

N i e d e r s c h r i f t
über die 01. Sitzung des Verkehrsausschusses am 29.05. 2008
im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II
- öffentlich -

Vorsitzender:	i.V. Stadtrat	Fischer
Referent VI:	berufsm. Stadtrat	Baumann
Mitglieder:	Stadtrat	Raschke
	Stadtrat	Brehm
	Stadträtin	Wojciechowski (i.V. StR Lunz)
	Stadtrat	Ziegler
	Stadtrat	Gradl
	Stadträtin	Wild
	Stadtrat	Raum
	Stadträtin	Böhm
	Stadtrat	König
	Stadtrat	Krieglstein
	Stadtrat	Dr. Reindl
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner (i.V. StRin Alesik)
	Stadträtin	Seer
	Stadtrat	Schrollinger (ÖDP)
Sonstige Teilnehmer:		
	VAG	Dahlmann-Resing
	PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr	Anselstetter
	T	Kluge
	T/1	Fischer
	Vpl	Jülich
	Vpl/M-F	Walser

Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr
Ende der Sitzung: 11.05 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1. **Straßenplan Erlanger Straße, Straßenbahnneubaustrecke Thon - Am Wegfeld** - Beschluss
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.01.2008
2. **Verbesserung der Bushaltestelle in der Beuthener Straße und Ergänzung eines Radwegs** - Bericht
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 24.01.2008
3. **Verkehrssicherheit an der Bushaltestelle Liegnitzer/Georg-Ledebour-Straße** - Bericht
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.02.2008
4. **Straßenpläne Ostendstraße zwischen der Teutonen- und der Cheruskerstraße** - Beschluss
5. **Möglichkeiten für eine Verlängerung der Buslinie 33 nach Höfles** - Bericht
6. **Johannisstraße, behindertenfreundliche Gestaltung Haltestelle Julienstraße** - Beschluss
7. **Erschließung des Areals zwischen der Südwesttangente und der Vershofenstraße** - Beschluss
8. **Benennung der Erschließungsstraße von der Löhnerstraße bis zum Wendehammer der Deinstraße** - Beschluss
- I a. Auflagen
9. **Königstorgraben, Höhe Marientor, Verbreiterung einer Fußgängerinsel** - Beschluss
10. **Niederschrift über die 53. Sitzung des Verkehrsausschusses am 13.03.2008** - Beschluss
11. **Niederschrift über die 54. Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.04.2008** - Beschluss

Nichtöffentliche Sitzung

entfällt

Herr StR Fischer eröffnet die Sitzung des Verkehrsausschusses und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Er begrüßt die neuen Kolleginnen und Kollegen nach der Neukonstituierung des Stadtrates, von der SPD Herrn Brehm, Herrn Ziegler und Herrn Raum. Von der CSU Frau Böhm, Herrn König, Herrn Kriegelstein und Herrn Dr. Reindl und Herrn Schrollinger von der ÖDP.

**1. Straßenplan Erlanger Straße, Straßenbahnneubaustrecke Thon - Am Wegfeld hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.01.2008
- Beschluss -**

StR Baumann

00.02.48

erklärt, dass anhand eines PowerPoint Vortrages die gesamte Vorlage und das Vorhaben erläutert wird und im Zuge dessen auch auf die Fragen des vorliegenden Antrages eingegangen wird. D.h. es wird auch erläutert, warum Am Wegfeld die Wendeschleife errichtet wird und ob es denn auch ohne P&R-Parkplätze geht, und wenn nein, wie viel Flächen benötigt werden. Er bittet Herrn Jülich die Planunterlagen zu erläutern.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl)

00.03.56

nimmt Stellung zu den Fragen des ersten Antrages der CSU-Fraktion. Da ging es weitgehend um die Historie der Stadtbahn Richtung Erlangen. Nach wie vor besteht großer Konsens im Stadtrat und in der Verwaltung die Stadtbahn von Nürnberg nach Erlangen zu realisieren. Die Schwierigkeit bestand bisher darin, dass die frühere standardisierte Bewertung ein negatives Ergebnis ergeben hat. Diese Untersuchung wird vom VGN neu vergeben und untersucht, sowohl das T-Netz der Stadtbahn mit einem Südstast in Nürnberg vom Plärrer bis zum Hbf. in Erlangen, als auch ein optimiertes Busnetz.

Die Stadt Nürnberg hat Wert darauf gelegt, dass der VGN im Rahmen dieses Auftrages, im Falle einer nicht wirtschaftlichen Begutachtung des T-Netzes, alternativ dazu ein dauerhaft sinnvoller Endpunkt der Straßenbahnlinie gutachterlich ermittelt wird.

Am Wegfeld und dies war immer klar und Beschlusslage im Stadtrat (schon seit 2001), sollte eine erste Baustufe der Stadtbahn realisiert werden. Die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahme wurde eindrucksvoll nachgewiesen und die Verwaltung wurde beauftragt, die Planung dafür zu erarbeiten. Dies haben wir getan.

Die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahme ist darauf zurückzuführen, dass es erhebliche Einspareffekte bei den Buslinien gibt die dann Am Wegfeld bereits wenden. Der Gutachter hat damals das Umsteigepotenzial zwischen Buslinie 30 und der U-Bahnlinie 2 am Flughafen errechnet und hat ein großes Potenzial an Umsteigern errechnet.

Der Verzicht auf eine zusätzliche Haltestelle Wilhelmshavener Straße wird erläutert. Die Einzugsbereiche der beiden Haltestellen Cuxhavener Straße und Bamberger Straße überlappen sich und liegen innerhalb der 400m Radien, die Grundlage sind für die Bemessung der Abstände von Haltestellen.

Die Wendeanlage Am Wegfeld ist nicht zu groß bemessen. Der Maßstab der Vorlage ist nicht vergleichbar, da dieser Flächenausschnitt kleiner ist. Die Wendeanlage beinhaltet alle notwendigen Infrastruktureinrichtungen: Behindertengerechte Ausstattung der Bahnsteige, Bushalteplätze und P&R-Parkplätze. Für letztere gibt es eine Potentialanalyse des VGN, die den Bedarf von 80 Plätzen ermittelt hat. Eine Erweiterungsfläche soll nur dann realisiert werden, wenn der Bedarf vorhanden ist.

Die Planung der gesamten Neubaustrecke wird anhand von Folien erläutert.

StR Schuh

00.35.13

meint, dass es sehr umfassend war, was dargestellt wurde. Er verweist auf ein Gutachten vom 23.06.05, welches besagt, dass man doch möglichst die Straßenbahnlinie bis zur Moosäckerstraße betreiben sollte. Hintergrund dafür war, dass Beziehungen möglich wären, die auch die Schulen sehr gut nutzen könnten. Er erklärt für die CSU-Fraktion, dass die Straßenbahn nicht aufgehoben werden soll, denn sie waren immer dafür.

Er möchte keine langfristige Festsetzung des Brechpunktes Am Wegfeld. Er bezweifelt den Bedarf an P&R-Parkplätzen und möchte keine wertvollen Ackerflächen an der Johannes-Sperl-Straße vernichten. Warum hat man nicht weiter gedacht und den sehr positiven Kosten-Nutzen-Faktor weiter nach Norden untersucht.

Das ist der Hintergrund warum sie diesen Antrag mit den Unterpunkten gestellt haben.

StR Fischer

00.43.42

möchte eine Stellungnahme für die SPD-Fraktion abgegeben zu den Punkten des CSU-Antrages:

Zu Punkt 1: Man ist sich zwischen den Fraktionen und den einzelnen Stadträten immer einig gewesen, dass die Stadtbahn nach Erlangen gewollt wird. Auch parallel zur geplanten S-Bahn, weil beides nach den Beurteilungen der Gutachter wirtschaftlich ist.

Zu Punkt 2: Die Planungsaufträge waren alle einstimmig. Was nicht so klar war ist, dass natürlich an so einer Endhaltestelle die gleiche Infrastruktur vorhanden sein muss wie in Thon. Denn P&R ist eines der wesentlichen Aspekte des öffentlichen Nahverkehrs, um den Individualverkehr auf die Schienen zu bringen. Deshalb wird es für notwendig erachtet, dass dieser Brechpunkt so ausgestaltet wird wie es die Verwaltung vorschlägt.

Die Frage, wann eine Verlängerung möglich sein wird, kann man nicht vor Ablauf von 10 bis 12 Jahren in etwa beurteilen. Das zeigt, dass die Dauer dieses Brechpunktes schon rechtfertigt, dort auch diese P&R-Anlage zu bauen. Er stimmt dem Punkt 2 nicht zu.

Zu Punkt 3: Es wurde natürlich geprüft mittelfristig zu verlängern, aber es war nicht der Planungsauftrag an die Verwaltung. Wenn wir hier mit einem neuen Planungsauftrag einsteigen, würden wir um Jahre zurückfallen und den Zielpunkt 2012 nicht halten können.

Zu Punkt 4: Der bauliche Lückenschluss der Stadtbahn mit der U2. Dies wird kein Thema sein, solange nicht die Entscheidung gefallen ist ob es die Stadtbahn nach Erlangen verlängert wird.

Zu Punkt 5: Die Haltestelle Wilhelmshaver Straße sollte aus Sicht der SPD-Fraktion im Beschluss mit aufgenommen werden.

Zu Punkt 6: Die Frage des reduzierten Grunderwerbs käme nur zum Zuge, wenn sich die CSU-Fraktion damit im Ausschuss durchsetzen würde.

Es wird heute dem Antrag der Verwaltung zugestimmt, mit der Ergänzung Haltestelle Wilhelmshavener Straße und zu Punkt 1 muss weder zugestimmt werden noch abgelehnt werden, dass ist ständige Beschlusslage. Dieser Punkt wird abgelehnt.

StRin Seer

00.52.04

ist erfreut, dass es heute einen Beschlussvorschlag gibt mit dem man einen Schritt weiter kommt. Es war bisher im Verkehrsausschuss und im Stadtrat unstrittig, mit dem ersten Bauabschnitt zum Am Wegfeld die Stadtbahn Richtung Erlangen voranzubringen.

Dies dokumentiert sich in den Verkehrsausschussvorlagen aus dem Jahr 23.06.2005 und hier steht auch drin, dass der Nürnberger Norden mit der schienengebundenen Erschließung optimiert werden soll und das ganze im Nahverkehrsentwicklungsplan dann stattfindet. Es ist alles auf dem Weg gebracht, die Gespräche laufen und die Verwaltung hat den Auftrag des Verkehrsausschusses erfüllt. Im Januar 2007 ist noch mal ein Beschluss gefasst worden, nämlich das Planfeststellungsverfahren für die Strecke bis zur Straße Am Wegfeld einzuleiten, auch dieser wurde einstimmig gefasst.

Lobt die Bürgerbeteiligung der Stadtverwaltung und der VAG mit dem Infocontainer als vorbildlich. Unter anderem war man erfreut, dass man sich für die Haltestelle Cuxhavener Straße entschieden hat, denn hier wohnen doch mehr Menschen als in der Wilhelmshavener Straße. Es wurden auch die Abstände zwischen den Haltestellen optimiert, um geringere Entfernungen für alle zu bewerkstelligen.

Sie fragt nach, ob bei der Planung eine Haltestelle in Höhe Wilhelmshavener Straße vorsorglich berücksichtigt und bei Bedarf nachträglich nachgerüstet werden kann. Dies wäre doch ein möglicher Kompromiss.

Frägt nach, welche Busse künftig an der Wilhelmshavener Straße halten und wie die Buslinie 30 aus Erlangen künftig zum Flughafen weitergeführt werden soll.

Darüber hinaus befürchtet sie, dass die P&R-Anlage als Parkplatz von Urlaubern, die vom Flughafen abfliegen, zweckentfremdet genutzt werden könnte.

StR Schuh

00.57.12

verwehrt sich gegen den Vorwurf das Projekt madig zu machen. Die CSU-Fraktion trägt die Strecke bis zur Straße Am Wegfeld mit. Sie befürchten, das man sich länger dort festsetzt und dies will man nicht, deshalb der Antrag. Er verweist auf den Beschluss vom 23.06.2005 in dem es heißt, „die Verwaltung wird beauftragt vertiefende Planungen auszuarbeiten und das Planfeststellungsverfahren vorzubereiten und mit der Regierung von Mittelfranken sind Verhandlungen zur Bezuschussung aufzunehmen“. Im Gutachten steht, dass empfohlen wird die Moosäckerstraße an-

zufahren. Deshalb möchte er wissen ob vertiefende Planungen zum Anschluss der Moosäckerstraße vorangegangen sind und wie weit der Faktor 3,1 reicht.

StR Fischer

00.59.27

schlägt noch vor, dass man einzeln über die Lagepläne abstimmen sollte, damit die CSU-Fraktion ihre ablehnende Haltung gegenüber der Endhaltestelle zum Ausdruck bringen kann.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl)

01.00.00

erklärt, dass zum heutigen Zeitpunkt – gemäß Auftragslage aus dem Stadtrat – Am Wegfeld die erste Baustufe für eine mögliche Stadtbahn nach Erlangen sein kann. Diese Strecke ist im Rahmen der standardisierten Bewertung positiv bewertet worden, alle anderen Strecken wurde nicht untersucht, weil dies der Zuschussgeber bislang auch abgelehnt hat, da zunächst das T-Netz in Erlangen untersucht werden soll. Die Frage, wie weit reicht der Faktor 3,1 nach Norden über Am Wegfeld hinaus, ist zum jetzigen Zeitpunkt unzulässig.

Zur Dimensionierung der P&R-Anlage: Am vorläufigen Endpunkt der Straßenbahn wollen wir P&R-Parkplätze anbieten. Dies ist sinnvoll und der Bedarf wurde vom VGN ermittelt. Der P&R-Platz ist nicht überdimensioniert, sondern kleiner als in Thon, der aufgelassen wird.

Eine zusätzliche Haltestelle, sofern sie heute beschlossen wird, muss neu geplant werden.

Die VAG (Herr Dahlmann-Resing)

01.11.10

meint, dass zum heutigen Zeitpunkt noch keine verbindliche Aussage zur Gestaltung des Busnetzes Nürnberg Nord gemacht werden kann. Sicher ist, dass die Haltestelle Wilhelmshavener Straße mindestens von einer Buslinie auch zukünftig bedient werden soll, unabhängig davon ob es dort eine Straßenbahnhaltestelle geben wird oder nicht. Aus Sicht der VAG würde sehr begrüßt werden, wenn es eine direkte Verbindung auf kürzestem Weg zwischen Am Wegfeld und dem Flughafen geben würde, die zumindest für Busse nutzbar wäre.

StR Fischer

01.14.00

bedankt sich bei Herrn Dahlmann-Resing, dass die VAG über alle Optionen nachdenkt. Daraus kann sich dann auch die beste Lösung ergeben und das ist durchaus positiv.

StR Schuh

01.14.18

meint noch, dass sie beim Lageplan 5 die Wendeschleife mit tragen würden, aber es sollte nur das nötigste an Parkplätzen geschaffen werden was erforderlich ist und auf die Option der Erweiterung verzichten.

StR Fischer

01.14.38

widerspricht, eine Option bringt man dann ins Spiel, wenn man es für möglich hält, dass die Entwicklung dort hingeht dass man zusätzliche Parkplätze braucht.

Wenn man jetzt von vornherein auf die Option verzichtet und der Bedarf stellt sich ein, dann parken die Menschen entlang der Felder, das ist nicht zielführend. Also hier jetzt einen Kompromiss zu machen in dieser Weise, der später aufgehoben werden müsste, findet er nicht richtig.

StR Gradl

01.15.28

hat eine Frage zur Kreuzung Kilianstraße und Erlanger Straße, bei dieser Einmündung ist ein Radweg zwischen einer Rechtsabbiegespur und Geradeausspur vorgesehen. Ob es hier nicht sinnvoller wäre den Radweg auf den Gehweg zu verlegen, die Gehwegbreite würde es hergeben.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl)

01.16.48

erklärt, dass der Radstreifen breiter sein wird als man ihn am Nordring kennt. Aus Sicht der Planer ist es der sicherere Weg, wenn die Radfahrer von den Autofahrern zwischen der Geradeausspur und Rechtsabbiegespur untergebracht werden, weil sie dort gesehen werden. Die meisten Unfälle mit Radfahrern passieren dort, wo sie nicht gesehen werden. Kinder bis zum Alter von 10 Jahren dürfen weiterhin auf dem Gehweg fahren.

StR Gradl

01.18.46

hat noch eine Nachfrage, wenn noch Einwendungen kommen sollten, könnte man es dann immer noch ändern?

StR Fischer

01.19.15

meint, dass es im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens noch ein Thema sein werden kann.

StR Raschke

01.19.30

möchte noch, dass beim Lageplan 2 die Haltestelle Wilhelmshavener Straße mit aufgenommen wird.

StR Fischer

01.19.39

erklärt, dass die Haltestelle dort gewollt wird, aber es soll keine zeitliche Verzögerung geben damit die Planung den Zielpunkt 2011 erreichen kann. Er schlägt vor das ein Beschluss gefasst wird, der wie folgt lautet: „Die Verwaltung wird beauftragt die Haltestelle Wilhelmshavener Straße in die Planung mit einzubeziehen unter Beachtung des Planziels 2011“.

Er lässt Lageplan 1 abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Er lässt Lageplan 2 abstimmen, mit der Änderung der zusätzlichen Haltestelle und stellt Einstimmigkeit fest.

Er lässt Lageplan 3 und 4 abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Bei Lageplan 5 schlägt er vor, dass ins Protokoll genommen wird, dass die CSU-Fraktion nicht gegen die Wendeschleife ist, sondern nur gegen die Ausweitung von P&R-Parkplätzen.

StRin Böhm

01.21.39

meint, dass sie nicht gegen die generelle Ausweitung der P&R-Flächen sind, nur gegen die optionale Ausweitung der Erweiterungsflächen.

StR Fischer

01.21.46

nimmt zu Protokoll, dass die CSU-Fraktion gegen die optionale Erweiterung der P&R-Flächen ist und lässt über den Lageplan 5 abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Beschluss

siehe Beilage

2. Verbesserung der Bushaltestelle in der Beuthener Straße und Ergänzung eines Radwegs

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 24.01.2008

- Bericht -

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 01.23.07

meint, dass die Verlegung und der Umbau der Bushaltestelle nicht möglich ist. Aber es wurden Verbesserungen überlegt, gerade bezüglich der Richtung Langwasser. Hier erfolgt eine Asphaltierung und die Verlegung der Haltestellenbeschilderung, so dass sich die Leute insbesondere bei Großveranstaltungen (z. B. bei ARENA-Veranstaltungen), besser geschützt sind und besser einsteigen können. Dies ist ein Vorteil, den man kostensparend auch umsetzen kann.

Zum Thema Radweg, hierzu gibt es einen alten Plan mit Beschluss, der aber keine realistische Chance auf Umsetzung hat. Es wird derzeit geprüft, ob eine bestandsnahe Lösung mit einem Radweg entlang der Beuthener Straße mit geringeren Aufwand möglich ist. Dies erfordert eine vertiefte Planung und Vermessung. Mit dem Plan wird man wieder in den Verkehrsausschuss kommen.

StR Gradl 01.24.40

hat noch eine Bitte an die Verwaltung, sie möchte doch prüfen ob dort ein Wartehäuschen aufgestellt werden kann.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 01.25.25

nimmt es als Prüfauftrag mit auf. Das Wartehäuschen müsste aber so platziert werden, dass es bei Großveranstaltungen nicht im Weg steht, das wird schwierig.

StR Fischer 01.25.58

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

3. Verkehrssicherheit an der Bushaltestelle Liegnitzer/Georg-Ledebour-Straße

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.02.2008

- Bericht -

StR Krieglstein 01.26.18

will wissen, ob durch die Fahrzeitverlängerung ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden muss und bittet um Erklärung, wie die 500 € Mehrkosten zustande kommen?

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 01.26.46

erläutert die Vorlage, warum man zu dieser Lösung gekommen ist, die zwei Busse mit den vielen Schülerinnen und Schülern vor die Schule fahren zu lassen und keine baulichen Maßnahmen an der Busbucht vornehmen zu lassen. Es geht vorwiegend darum den großen Pulk von Schülerinnen und Schülern verkehrssicher zu führen, da diese bislang nicht sicher die Liegnitzer Straße queren. Ein zusätzlicher Bus wird nicht benötigt.

Die VAG (Herr Dahlmann-Resing) 01.28.52

meint, dass die 500 € vermutlich durch das Aufstellen eines Haltestellenmastes zustande kommen. Die zwei morgendlichen Fahrten der Busse werden ausschließlich nur von Schülern benutzt. Die Verlängerung der Fahrzeit wird aus der Wendezeit genommen, ein zusätzlicher Bus ist nicht erforderlich.

Die Führung beschränkt sich aber auf die zweit ggf. auch drei Fahrten aber sollte nicht für alle Fahrten angewendet werden, denn dies würde die Fahrzeit für alle Fahrgäste auch untertags verlängern und unattraktiv machen.

StR Gradl

01.30.09

möchte sich bedanken, das der Antrag so positiv behandelt wurde. Der Bürgerverein und der Elternbeirat sind zufrieden.

StR Fischer

01.30.24

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

4. Straßenpläne Ostendstraße zwischen der Teutonen- und der Cheruskerstraße - Beschluss -

StR Baumann

01.30.37

hält fest, dass die Planung in der Vorlage ausführlich beschrieben ist und erläutert aus der Vorlage. Es wird ab 2009 in zwei Bauabschnitten gebaut. Zunächst werden im Westen an der Marthastrasse die Brücken saniert und im östlichen Teil in Höhe der Nürnberger Versicherung wird die Straße erneuert. Wenn die Brücken fertig sind, wird der westliche Teil der Straße saniert. Ein vierspuriger Querschnitt für den Kfz-Verkehr ist vorgesehen. Die Planung für einen eigenen Gleiskörper der Straßenbahn wurde aufgrund mangelnder Förderung und reduzierter Leistungsfähigkeit verworfen. Ein Eingriff in die Kleingärten ist nicht zu vermeiden.

StRin Seer

01.38.07

möchte noch zur dynamischen Haltestelle Marthastrasse wissen: Es wird aufgeführt, dass diese nicht behindertengerecht und barrierefrei gestaltet werden könnte. Wie hätten denn die Rahmenbedingungen dafür sein müssen, um sie barrierefrei auszubauen?

Dann zum Knotenpunkt Cheruskerstraße, hier wird eine Linksabbiegespur vorgesehen, dann wären noch 2 Fahrspuren vorhanden, wie werden diese weitergeführt. Wird es dann eine Rechtsabbiegespur oder eine Geradeausspur sein, dies ist aus dem Plan nicht ersichtlich. Ansonsten ist es begrüßenswert, dass nun beidseitig Radverkehrsanlagen angelegt werden können. Bedauerlich ist aber, dass leider das Rasengleis nicht fortgeführt werden kann, dies wurde vor einiger Zeit mal im Verkehrsausschuss überlegt. Leider spielt der Zuschussgeber nicht mit.

StR Dr. Reindl

01.39.24

signalisiert Zustimmung seitens der CSU-Fraktion. Er bittet die Verwaltung möglichst zeitnah die Linksabbiegespur an der Lichtsignalanlage an der Cheruskerstraße zum Ring zu realisieren und möglichst vorgezogen werden.

StR Brehm

01.40.20

meint, dass es mit der Umleitung stadtauswärts über den Wöhrder Talübergang, Bartholomäusstraße zu einem vermehrten Verkehrsaufkommen kommen kann. Er fragt, ob die Veilhofstraße mit einbezogen werden kann und mehrere Umleitungsrouten ausgeschildert werden können.

StR Fischer

01.40.58

erklärt, dass die SPD-Fraktion den Vorschlag von der Verwaltung schlüssig findet.

Die Verwaltung (Herr Fischer – T)

01.47.09

erklärt, dass man schon aufgrund der Busführung eine offizielle Umleitungsstrecke benötigt. In der Praxis wird es dann so sein, dass die ortskundigen Verkehrsteilnehmer sich den günstigsten Weg aussuchen und aus Erfahrung wird es dann ca. eine Woche dauern bis jeder seine Route gefunden hat.

StR Dr. Reindl

01.42.03

fragt, nachdem die Tullnaustraße mit einem neuen Straßenbelag erneuert werden soll, ob sich diese beiden Maßnahmen zeitlich überschneiden und dies nicht verträglich ist.

Die Verwaltung (Herr Fischer – T)

01.42.20

erklärt, dass darauf geachtet wird, dass sich beides nicht zeitlich überschneidet.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl)

01.42.33

zu der Frage von Frau StRin Seer, Dynamische Haltestelle:

Es wurde geprüft, ob die Straßenbahntrasse an den Bordstein hin verschwenkt werden kann. Diese Lösung wurde in der Projektgruppe verworfen, weil die Straße zweifach gekreuzt hätte werden müssen.

Zur Frage Kreuzung Ostendstraße / Cheruskerstraße:

Es gibt eine Linksabbiegespur, eine Geradeausspur und eine Geradeausspur kombiniert mit einer Rechtsabbiegespur. Das heißt, dass es keine separate Rechtsabbiegespur in diesem Bereich gibt.

StR Gradl

01.44.15

hält noch fest, dass die Tullnaustraße heuer umgebaut wird und die Ostendstraße erst Ende 2008 begonnen wird.

StR Fischer

01.44.24

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

Beschluss

siehe Beilage

5. Möglichkeiten für eine Verlängerung der Buslinie 33 nach Höfles - Bericht -

StR Grosse-Grollmann

01.45.18

meint, dass eine direkte Busanbindung nach Fürth – also die Verlängerung - besser wäre als eine Wendeschleife in Höfles. Dies sollte ernsthaft geprüft werden. Denn die Fürther müssten doch auch ein verstärktes Interesse haben eine Busanbindung Richtung Flughafen zu bekommen. Mit dieser Lösung wäre doch allen gedient.

StR Fischer

01.46.17

stimmt Herrn Grosse-Grollmann zu.

StR Baumann

01.46.21

stimmt Herrn Grosse-Grollmann ebenfalls zu, aber die Verbindung nach Fürth funktioniert nicht. Weil die Infra-Fürth bis jetzt an den Nürnberger Konzept vorbeigefahren ist. Die einzige Hoffnung wird in den ZVGN gesetzt der die Themen im Regionalverkehrsplan koordinieren muss und dies wurde dort auch schon eingebracht. Momentan ist man in der 2. Verhandlung des Arbeitskreises und dabei hat die Stadt

Nürnberg diesen Wunsch geäußert, die Möglichkeit eine optimierte Busverbindung von und nach Fürth einzubringen.

StR Fischer 01.48.28
hält fest, dass sich in diesem Punkt wohl alle einig sind.

StR Schuh 01.48.38
möchte wissen, ob man mit mehreren Grundstückseigentümern gesprochen hat und wie weit man dort verhandelt hat? Er kann sich nicht vorstellen, dass es nicht doch Gesprächsbereitschaft geben würde.

StR Baumann 01.49.49
hält fest, dass man nicht mit allen Grundstückseigentümern verhandelt haben kann. Aber, den Vorwurf, dass nicht ernsthaft verhandelt wurde, muss er zurückweisen.

StR Fischer 01.50.30
meint, wie auch immer es gelöst wird, wir wünschen es uns gemeinsam. Stellt fest, dass damit der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

6. **Johannisstraße, behindertenfreundliche Gestaltung Haltestelle Julienstraße - Beschluss -**

StR Fischer 01.50.50
lässt abstimmen und stellt Einverständnis fest.

Beschluss siehe Beilage

7. **Erschließung des Areals zwischen der Südwesttangente und der Vershofenstraße - Beschluss -**

StR Baumann 01.51.27
erklärt, dass die Entwicklung bei Semikron in einen Businesspark fortschreitet, die aber grundsätzlich auch eine Straßenerschließung notwendig macht. Heute wird zum Beschluss eine direkte Anbindung an die Vershofenstraße und ein indirekter Anschluss an die Südwesttangente empfohlen. Der Plan, der heute zum Beschluss vorliegt, wurde auch vom Investor so akzeptiert. Die Kostentragungsverhandlungen über die Gesamtkosten laufen noch. Das wird immer das Bestreben sein, möglichst viel von den Investitionskosten auf den Veranlasser zu übertragen, im Rahmen des Erschließungsvertrages. Er bittet um Beschluss und verweist auf die Vorlage.

StR Schuh 01.52.57
meint, dass die technische Vereinbarung nicht ganz so geläufig war und will wissen, was kommt dabei raus, wie ist denn der Aufteilungsschlüssel und wie viel trägt der Investor?

Herr Büttner (AGBV) 01.53.32
gibt eine kurze Stellungnahme für den Bürgerverein Nürnberger Westen ab. Ihm erschließt sich diese Planung nicht. Er erklärt, dass es ganz andere Probleme in diesem Gebiet gibt, z.B. der Lückenschluss der Rothenburger Straße südl. von Kleinsreuth sowie eine schnelle ÖPNV Anbindung. Er kritisiert die Straßenplanung, dass

kein richtiger Anschluss an die Südwesttangente erfolgt. Wie kann ein flüssiger Verkehrsfluss stattfinden, wenn der Verkehr wieder über die Rothenburger und Sigmundstraße zufließt und überdies vier Ampeln in kurzen Abständen bestehen. Öffentliche Gelder für solche Planungen auszugeben, ist nicht verantwortbar.

StR Baumann

01.57.07

erklärt, dass die Planungen zur Kostenaufteilung noch laufen. Wenn nicht gewollt wird, dass die Stadt großflächig mit Gewerbeflächen hinaus ins Umland geht, dann müssen diese Brachflächen auch genutzt werden. Das Planungsrecht an dieser Stelle kann man nicht von anderen Straßenbauprojekten wie z. B. den Ausbau der Rothenburgerstraße abhängig machen. Die Fläche dort hat Baurecht, es wird zunächst über die Nachfolgenutzung gesprochen und anschließend über eine sinnvolle Straßenplanung. Der Investor ist der Veranlasser und trägt den größten Teil der Kosten, das war schon immer so.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl)

01.59.07

erklärt zu dem Anschluss Südwesttangente: Diese Anbindung wurde sehr lange ausführlich mit dem Ing.-Büro des Investors besprochen. Eine andere Fahrbeziehung als wie der Teilanschluss sind nicht darstellbar, wären auch nicht finanzierbar. Das was hier dargestellt ist im Plan ist als zweiter Bauabschnitt zu verstehen.

Herr Büttner (AGBV)

02.00.38

meint, dass kurz hintereinander zwei große Ein- und Ausfahrten sind, nämlich Kleinreuth und Höfener Spange und da dazwischen soll noch diese Ein- und Ausfahrt kommen.

StR Baumann

02.01.10

erklärt, dass die vorliegende Planung ein Kompromiss darstellt zwischen den Interessen des Investors und den Fachleuten der Verkehrsplanung. Das Ergebnis ist verträglich.

StR Fischer

02.01.58

will zur Geschäftsordnung noch klarstellen, dass Herr Büttner als Vorsitzende der Bürgervereine aufgrund einer Vereinbarung mit dem Oberbürgermeister im Ausschuss eine Stellungnahme zu einem Tagesordnungspunkt, der die Bürgervereine berührt, abgeben kann. Mehrfache Wortmeldungen sind nicht möglich.

StR Fischer

02.02.32

lässt abstimmen und stellt Einverständnis fest.

Beschluss

siehe Beilage

**8. Benennung der Erschließungsstraße von der Löhnerstraße bis zum Wendehammer der Deinstraße
- Beschluss -**

StR Fischer

02.02.48

lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Beschluss

siehe Beilage

**9. Königstorgraben, Höhe Marientor, Verbreiterung einer Fußgängerinsel
- Beschluss -**

StR Fischer

02.03.06

lässt abstimmen und stellt Einverständnis fest.

Beschluss

siehe Beilage

10. Niederschrift über die 53. Sitzung des Verkehrsausschusses am 13.03.2008

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

11. Niederschrift über die 54. Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.04.2008

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

Nürnberg, 29.05.2008

Der Vorsitzende:

i.V.

gez. Jürgen Fischer

Der Referent VI:

gez. Baumann

Schriftführerin:

gez. Braunersreuther