

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

über die

**Sitzung des Verkehrsausschusses am 18.11.2010**

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

**- öffentlich -**

---

<b>Vorsitzender:</b>	<b>i.V. 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>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>
<b>Sonstige Teilnehmer:</b>	<b>VAG</b>	<b>Dahlmann-Resing</b>
	<b>ABD/N</b>	<b>Würker</b>
	<b>ABD/N</b>	<b>Blauth</b>
	<b>Ingenieurgruppe IVV</b>	<b>Dr. Krug</b>
	<b>SÖR/3</b>	<b>Fischer</b>
	<b>Vpl</b>	<b>Jülich</b>
	<b>Vpl/M</b>	<b>Zoglauer</b>

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

**Ende der Sitzung: 12:46 Uhr**

---

**Schriftführerin: Braunersreuther**

## Tagesordnung

### I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1. **Nahverkehrsentwicklungsplan** Beschluss  
**Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand**  
**(Beilagen werden nachgereicht)**
  
2. **Ausbau der A 73 - zwischen AK Nürnberg-Süd und AK** Beschluss  
**Nürnberg-Hafen**  
hier: - Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.05.2009  
- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.10.2009  
- Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 01.03.2010  
**(Beilagen 2.1 - 2.8)**
  
3. **Sanierungsbedarf Straßenbahntunnel Bayernstraße,** Beschluss  
**Verlängerung der Tram in das Südbahnhofgelände / Brunecker**  
**Straße bis zur U-Bahn-Station Bauernfeindstraße**  
**(Beilagen 3.1 - 3.3)**
  
4. **Umsetzung der Baumaßnahmen zwischen Großhabersdorfer Weg** Beschluss  
**zur Gutenstetter Straße**  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 28.07.2010  
**(Beilagen 4.1 - 4.5)**
  
5. **Hügelstraße zwischen Willstätterstraße und Kanalbrücke,** Beschluss  
**zweispuriges Linksabbiegen Richtung Willstätterstraße**  
**(Beilagen 5.1 - 5.5)**
  
6. **Neue Bushaltestelle Dorfäckerstraße** Bericht  
**(Beilagen 6.1 - 6.4)**
  
- I a.  
**Auflagen**
  
7. **Pfälzer-Wald-Straße Rad-/Gehweg zwischen Haus Nr.52 und 56** Beschluss  
**(Beilagen 7.1 - 7.3)**
  
8. **Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am** Beschluss  
**08.07.2010**

**Nichtöffentliche Sitzung**  
**entfällt**

Dr. Ulrich Maly  
Oberbürgermeister

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

Die Tagesordnung wird um

TOP 1a: Stadtbahn Erlangen - Stadt-Umland-Bahn (StUB) - T-Netz

Weiterführung der Standardisierten Bewertung mit einem reduzierten Liniennetz

hier: Dringlichkeitsantrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.11.2010

ergänzt.

## 1. Nahverkehrsentwicklungsplan

### Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand

#### - Beschluss -

Dr. Krug / IVV

00.01.36

erläutert an Hand einer PowerPoint den aktuellen Planungsstand, der im Projektbeirat am 2. November zur Diskussion stand. Analog zur bisherigen Vorgehensweise und zur weiteren Untersuchung wird er heute die Maßnahmen mit dem vorgegebenen Zeitplan empfehlen. Wenn so verfahren wird, wie es im Projektbeirat besprochen wurde, würde man sich im Frühjahr mit dem wirtschaftlichen Bewertungen wiedersehen und könnten das Gutachten bis Ende 2011 zum Abschluss bringen.

StR Fischer

01.01.28

begründet den SPD-Antrag erst, wenn die Nachfragerunde beendet ist und zwar was wäre verkehrlich sinnvoll ist. Dann kommt die wirtschaftliche Betrachtung und am Ende eine Prioritätenempfehlung. In diesem System sieht die Kommunalpolitik ein Problem. Die Frage ist, wenn die Wirtschaftlichkeitsprüfung die Alternativen verwirft, wie kommt man dann zurück zu den verworfenen Alternativen. Im Bereich Südstadt wäre es die Rückfallebene zum Status Quo. Es gibt noch viele andere Alternativen in diesem Gutachten, die bereits ausgeschieden sind. Er möchte vom Gutachter wissen, wie er da der Kommunalpolitik entgegenkommen kann, in der systematischen Betrachtung in dem auch Wirtschaftlichkeitsaspekte mit einbezogen werden.

StR Schuh

01.04.55

ist der gleichen Meinung wie Herr Fischer. Man kann nicht planen, wie die wirtschaftliche Bewertung später aussehen könnte. Die VAG sagt, dass die unterirdische Südstadtvariante finanziell überhaupt nicht machbar und darstellbar ist. Neu war für ihn heute, dass an der Brunecker Straße der Haltepunkt der U-Bahn technisch nicht machbar ist. Hier möchte er eine genauere Auskunft bekommen. Aus der Vorlage ist zu vernehmen, dass in der Brunecker Straße mit 4.000 – 6.000 Fahrgästen zu rechnen ist.

Die gesamte Linie 7 soll als Erschließungslinie, mit ca. 30 Haltestellen, bis zum Südklinikum fahren. Die Linie wäre nur für Fahrgäste aus der Südstadt relevant, aber nicht für Fahrgäste aus der Nordstadt. Diese Strecke ist nicht realistisch von Nord nach Süd. Außerdem sind 5.000 Fahrgäste für die VAG betriebswirtschaftlich nicht darstellbar und die Kosten wären auch nicht gedeckt. Vom Gutachter wurden am Montag in der Diskussionsrunde, die verschiedenen Planfälle plausibel und gut erklärt. Was er aber nicht mehr in den Planfällen findet, ist diese wirtschaftliche Betrachtung. Man kann schon aus finanzieller Sicht kein viertes System anschaffen.

StR Fischer

01.11.20

als Aufsichtsratsvorsitzender der VAG weißt er diese Äußerung von Herrn Schuh zurück, denn in der letzten Aufsichtsratssitzung wurde dieses Thema angesprochen. Die VAG wurde nur um eine Stellungnahme gebeten, die sie bis zur nächsten Sitzung vorbereiten möchte und weiter wurde nicht darüber gesprochen. Es gibt keine offizielle Stellungnahme und Aussage der VAG zu diesem Gutachtenstand. Dies möchte er ausdrücklich betonen.

StR Dr. Reindl

01.12.46

hält fest, dass der Gutachter ja nichts entscheiden soll, sondern er wurde beauftragt Vorschläge aus verkehrlicher Sicht zu machen. Die Politik muss sich letztendlich in der Öffentlichkeit dafür rechtfertigen, obwohl es sich momentan nicht um politische Entscheidungen und Planungen handelt. Am Wohnstift beim Tiergarten war einer der Endpunkte gedacht, bis heute hat er nichts mehr gehört wie es vom Wohnstift Richtung Tiergarten weiter gehen soll. Dann tauchte beim Planfall C2 die Eckenstraße als Endhaltestelle auf, mitten im Reihenhausbereich, für ihn nicht nachvollziehbar. Welche Varianten werden eigentlich in Zabo genau untersucht? Eckenstraße und Wohnstift am Tiergarten sind aus seiner Sicht zwei ganz unterschiedliche Varianten.

StR Krieglstein

01.16.33

weist darauf hin, dass sie die Informationen aufgrund eines Hintergrundgesprächs zwischen der Fraktionsspitze und dem Vorstand der VAG am Montag hatten. Sie haben sich im Vorfeld Gedanken gemacht und das vierte Verkehrssystem hinterfragt. Eine U-Tram würde für Nürnberg eine neue Situation darstellen und er glaubt nicht, dass sie betriebswirtschaftlich vertretbar ist. Es werden keine zusätzlichen Trassen gebraucht, weder durch die Altstadt noch durch die Südstadt, da sind die Straßenbahnlinien absolut ausreichend. Eine technische Notwendigkeit besteht nicht und dies wurde von der VAG bestätigt. Insofern ist es ihm wichtig, dass es im Rahmen des Gutachtens berücksichtigt wird. Von der Vorgehensweise sind sie auch nicht überzeugt, auf der einen Seite werden Linien ausgeschlossen, während andere, die sich nicht rechnen, favorisiert werden. Das ist nicht ganz plausibel.

Wenn heute erstmals die U-Bahnhaltestelle Brunecker Straße aus technischen Gründen nicht realisierbar ist, fragt er sich heute warum man 30 Jahre lang diese Haltestellen zwischen Hasenbuck und Bauernfeindstraße mit aufgenommen hat. Im Stadtplanungsausschuss wurde erläutert, dass es technisch jederzeit möglich ist. Deshalb ist es für ihn heute völlig neu, dass es nicht geht. Das gleiche gilt auch für das Klinikum-Süd. Er meint, beide Alternativen Brunecker Straße als auch die U-Bahnlinien zum Südklinikum wären weiterhin nötig und sollten in den weiteren Planfällen berücksichtigt werden. Heute beides auszuschließen wäre die falsche Vorgehensweise.

StR Schrollinger

01.20.06

meint, dass man sich auf einem sehr akzeptablen Weg befindet und er bedankt sich für die anschaulichen Ausführungen. Er wundert sich über die Aufregtheit der Kolleginnen und Kollegen in der CSU-Fraktion. Es geht um die optimale Ausnutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel und der U-Tram. Bei letzteren ist er auch etwas skeptisch. Die Linie 7 bis nach Fischbach zu verlängern, hält er für sinnvoll. Dadurch würde es einen Zusammenschluss vieler Stadtteile geben. Er möchte zur U-Bahnlinie Südklinikum noch wissen, wie die Aussagen der VAG eingeschätzt

werden? Stößt man da eher auf Ablehnung oder sieht man Möglichkeiten? Durch die Verlängerung der Tram bis zur Bauernfeindstraße hat sich herausgestellt, dass es eine sinnvolle Maßnahme wäre. Durch diese Verlängerung wäre die Möglichkeit gegeben, dass eine Endhaltstelle in der Bayernstraße entsteht.

StR Fischer

01.25.19

es wurde Einverständnis gegeben, das man jetzt erst in die Nachfragerunde geht. Jetzt gibt es bereits Stellungnahmen zu den eigenen Einschätzungen, das sollte aber erst in der 2. Runde geschehen. Vielleicht kann man sich daran halten, dann wäre das ganze auch etwas transparenter.

StRin Seer

01.25.47

sie hat jetzt keine spezielle Nachfrage und bittet den Vorsitzenden ihre Wortmeldung auf Wiedervorlage zu nehmen.

StR Fischer

01.25.59

Herr Raschke, Herr Gradl, Herr Dahlmann-Resing und Herr Brehm wünschen das gleiche wie Frau Seer und hält fest, dass die Nachfragerunde jetzt beendet ist und übergibt das Wort an den Gutachter

Dr. Krug / IVV

01.26.23

Er bewertet den Planungsprozess, der ihm vorgegeben wurde, als kluge Vorgabe, bis zum heutigen Tag. Dieser Prozess versetzt sie in die Lage auf der Basis von Fakten und objektiven Kriterien zu entscheiden. Er kann nur bitten, dass man bei dem vorgegebenen Planungsprozess bleibt. Es ist ein Prozess der Diskussion, der Rückkoppelung und der Rückfallebene. Wenn sich eine oder zwei Varianten als nicht zielführend erweisen, hat man immer noch die Nähe zum Status Quo. Die VAG war immer in die Arbeitskreise mit eingebunden und hat dazu Hinweise und Anregungen gegeben. Betriebliche Bedenken zur U-Tram hat er von der VAG nicht gehört.

Nimmt Stellung zu den aufgeworfenen Fragen:

U-Bahnhaltestelle Brunecker Straße: Dies hat mit der Untersuchung nichts zu tun, es war eine Vorgabe, die er nur zu berücksichtigen hat. Das Ergebnis ist auch für die verkehrliche Bewertung der Tram unerheblich.

Klinikum-Süd: Die VAG hat erklärt, dass nach Prüfung ein regulärer U-Bahnbetrieb auf dem vorhandenen U-Bahn Betriebsgelände unmöglich ist.

Zu den Straßenbahnmaßnahmen: Es wurden die langlaufenden Linien angesprochen, von Erlangen, Am Wegfeld, Südfriedhof bis nach Fischbach, diese sind nicht sinnvoll. Man sollte sie verkürzt. Von der Nachfrage her werden die Fahrgäste immer nur Abschnitte befahren. Kaum jemand wird die ganze Strecke vom Nordwestring bis zum Klinikum-Süd nutzen. Eher wird die U-Bahn genutzt werden, schon allein wegen dem 3 ½ Minuten Takt. Deshalb sollte diese Linie verkürzt und nicht bis nach Erlangen geführt werden.

Zabo: Die Tram kann mit relativ wenigen Betriebsmetern Richtung Dutzendteich geführt werden und wäre preiswerter, aber verkehrlich nicht sinnvoll. Deshalb sollte es nicht weiter untersucht werden. Die Tram sollte dorthin weitergeführt werden, wo die hohen Verdichtungen in Zerzabelshof sind, d.h. dort, wo heute der Bus fährt. Die

Eckenstraße ist nicht vorgegeben. In der verkehrlichen Bewertung ist der Endpunkt in der Maßstäblichkeit derzeit zu vernachlässigen.

StR Fischer

01.36.50

möchte den Antrag der SPD erläutern und begründet ihn. Entscheidend ist, dass die SPD-Fraktion nichts aus dem Gutachten rausnehmen will, sondern nur in der Perspektive den späteren Erweiterungsspielraum erweitern will. Darüber wird der Stadtrat entscheiden, nachdem das Gutachten vorliegt. Der Sinn ist, dem Stadtrat Entscheidungshilfen zu geben für ein vernünftiges öffentliches Nahverkehrsnetz. Er hat aber die Bitte an den Gutachter, ob man - wie in Kornburg oder bei anderen Linien - zur Wirtschaftlichkeit bereits einige Aussagen machen kann.

Der Vertreter der VAG

(Herr Dahlmann-Resing)

01.39.21

stellt klar, dass aus Sicht der VAG dieses für den NVEP eingeleitete Verfahren geeignet ist, aus der Vielzahl der Vorschläge die Maßnahmen herauszufiltern, welche die größten verkehrlichen Wirkungen auch entfalten können. Ob sich diese dann auch volkswirtschaftlich darstellen lassen, muss am Ende des Verfahrens nochmal überprüft werden. Insofern teilt er die Meinung des Gutachters, dass der eingeschlagene Weg vom Grundsatz her auf jeden Fall beibehalten werden sollte.

Im Jahr 2018 laufen die GVfG-Mittel des Bundes aus. Bisher gibt es noch keine Nachfolgeregelungen und dies könnte dazu führen, dass Großinvestitionen nach diesem Zeitpunkt aus heutiger Sicht sehr schwer finanzierbar sind. Dies sollte man im Hinterkopf behalten.

Die VAG hat vier Punkte für das weitere Verfahren schriftlich angeregt und der Verwaltung mitgeteilt. Sie wünschen sich auch, dass es bei all den weiteren Planfallvarianten eine direkte Anbindung vom Dokuzentrum zum Hauptbahnhof geben sollte. Man sieht die Weiterverfolgung der Straßenbahnverbindung von Schniegling nach Fürth kritisch nach den genannten Zahlen des Gutachters. Problematisch ist, dass diese Linie eine Konkurrenz zur U1 darstellt. Gegebenenfalls könnte es helfen, wenn man die Bewertungsmaßstäbe noch etwas verschärft. Dies würde etwas Klarheit schaffen.

Thema Systeme:

Für diese drei Systeme gibt es eine klare Beschlusslage der Stadt Nürnberg. Dies gilt auch für eine mögliche unterirdische Linienführung durch die Südstadt. Dazu sollte man wissen, wenn man Straßenbahnen unterirdisch führt, ist ein Zugsicherungssystem erforderlich. Dies ist bei den heutigen Straßenbahnlinien nicht vorhanden und würde auch zu entsprechenden Mehrkosten führen. Die Frage ist, ob dies wirklich eine Alternative zu den anderen Varianten wäre.

StRin Seer

01.45.53

meint, dass der öffentliche Nahverkehr in Nürnberg attraktiver werden muss und findet, dass was vom Gutachter geliefert wurde, sehr gut ist. Zwei grundlegende Varianten gibt es, die jetzt weiterentwickelt werden. Bei einer Linienführung durch die Südstadt ist sie skeptisch. Es gibt mehr eine Schwäche bei der Ost-/Westverbindung im nördlichen Bereich als im Süden. Außerdem sollte die Straßenbahn nicht gegen die U-Bahn ausgespielt werden, dies hält sie für gefährlich.

Die Kosten von U-Bahn und Straßenbahn sind von Stadt und VAG sehr unterschiedlich zu finanzieren. Dies darf nicht einseitig aus Sicht der VAG beurteilt werden, nur weil die Straßenbahn ein Defizit von 16 Mio. jährlich bewirtschaftet, weil sie die Investitionen dort trägt. Für die U-Bahn trägt die Stadt die Investitionskosten.

Beim SPD-Antrag weiß sie nicht, ob dieser unbedingt gebraucht wird, denn vom Gutachter kam die Aussage, wenn die U-Tram aus wirtschaftlichen Gründen ausscheidet, könnte man das ganze auch oberirdisch betrachten. Aber wenn der SPD-Antrag dazu dienen soll, den Planungsprozess weiter zu führen, kann sie auch dem SPD-Antrag zustimmen.

Stichwort Lange Linien:

Die Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs werden sicherlich die Vorteile zu schätzen wissen, wenn man einsteigen und bis zum Ziel durchfahren kann ohne auch nur einmal umsteigen zu müssen.

StR Raschke

01.53.18

meint, dass vom Gutachter zwei wichtige und richtige Aussagen kamen.

1. Man sollte mutig sein, sich mit neuen Ideen auseinander zu setzen.
2. Das ein Konzept wichtig ist.

In der Brunecker Straße waren Wohnungen vorgesehen, wo auch die geplante U-Bahn Sinn gemacht hätte. Aufgrund der Lärmproblematik können diese Wohnungen nicht realisiert werden, deshalb musste umgeplant werden. Darum möchte er jetzt wissen, was die Alternative zu dem Vorgehen und dem Verfahren ist. Wie wird es vom Gutachter vorgeschlagen? Erklärt, dass auch schon das Intraplangutachten in den 90'zern genauso durchgeführt wurde wie es jetzt vom Gutachter beim NVEP gemacht wird. Es muss überlegt werden, ob im Rat eine Sachdiskussion gewollt wird.

Zu Herrn Schrollinger:

Der Projektbeirat ist mit eingebunden und er stimmt mit ihm überein, dass man sich am Ende des Prozesses überlegen muss, ob man nicht doch 3-5 Veranstaltungen im Jahr macht und über die Veränderungen die Bürger informiert, um auch die Meinungen der Bürger mit in den Prozess einfließen zu lassen. Voraussetzung dafür ist, dass das Konzept steht, um es dann der Öffentlichkeit vorzustellen.

StR Gradl

01.58.51

erklärt, dass das Thema Brunecker Straße bereits im Stadtplanungsausschuss detaillierte behandelt wurde und in der Vorlage ausführlich beschrieben wird, warum der U-Bahnhof Brunecker Straße nicht mehr möglich ist. Die Bahn wird das Gelände nicht hergeben, wegen Eigennutz.

StR Brehm

01.59.46

meint an die CSU, man sollte nicht mitten drin die Spielregeln ändern, nur weil dem einen oder anderen das Zwischenergebnis nicht passt. Zu der Finanzierung hat Herr Dahlmann-Resing auf die bundespolitischen Rahmenbedingungen hingewiesen, dass man sich den NVEP schenken kann, wenn man vom Bund nicht die nötigen Investitionskosten in den nächsten Jahren und die finanzielle Unterstützung bekommen würde. Wenn Anträge eingereicht werden, werden sie verkehrlich

geprüft. Ob sie dann am Ende finanzierbar sind, wird sich erst im Rahmen der Haushaltsberatungen herausstellen.

StR König

02.02.02

erklärt, dass die CSU keineswegs gegen die Straßenbahn ist. Sie sagen ja zur Straßenbahn und nein zur U-Tram. Seiner Meinung nach wurde auch eine Budgetregelung versäumt. Es wurde ein Auftrag erteilt, der kein Budget beinhaltet, dass heißt, man bekommt etwas, was inhaltlich absolut richtig ist, nur wirtschaftlich nicht vertretbar. Es muss sich auf Fraktionsebene zwischen den großen Parteien nochmal Gedanken gemacht werden, ob man nicht erst klären sollte, wie die Sachlage ist, um dann dem Gutachter nochmal einen deutlichen Auftrag zu geben.

StR Fischer

02.06.54

an Frau Seer: Es wurde ausdrücklich begründet, dass der Antrag, der gestellt wurde, nicht nur die Rückfallebene ist. Sondern es geht um den Planfall C2 und hier möchte er die oberirdische Variante gerechnet haben und möchte wissen, wie sich das auswirkt.

An Herrn König: Soll sein Diskussionsbeitrag etwa beabsichtigen, den Gutachter zu entlassen, weil man es selber schon besser weiß? Die SPD-Fraktion steht klar zu dem Planungsprozess. Das Gutachten hat den Sinn, dass einem die Daten in die Hand gegeben werden, um am Ende zu entscheiden. Er meint, dass die Diskussion erst geführt werden sollte, wenn das Gutachten vorliegt und nicht jetzt.

StR Sendner

02.09.40

meint, Herr Fischer hat den Antrag nur gestellt, weil er auch Bedenken hat, ob die U-Tram überhaupt realisierbar ist. Man ist sich auch einig, dass die Straßenbahnlinie 7 mit ins Konzept eingebunden werden muss. Über die Straßenbahnlinie 7 konkret zu sprechen ist zu früh, da noch nicht bekannt ist, wie das Areal um die Brunecker Straße erschlossen wird. Selbst die Planungen vom Stadtplanungsamt sind noch nicht soweit und das Wirtschaftsreferat ist auch anderer Meinung als das Baureferat.

Er möchte noch anmerken, dass eine U-Bahn-Verlängerung vom Scharfreiterrig bis zum Klinikum Süd von den Kosten her interessanter wäre, als die Straßenbahnlinie von Nord nach Süd.

Dr. Krug / IVV

02.12.40

sieht sich in der Lage die oberirdische Variante durch die Südstadt bis zum nächsten Termin am 03. März 2011 zu berechnen, wenn so entschieden wird wie von der SPD-Fraktion vorgeschlagen. Unter einer Voraussetzung, dass man sich bis Weihnachten auf der Fachebene einig wird, welche Netzvariante zu verfolgen ist. Dann würde man sich mit drei Varianten hier wieder sehen. Dann kann immer noch anschließend entschieden werden, ob diese C2 Plus-Variante mit U-Tram wirtschaftlich bewertet werden soll oder nicht. Hierdurch würde man weiter kommen, ohne dass man sich heute schon festlegen muss.

StR Fischer

02.14.06

dies würde aus dem Dilemma herausführen, dass heute besprochen wurde.

StR Schrollinger

02.14.20

er begrüßt es die Bürger mit einzubeziehen, aber nicht in Form eines Moratoriums. Vielleicht könnte man die Informationen über den Sachstand in die bestehenden



Bürgerversammlungen einfließen lassen. In einen laufenden Prozess Bremsen einzubauen kann man sich nicht leisten, denn das Zeitfenster wird nicht unbedingt weiter, sondern eher enger.

StR Gradl

02.15.26

meint, es stimmt, dass die Nutzung der Brunecker Straße noch nicht bekannt ist. Aber der Bereich des U-Bahnhofes Hasenbuck und Bauernfeindstraße, wie ursprünglich geplant, ist zur Hälfte weggefallen, da die DB-Bahn eine Umladestation dort plant. Deshalb sind die Voraussetzungen für eine U-Bahnstation dort entfallen. Dadurch entfällt auch das Einzugsgebiet, dies sollten die Kollegen von der CSU zur Kenntnis nehmen. Es ist kein technischer, sondern ein realistischer Grund. Wie die Straßenbahn in Zukunft verlaufen soll, ist eine andere Frage.

StR Schuh

02.16.29

meint, dass die Menge an Informationen, die im Projektbeirat vorgestellt wurden, zu viel sind, um sie aufnehmen zu können und auch noch dort darüber zu diskutieren. Die CSU fordert ein Moratorium. Deshalb beantragt er heute, auf Grund von Beratungsbedarf, den Beschluss nicht zu fassen, sondern erst in einer der nächsten Sitzungen zu beschließen.

StR Baumann

02.19.04

es gibt hohen Kommunikationsbedarf aber auch die Notwendigkeit, dass die Untersuchung weiter geht. Dies wurde von Herr Dr. Krug bestätigt. Die wirtschaftliche Betrachtung steht noch bevor, dies gibt er zu bedenken. Deswegen unterstützt die Verwaltung den Vorschlag, nämlich die Beschlussvorlage zu ergänzen, mit dem Antrag der SPD-Fraktion.

StR Fischer

02.20.06

meint, sie seien zwar gegen eine Vertagung des Beschlusses, aber auf Grund der Vereinbarung zwischen der CSU und SPD muß die SPD, wenn die CSU darauf beharrt, einer Vertagung der Beschlussfassung zustimmen. Auch wenn er es sehr bedauert, dass sie zu diesem Schritt gezwungen sind.

StR Raschke

02.21.34

dann muss aber auch sichergestellt sein, dass im Dezember darüber entschieden wird.

StR Fischer

02.21.48

lässt über den Vertagungsbeschluss abstimmen und stellt fest, gegen 2 Stimmen so beschlossen ist. Damit der Gutachter weiterarbeiten kann, müsste im nächsten Verkehrsausschuss am 16. Dezember 2010 die Entscheidung getroffen werden.

**Beschluss**

**siehe Beilage**

**1a. Stadtbahn Erlangen - Stadt-Umland-Bahn (StUB) - T-Netz**  
**Weiterführung der Standardisierten Bewertung mit einem reduzierten Liniennetz**  
hier: **Dringlichkeitsantrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.11.2010**  
**- Beschluss -**

StR Fischer 02.22.55

erklärt, dass sich die Stadt Nürnberg an den Kosten eines neuen Gutachtens beteiligt. Die eine Hälfte wird vom ZVGN gezahlt und die andere Hälfte zahlen die Gebietskörperschaften. Es geht um eine neue Linienführung des T-Netzes von Nürnberg nach Erlangen, sowie in den Landkreis von Erlangen, die erneut begutachtet werden soll und sich als wirtschaftlich erweisen könnte. Diese Chance sollte man nutzen.

StR Schuh 02.23.58  
stimmt diesem zu.

StR Fischer 02.24.09  
lässt abstimmen und stellt fest Einstimmigkeit fest.

**Beschluss** siehe Beilage

**2. Ausbau der A 73 - zwischen AK Nürnberg-Süd und AK Nürnberg-Hafen**

hier: - **Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.05.2009**  
- **Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.10.2009**  
- **Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 01.03.2010**  
**- Beschluss -**

StR Fischer 02.24.18  
bgrüßt von der Autobahndirektion Nordbayern die Herren Würker und Herr Blauth.

StR Baumann 02.24.33  
erläutert den Sachstand aus der Vorlage und die intensive Abstimmung zwischen der Verwaltung und der Autobahndirektion Nordbayern.

Für den Ausbau der A73 in der Baulast der Autobahndirektion gibt es einen klaren Planungsauftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan. Die Maßnahme ist in der höchsten Dringlichkeitsstufe. Das Planfeststellungsverfahren wird 2011 vorbereitet. Aber der Bundesverkehrswegeplan ist kein Finanzierungsplan, sondern nur ein Investitionsrahmenplan. D.h., erst danach beginnt der Kampf der Länder und Kommunen um die Finanzierung und Verwirklichung der Maßnahmen.

Die Lärmschutzfrage ist bei der SPD die entscheidene Frage, bei der CSU mehr die Leistungsfähigkeit.

Die Zielsetzung heute ist eine Reihe von Planungsaufträgen vom Verkehrsausschuss abzuholen, damit weiter geplant werden kann. Insbesondere auch, um die Kostentragung zu klären und dem Rat wieder vorzulegen.

Zweites Ziel der heutigen Veranstaltung ist es, eine vollständige Information zu bekommen. Was plant die Autobahndirektion (ABD/N) und was ist der Stand zum Verfahren in der Verwaltung? Insbesondere muss heute auch geklärt werden, wie sich die Freigabe der Verflechtungsstreifen – nicht der Standstreifen – als Vorwegmaßnahme mit dem Wunsch nach Lärmschutz verträgt. Denn diese Maßnahme ist keine wesentliche bauliche Änderung, die aktiven Lärmschutz nach § 41 BImSchG und 16. BImSchVO auslöst.

Der Vertreter der ABD/N

(Herr Würker)

02.29.46

erläutert an Hand einer PowerPoint-Präsentation den genauen Sachstand zum Ausbau der A73. Die A73 steht im Bundesverkehrswegeplan und die Bundesregierung plant, dass die dortigen Maßnahmen bis 2015 anfinanziert und begonnen werden. Als Vorwegmaßnahmen haben sie sowohl von der temporären Freigabe der Standstreifen als auch der Durchbindung der Verflechtungsstreifen Abstand genommen, da bei beiden Maßnahmen Kosten nach sich ziehen, die für den endgültigen Ausbau verloren wären. Sie favorisieren als Vorwegmaßnahme die zusätzliche Linksabbiegespur an der Rampe der AS Königshof sowie die Signalisierung der Anschlussstelle.

StR Fischer

02.57.55

erklärt, dass der Ergänzungsantrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 18.11.2010, der in der Sitzung verteilt wurde, gleich mit begründet werden soll. Er ist zuversichtlich, dass, wenn der Vorentwurf 2011 aufgestellt ist, man auch nahtlos in die Planfeststellung übergehen kann. Bis Mitte 2012 sollte der Antrag zur Planfeststellung gestellt werden. Um die Finanzierung beim Bund sollte man sich auch kümmern. Dann könnte frühestens 2013 mit den Bauarbeiten begonnen werden, wenn der Bund die Haushaltsmittel entsprechend auch frei gibt.

StR Sendner

02.58.22

bedankt sich bei Herr Würker für die ausführliche Darstellung. Aufgrund der Ausführungen und aus Kostengründen sind sie überzeugt, dass es wenig Sinn macht die Standstreifen auszubauen. Das gleiche gilt auch für die Durchbindung der Verflechtungsstreifen. Bei der Ausfahrt Hafen Ost sollte die 3-streifige Ausfahrt bis zum FSW eventl. mit eingebracht werden. Hier möchte er wissen, ob es in der Gegenrichtung Sinn macht den 3-spurigen Ausbau bis zur Einfahrt vom FSW auf die A73 zu verlängern. Der 2-spurige Querschnitt ist heute ein Staufaktor. Eine extra Einfädelspur wäre wichtig, um einen größeren Stau zu vermeiden. Dies sollte nochmal geprüft werden. Ansonsten schließt er sich der Vorlage der Verwaltung an.

StR Raschke

03.01.46

bedankt sich auch bei Herrn Würker für die Vorstellung der Planung. Es besteht Einverständnis über die Notwendigkeit der Planung aber auch eines maximalen Lärmschutzes. Seitdem die Streckenbeeinflussungsanlage in Betrieb ist, gibt es zunehmend Beschwerden bis in den Siedlungsbereich hinein. Es wird vor allem in den Abendstunden die Geschwindigkeitsbegrenzung, auf Grund des geringen Verkehrs, aufgehoben. Deshalb sein Vorschlag, dass man eine Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung von 60 / 80 km/h festlegt, maximal 120 km/h.

Beim Verflechtungsstreifen, unter Punkt 4, geht es nicht darum, dass dies gemacht wird wenn Baurecht besteht oder ein Baetermin fixiert ist, sondern dass die Mittel für

das Vorhaben bereitgestellt sind. Er möchte aber darauf hinweisen, dass sie diesen Verflechtungsstreifen nicht in Anspruch nehmen wollen.

Bei der Ziffer 5 ist es die Wiederholung des Beschlusses von 2004 neu, hier ist im wichtig dies nochmal politisch zu formulieren. Denn die Leute haben einen Anspruch, nicht nur auf eine Lärmsanierung, sondern auf einen umfangreichen Lärmschutz.

Bei der geplanten Ampelregelung Anschlussstelle Königshof möchte er ausgeschlossen wissen, dass es einen Rückstau bis in die Saarbrückener Straße geben wird? Es sollte auch bei der Planung auf die Radfahrer geachtet werden, dass für sie eine Möglichkeit geschaffen wird, dass sie nicht an zwei Ampel ständig stehen müssen.

StR Schrollinger

03.06.54

sein Antrag versteht sich als Ergänzungsantrag, denn das Ziel ist Lärmschutzmaßnahmen zu bekommen. Ist dies auch durch einen Ausbau nur in eine Richtung möglich? Bei der Geschwindigkeitsreduzierung, die Herr Raschke angesprochen hat, wären in den Abendstunden 80 km durchaus denkbar.

StRin Seer

03.08.05

wenn man den Vorrednern zugehört hat, geht es vorrangig um die Lärmschutzmaßnahmen und Optimierungen an den Knotenpunkten sowie an den Ein- und Ausfahrten. Deshalb möchte sie wissen, ob es schon eine Planung gibt, an welchen Stellen Lärmschutz gebaut werden soll? Gibt es eine Kostenschätzung was Lärmschutzmaßnahmen alleine Kosten? Hier wäre es interessant die Relation zu kennen. Wenn Fahrstreifen angebaut werden, bedeutet dies auch Waldverlust und hier handelt es sich um einen geschützten Bannwald. Wäre es da nicht sinnvoller nach Lösungen zu suchen, flächenschonender zu bauen. Ihre Bitte wäre, ob die ABD/N gemeinsam mit der Verwaltung dies nochmal prüfen könnten.

Zum Bundesverkehrswegeplan: Wie viele Projekte und finanzielle Volumen hat das Land Bayern angemeldet? Was kostet das Teilstück der A 73? Kann man ungefähr auch sagen, wann der Bund das Geld zur Verfügung stellen kann?

Die A 73 im Norden und die A73 im Süden soll ausgebaut werden und es gibt noch ein Zwischenstück städtische Straße. Wie wird dieses in das Netz der A73 eingebunden? Sie fragt, wie das zusammenpasst.

StR Krieglstein

03.11.25

denkt, dass man sich einig ist den maximalen Lärmschutz zu bekommen unter der Voraussetzung, dass diese Planungen weiterentwickelt werden. Ohne den Ausbau der Straße wird auch der Lärmschutz in dieser Form nicht kommen und nicht finanzierbar sein. Der Verkehrsfluss ist auch wichtig. Sie halten die LSA an der AS Königshof für notwendig. Zu der Situation in der Saarbrückener Straße gibt es gemeinsame Anträge mit den verschiedenen Aspekten. Es sollte auch mit der ABD/N geklärt werden, dass diese Aspekte mit berücksichtigt werden können.

StR Raschke

03.13.23

meint, für ihn ist es nicht logisch, dass nur eine Fahrtrichtung ausgebaut wird. Die morgendliche Verkehrsbelastung ist so hoch wie die abendliche.

Der Vertreter der ABD/N

(Herr Würker)

03.14.15

erklärt zur Frage von Herrn Sendner, dass vom FSW kommend der Fahrstreifen verlängert werden soll und in den dritten Fahrstreifen auf eigener Spur eingeleitet wird. Damit wird die Situation verbessert.

Geschwindigkeit:

Die moderne Anlage, die je nach Witterung gesteuert wird, kann nicht dauerhaft auf 100 oder 120 km/h gestellt werden, sonst hätte man diese teure Technik nicht gebraucht. Außerdem sollen Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen betrieben werden. Die StVO hat sehr enge Vorschriften, wann Geschwindigkeitsbegrenzungen notwendig werden, dies wäre aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen möglich. Die Lärmsanierungswerte von 57 db in der Nacht sind bei weitem dort nicht erreicht und erfordern deshalb keine Geschwindigkeitsbegrenzung.

Zum Antrag „Einseitig bauen“:

Lärmschutz gibt es vom Bund nur, wenn der Ausbau kommt. Der 6-streifige Ausbau wird nicht wegen dem Lärmschutz gemacht, sondern damit der Verkehr wieder besser fließt. Deshalb ist ein 3-streifiger Querschnitt notwendig und es kann nicht einseitig gebaut werden.

Ziel ist es, auch die Tag- und Nachtgrenzwerte einzuhalten mit einem lärm mindernden Belag, der nicht recht viel teurer ist als der Normalbelag. Sie haben gute Erfahrungen damit gemacht.

Durch den 6-streifigen Ausbau ist auch ein Eingriff in den Bannwald notwendig. Es werden zusätzlich pro Seite 3-5 m benötigt. Es werden auch punktuell Rückhaltebecken gebraucht, um das Oberflächenwasser der Autobahn und die Ölabscheider in die Vorfluter zu bringen.

Zur Frage von Fr. Seer zu den Kosten für den Lärmschutz allein kann er leider momentan nichts sagen.

Bei der Finanzierung entscheidet der Bund. Dies ist eine politische Haushaltsentscheidung. Wichtig ist es, dass rechtzeitig Baurecht besteht.

Zum Frankenschnellweg (FSW) gibt es entsprechende Verkehrsgutachten und diese sind im Einklang mit der A73 nördlich und südlich.

StR Schrollinger

03.25.39

er denkt, dass sich die Prognose der Verkehrsbelastung auf den Lückenschluss der A73 auch auf den kreuzungsfreien Ausbau des FSW bezieht.

Die Verwaltung

(Herr Jülich – Vpl)

03.26.44

nimmt Stellung zur Frage Signalisierung Saarbrückener Straße und Königshof: Es wurde in der Vorlage genannt, dass die LSA an den Verkehrsrechner der Stadt Nürnberg angeschlossen wird. Nach den Prognoseberechnungen der ABDN ist die Leistungsfähigkeit gegeben. Rückstaus kann man nie gänzlich ausschließen.

StRin Seer

03.27.31

stimmt dem Beschluss zu, aber ohne den Unterpunkt 4.

StR Fischer

03.28.49

hält fest, dass der Antrag von Herrn Schrollinger identisch ist mit dem was auch Herr Raschke beantragt hat, mit Ausnahme der Prüfungsaufträge. Die Fragen sind eben von Herrn Würker beantwortet worden. Somit muss über den Antrag nicht mehr abgestimmt werden.

Der Antrag von Herrn Raschke, der die Ziffer 4 des Beschlussvorschlages ergänzt durch den Satz „...und die Mittel für das Vorhaben bereitgestellt sind. Es erfolgt kein Ausbau der Verflechtungsstreifen“ und der die Ziffer 5 anfügt. Dem kann die CSU zustimmen.

Er lässt über die Ziffer 4 abstimmen und stellt fest, dass es gegen 2 Stimmen so beschlossen ist.

Er lässt über den gesamten Antrag abstimmen, inklusive des Antrages von Herrn Raschke und stellt fest, dass dieser einstimmig so beschlossen ist.

**Beschluss**

**siehe Beilage**

**3. Sanierungsbedarf Straßenbahntunnel Bayernstraße, Verlängerung der Tram in das Südbahnhofgelände / Brunecker Straße bis zur U-Bahn-Station Bauernfeindstraße  
- Beschluss -**

StR Baumann

03.30.26

erklärt und erläutert den Beschlussvorschlag. Der Sanierungsbedarf des Straßenbahntunnels ist aktuell. Der Vorschlag der Verwaltung ist auf Verwaltungsebene mit Herrn Oberbürgermeister und der VAG abgestimmt.

StR Krieglstein

03.32.58

beantragt die Vertagung bis zum Verkehrsausschuss im Dezember. Sieht einen unmittelbaren Zusammenhang mit dem NVEP, insbesondere wenn es auch um die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 zur Brunecker Straße geht. Es sollte von der VAG geprüft werden, ob es nicht tatsächlich eine Alternative gibt.

StR Fischer

03.34.37

erklärt, dass das Problem darin liegt, dass die Betriebsgenehmigung für den Tunnel am Ende des Jahres ausläuft und die VAG wissen muss, wie es weitergeht. Insofern ist eine Vertagung heute etwas schwierig. Deshalb stimmt er dem Beschluss der Verwaltung heute zu. Zumal die Alternative nur ein Schienenersatzverkehr wäre, gegen den nichts einzuwenden ist. Fragt Herrn Dahlmann-Resing, ob ihm eine Entscheidung am 16. Dezember 2010 noch reicht um zu reagieren.

Der Vertreter der VAG

(Herr Dahlmann-Resing)

03.35.46

erklärt, dass es eine klare Aussage von der Genehmigungsbehörde gibt, die einen Betrieb der Straßenbahn nur noch bis zum Jahresende erlaubt. Wenn es länger dauern würde, müsste spätestens Anfang Januar auf einen anderen Betrieb umgestellt werden. Bei Vertagung des Beschlusses müsste ein Gespräch mit der Regierung gesucht werden, um eine Verlängerung der Betriebsgenehmigung zu

bekommen. Wenn das nicht möglich ist, müsste für die Vorlaufzeit bis zur Ausschreibung der Tunnelsanierung, auf einen Busersatzverkehr umgestellt werden.

StR Sendner 03.37.28

kann sich nicht vorstellen, dass selbst wenn es heute beschlossen wird, die Maßnahme bis zum 31.12.2010 abgeschlossen wäre. Deshalb muss bei der Regierung so oder so um eine Verlängerung gebeten werden. Sein Vorschlag wäre, dass die VAG beauftragt wird bei der Regierung eine Verlängerung für die Betriebsgenehmigung zu bekommen. Ansonsten wird es in den nächsten Ausschuss vertagt.

StR Baumann 03.38.29

der Entscheidungszwang begehrt einen heutigen Beschluss im Verkehrsausschuss. Die Verwaltungsspitze und die VAG (Dr. Müller) waren sich in diesem Punkt einig. Insofern bittet er heute um eine Entscheidung.

StR Fischer 03.39.10

fragt nach, ob auf den Vertagungsantrag beharrt wird?

StR Krieglstein 03.39.21

meint, dass in der Vorlage von einer Bauzeit von 8 Monaten die Rede ist und in diesem Zusammenhang muss deshalb ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Insofern wäre die Alternative ab Januar ohnehin gegeben. Die grundsätzliche Frage, die ja auch der Beschluss vorsieht, ist die Verlängerung der Tram und nicht die Baumaßnahme selbst. Deshalb kann man heute nicht zustimmen.

StR Baumann 03.40.24

wenn jetzt die CSU die Vorlage im AfS zum Wettbewerbsentwurf Brunecker Straße von der Linie 7 abhängig macht, ist man nicht vor Januar im Ausschuss. Die Aussage des NVEP war heute schon klar. Über dieses wurde auch bereits im Stadtplanungsausschuss im Juli 2010 berichtet, dass das Gebiet aufgrund der verkehrlichen Schwächen des MiV in der Münchener Straße auf alle Fälle diese Straßenbahnerschließung braucht. Davon wird in der Verwaltung ausgegangen.

StR Fischer 03.41.32

erinnert daran, dass es im Juli dieses Jahres einstimmig war, was die U-Bahnerschließung betrifft. Er lässt über die Vertagung bis 16. Dezember abstimmen und stellt fest, gegen 2 Stimmen so vertagt.

**Beschluss**

**siehe Beilage**

#### **4. Umsetzung der Baumaßnahmen zwischen Großhabersdorfer Weg zur Gutenstetter Straße**

**hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 28.07.2010**

**- Beschluss -**

StR Fischer 03.43.00

stellt fest, dass es einstimmig so gefasst ist.

**Beschluss**

**siehe Beilage**

**5. Hügelstraße zwischen Willstätterstraße und Kanalbrücke,  
zweispuriges Linksabbiegen Richtung Willstätterstraße  
- Beschluss-**

StR Fischer 03.43.16  
lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

**Beschluss** **siehe Beilage**

**6. Neue Bushaltestelle Dorfäckerstraße  
- Bericht -**

StR Fischer 03.43.28  
stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

**Auflagen**

**7. Pfälzer-Wald-Straße Rad-/Gehweg zwischen Haus Nr.52 und 56  
- Beschluss -**

StR Fischer 03.43.42  
stellt fest, dass der Beschlussvorschlag einstimmig gefasst ist.

**Beschluss** **siehe Beilage**

**8. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 08.07.2010**

StR Fischer 03.43.44  
Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

**Beschluss** **siehe Beilage**

Nürnberg, 18.11.2010  
Der Vorsitzende:  
i.V.  
Jürgen Fischer

Der Referent:  
Baumann

Schriftführerin:  
Braunersreuther