

# Niederschrift

über die

Sitzung des Verkehrsausschusses am 15.10.2009  
im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II

- öffentlich -

---

<b>Vorsitzender:</b>	<b>Oberbürgermeister</b>	<b>Dr. Maly (TOP 1 teilweise)</b>
	<b>i.V. Stadtrat</b>	<b>Thorsten Brehm (TOP 1 teilweise und TOP 2 – TOP 7)</b>
<b>Referent VI:</b>	<b>berufsm. Stadtrat</b>	<b>Baumann</b>
<b>Mitglieder:</b>	<b>Stadtrat</b>	<b>Fischer (i.V. StR Schönfelder)</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Raschke</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Brehm</b>
	<b>Stadträtin</b>	<b>Wojciechowski (i.V. StR Agathagelidis)</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>VAG</b>	<b>Dahlmann-Resing</b>
<b>PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr</b>	<b>Anselstetter</b>
<b>UwA</b>	<b>Dr. Köppel</b>
<b>SÖR/3</b>	<b>Fischer</b>
<b>SÖR/FSW</b>	<b>Paul</b>
<b>SÖR/FSW</b>	<b>Herrmann</b>
<b>SÖR/FSW</b>	<b>Rüger</b>
<b>SÖR/FSW</b>	<b>Hofmann</b>
<b>Vpl</b>	<b>Jülich</b>
<b>Vpl/M-F</b>	<b>Walser</b>
<b>Vpl/P-1</b>	<b>Hetzel</b>

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

**Ende der Sitzung: 10:52 Uhr**

---

**Schriftführerin: Braunersreuther**

## Tagesordnung

### I. Öffentlich

**Referent:** berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1. **Frankenschnellweg, Planfeststellung** Beschluss  
hier: **Beschluss des Verkehrsausschusses vom 15.1.2009**  
(Beilagen 1.1 – 1.6)
2. **Klassifizierung von Straßen im Stadtgebiet Nürnberg** Bericht  
hier: **Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.12.2007**  
(Beilagen: 2.1 – 2.6)
3. **Bereich Kreuz Nürnberg-Hafen;  
Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsführung  
vom Frankenschnellweg auf die Südwesttangente** Bericht  
(Beilagen 3.1 – 3.2)
4. **Vorfahrtsregel „rechts-vor-links“ in der Elbinger Straße** Bericht  
hier: **Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 29.04.2009**  
(Beilagen 4.1 – 4.4)
5. **Verkehrssituation Wöhrd** Bericht  
hier: **Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2009**  
(Beilagen 5.1 – 5.6)
- 5a. **Radroute zum Plärrer über die Zufuhrstraße** Beschluss  
(Beilagen 5a.1 – 5a.3)
- I a. **Auflagen**
6. **Straßenplan Poststraße** Beschluss  
hier: **Erneuerung des Beschlusses**  
(Beilagen 6.1 – 6.4)
7. **Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am  
23.07.2009**

Herr OBM eröffnet die Sitzung des Verkehrsausschusses und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird um einen Antrag der Linken Liste vom 05.10.2009, um einen CSU-Antrag vom 08.10.2009 zum TOP 1 und um eine dringliche Anmeldung der Verwaltung unter

TOP 5a: „Radroute zum Plärre über die Zufuhrstraße“

ergänzt.

## 1. Frankenschnellweg, Planfeststellung

**hier: Beschluss des Verkehrsausschusses vom 15.1.2009**

**- Beschluss -**

Herr Baumann 00.00.59

erklärt, dass heute der Planungsbeschluss zum Baurecht begehrt wird, d.h. mit dem heutigen Planungsstand und dem Beschluss dazu kann die Planfeststellung bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht werden. An der technischen Planung hat sich seit der letzten Behandlung hier im Anschluss nichts verändert.

Die Verwaltung 00.03.17

(Herr Paul – SÖR/FSW)

erläutert ausführlich den Stand der Planung anhand einer PowerPoint-Präsentation mit akustischer Lärmschutzsimulation.

Die Verwaltung 00.19.06

(Herr Dr. Köppel – UwA)

erklärt, Luft und Lärm war ein wichtiges Thema auch im Zusammenhang mit diesen Umweltthemen, die zu prüfen waren. Der Ausbau des Frankenschnellweges führt zu einer positiven Gesamtbilanz der Luftbelastung, so dass der Gesamtausbau weiterhin eine Maßnahme des Luftreinhalteplanes bleiben kann. Die Ergebnisse basieren auf einer Abstimmung mit der Regierung von Mittelfranken und dem Landesamt für Umwelt. Eine punktuelle Überschreitung der Luftgrenzwerte der 22. BimSchV gibt es im Bereich Mitte.

Der Gutachter empfiehlt dazu eine lokale Luftreinhalteplanung in diesem Bereich, d.h. die Errichtung einer Luftüberwachungsstation. Zum Gewerbegebiet hin, nördlich der Otto-Brenner-Brücke, wird eine leicht zu errichtende staubabweisende Wand vorgeschlagen.

Herr Baumann 00.21.03

möchte zusammenfassend noch mal darauf hinweisen, dass durch die Lärmauswirkungen die herausgefiltert wurden, die hohe Effektivität deutlich wird. Im Abschnitt West werden 85% aller untersuchten Lärmschutzpunkte durch aktiven Lärmschutz geschützt, 15 % erfordern passive Lärmschutzmaßnahmen. Im Abschnitt Mitte unter 80 %. Bei konservativer Schätzung der Lufthygiene überwiegen die Verbesserungen, nur 1 % haben eine Verschlechterung. Die bauzeitlichen Risiken sowie die Grundwasserabsenkungen sind sorgfältig geprüft.

Die Umleitungsstrecken werden grundsätzlich nur auf die notwendigen Zwischenzustände zu begrenzen sein. Der Umleitungsverkehr geht hauptsächlich durch Gewerbegebiet, mit Ausnahme der Schwabacher Straße/Ecke Fuggerstraße. Heute lässt sich aber kein Umleitungsplan vorausrechnen mit dB-Werten. Dies erfolgt erst nach der Planfeststellung in der Bauausschreibung. Dort werden im Detail die Bauzustän-

de und die erforderlichen Umleitungsrouten aufgezeigt. Er verweist auf das Beispiel Ostendstraße. Es wird sich zeigen, wie man das Thema bewältigt.

Zur Finanzierung wurde in der Vorlage ausgeführt, dass die Umweltauswirkungen noch eingerechnet werden und sagt zu diese im Verkehrsausschuss noch mal vorzulegen.

Herr OBM

00.23.56

erklärt, dass das Planfeststellungsverfahren jetzt bei der Regierung von Mittelfranken bearbeitet wird, auf diesem Planungsstand ist dies aber nicht selbstverständlich. Normalerweise werden Planfeststellungsverfahren erst dann bearbeitet, wenn die Gesamtfinanzierung einer Maßnahme gesichert ist. Es wurde mit dem Freistaat vereinbart, dass es jetzt ohne dieses Detail bearbeitet wird, weil man tatsächlich erst nach der Planfeststellung genau weiß, anhand der Auflagen, wie die Gesamtkosten der Maßnahme sich gestalten werden.

Bei der Finanzierung sei sich die Staatsregierung der Bedeutung dieses wichtigen kommunalen Verkehrsprojektes bewusst. Die Höhe des Zuschusses richtet sich nach der Bedeutung des Projektes und der Haushaltslage der Stadt. Die Quote geht sicher über die Quote der Tunnelförderung in München hinaus, bei denen der Staatszuschuss bei 40 - 60% lag. Detaillierte Verhandlungen haben noch nicht stattgefunden, da auch der Freistaat derzeit nicht über Haushaltsjahre redet, über die wir auch nicht reden, nämlich 2011/12 ff.

Das ist auch gleich ein Hinweis zum Antrag der Linken. Wir beginnen heute eine Planfeststellung, an deren Ende man folgendes hat: Einen festgestellten Plan der Baurecht ermöglicht, eine genaue Summe was es kostet und eine genaue Zuschusshöhe. Erst dann kennen wir die Höhe der nicht förderfähigen Kosten, z.B. Oberflächengestaltung, und die erforderliche Höhe der Kofinanzierung durch die Stadt. Ein Baubeginn ist aus haushaltsrechtlichen Gründen erst möglich, wenn das ganze im Stadthaushalt abgebildet ist. Er hat nicht erwartet, dass die Stadt vor der Planfeststellung schon eine feste Zuschusszusage aus München bekommt.

StR Sendner

00.28.36

meint, der Antrag der CSU hat nur bedingt etwas mit dem Frankenschnellweg zu tun. Es geht um die temporäre Freigabe der Standspuren zwischen AS Zollhaus und Kreuz Hafen. Die Autobahndirektion Nordbayern wartet auf Unterlagen der Stadt Nürnberg und bis heute ist nichts geschehen. Er möchte wissen warum?

StRin Seer

00.30.28

bemängelt, dass die Vorlage nicht sehr informativ und konkret sei, deshalb hat sie den Antrag gestellt und trägt ihre Fragen aus dem Antrag vor.

StR Patzelt

00.34.09

fordert die Vertagung in den Stadtrat, um eine neue grundsätzliche Diskussion zu führen. Mit Blick auf die Haushaltslage und die unsicheren staatlichen Zuschüsse sollte ein Moratorium erfolgen, d.h. Zeit zum grundsätzlichen Nachdenken. Er fragt, was mit dem Verkehr während der siebenjährigen Bauzeit passiert.

Herr OBM

00.46.21

erläutert die verkehrspolitischen Grundsätze, die für ihn entscheidend sind für den Ausbau des Frankenschnellweges zu sein, trotz der hohen Kosten.

Gegen große Projekte – auch Verkehrsprojekte- lassen sich Menschen gerne mobilisieren. Die Gegner sagen aber nicht was sie wollen, oder sie sagen es unter der Annahme rosiger Zukunftsaussichten. Wenn Mobilität nur noch elektrisch erfolgt, ohne Luft- und Lärmemissionen etc., dann könnte man die Stadt anders gestalten. Er hält es für grundlegend falsch, sich zunächst eine rosarote Welt zurecht zu schwindeln und auf der Basis dieses Referenzmodells danach zu sagen, jetzt müssen wir nichts mehr tun.

Den verkehrspolitischen Grundsatz, den nicht vermeidbaren und verlagerbaren Verkehr zu bündeln, hält er für alternativlos. Dazu gehört auch der Schwerverkehr. Der Frankenschnellweg ist heute am Ende seiner Leistungsfähigkeit. Dort, wo wir bündeln, müssen die Anwohner geschützt werden. Der Ausbau des Frankenschnellweges soll begleitet durch zusätzliche Maßnahmen im Verkehrssystem der Stadt auch zur Entlastung der Straßen beitragen, an denen heute Menschen in 5-geschossigen Häusern wohnen, z.B. Gibitzenhofstraße.

Herr OBM 00.52.30  
übergibt den Vorsitz an Herrn StR Brehm von der SPD-Stadtratsfraktion

Die Verwaltung 00.52.43  
(Herr Jülich – Vpl)  
nimmt Stellung zur Frage von Hr. Sendner :

Seit einem halben Jahr ist das Verkehrsplanungsamt in enger Abstimmung mit der Autobahndirektion. Aufgrund des Antrages, den Standstreifen übergangsmäßig als dritte Fahrspur frei zu geben, wurde die Autobahndirektion um Stellungnahme gebeten. Im Juli wie auch im August fanden Gespräche mit der Autobahndirektion statt. Es wurde ein Gutachter beauftragt, um die Leistungsfähigkeit zu prüfen. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass entgegen den Erwartungen der Stadtverwaltung, der Standstreifen zwischen der Anschlussstelle Zollhaus und Königshof in Fahrtrichtung Stadtmitte, freigegeben werden soll. Es wird derzeit geprüft, ob gegebenenfalls Anpassungsmaßnahmen erforderlich sind an den Anschlussstellen.

Die Autobahndirektion hat signalisiert, dass die Maßnahme im nächsten Jahr umgesetzt werden soll.

Herr Baumann 00.54.22  
nimmt Stellung zu den Fragen von Fr. Seer:

Zu Frage 1, Abstand Tunnelportal bis zu Haltelinie:  
Dies sind 400 – 500 m und teilt sich auf in 300 m Rückstaulänge mit Reserven für Spitzenstunden und dazu noch eine Orientierungsstrecke ohne Lichtwechsel. Dies hängt mit der Sicherheit des fahrenden Verkehrs zusammen vom Portal von 100 m.

Zur Frage 2, warum kein Umweltbericht:  
Es gibt 5 Untersuchungen, das ist der landschaftspflegerische Begleitplan, die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, die schalltechnische Untersuchung, die lufthygienische Untersuchung und die Untersuchung zu den Altlasten. Es bildet das Gesamthema ab und entspricht dem derzeitigen gültigen Planfeststellungsrecht.

Zur Frage 3, Lärmwerte in der Steinbühler Straße:  
Die Lärmwerte der Erhöhung, die wiederum einen Lärmschutz auslösen, waren in der Steinbühler Straße 05 dB am Tag und 0,8 dB in der Nacht, in der Fuggerstraße 0,9 dB Tag und Nacht und Frühlingsstraße 1,2 dB Tag und 1,5 dB Nacht.

Zur Frage 4, tritt diese Verkehrsverringerung automatisch ein:

Diese tritt nicht automatisch ein. Es wird Beschilderungen, bauliche Anpassungen, Radstreifen und Steuerungsanpassung an Signalanlagen geben. Planungen am Plärrer, Steinbühler Tunnel und auch Verkehrssystemänderungen müssen Zug um Zug bearbeitet werden und damit muss man natürlich wieder in den Ausschuss gehen, je nach Größe der Maßnahmen und Bedeutung.

Zur Frage 5:

Die Frage zu den Baustellenzuständen kann heute nicht beantwortet werden, denn diese Maßnahmen können erst im Zuge der siebenjährigen Bauzeit erarbeitet werden.

Zur Frage 6:

In der MIP Fortschreibung sind 260 Mio. € enthalten. Die Kostenerhöhung ergibt sich aufgrund der Verlängerung des Tunnels im Süden. Unsicherheiten bei der Kostenfortschreibung über die Umweltauswirkungen wird es immer geben. Die Kostenfortschreibungen werden in den Ausschüssen vorgebracht.

Zur Frage 7, diese wurde bereits von Herrn OBM beantwortet was die Zuschussquote betrifft.

Zur Frage 8, wie sich die Betriebskosten aufschlüsseln:

Baulicher Unterhalt sind 1,2 Mio. € und Betriebskosten sind 1,5 Mio €.

StR Schönfelder

00.58.40

stimmt den Vorschlag der Verwaltung mit der jetzt vorgelegten Planung zu. Die verkehrspolitischen Argumente für den Ausbau hat Herr Oberbürgermeister schon erläutert. Auch für die Stadtgestaltung hat die Ausbauplanung einen großen Vorteil.

Den CSU-Antrag wird er zustimmen, allerdings ist dies laufendes Geschäft der Verwaltung. Zu den Fragen von Frau Seer, diese sind nicht neu, diese wurden schon häufig im Verkehrsausschuss diskutiert.

StR Schuh

01.04.05

bedankt sich bei der Verwaltung für die gut geleistete Arbeit und stimmt heute diesem Beschluss zu. Er lobt den offenen Planungsprozess und erläutert die Vorteile des Ausbaus aus Sicht der Verkehrsbündelung, Lärm- und Abgasbelastung.

Bei der Finanzierung hofft er auf den Zuschussgeber Freistaat Bayern, um eine gemeinsame Finanzierung auf die Beine zu stellen. Die Bevölkerung erwartet jetzt Taten.

StR Schrollinger

01.09.36

stimmt zu, dass der nicht vermeidbare Verkehr gebündelt werden soll. Bedingt durch den hohen Transitverkehr auf den Autobahnen und die dann kürzere Route über den Frankenschnellweg muss man aber alles dafür tun, dass der Verkehr auf dem Frankenschnellweg nicht weiter zunimmt. Dieses sollte man im Blick behalten. Bei der Menge der Aufgaben, z.B. marode Brücken, Klimaschutz etc. und dem Blick auf den städtischen Haushalt, kann er die Summe der Kosten für den Frankenschnellweg nicht verantworten.

StRin Seer 01.13.28

bemängelt, dass die Vorlage sehr viele Unsicherheiten enthält. Mit dem Ausbau wird eine Abkürzungstrecke geschaffen, die Autofahrer einladen wird, durch die Stadt zu fahren. Erheblicher Verkehr wird auch auf der Oberfläche verbleiben. Die Finanzierung basiert auf unklaren Zuschussannahmen. Bei den Betriebskosten weiß man auch nicht genau, wie sich diese genau zusammen setzen. Für die gesamte Verkehrstechnik (Ampeln und Leitsysteme) gibt die Stadt jährlich 1,8 Mio. Euro aus. 1,5 Mio. Euro sollen durch den Ausbau der Frankenschnellweges alleine bei den Betriebskosten hinzukommen. Sie fragt, wie das mit dem Beschluss vom letzten Jahr zusammenpasst, 400.000 € an Ampeln einzusparen? Und darüber hinaus, wie und wann die Oberfläche im Bereich Süd finanziert werden soll.

Herr Büttner (AGBV) 01.19.40

meint, dass der Projektbeirat Frankenschnellweg die beste Information für die Bürger war und möchte noch darauf hinweisen, die Fragen die heute gestellt wurden sind in diesem Projektbeirat bestens beantwortet worden.

Die 8m hohe Lärmschutzwand sollte auf der Seite der Häuser, soweit möglich, mit Bäumen verdeckt werden.

Herr Baumann 01.23.26

erklärt noch zur der Nachfrage zu den Städtebauförderungsmitteln: Der Staat wird für den Bau des Deckels keine Gelder aus der Städtebauförderung geben. Für die Gestaltung der Oberfläche ist dies sehr wohl möglich. Hier sind die Kommunen gefragt, entsprechende Gelder einzuwerben. Zuvor muss aber erst der Wettbewerb stattfinden.

StR Brehm 01.24.03

hält fest, die Grundsatzpositionen sind heute alle noch mal vorgetragen worden. Er lässt über den Vertagungsantrag der Stadtratsgruppe Linke Liste abstimmen und stellt fest, dass dieser mit 14 Gegenstimmen abgelehnt wird.

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung wird mit 2 Gegenstimmen so beschlossen.

**Beschluss**

**siehe Beilage**

## **2. Klassifizierung von Straßen im Stadtgebiet Nürnberg hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.12.2007 - Bericht -**

Herr Baumann 01.25.22

erläutert aus der ausführlichen Vorlage. Sie ist ein Lehrbuch des Straßenrechts. Per Widmung lässt sich kein Einfluss auf die Verkehrsreduzierung ausüben. Verkehrsbedeutung und Netzkonstellationen sind entscheidend.

StR Krieglstein 01.26.24

meint, dass die Klassifizierung des Verkehrsnetzes in Nürnberg stimmig und richtig ist. Er möchte wissen, inwieweit die Aufstufung des Marthweges zur Kreisstraße tatsächlich von Nöten ist und was es für Folgen hätte. Ist es notwendig diesen gesamten Abschnitt als Kreisstraße zu klassifizieren, vor dem Hintergrund die Saarbrückener Straße zu entlasten?

Ist es möglich, die Staatsstraße 2407 durch Katzwang in eine Ortsverbindungsstraße umzuwidmen?

StR Raschke

01.29.08

meint, dass eine Herabstufung keinen Einfluss auf die Verkehrsverhältnisse haben wird. Solche Hoffnungen sollten in der Bevölkerung nicht geweckt werden.

Herr Baumann

01.30.09

erklärt, dass die Frage von Herrn Kriegelstein heute nicht abschließend beantwortet werden kann. Denn es erfordert ein umfangreiches Verfahren, um die Umwidmung rechtlich zu begründen. Es wird im zuständigen Ausschuss zu behandeln sein.

StRin Seer

01.30.40

findet die Vorlage sehr informativ, ein Lob an die Verwaltung. Interessant findet sie den ziemlich unregelmäßigen Widmungszustand der Südwesttangente und die Situation innerhalb der Altstadt. Dort gilt generell Tempo 30 und dort dürfte keine LSA stehen und müsste überall rechts vor links gelten.

Herr Baumann

01.31.54

erklärt, dass es immer Widersprüche geben wird. Er möchte noch mitteilen, dass hinsichtlich einer angeblich „falschen Klassifizierung“ des Frankenschnellweges dies inzwischen vom Petitionsausschuss des Bundestages im Oktober zurückgewiesen wurde.

StR Brehm

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

### **3. Bereich Kreuz Nürnberg-Hafen; Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsführung vom Frankenschnellweg auf die Südwesttangente - Bericht -**

Herr Baumann

01.32.32

teilt mit, dass die Markierung schon erfolgt ist. Insofern wird über die Maßnahme heute Bericht erstattet.

StR Schuh

01.32.40

möchte wissen, warum ihr Antrag vom April nicht gleich mitbehandelt wurde.

Die Verwaltung

01.33.35

(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass der Antrag zum Hafen nicht vergessen wurde. Er enthält aber einen umfangreichen Fragekatalog, der so schnell nicht zu beantworten ist. Aufgrund der dringenden Sanierung in Bereich Kreuz-Hafen wurde kurzfristig der Markierungsplan erstellt und auch mit der Autobahndirektion abgestimmt. Dass mit der Vorlage in diesem Zusammenhang nicht auf den Antrag der CSU verwiesen wurde, bittet er zu entschuldigen. Im Rahmen der Hafenvorlage wird erwähnt, dass dieser Punkt schon abgearbeitet ist.

StR Brehm

01.34.42

hält fest, damit hat der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

**4. Vorfahrtsregel „rechts-vor-links“ in der Elbinger Straße  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 29.04.2009  
- Bericht -**

StR Gradl 01.34.53

meint, dass in der Elbinger Straße immer noch zu schnell gefahren wird, deshalb wurde auch der Antrag mit der rechts vor links Regelung gestellt, um die Geschwindigkeit zu reduzieren. Es gibt zahlreiche Stellen im Stadtgebiet wo Tempo 30 eingeführt ist, der Bus dort fährt und rechts-vor-links gilt. Er bleibt bei seinem Antrag. Mit dem zusätzlichen Parkstreifen besteht Einverständnis.

Die Verwaltung 01.36.18  
(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass sie sich die Situation vor Ort genau angesehen haben. Die Regelung ist eine Frage der Verhältnismäßigkeit, ob ggf. mit anderen Maßnahmen die Geschwindigkeit dort reduziert werden kann. Die Einführung von rechts-vor-links schadet dem Bus erheblich. Die jüngsten Geschwindigkeitsmessungen haben eine Rückläufigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit festgestellt. Durch das heute vorgeschlagene Parken auf der Straße kann Tempo 30 unterstützt werden. Deshalb ist die rechts-vor-links Regelung derzeit nicht zu empfehlen.

StR Schuh 01.39.01

meint zur Güte, es sollte ein 1 Jahr beobachtet werden, ob die Abmarkierung der Parkplätze zur Geschwindigkeitsreduzierung beiträgt. Dann sollte im Verkehrsausschuss darüber berichtet werden.

StR Gradl 01.39.26

meint, es würde ein ½ Jahr schon ausreichen.

StRin Seer 01.39.50

möchte wissen, ob beachtet wurde, dass die Abmarkierung der Parkplätze gegenüber der Längenstraße stattfinden soll, wo sich auf der Höhe eine Kuppe befindet. Führt dies nicht zu gefährlichen Situationen?

Die Verwaltung 01.40.26  
(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass die Situation von den Planern vor Ort genau angesehen wurde. Es wurde festgestellt, dass die Maßnahme das Ziel unterstützen kann, die gefahrene Geschwindigkeit zu reduzieren. Er schlägt vor, die Maßnahme umzusetzen und danach ½ Jahr lang zu beobachten und anschließend im Verkehrsausschuss zu berichten.

StR Brehm 01.41.07

erläutert, dass in diesem Jahr nicht mehr abmarkiert wird, so dass man ein ½ Jahr Probezeit ansetzen kann, dann wäre man auch bei einem Jahr ab heute.

StR Gradl 01.41.27

meint, dass es in der Valznerweiherstraße auch funktioniert, trotz rechts-vor-links.

StR Brehm 01.41.35

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

## 5. Verkehrssituation Wöhrd

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2009

- Bericht -

Herr Baumann 01.41.45  
verweist auf die Vorlage.

StRin Seer 01.41.57  
weist darauf hin, dass der Durchgangsverkehr in den 90ziger Jahre schon mal ein Thema war.

Es gab damals auch bereits Pläne in der Mathildenstraße eine Sperre zu überlegen. Außerdem hat man von der Fußgänger-Bedarfsampel, wenn man von Norden kommt, einen guten Einblick auf die Kreuzung Sulzbacher Straße. Wenn viel los ist, wird von den Autofahrern die Fröbestraße oder die Heerwagenstraße als Abkürzung genommen. Hat die Verwaltung dieses typische Autofahrerverhalten mit eingeplant.

Die Verwaltung 01.43.31  
(Herr Jülich – Vpl)  
meint, dass sich das Verkehrssystem im ganzen Stadtteil Rennweg bewährt hat. Man kann es nur an Hand von Fakten und Zahlen betrachten und diese sprechen letztendlich eine deutliche Sprache, Quell- und Zielverkehr ist in diesem Stadtteil vorherrschend. Dies wurde in der Vorlage dargestellt.

StR Brehm 01.45.00  
stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

### 5a. Radroute zum Plärrer über die Zufuhrstraße - Beschluss -

Die Verwaltung 01.45.13  
(Herr Jülich – Vpl)  
erklärt, dass kurzfristig eine Chance gesehen wurde, im Rahmen der Baumaßnahme in der Steinbühler Straße eine Radroute in der Zufuhrstraße anzulegen. Der Plan wird zum Beschluss vorgelegt, damit er sehr zeitnah umgesetzt werden kann.

StRin Seer 01.46.16  
fragt, ob daran gedacht wird, dass die Radler die Steinbühler Straße bzw. die Kohlenhofstraße an der LSA in einem Zug überqueren können. Von Süden kommend aus dem Tunnel gibt es keine gute Überleitung auf die Straße. Wird diese Situation im Zuge der Baumaßnahme beseitigt?

Die Verwaltung 01.47.41  
(Herr Walser – Vpl)  
das Radwegende Richtung Gibitzenhofstraße ist richtig markiert und es gibt eine Überleitung über die Straße An den Rampen. Der Radstreifen hört ca. 5 m nach der Kreuzung erst auf.

StRin Seer 01.48.32  
ergänzt, dass sie die Richtung von Süden nach Norden meint.

Die Verwaltung 01.48.57  
(Herr Walser – Vpl)

erläutert, dass auch Richtung Norden der Radweg auf dem Gehweg weitergeführt wird als gemeinsamer Rad-/Gehweg.

StR Brehm 01.49.15  
stellt fest, dass der Beschlussvorschlag einstimmig so gefasst ist.

**Beschluss** **siehe Beilage**

**6. Straßenplan Poststraße  
hier: Erneuerung des Beschlusses  
- Beschluss -**

StR Brehm 01.49.40  
hält fest, dass die Vorlage selbsterklärend ist, lässt abstimmen und stellt fest, dass der Beschlussvorschlag einstimmig gefasst ist.

**Beschluss** **siehe Beilage**

**7. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 23.07.2009**

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

**Beschluss** **siehe Beilage**

Nürnberg, 15.10.2009  
Der Vorsitzende:  
TOP 1 – teilweise

gez. Dr. Maly

Der Vorsitzende:  
i.V.  
TOP 1 teilweise und TOP 2 – TOP 7

gez. Thorsten Brehm

Der Referent:  
gez. Baumann

Schritfführerin:  
gez. Braunersreuther