

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

über die

Sitzung des Verkehrsausschusses am 27.01.2011

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	Dix (i.V. StR Würffel)
	Stadtrat	Thiel
	Stadtrat	König
	Stadtrat	Krieglstein
	Stadtrat	Dr. Reindl
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	Stadträtin	Seer (i.V. StR Grosse-Grollmann)
	Stadtrat	Schrollinger (ÖDP)
Sonstige Teilnehmer:		
	Stadträtin	Gün
	VAG	Borchers
	PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr	Anselstetter
	PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr	Daßler
	SÖR/3	Fischer
	Vpl	Jülich
	Vpl/M-F	Walser

Beginn der Sitzung: 9:00 Uhr

Ende der Sitzung: 10:36 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

- | | | |
|------|--|-----------|
| 1. | Kreisverkehre in Nürnberg
hier: <u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 02.02.2010</u>
(Beilagen 1.1 – 1.3) | Bericht |
| 2. | Spitzwegstraße / Worzeldorfer Hauptstraße, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
(Beilagen 2.1 - 2.5) | Beschluss |
| 3. | Zerzabelshofstraße / Querungshilfe bei Haus Nr. 97
(Beilagen 3.1 – 3.4) | Beschluss |
| 4. | Parkplatzsituation Bessemerstraße
hier: <u>Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.06.2010</u>
(Beilagen 4 .1 – 4.5) | Beschluss |
| 5. | Bedarfs-Ampelanlage Gudrunstraße Höhe Annapark
hier: <u>Antrag der Stadtratsgruppe der "Linke Liste Nürnberg" vom 27.09.2010</u>
(Beilagen 5.1 – 5.3) | Bericht |
| I a. | Auflagen | |
| 6. | Niederschrift über Sitzung des Verkehrsausschusses am 16.10.2010 | Beschluss |

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

1. Kreisverkehre in Nürnberg

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 02.02.2010

- Bericht -

StR Schuh 00.00.37

Auslöser seines Antrages war die Vorstellung des Kreisverkehrs an der Wiener Straße/Vorjurastraße am 27.01.2010, der kontrovers diskutiert wurde. Anschließend sind noch andere Kreisverkehre ins Gespräch gekommen, die von der Verwaltung zum Teil negativ gesehen und in Frage gestellt werden. Das war der Hintergrund dieses Antrages. Sie haben gehofft, dass die Verwaltung potentielle Standorte für Kreisverkehre vorschlägt, die dann Grundlage für die Haushaltsberatungen sind. Grob gesagt wird es jetzt von der Verwaltung so gedreht, dass aus finanziellen Gründen momentan keine weiteren Vorschläge gemacht werden.

StR Baumann 00.02.41

es wurden von Herrn Schuh die Planungsgrundlage und das Vorgehen nochmal angesprochen. Es stimmt nicht, dass keine Vorschläge gemacht werden, weil kein Geld vorhanden ist. In der Vorlage sind die Methoden erklärt, wie man an die Entwurfskriterien herangeht. Zudem zeigt die Übersicht, wo Kreisverkehre bestehen und welche noch geplant sind. Herr Jülich wird es in seinem Vortrag näher erläutern.

Die Verwaltung 00.03.31

(Herr Jülich – Vpl)

erläutert anhand von Folien das Vorgehen der Verkehrsplanung bei der Planung von Kreisverkehren. Er möchte das Vorurteil ausräumen, die Verwaltung hätte etwas gegen Kreisverkehre, nur weil sie diese Lösung an einer Stelle als die Falsche ansehen. Im Gegenteil, sie sehen Kreisverkehre durchaus als geeignetes, richtiges und probates Mittel, um die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit zu verbessern. Kreisverkehre werden bei Neuplanungen immer als Lösungsalternative mit berücksichtigt, wo immer sie geeignet und möglich sind.

Entscheidend ist, dass Kreisverkehre immer Einzelfallentscheidungen sind. Pauschal zu sagen, wir wollen mehr Kreisverkehre in Nürnberg, ist keine richtige Antwort auf die Frage. Es hängt von der örtlichen Situation ab und hier gibt es sehr unterschiedliche Situationen, die berücksichtigt werden müssen.

Herr OBM 00.32.53

bedankt sich bei Herrn Jülich und meint, dass man vom methodischen Vorgehen, was Herr Schuh auch eingangs kritisiert hat, nicht soweit voneinander entfernt ist. Da es sich immer um eine Einzelfallentscheidung handelt, kommt man nicht umhin, die Kriterien praktisch abzuarbeiten.

StR Schrollinger 00.33.27

bedankt sich für den ausführlichen Bericht. Es geht beim Thema Kreisverkehr nicht um die Frage des guten oder schlechten Geschmacks, sondern um scharfe Kriterien, die am Einzelfall geprüft werden müssen. Bei der Entscheidung können sie die Prüfung der Kriterien vertrauensvoll in die Hände der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsplanung legen. Die Kriterien Flächenverbrauch und Sicherheit sind

enorm wichtig. Beim Kreisel Vorjurastraße/Wiener Straße hat er Bedenken bei der Anlage der drei Bypässe, die aber verkehrlich nötig sind. Er befürchtet damit einen immensen Flächenfraß.

StR Schuh

00.35.09

bedankt sich auch für die Vorlage. Die Vorlage klärt auf und nimmt die Vorurteile weg. Nürnberg sollte sich für noch mehr Kreisverkehre einsetzen, denn sie sind sicherer, Rückgang der Unfälle, auf Zeit kostengünstiger und bei einstreifiger Verkehrsführung leistungsfähiger im Vergleich zu Lichtsignalanlagen. Bei der Beleuchtung möchte er wissen, warum diese bei einem Kreisel teurer sind als an Kreuzungen? Ihm geht es auch um die Planung im Falle einer Sanierung einer LSA. Hier sollte es Planungen in der Schublade geben.

Er gönnt den Höflesern den Kreisverkehr, aber hier nur einen Kreisel anzulegen für eine Buswendeschleife findet er schon sehr gewagt. Hier muss es eine andere Fläche geben, um den Bus wenden zu lassen. Grundsätzlich möchte er verstärkt Kreisverkehre und er möchte, dass sich die Verwaltung Gedanken macht, wo solche Kreisverkehre hinkommen können. Dies ist eher unpolitisch und mehr sachlich.

An der Dr.-Kurt-Schumacher-Straße sieht er es eher politisch. Wenn man sich die Örtlichkeit aus der Luft ansieht, dann lässt es sich auch darstellen, wenn man will.

StR Fischer

00.39.53

bedankt sich für den interessanten Einblick in die Werkstatt der Verkehrsplanung. Dies hilft in Zukunft sehr zur Versachlichung. Es gibt zwei Systeme in der Stadt. Computerprogrammierte LSA-Steuerung oder Kreisel, bei denen sich der Verkehr selbst regelt. Eigentlich dürften beide Systeme nicht miteinander vermischt werden. Deshalb ist bei einem Kreisel eine Grüne Welle nicht mehr möglich. Es wird ihnen im Ausschuss nichts anderes übrig bleiben als immer wieder im Einzelfall anhand der Kriterien zu entscheiden, welche Lösung die bessere ist.

StR Krieglstein

00.42.19

ihm geht es heute um zwei konkrete Maßnahmen. Einmal um die Wiener Straße/Vorjurastraße: Diese Maßnahme sollte zeitnah umgesetzt werden. Sie haben diese Maßnahme in ihrem Eckpunktepapier bereits aufgenommen und hier wurde auch festgehalten, dass die Gelder im MIP eingestellt werden sollen. So dass es in den nächsten Jahren auch wirklich umgesetzt werden kann.

Zweite Maßnahme ist der Mini-Kreisel Dr.-Kurt-Schumacher-Straße/Färberstraße: Den hält er für realistisch, so wie er heute dargelegt wurde. Er meint auch, dass es notwendig ist an dieser Stelle diese Maßnahme zu ergreifen. Insofern bittet er darum, eine Planung zu bekommen, die man auch realisieren kann.

Herr OBM

00.45.16

erklärt, dass der MIP vom Stadtrat beschlossen und von der Verwaltung nur aufgestellt wird.

StR Grosse-Grollmann

00.45.28

bedankt sich für den Vortrag und meint, dass er froh ist, dass es innerhalb der Verwaltung ein Bewusstsein für Kreisverkehre gibt. Durch den Lorenzer Kreisel wurde eine Qualitätsverbesserung geschaffen, obwohl er nicht dem klassischen Kreisverkehr entspricht. Auch optisch findet er den Lorenzer Kreisel gelungen.

StR Sendner

00.48.10

er dachte immer an einem Kreisverkehr macht eine Lichtsignalanlage keinen Sinn. Von der Verwaltung wurde geäußert, dass es Kreisverkehre mit Lichtsignalanlagen gibt. Hier möchte er wissen, wo sich diese befinden?

Zweitens wurde gesagt, dass der Zebrastreifen am Kreisel nicht für Radfahrer gilt. Warum können die Radfahrer nicht auch am Zebrastreifen mit eingebunden werden. Denn was für die Autofahrer gilt, gilt auch für die Radfahrer.

StR Gradl

00.49.42

ist erfreut, dass man an Kreiseln Zebrastreifen anbringen kann und dies auch sinnvoll ist.

Die Verwaltung

00.50.05

(Herr Jülich – Vpl)

nimmt Stellung zu den Fragen.

- Kosten Fußgängerüberweg:

Es gibt eine höhere Anforderung bei Fußgängerüberwegen dort eine besondere Beleuchtung zu schaffen. Dies gilt für alle Zebrastreifen in Nürnberg. Hierzu gibt es auch verschärfte Richtlinien im Sinne der Verkehrssicherheit. Das führt dazu, dass sich die Kosten erhöhen, führt aber nicht alleine zum k.o. eines Kreisverkehrs.

Die Verwaltung plant in die Zukunft. Bei allen LSA-Sanierungen wird genau geprüft, ob die LSA im Bestand saniert wird oder ein Kreisverkehr geeignet und machbar ist.

Zu Höfles:

Hier war auch immer die Überlegung, wie man die Erschließung dort verbessern kann. Es fehlt tatsächlich eine Buswendemöglichkeit. Wenn mit Fürth eine Lösung für eine Durchbindung gefunden werden kann, wäre dies mit Abstand das bessere Ergebnis.

Zum Thema Färberstraße/Dr.-Kurt-Schumacher-Straße:

Hier kann er sich keinen Mini-Kreisverkehr vorstellen. Es gibt große Unterschiede zwischen einem baulichen Kreisel und einer reinen Markierungslösung. Mit einer Verkehrsbelastung von ca. 15.000-20.000 ist dies für eine Markierungslösung zu viel. Hier wäre eine bauliche Lösung nötig, für die aber nicht der Platz ausreicht. Bei einem Minikreisel mit Markierung sind alle Verkehrsteilnehmer häufig überfordert, weil der vorgeschriebene Weg, den sie zu gehen oder zu fahren haben, nicht eindeutig ist. Die Verwaltung wird dies für die Kreuzung aber separat in einem der nächsten Ausschüsse vorstellen.

Zur Frage von Herrn Grosse-Grollmann – städtebaulicher Kreisel am Lorenzer Platz: Städtebaulich gibt es kontroverse Ansichten, ob der Kreisverkehr dort eine gelungene Lösung darstellt. Wer Shared Space haben will, sollte auch Shared Space planen. Der Kreisel geht zwar in die Richtung, weil hier die Geschwindigkeit rausgenommen wurde und jeder auf jeden Rücksicht nimmt. Die Fußgänger laufen aber nicht regelkonform. Er ist kein Kritiker dieses Kreisels an der Stelle, sondern findet ihn an dieser Stelle sehr gut.

Zu den Fragen von Herrn Sendner - Radwege müssen vom Zebrastreifen abgesetzt geführt werden, weil der Radverkehr in Längsrichtung gemäß StVO nicht über den Zebrastreifen mitgeführt werden darf.

Es gibt diverse Kreisverkehre in Deutschland, die an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit sind. Deshalb mussten diese nachträglich signalisiert werden. Selbst bei Neuplanungen ist es möglich, dass Lichtsignalanlagen dort mit berücksichtigt werden. Insbesondere wenn die Straßenbahn kreuzt. Letztendlich wird dann dieser querende Verkehr aufgrund erhöhter Geschwindigkeit und des Vorrangs der Straßenbahn dort mit Hilfe von Lichtsignalanlagen gesteuert. Das gibt es, aber ist eher die Ausnahme. Er hält es grundsätzlich für einen Widerspruch: entweder eine Ampel oder einen Kreisverkehr.

StR König 00.59.16

wieso kann man nicht eine Prioritätenliste für Kreisverkehre erstellen und zwar in der Form, dass man nur noch drauf schauen muss welche Lichtsignalanlagen repariert werden müssen und welche ausgetauscht oder entsorgt werden, um sie dann mit einem Kreisverkehr zu versehen. Es könnte dann auch der Bürgerschaft vorgelegt werden, damit diese sehen was nacheinander realisiert werden kann.

StR Baumann 01.00.55

er hält es weder verwaltungsökonomisch für sinnvoll noch finanzierbar. Da die Finanzierung der Kreisverkehrsplätze schwierig sei, würden sie vorrangig bei einer anstehenden Erneuerung von Lichtsignalanlagen geprüft. Eine solche theoretische Liste würde auch bei den Bürgern für Frust sorgen, weil sie wegen der fehlenden Finanzierung nicht so schnell abgearbeitet werden könnte.

Herr OBM 01.02.04

stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

2. Spitzwegstraße / Worzeldorfer Hauptstraße, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Beschluss -

StR Raschke 01.02.29

diese Kreuzung in Worzeldorf erweist sich als schwierig: Als Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer. Er bedauert, dass kein Kreisverkehr geht. Er möchte wissen, welche Kosten vermieden werden können in der Zukunft, wenn es jetzt gemacht wird.

StR Grosse-Grollmann 01.04.28

sieht eine Änderung für mehr Sicherheit positiv. Zum Radweg hinterm Feuerwehrhaus möchte er wissen, ob für den Radverkehr - stadteinwärts gesehen - auf der Spitzwegstraße etwas verbessert werden kann. Hier fehlt noch ein Lückenschluss. Das lässt sich bestimmt nicht heute lösen, aber hat sich die Verwaltung bei den Planungen Gedanken gemacht?

StR Krieglstein 01.05.59

hätte einen Kreisverkehr dort gut gefunden. Ob der Bypass wirklich notwendig ist an dieser Stelle, hier fehlen ihm jegliche Angaben und er bittet die Verwaltung nochmals dazu Stellung zu nehmen.

Er schließt sich auch Herrn Raschke an, dass geprüft werden muss, wie die Maßnahme wirtschaftlich umgesetzt werden kann, ohne Gelder in die Bestandssanierung zu stecken. Er hält eine zeitnahe Realisierung für notwendig.

Die Verwaltung

01.07.31

(Herr Jülich – Vpl)

es wurde an dieser Stelle ein Kreisverkehr geprüft und dieser wurde auch gezeichnet. Baulich ist er möglich, allerdings ergibt sich aus der Verkehrszählung, dass ein Kreisverkehr in der Spitzenstunde stadteinwärts überlastet wäre. Ein Bypass stadteinwärts wäre nötig, allerdings wäre dieser aufgrund des Kanals baulich nicht umzusetzen.

Bei der Frage mit den Fußgängern, hier ist der Platzbedarf nicht ausreichend vorhanden, um alle Wünsche zu erfüllen, aufgrund des Denkmalschutzes und der Situation mit dem Kanal sowie der Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt. Die Verwaltung hätte sich auch gerne eine Verbreiterung gewünscht. Zu den Fragen der Wirtschaftlichkeit, Kosten, jetzt oder später zu bauen, übergibt er an Herrn Fischer von SÖR.

Die Verwaltung

01.09.35

(Herr Fischer – SÖR)

nach dem Winter müssen zunächst Winterschäden beseitigt werden. Grundsätzlich handelt es sich um ein volkswirtschaftliches Problem. Die Unfallschäden, die genannt worden sind, entstehen den Unfallverursachern und die Neubaukosten entstehen der Verwaltung. Es ist im MIP noch nicht enthalten. Die Straße befindet sich momentan nicht in einem so schlechten Zustand, dass sie neu gestaltet werden muss. Es wird weiter beobachtet.

StR Krieglstein

01.10.23

möchte von der Verwaltung wissen, ob zum Kreisverkehr eine Kostenschätzung gemacht wurde.

Die Verwaltung

01.10.33

(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, zunächst wurde geprüft, ob ein Kreisverkehr baulich möglich ist, dann wird berechnet und erst, wenn der Plan im Detail ausgearbeitet ist, werden im Rahmen der Instruktion von SÖR die Kosten geschätzt. Da der Kreisverkehr so nicht möglich ist, wurde er nicht im Detail geplant und deshalb gibt es auch keine Kostenschätzung von SÖR.

StR Raschke

01.11.40

möchte wissen, ob eine geringfügige Verschiebung des Kreisverkehrs Richtung Kornburg möglich wäre? Denn hier hätte man genügend Fläche. Ist dies angedacht worden?

Die Verwaltung

01.11.51

(Herr Jülich – Vpl)

man hat dort Zwangspunkte aufgrund der Querungen und Einmündungen der Straßen. Mehr als 5 – 6m kann man nicht verschieben, es würde auch vom Platzbedarf nichts bringen.

StR Sendner

01.12.35

stellt eine Frage, die nicht direkt mit der Kreuzung in Zusammenhang steht, aber mit der Verkehrssicherheit. Beim Umbau der Katzwanger Straße wurde damals schon die Verkehrsführung im Bereich Trafo-Werk moniert. Stadtauswärts fährt man zweispurig bis zur Stadtreklame, wo die linke Spur zur Linksabbiegespur wird. Es wurde damals zugesagt, dass dies geändert werden soll und jetzt möchte er wissen wann.

Die Verwaltung

01.13.22

(Herr Jülich – Vpl)

seines Wissens ist es geändert worden. Man hat tatsächlich die Situation, man kommt zweispurig an und die linke Spur wird dann zur reinen Linksabbiegespur. Deshalb kann man nicht weiter geradeaus fahren. Um dies zu verdeutlichen wurde eine Markierung aufgebracht. Unter anderem wurde auch die Beschilderung dort so verändert, dass sichtbar darauf hingewiesen wird.

Herr OBM

01.14.25

erklärt, dass die Leute mittlerweile mit der Markierung in der Katzwanger Straße zurecht kommen. Er lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

3. Zerzabelshofstraße / Querungshilfe bei Haus Nr. 97

- Beschluss -

Die Verwaltung

01.15.09

(Herr Jülich – Vpl)

das Thema war schon mal Bestandteil eines Antrages hier im Ausschuss am 17.02.2009. Damals wurde zum Ausdruck gebracht, dass man sich die Querungsinsel dort durchaus vorstellen könnte. Es wurde aber damals in der Vorlage auch dargestellt, dass der Straßenplan abhängig vom endgültigen Ausbau der DB-Brücke ist. Die DB wurde angeschrieben und teilte mit, dass sie eine Hilfsbrücke erstellt haben, der den Umbau der Brücke auf die nächsten Jahre überflüssig macht. Insofern wird die Situation neu gesehen und die Querungsinsel, aufgrund des Bedarfs heute zum Beschluss vorgelegt. Der Radstreifen wird verkürzt und die Bushaltestelle behindertengerecht ausgebaut.

StR Dr. Reindl

01.16.49

das leidige Thema ist die Verkehrssicherheit dort und deshalb haben sie damals den Antrag gestellt. Er fragt nach dem Zeitpunkt der Umsetzung, da die Finanzierung der Maßnahme nicht gesichert sei. Es müsste doch möglich sein diese 14.000 € irgendwo aus dem Straßenunterhalt zu bekommen. Kann man hier nicht eine konstruktive Lösung finden, dass es möglichst schnell geht? Ansonsten bedankt er sich bei der Verwaltung, dass sie hier am Ball geblieben ist.

Er erinnert noch an seinen Antrag „Verkehrsinfrastruktur am Tiergarten“ vom August 2009, hier warten die Anwohner noch auf die Beantwortung vom Verkehrsplanungsamt zu diesem Thema.

Herr OBM

01.20.01

erklärt, dass er soeben von Herrn Fischer (SÖR) erfahren hat, dass diese 14.000 € aus dem Unterhalt gefunden werden und es zeitnah umgesetzt wird. Er lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

4. Parkplatzsituation Bessemerstraße

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.06.2010

- Beschluss -

Herr OBM

01.20.10

die Vorlage ist selbsterläuternd und lässt abstimmen er stellt fest, dass es einstimmig so beschlossen ist.

5. Bedarfs-Ampelanlage Gudrunstraße Höhe Annapark

hier: Antrag der Stadtratsgruppe der "Linke Liste Nürnberg"

vom 27.09.2010

- Bericht -

StRin Gün

01.20.50

möchte gerne, dass zwischen der Adam-Kraft-Realschule und dem Annapark eine Bedarfs-Ampelanlage eingerichtet wird.

Die Verwaltung

01.24.58

(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass die Örtlichkeit geprüft wurde. Die Unfallauswertungen der Polizei sind dargestellt. Ergänzt, dass die Situation entlang der Schule im Rahmen der Vorlage „Tempo 30 vor Schulen“ geprüft wird.

Dort befindet sich 100m weiter östlich und westlich jeweils eine Lichtsignalanlage. Er verweist darüber hinaus auch auf die Vormerkliste der Lichtsignalanlagen, die im Rat beschlossen wurde und sieht deshalb an dieser Stelle keine Notwendigkeit und Möglichkeit, eine Bedarfsampel zu installieren.

Er denkt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung helfen würde. Die Verwaltung wünscht sich eine höhere Sensibilisierung und mehr Rücksichtnahme vor Schulen, diese wäre ein Gewinn.

StR Grosse-Grollmann

01.29.01

es ist natürlich verständlich, dass sich in beiden Richtungen in kurzer Entfernung zwei Lichtsignalanlagen befinden. Möchte wissen, angeblichen sollen sich die Ein- und Ausgänge bei den Schulen ändern, ist da was bekannt? Das würde natürlich auch das Verhalten der Schüler ändern. Ist ein Zebrastreifen möglich?

Die Verwaltung

01.30.10

(Herr Jülich – Vpl)

ihm ist bekannt, dass der Schulhof verlagert wird, ob dies dazu führt, dass die Schülerinnen und Schüler andere Wege nehmen, ist ihm nicht bekannt. Die Frage ist generell, wie kann man die Fußgänger optimal mit und an einer Querungsinsel schützen. Für die Anlage von Zebrastreifen gibt es klare Einsatzkriterien, dass die Sicherheit tatsächlich den Anforderungen vor Ort genügen, sonst würde es nur zu einer Scheinsicherheit führen. Aufgrund der Verkehrsbelastung an dieser Stelle ist ein Zebrastreifen nicht zulässig.

Herr OBM

01.31.53

er denkt, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit ein sehr gutes Mittel wäre. Wenn man ohnehin im Frühling noch die Abarbeitung von Tempo 30 als Streckenanordnung vor den Schulen hat, wird es noch spannend. Da zählt die Gudrunstraße zu einer der weniger schwierigen Straßen, die auf der Liste stehen.

StR Schuh

01.32.21

dieser Prüfantrag mit Tempo 30 vor den Schulen stammt von der CSU. Die Zonenregelung ist an andere Kriterien gebunden. Hier wird abgewartet, um der Verwaltung noch die Zeit zu geben, den Antrag entsprechend bearbeiten zu können.

StRin Gün

01.33.24

dies leuchtet ihr auch ein, dass es nochmal überprüft werden muss und dass es mit dem Zebrastreifen auch so eine Scheinsicherheit ist. Eine Tempo 30-Regelung wäre eine gute Lösung.

Herr OBM

01.33.51

ein Hinweis: Tempo 30 vor Schulen ist Teil der Kooperationsvereinbarung von der SPD und CSU. Die Verwaltung war schon beauftragt als dieser Antrag von der CSU gestellt wurde. Er stellt fest, dass der Bericht damit zur Kenntnis gedient hat.

Auflagen

6. Niederschrift über Sitzung des Verkehrsausschusses am 16.10.2010

Herr OBM

die Niederschrift ist einstimmig genehmigt

Nürnberg, 27.01.2011

Der Vorsitzende:

gez.

Dr. Maly

Der Referent:
gez. Baumann

Schriftführerin:
Braunersreuther