

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

über die

**03. Sitzung des Verkehrsausschusses am 18.09.2008
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
	Stadtrat	Ziegler
	Stadtrat	Gradl
	Stadträtin	Wild (i.V. StRin Pröiß-Kammerer)
	Stadtrat	Raum
	Stadträtin	Böhm
	Stadtrat	König (i.V. StR Thiel)
	Stadtrat	Krieglstein
	Stadtrat	Dr. Reindl
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	Stadträtin	Seer
	Stadtrat	Schrollinger (ÖDP)
Sonstige Teilnehmer:		
	VAG	Dahlmann-Resing
	PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr	Anselstetter
	T/1	Fischer
	Vpl	i.V. Dr. Korda
	IVV – Gutachter	Dr. Krug

**Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr
Ende der Sitzung: 11.20 Uhr**

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

- | | | |
|------|---|-----------|
| 1. | Nahverkehrsentwicklungsplan
hier: <u>Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand und die weiteren Arbeitsschritte</u> | Bericht |
| 2. | Schwerlastverkehr – aktuelle Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu Mautausweichverkehr und Immissionsschutz
hier: <u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.04.2008</u> | Bericht |
| 3. | Umbau des Bereichs Karl-Grillenberger-Straße/Mohrengasse (Karl-Grillenberger-Straße zwischen Hs. Nr. 24 und Unschlittplatz sowie Mohrengasse) | Beschluss |
| 4. | Straßenplan Seebacher Straße zwischen Leyher- und Möhrendorfer Straße | Beschluss |
| 5. | Straßenplan Schleifweg zwischen Füchtbauer- und Schopenhauerstraße | Beschluss |
| 6. | Straßenplan Heimerichstraße zwischen Hallerstraße und Prof.-Ernst-Nathan-Straße | Beschluss |
| 7. | Tillystraße zwischen Wallensteinstraße und Edisonstraße | Beschluss |
| 8. | Busverbindung Almoshof - Thon
hier: <u>Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2008</u> | Bericht |
| 9. | Benennung der Stichstraße von der Bärenschanzstraße zur Reithalle der ehemaligen Kavalleriekaserne | Beschluss |
| I a. | Auflagen | |
| 10. | Dringliche Anordnung des Oberbürgermeisters gemäß Art. 37 Abs. 3 GO vom 24.07.2008 „Lutherplatz, provisorischer Gehweg gegenüber Anwesen Nr. 11- 15“ | |
| 11. | Behindertengerechte Lösung für die Bushaltestelle Röthenbacher Hauptstraße in Richtung Röthenbach
hier: <u>Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 10.12.2007</u> | |

12. Niederschrift über die 1. Sitzung des Verkehrsausschusses am 29.05.2008
13. Niederschrift über die 2. Sitzung des Verkehrsausschusses am 03.07.2008

Nichtöffentliche Sitzung
entfällt

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

1. Nahverkehrsentwicklungsplan

hier: **Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand und die weiteren Arbeitsschritte**

- Bericht -

StR Baumann

00.00.45

erklärt, dass es sich um einen Bericht über die 3. Projektbeiratssitzung des Nahverkehrsentwicklungsplanes handelt und erläutert kurz aus der Vorlage. Er übergibt an den Projektleiter der Ingenieurgruppe IVV Herrn Dr. Krug, der ausführlich über den aktuellen Bearbeitungsstand und das weitere Vorgehen berichtet.

Dr. Krug (IVV)

00.08.52

erläutert den Untersuchungsauftrag anhand einer PowerPoint-Präsentation und hält fest, dass mit DIVAN ein gutes Verkehrsmodell vorliegt das mit der VAG und der Verwaltung abgestimmt ist. (Anm.: Diese Präsentation wurde an die Mitglieder des AfV per Post verteilt)

StR Fischer

00.48.14

findet das Gutachten überzeugend und bedankt sich bei Herrn Dr. Krug für die Präsentation.

StR Brehm

00.50.00

weist auf einen Widerspruch zwischen den Folien der Vorlage und der Präsentation hin. Einen Endpunkt der Stadtbahn in Tennenlohe hält er für unsinnig. Zur U3 nach Oberasbach / Zirndorf fragt er nach den Konsequenzen bei einem etwaigen Scheitern der Standardisierten Bewertung. Gibt es hierfür Alternativplanungen? Wie ist die Abstimmung mit den Nachbarstädten?

StR Schuh

00.52.39

bedankt sich bei Herrn Dr. Krug vom IVV für den Vortrag. Meint, dass der weitere U-Bahnausbau zum Nordwestring und nach Gebersdorf in der CSU unstrittig ist und unterstützt wird. Seines Erachtens ist der „... Netzschluss der Straßenbahn über Celstunnel und Pillenreuther Straße“ nicht Beschlusslage des Stadtrates. Wünschenswert sei auf jeden Fall eine Verlängerung der Straßenbahn über Am Wegfeld hinaus, um eine Umsteigemöglichkeit für den Individualverkehr bereits an der Stadtgrenze zu schaffen. Außerdem sollten die Außenkorridore für die Pendler noch mehr gestärkt werden.

StR Fischer

00.55.27

korrigiert Herrn StR Schuh. Die Netzverbindung Pillenreuther Straße sei bereits im Nahverkehrsplan, der bis zum Jahr 2010 gilt, beschlossen worden und ist daher nicht mehr im Nahverkehrsentwicklungsplanes zu beschließen. Im übrigen sind alle Beschlüsse im Stadtrat bis zum Baubeginn hin gefasst worden.

StRin Seer

00.56.23

findet die Vorgehensweise vom Gutachter Büro plausibel. Die Planfälle B4 und B5 sind aus Ihrer Sicht fragwürdig, da hierfür 2 Jahre Untersuchung für nichts benötigt werden.

Als großes Fragezeichen sieht Sie den Weiterbau der U3 bis Gebersdorf, Zirndorf und Oberasbach. Da kann der Gutachter nichts dafür, dieser könne ja nur von den Beschlüssen der Stadtverwaltung ausgehen. Bis heute ist noch kein Antrag für das Planfeststellungsverfahren eingereicht worden. Man weiß außerdem nicht, welche Zuschüsse man vom Freistaat erhält. Die Förderung des Bundes bezieht sich, so weit sie informiert ist, nur auf den Abschnitt Gutstav-Adolf-Straße und Friedrich-Ebert-Platz.

Unter Bezug auf die AfV-Behandlung zu den Geldern aus dem Transrapid stellt sich die Frage, ob sich die Stadt Nürnberg und der Landkreis Fürth den Weiterbau der U3 überhaupt leisten können. Wenn die U3 vielleicht erst 2025 gebaut werde, sind in den nächsten 15 Jahre keine Verkehrsprobleme gelöst. Hierauf müsse man im Nahverkehrsentwicklungsplan eingehen.

Dr. Krug (IVV)

01.00.41

versichert, dass in den Planfällen von der Verwaltung nichts verändert wurde, aber einzelne Beschreibungen präzisiert wurden. Er muss davon ausgehen, dass die stadtgrenzüberschreitenden Netzergänzungen dort auch bekannt sind und entsprechend unterstützt werden. Und wenn es da Widerstand gibt, müsse man ein Fragezeichen bei den Ausbaumaßnahmen machen. Letztendlich ist es auch ein Entwicklungsprozess.

Die Verlängerung der Tram Richtung Erlangen wurde so konzipiert, das letztendlich alle Ausbauvarianten denkbar sind. Sollte die Tram nach Kornburg nicht wirtschaftlich sein, könnte die Wirtschaftlichkeit einer kürzeren Strecke aber noch gegeben sein.

StR Baumann

01.04.47

weist darauf hin, dass man noch am Anfang des Projektes steht. Die Fortsetzung der U3 in den Planfällen nach Nord-Westen und nach Fürth hinein, ist noch nicht mit Fürth abgestimmt.

Der Beschluss zum Nahverkehrsplan war damals einstimmig, im Zuge des Bauverfahrens zur Pillenreuther Straße müsse aber nochmals ein Beschluss eingeholt werden. Diese Vorgehensweise ist analog mit der Situation zum Frankenschneidweg. Im MIP und VAG-Haushalt ist das Projekt Pillenreuther Straße bereits enthalten.

Die Zusage des Freistaats über eine Förderung der U3 liegt vor, jetzt müsse Schritt für Schritt die Förderhöhe geklärt werden.

StRin Seer

01.08.57

hat eine Frage an Herrn Dr. Krug. Werden die Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr untersucht, wenn der Frankenschneidweg durchgebaut wird und wie weit kann es zu Fahrgastverlusten auf der U1 kommen, denn diese fährt ja parallel dazu.

Dr. Krug (IVV)

01.09.49

erklärt, dass die Randbedingungen in jedem einzelnen Planfall die Verkehrsmittelwahlverhalten der Menschen bestimmen. Die Situation sei mit einem System kommunizierender Röhren vergleichbar, d.h. der Fahrgast entscheidet über die Wahl des Systems. Eine Reduzierung der Fahrgäste auf der U1 wäre somit möglich.

StR Thiel

01.10.27

hat eine Frage zum Südwestkorridor. Außerhalb der Stadtgrenze von Nürnberg im Bereich Oberasbach / Zirndorf gibt es ein großes strukturelles Problem, weil es in diesem Korridor keine Schienenverbindung gibt. Diese U-Bahn befindet sich derzeit ohne Alternativlösung in der Standardisierten Bewertung. Würde diese Verlängerung nicht kommen, würde die U3 auf Nürnberger Stadtgebiet in Gebersdorf enden. Da wäre es schon sinnvoll, noch ein Szenario einer Zwischenlösung oder einer anderen Schienenverbindung zu untersuchen.

Dr. Krug (IVV-Ingenieurgruppe)

01.12.13

erläutert, dass das Instrumentarium es her gibt, eine solche Untersuchung durchzuführen. Wenn man mit der U-Bahn bis Gebersdorf fährt, dann macht es auch Sinn, mit der U-Bahn auch weiterzufahren. Dies ist nun mal die politische Beschlusslage, alles andere wäre unverantwortlich. Sollte es auf Grundlage der Standardisierten Bewertung zu einer anderen politischen Bewertung kommen, dann wäre er in der Lage, relativ flexibel darauf zu reagieren und die Planung durch Entwicklung neuer Ideen entsprechend anzupassen.

StR Baumann

01.13.04

ergänzt, wir erwarten kein abschließendes Ergebnis von einem Kostennutzenfaktor unter 1,0. Man geht jetzt von einem unwahrscheinlichen Fall aus. Herr Dr. Krug meinte, er könne darauf reagieren, dies würde aber Zeit und einen Nachtrag kosten.

StR Fischer

01.13.52

hält fest, dass es in diesem Bereich über 1,0 liegen wird. Denn dies ist ein wesentlicher Parameter für die Beurteilung solcher Strecken. Wir befinden uns nicht in einem utopischen Bereich sondern in einem sehr realistischen.

StR Baumann

01.14.20

erklärt, dass die Äußerungen von IHK, ADAC und der Handwerkskammer, die noch eingegangen sind, wurden mit eingearbeitet. Das Schreiben des VCD wurde in der heutigen Sitzung verteilt. Die Stellungnahme auf das VCD-Schreiben und die Unterlagen der PowerPoint-Präsentation werden ihnen zugesandt. (Anm.: ist bereits erfolgt)

StR Fischer

01.15.25

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

2. Schwerlastverkehr – aktuelle Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu Mautausweichverkehr und Immissionsschutz

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.04.2008

- Bericht -

StR Baumann

01.16.13

erläutert den Sachverhalt aus der Vorlage und verweist auf diese.

StR Schuh

01.18.45

findet die Vorlage sehr ernüchternd und enttäuschend für die Bevölkerung, die sich Gedanken gemacht hat. Er fragt nach, wie man dem Lkw-Verkehr entgegen bzw. wie man ihn aus den Wohngebieten heraushalten kann. Er möchte eine rechtliche Überprüfung von der Regierung von Mittelfranken haben, ob nicht noch Spielraum vorhanden ist, um hier speziell für die Anwohner der südlichen Ortsteile tätig zu werden.

StR Fischer

01.20.24

erklärt, dass dies der richtige Weg ist, denn die Stadt kann aus dem Urteil keine anderen Folgen ziehen, als die, die sie gezogen hat.

StR Krieglstein

01.20.59

ist ebenfalls nicht mit der Vorlage zufrieden und meint, dass es kein Zustand für die Bevölkerung im Nürnberger Süden ist. Sie braucht eine Lösung, damit der Schwerlastverkehr nicht mehr durch die Wohngebiete fährt.

StR Raschke

01.22.21

erklärt, dass es sehr viele Anträge zum Thema Hafenerschließungskonzept gegeben hat, dieses auch mehrfach vorgestellt wurde. Ein wesentlicher Punkt des Hafenkonzepes ist auch, dass der Lkw-Verkehr nach dem 6-spurigen Ausbau besser in den Hafen geleitet werden kann. Dies löst aber nicht das Problem, dass es immer wieder Lkw-Fahrer gibt, die das Mautstück meiden und bereits in Schwabach die Autobahn verlassen und durch Katzwang fahren. Denn man kann den Lkw-Verkehr nicht zwingen, dass er auf der Autobahn bleibt und dann über Königshof zum Hafen abfährt. Deswegen wird auch, wenn das Hafenkonzep vollzogen wird, die Überlegung sein, ob hier ein Kreisverkehr oder eine Ampel entsteht.

Es wurde auch von Herrn Oberbürgermeister erwähnt, dass die Katzwanger Straße mittelfristig so umgestaltet werden muss, dass sie für den Lkw-Verkehr uninteressant wird. So soll versucht werden, dass der Lkw-Verkehr auf der Autobahn bleibt. Insofern ist bereits viel passiert, aber es muss auch noch viel passieren.

StR Schrollinger

01.25.25

spricht den Frankenschnellweg an. Könnte man diesen nicht zur Autobahn umwidmen? Dies sollte noch aufgegriffen werden.

StRin Seer

01.27.04

ist erstaunt, dass die Regierung von Mittelfranken nach einem halben Jahr immer noch nicht entschieden hat, welche Folgen die Ausnahmeregelung für den regionalen Verkehr haben soll; wer davon ausgenommen ist und wie sie damit umzugehen gedenkt. Außerdem muss man sich Gedanken machen, wie man den Nürnberger Süden entlasten könnte, z.B. eine Regelung auf der Hirschenholzstraße. Dort könnte die Gewichtsbeschränkung der Lkw's weiter reduziert werden, wenn man sich mit der Stadt Schwabach einig wird.

StR Baumann

01.31.13

erklärt, für den Ziel- und Quellverkehr kann man die Mautausweichregelung nicht in den Griff bekommen. Es wird in einer der nächsten Ausschusssitzung eine umfangreiche Vorlage zu Katzwang vorgelegt. Die Verwaltung ist an diesem Thema dran.

Er meint, dass Herr StR Raschke schon erläutert hat, was in der letzten Legislaturperiode zum Hafen wiederholt an Anträgen und Behandlungen hier im Hause vorlagen. Es fokussiert sich jetzt auf die Planung der Autobahndirektion zur Abfahrt Königshof. Sobald es dort konkretisiert ist, wird dies in einem der nächsten Verkehrsausschusssitzung vorgelegt werden.

Zu Frau Stadträtin Seer meint er, dass man bei der Johannes-Brahms-Straße gerade am überlegen ist, ob man nicht Temporeduzierung oder zumindest die Markierung so

ändern sollte, dass durch die reduzierte Geschwindigkeit die Verträglichkeit des Verkehrs größer wird.

Zu der Frage von Herrn Stadtrat Schrollinger, den Frankenschnellweg in eine Autobahn umzuwidmen, erläutert er, dass dies vor einiger Zeit in einer Verkehrsausschusssitzung behandelt und ausführlich begründet wurde. Diese Vorlage wird ihm zugesandt.

StR Fischer

01.35.15

meint, dass der Bericht sicher unbefriedigend ist. Aber eines ist klar: Die Stadt versucht mit ihren möglichen Mitteln zu helfen. Der zweite von Herrn StR Schuh ange-deutete Weg, sich noch einmal mit der Regierung von Mittelfranken ins benehmen zu setzen oder auch mit der Politik, der muss natürlich auch bedacht werden. Aber dass einem das gleichgültig ist, was da geschieht, davon kann hier keiner ausgehen. Es wird sich nur an das beschränkte Instrumentarium gehalten, dass von den Rahmenbedingungen eben definiert ist.

StR Baumann

01.35.53

erklärt, dass die Untersuchung der B8 noch ausgewertet wird. Im November soll es mit der Regierung von Mittelfranken einen runden Tisch zum Thema Hirschenholzstraße und Mautausweichverkehr geben. Mit dabei sind die Nachbargemeinden. Der Termin wird noch bekannt gegeben. Danach wird im Verkehrsausschuss berichtet.

StR Fischer

01.37.09

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

3. Umbau des Bereichs Karl-Grillenberger-Straße/Mohrengasse (Karl-Grillenberger-Straße zwischen Hs. Nr. 24 und Unschlittplatz sowie Mohrengasse) - Beschluss -

StR Baumann

01.37.22

erläutert den Sachverhalt aus der Vorlage und bittet um Beschluss, damit eine weitere Planung erfolgen und im Bauausschuss vorgelegt werden kann.

StR Gradl

01.42.43

fragt, warum ein Kreisverkehr nicht vorgesehen ist, ob dies nicht sinnvoller wäre.

StRin Seer

01.43.01

meint, dass die Situation heute nicht schön ist, die Straße ist marode und es muss etwas geschehen. Der Plan beinhaltet keine Verbesserung für den Radverkehr, es kommt zur Verschlechterung. Es ist bedauerlich, dass in der Mohrengasse keine Radspuren angelegt werden. Sie wünscht für den Radverkehr einen entsprechenden Belag in der Karl-Grillenberger-Straße, denn das Großsteinpflaster ist das nächste Problem für Radfahrer, Rollstuhlfahrer etc.. Hier sollte sich die Verwaltung Gedanken machen.

StR Dr. Reindl

01.46.20

fragt auch nach, warum eigentlich kein Kreisverkehr geplant ist? Dies würde doch die Verkehrsbeziehung deutlich machen. Außerdem verirren sich ab und zu Reisebusse über die Maxbrücke. Ist es hier möglich, die Reisebusse in die Karl-Grillenberger-Straße Richtung Polizeipräsidium abbiegen zu lassen, die knapp ausgestaltet ist?

StR Schrollinger

01.48.05

hält fest, dass die Stellungnahme des ADFC ernst zu nehmen ist und schließt sich den Worten von Frau StRin Seer an.

StR Baumann

01.48.45

erläutert, dass ein Kreisverkehr in Richtung Parkhaus Wöhl wegen der Verkehrsführung im Parkhaus nicht möglich ist, die man nicht mehr ändern kann. Zu den Einmündungen des ADFC ist zu sagen, dass der Zustand eines neu gepflasterten Bereichs mit geschlossener Fuge letztendlich eine Güterabwägung ist. Die Rollstuhlfahrer fahren auf dem Gehweg, nicht auf der Straße. Die Ausweisung eines zusätzlichen Radstreifens und die Einsparung von Parkplätzen sei eine Abwägung, die man nicht durchhalten kann. Die Frage war auch noch, ob man in der Mohrengasse bis zur Einmündung eine getrennte Führung für Radverkehr machen kann. Dies muss noch geprüft werden, denn ab der Kappengasse bis zum Westtorgraben gibt es eine Geradeaus- und eine Linksabbiegespur. Diese Linksabbiegespur ist unverzichtbar.

Die Gestaltung mit dem Kopfsteinpflaster ist eine grundsätzliche stadtgestalterische Überlegung. Wenn nur Großsteinpflaster oder Kunststein gemacht würden, bekäme man keine Städtebauförderungsmittel für die Stadterneuerung zur Gestaltung und Aufwertung des Straßenraumes. Das Zufahrtsthema wird von Herrn Dr. Korda beantwortet.

Die Verwaltung (Herr Dr. Korda – Vpl)

01.52.18

erklärt das Problem des Parkhauses Wöhl. Durch den bevorrechtigten, in das Parkhaus einfahrenden Verkehr, wurde der aus diesem herausfahrende Verkehr in Richtung Westtor erheblich behindert. Es wurde eine Lösung gesucht, diese Ströme zu entzerren. Dies führte dann zu dieser umwegigen Führung. Durch die neue Zufahrt können sich zukünftig einfahrende und wartende Fahrzeuge in diesem Bereich aufhalten, während die ausfahrenden problemlos links oder rechts einbiegen können. Dies hätte man mit einem Kreisverkehr nicht lösen können.

StR Schuh

01.53.08

will wissen, wenn sich ein Reisebus verirrt, kann er dort problemlos durchfahren?

Die Verwaltung (Herr Dr. Korda – Vpl)

01.53.18

erklärt, dass die Radien so ausgelegt sind, dass ein Reisebus sowie ein Lkw oder Müllfahrzeug durchfahren können.

StRin Seer

01.53.36

hat festgestellt, dass der Plan 2 Jahre alt ist.

StR Baumann

01.54.45

erklärt, dass es ja nicht so ist, dass der Radverkehr erst jetzt wichtig wurde, sondern der Belang musste schon 2006 abgewogen werden. Es wurde festgestellt, dass die Maßnahme, um die Städtebauförderung überhaupt zu bekommen, nicht anders zu lösen ist als wie in diesem Plan dargestellt. Das hat mit den 2 Jahren nichts zu tun. In diesen 2 Jahren wurden im wesentlichen Alternativen geprüft.

StR Fischer

01.55.55

lässt abstimmen. Der Beschluss wird gegen zwei Stimmen so beschlossen.

Beschluss

siehe Beilage

**4. Straßenplan Seebacher Straße zwischen Leyher- und Möhrendorfer Straße
- Beschluss -**

StR Baumann 01.56.24
verweist auf die Vorlage.

Herr Büttner (AGBV) 01.56.38
bittet den Stadtrat, baldmöglichst für den Grundstückserwerb und den Umbau Mittel bereit zu stellen, damit hier diese Problemlage schnell gelöst werden kann.

StR Fischer 01.57.30
lässt abstimmen und stellt fest, dass der Beschluss einstimmig gefasst wird.

**5. Straßenplan Schleifweg zwischen Füchtbauer- und Schopenhauerstraße
- Beschluss -**

StR Baumann 01.57.46
bezieht sich auf die Vorlage.

StR Fischer 01.58.19
lässt abstimmen und stellt fest, dass der Beschluss einstimmig so gefasst wird.

Beschluss siehe Beilage

**6. Straßenplan Heimerichstraße zwischen Hallerstraße und Prof.-Ernst-Nathan-
Straße
- Beschluss -**

StR Baumann 01.58.34
meint, dass die U-Bahn ihre Schatten voraus wirft. Es wird die Beschlusslage für die Oberflächengestaltung gebraucht, sie ist abgestimmt mit der Verkehrsplanung, Stadtplanung und der U-Bahnplanung. Das einzige Problem, das noch nicht ganz gelöst ist, seien einzelne Baumstandorte. Hier gibt es Optionsflächen, die im landschaftspflegerischen Begleitplan noch definiert und in die Planfeststellung eingebracht werden. Die Planfeststellung soll im Oktober eingeleitet werden. Außerdem gibt es keine Finanzbelastung für die Anlieger, weil die Heimerichstraße als erstmalig hergestellt gilt. Es wird eine Information für die Betroffenen geben und er bittet um Beschlussfassung.

StRin Seer 02.00.04
meint, dass man noch gar nicht weiß, ob es eine Finanzierung und Bezuschussung gibt. Außerdem ist noch zu klären, inwieweit diese Planung mit dem Klinikum Nürnberg abgestimmt ist, mit der Neubaustufe Ost? Und warum ist keine bergmännische Bauweise geprüft worden? Sie erwartet einfach mehr Informationen und Unterlagen. Deshalb kann Sie diesem Plan nicht zustimmen.

StR Baumann 02.01.40
erklärt, dass es eine Straßenplanung ist und keine Untergrundsplanung. Es geht heute nur um die Oberflächenplanung und diese muss in die Planfeststellung aufge-

nommen, vorgezogen und beschlossen werden. Das ist die Fachgrundlage, die gebraucht wird, sonst kommt man in der Planung nicht vorran.

StR Fischer

02.02.48

lässt abstimmen, der Beschluss wird mit einer Gegenstimme so beschlossen.

Beschluss

siehe Beilage

7. Tillystraße zwischen Wallensteinstraße und Edisonstraße - Beschluss -

StR Baumann

02.03.10

meint, dass der Beschluss formal notwendig wird, weil er länger als 6 Jahre alt ist.

Herr Büttner (AGBV)

02.03.38

ist erfreut, dass es 2009 voraussichtlich vollzogen wird, weil die Straßenoberflächen in einem schlechten Zustand sind.

StR Fischer

02.04.48

lässt abstimmen, der Beschluss wird einstimmig so beschlossen.

Beschluss

siehe Beilage

8. Busverbindung Almoshof - Thon hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2008 - Bericht -

StR Brehm

02.05.11

bedankt sich für die dortige Bushaltestelle. Was den Standort angeht, würde er sich aber wünschen, dass man diese vielleicht noch weiter Richtung Westen rücken könnte. Denn vor dem Glascontainer liegt sie nicht in der Mitte zwischen den beiden bestehenden Haltestellen. Der Mehrwert wäre durchaus größer, weil die Haltestelle dann etwas weiter westlicher wäre. Vielleicht lässt sich es auf dem kurzen Dienstweg klären.

Die VAG (Herr Dahlmann-Resing)

02.06.47

ist erfreut, dass die zusätzliche Bushaltestelle ihre Anerkennung findet. Er lässt es prüfen, ob man die Haltestelle noch etwas weiter Richtung Westen nach legen kann.

StR Schuh

02.08.29

bittet, wenn die Haltestelle an diesem Containerstandort entstehen soll, vorher mit dem Almoshofer-Verein zu reden, die den Containerplatz pflegen, bevor man mit dem Bau beginnt. Er ist auch erfreut über die neue Haltestelle, aber wenn möglich, etwas westlicher.

StR Fischer

02.10.00

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

**9. Benennung der Stichstraße von der Bärenschanzstraße zur Reithalle der ehemaligen Kavalleriekaserne
- Beschluss -**

StR Fischer 02.10.10
lässt abstimmen und stellt Einverständnis fest.

Beschluss siehe Beilage

**10. Dringliche Anordnung des Oberbürgermeisters gemäß Art. 37
Abs. 3 GO vom 24.07.2008 „Lutherplatz, provisorischer Gehweg gegenüber
Anwesen Nr. 11- 15“
- Beschluss -**

StR Fischer 02.10.30
lässt abstimmen und stellt fest, dass der Beschluss einstimmig so gefasst wird.

Beschluss siehe Beilage

**11. Behindertengerechte Lösung für die Bushaltestelle Röthenbacher Hauptstraße
in Richtung Röthenbach
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 10.12.2007
- Beschluss -**

StR Gradl 02.10.52
erklärt, dass die Haltestelle, wie im Sachverhalt dargestellt, sehr kurz ist. Für behinderte Menschen sei es unmöglich, richtig einzusteigen, weil die Busse keine Möglichkeit haben, richtig heran zu fahren. Er meint, dass der Lösungsvorschlag der Verwaltung so annehmbar ist und praktiziert werden soll.

StR Sender 02.11.22
sieht es etwas anders und stellt den Antrag, die Busbucht so zu gestalten, dass der Bus oder ein Gelenkbus einfahren kann und die Busbucht behindertengerecht ausgebaut wird.

Die VAG (Herr Dahlmann-Resing) 02.14.05
erklärt, dass dort üblicherweise kein Gelenkbus eingesetzt wird. Es könne aber nicht ausgeschlossen werden, dass dies zukünftig erforderlich wird. Insofern muss es in den Planungen berücksichtigt werden.

StR Baumann 02.14.37
hält die Vorlage für gut vertretbar. Eine Alternativplanung in Richtung Gelenkbus-tauglichkeit würde den vorhandenen Baum kosten und das Fremdparken nicht lösen.

StR Schuh 02.16.30
hält fest, dass es nicht das Problem wäre, wenn ab und an Gelenkbusse eingesetzt werden, aber im Prinzip verkehren dort ja nur normale Busse.

StR Gradl

02.17.08

meint, dass man nicht die Ursache vergessen sollte, warum der Antrag gestellt wurde. Nämlich, dass man den Abstand zwischen Bus und Bordstein verkürzt, damit die Behinderten ohne Fremdhilfe einsteigen können. Darum ist der Vorschlag der Verwaltung das Vernünftigste.

StR Sendner

02.17.50

stellt seinen Antrag: Die CSU beantragt die vorhandene Busbucht behindertengerecht auszubauen, also nicht so, dass der Bus auf der Straße stehen bleiben muss.

StR Fischer

02.18.05

lässt über den Abänderungsantrag abstimmen und stellt fest, dass der Antrag keine Mehrheit gefunden hat.

Er lässt über den Beschluss der Verwaltung abstimmen und stellt fest, dass er mit Mehrheit beschlossen wurde.

Beschluss

siehe Beilage

12. Niederschrift über die 1. Sitzung des Verkehrsausschusses am 29.05.2008

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

13. Niederschrift über die 2. Sitzung des Verkehrsausschusses am 03.07.2008

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

Nürnberg, 18.09.2008

Der Vorsitzende:

i.V.

gez. Jürgen Fischer

Der Referent VI:
gez. Baumann

Schriftführerin:
gez. Braunersreuther