt werden können. Die vorhandenen Breiten des Gehweges reichen nicht aus, um den Radverkehr dort zu führen. Die erforderlichen Breiten sind dort nicht gegeben. Dies bedeutet, dass der Radverkehr auf der Straße geführt werden muss, was auch möglich ist. Dies erfordert die Reduktion der Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr und eine Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kurvenbereich unter den Bahnbrücken, wo der Radverkehr die Straße kreuzt. Im Sinne der Sicherheit und im Sinne der Verhältnismäßigkeit ist dies die beste Variante.

StR Sendner 01.36.34

stellt fest, dass im Plan nicht erkennbar ist, ob der Radverkehr über die Insel geführt wird und spricht sich dagegen aus. 80 % des Verkehrs sind Kfz und die müssen vor der Insel warten, diese Einschränkung trägt er so nicht mit.

StR Gradl 01.37.55

meint, dass die erste große Lösung die Bessere gewesen wäre, aber im Rahmen des Möglichen ist die vorgelegte Planung die zweitbeste Lösung, die von der SPD-Fraktion mitgetragen wird.

Herr OBM 01.31.36

lässt abstimmen. Der Beschluss wird gegen 6 Gegenstimmen so beschlossen.

3. Verkehrssituation Kirchenweg/Lobsingerstraße

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.10.2006

- Bericht -

StRin Seer 01.38.45

ist mit der Zwischenlösung einverstanden.

Herr OBM 01.39.07

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

4. Lkw-Belastung in der Saarbrückener Straße

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.05.2006

- Bericht -

StR Baumann 01.39.21

meint, dass die Fragen in der Vorlage beantwortet sind. Die Straßenschäden sind punktuell beseitigt worden. Die vorhandenen Verschneidungen an den Dachprofilen werden nochmals überprüft, ganz beseitigen wird man diese nicht können.

Die Saarbrückener Straße ist Schwerlastroute, eine Alternative ist nicht vorhanden. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Beschränkung des LKW-Verkehrs sind nicht vorhanden.

Die Wegweisung zum Hafen bezieht die Saarbrückener Straße nicht als Hauptzufahrt ein. Die Speditionsunternehmen werden angeschrieben, auch in Abstimmung mit dem Hafen.

StR Raschke 01.46.45

meint, dass die Straßenschäden schnell beseitigt wurden. Es besteht die Wahrnehmung in der Bevölkerung, dass der LKW-Verkehr zugenommen hat, aufgrund der Geschwindigkeit und der Bodenwellen wird dies so wahrgenommen. Dies ist nicht der Fall, das zeigen die Zählungen. Er begrüßt, dass die Speditionsunternehmen angeschrieben werden.

Er hofft, dass mit dem Nahverkehrsentwicklungsplan im Hinblick auf den ÖPNV sowie durch den 6-spurigen Ausbau der Autobahn sich die eine oder andere Möglichkeit ergibt die Saarbrückener Straße vom Verkehr zu entlasten.

StR Bloß 01.49.54

ist der gleichen Meinung wie Herr Raschke, dass Fahrzeuge über 12t nicht durchfahren sollten. Im Zusammenhang mit der generellen Widmung bzw. Umwidmung der Straßen wird das Thema Saarbrückener Straße wieder behandelt werden.

Ein Antrag wurde dazu gestellt.

Herr OBM 01.52.21

meint, wenn über die Hafenerschließung mit Umzug Containerbahnhof diskutiert wird, dann sollte man auch über eine Signalisierung an der A73 in Höhe Saarbrückener Straße nachdenken. Der Bericht hat zur Kenntnis gedient.

5. Verbesserung der Zufahrt PH Kaufhof und Erweiterung des PLS in die Südstadt

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.04.2003

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 02.05.2003

- Bericht -

Herr OBM 01.52.42

weist darauf hin, dass TOP 5 zurückgezogen ist.

6. Verlegen der Fußgängerfurt über die Scharrerstraße am Knoten Regensburger Straße

- Beschluss -

Herr OBM 01.52.48

stellt fest, dass der Beschluss einstimmig gefasst wird.

Beschluss

siehe Beilage

**6b Planfeststellung für die Staatsstraße 2239 Neuses-Kleinschwarzenlohe
hier: Dringlichkeitsantrag der CSU-Stadtratsfraktion 18.12.2007
- Bericht -**

StR Bloß

01.53.05

meint, dass für den Kreisel an der Staatsstraße 2239 die Planfeststellung zum Abschluss gebracht wird. Zum Ende des Jahres läuft die Frist für mögliche Ansprüche aus. Es bestehen in der Bevölkerung und im Bürgerverein Sorgen, dass durch den Kreisel Mehrverkehr nach Kornburg fließt. Er kann dies nicht nachvollziehen und teilt die Auffassung der Verwaltung.

Im Zusammenhang mit der Umgehungsstraße von Kornburg muss man sich darüber wieder unterhalten.

Herr OBM

01.56.28

nimmt den Bericht so zur Kenntnis.

– Auflage –

7. Niederschrift über die 49. Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.10.2007

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

Nürnberg, 20. Dezember 2007

Der Vorsitzende:

gez. Dr. Maly

Der Referent VI:
gez. Baumann

Schriftführerin:
gez. Braunersreuther