

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

über die

**02. Sitzung des Verkehrsausschusses am 03.07.2008  
im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II**

**- öffentlich -**

---

<b>Vorsitzender:</b>	<b>Oberbürgermeister</b>	<b>Dr. Maly</b>
<b>Referent VI:</b>	<b>berufsm. Stadtrat</b>	<b>Baumann</b>
<b>Mitglieder:</b>	<b>Stadtrat</b>	<b>Fischer</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Raschke</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Brehm (i.V. ab 9:30, StRin Penzkofer-Röhl)</b>
	<b>Stadträtin</b>	<b>Wojciechowski</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Ziegler</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Gradl</b>
	<b>Stadträtin</b>	<b>Wild</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Raum</b>
	<b>Stadträtin</b>	<b>Böhm</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>König</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Krieglstein</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Dr. Reindl</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Schuh</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Sendner (i.V. StR Seel)</b>
	<b>Stadträtin</b>	<b>Seer</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Schrollinger (ÖDP)</b>

**Sonstige Teilnehmer:**

<b>VAG</b>	<b>Dahlmann-Resing</b>
<b>PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr</b>	<b>Anselstetter</b>
<b>T</b>	<b>Kluge</b>
<b>T/1</b>	<b>Fischer</b>
<b>Vpl</b>	<b>Jülich</b>
<b>Vpl/M-F</b>	<b>Walser</b>

**Beginn der Sitzung: 9:00 Uhr**

**Ende der Sitzung: 10:16 Uhr**

---

**Schriftführerin: Braunersreuther**

## Tagesordnung

### I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1. **Umwandlung der Schnieglinger Straße zwischen der Abzweigung Brettergartenstraße und Holsteiner Straße in eine Sackgasse** Bericht  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.08.2007  
**Sackgasse in einem Teilbereich der Schnieglinger Straße**  
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.08.2007  
**Lichtsignalanlage an der Kreuzung Brettergarten-/Holsteiner Straße und Verkehrsführung an der Schnieglinger Straße**  
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.02.2008  
(Beilagen 1.1 - 1.9)
2. **Verkehrsanbindung des Großreuther Friedhofs** Bericht  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.04.2008  
(Beilagen 2.1 - 2.2)
3. **Verkehrssituation im Bereich Rollnerstraße / Grolandstraße / Wilderstraße** Beschluss  
hier: Anträge der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.11.2007 und vom 07.12.2007  
Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.11.2007 und vom 04.01.2008  
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.01.2008  
(Beilagen 3.1 - 3.6)
4. **Katzwanger Hauptstraße – Lkw-Belastung** Bericht  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.01.2008  
(Beilagen 4.1 - 4.3)
5. **Ertüchtigung der Schwerlastroute vom Trafowerk bis zum Hafen - Straßenplan Minervastraße und begleitende Maßnahmen** Beschluss  
(Beilagen 5.1 - 5.6)

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

**1. Umwandlung der Schnieglinger Straße zwischen der Abzweigung Brettergartenstraße und Holsteiner Straße in eine Sackgasse**

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.08.2007

**Sackgasse in einem Teilbereich der Schnieglinger Straße**

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.08.2007

**Lichtsignalanlage an der Kreuzung Brettergarten-/Holsteiner Straße und Verkehrsführung an der Schnieglinger Straße**

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.02.2008

- Bericht -

StR Fischer 00.01.00

meint, dass niemand dieser Sache mehr näher treten will, so dass man es dabei belassen kann, wenn alle Fraktionen eine kurze Erklärung dazu abgeben. Ein Vortrag der Verwaltung ist erst dann nötig, wenn die Stellungnahmen der Fraktionen es notwendig macht.

StR Schuh 00.01.31

meint, dass sie gegen eine Sperrung in der Schnieglinger Straße sind und möchte den CSU-Antrag vom 04.02.2008 abstimmen lassen. Er beinhaltet, dass die Situation so belassen wird, wie es ist.

StR Brehm 00.02.39

erklärt, dass die Abendveranstaltung in diesem Diskussionsprozess wichtig war. Die Anliegen der Bewohnerinnen und Bewohner in der Schnieglinger Straße halten sie für berechtigt vor dem Hintergrund des hohen Anteils des Durchgangsverkehrs. Nach Abwägung aller Informationen sollte der Status-Quo aber beibehalten werden.

StRin Seer 00.03.51

meint, dass die Anliegen der Bewohner berechtigt sind, den hohen Anteil des Durchgangsverkehrs zu unterbinden. Hält noch fest, dass die Verwaltung alle Möglichkeiten geprüft und alle Maßnahmen umgesetzt hat was möglich ist. Sie ist der Meinung, dass man das Problem des Durchgangsverkehrs nicht beruhigen kann. Sie hätte sich eine probeweise Sperrung vorstellen können und erinnert an die vielen Diskussionen zur Einführung von Tempo 30 und Verkehrsberuhigungen in den Wohngebieten. Den CSU-Antrag den Status-Quo zu belassen hält sie für überflüssig.

Die Verwaltung (Hr. Jülich Vpl) 00.06.37

erklärt zur Historie, dass sie aufgrund der Anträge der SPD und der CSU aufgefordert wurden zu überprüfen ob die Abhängung der Schnieglinger Straße eine Möglichkeit ist den Durchgangsverkehr dort zu reduzieren. Die Verwaltung ist nach wie vor der Meinung, dass man nur mit der Sperre der Straße dieses Ziel erreichen kann. Unter dem Aspekt der Beruhigung der Wohngebiete und Tempo 30 Zonen sowie der Bündelung des Verkehrs an Hauptverkehrsstraßen kann diese Maßnahme zielführend sein. Der Verkehr hätte sich verteilt und wäre nicht vollständig auf die Brettergartenstraße verlagert worden.

Im Januar gab es dann den Vertagungsbeschluss, worauf eine Veranstaltung mit der Schule stattgefunden hat (Elternbeirat und Schulleitung). Viele Maßnahmen wurden

diskutiert und es gab einen Wunschkatalog seitens der Schule. Auch bezüglich der Kreuzung an der Brettergartenstraße. Alle Maßnahmen wurden geprüft und auch schon umgesetzt, darunter ein neuer Markierungsplan. Die Signalisierung der Kreuzung ist bereits auf den optimalen Schutz der Fußgänger ausgelegt. In der Morgen- und Mittagspitze genießen die Fußgänger höchste Priorität.

Die Veranstaltung im Mai in der Bevölkerung hatte großen Zuspruch, das Ergebnis ist bekannt. Wer heute dort was gegen den hohen Durchgangsverkehrsanteil tun will, der muss die Sperre unterstützen, alle anderen Maßnahmen sind nicht tauglich.

StR Schuh 00.11.17

möchte wissen, ob nicht eine längere bzw. andere Signal-Taktfrequenz möglich wäre, denn für Gehbehinderte wäre die Taktfrequenz von 19 Sek. zu knapp. TOP 1 des Antrages wäre für ihn damit erledigt, über TOP 2 sollte man abstimmen.

Herr OBM 00.13.18

erklärt, dass man nichts beschließen müsse, wenn sich doch nichts ändern soll. Sonst müsste man auch für alle anderen Straßen in Nürnberg beschließen, das man nichts verändert.

Die Verwaltung (Hr. Jülich Vpl) 00.13.29

erklärt, dass man zwei Dinge unterscheiden muss:

Heute gibt es an dieser Ampel zwei Phasen und die Fußgänger laufen parallel zu den Rechtsabbiegern mit. Wenn eine zusätzliche Phase eingerichtet wird, reduziert sich die Leistungsfähigkeit und Wartezeit für alle – auch für die Fußgänger. Rotlichtverstöße kämen häufiger vor.

Zur Verlängerung der Grünzeit: morgens und mittags sind dort an dieser Stelle 27 Sek. für die querenden Fußgänger geschaltet, dies ist insbesondere für die Schüler gemacht worden. Darüber hinaus muss immer auch die Räumphase dazu gezählt werden. Fußgänger dürfen immer bei Grün loslaufen. Wenn die Ampel auf rot schaltet, ist noch eine nachfolgende Räumphase dazu geschaltet, der den Fußgängern genügend Zeit einräumt die andere Straßenseite zu erreichen.

StR Fischer 00.15.48

meint, dass der damalige Antrag der Verwaltung heute nicht zur Abstimmung steht, daher gibt es nichts abzustimmen.

StR Schrollinger 00.16.18

möchte, dass dort künftig regelmäßig Verkehrszählungen durchgeführt werden.

Herr OBM 00.16.52

erklärt, dass bei einer Sperre der Schnieglinger Straße in diesem Fall die Schule mehr belastet worden wäre. Ansonsten gilt natürlich der Grundsatz, dass Verkehrsberuhigungen den Verkehr nicht zum Verschwinden bringen, sondern er auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt wird im Bewusstsein, den Menschen dort auch mehr zuzumuten. Das wurde an vielen Stellen im Stadtgebiet so gemacht. Wenn die Bamberger Straße oder der Frankenschnellweg als Entlastungsstrecken ausgebaut sind, wird man über die Schnieglinger Straße vielleicht wieder sprechen.

Es bleibt alles beim alten und daher erfolgt kein Beschluss. Bericht diene zur Kenntnis.

**2. Verkehrsanbindung des Großreuther Friedhofs**  
**hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.04.2008**  
**- Bericht -**

StR Baumann 00.18.09

erklärt, dass der Friedhof durch die Sperre der Herbststraße über den Norden und den Süden angeschlossen ist. Die VAG hat dargelegt, dass eine Verschiebung der Haltestelle nicht sinnvoll ist, weil sonst einseitig die Wohngebiete darunter leiden würden. Deswegen der Bericht heute zum Status Quo.

Der Vertreter der VAG  
(Herr Dahlmann-Resing) 00.19.08

erklärt, dass die VAG von dem Wunsch einer zusätzlichen Haltestelle aufgrund der Verlängerung der Fahrtzeit nicht begeistert war. Auf Grund des Schreibens von Herrn Siebenkäs wurde die Situation geprüft und man kam zum Ergebnis, dass in diesem speziellen Fall noch eine zusätzliche Haltestelle errichtet wird.

Herr OBM 00.20.32

was die SPD nicht vermocht hat, hat Herr Siebenkäs offensichtlich erreicht.

StR Raschke 00.20.40

ist erfreut über diesen Ausgang und nimmt es zustimmend zur Kenntnis.

Herr Büttner (AGBV) 00.21.01

ist erfreut und begrüßt diese Haltestelle, nicht nur wegen der Anbindung des Friedhofes sondern auch wegen der Sportanlage gegenüber. Er möchte noch darauf hinweisen, dass ein neuer Parkplatz für den Friedhof zeitnah erstellt wird, der auch von der Appenzeller Straße errichtet wird. Dies ist bereits seit langem versprochen.

Herr OBM 00.23.40

erklärt, dass heute Gegenstand der Tagesordnung nur die ÖPNV-Anbindung ist und nicht die Aussegnungshalle und darauf sollte man sich beschränken. Bedankt sich bei der VAG für die Bewegung, man wird beobachten wie die Haltestelle angenommen wird. Er stellt fest, dass hiermit der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

**3. Verkehrssituation im Bereich Rollnerstraße / Grolandstraße / Wilderstraße**  
**hier: Anträge der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.11.2007 und**  
**vom 07.12.2007**  
**Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.11.2007 und vom 04.01.2008**  
**Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen**  
**vom 10.01.2008**  
**- Beschluss -**

Die Verwaltung (Hr. Jülich Vpl) 00.24.20

erklärt, dass fünf Anträge der Fraktionen vorliegen. Es wurde umfangreich geprüft. Ausgangssituation war ein tödlicher Verkehrsunfall an der Kreuzung Grolandstraße/Rollnerstraße. Zwei Parkplätze wurden zugunsten einer besseren Sichtbarkeit eingespart, um die Sicht nach rechts zu optimieren.

Eine neue Signalanlage wäre sinnvoll aber nicht zwingend, soll aber kommen wenn die Fußgänger-LSA an der Friedenstraße sanierungsfähig ist oder das Tucherareal bebaut wird. Letztendlich kommt man zum Ergebnis, dass etwas getan werden muss, aber kurzfristig nicht alles getan werden kann.

Die Verbreiterung des Gehweges mit der Engstelle, 140 m abgesetzt von der Kreuzung, unterstützt die Fußgängerquerung der Grolandstraße an einer zentralen Stelle, wo Bedarf gesehen wird. Darüber hinaus dient es auch der Einhaltung von Tempo 30.

Verweist ansonsten auf den ausführlichen Bericht mit den Zählungen.

StRin Seer

00.30.00

unterstützt den Vorschlag der Verwaltung, die Situation entsprechend der Vorlage dort zu verbessern. Sie fragt, ob es möglich wäre die Wilderstraße als Fahrradstraße auszuweisen.

StRin Wild

00.31.45

bedankt sich für den ausführlichen Bericht. Sie denkt, dass in dem Stadtteil die Verkehrssituation von vielen Veränderungen geprägt ist, z.B. U-Bahn, Nordbahnhof, Tucherareal. Sie begrüßt die Maßnahmen der Verwaltung sowohl die Querungshilfe, als auch die Versetzung der Ampel. Man sollte die Verkehrssituation im Auge behalten, wenn die Veränderungen eingetreten sind. Dies kann nur eine Momentaufnahme sein.

Sie stimmen dem Beschluss der Verwaltung uneingeschränkt zu.

StR Schuh

00.34.19

meint, dass es im Gebiet gravierende Änderungen in Zukunft geben wird. Die CSU hält die Vorlage der Verwaltung für sehr gut und umfangreich und trägt den Beschluss mit. Sie tragen die Lösung mit einer festen als mit einer provisorischen Querunginsel in der Grolandstraße mit.

Herr Schmidt (BÜV Nürnberg-Nord) 00.36.31

ist erfreut, dass schon erste positive Maßnahmen ergriffen wurden, wie z.B. das Abstecken der beiden Parkplätze an der Rollnerstraße/Ecke Grolandstraße. Er möchte noch wissen, wann die Beleuchtung verbessert wird und ob die Bepflanzung vor der Kirche St. Martin zur Verbesserung der Sicht zurückgeschnitten werden kann. Sie halten die Verengung an der Grolandstraße als dauerhafte Einrichtung für kritisch. Aufgrund des fehlenden Querungsbedarfs an einer Stelle, glaubt er nicht an die Möglichkeit die Fußgänger an dieser Stelle zu kanalisieren und sieht die dauerhafte Einrichtung der Querunginsel kritisch.

Er fragt nach einer verbesserten Buslinie in dem Bereich.

Die Verlegung der Signalanlage von der Kreuzung Wilderstraße/Rollnerstraße/Friedenstraße zur Ecke Grolandstraße könnte nur das Problem verlagern. Man sollte auch bedenken, dass dort eine Bushaltestelle liegt.

Er fragt, ob aufgrund der geringen Breite der Wilderstraße mit einem Schild darauf aufmerksam gemacht werden kann, um LKW-Verkehr vom Durchfahren abzuhalten.

Er dankt für die umfangreiche Vorlage.

Die Verwaltung (Hr. Jülich Vpl) 00.42.49  
nimmt Stellung zu den aufgeworfenen Fragen:

Zu der Beleuchtung an der Kreuzung Rollnerstraße/Grolandstraße: Diese wird, wie in der Vorlage dargestellt, vor der dunklen Jahreszeit ausgetauscht. Der Wunsch die Büsche zurückzuschneiden wird an das Gartenbauamt weitergeleitet.

Es wird auch versucht, 140 m abgesetzt von der Kreuzung mit der Aufweitung des Gehweges eine Bündelung der Fußgängerquerung zu erreichen. Ausreichend Stauraum ist vorhanden.

Eine Versetzung der Fußgängersignalanlage zur Kreuzung Grolandstraße macht schon Sinn und wäre mit einer Vollsignalisierung der Kreuzung verbunden.

Herr Schmidt (BÜV Nürnberg-Nord) 00.45.36  
möchte noch den Wunsch einer Buslinie beantwortet haben.

Der Vertreter der VAG  
(Herr Dahlmann-Resing) 00.46.18  
kann dazu momentan nichts sagen, dies müsste erst geprüft werden.

Herr OBM 00.46.25  
meint, dass diese Frage schriftlich behandelt werden sollte zwischen Bürgerverein und VAG.

Herr Schmidt (BÜV Nürnberg-Nord) 00.46.30  
hat noch eine Anmerkung zu der Beschilderung an der Wilderstraße, ob hier was möglich wäre.

Die Verwaltung (Hr. Fischer T) 00.46.41  
erläutert, dass der Lkw-Verkehr in der Wilderstraße Anlieferverkehr ist. Dieser müsste von einem Verbot ausgenommen werden. Er hält es nicht für sinnvoll ein Schild aufzustellen.

Herr OBM 00.47.10  
stellt fest, dass die Frage nach der Fahrradstraße noch offen ist.

Die Verwaltung (Hr. Jülich Vpl) 00.47.15  
erläutert, dass im Vorfeld schon über die Fahrradstraße diskutiert und dies geprüft wurde. Die Aufnahme der Wilderstraße wäre eine sehr isolierte Lösung und langfristig mit der Verlegung der LSA sollte auch der Radverkehr anders fahren. Sie halten eine Fahrradstraße nicht für sinnvoll, dies ist auch mit dem ADFC abgestimmt worden.

StR Schuh 00.48.51  
hält fest, dass sich die Frage von Herrn Schmidt auf die Straßenbreite bezogen hat, ob man hier nicht einen Hinweis aufstellen könnte, wegen der Enge in der Wilderstraße. Er hat nicht von einer Beschilderung für eine total Sperre der Lkw's in der Wilderstraße gesprochen.

Die Verwaltung (Hr. Fischer T) 00.49.23

erklärt, die Breite der Straße ist ausreichend, das Problem sind die Parker, die müsste man erst rausbringen. Aber durch die Parker hat man auch wieder den Vorteil, dass langsamer gefahren werden muss.

Herr OBM 00.49.47

stellt fest, dass der Beschluss hiermit einstimmig so gefasst wird.

#### **4. Katzwanger Hauptstraße – Lkw-Belastung** **hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.01.2008** **- Bericht -**

StR Baumann 00.50.02

erläutert, den ausführlichen Sachverhalt aus der Vorlage. Die Verkehrszählungen zeigen eine konstante Verkehrsbelastung. Die Straße ist in keinem guten, aber verkehrssicherem Zustand. Flüsterasphalt ist in der Straße nicht geeignet. Es erfolgen zeitnah Schallmessungen. Es gibt nur geringe Überschreitungen und Beanstandungen der Geschwindigkeit. Im Sommer 2008 wird das Geschwindigkeitsdisplay eingesetzt. Die Logistikunternehmen wurden angeschrieben. Bei der Umstellung der Beschilderung (von 12 t tatsächliches auf 12 t zulässiges Gesamtgewicht) auf der Hirschenholzstraße wird im Oktober mit den Nachbargemeinden erneut verhandelt. Dies könnte die LKW-Belastung um ein Drittel verringern.

StR Raschke 00.55.27

erklärt, dass die Bürger den Schwerlastverkehr im Zusammenhang mit dem schlechten Straßenzustand wahrnehmen. Ohne einen Komplettumbau, entsprechende Gestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung würde sich nicht viel ändern, denn das Flickwerk in der Katzwanger Hauptstraße zeigt wenig Erfolg. Er hofft, wenn die Werte bei der schalltechnischen Untersuchung vom Tiefbauamt darüber liegen, man dann in das Schallschutzprogramm mit aufgenommen wird und man trotzdem stückchenweise voran kommt.

StR Krieglstein 00.57.31

meint, es sollte doch noch mal überlegt werden die Verkehrssituation in der Katzwanger Hauptstraße zu verbessern.

Die Beschilderung der A73 Richtung Schwabach sollte überdacht werden. Darüber hinaus ist es sehr positiv, dass die Verwaltung im Dialog mit den Betrieben am Hafen den Weg geht, hier einzusteigen. Er möchte dazu wissen, wie denn die Rückmeldung der Betriebe war. Gab es irgend welche Reaktionen. Haben sich die Betriebe zu diesem Anschreiben geäußert und wie will man hier weiter in diesem Dialog bleiben. Dann sollte man auch noch darauf hinweisen, dass der Schwerlastverkehr über die Autobahn geführt wird und nicht über die Katzwanger Hauptstraße.

Herr OBM 00.59.33

fragt, ob es Rückmeldungen von den Betrieben gab.

StR Baumann 00.59.35

sagt, dass es bis jetzt kein Dialog sondern ein Monolog war, es hatte sich nur einer gemeldet.



Herr OBM

00.59.43

hofft, dass man weiter kommt. An kaum einer anderen Stelle in der Stadt weicht das subjektiv empfundene Verkehrsempfinden so weit von den objektiven Zählungen ab. Maßnahmen müssen kombiniert werden: Umstellung der Beschilderung in der Hirschenholzstraße, Deckensanierung und schärferen Kontrollen. Dies könnte über einen längeren Zeitraum hinweg kleinere Verbesserungen bewirken. Die Rechtsgrundlage für eine Tempo-30 Beschilderung ist noch nicht vorhanden. Er stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

## **5. Ertüchtigung der Schwerlastroute vom Trafowerk bis zum Hafen - Straßenplan Minervastraße und begleitende Maßnahmen - Beschluss -**

StR Baumann

01.01.15

erklärt, dass die Definition einer Schwerlasttrasse bedeutet, dass keine rechtlichen und keine tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen auf der Straße Schwerlastverkehr abzuwickeln. Zu der in der Vorlage dargestellten Route gibt es derzeit keine Alternative. Dies wurde geprüft und aufgrund von Tonnagebeschränkungen verworfen. Der heutige Beschluss ist kein finanzieller Beschluss, sondern ein technischer Beschluss und dieser ist die Grundlage für die Verhandlungen mit der Fa. Siemens.

StR Fischer

01.05.15

stimmt diesen Maßnahmen zu. Fragt nach der Interpretation der Kostenteilung, die seitens der Fa. Siemens geäußert wurde. Dies ist in der Vorlage nicht eindeutig beschrieben.

Herr OBM

01.06.25

erklärt, dass zum jetzigen Stand der Verhandlungen die Fa. Siemens sich zum Verursacherprinzip bekennt, möchte aber, dass an der Stelle, an der die Stadt ohnehin Baumaßnahmen veranlassen würde diese für die Kosten aufkommt. Diese Frage wird derzeit geklärt.

StR Dr. Reindl

01.07.14

meint, dass die Frage nach Alternativrouten für den Schwerlastverkehr bei der Verwaltung etwas zu kurz kommt.

StRin Seer

01.08.21

meint, dass die Fa. Siemens hauptsächlich davon profitiert und da ist es nur recht und billig, dass sie den größeren Anteil der Kosten übernimmt. Angesichts des angekündigten Stellenabbaus hält sie die Forderung der Fa. Siemens für eine Mitfinanzierung der Stadt für grotesk.

StR Raschke

01.09.21

meint zur Frage von Herrn Dr. Reindl, dass das Problem in der Saarbrückener Straße nicht der Schwerlastverkehr sei, sondern der tägliche Lkw-Verkehr.

Herr OBM

01.09.54

kann dies bestätigen. Er meint, dass die Alternativroute über Finkenbrunn an der dortigen Brücke liegt, deren die Tragfähigkeit bei 60t ist und an der Brücke am Marthweg

liegt die Tragfähigkeit bei 1000t. Deshalb wird der Schwerlastverkehr immer durch die Saarbrückener Straße fahren.

StR Krieglstein 01.10.43

möchte wissen, was wird von der Stadtverwaltung unternommen, um diese Schwerlast-routen eher auf die Autobahnen zu bekommen.

StR Fischer 01.11.36

möchte wissen, wie oft im Jahr ein Großtrafo zum Hafen transportiert wird. Wie groß sind die Belastungen?

Herr OBM 01.11.48

schätzt, keine 20 mal. (Ihm wird zugerufen 80 mal)

StR Thiel 01.12.13

möchte wissen, ob der Schienenverkehr mit einer möglichen Stadtbahn nach Kornburg über die Route Minervastraße auch mit berücksichtigt wurde?

StR Baumann 01.12.50

meint zur Frage von Herrn Thiel, dass dies berücksichtigt ist. Zur Frage von Herrn Krieglstein: Zu den Alternativrouten Otto-Brenner-Brücke gibt es 5 Überführungen in der Höhe von 4,60 m bis 5,20 m und es gibt 3 Brücken mit 60t Beschränkung, wo man klar stellen muss, dass dies nicht zu machen ist.

Herr OBM 01.13.22

lässt über den technischen Beschluss abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest. Die Zahlungsvereinbarung wird entweder im Ältestenrat oder im Rechts- und Wirtschaftsausschuss kommen.

Nürnberg, 03.07.2008  
Der Vorsitzende:  
gez. Dr. Maly

Der Referent VI:  
gez. Baumann

Schriftführerin:  
gez. Braunersreuther