

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

über die

**Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.06.2009**

**im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II**

**- öffentlich -**

---

<b>Vorsitzender:</b>	<b>i.V. 3. Bürgermeister</b>	<b>Dr. Gsell</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 (i.V. StRin Strohacker)</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Brehm</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>Stadtrat</b>	<b>Thiel</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</b>
	<b>Stadträtin</b>	<b>Seer</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Schrollinger (ÖDP)</b>

**Sonstige Teilnehmer:**

<b>Ingenieurgruppe IVV</b>	<b>Dr. Krug</b>
<b>Stadtrat</b>	<b>Grosse-Grollmann</b>
<b>VAG</b>	<b>Borchers</b>
<b>SÖR/3</b>	<b>Fischer</b>
<b>Vpl</b>	<b>Jülich</b>
<b>Vpl/M-F</b>	<b>Walser</b>
<b>Vpl/M</b>	<b>Zoglauer</b>

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

**Ende der Sitzung: 10:45Uhr**

---

**Schriftführerin: Braunersreuther**

## Tagesordnung

### I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1. **Nahverkehrsentwicklungsplan** Bericht  
**Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand**  
**(Beilage 1.1)**
  
  2. **Vermeidung störender U-Bahngeräusche** Bericht  
**hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.12.2008**  
**(Beilagen 2.1 - 2.2)**
  
  3. **Aktueller Planungsstand / Baubeginn der S-Bahn im Bereich** Bericht  
**Fischbach,**  
**S-Bahn-Ausbau Nürnberg-Neumarkt / S-Bahn-Stationen Fisch-**  
**bach und S-Bahn-Station Dutzendteich**  
**hier: - Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 12.01.2009**  
**- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.04.2009**  
**(Beilagen 3.1 - 3.10)**
  
  4. **Verbesserung der Radwege bei Katzwang** Bericht  
**hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 28.01.2009**  
**(Beilagen 4.1 - 4.2)**
- Auflagen
5. **Niederschrift über die 09. Sitzung des Verkehrsausschusses am**  
**23.04.2009**

Herr 3. BM Dr. Gsell eröffnet die Sitzung des Verkehrsausschusses und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

## **1. Nahverkehrsentwicklungsplan**

### **Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand**

#### **- Bericht -**

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 00.00.52

begrüßt Herrn Dr. Krug vom IVV aus Aachen, der über den aktuellen Sachstand des Nahverkehrsentwicklungsplans berichten wird. Zuletzt wurde darüber am 19.02.2009 im Verkehrsausschuss berichtet. Der Nahverkehrsentwicklungsplan ist seit ca. 1 Jahr in Arbeit. In dieser Zeit wurden die vorbereiteten Untersuchungen und Weiterentwicklungen des Verkehrsmodells DIVAN bearbeitet sowie in enger Abstimmung mit VGN und der Autobahndirektion Nordbayern sowie den statistischen Ämtern die Strukturdaten und Verkehrsprognosen erarbeitet. Im Projektbeirat am 16.06.2009 wurde ausführlich berichtet. Er bittet Herrn Dr. Krug um seinen Vortrag.

Dr. Krug / IVV 00.04.20

erläutert den aktuellen Sachstand der Bearbeitung am Nahverkehrsentwicklungsplan anhand einer PowerPoint-Präsentation.

3. BM Dr. Gsell 00.25.39

bedankt sich bei Herrn Dr. Krug für den Bericht.

StR Fischer 00.25.53

meint, dass die Berichterstattung sowohl im Projektbeirat wie auch heute im Verkehrsausschuss einen großen Vorteil hat, dass das Verfahren transparent geschieht und welche Basis erarbeitet wird, auf der dann die Planfälle vorgestellt werden. Deshalb sollte jetzt vermieden werden, unterschiedliche verkehrspolitische Referenzen einzubringen und zu diskutieren, denn dafür fehlt noch die Grundlage. Er bedankt sich bei Hr. Dr. Krug für den Vortrag.

StR König 00.27.30

erklärt, dass er es nicht richtig verstanden hat, es war ihm zu fachlich.

StRin Seer 00.28.53

stellt fest, dass man im Projektbeirat ausführlicher darüber reden konnte, aber heute war es ein Schnelldurchgang. Deshalb ist es schwierig für die Kolleginnen und Kollegen, die nicht dabei waren, in der Kürze das Wesentliche zu erfassen. Sie ist aber erfreut, dass sich die Diskussion im Projektbeirat bezüglich der Verkehrsprognosen auf Nürnberger Stadtgebiet jetzt doch als kritisch erachtet wurde.

Es stellt sich die Frage, wie der Lkw-Verkehr reduziert werden kann? Wie kann man das Beförderungsmittel Bahn stärken, damit man mehr Güter auf die Schienen bringen? Außerdem wurde über den Lieferverkehr in Nürnberg diskutiert, der ja nach der Prognose um 44% zunehmen soll. Das wäre dann Aufgabe des Stadtrats, zu überlegen, was getan werden kann. Sie gibt sich mit der Prognose nicht zufrieden, es muss weiter daran gearbeitet werden, dem Zuwachs entgegen zu steuern.

StR Schrollinger

00.31.29

bedankt sich für den Bericht. Er meint, dass es schwierig ist, die richtigen Prognosen zu treffen und es schwer vorhersehbar ist, wie sich die Konjunkturdelle langfristig auf den Verkehr auswirkt. Es wird sich zeigen, ob es vom wirtschaftlichen her zu einer extremen Zunahme des Verkehrs kommt oder nicht. Interessant wird es sicherlich erst, wenn die verkehrspolitischen Referenzen ins Spiel kommen, da gibt er Herrn Fischer Recht. Er fragt, wie sich der geplante Ausbau des Frankenschnellweges auf diese Prognosen auswirkt?

StR Krieglstein

00.33.24

erklärt, dass die Präsentation im Projektbeirat zu Überraschungen und Verwunderungen geführt hat. Für einen Verkehrsexperten sind diese Verkehrsverhältnisse realistisch, auch diese Annahmen die zugrunde liegen. Er meint, dass man diese Zahlen ernst nehmen muss. Es wird sicherlich eine Explosion von Lkws auf den Autobahnen geben und weist auf die Situation im Güterverkehrszentrum Hafen hin. Wie kann die Stadt Nürnberg hier Voraussetzungen schaffen, dass der Individualverkehr besser gesteuert wird? Dies geht nur mit einem abgestimmten Verkehrskonzept. Er bittet die Verwaltung in einem der nächsten Verkehrsausschüsse über den aktuellen Stand zu berichten, vor allem was die Umsetzungsmaßnahmen am Güterverkehrszentrum Hafen betrifft, die vorgesehen sind.

StR Fischer

00.35.33

meint, dass man beim Thema bleiben sollte, auch wenn es reizvoll ist und die Daten auf den Schwerlastverkehr rund um Nürnberg hinweisen. Hier kann die Stadt Nürnberg sehr wenig tun. Es ist Aufgabe des Bundes, dies zu regeln.

3. BM Dr. Gsell

00.37.58

meint, dass man die Verkehrsprognosen nicht ignorieren sollte. Wenn die Autobahnen voll laufen und die Entlastungsfunktion nicht mehr erfüllen, wird der Verkehr in die Stadt gedrängt. Daraus ergeben sich die Potentiale für den ÖPNV. Deshalb sind die Verkehrsprognosen für den LKW- und PKW-Verkehr auch für den NVEP wichtig.

StR Thiel

00.39.33

der regionale Güterverkehr auf der Schiene wird zurück gehen. Die Infrastruktur steht dafür nicht mehr zur Verfügung. Er fragt, wie die Konjunkturdelle im Nahverkehr angesetzt wird? Könnte daraus ein Förderproblem entstehen?

StR Schuh

00.42.07

im Zusammenhang mit den hohen LKW-Zahlen verweist er auf das Problem der Standorte für LKW-Rastplätze an den Autobahnen, die vor den Toren der Stadt angesiedelt werden müssen.

StR Baumann

00.43.37

zur Frage von Herrn Krieglstein: DIVAN baut auf die Zahlen von 2000 auf. Die Bundesprognose ist nicht kompatibel, denn der ein- und auspendelnde Verkehr hätte schon in den letzten 8 Jahren steigen müssen. Die Hafenvorlage ist in Arbeit.

Dr. Krug / IVV

00.44.58

die Konjunkturdelle wird so eingerechnet, dass die Verkehrsprognosen des Bundes anstatt 2025 erst im Jahr 2030 erreicht werden, so dass für das hiesige Modell des NVEP (Prognosejahr 2025) eine Teilmenge daraus angenommen wird. Wie wirken

die Zahlen auf den ÖPNV: Sie wirken indirekt, weil sich Reisezeiten für den MIV erhöhen und Widerstände auf der Straße zunehmen. Aus Modellsicht müssen uns die Zahlen der Bundesprognosen interessieren, weil auch Straßenbauprojekte in der Region damit gerechnet werden müssen. Für den NVEP ist der Einfluss im Nachkommabereich. Die Zahlen wirken auf die Nachfrage im Gesamtverkehr (MIV und ÖPNV) überhaupt nicht, nur auf die Verkehrsmittelwahl indirekt.

StRin Seer 00.48.10

sieht durch die Zahlen eine Chance für die Stadtbahn nach Erlangen, denn diese wäre in bestimmten Teilabschnitten sehr viel wirtschaftlicher zu betreiben. Bei der LKW-Problematik auf den Autobahnen hält sie es für erforderlich das Übel an der Wurzel zu bekämpfen, nämlich die Güter auf die Schiene zu bringen. Dazu ist es erforderlich die LKW-Maut zu erhöhen.

3. BM Dr. Gsell 00.49.50

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

## **2. Vermeidung störender U-Bahngeräusche** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.12.2008** **- Bericht -**

StR Baumann 00.50.34

verweist auf die Vorlage.

StR Ziegler 00.50.41

bedankt sich für den Antrag und die bisherigen Antworten und möchte wissen, ob es nicht möglich wäre, dass die U-Bahn langsamer aus der Röhre fahren kann, da die Züge ja kurze Zeit später am U-Bahnhof Eberhardshof halten müssen. Dies gilt vor allem für die Abendstunden, wo diese „Hörexpllosionen“ stark wahrgenommen werden.

StR Schuh 00.52.58

möchte wissen, ob ggf. technische Entwicklungen zu erwarten sind – analog zur Straßenbahn, die heute viel leiser fährt – die die Geräuschentwicklung an dieser Stelle reduzieren.

Der Vertreter der VAG 00.53.50

(Herr Borchers)

kann leider keine geräuschfreie U-Bahn anbieten. Hier liegt Metall auf Metall und ein gewisses Grundgeräusch wird bleiben. Eine technische Möglichkeit wird überprüft, nämlich eine Beschichtung der Druckwände. Inwieweit das aber möglich ist und was es kostet kann er jetzt noch nicht sagen. Die Frage von Herrn Ziegler nimmt er als Prüfauftrag mit.

3. BM Dr. Gsell 00.54.25

meint, dass es zumindest in den Abendstunden noch Luft gibt im Fahrplan, so dass die langsamere Fahrtgeschwindigkeit z.B. am Plärrer kompensiert werden kann. Er stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

### **3. Aktueller Planungsstand / Baubeginn der S-Bahn im Bereich Fischbach, S-Bahn-Ausbau Nürnberg-Neumarkt / S-Bahn-Stationen Fischbach und S-Bahn-Station Dutzendteich**

hier: - Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 12.01.2009

- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.04.2009

- **Beschluss** -

StR Baumann

00.55.11

erklärt, dass die Antworten zu den Fragen aus der Vorlage zu entnehmen sind. Die mehrmonatige Vollsperrung der Löwenberger Straße ist vom Tisch. Die Abstimmung ist noch im Gange. Die Öffentlichkeitsarbeit muss von der DB AG erfolgen, aber die Stadt wird eine offensive Pressearbeit verlangen und ihre Unterstützung anbieten.

Der Auftrag für die Planung für den zweiten Zugang in Form einer Treppe oder eines Tunnels am Haltepunkt Fischbach ist zwischen allen Beteiligten abgestimmt. Die Kosten für die Baumaßnahmen müssen verhandelt werden, ein Verlangen der Bahn nach Kostenbeteiligung durch die Stadt nach EKG sieht er nicht.

Eine regelmäßiger Halt der S-Bahn zwischen Feucht und Hbf. Nürnberg ist nicht vorgesehen, da dies nicht wirtschaftlich ist. Da stimmt die Verwaltung mit der Aussage der BEG überein. Am Haltepunkt Frankenstadion gibt es zudem Probleme, da die Züge eine niedrigere Ausstiegshöhe haben und die Bahnsteige nicht umgebaut werden.

3. BM Dr. Gsell

01.01.24

ist nicht ganz mit der Aussage einverstanden, dass am Bahnhof Dutzendteich durchgefahren wird. Dies trägt nicht gerade zur Attraktivität des ÖPNV bei. Es muss doch bei Veranstaltungen möglich sein, zumindest 1 Stunde vorher und 2 Stunden nachher, dass im Bereich Dutzendteich oder Frankenstadion die Fahrgäste ein- und aussteigen können. Dies müsste mit einem Ausnahmehalt zu machen sein. Er fragt, wie die Verhandlungen mit der Bahn verlaufen sind.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 01.03.30

erklärt, dass die bisherigen S-Bahnzüge eine Einstiegs- und Ausstiegshöhe von 96 cm haben und diese auch mit den bisherigen Bahnsteighöhen kompatibel sind. Die neuen Zuggarnituren haben eine Höhe von 76 cm, so dass auf den Strecken, wo diese eingesetzt werden, die Haltepunkte in der Höhe angepasst werden. Dies gilt für die Strecke der S1 (Hartmannshof-Hbf. Nürnberg-Forchheim -Bamberg), S3 (Neumarkt-Feucht-Hbf. Nürnberg). Auf der Linie S2 (Altdorf – Hbf. – Roth) verkehren die alten Züge mit der Höhe 96 cm, ein Umbau der Haltepunkte ist nicht vorgesehen.

Es wurde bei der Bahn nachgefragt und zugesagt, dass die Regionalzüge im 60 Minuten Takt am neuen Sonderbahnsteig Frankenstadion, der im Zuge der WM 2006 gebaut wurde, halten könnten. Dadurch gibt es weiterhin eine Verbindung von Neumarkt zum Haltepunkt Frankenstadion, zwar nicht mit der S-Bahn, aber mit den Regionalzügen. Insofern ist das Problem minimiert, aber es wird immer Schwierigkeiten geben mit den unterschiedlichen Fahrzeugtypen.

3. BM Dr. Gsell

01.07.22

meint, dass dies eine Erklärung ist, aber keine befriedigende Antwort durch die Bahn AG. Es muss doch möglich sein, dass am Bahnhof Dutzendteich die Bahnsteighöhe

so umzubauen, dass man notfalls die Fahrgäste von Nürnberg kommend über den S-Bahnverkehr abwickeln kann. Die Regionalbahn ist für die Veranstaltungen nicht so attraktiv, dass es zum Umsteigen verleitet.

StR Krieglstein

01.08.08

meint, dass die gesamte Maßnahme am Haltepunkt Fischbach, so wie es gelaufen ist, bei den Bürgern Verärgerung hervorgerufen hat. Vor Ort muss die Haltestelle so vorgesehen werden, dass sie entsprechend kreuzungsfrei betreten werden kann. Zudem muss bei den Verhandlungen zum Ausdruck gebracht werden, dass die Kosten nicht von der Stadt Nürnberg zu tragen sind.

Zum Haltepunkt Frankenstadion: Hier muss ein klarer Appell vom Stadtrat an die Bahn gehen, dass ein Sonderhalt bei Veranstaltungen möglich sein muss.

StR Thiel

01.10.43

hält das ganze für einen Schildbürgerstreich. Er kann es auch nicht nachvollziehen, dass eine S-Bahn von Nürnberg bis nach Neumarkt durchfährt und im ganzen Stadtgebiet dann nicht mehr anhält. Dies widerspricht im Grunde schon den Grundgedanken einer S-Bahn, die feinräumig erschließt.

StR Brehm

01.13.50

meint, dass das Wort Schildbürgerstreich zutrifft und die Bahn beim gesamten Verfahren keine gute Figur macht. Vielleicht gibt es auch eine pragmatische Lösung, um diese 20 cm zu überbrücken. Er hält es auch für wichtig, dass dieser 2. Zugang kommt und zwar zeitnah. Die Bahn ist bei der Finanzierung gefragt.

StRin Seer

01.15.55

kann es auch nicht nachvollziehen, dass die S3 auf Nürnberger Stadtgebiet nicht hält. Im TOP 1 wurde erst darüber gesprochen wie wichtig es ist, den Nahverkehr interessanter zu gestalten und er attraktiv ausgebaut werden soll, um dadurch mehr Fahrgäste zu gewinnen. Dies wird nicht gelingen, wenn die S-Bahn auf Nürnberger Stadtgebiet durchfährt.

Sie möchte wissen, wie die Bahn damit umgeht, wenn die alten Bahnsteige mit der Höhe von 96 cm von den neuen Zügen mit der Bahnsteighöhe von 76 cm angefahren werden und die Züge langfristig ersetzt werden. Sie vermutet, dass die Bahn nicht viel investieren möchte, um die Strecken attraktiver zu machen.

3. BM Dr. Gsell

01.18.25

erklärt, dass damals bei den neuen S-Bahnstrecken die Bahnsteige extra erhöht wurden.

StR Schrollinger

01.18.39

hält dies auch für einen Eiertanz, der da von der Bahn vollzogen wird. Das Argument Wirtschaftlichkeit ergibt sich aus der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Er plädiert dafür mehr Druck auf die Bahn auszuüben, denn es muss technisch möglich sein die Bahnsteigkanten entsprechend anzupassen. Er verweist darauf, dass der Bahnhof Fischbach aufgrund seines hohen Einzugsbereichs einen hohen Stellenwert hat.

Er fragt nach dem Fahrradweg unter der Brücke, der erhalten werden muss.

StR Gradl 01.20.53

möchte klarstellen, dass die Verantwortung bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) liegt, die im Auftrag des Freistaat Bayerns Besteller und Auftraggeber ist. Die Bahn führt als Unternehmen nur das aus was bestellt wurde. Er hält fest, dass der richtige Ansprechpartner für die Forderungen der Freistaat Bayern ist.

3. BM Dr. Gsell 01.22.47

meint, dass Herr Gradl nur teilweise recht hat, denn die Rahmenbedingungen von den Zughöhen gibt weiterhin die Deutsche Bahn AG vor. Dies führt gerade zu einem nicht erwünschten Ergebnis vor Ort.

Er formuliert einen Beschlussvorschlag:

„Die Stadt Nürnberg erwartet, dass für die neue S-Bahn Richtung Neumarkt im Bereich der Bahnhöfe Frankenstadion oder Dutzendteich eine Bedarfshaltestelle für Großveranstaltungen eingerichtet wird.

Ferner weist der Verkehrsausschuss darauf hin, dass die Veranlassung für einen Umbau eines zusätzlichen sicheren Zugangs am Bahnhof Fischbach durch den S-Bahnbau entsteht und kein Verlangen der Stadt als Dritter darstellt. Insofern ist die Übernahme der gesamten Planungskosten durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie als Besteller zu begrüßen.“

Mit dieser Formulierung soll sichergestellt werden, dass man sich nicht als Veranlasser sieht für die Baumaßnahme.

StR Baumann 01.25.25

möchte noch darauf hinweisen, dass es zwei Planungsvarianten gibt, die das Wirtschaftsministerium plant. Die eine ist kritisch für den Radweg.

StR Schrollinger 01.25.52

hat noch eine Frage zu dem Beschlussvorschlag, ob es nicht möglich wäre, den Halt am Haltepunkt Fischbach hinzuzunehmen.

3. BM Dr. Gsell 01.25.59

erklärt, dass es bei dieser Strecke nicht nur den Haltepunkt Fischbach gibt.

StR Seer 01.27.01

stellt fest, dass man sich politikübergreifend einig war, dass die S-Bahn Neumarkt an jedem S-Bahnsteig zwischen Neumarkt und Nürnberg halten sollte. Dieses möchte sie auch im Beschlussvorschlag aufgenommen haben. Sie fragt nach dem Haltepunkt Dürrenhof, an dem zwei S-Bahnlinien mit verschiedenen Höhen verkehren.

3. BM Dr. Gsell 01.27.52

erklärt, dass S1 und S2 die gleiche Höhe haben.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 01.28.02

erläutert, dass die neue S-Bahnstrecke von Neumarkt die Regionalzüge ersetzt und die Strecke in der standardisierten Bewertung einen leicht über 1 liegenden Kosten-Nutzenfaktor hatte. Ein durchgehender 10 min-Takt auf der Linie zwischen Fischbach und Hauptbahnhof durch die S2 und S3 ist nicht wirtschaftlich darstellbar. D.h., die

Fahrgäste müssen in Feucht umsteigen, wenn man zwischen Feucht und Hauptbahnhof aussteigen möchte. Dies ist sicherlich nicht optimal, aber nicht anders finanzierbar durch den Besteller.

Am Bahnhof Fischbach darf sich die Zugangssituation zumindest keinesfalls verschlechtern. Diese Forderung wurde im Rahmen der Planfeststellung seitens der Stadt erhoben. Die Verwaltung ist intensiv mit den Akteuren in Gesprächen, auch mit dem Wirtschaftsministerium. Er denkt, wenn der Beschluss heute so getroffen wird, ist er sicherlich hilfreich. Wir sind nicht in der Position die Änderungen herbeizuführen. Dies ist eindeutig die Aufgabe des Fördergebers bzw. des Umsetzers der Deutschen Bahn AG.

StR Thiel

01.30.34

findet es unsinnig eine S-Bahn zu haben, die am Hauptbahnhof abfährt und auf Nürnberger Stadtgebiet nicht mehr anhält. Wenn dies so bleiben würde, könnte sich dies tatsächlich auf die Verkehrsmittelwahl der Fahrgäste auswirken.

3. BM Dr. Gsell

01.32.02

hat die Bitte, dass die Grundlagen für die S3 nicht ganz infrage gestellt werden. Es war allen bekannt, dass die Verkehrsströme, die durch die neue S-Banlinie generiert werden, gering sind. Für die einzelnen Bahnhöfe bittet er heute um eine realistische Behandlung. Dieses sollte berücksichtigt werden. Für den Haltpunkt Frankenstadion gibt es einen erhöhten Bedarf. Deshalb wurde auch die vorsichtige Formulierung „Bedarfshaltestelle“ gewählt.

StR Schuh

01.33.46

aus Sicht der CSU-Fraktion tragen sie diesen Beschluss heute mit. Wünschenswert wäre aber, dass alle Haltestellen zwischen Hbf. und Fischbach angefahren werden.

StR Fischer

01.34.17

meint, aus heutiger Sicht und vor allem unter den Bewertungsfragen, die Herr Jülich angesprochen hat, kann man es gar nicht anders machen, als so wie es Herr Gsell vorgeschlagen hat. Er stimmt zu.

3. BM Dr. Gsell

01.34.40

lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

**Beschluss**

**siehe Beilage**

#### **4. Verbesserung der Radwege bei Katzwang**

**hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 28.01.2009**

**- Bericht -**

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 01.35.12

meint, dass aus baulich und technischen Gründen diese Lücke im Fahrradstadtplan nicht geschlossen werden kann, da der Querschnitt der Straße von 6,50 m gerade für den Begegnungsfall zweier LKW's ausreicht. Deshalb ist an dieser Stelle ein Fahrradstreifen ohne einen Eingriff in den privaten Grundbesitz, nicht möglich. Aus diesem Grund kann nur auf Alternativen verwiesen werden, die abseits dieser Hauptverkehrsstraße liegen.

StR Schuh

01.36.42

möchte anregen, dass im Bereich Hans-Traut-Straße / Johannes-Brahms-Straße und der Verlängerung Neuseser Straße auf Grund der Gefahrenstelle (Ausfahrten der Landwirte, Problematik der Haltestelle für die Schulkinder, Feuerwehrausfahrt) die Geschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt wird. Dann könnten hier auch geübte Radfahrer fahren.

StRin Seer

01.38.44

möchte auch eine Anregung vorbringen, ob man nicht wie in Schwabach einen Schutzstreifen für Radfahrer anbringen könnte.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl)

01.39.41

meint zur Frage Tempo 30 in der Johannis-Brahms-Straße, dass hierzu am 27.11.2008 ein Beschluss im AfV gefasst wurde und verweist auf diesen. Es handelt sich hier um eine Staatsstraße, da würde ein Schild Tempo 30 nicht ausreichen. Nur durch bauliche Maßnahmen oder mit der Entfernung der Mittelmarkierung kann erreicht werden, dass dort die Geschwindigkeit tatsächlich reduziert wird.

Zum Thema Schutzstreifen, der Platz würde in Katzwang nicht ausreichen. Bei Unterschreitung der Mindestbreiten bietet der Schutzstreifen nur eine Scheinsicherheit für den Radverkehr. Denn für einen Schutzstreifen benötigt man mind. 1,25 m bis 1,50 m und dies bekommt man beim Querschnitt von 6,50 m in der Johannis-Brahms-Straße nicht hin. Innerhalb der Verwaltung wird schon überlegt, wo Schutzstreifen in Nürnberg als wichtige Ergänzung, schon allein aus Kostengründen, realisiert werden können.

3. BM Dr. Gsell

01.43.54

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

**5. Niederschrift über die 09. Sitzung des Verkehrsausschusses am 23.04.2009**

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

**Beschluss**

**siehe Beilage**

Nürnberg, 25.06.2009

Der Vorsitzende:

i.V.

gez. Dr. Gsell

Der Referent:  
gez. Baumann

Schriftführerin:  
gez. Braunersreuther