

# Niederschrift

über die

Sitzung des Verkehrsausschusses am 16.09.2010

im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II

- öffentlich -

---

<b>Vorsitzender:</b>	<b>Oberbürgermeister</b>	<b>Dr. Maly</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 (i.V. StR Tasdelen)</b>
	<b>Stadtrat</b>	<b>Dix</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>Stadtrat</b>	<b>Schneider</b>
<b>Stadträtin</b>	<b>Dr. Alberternst</b>
<b>VAG</b>	<b>Dahlmann-Resing</b>
<b>PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr</b>	<b>Anselstetter</b>
<b>SÖR/3</b>	<b>Fischer</b>
<b>Vpl</b>	<b>Jülich</b>

**Beginn der Sitzung: 9:04 Uhr**

**Ende der Sitzung: 10:35Uhr**

---

**Schriftführerin: Braunersreuther**

## Tagesordnung

### I. Öffentlich

Referent: 2. Bürgermeister Förther

1. **PWC-Anlage an der BAB A6 Amberg-Heilbronn zwischen Moosbach und Birnthon** Bericht  
hier: Antrag der Linken Liste vom 24.04.2010  
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.05.2010  
  
Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann
  2. **Radstreifen Erlanger Straße** Beschluss  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.09.2008
  3. **Kreuzungsbereich Lobsingerstraße / Sandrartstraße / Kirchenweg** Bericht  
hier: Antrag der Ausschussgemeinschaft Die Bunten vom 21.05.2010  
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.06.2010
  4. **Grünfeil Ostendstraße / Marthastraße** Bericht  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.05.2010
  5. **Straßenplan Großreuther Straße, westlich Rollnerstraße** Beschluss
- I a. **Auflagen**
6. **Im Unteren Grund** Beschluss  
hier: Erneuerung des Beschlusses vom 17. Januar 2002
  7. **Rollnerstraße** Beschluss  
hier: Abrechnungsvoraussetzungen
  8. **Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 29.04.2010** Beschluss

**Nichtöffentliche Sitzung**  
entfällt

Dr. Ulrich Maly  
Oberbürgermeister

Herr OBM Dr. Maly eröffnet die Sitzung des Verkehrsausschusses und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Er begrüßt die Zuhörer und Zuhörerinnen.

**1. PWC-Anlage an der BAB A6 Amberg-Heilbronn zwischen Moosbach und Birnthon**

hier: Antrag der Linken Liste vom 24.04.2010

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.05.2010

- Bericht -

StR Schuh

00.00.49

meint, dass die Informationspolitik der Verwaltung in dieser Sache sehr dürftig war und dies wird auch der Verwaltung vorgeworfen.

StRin Padua

00.02.17

spricht sich gegen die PWC-Anlage aus, auch im Namen der Bürgerinitiative Moosbach/Birnthon. Sie findet, dass das Projekt an dieser Stelle ungeeignet und unzumutbar ist. Außerdem ist Birnthon von 3 Autobahnen umgeben und der Wald dient als wichtiger Lärmschutzwand und als Luftfilter für die Bürger. Die geplante Anlage würde die Lebensqualität der Bürger reduzieren. Das Umweltamt müsste solche Bedenken beachten. Deshalb sollte sich der Stadtrat aufgrund der neuen Erkenntnisse bei der Regierung von Mittelfranken gegen das geplante Projekt aussprechen. Dies wäre ein wichtiger Beitrag zu einer lebenswerten Umwelt.

Die Verwaltung

00.07.40

(Herr Fischer – SÖR)

erklärt, dass es sich um eine Maßnahme der Autobahndirektion handelt und nicht um eine Maßnahme der Stadt Nürnberg. Die PWC-Anlage befindet sich nicht im Stadtgebiet Nürnberg, sondern im Landkreis und verweist auf die Planungsgeschichte, die in der Vorlage dargestellt ist. Auf die verkehrlichen Einsprüche der Stadt wurde reagiert.

Künftig wird die Politik über alle Planfeststellungsverfahren bei SÖR direkt informiert. Der derzeitige Verfahrenstand ist, dass die Einwendungen gegen das Vorhaben derzeit bei der Regierung von Mittelfranken zur Bearbeitung vorliegen. Wenn sich die Regierung eine Meinung darüber gebildet hat, gibt es einen Erörterungstermin. An diesem Erörterungstermin kann noch jeder seine Einwendungen vorbringen, soweit er welche eingebracht hat.

StR Schrollinger

00.11.38

bittet darum, dieses Anliegen nochmal zu überprüfen und zu unterstützen, denn es soll ja nicht einfach woanders hingebaut werden. Man sollte generell darauf verzichten. Die Grundlagendiskussion ist nicht nur die PWC-Anlage, sondern auch der Lkw-Verkehr, der immer mehr zunimmt. Er fragt, wann die Grenze erreicht und das Maß voll ist? Man könnte auch auf bestehende Anlagen zurückgreifen, wie z.B. auf private Autohöfe, da ist noch genügend Potenzial vorhanden.

StRin Seer

00.14.58

fragt, welche anderen Standorte und Möglichkeiten es gibt und welcher Standort geeignet und richtig ist? Die Möglichkeiten sind begrenzt, da sich der Standort außerhalb der Stadt befindet. Außerdem ist die Stadt Nürnberg nur als Träger öffentlicher Belange beteiligt worden. Sie ist etwas unzufrieden mit der Vorlage und der Stellungnahme vom Umweltamt.

Sie schließt sich der Meinung von Herrn Schuh an, dass es recht unterschiedlich gehandhabt worden ist wie der Stadtrat informiert wurde. Ihre Bitte an die Verwaltung zu erklären, wann der Stadtrat informiert wird und wann ein Beschluss vom Stadtrat gewünscht wird.

OBM Dr. Maly

00.18.57

meint, dass Herr Fischer von SÖR auf die Kritik reagiert hat, dass künftig die Politik ab jetzt immer darüber von der Verwaltung informiert wird. Seines Wissens ist es so, dass bei allen Maßnahmen, die im regionalen Planungsausschuss verhandelt werden, auch der Stadtplanungsausschuss damit befasst ist. Dies war bei der PWC-Anlage aber nicht der Fall.

Grundsätzlich muss zwischen der rechtlichen und der politischen Betroffenheit unterschieden werden. Die rechtliche Betroffenheit ist durch die Ämter, insbesondere durch die verkehrsplanerischen Konsequenzen, aufgezeigt worden. Das Umweltamt hat keine rechtliche Betroffenheit feststellen können. Die politische Betroffenheit ist keine Angelegenheit der Verwaltung sondern der Politik. Diese ist im rechtlichen Planfeststellungsverfahren äußerst gering.

Bislang hat die Stadt Nürnberg immer darauf gedrängt mehr Parkplätze an der Autobahn zu bauen, um die autobahnnahen Stadtteile (Langwasser, Umfeld Hafen) vom LKW-Parkdruck zu entlasten.

StR Fischer

00.27.05

erklärt, dass es dem Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg nicht möglich ist, dies zu beschließen oder festzustellen, ob der Bedarf vorhanden ist oder nicht. Hier muss sich die Stadt Nürnberg auf die Analysen verlassen. Außerdem ist der Rat auch nicht in der Lage zu entscheiden, wo die PWC-Anlage hinkommen soll, als dort wo sie jetzt geplant ist. Das einzige was der Verkehrsausschuss heute noch machen kann ist die Möglichkeit die von Herrn OBM angesprochen wurde. Nämlich die Verwaltung zu beauftragen, nochmal ein Gespräch mit der Autobahndirektion zu führen, um die Bedarfsanalyse und möglichen Alternativen zu besprechen. Dies wäre der richtige Weg zur Versachlichung. Ein Protestbeschluss an die Regierung von Mittelfranken hätte keinen Sinn.

StR Schuh

00.28.41

kann sich dem nur anschließen.

OBM Dr. Maly

00.30.00

würde gerne zu dem Thema die Autobahndirektion in den Verkehrsausschuss einladen mit der Bitte, die Gesamtsituation, Bedarfssituation und Auslastungssituation rund um Nürnberg darzustellen.

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

## **2. Radstreifen Erlanger Straße**

**hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.09.2008**

**- Beschluss -**

StR Baumann

00.32.13

erläutert aus der Vorlage. Es geht um die Schließung einer wichtigen Lücke im Radwegenetz.

Fazit: Heute wird eine gute Lösung für den Radverkehr vorgeschlagen, mit der die Leistungsfähigkeit der Straße nicht eingeschränkt ist. Die reduzierten Breiten der Kfz-Fahrspuren führen ggf. zu Komfortverlusten.

StR Brehm 00.35.16

ist mit der Vorlage zufrieden, denn es wird ein wichtiger Lückenschluss und eine Gefahrenstelle geschlossen. Er wünscht sich eine schnelle Umsetzung.

StR Schuh 00.36.38

sieht trotzdem noch Nachteile für den Autoverkehr. Aber ausschlaggebend ist für ihn, dass die Leistungsfähigkeit der Autofahrer nicht beschnitten wird. Deshalb stimmt er diesem Beschluss zu. Auf der Gegenseite an der Tankstelle solle die Beschriftung besser gelöst werden. Der Vorwegweiser vor der Ringbahnbrücke Richtung Stadtzentrum sollte nach Norden versetzt werden.

StRin Seer 00.41.11

meint, dass man mit diesem Planungsvorschlag sehr gut leben kann und hofft, dass er bald umgesetzt wird.

StR Schrollinger 00.42.24

ist auch der Meinung, dass die Vorlage überzeugend ist und hofft ebenso auf eine baldige Umsetzung.

OBM Dr. Maly 00.43.48

lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

**Beschluss** **siehe Beilage**

**3. Kreuzungsbereich Lobsingerstraße / Sandrartstraße / Kirchenweg  
hier: Antrag der Ausschussgemeinschaft Die Bunten vom 21.05.2010  
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.06.2010**

**- Bericht -**

StR Schrollinger 00.44.12

möchte zu Protokoll geben, dass dieser Punkt von Frau StRin Alberternst vertreten wird.

StRin Dr. Alberternst 00.44.23

verweist auf die rund 70 Kinder in der Sozialimmobilie. Dies sei zu viel für den beschränkten Raum. An diesem Standort treffen zwei Hauptverkehrsstraßen zusammen. Im Umfeld der Sozialimmobilie besteht zudem ein Spielplatzdefizit. Es wurde zwar schon viel gemacht, aber ihrer Meinung nach ist diese Situation noch nicht befriedigend. Bei einer Ortsbesichtigung war kein Hinweisschild auf spielende Kinder zu sehen, sowie keine ausreichend sichtbare Fahrbahnmarkierung. Die Frage ist zudem, warum der Verkehr von der Brückenstraße nicht direkt links in die Johannisstraße, sondern durch die Lobsingerstraße geführt wird. Hierzu würde sie gerne Verkehrszahlen bekommen. Sie bemängelt die Spielplatznot. Bei der Sozialimmobilie befindet sich zwar ein kleiner Innenhof, der aber zu eng und zu verwahrlost ist für die Kinder.

StR Schuh 00.47.53

spricht von einer trostlosen Situation und fordert eine städtebauliche Aufwertung des Viertels. Deshalb Ihr Antrag, der als Anstoß zu betrachten ist.

StR Baumann

00.49.43

meint, dass man das Grundproblem der fehlenden Spielflächen nicht über den Verkehr lösen kann. Aber man könnte das Tempo reduzieren, was durch ein verändertes Verkehrssystem passieren kann, das noch in diesem Herbst vorgestellt werden soll.

OBM Dr. Maly

00.52.59

bittet Herrn Fischer die Standorte der Schilder zu erläutern.

Die Verwaltung

00.53.03

(Herr Fischer – SÖR)

erklärt, dass das Schild „Schleudergefahr“ abmontiert wurde, wenn man Richtung Johannisfriedhof fährt. Nach ca. 20 m wurde das Schild „Vorsicht Kinder“ angebracht, dass sich auch relativ nahe an dieser kritischen Stelle befindet. Vor dem Eingang der Hausnummer 58 wurde ein Drängelgitter angebracht, um zu verhindern dass die Kinder, wenn sie die Immobilie verlassen, nicht gleich auf die Straße laufen können. Im Sommer befand sich im Kirchenweg eine Baustelle von der VAG, deshalb wurde der stadtauswärtige Verkehr auch anders geleitet, dieses wurde aber inzwischen wieder zurück genommen. Dies gilt auch für die Schraffierung bei der Mittelinsel, die musste während der Baustellenzeit entfernt werden. Sie wird aber demnächst wieder angebracht.

StR Fischer

00.54.07

glaubt nicht, dass der Verkehrsausschuss dieses Problem lösen kann. Hier schließt er sich Herrn Baumann an, denn die fehlenden Spielflächen können nicht über den Verkehr gelöst werden. Deshalb sollte die Lösung in einem anderen Ausschuss zu finden sein.

StRin Seer

00.55.28

ist aufgefallen, dass die Beschilderungen zu hoch angebracht sind, so dass sie nicht richtig wahrgenommen werden können, besonders das Tempo 30-Schild. Deshalb Ihr Antrag an die Verwaltung, im gesamten Kirchenweg Tempo 30 zu überprüfen, dann könnte man auch das Problem umgehen.

StRin Dr. Alberternst

00.58.11

bedankt sich dafür, was in der Zwischenzeit schon erreicht wurde, vor allem für die Beschilderung „Spielende Kinder“. Meint, dass die Mittelinsel zur Geschwindigkeitsreduzierung und als Querungshilfe für die Fußgänger geschaffen wurde. Sie fragt, ob diese nicht so abmarkiert werden könnten, dass die Fahrbahn an der Stelle nochmal deutlich verengt wird. Denn wenn man den Kirchenweg entlang fährt wird man durch die Mittelinsel als Autofahrer nicht gerade zur angepassten Fahrweise gezwungen. Möchte auch noch wissen, wie viel Kfz-Verkehr in die Lobsingerstraße einbiegen, wenn sie von der Brückenstraße aus dort hingelenkt werden. Außerdem gibt sie Herrn Stadtrat Fischer recht, dass man in einem anderen Ausschuss die Lage der Sozialimmobilie sowie das Spielflächendefizit diskutieren muss.

OBM Dr. Maly

01.01.50

erklärt, dass es mehrere Fragen sind, betreffend Erweiterung und Verlängerung der Mittelinsel sowie die Kreuzungssituation insgesamt.

Die Verwaltung

01.02.00

(Herr Jülich – Vpl)

zur Frage der Mittelinsel muss mit bedacht werden, dass der Bus und ein dreiachsiges Müllfahrzeug durchkommen muss, deshalb wurde die Straßenbreite vor der Mit-

telinsel gemäß den Richtlinien auch so konzipiert. Darüber hinaus musste auch noch an der Kurve die Schleppkurve berücksichtigt werden. All diese Aspekte sind in der Planung zu berücksichtigen.

Aufgrund des fehlenden Platzes für separate Linksabbiegespuren sind an dieser Kreuzung sämtliche Linksabbieger aus allen Richtungen unterbunden. Dies führt zwar zu Umwegen, aber die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen ist dadurch gegeben. Eine kleine Lösung ist aus Sicht der Verwaltung nur möglich, wenn der Straßenplan Lobsinger Straße umgesetzt wird. Dieser wird demnächst im AfV vorgestellt. Zunächst ist der Bürgerverein noch mal zu hören. Die Maßnahmen, die in diesen Straßenplan mit eingearbeitet wurden, entsprechen den Zielen des Verkehrsausschusses, nämlich Erhöhung der Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsreduzierung.

Die Verwaltung 01.08.12  
(Herr Fischer – SÖR)

erklärt zur Frage von Fr. Alberternst, dass es sich bei der beidseitigen Schraffierung der Mittelinsel momentan um ein Provisorium handelt bis eine endgültige Lösung gefunden wurde. Ein entsprechender Straßenplan soll in einem der nächsten Verkehrsausschüsse vorgelegt werden.

StRin Dr. Alberternst 01.08.47

meinte, dass die Fahrbahn nicht an sich verengt werden soll, sondern nur mit Markierung. Der Bus und das Müllfahrzeug sollen noch Platz genug haben diese zu überfahren.

OBM Dr. Maly 01.09.43

erklärt, dass der Bus über die Linie fahren kann, aber nicht darf. Aber es ist noch die Frage offen ob der Kirchenweg insgesamt Tempo 30 werden kann?

Die Verwaltung 01.10.34  
(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass laut StVO in einem Hauptverkehrsstraßennetz eine Tempo 30-Zone nicht zulässig ist. Eine Streckenbegrenzung auf Tempo 30 ist immer dann machbar, wenn eine erhebliche Gefahrensituation vermieden werden kann. Dies wird nochmal besprochen und überdacht, um es dann erneut dem Verkehrsausschuss vorzulegen.

OBM Dr. Maly 01.11.33

erklärt, dass man sich erneut mit dem Straßenplan insgesamt nochmal im Verkehrsausschuss und in den anderen Ausschüssen, mit dem Thema Spielplatzmangel und Umgang mit der Sozialimmobilie, befassen sollte. Damit hat der Bericht heute zur Kenntnis gedient.

#### **4. Grünfeil Ostendstraße / MarthasträÙe** **hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.05.2010** **- Bericht -**

StR Gradl 01.12.05

meint zur Kreuzung Ostendstraße / MarthasträÙe, vor dem Umbau war der Grünfeil vorhanden, nach dem Umbau wurde der Grünfeil entfernt. Obwohl die Kreuzung nicht häufig von Seh- und Gehbehinderten benutzt wurde.

Er möchte wissen, ob diese Kreuzung jetzt von Seh- und Gehbehinderten häufiger benutzt wird? Wenn ein Grünfeil vorhanden ist und die Kreuzung häufig von Seh-

und Gehbehinderten benutzt wird, ist dann eine LSA mit Zusatzeinrichtung erforderlich? Wieso werden entgegen der StVO bei Lichtzeichenanlagen mit Zusatzeinrichtungen keine Grünpfeile, die die rechtlichen Voraussetzungen erfüllen, angebracht? Und werden die Grünpfeile im ganzen Stadtgebiet bei den Erneuerungen der LSA abgebaut?

Die Verwaltung

01.13.57

(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass das Thema Grünpfeile aus verschiedenen Perspektiven zu betrachten ist. Man ist in sehr enger Abstimmung mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund und anderen Behindertenverbänden. Es sei auch so mit ihnen vereinbart, dass an Ampeln mit taktilen Blindeneinrichtungen aus Sicherheitsgründen auf den Grünpfeil verzichtet wird. Soweit es der Verwaltung möglich erscheint, wird auf diese Belange Rücksicht genommen. Es ist eine Frage der Abwägung zwischen dem was finanziell machbar ist und den Sicherheitsbedürfnis der Blinden und Sehbehinderten.

StR Gradl

01.17.06

wollte wissen, ob sich die Zahlen der LSA-Anlagen erhöht haben. Es ist ja nur erforderlich wenn sich die Zahlen erhöhen. Denn seiner Meinung nach war ja vorher der Grünpfeil dort und war rechtlich zulässig. Demzufolge müssten sich die Zahlen erhöht haben.

Die Verwaltung

01.17.29

(Herr Jülich – Vpl)

natürlich erhöhen sich die Zahlen. Überall dort, wo man in Kollision kommt zwischen einer LSA-Sanierung mit blindengerechter Ausstattung und einer vorhandenen Grünpfeilregelung, ist eine Abwägung zu treffen.

OBM Dr. Maly

01.18.25

die Verwaltung argumentiert nicht, weil dort jetzt mehr Blinde über die Straße gehen wird der grüne Pfeil entfernt. Sondern die Verwaltung argumentiert, dass die LSA umgerüstet wurde mit einem taktilen Signal, deshalb ist jetzt unter Absprache mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund und nach der zitierten Richtlinie diese Kreuzung nicht mehr mit einem Grünpfeil ausgestattet. So wurde argumentiert.

StR Gradl

01.18.52

es wurde aber gesagt, dass es verstärkt von den Betroffenen genutzt wird und wollte nur wissen ob es neue Zahlen gibt.

OBM Dr. Maly

01.19.03

meint, dass es an der Stelle keine Rolle spielt, weil sie ja umgerüstet wurde.

StR Tasdelen

01.19.11

möchte anmerken, dass die Kreuzung nach dem Umbau übersichtlicher und sicherer geworden ist. Darum fällt es ihm schwer zu verstehen, warum an dieser Kreuzung der Grünpfeil entfernt wurde, trotz besserer Übersicht.

StR Sendner

01.20.09

meint, dass der Verdacht nahe liegt, dass jetzt auf kaltem Wege nach und nach Grünpfeile abgebaut werden. Weist noch darauf hin, dass an der Otto-Brenner-Brücke ein Grünpfeil für die Rechtsabbieger angebracht wäre.

OBM Dr. Maly

01.21.15

abgründe von Verschwörungstheorien tun sich da im Verkehrsausschuss auf. Es wurde schon ausführlich darüber diskutiert. Im Hinblick auf diese Richtlinien und im

Hinblick auf die enge Zusammenarbeit mit den Blinden und Sehbehindertenbund, wo Ampeln blinden- und sehbehindertengerecht ausgerüstet sind, sollten keine Grünpfeile angebracht werden. Denn dieses ist für Blinde und Sehbehinderte deutlich schwerer zu managen, als für Sehende. Dies sollte man respektieren, auch wenn recht großer Zweifel im Verkehrsausschuss besteht. Zur besseren Verständigung sollte ein Gespräch mit den Behindertenverbänden geführt werden.

Der durchschnittlich gut geübte Autofahrer des Westens geht auch 20 Jahre nach der deutschen Einheit mit dem Grünpfeil nicht ganz so souverän um, wie der Rest der Republik. Wenn es um die Sicherheit der Fußgänger geht, muss man wirklich aufpassen. Darum geht es und nicht, dass der Wunsch des Stadtrates auf kaltem Weg beseitigt wird.

StR Fischer

01.23.04

meint, dass die kritischen Nachfragen von Hr. Gradl gut waren. Denn sie haben den Erfolg, dass es nochmal sehr sachlich dargelegt wurde, worum es geht. Es handelt sich hier nicht um eine Verschwörung, sondern um eine sachlich begründete Entscheidung. Die SPD nimmt diesen Bericht zustimmend so zur Kenntnis.

StRin Seer

01.23.31

meint, die Verwaltung möchte diese Argumente den Bürgervereinen zur Verfügung stellen. Diese sollten es dann über ihre Mitteilungsblätter den Bürgern nahe bringen, dass es sich hier nicht um eine Schikane sondern um handfeste Gründe handelt, warum man es nicht mehr machen kann.

OBM Dr. Maly

01.24.10

nimmt es zur nächsten Bürgervereinsrunde mit.

Die Verwaltung

01.24.15

(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass es eine gute und eindeutige Regelung über Grünpfeile gibt, wann und wo sie angebracht werden können. Hierzu muss ein Regelwerk beachtet werden und dieses Regelwerk ist ausführlich in der Vorlage erläutert. Die Interessen der Behindertenverbände haben wir ernst zu nehmen. Sie nehmen den Verkehrsraum ganz anders wahr als Sehende. Deshalb müssen wir das in der Planung berücksichtigen. Die Verwaltung nimmt den Vorschlag auf, die Information an die Bürgervereine weiter zu geben. Er würde auch ein Gespräch mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund vereinbaren und möchte dazu die Stadträte gerne einladen.

StR Raschke

01.26.00

würde es den Kritikern auch mal empfehlen, einen Spaziergang mit Blinden und Sehbehinderten durch die Stadt zu machen, um deren Wahrnehmungen selbst mal zu erleben.

OBM Dr. Maly

01.26.20

heute ging es nochmal darum Ursachenforschung zu betreiben und Argumente aus zu tauschen. Die Verwaltung lädt zu einer Veranstaltung ein. Er stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

**5. Straßenplan Großreuther Straße, westlich Rollnerstraße  
- Beschluss -**

OBM Dr. Maly 01.26.  
erklärt, dass die Vorlage selbsterläuternd ist und lässt abstimmen. Er stellt fest, dass es Einstimmig so gefasst wird.

**Beschluss** siehe Beilage

**Auflagen**

**6. Im Unteren Grund  
hier: Erneuerung des Beschlusses vom 17. Januar 2002**

**Beschluss** siehe Beilage

**7. Rollnerstraße  
hier: Abrechnungsvoraussetzungen**

**Beschluss** siehe Beilage

**8. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 29.04.2010**

Herr OBM  
die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

OBM Dr. Maly 01.27.08  
möchte von Hr. Dahlmann-Resing noch wissen, ob man was zum Streik wissen müsste.

Der Vertreter der VAG 01.27.15  
(Herr Dahlmann-Resing)  
meint, dass es nur relativ wenig Ausfälle gegeben hat. Bei der U-Bahn so gut wie keine. Solange es sich nur um eintägige Warnstreiks handelt, wird man spontan vorgehen. Erst bei einem längeren Streik wird es Notfahrpläne geben.

Nürnberg, 16.09.2010  
Der Vorsitzende:  
gez. Dr. Maly

Der Referent:  
gez. Baumann

Schritfführerin:  
gez. Braunersreuther