

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

über die

**04. Sitzung des Verkehrsausschusses am 16.10.2008
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
	Stadtrat	Raum (i.V. StR Würffel)
	Stadträtin	Böhm
	Stadtrat	König
	Stadtrat	Krieglstein
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	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: 10.23 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

- | | | |
|-----|--|-----------|
| 1. | Strukturelle Verbesserungen bei der Radverkehrsförderung
hier: Jahresbericht 2007/2008 und Bauprogramm 2009 ff. | Bericht |
| 2. | Verkleinerung der lichten Weite der Unterführung am ehemaligen
Bahnhof Langwasser
hier: <u>Anfrage der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.09.2008</u> | Bericht |
| 3. | Beckschlagergasse / Innere-Cramer-Klett-Straße – Einführung
von Gegenverkehr stadteinwärts | Beschluss |
| 4. | Ausstieg an der Endhaltestelle Worzeldorfer Straße der Linie 8
hier: <u>Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.02.2008</u> | Bericht |
| 5. | Verkehrsverhältnisse an der Grundschule Thoner Espan
hier: <u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 14.12.2007</u> | Beschluss |
| 6. | Handy Parkticket
hier: <u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.08.2008</u> | Bericht |
| 7. | Benennung der U-Bahnhöfe des BA 2.1 und des BA 3 der U3 | Beschluss |
| 7a. | Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion
Baumerhalt in der Wilhelm-Späth-Straße | Beschluss |

Nichtöffentliche Sitzung
entfällt

Herr StR Fischer eröffnet die Sitzung des Verkehrsausschusses und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird um einen Dringlichkeitsantrag als

TOP 7a: Baumerhalt in der Wilhelm-Späth-Straße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.10.2008

ergänzt.

1. Strukturelle Verbesserungen bei der Radverkehrsförderung
hier: Jahresbericht 2007/2008 und Bauprogramm 2009 ff.
- Bericht -

StR Baumann

00.01.28

erklärt, dass der vorliegende Bericht zum Ziel hat einen Überblick zu verschaffen. Der Trend zur Nutzung des Rades hat sich verstärkt. Der Anteil des Fahrradverkehrs im Freizeitverkehr ist von 16% auf 21% und im arbeitsbezogenen Verkehr von 8% auf 11% zwischen 1997 und heute gestiegen. Die konzeptionelle Grundlage ist der von ihnen beschlossene Radwegeplan und das Radabstellanlagenkonzept. In der Anlage der Vorlage sind die einzelnen Maßnahmen des Bauprogramms für den Radwegebau aufgezeigt. Der Fokus des Verkehrsplanungsamtes liegt ganz stark auf wichtigen Netzergänzungen um möglichst Lückenschlüsse im Radwegenetz zu schließen.

Im laufendem Jahr werden 7,5 km neue Radwege gebaut. Für 2009 ist dann der Bau neuer Radwege in einer Länge von insgesamt 5,6 km vorgesehen. Darunter sind dann solche wichtigen Netzergänzungen wie Radstreifen Eichendorffstraße, Marienstraße, Virnsbergerstraße, Fürther Straße, Ostendstraße und Maximilianstraße. Kontinuierlich wird auch das Radroutenkonzept umgesetzt. Mit der Beschilderung der nächsten Route von Schniegling nach Erlenstegen über den Marienbergpark ist demnächst zu rechnen und 2009 wird auch mit der Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen in der Altstadt begonnen.

Durch die Preisverleihung des Deutschen Fahrradpreises „best for bike – 2008“ zeigt sich, dass man auf dem richtigen Weg ist.

StR Brehm

00.06.14

meint, dass der Bericht zum Thema Radverkehr zeigt, dass man auf einem guten Weg ist. Es wurde schon viel getan und es gibt noch sehr viel zu tun. Hierfür werden auch die Finanzmittel aufgestockt. Er glaubt, dass man beim Ausbau der Infrastruktur im nächsten Jahr deutlich voran kommen könne. Wichtig ist, die Infrastruktur auszubauen und im Bereich der Bewusstseinsbildung einiges zu ändern, um mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen.

Im Nachgang zur Bürgerversammlung für den Bereich Schniegling, Wetzendorf und Johannis gab es allerdings auch viele kritische Wortbeiträge zum Radverkehr, z.B. von wilden Rasern und Rasern ohne Licht und solchen, die keine Rücksicht auf Fußgänger nehmen. Man sollte sich mit dem Thema Radverkehr und Sicherheit noch stärker auseinander setzen in den nächsten Jahren.

StR Schuh

00.08.15

erklärt, dass über Sicherheit im Zusammenhang mit dem Radverkehr gesprochen werden muss. Er bemängelt, dass lange Vorlaufzeiten bestehen zwischen Beschlüssen im Ausschuss und der Umsetzung von Maßnahmen. Es wäre gut, wenn Radverkehrsmaßnahmen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen gleich umgesetzt werden könnten. Er fragt, ob man nicht Fahrradfahrer mit Erkennungsmarken versehen könnte, denn die Toleranz zwischen Fußgängern, Radfahrern und Individualverkehr scheint aus seiner subjektiven Betrachtung heraus nicht besser zu werden. Die Erkennbarkeit von Fahrradfahrern ist sehr eingeschränkt. Sie unterstützen die Richtung der Radverkehrsförderung.

StR Fischer

00.10.56

hält fest, dass zwei Themen unterschieden werden müssen: Zum einen die Förderung des Radverkehrs mit Radwegen etc.. Das rechtswidrige Verhalten von Radfahrern muss gesondert diskutiert werden, weil sonst das wichtige Ziel der Radverkehrsförderung in Nürnberg nur unter dem Aspekt von Belästigungen und rechtswidrigen Verhaltensweisen gesehen wird. Mit Radwegebau kann verhindert werden, dass Bürgersteige von Radfahrern mitbenutzt werden. Er verweist auf die Aufgabe der Polizei verkehrswidriges Verhalten auch von Radfahrern zu ahnden.

StRin Seer

00.12.03

meint, dass es zu Konflikten kommt zwischen allen Verkehrsteilnehmern, dies ist unbestritten. Wenn es zu Konflikten kommt, dann hat es damit zu tun, dass Fußgänger und Radfahrer zu wenig Platz haben im öffentlichen Straßenraum. Entweder es gibt gar keinen Radweg oder der Radweg und Gehweg müssen sich den Raum teilen. Sie verweist schon mal auf den Tageordnungspunkt 2. Sie findet, dass die Verwaltung eine sehr übersichtliche und aussagekräftige Vorlage erstellt hat. Die Maßnahmen sind genannt und müssen umgesetzt werden. Sie fragt, ob eine Aussage gemacht werden kann, was es ungefähr kostet, die aufgelisteten Einzelmaßnahmen abzuarbeiten.

Sie fragt nach den Kosten für das Radroutensystem. Wenn es nur 140.000 € kostet und ein Teil schon verwirklicht ist, dann sollte man die restlichen Routen schneller umsetzen.

StR Schrollinger

00.16.00

bedankt sich für den Bericht und ist erfreut, dass man in Nürnberg immer mehr auf Radwege setzt und dies immer mehr ins Bewusstsein der Bürger bringt. Damit sind aber auch Konflikte verbunden, das muss allen klar sein. Er ist der Meinung, dass die Fahrradwege unzureichend ausgeschildert sind, denn oftmals kann man nicht erkennen, ob man jetzt auf dem Radweg oder auf dem Fußweg fährt. Beim Etat ist er auch im Zweifel, ob das Geld ausreicht. Er wäre interessiert zu wissen, wie das ganze finanziert werden soll.

Die Verwaltung (Herr Kluge – T)

00.18.42

hält fest, dass die Erhöhung der Radwegemittel eine gute Sache ist. Er verweist darauf, dass Projekte, die im engen Zusammenhang mit dem Straßenbau stehen, auch nur mit dem Straßenbau realisiert werden können. Es nützt gar nichts, wenn man die Radverkehrsmittel hat und der größere Teil der Straßenbaumittel fehlt. Dies erklärt teilweise die Zeitverzögerungen. Die Gelder im Straßenbau sind nicht in dem Umfang vorhanden, um das Programm so abzuarbeiten wie man es gerne möchte.

Hr. Anselstetter (PP-Mfr/Abt-Mitte-Verkehr) 00.19.25

erklärt, dass die Polizei die strukturellen Verbesserungen im Radwegenetz begrüßt. Es kann aber flächendeckend nicht verhindert werden das Radfahrer auf den Gehwegen fahren. Die Polizei ahndet rechtswidriges Verhalten von Radfahrern.

StR Schuh 00.21.22

erklärt auf die Fragen von Fr. Seer: Der Individualverkehr ist in der Rothenburger Straße so hoch, dass diese Abbiegespur für den Kfz-Verkehr gebraucht wird. Dies hat er auch gemeint, mit der Abwägung im Ausschuss. Man kann nicht immer dem Fahrradverkehr Vorrang einräumen.

StR Fischer 00.22.51

verweist nochmals darauf, dass man sich ans Thema Radverkehrsförderung halten sollte.

StR Schrollinger 00.23.11

meint, dass es ärgerlich ist, wenn Fahrradwege immer wieder zugeparkt werden, dieses wird sehr selten belangt. Wenn Baustellen Fahrradwege unterbrechen, und der Fahrradfahrer nicht mehr sieht, wie er seinen Weg fortzusetzen hat, kommt es zu Konflikten. Hier kann man einiges machen und dieses gehört auch zur strukturellen Planung dazu.

StRin Seer 00.23.55

fragt, ob die Polizei Schwerpunktkontrollen auch an Stellen durchführt, an denen bekannt ist, dass Radwege häufig zugeparkt werden. Ihr ist mehrfach aufgefallen, dass Streifen einfach vorbei fahren.

StR König 00.25.04

ist auch für Fahrradwege, aber man sollte auch die Mehrkosten für den Unterhalt berücksichtigen.

StR Sendner 00.25.48

gibt Herrn Kluge recht, seiner Ansicht nach macht es nur Sinn eigene Radwege anzulegen, d.h. abgetrennt vom Gehsteig und von der Straße. Dieses wäre nur sinnvoll im Zusammenhang vom Umbau oder Erneuerung einer Straße.

Herr Büttner (AGBV) 00.27.17

erklärt, dass die Bürgervereine in ihren Stadtteilen bei Sanierungsmaßnahmen auch immer für breitere Fahrradwege plädieren. Er fragt die Polizei, ob wie früher auch Fahrradstreifen eingesetzt werden, um Rowdys habhaft zu werden?

PP-Mfr/Abt-Mitte-Verkehr (Hr. Anselstetter) 00.29.05

erklärt zum Vorwurf von Frau Seer, dass Streifen an zugeparkten Radwegen vorbeifahren: Es kann nicht immer gehalten werden wenn, Streifen im Einsatz sind, aber diese Sachverhalte zum Falschparken werden natürlich ernst genommen.

Zur Frage von Herrn Büttner, es gibt natürlich noch Fahrradstreifen und Zivilstreifen, die sich dieser Sache annehmen, aber dieses Problem kann man nicht permanent und flächendeckend überwachen. Der Personalmangel lässt dies nicht zu.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 00.31.19

erklärt zur Frage der wegweisenden Beschilderung: Der Aufwand der Planung und der Umsetzung ist sehr personalintensiv. Eine Route ist bereits ausgeschildert, die zweite von Schniegling über Marienbergpark nach Erlenstegen ist planerisch fertig und wird sukzessive vor Ort vom Tiefbauamt noch in diesem Jahr umgesetzt. Es wurde vereinbart, dass dies nicht aus dem Radwegeetat finanziert wird, sondern aus sonstigen Mitteln. Die nächsten Routen sind im Fahrradstadtplan dargestellt.

Er möchte ein grundsätzliches Thema, Radstreifen oder Radwege noch mal ansprechen. Beim Thema Förderung des Radverkehrs wird das Ziel verfolgt mit möglichst wenig Geld möglichst viel zu erreichen. Netzlücken sollen geschlossen werden und der Radverkehrsanteil soll erhöht werden. Es werden möglichst durchgängige Routen hergestellt, entsprechend den Vorgaben des Radroutennetzes. Radstreifen sind das geeignete Instrumentarium zur Förderung des Radverkehrs. Denn Radfahrer, die vom Autoverkehr gesehen werden, fahren sicherer. Mit der Planung sollen Radfahrer in das Sichtfeld der Autofahrer kommen und vom Fußgänger getrennt werden, weil es sonst zu Konflikten mit den schwächsten Verkehrsteilnehmern, den Fußgängern, kommt.

StR Baumann 00.34.36

möchte abschließend zum Thema Verhalten darauf hinweisen, dass man gemeinsam mit dem ADFC und der Presse eine Broschüre herausgegeben hat zum Thema Sicherheit und Radverkehr. Insbesondere der eigenen Klientel der Radfahrer muss klar gemacht werden, dass es bestimmter Regeln bedarf. Der wichtigste Punkt war der, den Herr Jülich herausgehoben hat, dass die anlassbezogenen Radwege einen komplexeren Planungsablauf haben, deshalb dauert es etwas länger und dies wird in der Öffentlichkeit oftmals falsch verstanden.

StR Fischer 00.38.01

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

2. Verkleinerung der lichten Weite der Unterführung am ehemaligen Bahnhof Langwasser hier: Anfrage der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.09.2008 - Beschluss -

StR Gradl 00.38.16

erklärt, dass dort die Bahnsteigunterführung baufällig war und das Tiefbauamt gehandelt hat, womit er aber nicht zufrieden ist, weil die lichte Weite des Weges auf 2,50 m eingeschränkt worden ist. Er erwartet von der Verwaltung eine Lösung, so dass mind. 6 m für Radfahrer und Fußgänger zur Verfügung stehen.

StR Fischer 00.38.01

weist darauf hin, dass es dazu einen Antrag von der Ausschussgemeinschaft FDP / FW / ÖDP Herrn Schrollinger gibt.

StR Schrollinger 00.39.52

meint, dass durch die Baumaßnahme der Rad-/Gehweg eingeengt ist. Sein Vorschlag wäre, die andere Seite für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Er versteht seinen Antrag eher als Ergänzungsantrag.

StR Baumann

00.41.02

erklärt, dass die Verwaltung nachbessern wird. Die Problematik der Sanierung ist in der Vorlage geschildert. Der Vertrag, den die Stadt Nürnberg mit der Bahn geschlossen hat, ist nicht so glücklich.

Auch die Abstimmung innerhalb der Verwaltung ist nicht gut gelaufen, weil eine Regelanfrage und eine Anhörung an die technischen Notwendigkeiten hätte stattfinden müssen. Stattdessen hat man unter der Eile der abfallenden Brocken schnell gehandelt. Er bittet um Verständnis für die beteiligten Personen, die in der Verantwortung stehen. Die Frage ist wie man es jetzt löst. Weder gibt die StVO Hinweise für Tunnelbauwerke noch ist die Richtlinie für Bestandsbauten anzuwenden. Das Tiefbauamt schlägt nun zwei Varianten vor: Entweder Komplettausbau oder einen zweiten Durchgang auf der anderen Seite der Tunnelwand schaffen, der dann die Trennung von Fußgängern und Radfahrern ermöglicht. Dann hätte man auch ein Sicherheitsproblem gelöst.

Die Verwaltung (Herr Kluge – T)

00.43.43

Es bestand die Forderung der Bahn die Unterseite der Unterführung auf Schäden abklopfen zu lassen. Mit dem Nachbesserungsvorschlag, den sie heute unterbreiten, hat man eine gute Lösung gefunden. Es wird eine zweite Röhre geschaffen, neben der heute Bestehenden. Ein Neubau, der notwendig wäre an dieser Stelle, vielleicht mit 6 m Breite, würde einschließlich des Abbruches der bestehenden Unterführung eine Größenordnung von 3-5 Mio Kosten verursachen. Diese Summe wird auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung stehen. Die Lösung des Tiefbauamtes kostet ca. 15.000 € zu den jetzigen 15.000 €, die schon investiert wurden. Er verweist darauf, dass das Brückenbaubudget bereits um 700.000 € überzogen wurde. Diese Lösung lässt von den Maßen auch zu, dass die Bahn im mittleren Bereich des Tunnels auf Dauer Unterhaltsarbeiten durchführen kann.

StR Fischer

00.46.08

fragt Herrn StR Schrollinger, ob nach dieser technischen Erklärung der 2 Satz seines Antrages damit als erledigt betrachtet werden könnte und man sich auf den ersten Satz beschränken könne.

StR Schrollinger

00.46.18

stimmt diesem Vorschlag zu.

StRin Seer

00.46.23

meint, dass die Lösung nicht optimal ist. Man spricht ja hier von einer lichten Breite von 2,50 m. Von der lichten Breite gehen noch ein 50 cm erhöhter Bordstein weg. Hier sieht sie ein gewisses Gefahrenpotential für Fahrradfahrer. Sie fragt, ob hier etwas zum Schutz und zur besseren Sichtbarkeit vorgesehen ist.

Die Verwaltung (Herr Kluge – T)

00.47.21

erklärt, dass nach seinen Informationen der abgezaunte Bereich 3 m breit ist und davon geht der Bordstein ab, so dass 2,50 m bleiben. Man kann also den Tunnel auf 3 m verbreitern, hier ist man flexibel.

StR Fischer

00.47.53

an Herr Gradl gerichtet: Nachdem was Herr Kluge gerade gesagt hat, schlägt er vor, dass der Antrag mit dem Wort auf „möglichst“ 6m Breite ergänzt werden sollte.

StR Gradl 00.48.18
meint, dies wäre eine vertretbar Lösung.

StR Fischer 00.48.55
lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Beschluss siehe Beilage

3. Beckschlagergasse / Innere-Cramer-Klett-Straße – Einführung von Gegenverkehr stadteinwärts - Beschluss –

StR Baumann 00.49.24
erklärt, dass es bei der Vorlage der Straßenplanung um zwei Ziele geht. Zum einen, die Tempo 30-Regelung beizubehalten, die derzeit aufgrund des Querschnitts nicht eingehalten werden. Und zweitens, dass der Ziel- und Quellverkehr aus dem Sebalbus-Gebiet einen besseren Anschluss an die Innenstadt bekommt. Durch den Kanalbau sei man jetzt in der Lage diesen Plan schnell umzusetzen. Nach dem Zeitplan könnte im Frühjahr umgebaut werden.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 00.51.16
erläutert die Straßenplanung. Nach der Beanstandung der Regierung von Mittelfranken, dass der heutige Querschnitt nicht der einer Tempo-30 Zone entspricht, muss dort nach dem Kanalbau gehandelt werden. Mit der Planung wird gleichzeitig auch etwas für den Radverkehr, in Form einer zusätzlichen Ost-West-Beziehung, und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, durch den Einbau zweier Schutzinseln, getan.

Die Leistungsfähigkeit der Straße mit einspuriger Verkehrsführung wurde geprüft. Am Inneren Laufer Platz kann und muss die Signalanlage angepasst werden, d.h. die Grünzeit wird verlängert, weil die zweispurige Aufstellung vor der Lichtsignalanlage auf 1 Spur zurück geht. Neben der Bushaltestelle verbleibt eine Fahrbahnbreite von 3.00 m, so dass Fahrzeuge auch an wartenden Bussen vorbei fahren können. Vor der Signalanlage in Höhe Königstormauer können sich die Fahrzeuge zweispurig aufstellen. Dies gewährleistet die Leistungsfähigkeit zur Ausfahrt in den Ring.

Die Senkrechtparkplätze bleiben erhalten.

StRin Seer 00.54.50
hält die Planung für sehr sinnvoll. Denn die derzeitige Tempo 30-Zone verführt dazu mindestens Tempo 50 zu fahren.

StR Fischer 00.55.31
erklärt, dass die dortige Situation bereinigt werden muss. Wenn die Straße wegen der Kanalarbeiten erneuert werden muss, dann ist es jetzt der richtige Zeitpunkt um etwas zu bereinigen, was schon seit langem ansteht.

StR Schuh 00.57.17
meint, dass er den Zweirichtungsverkehr ablehnt, aber die Umgestaltung und der Zweirichtungsweg unterstützt wird.

StR Sendner

00.59.45

bezweifelt die Aussagen des Verkehrsplanungsamtes, dass mit einer Spur und einer kurzen Grünphase 11.000 Fahrzeuge zu bewältigen sind. Er hält diese Planung für sinnlos.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl)

01.02.22

erklärt, die Leistungsfähigkeit der Straße ist bestimmt durch die Signalanlage am Ring. Der Abfluss lässt sich klar berechnen, wie viele Fahrzeuge auf den Ring hinaus kommen und ob es mit einer Spur leistungsfähig ist. Diese Leistungsfähigkeit ist gewährleistet.

Die Tempo 30 –Zone kann nur bestehen bleiben, wenn der Querschnitt verringert wird. Also mit einer Spur kann man Tempo 30 machen mit mehreren Spuren ist Tempo 30 nicht mehr möglich.

Er findet, dass mit der Planung die Ziele Einhaltung Tempo 30, bessere Quartierserschließung, mehr Sicherheit für Fußgänger und gleichzeitig neues Angebot für den Radverkehr unter Berücksichtigung und Gewährleistung der Leistungsfähigkeit erreicht werden.

StR Kriegelstein

01.05.10

meint, dass die Vorstellung nicht plausibel ist und kann nicht erkennen, dass vor Ort der Bedarf zur Umplanung überhaupt gegeben ist. Die Zahlen sind seiner Meinung nach reine Spekulation und wenn, dann sollte man die Zufahrt und Abfahrt insgesamt noch mal überprüfen.

StR Raschke

01.06.20

hat eine Frage an die CSU, wenn das Verkehrsplanungsamt die Prüfung der Leistungsfähigkeit anhand der Berechnung darstellt und nachweist, ob sie dann bereit wären der Umplanung zuzustimmen.

- die CSU verneint diese Frage auf Zuruf -

StR Fischer

01.06.35

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

Beschluss

siehe Beilage

4. Ausstieg an der Endhaltestelle Worzeldorfer Straße der Linie 8

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.02.2008

- Bericht -

StR Raschke

01.07.04

meint, dass die VAG vermeiden sollte, dass gleichzeitig zwei Straßenbahnzüge halten. Die Kurve ist so weit weg, dass der mangelnde Radius als Begründung für die Ablehnung des behinderten gerechten Umbaus nicht taugt. Es bleibt ein Ärgernis, dass die Haltestelle nicht behindertengerecht ausgebaut ist, zumindest für den ersten Zug. Nachdem 2005 ausgebaut wurde glaubt er an einen Planungsfehler.

Der Vertreter der VAG 01.08.41
(Herr Dahlmann-Resing)

verweist auf die Abwägung im Vorfeld. Die VAG ist bei der Planung im Haltestellenbereich aufgrund der Vorgaben für die Längs- und Querneigung an die Gesetzeslage gebunden. Bedingt durch die Bushaltestelle im Umfeld wäre ein Gesamtumbau notwendig gewesen. Dies scheiterte an den Kosten. Die Anhebung der Haltestelle konnte nur für die ersten drei Türen realisiert werden. Die Planung wurde mit den Behindertenverbänden abgestimmt. Ein Planungsfehler liegt nicht vor. Spätestens mit Inbetriebnahme der Strecke durch die Pillenreuther Straße (2011) kann sichergestellt werden, dass immer nur ein Zug dort hält und nicht zwei hintereinander stehen. Er gibt die Anregung aber noch mal an die Fahrplanabteilung weiter.

StR Fischer 01.11.17
stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

5. Verkehrsverhältnisse an der Grundschule Thoner Espan
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 14.12.2007
- Beschluss -

StR Baumann 01.11.34
verweist auf die Vorlage. 2009 werden die provisorischen Maßnahmen dauerhaft umgesetzt.

StR Schuh 01.12.02
dankt der Verwaltung für die Vorlage und prompte Bearbeitung.

StR Fischer 01.12.40
stellt fest, dass der Beschluss hiermit einstimmig so gefasst wird.

Beschluss **siehe Beilage**

6. Handy Parkticket
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.08.2008
- Bericht -

StR Baumann 01.12.58
erklärt, dass beim Handy - Parken die Probleme Datenschutz, Nachweissicherheit und auch der Zahlungsverkehr und die Transparenz vorab gelöst werden müssen. Die Stadt Fürth testet derzeit ein System als Insellösung, darüber wird es im Forum Planung und Verkehr der Metropolregion einen Bericht geben. Es wird in verschiedenen Städten mit diesem System aber auch mit anderen Systemen experimentiert. Nürnberg wird automatische Lesegeräte anschaffen, die für das Handy-Parken kompatibel und systemunabhängig sind, so dass an einer Ausschreibung möglichst viele Firmen teilnehmen können.

Wichtig ist, dass die technischen Probleme gelöst werden. Es wird daran gearbeitet, aber man sei noch nicht soweit, dass man kurz vor der Einführung in der ganzen Metropolregion steht.

StR König

01.15.11

meint, dass Nürnberg als Technologiestandort weiter ausgebaut werden sollte. Deshalb plädiert er dafür, dass man sich intensiv solchen Innovationen annehmen sollte. Es sollten parallel zwei Ausschreibungen laufen, einmal für das technische System und einmal für den Betreiber.

StR Fischer

01.17.20

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

7. Benennung der U-Bahnhöfe des BA 2.1 und des BA 3 der U3 - Beschluss -

StR Sender

01.18.00

meint, dass die Bürgervereine mit eingebunden werden sollten, deshalb beantragt er heute eine Vertagung.

StR Fischer

01.18.53

lässt über den Vertagungsbeschluss abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Beschluss

siehe Beilage

7a. Baumerhalt in der Wilhelm-Späth-Straße—Dringlichkeitsantrag - Beschluss -

StR Raschke

01.19.13

meint, dass dieser Punkt im Umweltausschuss auf der Tagesordnung stand und Herr Dr. Pluschke dazu gemeint hat, dass das Gartenbauamt nochmals nachgeprüft hat, ob die Bäume in der Wilhelm-Späth-Straße alle gefällt werden müssen. Man sei zu dem Ergebnis gekommen, dass dies nicht der Fall ist und bittet die Verwaltung auf kurzem Weg, möglichst viele Bäume zu erhalten.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl)

01.19.53

möchte deutlich machen, dass dies kein Planungsfehler ist, denn in der Instruktion wurden die Baumstandorte eindeutig geprüft, so wie es in der Vorlage dargestellt ist. Die Umsetzung basiert auf einer KAG-Maßnahme mit intensiver Bürgerbeteiligung, insofern steht man in der Pflicht dort nicht allzu viel nachträglich zu verändern. Nach Prüfung des Verkehrsplanungsamtes wird vorgeschlagen Baumscheiben dort zu vergrößern, wo einzelne kapitale Bäume erhalten werden können. Dies könnte geschehen, in dem an einzelnen Stellen statt zwei Senkrechtstellplätzen ein Längsparkplatz geschaffen wird. Diese Lösung wurde mit dem Gartenbauamt besprochen und wäre verhältnismäßig im Eingriff, um den Charakter der Straße mit den großen Bäumen grundsätzlich zu erhalten. Sieben Parkplätze würden entfallen.

StRin Seer

01.21.52

erklärt, dass dieses Thema im Umweltausschuss sehr intensiv diskutiert und die Beschwerden der Anwohner sehr ernst genommen wurden. So wie es von der Verwaltung vorgestellt wird, findet es auch die Unterstützung der Anwohner. Dies zeigt, dass die Bäume und die Begrünung ein sehr hohes Gewicht haben. Sie hält es für vertretbar, wenn ein paar Parkplätze wegfallen.

StR Schrollinger

01.22.35

schließt sich dem an und verweist auf den Beschluss vom Verkehrsausschuss, in dem der Bestand an Bäumen in der Straße zu erhalten wäre und begrüßt diesen Kompromiss.

StR Fischer

01.23.04

Möchte nicht mehr über den SPD-Antrag abstimmen, sondern den von der Verwaltung zugesagten Kompromiss zur Abstimmung stellen. Der Beschluss wird einstimmig gefasst.

Beschluss

siehe Beilage

Nürnberg, 16.10.2008

Der Vorsitzende:

i.V.

gez. Jürgen Fischer

Der Referent VI:
gez. Baumann

Schriftführerin:
gez. Braunersreuther