

Niederschrift

über die

Sitzung des Verkehrsausschusses am 23.07.2009

im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II

- öffentlich -

Vorsitzender:	Oberbürgermeister	Dr. Maly (TOP 1 – teilweise TOP 5)
	i.V. Stadtrat	Fischer (TOP 5 teilweise und TOP 6 – TOP 8)
Referent VI:	berufsm. Stadtrat	Baumann
Mitglieder:	Stadtrat	Fischer
	Stadtrat	Raschke
	Stadtrat	Brehm
	Stadträtin	Wojciechowski
	Stadtrat	Ziegler
	Stadtrat	Gradl
	Stadträtin	Wild
	Stadtrat	Raum
	Stadtrat	Thiel
	Stadtrat	König
	Stadtrat	Krieglstein
	Stadtrat	Dr. Reindl
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	Stadträtin	Seer
	Stadtrat	Schrollinger (ÖDP)
Sonstige Teilnehmer:	Stadtrat	Grosse-Grollmann (Guten)
	VAG	Dahlmann-Resing
	PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr	Anselstetter
	SÖR/3	Fischer
	SÖR/2-B/5	Gußner
	UB	Schuster
	Vpl	Jülich
	Vpl/M	Korda
	Vpl/M-F	Walser

Beginn der Sitzung: 09.00 Uhr

Ende der Sitzung: 11.26 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1. **Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“** Beschluss
hier: - Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.02.2009
- Antrag der Ausschussgemeinschaft FDP/FW/ÖDP vom 22.04.2009
(Beilagen 1.1 - 1.6)
2. **Erhaltung der Straßenbahnstrecke durch die Pirckheimerstraße und die Bayreuther Straße** Beschluss
hier: - Antrag der Stadtratsgruppe Linke Liste vom 17.04.2009
- Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.04.2009
- Antrag der Ausschussgemeinschaft FDP/FW/ÖDP vom 29.04.2009
- Antrag der Stadtratsfraktion SPD vom 04.05.2009
- Antrag der Stadtratsfraktion CSU vom 19.05.2009
(Beilagen 2.1 - 2.9)
3. **Weiterbau der U3 in den Landkreis Fürth** Bericht
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.03.2009
(Beilage 3.1 – 3.2)
4. **Prämie „Fahrrad + Helm“** Bericht
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 28.04.2009
(Beilagen 4.1 - 4.3)
5. **Mögeldorf Hauptstraße, Radweg vom Mögeldorf Plärrer zur Flussstrasse** Beschluss
(Beilagen 5.1 - 5.6)
6. **Benennung des Weges von der Kemptener Straße zum Main-Donau-Kanal und am Main-Donau-Kanal entlang nach Süden** Beschluss
(Beilagen 6.1 - 6.4)
7. **Straßenbenennung zwischen der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg und der Regensburger Straße bei den Hausnummern 270 bis 308** Beschluss
(Beilagen 7.1 - 7.4)
- 7a. **Straßenplan Schornbaumstraße** Beschluss
hier: Gemeinsamer Dringlichkeitsantrag der Stadtratsfraktionen SPD und CSU vom 22.07.2007

- 7b. Radstreifenmarkierung zwischen Kieslingstraße und Erlenste-
genstraße** Beschluss
**hier: Dringlichkeitsantrag der CSU-Stadtratsfraktion vom
22.07.2007**

I a. Auflagen

- 8. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am
28.05.2009**

**Nichtöffentliche Sitzung
entfällt**

Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister

Herr OBM eröffnet die Sitzung des Verkehrsausschusses und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird ergänzt um einen Dringlichkeitsantrag

TOP7a: Straßenplan Schornbaumstraße
hier: Gemeinsamer Dringlichkeitsantrag der Stadtratsfraktionen SPD und CSU vom 22.07.2009

und

TOP 7b: Radstreifenmarkierung zwischen Kieslingstraße und Erlenstegenstraße
hier: Dringlichkeitsantrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.07.2009

1. Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“

hier: - Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.02.2009
- Antrag der Ausschussgemeinschaft FDP/FW/ÖDP vom 22.04.2009

- **Beschluss** -

StR Baumann 00.01.05

erläutert den Sachverhalt aus der Vorlage und bittet Herrn Jülich die Bewerbungsunterlagen anhand einer PowerPoint-Präsentation darzustellen.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 00.03.43

erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation das Projekt, mit dem sich die Stadt beim Modellvorhaben „Innovative öffentliche Fahrradverleihsystem“ beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung beworben hat.

StR Brehm 00.24.24

meint, dass das Thema Radverkehr für die SPD ein großes Zukunftsthema bleibt: Aktuell sollen überdachte Abstellplätze in der Altstadt geschaffen werden, nun der Baustein mit dem Fahrradverleihsystem. Damit kommt mit dem Rad noch eine kleinräumige Erschließung dazu, was mit dem Bus und der Bahn nicht zu erreichen ist. Dadurch würde sich ein schlüssiges Konzept ergeben, so dass sich der ÖPNV und der Radverkehr ergänzen können. Er hat trotzdem noch Bedenken und Vorbehalte anzumelden. Aus welchem Topf soll das Projekt finanziert werden, auch die laufenden Kosten? Er gibt sein Einverständnis für die Planung und hofft, dass die nächsten Meilensteine im Oktober vorgestellt werden können, um möglicherweise 2010 in die Realisierung zu gehen.

StR Schrollinger 00.26.45

ist erfreut, dass dieses Modell Zukunft hat. Dies zeigt sich auch an den Zahlen, die vorgestellt wurden. Die Kooperation mit der NOA findet er gut. Er möchte aber noch wissen, ob es nicht möglich wäre, gleich zu Beginn den Kreis der möglichen Nutzer auszuweiten um die Gruppe der Mobicard - Nutzer oder andere Nutzer des VGN und nicht nur die Abo-Kunden. Dies würde die Akzeptanz erhöhen und die Finanzierbarkeit fördern.

StR Schuh 00.28.42

begrüßt ebenso den Modellversuch, denn innerstädtisch ist das Fahrrad eine tolle Ergänzung zum ÖPNV. Er möchte noch wissen, wenn die erste halbe Stunde frei ist, könnte man immer von einem Verleihsystem zum anderen fahren ohne etwas zu bezahlen. Oder gilt die freie halbe Stunde nur einmalig innerhalb eines Tages. Wie schaut es dann bei Fahrrädern aus die nicht mehr auftauchen, welche Möglichkeit

gibt es da? Wie wird mit diesem Problem in den anderen Städten umgegangen, sowie auch mit den Kosten? Diese können bestimmt schon Erfahrungen aufweisen.

StR Fischer 00.32.40

meint, dass dies natürlich ein gutes System ist, vor allem ist es wünschenswert in der Gesamtverkehrspolitik, dass der Radverkehr zunimmt. Hat auch keine Bedenken bei den technischen Dingen die angesprochen wurden, dass die nicht gelöst werden können. Aber ein Problem möchte er noch ansprechen, die Radfahrer müssten natürlich auch den Verkehrsweg nehmen, der für sie vorgesehen ist, nämlich die Radwege oder die Straße und nicht den Bürgersteig. Die Konflikte zwischen Fußgängern und dem Radverkehr müssen entschärft werden und zwar nicht zulasten der Fußgänger. Er bittet das Verkehrsplanungsamt gleichzeitig mit diesem Projekt, dieses Problem in den Griff zu bekommen.

StRin Seer 00.35.12

findet dieses Projekt gut und einen wichtigen Baustein, der das Radverkehrsangebot in Nürnberg abrunden kann. Sie hofft auf eine Erhöhung des Radwegeetats für 2010, denn die finanzielle Unterstützung für diesen wichtigen Prozess wäre sehr wichtig.

StR König 00.38.32

findet es eine absolut richtige Entscheidung, dass man sich beworben hat. Seine Fragen beziehen sich auf die Logistik bei überfüllten Stationen, auf das Projekt nextbike, das derzeit schon in Nürnberg existiert und fragt nach den kalkulierten Werbeeinnahmen. Was passiert, wenn diese ausbleiben. Sind die Werbeanlagen mit der Werbesatzung konform? Seiner Meinung nach sind noch viele Fragen offen, grundsätzlich findet er das Vorhaben gut.

StR Sendner 00.42.46

möchte wissen, wie Touristen an eine Chipkarte für das Fahrradverleihsystem kommen. Wie werden Großkunden und andere Betriebe erreicht? Er ist auch der Meinung, dass man auch außerhalb des Altstadttringes Stationen anbieten muss und nicht nur in der Innenstadt.

StR Raschke 00.44.08

erwartet von der Verwaltung, dass aus finanziellen Gründen keine Billiglösungen gemacht werden, sondern diese Stationen so gestaltet werden, dass sie zu einer Aufwertung der Stadt beitragen.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 00.45.23

gibt Antwort auf die verschiedenen Fragen die gestellt wurden:

Zur Frage der Nutzer von Herr Schrollinger:

In der ersten Stufe sollte erstmals eine große Gruppe von Nutzern angesprochen werden, bei der das Problem der Registrierung gleich von Anfang an gelöst ist, nämlich Monatskarten- und Jahreskarteninhaber. Diese Personen sind der VAG namentlich bekannt. In den ersten drei Jahren sollen aber natürlich zusätzlicher Nutzergruppen erschlossen werden, bei denen der Zugang zum System aber etwas schwieriger ist.

Zur Frage des Zeittaktes von Herrn Schuh:

Bei einem abgegebenen Fahrrad fängt die Zeit wieder neu an zu zählen. 99% aller Fahrten sind unter 30 Minuten, so dass wir nur den Gruppen die Freifahrt gewähren

wollen, für die ein Pate/Sponsor bezahlt (z.B. Modell Jobticket). Die Details müssen selbstverständlich mit dem Betreiber ausdiskutiert werden.

Zum Thema Kosten:

Die Bewerbung basiert auf folgender Grundlage, die aber noch nicht verbindlich ist: Der Betreiber soll das volle wirtschaftliche sowie finanzielle Risiko tragen. Allerdings wird der Betreiber voraussichtlich von der Stadt einen Zuschuss in Höhe von ca. 100.000 € pro Jahr, ab dem vierten Jahr fordern. Wenn das System aber erfolgreicher sein sollte, wird die Stadt aber den Zuschussbedarf reduzieren. Diese Aspekte müssen im Vertrag zwischen Stadt und Betreiber ausgehandelt werden.

Zum Thema Konflikte Rad-/Fußgänger:

Verweist zu diesem Thema auf das Bauprogramm, denn es sollen zum Schutz der Fußgänger möglichst viele Radwege/Radstreifen realisiert werden. Siehe TOP 5. Der Schutz der Fußgänger ist ein hohes Gut. In Tempo 30 Zonen ist ein verträgliches Miteinander im Mischverkehr möglich und die gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich.

Zu den Fragen von Herrn König:

Man braucht ein „one way-fähiges System“, das so attraktiv ist, dass die Orte der Stationen und die Abstände so gewählt sind, dass damit möglichst viele Ziele erreicht werden. Wenn Stationen überlaufen, muss der Betreiber dafür sorgen, dass am nächsten Tag ein Ausgleich stattfindet, dies ist vorgesehen und erforderlich. Bezüglich der Werbung müssen sie sich natürlich auch mit dem Fahrradverleihsystem an die eigene Werbesatzung halten. Die kalkulierten Einnahmen von 100.000 € sind vorab mit der Stadtreklame besprochen worden.

Zur Frage der Registrierung der Einmalkunden von Herrn Sendner:

Im Konzept sind an 10 zentralen Stationen wie z.B. am Hauptbahnhof, Dokuzentrum usw. Terminals zur Registrierung vorgesehen. Dies ist für den individuellen Kunden der noch nicht registriert wurde gut. Eine Ausweitung der Stationen über den Ring ist noch Zukunftsmusik.

Zu den Forderungen von Hr. Raschke, dass die Stationen ins Stadtbild passen müssen: Diesen Anspruch hat auch die Verwaltung. Eine Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt ist vorgesehen.

Herr OBM

00.54.06

lässt abstimmen und stellt fest, dass der Beschlussvorschlag einstimmig gefasst ist.

Beschluss

siehe Beilage

2. Erhaltung der Straßenbahnstrecke durch die Pirckheimerstraße und die Bayreuther Straße

- hier: - Antrag der Stadtratsgruppe Linke Liste vom 17.04.2009
- Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.04.2009
- Antrag der Ausschussgemeinschaft FDP/FW/ÖDP vom 29.04.2009
- Antrag der Stadtratsfraktion SPD vom 04.05.2009
- Antrag der Stadtratsfraktion CSU vom 19.05.2009
- **Beschluss** -

Herr OBM

00.54.25

meint, dass es heute kurz gehalten werden kann, denn alle haben den gleichen Antrag gestellt: Schiene und Oberleitungen soll in der Pirckheimerstraße bestehen bleiben. Die Antwort ist: Schiene und Oberleitung bleiben drin. Mittelfristig kostet es dann irgendwann Geld, aber bis dieser Zeitpunkt erreicht ist, liegt der Nahverkehrsentwicklungsplan vor und dann weiß man auch was man will.

StR Fischer

00.54.48

erklärt, dass der Beschlussvorschlag der Verwaltung dem Antrag der SPD entspricht.

StR Schuh

00.54.58

schließt sich der Begründung von Herrn Fischer gerne an und freut sich auf den Nahverkehrsentwicklungsplan.

StR Thiel

00.55.13

sieht auch langfristig ein großes Verkehrsbedürfnis in der Pirckheimerstraße. Er hält es für einen Schildbürgerstreich, wenn eine Straßenbahninfrastruktur unterhalten werden soll und darauf Linienbusse eingesetzt werden.

StRin Seer

00.57.57

ist über die Argumentation von Herrn Thiel erfreut, sie deckt sich mit denen der Grünen. Es ist sicher sinnvoll die Entscheidung über den Erhalt der Schienen in der Pirckheimerstraße bis zum Nahverkehrsentwicklungsplan aufzuschieben. Sie fragt, ob der Vorschlag des AAN, eine Straßenbahn in der Pirckheimerstraße mit einer Strecke bis Gibitzenhof zu verbinden, im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans geprüft werden kann.

StR Schrollinger

00.59.13

ist der Meinung, dass es gut ist die Schienen als Option zu erhalten. Er möchte den AAN-Vorschlag auch im Nahverkehrsentwicklungsplan bewertet haben.

StR Baumann

01.00.20

erklärt, dass die Vorschläge von Herrn Scherer (AAN) mit in den Nahverkehrsentwicklungsplan übernommen und dort geprüft werden.

Herr OBM

01.00.48

erklärt, dass alle wissen warum man den Beschluss heute so fassen muss. Wir haben für die standardisierte Bewertung der U3 und die alte Linie 9 mit ihren verkehrlichen Wirkungen als nicht mehr existent unterstellt. Die standardisierte Bewertung ist nämlich Grundlage des Zuwendungsbescheids für die U3. D.h. wenn heute der Be-

schluss gefasst wird, die Infrastruktur aufrecht zu erhalten, heißt es, man muss abwarten. Erstens: Ob es entweder nach dem Nahverkehrsentwicklungsplan eine neue Linie 9 gibt, die ganz andere Verkehrsbedürfnisse im überregionalen Zusammenhang bedient, dies wäre der Vorschlag von Herrn Scherer vom AAN.

Zweitens: Ob nach der Inbetriebnahme der U-Bahn trotzdem noch die lokalen Verkehrsbedürfnisse in der Pirckheimerstraße so sind, dass es durch die U-Bahn nicht befriedigt werden kann. Der Radius von 250 m ist allerdings der, den man den Leuten woanders auch abverlangt, wo U-Bahnstationen gebaut werden.

Drittens: Ob sich die Grundlagen für die standardisierte Bewertung ändern können, die dann auch ein neues Nachdenken ermöglichen. Dort, wo man eine besonders hohe Verkehrsdichte hat in der Stadt, haben wir auch heute schon Parallelverkehr von Tram und U-Bahn, d.h. Parallelverkehr ist per se keine Sünde. Die meisten erhoffen und wünschen sich, dass am Ende des Prozesses des Nahverkehrsentwicklungsplans ein Gesamtsystem der Straßenbahn besteht. Die Voraussetzungen, den Betrieb der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße sofort wieder aufnehmen zu können, sollte daher nicht wegfallen.

Er lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Beschluss

siehe Beilage

3. Weiterbau der U3 in den Landkreis Fürth

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.03.2009

- Bericht -

Herr OBM

01.03.25

erklärt, dass in dieser Vorlage die zentralen Erkenntnisse nur kurz zusammengefasst wurden. Die Entscheidung liegt nicht allein innerhalb der Nürnberger Stadtgrenzen. Bekanntermaßen hat die Stadt Zirndorf ein Ratsbegehren gestartet, mit dem die Stimmung in der Bevölkerung getestet wird. Hier muss abgewartet werden, wie es dort ausgeht und dann wird die Diskussion weiter gehen.

StR Brehm

01.04.18

ist der Meinung, dass es heute nicht in die Länge gezogen werden muss. Er hat aber die Bitte, dass Herr Prof. Weißkopf im Anschluss an die Abstimmung in Zirndorf eingeladen werden sollte, denn er hat bei der Bürgerversammlung in Zirndorf eine ausführliche Präsentation vorgestellt. Diese und die Prämissen mit den einzelnen Varianten sollten auch im Verkehrsausschuss noch mal genauer erläutert und diskutiert werden.

StR Schuh

01.05.14

ist auch der Meinung, dass heute keine vertiefende Diskussion stattfinden sollte. Zudem sollte ein Signal gesetzt werden, schon als Zentrum der Metropolregion, dass dieses Vorhaben von der Stadt Nürnberg gewollt und befürwortet wird. Danach kann in eine vertiefende Diskussion mit den Gutachtern und Ingenieuren eingegangen werden.

StR Schrollinger

01.07.10

meint auch, dass die eigentliche Diskussion erst dann geführt werden sollte, wenn die Ergebnisse aus Zirndorf und Oberasbach vorliegen.

StR Krieglstein 01.08.10

meint, dass sich auch die Frage für Zirndorf stellt, ob man sich die U-Bahn überhaupt mit den Folgekosten leisten kann. Da sollte vielleicht die Stadt Nürnberg und der Landkreis Fürth eine gemeinsame Initiative ergreifen. Aber eine ähnliche Situation wie in Röthenbach und Stein sollte nicht passieren, wo die U-Bahn vor den Toren Steins zu früh endete.

Herr OBM 01.10.01

hält es derzeit für klüger sich in Zirndorf nicht einzumischen, denn die Debattenlage ist im Moment schwierig. Es sollte noch einmal im Herbst darüber berichtet werden. Hiermit hat der Bericht zu Kenntnis gedient.

4. Prämie „Fahrrad + Helm“

hier: **Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 28.04.2009**
- Bericht -

StR Baumann 01.11.24

verweist auf die Vorlage.

StRin Seer 01.11.42

kann Argumente der Verwaltung nachvollziehen.

Herr OBM 01.12.18

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

5. Mögelder Hauptstraße, Radweg vom Mögelder Plärer zur Flusstrasse **- Beschluss -**

StR Baumann 01.12.31

erläutert den Sachverhalt aus der Vorlage. Die Verwaltung hat zwei Varianten untersucht und beide Varianten erfüllen die Zielsetzung die wichtige Radwegenetzlücke in Mögeldorf zu schließen. Die Planung ist sorgfältig abgewogen worden. Aufgrund der erheblich niedrigeren Baukosten wird Variante 1 zum Beschluss vorgeschlagen, denn Variante 2 ist um ca. 100.000 € teurer. Diese Maßnahme soll aus dem Radwegetopf finanziert werden.

StR Reindl 01.15.23

meint, dass die CSU-Stadtratsfraktion die Vorlage zur Kenntnis nimmt, aber das ganze heute noch nicht entscheidungsreif ist und zwar aus 2 wesentlichen Gründen. Zum einen gibt es heftigen Widerstand von den Einzelhändlern und den Geschäftsleuten vor Ort. Dieser Widerstand hat dazu geführt, dass es ein klärendes Gespräch gab unter Vermittlung des Ref.VII im Amt für Wirtschaft am 27.05.2009 und in diesem Gespräch gab es keine Einigung. Außerdem hat Herr Dr. Fleck eine Stellungnahme zur Sitzung heute vorgelegt, dass diese Vorlage nicht mit Ref.VII abgestimmt wurde und empfiehlt dem Verkehrsausschuss diesen TOP zu vertagen, um die nötige Abstimmung mit Ref.VII herbeizuführen.

Zum 2. bemängelt er, dass die Geschäftsleute vor Ort einen Ortstermin gewünscht haben, dieser zugesagt wurde, aber bis heute nicht stattgefunden hat. Er möchte die Entscheidung vertagen.

Herr OBM

01.18.12

stellt fest, dass dies zunächst ein Vertagungsantrag ist, über den verhandelt werden sollte. Er erklärt, dass das Wirtschaftsreferat natürlich im Vorfeld mit einbezogen wurde. Das zuständige Referat VI ist in der Abwägung aber zu einem anderen Ergebnis gekommen als das Wirtschaftsreferat. Es gibt keinen Kooperationsmangel, sondern nur einen Dissens in der Bewertung der Varianten. Das kommt vor. Die Zustimmung von Referat VII ist nicht erforderlich, da die Zuständigkeit im Baureferat liegt.

StR Brehm

01.19.49

lehnt die Vertagung ab, da diese keinen Sinn macht, weil man am Ende der Debatte keine andere Beschlusslage bekommen wird, als die, die heute vorliegt. Die Planung wurde sehr intensiv diskutiert, vor Ort besichtigt und die Entscheidung abgewogen.

Darum stimmt die SPD-Fraktion der Verwaltungsvorlage, so wie sie heute vorliegt, zu und lehnt eine Vertagung ab.

StR Schrollinger

01.22.11

hält es auch für unnötig die Entscheidung zu vertagen und stimmt der Verwaltungsvorlage zu.

Herrn OBM

01.22.36

lässt über den Vertagungsbeschluss abstimmen und stellt fest, dass er mehrheitlich abgelehnt wurde. Es wird jetzt in die inhaltliche Diskussion eingestiegen und bittet aber vorab die Verwaltung den Abstimmungsprozess zu erläutern.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 01.23.06

erklärt, dass die Planung seit über einem halben Jahr ausführlich mit allen Akteuren (Einzelhändlern, Bürgerverein und Vertretern der Parteien und Fraktionen und der Verwaltung) auch vor Ort diskutiert wurde. Es erfolgte leider keine Übereinstimmung, da bestimmte Gesichtspunkte von den Akteuren vor Ort anders gesehen und bewertet werden. Im Ergebnis der Abwägung hält die Verwaltung die Vorteile der Variante 1 nach wie vor für ausschlaggebend. Er ergänzt, dass die Planungen mit dem Amt für Wirtschaft ausführlich diskutiert wurde und die Mitarbeiter sich nicht gegen die Variante 1 ausgesprochen hätten.

StR Dr. Reindl

01.25.29

ist verwundert, dass er von Herrn Schier, Sprecher der Bürgerinitiative erfahren hat, dass der am 27.05.2009 zugesagte Ortstermin bis heute vor Ort nicht stattgefunden hat, deshalb hat er noch mal über eine Vertagung nachgedacht.

Er ist sich durchaus bewusst, dass es sinnvoll ist ein Radwegenetz in Nürnberg zu bauen, deshalb wurde auch der Radwegeetat erhöht. Eine bessere Radwegeerschließung zwischen Mögeldorf und Erlenstegen wurde auch vom ADFC gefordert. Die Frage ist nur wie und wo stellt man diese Radwegebeziehung her.

Er begründet ausführlich, warum er die Variante 2 für besser hält, die vom Bürger- und Geschichtsverein Mögeldorf vorgeschlagen wurde. Er stellt die Vorteile des Zweirichtungsradweges in den Vordergrund, bemängelt die Sicherheit der Variante 1 und kritisiert den erheblichen Eingriff in den Kfz-Verkehr für den fließenden und ruhenden Verkehr. Die Mehrzahl der Fahrradfahrer sind Freizeitfahrer, insofern ist die Variante 2 die bessere, weil sicherer.

Herr OBM übergibt den Vorsitz an Herrn Fischer

StRin Seer

01.39.17

meint, dass die Radwegeplanung eben nicht auf die Freizeitradler ausgerichtet werden soll, sondern auf den Alltagsradler. Die Variante 2 ist umwegig und unattraktiv, weil mit erheblichen Steigungen verbunden. Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr hat sich in Nürnberg bewährt, sie kann keine Sicherheitsdefizite erkennen. Sie glaubt, dass es bei der Diskussion um die Varianten darum geht, den Radverkehr möglichst schnell von der Straße zu bringen, um die Straße dem Kfz-Verkehr vorzubehalten. Dies hält sie für falsch. Die Straße bei Variante 1 ist schon da, für alle Verkehrsteilnehmer, auch für den Radverkehr, da muss auch mal der Autofahrer zurückstecken.

Frau Schaller

01.43.41

(Bürger- und Geschichtsverein Mögeldorf)

erklärt, dass der Bürgerverein für die Variante 2 ist, denn bei der Variante 1 ist der Nachteil, dass man den Radweg nur in eine Richtung befahren kann. Für den Radfahrer in die andere Richtung steht wieder nur die Fahrbahn zur Verfügung. Sie hält die Variante 2 für sicherer. Die Verbindung zum Pegnitztal ist attraktiver. Die Westseite der Flußstraße ist für den Radweg zudem besser geeignet. Sie bittet darum die Kosten noch mal zu überprüfen. Zeitdruck besteht nicht.

StR Schrollinger

01.49.45

glaubt, dass es bei der Diskussion tatsächlich um die Frage geht, ob man etwas für den Freizeitradverkehr tun will oder für den Alltagsradverkehr, der es gern schnell und praktisch haben möchte. Variante 2 widerspricht dem Anspruch, den er als Radfahrer hat, dass er schnell zu Geschäftszentren fährt. Insofern würde die Variante 1 diesem Anspruch viel besser gerecht werden und schließt sich der Variante 1 an. Radwege müssen auch durch die Ortszentren geführt werden. Abends oder in der Nacht ist die Variante 2 nicht vorteilhaft.

StR Dr. Reindl

01.52.40

kann das Argument des Umweges von ca. 25 Sekunden bei Variante 2 nicht verstehen. Er kritisiert zudem die Sicherheit an der Einmündung der Laufamholzstraße. Er meint, dass die Variante 2 auch für den Alltagsradverkehr die bessere Variante ist und verwehrt sich für die CSU-Fraktion gegen den Vorwurf, sie wären die Autofahrerpartei und würden nichts für den Radverkehr tun. Variante 2 ist eine echte Verbesserung für den Radverkehr.

StR Gradl

01.56.18

erklärt, dass der Unterschied bei beiden Varianten die Höhendifferenz im Verhältnis zur Länge des Weges ist. Die Variante 2 ist deutlich unbequemer, weil eine erhebliche Steigung auf kurzem Weg vorliegt. Er plädiert für Variante 1.

StR Thiel

01.57.16

ist erstaunt, wie die Gegenseite auf die Sachargumente eingeht. Ihm geht die Sicherheit vor und es ist ihm unverständlich, hier einen Radweg zu bauen, der etliche Gefahrenstellen aufweist. Er hält die Entscheidung für ideologisch, weil es darum geht den Individualverkehr zu behindern.

StR Fischer

01.59.20

meint an Herr Thiel gerichtet, dass dieser Eindruck auch auf der Gegenseite stattfinden kann. Den Vorwurf hält er nicht für gerecht, wenn man unterschiedlicher Meinung ist.

StRin Seer

01.59.50

es geht um die Verbesserung des Radverkehrs vom Tiergarten nach Norden und nicht um die Führung zur Pegnitz. Die Mehrzahl der Fahrradfahrer fährt die Verbindung heute schon, die von der Verwaltung vorgeschlagen wird. Insofern hat die Verwaltung den Bedarf genau analysiert, sowie auch das Nutzungsverhalten der Radfahrer untersucht. Die seit Jahren illegal genutzte Führung wird jetzt legalisiert. Sie hält den Eingriff für den Individualverkehr für gering. Die Parkplatzsituation wird durch die sechs regulären Parkplätze verbessert.

StR Sendner

02.02.32

erklärt, der Unterschied ist, dass die CSU den Individualverkehr und den ÖPNV gleich behandeln möchte, nämlich das beide nebeneinander fahren können. Folglich ist Variante 2 absolut die Richtige, so dass man beiden gerecht werden kann.

StR König

02.03.41

plädiert für die Variante 2, weil man diese Route in beiden Richtungen nutzen kann. Dies ist ein unschlagbarer Mehrwert.

StR Schrollinger

02.05.21

möchte anmerken, dass auch der Radverkehr zum Individualverkehr zählt und dieser bei Variante 2 vom Zentrum abseits geführt wird. Insofern geht es bei der Variante 1 auch darum, den Individualverkehr in Form des Fahrradfahrers, im Zentrum zu belassen und ihn nicht zu verbannen.

StR Brehm

02.05.54

erläutert, dass nach dem Ortstermin die Variante 2 für ihn nicht mehr relevant war, auf Grund der genannten Argumente. Dass auch Variante 1 nicht vollkommen konfliktfrei ist, will er gar nicht bestreiten. Es gilt die Straßenverkehrsordnung und die Rücksichtnahme gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. Bei der Planung muss ein Optimum gefunden werden, dass es zu den bestehenden Straßenverhältnissen passt und dies ist mit der Variante 1 auch gelungen. Es ist für ihn eine rein sachliche und fachliche Entscheidung. Mit verkehrspolitischer Ideologie hat dies nichts zu tun.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 02.08.22

möchte noch aus fachlicher Perspektive die Abwägung erläutern. Es geht um die Lücke für den Radverkehr von Süden nach Norden in umgekehrter Richtung kann der Radverkehr auf der Straße fahren. Die Variante 2 hat sicherlich ihren großen Vorteil, dass dieser in zwei Richtungen befahrbar ist. Aber drei Dinge sprechen gegen diese Variante: Erstens: Die Steigung bzw. das Gefälle ist auch eine Frage der Sicherheit. An der engsten Stelle kommen die Radfahrer von oben in der Kurve an. Zweitens: Der Radweg läuft rückwegig, d.h. ist mit Umwegen verbunden und dies vermindert die Akzeptanz. Umwege spielen bei Alltagsradlern eine große Rolle. Drittens: Die deutlich höheren Kosten, die für einen Radweg ausgegeben werden würden, der möglicherweise nicht akzeptiert wird und das Problem der Konflikte zwischen Fußgängern und dem Radverkehr in der Mögelder Straße nicht beseitigt. Er geht auf die Frage der Leistungsfähigkeit und der Stellplatzbilanz gesondert ein und möchte

nochmals betonen, dass durch den Ausgleich der Parkplätze der Bürger- und Geschichtsverein die Variante 1 nicht ablehnt.

StR Fischer

02.15.31

lässt über den Beschlussvorschlag 5.6 Variante 1 abstimmen und stellt fest, dass es mit 6 Gegenstimmen so gefasst ist.

Beschluss

siehe Beilage

6. Benennung des Weges von der Kemptener Straße zum Main-Donau-Kanal und am Main-Donau-Kanal entlang nach Süden

- Beschluss -

StR Fischer

02.16.46

hält fest, dass die Vorlage selbsterklärend ist, lässt abstimmen und stellt fest, dass der Beschlussvorschlag einstimmig gefasst ist.

Beschluss

siehe Beilage

7. Straßenbenennung zwischen der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg und der Regensburger Straße bei den Hausnummern 270 bis 308

- Beschluss -

StR Fischer

02.17.02

erklärt, dass die Vorlage der Verwaltung selbsterläuternd ist und lässt abstimmen, er stellt fest, dass der Beschlussvorschlag einstimmig gefasst ist.

Beschluss

siehe Beilage

7a. Straßenplan Schornbaumstraße

hier: Gemeinsamer Dringlichkeitsantrag der Stadtratsfraktionen SPD und CSU vom 22.07.2007

StR Fischer

02.17.11

meint, dass dieser Antrag eher in den Bau- und Vergabeausschuss gehört.

StR Krieglstein

02.17.49

ist damit einverstanden, da der Bau- und Vergabeausschuss am 28.07.2009 tagt.

StR Fischer

02.18.00

lässt die Verweisung in den Bau- und Vergabeausschuss abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Beschluss

siehe Beilage

**7b Radstreifenmarkierung zwischen Kieslingstraße und Erlenstegenstraße
hier: Dringlichkeitsantrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.07.2007**

StR Fischer 02.18.15

liest den Dringlichkeitsantrag der CSU-Stadtratsfraktion vor, der kurz vor der Sitzung verteilt wurde. „Die Verwaltung wird beauftrag, die Radwegmarkierungen an der Dresdener Straße so anzubringen, dass in diesem Bereich keine Parkplätze entfallen“. Er übergibt das Wort an die Verwaltung.

Die Verwaltung (Herr Jülich – Vpl) 00.18.46

erklärt, dass in der Kürze der Zeit der Sachverhalt nicht recherchiert werden konnte und bittet um Verständnis, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage gemacht werden kann.

StR Fischer 02.19.12

möchte wissen, ob es eine Planungsfrage ist oder eine Vollzugsfrage bei SÖR. Denn dann könnte man auch diesen Antrag in den Bau- und Vergabeausschuss verweisen.

StR König 02.19.33

erklärt, dass seit vorgestern die Radabmarkierungen laufen und ziemlich schnell mit der Abmarkierung in der Dresdener Straße begonnen wird. Hier bittet er, die Arbeiten zu stoppen um zu prüfen, ob man hier nicht beides - Parkplätze und Radweg - aufrecht erhalten bzw. realisieren kann.

StR Fischer 02.20.59

er bittet Herrn Baumann, diese Bitte von Herrn StR König an Herrn Bürgermeister Förther weiterzuleiten und den Bau bis zum Bau- und Vergabeausschuss am Dienstag zu stoppen.

StR Baumann 02.22.13

meint, dass dies eine Planungs-, wie auch eine Ausführungsfrage ist und dieses heute im Verkehrsausschuss so kurzfristig nicht beantwortet werden kann. Aber er versucht es in der Kürze der Zeit im Bau- und Vergabeausschuss mündlich zu beantworten.

StR Fischer 02.22.39

hält fest, dass es so beschlossen ist.

Beschluss

siehe Beilage

Auflage

8. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 28.05.2009

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

Beschluss

siehe Beilage

Nürnberg, 23.07.2009
Der Vorsitzende:
Zu TOP 1 – teilweise TOP 5
gez. Dr. Maly

ZU TOP 5 teilweise und TOP 6 – TOP 8
i.V.
gez. Jürgen Fischer

Der Referent:
gez. Baumann

Schriftführerin:
gez. Braunersreuther