

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

über die

Sitzung des Verkehrsausschusses am 16.12.2010
im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II

- öffentlich -

Vorsitzender:	Oberbürgermeister	Dr. Maly
Referent VI:	berufsm. Stadtrat	Baumann
Mitglieder:	Stadtrat	Fischer
	Stadtrat	Raschke
	Stadtrat	Brehm
	Stadträtin	Wojciechowski
	Stadtrat	Ziegler
	Stadtrat	Gradl
	Stadträtin	Wild
	Stadtrat	Raum
	Stadtrat	Thiel (i.V. Brehm)
	Stadtrat	König
	Stadtrat	Krieglstein
	Stadtrat	Dr. Reindl
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	Stadträtin	Seer (i.V. Wellhöfer)
	Stadtrat	Schrollinger (ÖDP)
Sonstige Teilnehmer:		
	IVV	Dr. Krug
	VAG	Dahlmann-Resing
	PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr	Anselstetter
	BgA	Ruf
	SÖR/3	Fischer
	Vpl	Jülich
	Vpl/M-F	Walser
	Vpl/M	Meier
	Vpl/M	Zoglauer

Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr

Ende der Sitzung: 11.20 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: 2. Bürgermeister Förther

- | | | |
|--|---|-----------|
| 1. | Lkw-Lärm in Großgründlach
(Beilagen 1.1 – 1.3) | Bericht |
| <p>Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann</p> | | |
| 2. | Querschnittszählung 2010
(Beilagen 2.1 – 2.2) | Bericht |
| 3. | Nahverkehrsentwicklungsplan
hier: 1. Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand
2. Weitere Arbeitsschritte
(Beilagen 3.1 – 3.5) | Beschluss |
| 4. | Sanierungsbedarf Straßenbahntunnel Bayernstraße,
Verlängerung der Tram in das Südbahnhofgelände / Brunecker
Straße bis zur U-Bahn-Station Bauernfeindstraße
(Beilagen 4.1 – 4.4) | Beschluss |
| 5. | Königstraße - Radverkehr gegen die Einbahnrichtung
(Beilagen 5.1 – 5.6) | Beschluss |
| 6. | Ampelschaltungen in Nürnberg
hier: <u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.09.2010</u>
(Beilagen 6.1 – 6.4) | Bericht |
| 7. | Verkehrerschließung Hafen
hier: <u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.04.2009</u>
(Beilagen 7.1 – 7.4) | Bericht |
| <p>I a.</p> | | |
| <p>Auflagen</p> | | |
| 8. | Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am
16.09.2010 | Beschluss |

Nichtöffentliche Sitzung
entfällt

Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister

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

1. Lkw-Lärm in Großgründlach **- Bericht -**

Die Verwaltung 00.00.54
(Herr Fischer – SÖR)

erläutert, dass die Verwaltung auf die Beschwerden reagiert hat und das Parken durch Beschilderung nun verhindert wird. Zur Verhinderung des LKW-Durchgangsverkehrs wird die Beschilderung verdeutlicht. Es gibt eine 16t Beschränkung wegen der Brücke und darauf wird nochmal hingewiesen.

StR Schuh 00.01.32

meint, dass sich Vorort außer der Beschilderung nichts geändert hat. Deshalb seine Frage was getan werden kann? Vielleicht kann es durch Pflanzkübel, wo die LKWs parken, unterbunden werden aber so, dass trotzdem noch Pkw's parken könnten.

Die Verwaltung 00.02.34
(Herr Fischer – SÖR)

er nimmt es so mal mit und lässt es mit einer Unterteilung prüfen, so dass es für einen Lkw uninteressant wird und wie viel es kosten würde. Es wird auch nochmal mit der Polizei gesprochen, um es möglich zu machen, dass diese öfters mit einer Streife vorbei schauen.

Herr OBM 00.02.55
damit hat der Bericht zur Kenntnis gedient.

2. Querschnittszählung 2010 **- Bericht -**

Die Verwaltung 00.03.15
(Herr Jülich – Vpl)

erläutert aus der Vorlage anhand einer Präsentation und verweist auf dem Bericht der Querschnittszählung. Dieser erscheint auch als Broschüre aus der Reihe „Neues aus dem Baumeisterhaus“, wo die Ergebnisse der Zählung ausführlich dargestellt werden. Er bedankt sich bei den Schülerinnen und Schülern für die gute Unterstützung bei der Querschnittszählung.

StR Fischer 00.16.06

die frohe Botschaft ist, dass der Individualverkehr in der Innenstadt die letzten 34 Jahre nicht zugenommen hat. Das Problem bezieht sich mehr auf den Pendlerverkehr mit 570.000 Kfz täglich. Es wird auf die erweiterte S-Bahnlösung gehofft, wie sich diese auf die nächste Querschnittszählung auswirken wird. Im Westen Nürnbergs sind die größten Einpendler Ströme zu verzeichnen, da könnte die S-Bahn nach Ansbach schon einige auf die Schiene bringen. Womit die Einpendlerproblematik vom Westen her noch nicht gelöst ist. Hier wird auf die U-Bahn nach Gebersdorf gesetzt. Sehr gut findet er die Entwicklung des Radverkehrs und dies wird mit „Nürnberg steigt auf“ noch mehr werden. Es sollten auch Aufstellflächen an den Ampeln in die Planungen mit einbezogen werden, so dass die Radfahrer in diesem Bereich mehr Möglichkeiten haben, um auf der Straße zu fahren und nicht auf

die Gehsteige ausweichen müssen. Die Tendenz ist, dass man zu einer umweltfreundlichen Stadt auf dem richtigen Weg ist.

StR König

00.20.04

bedankt sich für den Bericht bei der Verwaltung und bei den Schülerinnen und Schülern für die Unterstützung bei der Zählung. Er freut sich über mehr Radverkehr auch angesichts des schönen Wetters am Zähltag. Er glaubt, dass der Schwerlastverkehr mehr geworden ist. Eins sollte auch bedacht werden, besonders in Katzwang und Kraftshof, hier müsste mit politischem Einfluss überlegt werden wie man langfristig Verkehrsberuhigungen erreicht. Wenn Umbaumaßnahmen gemacht werden, sollte auch darauf geachtet werden, dass sich der Verkehr nicht dahin verlagert, wo er nicht gewollt wird, um auch hier schnell politisch reagieren zu können.

StR Schrollinger

00.22.55

auch von seiner Seite herzlichen Dank an die Schülerinnen und Schüler und für den umfangreichen Bericht. Insgesamt ist es erfreulich, dass der Kfz-Verkehr sowohl im Außen- sowie auch Innenkordon stagniert und nicht groß zunimmt, aber der Radverkehr mehr an Gewicht bekommt. Mehr Radverkehr bedeutet, dass es weniger Kfz-Verkehr in der Innenstadt gibt. Man kann stolz darauf sein, dass sich diese Investition in den Radwegeetat gelohnt hat. Beim Pendlerverkehr hofft er, dass durch den Ausbau der S-Bahn die eine oder andere Entlastung zu erwarten ist. Möchte auch noch deutlich machen, dass es auch wichtig ist im Punkt Stadtumlandbahnen weiter zu denken.

StRin Wellhöfer

00.24.51

diese Verkehrszählung hat wieder mal gezeigt, dass durch entsprechende Maßnahmen im ÖPNV- und im Radverkehr durchaus sehr positiv der Individualverkehr zu beeinflussen ist und man auch Alternativen anbieten kann. Dies ist für die Luftreinhaltung ein sehr wichtiger Aspekt.

Herr OBM

00.26.12

hat ein paar Fragen, die man sicherlich nicht heute lösen kann. Ob man für den Außenkordon und Innenstadtbereich einen Städtevergleich anstellen kann. Oder ob man den Versuch unternimmt z.B. die Innenstadt/Pegnitzbrückenzählung mit anderen Erkenntnissen zu vergleichen, hier könnte sein, dass der Kfz-Verkehr abgenommen hat, weil die Innenstadt von der Einkaufszentralität her gesunken ist. Die richtige Erkenntnis findet man erst raus, wenn man den Vergleich hat.

Noch eine Anmerkung zum Schwerverkehr: Im Grunde ist der Politik immer wichtig gewesen, dass der Schwerverkehr auf möglichst wenig Hauptachsen gebündelt wird. Es sollte die Logistik an den Rändern der Stadt so abgewickelt werden, dass nur das in die Stadt reinfährt, was auch rein muss. Ein wichtiger Meilenstein war den Containerbahnhof aus der Austraße in den Hafen zu verlegen. Auch die Bündelung des Schwerverkehrs auf dem Frankenschnellweg ist gut und der Ausbau nicht verkehrt. Denn man wird als Stadt immer diesen Schwerverkehr haben.

Was sicherlich noch zu lösen ist, sind die Beschwerden in den südl. Stadtteilen (Kornburg, Katzwang, Eibach). Da wird man mit Sicht auf den weiteren Ausbau der A73 und Verbesserung der Kreuzungen über die A 73 Anschlussstelle Königshof zum Hafen, ein paar Infrastrukturverbesserungen erstellen müssen, die den Druck auf der anderen Seite rausnehmen. Das Niveau ist, was die absoluten Zahlen anbe-

langt, sicherlich nicht skandalös hoch, aber die subjektiv empfundene Belastung ist aus der Beschwerdelage Kornburg, Katzwang zum Teil auch Eibach relativ groß.

Die Verwaltung 00.31.02
(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass keine vergleichbare Stadt in dieser Form solche Zählungen macht wie die Stadt Nürnberg. Dies kennt er aus dem Deutschen Städtetag. Nimmt es aber gerne mit auf, sowie den Vergleich mit den wirtschaftlichen Daten und versucht es aufzubereiten, um es mit anderen Städten zu vergleichen. Was die Daten vom stadtübergreifenden Verkehr zwischen Kfz und ÖPNV angeht, hier liegen die Zahlen noch nicht vor und können erst nächstes Jahr präsentiert werden.

Herr OBM 00.33.18

damit hat der Bericht heute zur Kenntnis gedient.

3. Nahverkehrsentwicklungsplan

hier: 1. Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand

2. Weitere Arbeitsschritte

- Beschluss -

Dr. Krug / IVV 00.34.05

erklärt, dass dieser Planfall C4 nichts anderes ist als die natürliche Rückfallebene, d.h. mit der Tram oberirdisch durch die Südstadt zu fahren. Dies könnte aber nur eintreffen, wenn die anderen Planfallebenen nicht stand halten. Er erläutert weiter an Hand einer PowerPoint-Präsentation den Sachstand.

Herr OBM 00.48.40

bedankt sich bei Herrn Dr. Krug für den Vortrag. Es spiegelt in etwa das wieder, was in der letzten Sitzung im November und bei ihm im Büro diskutiert wurde.

StR Schrollinger 00.49.10

ist etwas verärgert, denn in der Vorlage ist zu lesen, dass es am 3. Dezember ein Gespräch aller verkehrspolitischen Sprecher gegeben hat und das ist nicht der Fall. Da waren nur die Vertreter von SPD und CSU anwesend und das sollte geändert werden. Hätte es schon für gut befunden, wenn alle dabei gewesen wären.

Er hofft, dass durch die Vertagung im letzten Verkehrsausschuss keine Verzögerungen eintreten und man es bis zur Sommerpause noch schaffen wird. Die vorgeschlagenen Varianten sind sinnvoll, aber bei der Südstadttram hat er so seine Zweifel. Dass im April die verkehrliche und im Sommer die wirtschaftliche Bewertung vorliegen, hält er für eine gute Lösung.

Herr OBM 00.50.56

erklärt Herrn Schrollinger, dass er keine Verpflichtung sieht immer alle Fraktionen und Gruppen zu Gesprächen in seinem Büro einzuladen.

StR Brehm (CSU) 00.51.41

er glaubt, dass die nochmalige Behandlung und das Gespräch notwendig waren, um die Fragestellungen, die aufgetreten sind, auszuräumen. Man konnte sich jetzt auf

die Variante C4 einigen, sodass aus den 4C Varianten 3D Varianten wurden. Deshalb versteht er jetzt nicht die Aufregung von Herrn Schrollinger.

Zwei Dinge wollten sie in der letzten Sitzung nochmal abgesprochen haben. Das waren der Haltepunkt Klinikum Süd und der U-Bahnhaltepunkt Brunecker Straße. Deshalb war das Gespräch auch so wichtig, denn beide Maßnahmen wurden aus dem NVEP rausgenommen. Im städtebaulichen Wettbewerb werden die beiden Varianten, Straßenbahn als auch die U-Bahn in Kombination oder jeweils einzeln untersucht. Die Verlängerung zum Klinikum Süd hält er nach wie vor für sinnvoll. Beim NVEP, der schon über 15 – 20 Jahre geht, konnte man sich auch darauf verständigen, dass der U-Bahnhaltepunkt Verlängerung zum Klinikum Süd wieder aufgenommen wird, wenn die Fragestellungen bei der VAG positiv geklärt werden. Man ist jetzt auf dem richtigen Weg mit diesen 3 Varianten. Letztlich ist der NVEP eine Leitlinie und die politische Umsetzung liegt beim Rat. Bedankt sich für den gefundenen Kompromiss. Er bittet darum, dass sein Antrag mit abgestimmt wird, um die beiden Punkte auch zu beschließen.

StR Fischer

00.56.50

ist erfreut, dass sein Antrag, der in der letzten Verkehrsausschusssitzung verteilt wurde, als Ziffer drei unverändert im Beschlussvorschlag der Verwaltung mit aufgenommen werden konnte. Somit hatte sich der Gutachter heute gleich dazu äußern können. So schnell wurde noch kein SPD-Antrag bearbeitet. Im Gespräch bei Herrn OBM wurde nur diskutiert und festgestellt, dass das Verfahren ohne Änderungen weitergeführt wird. Es wurde sich nicht auf eine sogenannte Hochschullinie geeinigt, wie in der Presse berichtet, dies wäre systemwidrig. Der Gutachter macht sein Gutachten, wenn dieses fertig gestellt ist, wird politisch darüber diskutiert und dann kommt es auf die Einigung an.

Nimmt Stellung zum Antrag der CSU:

Bei der Ziffer 1 steht genau das drin, was die SPD im letzten AfV beantragt und die Verwaltung bereits aufgenommen hat.

Ziffer 2: Da geht's nur um die neue Bezeichnung C4, ansonsten steht nichts weiter drin.

Ziffer 3: Die Wirtschaftlichkeit wird berechnet, wenn die Sinnhaftigkeit begutachtet ist. Das ist das System des Gutachters.

Ziffer 4: Das ist eine Frage, die nicht innerhalb des Gutachtens beschlossen werden muss.

Ziffer 5: Das Südklinikum ist abhängig davon, was von der VAG gesagt wird.

1994 wurde von den Grünen schon der Antrag gestellt, dass das Südklinikum an das U-Bahnnetz angeschlossen werden sollte und auch die SPD war damals sehr daran interessiert. Man wusste aber damals schon, auf Grund der Tatsachen, dass man durch den U-Bahnbetriebsbahnhof keine Linie im täglichen Ablauf führen kann. Was heute beschlossen werden soll, hätte man schon im letzten AfV tun können. Der Vertagungsantrag war damals überflüssig, denn es ist nichts neues herausgekommen.

StRin Wellhöfer

01.04.32

ist verwundert, dass man ein unabhängiges Gutachten machen lässt, aber in der Diskussion während des Prozesses gleich versucht von Anfang an Planfälle auszuschließen. Eigentlich sollte der Gutachter ein Gutachten aufzeigen und vom Stadtrat sollte es bewertet werden, aber dass zwischendrin solche Vorgaben gemacht wer-

den verwundert sie. Den Ergänzungsantrag der CSU hätte es nicht gebraucht. Sie hat den Eindruck, dass man dies schon vor 4 Wochen erledigen hätte können, jetzt wird doch alles so gemacht wie vom Gutachter vorgesehen.

StR Brehm (CSU) 01.06.30

bei dem Gespräch bei Herrn OBM haben sie einen Kompromiss erzielt, dass es oberirdisch und unterirdisch bewertet werden soll. Dies war eine Entscheidung zur Weiterführung des NVEP. Der Punkt ist, dass sie nicht nur die U-Tram, sondern auch die Altstadtquerung kritisch sehen. Aber einer externen und sachgerechten Begutachtung wollen sie nicht im Wege stehen.

Der zweite Punkt ist die Brunecker Straße: Hier möchte er die Option, dass der Endhaltepunkt U-Bahn am Südklinikum mit in die Planung aufgenommen wird. Das wäre wichtig und wurde auch zugesichert.

Der dritte Aspekt war auch die Fortführung der Straßenbahnlinie 7: Wo heute ein Folgebeschluss vorliegt mit der Sanierung des Tunnels.

Herr OBM 01.10.49

erklärt, der städtebauliche Wettbewerb muss nicht den Haltepunkt Brunecker Straße berücksichtigen. Für die Tram wird ein Korridor freigehalten, der die Linienführung aufzeigen soll. Dies hat Rückwirkungen auf die städtebauliche Figur. Dass die U-Bahn dort fährt, wird benannt.

StR Brehm (SPD) 01.12.06

findet die Aussage von Herrn Brehm (CSU) heute vernünftig und zielgerecht. Die Töne haben sich etwas gemäßig, denn damals war es ja ein Frontalangriff, dass durch die ganze Presse ging. Sie möchten mehr U-Bahn und weniger Straßenbahn, hatten sie verlauten lassen. Auch wurde in den Nürnberger Nachrichten gesagt: „Angesichts der momentanen Haushaltssituation ist der vorgeschlagene Ausbau des Straßenbahnnetzes in den nächsten 30 Jahren nicht möglich und finanzierbar“ und es wurde immer wieder versucht dieses Verfahren zu verhindern. Heute tragen sie dieses Verfahren wieder voll und ganz mit. Dies findet er als bemerkenswerten Schritt. In der Nürnberger Bevölkerung gibt es eine hohe Sympathie für die Straßenbahn. Wenn diese auch noch wirtschaftlich zu realisieren ist, könnte tatsächlich ein attraktives und auch noch von der breiten Akzeptanz getragenes Maßnahmenpaket auf den Weg gebracht werden.

Der Vertreter der VAG 01.13.54
(Herr Dahmann-Resing)

sie bekamen nach dem Gespräch, dass bei Herrn OBM geführt wurde, den Auftrag noch einmal schriftlich Stellung zu nehmen zu der Trasse zum Klinikum Süd. Diese liegt bereits der Verwaltung vor. Der Gutachter hat für diesen Streckenabschnitt 5.200 Fahrgäste prognostiziert. Heute haben wir zum Vergleich auf der Linie 56, 3.800 Fahrgäste, davon steigen 1.500 Fahrgäste am Klinikum ein und aus. Diese Zahlen rechtfertigen noch lange keine U-Bahnstrecke. Die Strecke würde erst Sinn machen, wenn es über das Betriebshofgelände geführt würde und dies mit relativ geringen Kostenaufwand möglich wäre. Das Betriebshofgelände wurde bereits schon 1984, auf die Anträge der SPD und der Grünen, begutachtet. Seinerzeit wurde eine standardisierte Bewertung gemacht, die sehr schlecht ausfiel. Bei einer standardisierten Bewertung würde auch heute kein positiveres Ergebnis herauskommen. Die Chance für eine Realisierung erweist sich hier als gering.

Herr OBM 01.17.26
dies deckt sich mit den Aussagen des Gutachters.

StR Brehm (CSU) 01.17.53
meint, man muss in zwei Ebenen unterscheiden. Einerseits haben wir den NVEP als Szenario, welche Linien überhaupt in Nürnberg die nächsten 20-25 Jahre denkbar sind. Andererseits gibt es keinen Beschluss diese einzelnen Linien auch umzusetzen. Es ist nur eine Empfehlung des Gutachters, aber die politische Entscheidung bleibt beim Verkehrsausschuss. Außerdem wird die U-Tram als viertes Verkehrsmittel und die Alstadtdurchquerung von den Bürgern nicht gewollt. Das Ergebnis, was beim NVEP rauskommt, sollte mit den Bürgerinnen und Bürgern ausführlich diskutiert werden.

Herr OBM 01.21.03
meint, wenn man es dem Gutachter überlässt, seien sie gut beraten. Am Ende sollte man ein Netz mit städtebaulichen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und fiskalischen Kriterien bewerten, um eine Gesamtabwägung vornehmen zu können. Mit der Diskussion sollte abgewartet werden bis es durch und durch bewertet ist. Im Hinblick auf Verkehr und Wirtschaft macht es der Gutachter. Fragen der Finanzierung und des Städtebaus werden von der Verwaltung und dem Rat geklärt. Und dann sollte mehrheitlich eine kluge Entscheidung getroffen werden.

StR Fischer 01.22.29
erklärt, dass sich Herr StR Brehm (CSU) in seinen Aussagen widerspricht. Wenn das Ergebnis vorliegt, dann kann man erst in die Bewertung eintreten, das sagte er selbst. Aber er nimmt bereits jetzt Bewertungen vor und greift somit dem Gutachten vor. Von Herrn Dr. Krug wurde gut dargelegt, wie die Nachfrage und die Sinnhaftigkeit von bestimmten Linien aussehen sollen.

StRin Wellhöfer 01.24.39
möchte gerne die VAG Stellungnahme bekommen.
Beim CSU-Antrag stimmt sie den Punkten 1-3 zu, aber Punkt 4 und 5 lehnt sie ab.

Herr OBM 01.25.22
möchte noch von Herrn Dr. Krug wissen, ob das Umweltzenario erst ganz zum Schluss auf die Finalvariante angewendet wird?

Dr. Krug / IVV 01.25.40
es wird jetzt gemacht und zwar vor der wirtschaftlichen Bewertung, um zu erkennen wie diese 3C-Varianten belastbar sind und die Alstadtdurchquerung, die U-Tram und auch die oberirdische Variante weiterverfolgt werden können.

Herr OBM 01.26.59
lässt über den Verwaltungsbeschluss abstimmen: Hier decken sich die Punkte 1-3 mit dem CSU-Antrag. Beim Verwaltungsbeschluss wird nur noch unter Punkt 3 die Neubennung Planfall C4 ergänzt und stellt fest, dass es einstimmig so beschlossen ist.

Dann lässt er über die Ziffer 4, mit der Änderung „Eine Erschließung der Brunecker Straße wird außerhalb der Weiterentwicklung des Nahverkehrsentwicklungsplans als mögliche Option beibehalten. Bei dem anzustrebenden städtebaulichen Wettbewerb

wird diese Option der ÖV-Erschließung zusätzlich zur Straßenbahnerschließung mit genannt, "abstimmen und stellt fest, gegen 2 Stimmen so beschlossen.

Lässt über Ziffer 5 abstimmen und stellt fest, gegen 2 Stimmen so beschlossen.

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

StR Baumann 01.28.57

bittet darum heute diesen Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Das wesentliche ist, die Verwaltung zu beauftragen, in Abstimmung mit der VAG, das beschriebene Konzept der Tunnelsanierung nur für betriebliche Zwecke mit geringstem Kostenaufwand und kürzest möglichem Schienenersatzverkehr umzusetzen. Die Verlängerung der Tramlinie 7 wird als Vorgabe für den städtebaulichen Wettbewerb in die Ausschreibungsunterlagen integriert. Natürlich gilt der Wortlaut vom NVEP.

StR Gradl 01.29.50

er bittet darum den bestehende P+R-Parkplatz am U-Bahnhof Bauernfeindstraße, sollte er durch die Wendeschleife entfallen, an anderer Stelle zu sichern. Vielleicht könnte im Bereich der angedachten Messefläche ein Ersatz P+R-Parkplatz geschaffen werden.

StR Schuh 01.30.41

ihm fällt es schwer der Sanierung für 600.000 € zuzustimmen. Nachdem die VAG aber gesagt hat, dass es nicht billiger und günstiger möglich ist, tragen sie heute diese Lösung mit.

StR Fischer 01.31.34

meint, dass es natürlich nicht die Wunschlösung ist, aber wenn der Tunnelbau so marode ist, dass man eine Notlösung braucht, dann stimmen sie dieser natürlich zu. Er hält es aber für sehr wichtig, dass die Straßenbahnlinie bis zur Tristanstraße aufrecht erhalten bleibt. Vor allem unter dem Aspekt der späteren Weiterführung in die Brunecker Straße.

StR Sendner 01.32.20

möchte nochmal auf den Vorschlag von Herrn Gradl eingehen, wegen den Ersatzparkplätzen. Man kann nicht einfach in das Messegelände eingreifen und dies noch auf Kosten der Messe, so hat er es zumindest verstanden. Da hätte er noch gerne eine Klarstellung.

An Herrn StR Fischer gerichtet; beim Gespräch bei Herrn OBM wurde erläutert, dass die Linie 7 bis nach Erlenstegen durchgebunden werden soll. Denn nur von der Tristanstraße bis zum Hauptbahnhof würde es doch keinen Sinn machen.

Herr OBM 01.33.20

erklärt, dass Herr Gradl sich auf die ganz südlich gelegene Fläche in der Brunecker Straße bezogen hat, gegenüber der Münchener Straße. Nicht auf die jetzigen Messeparkplätze.

Er lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

5. Königstraße - Radverkehr gegen die Einbahnrichtung - Beschluss -

StR Baumann

01.33.49

wirbt für die Lösung den Radverkehr gegen die Einbahnstraße zuzulassen. Die vorgeschlagene Lösung ist gut vertretbar und unter Berücksichtigung des Parkens am K4 und des Fußgängerverkehrs vernünftig. Deshalb bittet er um den Beschluss, denn es ist ein wichtiger Lückenschluss im Radwegenetz.

Die Verwaltung

01.35.05

(Herr Jülich – Vpl)

erläutert, dass der Bedarf für den Schutzstreifen aufgrund der Verkehrszählungen vorhanden ist. Bereits heute fahren viele Fahrradfahrer auf dem Fußweg gegen die Einbahnstraße. Dieser Konflikt kann entschärft werden.

Mit der gestrichelten Markierung des Schutzstreifens liegt man auch gemäß StVO auf der rechtlich sicheren Seite. Die Planung wurde lange abgestimmt sowohl innerhalb der Verwaltung und mit der Kongress- und Tourismuszentrale als auch mit dem Einzelhandelsverband. Alle haben der Planung zugestimmt. Der Radverkehr hat auch für den Einzelhandel eine immer größere Bedeutung. Er bittet um Zustimmung.

StR Schuh

01.38.33

erklärt, dass sie 2007 den Grundsätzen des Radverkehrsplans zugestimmt haben, aber gleichzeitig mit der Einschränkung, dass sie jede Maßnahme einzeln anschauen werden, um dann sachbezogen zu entscheiden. Sie haben auch dem Lückenschluss in Thon zum Nordring zugestimmt. Bei der Königstraße muss man sagen, wenn man hier eine Abmarkierung zu Gunsten des Fahrradverkehrs und noch in Gegenrichtung zum Kfz-Verkehr geben soll, ist es eine höchst gefährliche Situation, die auch den Querschnitt zur Königstraße einschränkt. Denn das Verkehrsaufkommen und die Fußgängerfrequenzen sind sehr hoch in der Königstraße. Die querenden Fußgänger darf man auch nicht außer Betracht ziehen. Auch sind die parkenden Autos / Anlieferung, die in zweiter Reihe stehen, kritisch zu sehen. Deshalb können sie nicht guten Gewissens zustimmen und lehnen es ab.

StRin Wellhöfer

01.41.02

kann der gefühlten Meinung der CSU-Fraktion nicht folgen, der Radverkehr könnte den Autoverkehr stören. Sie folgt der Argumentation der Verwaltung und dem Einzelhandel, die es geplant und geprüft haben, denn es erweist sich als sinnvoller Lückenschluss für den Radverkehr und stimmt dem Vorschlag zu.

StR Schrollinger

01.42.13

stimmt auch dem Verwaltungsvorschlag uneingeschränkt zu. Denn es wird jetzt schon illegal der Fußgängerweg von den Radfahrern in Gegenrichtung benutzt, da sie keine andere Route haben. Es ist immer ein Risiko für den Fahrradfahrer, wenn sie in Gegenrichtung zum Kfz-Verkehr fahren, deshalb seine Bitte, ob es möglich ist durch ein entsprechendes Hinweisschild am Eingang der Königstraße die Autofahrer auf den Gegenverkehr von Radfahrern hinzuweisen.

StR Brehm (SPD)

01.43.53

gerade bei den Querschnittszählungen hat sich gezeigt, dass sich die Investitionen in den Radverkehr gelohnt haben. Deshalb findet er auch diese Maßnahme als guten

Lückenschluss im Gesamtnetz und und als Beitrag zur Konfliktvermeidung zwischen Fußgängern und Radverkehr. Sie stimmen der Vorlage zu.

StR Sender 01.46.12

findet diese Maßnahme als grobfahrlässig, wenn es gegen die Fahrrihtung beschlossen wird und nicht nachvollziehbar. Es gibt viele Lieferanten, die in zweiter Reihe halten, deshalb ist dann auch nur eine Spur frei und diese soll sich der Autofahrer nun mit dem Fahrradfahrer teilen. Er möchte mal in einem Jahr sehen, wie viel Unfälle es dann in der Königstraße gegeben hat.

StR Brehm (CSU) 01.49.00

er hat sich auch mit dem Einzelhandel in Verbindung gesetzt und diesen wurde mitgeteilt, dass auf dem Radstreifen geparkt und gehalten werden kann. Deshalb sieht er in der Königstraße die Schwierigkeit, dass dann auf dem Fahrradweg nicht nur kurz gehalten, sondern auch geparkt wird. Wenn dies nicht möglich ist, befürchtet er aufgrund des Querschnitts der Straße ein Chaos.

Das Problem in der Königstraße ist heute schon, dass in zweiter Reihe geparkt wird und es nur einspurig in eine Richtung geht. Seiner Meinung nach besteht ein erhöhtes Unfallrisiko für die Radfahrer und deshalb lehnen sie diese Maßnahme ab.

Die Verwaltung 01.52.12
(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass diese Planung nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit gemacht wurde. Im Gegenteil, seit vielen Jahren gibt es die Erfahrung mit der Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr. Es gibt 110 Straßen, die freigegeben sind und es gibt keine Probleme. Es wurde auch genauestens mit der Polizei analysiert. Wenn Radverkehrsunfälle passieren, treten sie dort auf, wo Radfahrer im toten Winkel nicht gesehen werden. Mit der Öffnung in Gegenrichtung wird der Radfahrer ins Sichtfeld des Autofahrers gebracht. Insofern sieht er überhaupt kein Problem bei einem Querschnitt von 6m und Liefern in zweiter Reihe. Hier kann dann nur langsamer vorbeigefahren werden. Die gleiche Lösung wird seit Jahren in der Theatergasse praktiziert.

Er kann nicht erkennen, dass es dort ein Verkehrschaos geben könnte. Das oberste Gebot ist Rücksicht und langsamere Fahrweise, dann kommen alle sicher ans Ziel. Überall dort, wo Fußgänger queren wird auf Grund der Rotmarkierung und der Piktogramme der entgegenkommende Fahrradfahrer auf der Straße auch wahrgenommen. So wurde es mit der Polizei und der Verkehrsbehörde abgestimmt.

Er möchte noch eine Aussage richtig stellen: Es wurde nie dem Einzelhandelsverband zugesagt, dass auf dem Radstreifen geparkt werden darf.

Herr OBM 01.56.10

lässt abstimmen und stellt fest, gegen 6 Stimmen so beschlossen.

6. Ampelschaltungen in Nürnberg

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.09.2010

- Bericht -

Die Verwaltung

01.56.30

(Herr Jülich – Vpl)

erläutert aus der Vorlage.

Fazit: Die Änderung der Übergangszeiten an den Lichtsignalanlagen (LSA) in Nürnberg ist aufgrund der neuen RiLSA 2010 notwendig und ist ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Die Änderung hat keinen Einfluss auf die Koordinierung und die sogenannte Grüne Welle. Die Umstellung erfolgt sukzessive und dauert insgesamt ca. acht Jahre für die Dauer des Migrationskonzeptes. Bei 570.000 Pendlern, die täglich die Stadtgrenze überschreiten und überall im Umland schon auf 3 Sekunden Übergangszeiten bei Tempo 50 treffen, haben sie dies als Geschäft der laufenden Verwaltung angesehen. Die Verwaltung hätte dies vielleicht besser kommunizieren sollen.

StR Schuh

02.01.32

meint, die ganze Vorlage hätte er sich ein halbes Jahr früher gewünscht. Es wurde weder der Taxiverkehr noch die VAG über die Umstellung der Gelbphasen informiert. Hier hätte er sich schon mehr Bürgerfreundlichkeit und Verwaltungshandeln gewünscht und nicht erst, wenn ein Bürger darauf hinweist, dass an den Gelbphasen was geändert wurde. Dies wird von der CSU bemängelt. Dass diese Gelbphasen nach und nach umgestellt werden in den nächsten Jahren findet er auch in Ordnung, aber nicht so.

Das zweite Thema ist die Grüne Welle am Ring. Hier ist die CSU der Meinung, dass man auf die vielen Leserbriefe hätte öffentlich reagieren müssen. Deshalb haben sie ihren Antrag gestellt, dass darüber berichtet wird. Es ist aber bisher wenig geschehen in dieser Hinsicht. Er bleibt dran an diesem Thema und wird es immer wieder anmahnen.

Herr OBM

02.05.54

es gibt einen Film dieser heißt „und ewig grüßt das Murmeltier“. Er glaubt, die Kreuzung des mittleren Rings wurde gefühlt mindestens schon 50-mal behandelt. Es gibt physikalisch die objektive Unmöglichkeit immer „Dauergrün“ am Ring zu bekommen und der querende Verkehr bleibt dann auf der Strecke. Unsere Schaltungen sind darauf ausgerichtet, dass die Stadt funktioniert.

Der Ring verteilt innerhalb der Stadt 250.000 Autos die reinfahren, diese müssen auch wieder über die Radialen abgewickelt werden. Es muss dann das, was unter Pkt. 2 diskutiert wurde, konsequent weiterverfolgt werden, nämlich die Reduzierung der Verkehrsmenge. Solange aber die Menge der Kfz so ist wie sie ist, gibt es objektive Grenzen an diesen Stellen und dies sollte man auch mal zur Kenntnis nehmen.

StR Sendner

02.08.38

er meint, an der Münchener Straße funktioniert es einigermaßen in beide Richtungen und an anderen Stellen nicht. Er dachte immer, wenn Herr OBM ins Rathaus fährt, dass er über die Katzwanger Straße reinfährt.

Herr OBM

02.09.09

erklärt, er fährt nicht über die Katzwanger Straße, sondern über die Münchener Straße, damit er die Anwohner in der Katzwanger Straße nicht so belastet.

StR Sender

02.09.15

sein Eindruck ist auch, dass es in Nürnberg Ampeln gibt, wo die Schaltungen öfters am Tag geändert werden. Einmal kommt man problemlos durch und manchmal muss an jeder Ampel gehalten werden. Dies ist doch eine Verkehrsideologie.

Die Verwaltung

02.11.15

(Herr Jülich – Vpl)

den Vorwurf Verkehrsideologie lässt er nicht auf der Verwaltung sitzen. Es sind im übrigen die gleichen Ingenieure, die es in der Münchener Straße gut machen und an anderen Stellen angeblich schlecht. Es liegt nicht daran, das man nicht will, sondern allein auf Grund der Tatsache, dass die Verwaltung es in Nürnberg alleine über den Außenkordon mit 570.000 Fahrten zu tun hat. Es geht zunächst bei den Ampelschaltungen um die Verkehrssicherheit, dann um die Bewältigung der Verkehrsmenge und dann um den Komfort. Die Grüne Welle gehört erst einmal zum Komfortthema. Es wurde immer wieder betont, die Industriepartner könnten dieses besser. Im Rahmen von Orinoko wurde die Grüne Welle von der Fa. Siemens geprüft und es wurde festgestellt, dass es in Nürnberg nicht besser sein kann. Der finanzielle Aufwand mit mikroskopischen Steuerungen es 5 % besser zu machen ist enorm. Wo sind die Anträge bei den Haushaltsberatungen für diesen Aufwand?

Herr OBM

02.14.20

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis genommen wurde.

7. Verkehrserschließung Hafen

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.04.2009

- Bericht -

StR Krieglstein

02.14.56

meint, dass man sich in den letzten zwei Jahren intensiv damit beschäftigt hat und diverse Entscheidungen auch schon getroffen wurden. Daher ist es ihm wichtig, dass die Verwaltung nochmal Stellung nimmt, um eine konkrete Vorstellung zu bekommen, was noch an einzelnen Maßnahmen zu realisieren ist.

Die Verwaltung

02.16.18

(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass damals 3 Kreuzungsobjekte in der Hafenvorlage vorgestellt wurden. Einmal die Anschlussstelle Königshof, darüber hatte Herr Würker von der ABD/N berichtet. Was sich die Verwaltung gemeinsam mit der ABD/N vorstellen kann, ist die Anschlussstelle dort zu signalisieren. Das oberste Ziel bleibt nach wie vor den Hafenverkehr auf schnellstmöglichen Weg auf die A73 zu führen. Über die Anpassungsmaßnahmen der A73 hat die ABD/N schon berichtet. Am Hafen Ost sowie am Königshof wird die Ausfahrtsrampe verlängert. Die Kreuzung Wiener Straße/Marthweg wird überplant. Der Plan ist in Arbeit und muss im Rahmen der Verkehrsbesprechung noch abgestimmt werden, um ihn dann im Ausschuss vorzustellen.

StR Raschke

02.18.53

hat festgestellt, dass die Punkte, die im Antrag aufgeführt sind, schon zum größten Teil realisiert wurden. Für ihn ist nur noch ein Punkt offen, Marthweg/Wiener Straße, der schon in Planung ist. Wichtig ist in dem Gesamtzusammenhang, dass der Großteil des hafenbezogenen Verkehrs nicht mehr durch die angrenzenden Wohngebiete Mühlhofer Hauptstraße, Rennmühlweg und Kornburger Hauptstraße fahren. Hier kann man sogar einen Rückgang des Lkw-Verkehrs verzeichnen. Es ist eine positive Nachricht und deshalb wird es auch kein grundlegendes anderes Konzept für den Hafenverkehr geben. Momentan ist es für den Hafen und die angrenzenden Stadtteile bis jetzt einigermaßen optimal gelöst.

StR Krieglstein

02.20.45

er sieht es jetzt nicht ganz so optimistisch. Ist aber erfreut, dass der Fragekatalog beantwortet ist. Insofern entspricht es schon einer Konzeption. Die Verwaltung hat auch klare Vorstellungen, was in den nächsten Jahren realisiert werden muss. Der Kreisverkehr Vorjurastr-/Wiener Straße und Marthweg/Wiener Straße sind Maßnahmen, die man sobald die Mittel bereitgestellt sind, realisieren sollte. An der A73 besteht auch ein gemeinsames Interesse, das der Ausbau im Zusammenhang mit dem Lärmschutz schnellstmöglich vorgenommen wird. Die Auswirkungen der Verlagerung des Containerbahnhofs von der Austraße in den Hafen können erst später bewertet werden. Meint, die Verwaltung sollte auf jeden Fall die Planung Marthweg/Wiener Straße weiter verfolgen.

Herr OBM

02.21.59

möchte wissen wann der Plan fertig ist?

Die Verwaltung

02.22.01

(Herr Jülich – Vpl)

kann es noch nicht definitiv sagen. Vielleicht sollte der Plan vorab in einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt werden.

Herr OBM

02.22.19

nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Auflage

8. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 16.09.2010

Herr OBM

02.22.24

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

Beschluss

siehe Beilage

Nürnberg, 16.12.2010

Der Vorsitzende:

gez.

Dr. Maly

Der Referent:
gez. Baumann

Schritfführerin:
Braunersreuther