

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

über die

Sitzung des Verkehrsausschusses am 29.04.2010

im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II

- öffentlich -

---

<b>Vorsitzender:</b>	<b>Stadtrat</b>	<b>Fischer</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</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>
<b>Sonstige Teilnehmer:</b>		
	<b>VAG</b>	<b>Dahlmann-Resing</b>
	<b>VAG</b>	<b>Dr. Müller</b>
	<b>VAG</b>	<b>May</b>
	<b>PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr</b>	<b>Anselstetter</b>
	<b>SÖR/3</b>	<b>Fischer</b>
	<b>Vpl</b>	<b>Jülich</b>
	<b>Vpl/M-F</b>	<b>Walser</b>

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

**Ende der Sitzung: 11:00 Uhr**

---

**Schriftführerin: Braunersreuther**

## Tagesordnung

### I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1. **Probleme bei den fahrerlosen U-Bahnlinien U2 und U3** Bericht  
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 22.02.2010  
(Beilagen 1.1 – 1.3)
  2. **Verkehrerschließung Hafen** Bericht  
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.04.2009  
(Beilagen werden nachgereicht)
  3. **Aufbau einer Infrastruktur für Elektromobilität in Nürnberg:** Bericht  
hier: Anträge der Ausschussgemeinschaft FDP – FW – ÖDP vom 22.07.2009 und 26.08.2009  
(Beilagen 3.1 – 3.4)
  4. **Verwendung der Einnahmen aus der Ausweitung der Parkzeiten an Parkscheinautomaten auf 20:00 Uhr für Betriebsbedarf Projekte** Beschluss  
(Beilagen werden nachgereicht)
  5. **Verfüllung der Tongrube bei Kalchreuth** Bericht  
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.02.2010  
(Beilagen 5.1 – 5.3)
  6. **Schoppershofstraße zwischen Äußere Bayreuther Straße und Wieselerstraße, Nordseite** Beschluss  
(Beilagen 6.1 – 6.3)
- I a. Auflagen
7. **Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.02.2010** Beschluss

### Nichtöffentliche Sitzung

entfällt

Dr. Ulrich Maly  
Oberbürgermeister

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

## **1. Probleme bei den fahrerlosen U-Bahnlinien U2 und U3**

**hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 22.02.2010**

**- Bericht -**

Die VAG 00.01.13

(Herr Dr. Müller)

die Fragen der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen wurden bereits schriftlich von der VAG am 11.03.2010 (siehe Beilage der Anmeldung) beantwortet. Diese wird heute nochmal an Hand einer PowerPoint erläutert.

StRin Seer 00.23.00

hat noch Fragen:

Zu Punkt 4 „100 Sek.-Takt“:

Möchte wissen, ob die VAG davon ausgeht, dass sie jemals den 100 Sek.-Takt schaffen wird? Dies wäre ein wichtiger Aspekt bei der fahrerlosen U-Bahn. Hier sah man die Chance in sehr dichten Zeitabständen fahren zu können, um es den Fahrgästen so attraktiv wie möglich zu machen.

Zu Punkt 6 „Personaleinsatz“:

Die KUSS-Mitarbeiter wurden aufgestockt, auf Grund der Probleme die in der schriftlichen Beantwortung stehen. Von was hängt dies ab wie viel Personal eingesetzt werden muss?

Zu Punkt 7 „Regressansprüche“:

Wie lange kann sich das zeitlich noch hinziehen und bis wann ist die Schadensaufstellung abgeschlossen? Wann kann die Stadt Nürnberg und die VAG dies geltend machen? Sie fragt nach dem Zeitplan.

Zu Punkt 9 „Mobilitätseingeschränkte Menschen“:

Hier wurde geschrieben „...für deren Bedürfnisse sei Rechnung getragen worden...“. Möchte wissen inwiefern? Dann ist geplant, dass ein KUSS-Mitarbeiter für 3 Bahnhöfe zuständig ist. Kommt es bei Gruppen zu Problemen?

Zu Punkt 10 „U-Bahnhof Wöhrder Wiese“

Wenn die Schule zu Ende ist gibt es hier sehr heftigen Andrang am Bahnsteig. Wie bekommt man das in Zukunft in den Griff?

Zu Punkt 11:

Hierzu gibt es eine sehr schöne Übersicht, dass man auch mal sieht welche Kapazität vorhanden waren, in all den Stufen der Einführung von der fahrerlosen U-Bahn. Im Nebenverkehrszeitraum gibt es Spielraum für Umsteigepotentiale. Hier sollten Angebote gemacht werden.

Zu Punkt 12 „Nutzen-/Kostenverhältnis“:

Hier geht sie davon aus, dass es im nächsten Verkehrsausschuss beantwortet wird, so wie es in der Vorbesprechung bestätigt wurde.

StR Schuh

00.29.29

meint, dass dieses System nicht von Anfang an so läuft wie man es gerne hätte, aber dass es zu über 90% ohne Probleme läuft, sollte man auch bedenken. Das Problem mit den Schülern am Bahnhof Wöhrder Wiese gibt es auch bei den Bussen und Straßenbahnen sowie auch an anderen U-Bahnhaltestellen. Hier muss man noch etwas Geduld haben bis diese Kinderkrankheiten beseitigt sind. Den 100 Sek.-Takt hält er für gut, aber es ist auch ein hoher Anspruch. Die CSU-Stadtratsfraktion steht auf jeden Fall hinter der fahrerlosen U-Bahn.

StR Fischer

00.32.35

erklärt, dass das neue System gut ankommt und es sind nicht nur 90% sondern über 98% Verfügbarkeit und Funktionalität. Dies ist bei einem so komplizierten System ein sehr gutes Ergebnis. Er ist dankbar, dass die VAG heute in einer sehr transparenten Weise darlegt was die Gründe für die Störungen waren und wie man vorgeht um diese Störungen bis zum Jahresende zu minimieren.

StR Schrollinger

00.34.53

möchte anmerken, dass zu über 90% keine Probleme auftreten und erkennt dies auch an, aber verbesserungsfähig ist es alle mal. Insofern ist man auf einem guten Weg und wünscht sich, dass die angepeilten Ziele auch erreicht werden.

Die VAG

00.36.21

(Herr Dr. Müller)

bedankt sich für die positiven Wortmeldungen und hofft, dass bis Ende des Jahres ein zufriedenstellender Zustand erreicht wird.

Nimmt Stellung zu den Fragen von Frau Seer:

Bis wann wird der 100 Sek.-Takt realisiert?

Der 100 Sek.-Takt wird kommen und die Fa. Siemens wird es realisieren. Es wird in den Schwachzeiten und Nebenverkehrszeiten eingeführt, die Hauptverkehrszeit wird bewusst noch offen gelassen. Im Herbst soll voraussichtlich an Sonntagen die Pro-  
bephase starten.

Zu der Frage wie viel KUSS-Mitarbeiter eingesetzt werden?

Dies hängt von der Verfügbarkeit ab. Falls es nicht so realisiert werden kann, dann müssen mehr Mitarbeiter auf den Strecken eingesetzt werden, dies muss aber noch abgewartet werden, wie es sich entwickelt.

Die Regressfragen werden frühestens Endes des Jahres zu klären sein, wenn wirklich belastbare Zahlen vorliegen.

Zur Frage mobilitätseingeschränkte Menschen:

Bei diesem Projekt wurde von Anfang an größter Wert darauf gelegt, dass alle mobilitätsbehinderten Verbände mit beteiligt werden. Mit ihnen wurden auch bei den Fahrzeugen die Farbgebung, die Tastenelemente und der Schiebetritt abge-  
sprochen.

Ein weiteres Problem ist das auftreten von Gruppen:  
Hierrüber wurden nochmalig die Schulen über das Problem informiert und angeschrieben.

Mittagspitze Wöhrder Wiese:  
Hier ist das Thema bekannt und wird auch fortwährend beobachtet, dass man die Fahrgäste zügig weg bekommt.

Zur Frage 11 den Nachmittagsspitzen:  
Aus Sicht der VAG sind die angebotenen Kapazitäten völlig ausreichend. Es kann allerdings auf Grund der geschilderten Unregelmäßigkeiten zu Spitzen kommen, die jeden Tag anders sind.

Zur Frage Nutzen-/Kostenanalyse:  
Die VAG rechnet selbst keine Nutzen-/Kostenanalyse und sieht auch keinen Bedarf darin.

StRin Seer 00.45.03  
möchte wissen, wenn sich eine U-Bahn verspätet, würde diese eine große Welle an Verspätungen auslösen. Wie lange wäre dann diese Verspätung in Folge im Fahrplan spürbar?

Sie glaubt, dass man sich langsam vom 100 Sek. Takt in der Hauptverkehrszeit verabschiedet. Sie hat in Erinnerung, dass, als man sich für die U-Bahn entschieden hat, immer das Argument immer im Vordergrund stand, dass gerade wenn viel los ist, dichter und häufiger fahren wird um die Fahrgäste schneller befördern zu können. Zählt dieses Argument jetzt nicht mehr oder ist es nicht umsetzbar? Deshalb bleibt sie dabei, wenn der Bedarf da ist und die Fahrgäste auf den Bahnsteigen stehen, muss auch ein 100 Sek.-Takt in der Hauptverkehrszeit gefahren werden.

Sie hält die Einführung der fahrerlosen U-Bahn nach wie vor noch für einen Fehler und begleitet dies kritisch. Außerdem findet sie, dass all die Schäden die aufgetreten sind auch der Fa. Siemens in Rechnung gestellt werden müssen.

Die VAG 00.47.40  
(Herr Dr. Müller)  
meint, wenn eine Störung auftritt sind die Folgezüge natürlich von Verspätungen betroffen, dies möchte man vermeiden. Beim 100 Sek.-Takt hat man die Kapazitäten in der gleichen Menge wie mit dem momentan gefahren Takt. Es gibt aber die Möglichkeiten durch einen dichteren Takt in den Hauptverkehrszeiten noch mehr Fahrzeuge einzusetzen, wenn es erforderlich ist. Dies kostet Geld und da auch die VAG aufgerufen ist wirtschaftlich zu handeln, wird eine Lösung gesucht. Insofern muss jetzt mit Erfahrung, Testen und Abwarten diese Durststrecke überwunden werden.

StR Fischer 00.50.35  
stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

## **2. Verkehrserschließung Hafen**

**hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.04.2009**

**- Bericht -**

StR Fischer 00.51.20  
erklärt, dass dieser TOP abgesetzt wird.

## **3. Aufbau einer Infrastruktur für Elektromobilität in Nürnberg:**

**hier: Anträge der Ausschussgemeinschaft FDP – FW – ÖDP  
vom 22.07.2009 und 26.08.2009**

**- Bericht -**

StR Baumann 00.51.57  
erläutert aus der Vorlage und verweist auf diese.

StR Schrollinger 00.54.25  
erklärt, dass sich der Antrag von selbst versteht und bedankt sich für den ausführlichen Bericht. Elektromobilität ist nicht das Allheilmittel der Zukunft, aber ist ein wichtiger Baustein. Der Wunsch ist, dass man auch wirklich dran bleiben sollte, denn es wäre sicherlich auch ein wichtiger Baustein wenn man als Umwelthauptstadt in Kombination mit der Fahrradkampagne „Nürnberg steigt auf“ Erfolg haben möchte.

StR Brehm 00.55.57  
möchte deutlich machen, dass es als zentrales Zukunftsthema zu beachten ist, denn dafür ist Potenzial vorhanden. Die politische Zielsetzung ist die Forschung, die Produktion und der Praxiseinsatz vor Ort und begrüßt die referatsübergreifende Arbeitsgruppe. Bei den ersten Förderrunden des Bundes ist man leider außen vor geblieben, deshalb wäre es wünschenswert bei weiteren Wettbewerben mit einem stimmigen Gesamtkonzept an die Fördertöpfe ran zu kommen. Man sollte aber festhalten, dass Elektromobilität kein Allheilmittel ist. Die Elektromobilität kann sicherlich nicht die stadtteiltrennende Wirkung des Verkehrs auflösen und braucht auch die gleiche Menge an Verkehrsfläche. Deshalb muss es auch eine politische Zielsetzung geben den Umweltverbund in Form des Radverkehrs und ÖPNV zu stärken und sollte weiterhin auf der politischen Tagesordnung stehen. Die Elektromobilität in der Metropolregion Nürnberg hat Potenzial und es sollte alles dafür getan werden damit dies auch ausgeschöpft wird.

StR Schuh 00.58.06  
der ausführliche Bericht gibt klar wieder welche Initiativen es auf diesem Gebiet gibt. Man sollte aber die Erwartungshaltung etwas nach unten schrauben, denn aufgrund der Kosten ist das Interesse an Elektroautos momentan nicht sehr hoch. Die pedelacs sind in Nürnberg gestartet. Die CSU-Fraktion steht dazu und wird dies auch fördern und hofft natürlich auch auf Förderung.

StRin Seer 01.00.49  
meint, der Bericht drückt sehr schön die Vorteile und Chancen von Elektromobilität aus, aber auch wo die Grenzen liegen. Deshalb sollte es auch Ziel der Nürnberger Verkehrsplanung sein die Menschen auf den Umweltverbund zu bringen.

StR Raschke

01.03.57

meint, es gibt eine Bedingung unter der die Elektromobilität funktionieren kann, nämlich wenn der Strom aus erneuerbaren Energien kommt und nur dann kann man gleichzeitig das CO2 Problem lösen. Deshalb sein Appell heute, dass alles unternommen und massiv eingestiegen wird, um mehr Chancen bei der Elektromobilität zu bekommen.

StR Fischer

01.05.23

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

#### **4. Verwendung der Einnahmen aus der Ausweitung der Parkzeiten an Parkscheinautomaten auf 20:00 Uhr für Betriebsbedarf Projekte - Beschluss -**

StR Fischer

01.05.35

erklärt, dass dieser Punkt bereits am 25.03.2010 auf der Tagesordnung stand. Es wurde ein Teilbeschluss gefasst, der unstrittig war und über den Rest sollte noch verhandelt werden. Diese Verhandlung fand am 14.04.2010 im Baureferat statt. Das Ergebnis dieser Beratung ist die heutige Vorlage. SPD, ÖDP und die Grünen stimmen diesem zu. Die CSU hat noch Vorbehalte. Dies ist der Stand der letzten Beratung. Heute soll nochmal unter zwei Aspekten darüber diskutiert werden. Einmal wäre es wichtig zu wissen, was die CSU gerne aus diesen Einnahmen machen würde? Zum zweiten zu wissen, welche Teile des Beschlussvorschlages heute verabschiedet werden können? Wenn hierrüber diskutiert werden kann, könnte man zu einem zweiten Teilergebnis kommen, um den Rest noch einmal zu vertagen.

StR Schuh

01.08.05

zitiert aus dem Antrag, den sie in den Haushaltsberatungen des Stadtrates am 19./20.11.2009 unter TOP 2.9 gestellt haben. Im Herbst wurde darüber abgestimmt und es wurde mitgetragen, dass diejenigen, die bezahlen, auch was davon haben sollen. Es müssen Maßnahmen finanziert werden, die auch den Individualverkehr berücksichtigen. Dieser Vorgabe wurde mit großer Mehrheit zugestimmt und im Verkehrsausschuss am 25.03.2010 nochmals behandelt. Hier wurde festgestellt, dass vier Monate nach den Haushaltsberatungen keinerlei Korrektur dessen vorgenommen wurde, was eigentlich im Herbst Bestand hatte. Heute wird der neue Vorschlag vorgestellt. Dieser beinhaltet zumindest die 3.000 € für das PLS-Altstadt. Dies ist seiner Meinung nach der einzige Vorschlag, der zu einem gemeinsamen Antrag aus den Haushaltsberatungen vom November passt.

Der Osttunneldurchstich der mit 20.000 € Planungskosten veranschlagt ist, ist außerhalb des Beschlusses und wird dem Antrag vom November in keinster Weise gerecht. Außerdem wurden die Vorschläge aus dem Dringlichkeitsantrag vom März 2010 nicht berücksichtigt. Ihm wurde mündlich mitgeteilt, dass die Umgestaltung der Dr.-Kurt-Schuhmacher-Straße und der Färberstraße mit einem Kreisverkehr nicht machbar ist. Daraufhin hat er sich informiert, welchen Radius ein Minikreisverkehr haben muss und stellte fest, dass es dort durchaus machbar wäre, ohne große Eingriffe in die anliegenden Grundstücke.

Es wurde auch in der letzten Sitzung über die Möglichkeit einer Ausweitung der Fußgängerzone in der Brunnengasse und Färberstraße diskutiert. Der Osttunneldurch-

stich ist eine Zukunftsinvestition und zweifelt daran, dass dieses allein durch die Planungskosten überhaupt jemals angestoßen werden kann. Dies sind die Hintergründe, weshalb sie heute dieses nicht mittragen können und bitten darum, den Beschlussvorschlag noch mal zu überdenken.

StR Fischer

01.13.46

ist etwas irritiert von der anfänglichen Argumentation von Herrn Schuh, dass diejenigen, die etwas bezahlen auch was davon haben. Nur sind die Leute, die in der Altstadt parken, nicht die Bewohner der Altstadt, sondern es sind die Bürger von außerhalb, die die Parkuhren bedienen. Also das Argument, dass diejenigen, die es bezahlen müssen auch was davon haben müssten, kann nicht stimmen.

StR Baumann

01.14.35

erläutert, dass man sich in der Verwaltung schwer tut, weil die Rahmenbedingung der konsumtive Haushalt ist. Es geht um einmalige Ausgaben im Jahr 2010. Da scheiden schon alle Maßnahmen aus, die größer sind und MIP relevant sind und vorausgeplant werden müssen. Kfz-orientierte Maßnahmen sind enthalten. Die Maßnahme, die am 24.03.2010 aufgelistet wurden: Die Umgestaltung der Brunnengasse in eine Fußgängerzone ist in einer Größenordnung, die MIP relevant ist. Auch die Färberstraße hat einen Planungsvorlauf, der lang ist und in diesem Jahr nicht mehr umgesetzt werden kann. Einigermaßen halb planungsreif war die Grasersgasse, die im Rahmen der Städtebauförderung zurückgestellt wurde. Die Online-Mitfahrzentrale im ländlichen Raum der Metropolregion kommt dem Kfz-Benutzer zugute. Die Standplätze für die Elektromobilität und das Parkleitsystem betreffen die Altstadt und der Osttunneldurchstich ist die Verbindungsqualität zwischen Altstadt und Südstadt. Die weiteren Mittel dienen dem Zweck des Fahrradverkehrs für solche Maßnahmen, die nicht aus dem MIP finanziert werden dürfen. Diese können nur im konsumtiven Haushalt finanziert werden. Die Nutzer der Altstadt sind in der Grundargumentation die Gesamtstadtbürger, denn sie besuchen die Altstadt.

Für die Konsolidierung des Haushaltes sind 200.000 € zurückgegeben worden. Die ersten 50.000 € waren für die Werbemaßnahmen. Die Mittel für das Fahrradverleihsystem stehen unter dem Vorbehalt ihrer Beschlüsse. Dies muss vorausgeplant werden und im konsumtiven Haushalt finanziert werden. Unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und der genannten Kriterien kommt man zu dieser Liste.

Die Verwaltung

01.19.17

(Herr Jülich - Vpl)

erklärt, was passiert wenn es nochmal vertagt wird bzw. die Finanzierung der Projekte in Frage gestellt werden.

Die Gelder die für dieses Projekte eingestellt wurden, sind die einzige Möglichkeit diese zu finanzieren, sonst sind sie nicht realisierbar.

Das Thema „Aufbau Modellparkplätze Elektromobilität“ und „Parkleitsystem Altstadt“ sind ergänzende Maßnahmen die gerne unterstützt werden und auch im Sinne der CSU mit aufgenommen wurden. Der Osttunneldurchstich ist die einzige Maßnahme die im MIP erst später enthalten ist. Momentan laufen mit der Bahn Verhandlungen, die mit der Verwaltung eine Planungs- und Baufinanzierung abschließen wollen. Dies kann aber nur getan werden, wenn jetzt schon Planungsmittel zur Verfügung stehen. Man müsste bis zu den Haushaltsberatungen die Planungskosten vorfinanzieren, um dann, sofern es eine Mehrheit im Stadtrat bei den Haushaltsberatungen findet, die

Mittel zur Realisierung bereitzustellen. Damit zumindest die Planung weiter geht wurden die Planungsmittel hier aufgenommen.

Die überdachten Fahrradabstellanlagen in der Altstadt wurden rausgenommen, da der AfS diese noch mal begutachten möchte. Die mobilen Fahrradständer sollten eigentlich konsensfähig sein. Weil es viele Veranstaltungen gibt die in der Altstadt stattfinden und diese Ständer durchaus dazu beitragen, dass mehr Menschen mit dem Fahrrad zu Großveranstaltungen kommen.

Projektbeginn des Fahrradverleihsystems ist im Juli 2010. Zum gegenwertigen Zeitpunkt ist klar, dass dieses nur aus der Ausweitung der Parkgebühren finanziert werden kann, ansonsten wird es kein innovatives Modellprojekt geben. Die Verwaltung ist, im Vorgriff auf den Beschluss im Juli, mit einem Betreiber einig geworden. Es wird keine laufenden Projektmittel seitens der Stadt geben. Das Projekt wird mit eigenwirtschaftlichem Risiko des Betreibers konzipiert. Aber es bedarf einer einmaligen Investitionszugabe seitens der Stadt Nürnberg beim Aufbau dieses Systems.

Beim Thema Öffentlichkeitsarbeit „Nürnberg steigt auf“

Dieses wird bundesweit schon sehr intensiv verfolgt. Im Vergleich zu München, die 1,9 Mio. Euro für eine Imagekampagne zugunsten des Fahrrades investieren gehen wir doch in Nürnberg sehr bescheiden mit Mitteln dafür um. Die Verwaltung sieht keine Chance einer anderen Finanzierung, es sei denn, der Stadtrat würde es beschließen.

„Radrouting Konzept“

Hier steht man gerade in Kooperation mit dem Freistaat Bayern, der Verkehrsinformationsagentur Bayern (VIB) sowie der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern. Das Projekt soll im nächsten Monat begonnen werden. Dieses wird wiederum nur funktionieren, wenn ein Kofinanzierungsbeitrag gebracht wird. Es handelt sich um ein Projekt, das maßgeblich vom Freistaat unterstützt wird. Insofern ist es eine einmalige Chance dieses Projekt jetzt zu finanzieren. Über die Folgejahre muss jedes Jahr im Verkehrsausschuss erneut darüber beraten und entschieden werden.

StR Fischer

01.25.53

weist darauf hin, dass es keinen Beschluss gibt, der diese jährlichen Mehreinnahmen immer für solche Maßnahmen zur Verfügung stellt. Deshalb müssen es auch die Maßnahmen sein, die im Jahr 2010 umgesetzt werden.

StR Brehm

01.26.13

möchte darauf aufmerksam machen, dass das Thema Radverkehr zum Schwerpunktthema gemacht wurde, durch den Beschluss für die Kampagne „Nürnberg steigt auf“. Jetzt geht es einfachen nur darum einen Topf zu finden, der diese Bausteine finanziert und dieser bietet sich nun an. Die Sinnhaftigkeit der aufgelisteten Projekte stellt keiner in Frage, deshalb fände er es als Kompromiss gut, wenn man es gemeinsam auf dem Weg bringen könnte.

StR König

01.28.21

meint, dass dies eine Vorlage ist, die sich nur auf das Fahrradfahren beschränkt, dabei sollte es im Ganzen betrachtet werden. Nicht alle 500.000 Einwohner fahren mit dem Fahrrad, sondern nutzen auch den Individualverkehr. Er möchte wissen, wofür nochmals 10.000 € verwendet werden für „Nürnberg steigt auf“. Was ist aus dem

Handy-Parkticket geworden, das bereits in anderen Städten reibungslos läuft? Dieses sollte nochmal überdacht werden.

StR Krieglstein

01.32.23

meint an Herrn Brehm gerichtet, dass sie letztes Jahr schon einen Kompromiss eingegangen sind mit der Bitte, dass ihre Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung der Altstadt auch Berücksichtigung finden. Dies ist aber heute nicht der Fall und er glaubt auch dass nicht, das man in der Diskussion heute weiterkommt. Die Schwerpunktthemen sind von ihrer Seite aus genannt und er bittet die Verwaltung entsprechende Vorlagen zu machen, wie es in den nächsten Jahren umsetzbar ist, um die Attraktivitätssteigerung der Altstadt zu erreichen. Deshalb muss man dieses Thema im nächsten AfV abschließend noch beraten.

StRin Seer

01.33.40

möchte 5 Grundsatzbeschlüsse in Erinnerung rufen die in den letzten zwei Jahren beschlossen wurden:

1. Der Beschluss zum Klimaschutz, 40% Kohlendioxidreduzierung bis zum Jahr 2020
2. Nachhaltigkeitsziele
3. Luftreinhalteplan
4. Aktionsplan für weniger Lärm in der Stadt
5. „Nürnberg steigt auf“.

Am 14.04.10 saßen die verkehrspolitischen Sprecher und die Verwaltung zusammen und haben diese Liste Punkt für Punkt durchgearbeitet. Es war ein sehr konstruktives Gespräch und es gab keinen Dissens. Deshalb ist sie überrascht, dass Herr Schuh sich jetzt völlig anders äußert und findet seinen Widerspruch eklatant und kleinkariert, wenn er jetzt nur Maßnahmen für die Altstadt will und all die anderen Maßnahmen dadurch zunichte gemacht werden.

StR Fischer

01.37.15

bestätigt, dass das Gespräch mit der Verwaltung und den verkehrspolitischen Sprechern außerordentlich harmonisch verlaufen ist. Zur Frage des Osttunneldurchstichs wurde erklärt, wenn die Planung beginnt wird auch der Durchstich erfolgen. Insofern erscheint es ihm und seiner Fraktion vernünftig diesen Anschub zu leisten. Es ist der Wunsch aller im Rat, dass es endlich auf dem Weg gebracht wird.

Allerdings muss er Herrn Schuh in Schutz nehmen, denn das Gespräch am 14.04.10 diente der Annäherung und der Kompromissfindung. Deshalb kann man ihm nicht vorwerfen, dass er damals Einigkeit signalisierte und nach Rücksprache in seiner Fraktion jetzt eine andere Meinung vertritt.

StR Schrollinger

01.39.22

hatte am Ende des Gespräches auch den Eindruck, dass es keine großen Probleme geben wird und schließt sich Herrn Fischer an. In der Diskussion heute geht es um das Geld, das in diesem Jahr eingesetzt werden soll. Wie es dann im nächsten Jahr aussehen wird, muss erneut diskutiert werden. Hierzu gibt es unterschiedliche Ansichten bei den Fraktionen über die Attraktivitätssteigerung in der Altstadt. Es muss akzeptiert werden, dass die Förderung des Fahrradverkehrs allen Verkehrsteilnehmern zugute kommt. Er möchte noch darauf hinweisen, dass diese Maßnahmen dringlich sind. Er möchte bis Ende des Jahres einen Bericht über die verwendeten Mittel bekommen und hofft heute auf eine einheitliche Lösung.

StR Fischer

01.42.15

meint, dass es gar nicht sicher ist, ob nächstes Jahr noch Gelder zur Verfügung stehen, um darüber diskutieren zu können. Bei der heutigen Haushaltssituation der Stadt Nürnberg muss man davon ausgehen, dass die Gelder ganz in den Haushalt einfließen.

StR König

01.42.47

möchte eine zeitliche Aufgliederung, wann „Nürnberg steigt auf“ genau beschlossen und die Parkzeitverlängerung vorgeschlagen wurde. Die Parkzeitverlängerung wurde seiner Meinung nach im Anschluss an die Kampagne Nürnberg steigt auf beschlossen. Die Verwaltung scheint der Meinung zu sein, dass sie die Gelder der Parkzeitverlängerung schon bei der Kampagne „Nürnberg steigt auf“ mit aufgeführt hat.

StR Schuh

01.44.18

erklärt, bei dem Gespräch am 14.04.2010 hat er als verkehrspolitischer Sprecher für seine Fraktion deutlich gemacht, dass die Entscheidung vorbehaltlich der Zustimmung der Fraktion steht. Die CSU unterstützt die Fahrradkampagne. Ob der Osttuneldurchstich, denn sie mit unterstützten, jemals kommen wird kann man heute noch nicht sagen. Denn mit den 3 Grundstückseignern von der Bahn ist man immer noch in Verhandlung.

Außerdem möchten sie nicht nur die Radfahrer, sondern auch den Individualverkehr berücksichtigt haben und hier finden sie sich nicht mehr. Wenn immer nur 2 - 3 Punkte beschlossen werden bleiben die strittigen übrig. Dies hält er nicht für richtig.

StR Raschke

01.47.38

meint, die Ideen der CSU, die vorgebracht sind, werden nur angedeutet, aber nicht konkretisiert. Es sind Ideen, die wegen langer Planungsvorläufe nicht kurzfristig umsetzbar sind. Deshalb müssen diese Vorschläge erst konkretisiert werden um sie dann in vier Wochen vernünftig diskutieren zu können.

StR Fischer

01.48.37

meint, man sollte auch die richtige Zuordnung sehen. Baumaßnahmen in der Altstadt sind eine Frage des mittelfristigen Investitionsplans. Das Thema Handyparken liegt in der Zuständigkeit der Mittel bei der Dienststelle SÖR. Er hat die Bitte an die Verwaltung, jetzt zu sagen was bis zum 10. Juni sachlich keinen Aufschub mehr duldet oder was gestrichen werden kann.

Die Verwaltung

01.50.05

(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, das Problem sind jetzt nicht die vier Wochen, denn man ist bei allen Projekten noch im planerischen Vorlauf, die noch vier Wochen Aufschub verkraften. Wenn allerdings Maßnahmen zusätzlich aufgenommen werden, müssen andere gestrichen werden. Hier bittet die Verwaltung um eine Aussage, welche Maßnahmen gestrichen werden sollen, wenn sie grundsätzlich nicht in Frage gestellt werden. D.h. wenn die aufgelisteten Maßnahmen nicht aus den Einnahmen der Parkgebühren finanziert werden sollen und es keine anderen Töpfe gibt, müssen Projekte gestrichen werden. Dies gilt z.B. für das Fahrradverleihsystem.

StR Sendner

01.51.31

erklärt, dass sie Bereitschaft zeigen und den Kompromissvorschlag von Herrn Brehm eingehen. Aber sie möchten eine klare Aussage bekommen, dass auch die Begehrlichkeiten von der CSU-Fraktion gemäß dem Beschluss von den Haushaltsberatungen umgesetzt werden.

StR Fischer

01.53.07

hält fest, dass es in die nächste Verkehrsausschusssitzung am 10.06.2010 vertagt wird. Man muss sich aber im Klaren sein, wenn es nicht so läuft wie vorgesehen treten die Folgen ein, die heute von der Verwaltung mitgeteilt wurden.

StR Baumann

01.53.36

zu der Frage über die 50.000 €, die waren für die Plakataktion der Stadtreklame und die Broschüren für die Allgemeinheit. Die 10.000 € sind für die Öffentlichkeitsarbeit, die nicht in diesem enthalten sind.

Das weitere Nachdenken über die Innenstadt ist im Programm der Verwaltung, aber hier handelt es sich um ein anderes Projekt und sollte mit diesem konsumtiven Haushalt nicht verwechselt werden. Das Thema Handyparken liegt im Zuständigkeitsbereich von SÖR und es sollte erst mal abgewartet werden wie es in anderen Städten so anläuft. Denn wenn man dieses noch mit aufnimmt würde es nur die Mittel verdrängen. Außerdem muss es sauber von der Haushaltssystematik unterschieden werden und hat keinen Sinn, hier nur Planungsmittel einzusetzen die nur symbolischen Charakter haben. Das ist der enge Rahmen der in den Sachzwängen liegt die heute vorliegen und bittet um Verständnis.

StR Fischer

01.55.58

stellt den Antrag auf Vertagung und lässt abstimmen und stellt fest, dass es gegen zwei Stimmen so beschlossen ist.

## **5. Verfüllung der Tongrube bei Kalchreuth**

**hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.02.2010**

**- Bericht -**

StR Schuh

01.56.21

meint, dass seitens der Bürgerschaft aus dem Nürnberger Norden Sorge getragen wird, wie die zukünftigen Fahrrouten des Schwerlastverkehrs verlaufen werden. Nicht das die jetzt schon stark belasteten Straßen zusätzlich noch verstopft werden. Möchte noch wissen, ob man die Route nicht vorschreiben kann? Die Stadtverwaltung sollte deshalb alles unternehmen, um eine einvernehmliche Lösung mit den Transporteuren der Firma zu finden.

Dier Verwaltung

01.57.15

(Herr Fischer – SÖR)

hier muss erstmal abgewartet werden was für Anträge reinkommen. Diese müssen dann gemeinsam mit dem Umweltamt bearbeitet und abgesprochen werden. Momentan gibt es noch keine Unterlagen, denn es kommt darauf an, wo der Abbruch stattfindet und dann kann man erst die Route festlegen.

StR Fischer

01.57.37

Von der Verwaltung wird im Bericht mitgeteilt, dass sie an der Sache dran sind und es genau beobachten. Er stellt fest, dass damit der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

**6. Schoppershofstraße zwischen Äußere Bayreuther Straße und Wieselerstraße,  
Nordseite  
- Beschluss -**

StR Fischer

01.57.54

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

**Auflage**

**7. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.02.2010**

Herr Fischer

01.58.20

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

Nürnberg, den 29.04.2010

Der Vorsitzende:

i.V.

Jürgen Fischer

Der Referent:  
Baumann

Schriftführerin:  
i.V. Deller