

Niederschrift

über die

Sitzung des Verkehrsausschusses am 14.04.2011

im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II

- öffentlich -

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

Beginn der Sitzung: 9:00 Uhr

Ende der Sitzung: 12:08 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: 2. Bürgermeister Förther

1. **Straßenbelastung durch Gigaliner** Bericht
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.10.2010
(Beilagen 1.1 - 1.5)

2. **Lärmsituation in Maiach und Am Finkenbrunn** Bericht
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 14.12.2010
(Beilagen 2.1 - 2.4)

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dr. Fleck

3. **Stadterneuerungsgebiet Nördliche Altstadt** Bericht
Städtebauliche und verkehrliche Verbesserungen im Burgviertel
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom
14.08.2010
(Beilagen 3.1 - 3.3)

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

4. **Nahverkehrsentwicklungsplan** Bericht
hier: 1. Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand
2. Weitere Arbeitsschritte
(Beilage 4.1)

5. **Rollstuhlgerechte Buslinien** Bericht
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 18.11.2010
(Beilagen 5.1 - 5.3)

6. **Situation für Fußgänger am Friedrich-Ebert-Platz;** Bericht
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen
vom 27.01.2011
(Beilagen 6.1 - 6.3)

7. **Stadtbahn Erlangen - Stadt-Umland-Bahn (StUB) - T-Netz** Bericht
hier: Sachstand der Standardisierten Bewertung
(Beilagen 7.1 - 7.3)

8. **Eilgutstraße, Radweg Richtung Bahnhofsplatz** Beschluss
(Beilagen 8.1 - 8.3)

I a. Auflagen

- | | | |
|------------|--|-----------|
| 9. | Herrnscheidstraße, Stichstraße zu Haus Nummern 34 bis 58
(Beilagen 9.1 - 9.3) | Beschluss |
| 10. | Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am
16.12.2010 | Beschluss |
| 11. | Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am
27.01.2011 | Beschluss |

**Nichtöffentliche Sitzung
entfällt**

Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister

Herr StR Fischer eröffnet die Sitzung des Verkehrsausschusses und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Er schlägt vor und bittet um Zustimmung, dass der TOP 4, Nahverkehrsentwicklungsplan vorgezogen wird. Dieser wird als erster Punkt der Tagesordnung behandelt werden und stellt fest, dass die Tagesordnung somit geändert ist und begrüßt Herrn Dr. Krug von IVV und Herrn Bürgermeister Krömer aus Stein, der einer der engsten Beteiligten an den Verkehrsentscheidungen außerhalb der Stadt Nürnberg ist.

4. Nahverkehrsentwicklungsplan

hier: 1. Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand

2. Weitere Arbeitsschritte

- Bericht -

Dr. Krug / IVV 00.01.36

heute sind es zwei wichtige Punkte, die er vorstellt:

1. Die Modellierung der Planfälle, die im Dezember 2010 beschlossen wurden.
2. Ist die Frage des Umweltzenarios. Wie funktionieren die Planfälle D unter extremen Nachfragebedingungen und wie geht es in Zukunft weiter.

Er erläutert weiter an Hand einer PowerPoint-Präsentation den Sachstand.

Im Planfall oberirdisch durch die Südstadt, da wäre man in der Lage die extreme Nachfrage gemäß Umweltszenario zu bewältigen, wenn sie denn käme. Bei der Untersuchung der Tram bis nach Kornburg bleibt auch unter extremen Nachfragebedingungen im Moment Herpersdorf der richtige Endpunkt.

Die D-Planfälle sind gesamtnetzbezogene Betrachtungen, sie benötigen jetzt drei Monate Zeit, um die wirtschaftlichen Bewertungen zu machen. Diese könnten dann vor der Sommerpause noch im AfV präsentiert werden.

StR Fischer 00.34.34

bedankt sich bei Herrn Dr. Krug.

Er glaubt, dass es eine gute Entscheidung war 3 Planfälle zu untersuchen. Die Perspektive ist dadurch weiter gespannt, über die diskutiert werden kann.

StR Schuh 00.35.37

bedankt sich bei Herrn Dr. Krug für den Vortrag. Fragt nach der Strecke nach Erlangen und Fürth. Ist die Verwaltung dort schon voran gekommen? Dies ist auch entscheidend für die Gesamtplanung des Streckennetzes. Mit der Stadt Stein hat man gute Verbindungen, weil sie am größten belastet ist, durch den westl. einfahrenden Verkehr. Die Strecke bis zum Uni-Campus Süd in Erlangen ist für ihn jetzt neu. Er möchte wissen, wie man sich dort mit Erlangen verständigt hat.

Die Anbindung U-Bahnhaltestelle in der Brunecker Straße, diese aufzugeben, hier wurde bereits im November und Dezember darauf hingewiesen, wäre leichtfertig. Er möchte von der VAG wissen, was an Fahrgästen von Erlangen kommt, sind es jetzt 3.000 – 4.000 Fahrgäste oder 7.200 – 7.500 Fahrgäste?

StR Schrollinger 00.41.17

bedankt sich auch nochmal bei Herrn Dr. Krug für die ausführliche Darstellung.

Das Wichtigste ist heute für ihn, dass man sich auf einem guten Weg befindet mit diesen 3 Planfällen. Er findet es auch bedauerlich, da gibt er Herrn Schuh recht, dass sich die Stadt Fürth noch nicht festlegen kann oder will, wie es mit der Weiterführung über Schniegling hinaus aussieht. Das gleiche gilt auch für die Stadt Erlangen, dass man nicht weiter als bis zum Campus-Süd planen kann. Hier wäre das T-Netz wirklich eine sinnvolle Sache.

Ob sich die U-Tram rechnet, auf der wirtschaftlichen Ebene, werden die Ergebnisse zeigen. Im Hinblick auf den TOP 3, zur Bereicherung der nördl. Altstadt, ist es durchaus sinnvoll die Altstadtquerung im Blick zu behalten. Insofern ist man auf einem guten Weg.

StR Brehm

00.43.58

erklärt, dass man sich einig war, in Richtung Brunecker Straße, eine Option offen zu halten. Es wurde auch vereinbart, dass die Erschließungsfrage mit der Tram weiter verfolgt wird, da sie nicht in Konkurrenz zur U-Bahnstation steht. Wenn sich aber die technische Möglichkeit ergibt, dann kann man diese U-Bahnstation reaktivieren. Der Planer ist beauftragt worden auch die entsprechenden Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass möglicherweise einer U-Bahn in der Zukunft nichts im Wege steht. Daher geht er davon aus, dass in dieser Frage Übereinstimmung besteht.

Nach wie vor hat die Stadtbahn nach Erlangen eine hohe Priorität für sie, es wäre ein Wunschprojekt. Er meint, dass auch eher die Landkreise diese Debatte vorantreiben müssen und weniger die Stadt Erlangen selber, die dazu klar Stellung nimmt. Mittelfristig wäre es schon nötig, dass ein klares Zeichen von der Stadt Erlangen kommen muss, dass sie dieses Projekt will und es in einen absehbaren Zeitraum auch finanzieren kann. Wenn das nicht der Fall ist, sollte sich die Stadt Nürnberg Gedanken über Alternativen machen.

Frage zur Stadtbahn Erlangen: Soll sie entlang der Erlanger Straße nach Erlangen geführt werden oder gibt es eine Variante über Reutles und Großgründlach? Wie ist der Trassenverlauf?

StRin Seer

00.47.09

bedankt sich auch bei Herrn Dr. Krug für die Vorstellung der 3 Planfälle. Für sie ist klar, dass man in Nürnberg den ÖPNV attraktiver gestalten muss und dies soll auch über die Stadtgrenzen hinaus geschehen. Bei der Stadtbahn Erlangen sieht sie die Stadt Erlangen viel stärker in der Pflicht etwas für den Klimaschutz zu tun. Auch in Richtung Stein werden diese Verbindungen gebraucht.

Besonders im Norden der Stadt Nürnberg sollten bessere Verbindungen geschaffen werden. Deshalb gefällt ihr auch die Variante D1 mit der Altstadtquerung am besten.

Wenn man in der Südstadt diese Fahrgastzuwächse erreichen möchte, müsste auch hier mehr im Städtebau geschehen, um die Menschen auf den ÖPNV zu bringen.

StR Krieglstein

00.50.41

er ist sehr angetan, dass der Planfall D3 so positiv bewertet wird. Jetzt hat man die Planung mit der oberirdischen Trassenführung, hier ist er der Meinung, dass dies als gesonderter Planfall mit aufgenommen werden sollte. Auch sollte die Brunecker Straße weiterhin Berücksichtigung finden.

Zum Umland:

Hier ist es schwierig die Planungen ohne die benachbarten Städte voranzutreiben. Dies macht nur Sinn, wenn es gemeinsam getragen wird. Wenn der Stadtrat in Erlangen eine Anbindung des Campus nicht wünscht, dann sollte in Nürnberg überlegt werden, inwieweit man Richtung Norden mit der Straßenbahn gehen kann. Ziel Reutles, sowie es der Planfall D3 zeigt, ist aus seiner Sicht zwingend notwendig. Das die Straßenbahn weiter Richtung Herpersdorf und Worzeldorf ausgebaut werden soll, findet er für gut. Die Anbindung nach Kornburg sollte aber nicht in Vergessenheit geraten.

StR Sendner 00.54.36

kann sich nicht vorstellen, dass eine Linie 6 vom Doku-Zentrum zum Hauptbahnhof, Steinbühl und Gibitzenhof entlasten soll. Wie das gehen soll möchte er noch von Herrn Dr. Krug wissen?

Dr. Krug / IVV 00.55.34

auf die Frage von Herrn Sendner:

Das geht natürlich nicht und ist auch nicht so gemeint. Dies sind allgemeine Aussagen, denn wenn man sich die Netzfälle ansieht sind unterschiedliche Linien mit unterschiedlichen Maßnahmen angesprochen.

Thema Brunecker Straße:

Die Verlängerung der Tram über die Bayernstraße bis zur Brunecker Straße ist völlig unabhängig vom U-Bahnhalt Brunecker Straße. Sie ist verkehrlich notwendig und wichtig und sollte weiter im Fokus behalten werden.

Zu den Gesprächen mit den Nachbarstädten, Fürth, Erlangen und Stein:

Diese Gespräche laufen und haben genau zu diesem dokumentierten Ergebnis geführt, dies ist auch schriftlich niedergelegt. Für die Stadt Fürth ist die Verlängerung der Straßenbahn im Moment kein Thema, insofern gibt es hier keinen neuen Gesprächsbedarf. Im Moment ist der Westfriedhof der Endpunkt, denn Schniegling würde sich unter den Bedingungen verkehrlich nicht rechnen.

Zum Thema wie viel Fahrgäste kommen aus Erlangen:

Hier vermutet er, dass dahinter unterschiedliche Netzkonzepte stecken. Klar ist das T-Netz, je weiter man nach Erlangen kommt desto stärker wird diese Tramachse genutzt. Umso mehr Fahrgäste würde man dann auf Nürnberger Stadtgebiet oder an der Stadtgrenze finden. Beim Thema Trasse ist man momentan in einem Planungsstadium, wo man sich noch nicht festlegen kann. Es wird versucht die Menschen, die dort wohnen auf den ÖPNV zu bekommen.

StR Thiel 01.03.28

hat festgestellt, dass momentan nur über den verkehrlichen Nutzen gesprochen wird, dieser wird sich aber erst bei der Altstadtquerung herausstellen. Auch die Gleisanlagen mit Oberleitungen durch die Altstadt würden kein schönes Stadtbild abgeben. Man kann auch die Pirckheimer Straße und die Altstadtquerung nicht als Alternative betrachten, da es zwei unterschiedliche Themen sind.

Erinnert noch an die Frage die an die VAG gestellt wurde, wegen der Fahrgastzahlen nach Erlangen.

Der Vertreter der VAG 01.06.22
(Herr Dahlmann-Resing)

erklärt, dass die aktuellen Belastungen der Linie 30 und 30e bei 7.200 Ein- und Aussteiger liegen. Durch den doppelten Abiturjahrgang und das aussetzen der Wehrpflicht wird eine 10 -15%tige Steigerung erwartet. Deswegen wurde die Linie 30 verstärkt, dies wurde auch so mit den Erlanger Stadtwerken abgestimmt.

Möchte noch was berichtigen: Es ist momentan kein Linienverkehr in der Pirckheimerstraße vorgesehen. Es wurde zwar mal untersucht, deshalb kam es auch zu diesem Missverständnis. Ziel ist, die Fahrgäste auf die U3 zu verlagern.

StR Fischer 01.07.45

stellt fest, dass der Bericht zu Kenntnis gedient hat. Die Themen, die von Herrn Thiel angesprochen wurden, werden erst später kommen.

Dr. Krug / IVV 01.08.07

möchte wissen, ob er jetzt den Auftrag bekommt.

StR Fischer 01.08.17

erklärt, dass Einigkeit besteht, dass er den Auftrag bekommt.

1. Straßenbelastung durch Gigaliner
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.10.2010
- Bericht -

StR Fischer Zeit noch angeben

erklärt, dass Herr Fischer von SÖR Herrn Bürgermeister Förther, zu TOP 1 und TOP 2 vertritt.

Die Verwaltung 01.09.10

(Herr Fischer – SÖR)

erläutert aus der Vorlage die Historie und den genauen Sachverhalt.

Der Vertreter der VAG 01.14.26

(Herr Dahlmann-Resing)

erklärt, dass sie noch keine abschließende Position zum Thema Buszüge, mit 23 m Länge, wie es sie bereits in Fürth gibt, gefunden wurde. Hier muss man erstmal die Erfahrungen in Fürth abwarten. Es werden schon mögliche Einsatzgebiete untersucht, damit zwei Standardbusse die hintereinander fahren, durch einen Buszug ersetzt werden können, dies wäre auch für den Schülerverkehr sinnvoll.

StR Thorsten Brehm 01.15.35

versteht nicht, warum heute über Busse geredet wird, wenn es in der Vorlage keine Vergleichbarkeit zu den Gigaliner gibt. Dies sollte doch getrennt behandelt werden. Er hält es für ein haarsträubendes Projekt und zweifelt an der verkehrspolitischen Vernunft der Bundesregierung.

In den letzten Jahren gab es eine politische Übereinstimmung, dass mehr die Schiene gefördert wird, sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr. Jetzt wird aber für den Güterverkehr ein Anreiz geschaffen, um ihn wieder auf die Straße zurück zu füh-

ren. Auch die Einschätzung von Herrn Kollegen Fleck, dass sich damit eine Verkehrsentslastung ergeben würde durch den Einsatz von Gigalinern, hält er für völlig paradox. Das Gegenteil wird der Fall sein, da die Kosten attraktiv sind wird mehr Verkehr auf die Straße verlagert.

Auch die Verkehrssicherheit ist angesprochen: Mit den Kurvenradien wird man Probleme bekommen, die Überholzeiten werden sich verlängern und und und. Er will nochmal deutlich machen, dass sie keine Insellösung für Nürnberg wollen, dazu hat sich auch der Deutsche Städtetag parteiübergreifend positioniert, dass die Lkws auf keiner Straße der Republik gewollt werden. Alles in allem wäre man gut beraten, wenn man die 60 t sobald wie möglich einstellt. Diese Ressourcen die jetzt in dieses Projekt investieren werden, sollte man in andere Maßnahmen lenken wie z.B. zur Stärkung der Schiene.

StR Baumann

01.17.51

der Kern der Vorlage ist tatsächlich die Position des Deutschen Städtetag nochmal zu erläutern. Es gibt im wesentlichen 2 Ebenen. Das eine ist die kommunale Infrastruktur, die nicht darauf ausgerichtet ist und dass andere ist die Verkehrspolitik, die von Herrn Brehm angesprochen wurde. Hier gibt es eine verkehrspolitische Grundsatposition des Deutschen Städtetag, die diese Vorlage auch widerspiegelt.

StR Schrollinger

01.19.14

für ihn sind diese Gigaliner das Sinnbild der Maßlosigkeit. Es ist logisch, dass sich die Gigaliner nicht immer nur auf den Fernstraße bewegen würden. Bedankt sich für die klare Einschätzung der Verwaltung und des Deutschen Städtetages. Letztendlich gefährden diese Gigaliner die Sicherheit im Stadtverkehr, aber auch die Ziele der Luftreinhaltung. Dreist ist es in diesem Fall von einer Verkehrsentslastung zu sprechen. Zu erwarten ist eher eine Endlosschleife, größere Lkw brauchen wieder größere Straßen und da stellt sich die Frage, wo ist die Grenze erreicht? Güter gehören auf die Schiene, da war man sich einig.

StR Schuh

01.21.14

man sollte abwarten, wie die Versuche in den 6 Bundesländer und unter anderem in Fürth mit der Buslinie verlaufen. Er denkt, damit sind sie auf der sicheren Seite, wenn es in die Umsetzung geht. Wenn die Belastungen bei 60 t liegen, wird die Qualität der Straßen darunter leiden. Wenn der Unterbau dies nicht hergibt was die Straßen so zu tragen haben und bei kleinen Kreisverkehren, wird es auch Probleme geben. Grundsätzlich steht die CSU-Stadtratsfraktion auf der Seite der Einschätzung der Verwaltung.

StRin Seer

01.23.24

meint, Lkw hinterlassen tiefe Spurrillen auf den Straßen, insofern ist es nicht nachvollziehbar warum die Bundesregierung jetzt ausgerechnet einer Speditionslobby einen Gefallen tun möchte. Denn die Speditionslobby ist die einzige, die davon profitiert damit sie Personalkosten einsparen kann. Wie werden die Schäden die auftauchen oder die jetzt schon entstanden sind, kompensiert. Es gibt die Lkw-Maut, aber die Bundesregierung verweigert sich jeglicher Erhöhung. Um tatsächlich auch die Schäden der Lkw, die auf den Autobahnen angerichtet werden, auch zu beseitigen. Sie wundert sich über den Wirtschaftsreferenten, der sich der Lobby-Gruppe so anschließt.

StR Thiel 01.25.03

er erinnert an 1998. In dieser Zeit wurden strukturelle Fehlentscheidungen im Hinblick auf das Schienennetz getroffen. Das war die Regierung Schröder und dies sind jetzt die Folgen dieser Politik. Dies kann man nicht der aktuellen Bundesregierung zuschieben.

Die Verwaltung 01.26.43
(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, es geht nicht nur bei den Gigaliner um die Tonnage, sondern insbesondere um die Länge der Fahrzeuge. Bei der Länge dieser Gigaliner von 25,5 m sind sie nur noch 90 cm kürzer als eine Tram mit 3 Zügen. Deshalb müsste es bei der gesamten Berechnung aller Signalanlagen bei den Zwischenzeiten und Räumzeiten Anpassungen geben. Es würde auch eine erhebliche Leistungsminderung sowie Veränderung von Zusatzzeichen bedeuten. Das ist ein Aspekt, der seiner Meinung zu kurz kam, deshalb sollte man die Gigaliner auch nicht zulassen.

StR Fischer 01.28.21

aus der Diskussion heraus entnimmt er, dass man sich eine Gigaliner freie Stadt wünscht. Damit hat der der Bericht zur Kenntnis gedient.

2. Lärmsituation in Maiach und Am Finkenbrunn

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14.12.2010
- Bericht -

Die Verwaltung 01.29.00
(Herr Fischer – SÖR)

meint, Anlaß war der Bebauungsplan 3811 für das Hafengebiet, der geändert wurde. Durch die Änderung des Hafenbebauungsplanes befindet sich mehr Industrieansiedlung am Hafen, deshalb gibt es auch erhöhte Verkehrswerte in der Hafenstraße. Am Finkenbrunn wirkt sich dies nur gering aus. Dies ist auch so in der Vorlage erläutert und verweist auf diese.

StR Kriegelstein 01.33.25

er begrüßt diesen Bericht und ist erfreut, dass diese Maßnahmen jetzt so eingeleitet werden. Möchte noch zur Geschwindigkeitsreduzierung wissen, die noch in Abstimmung mit der Verkehrskonzeption erfolgen muss, bis wann diese umgesetzt wird. Inwieweit wird bei der Beseitigung der Straßenschäden auch die Brücke mit berücksichtigt?

StRin Seer 01.34.43

bedankt sich für den Bericht, mit dem sie noch nicht ganz zufrieden ist. Zumal die Lärmschutzwand in Maiach und Finkenbrunn nicht länger gebaut werden kann. Das zeigt auch, dass zu wenig Geld für die Infrastruktur vorhanden ist, da man sich leider noch in ganz anderen Projekten üben will. Was befriedigend ist, ist die Einführung von Tempo 50 in der Hafenstraße.

In Finkenbrunn klagen die Anwohner immer noch über den Kfz-Lärm. Möchte wissen, ob man hier nochmal den Kontakt suchen könnte, da sich die Anwohner schon häufiger mit Schreiben an SÖR gewandt hätten. Entweder bekommen sie keine oder

eine unbefriedigende Antwort. Es sollte nicht der Eindruck entstehen, dass sich die Stadtverwaltung nicht um die Sorgen und Nöte der Anwohner kümmert. Sie möchte von SÖR wissen, was alles geschehen ist und was wird noch getan wird.

StR Raschke

01.37.55

bedankt sich für den Bericht, der zeigt im Prinzip die Möglichkeiten auf die man realistischer Weise umsetzen kann. Wünschenswert wäre an dieser Stelle die Verlängerung der Lärmschutzwand oder gar ein Lärmschutz in Finkenbrunn selber. Es gibt leider keine Möglichkeit dieses Problem kurzfristig zu lösen. Interessant findet er, dass die Lärmschutzwand 3 dB reduziert - dann spricht man von einer Halbierung der Verkehrsmenge. Möchte von Herrn Fischer (SÖR) wissen ob dies zutrifft.

StR Sendner

01.39.41

meint, dass es besser gewesen wäre man hätte mit der Sanierung der Hafestraße weiter westlich angefangen und die Zufahrt zur Südwesttangente erst im zweiten Bauabschnitt gemacht. In erster Linie will man ja eine Entlastung für die Anwohner schaffen.

Die Verwaltung

01.40.43

(Herr Fischer – SÖR)

erklärt, bei der Geschwindigkeitsumstellung mit den LSA kann Herr Jülich von Vpl was dazu sagen.

Zur Frage von Herrn Kriegelstein und Herrn Sendner, Straßenschäden:

Es wurden die Stellen rausgesucht, die am schlechtesten dran sind. Das die Fahrbahn auf der Seite der Anlieger noch nicht mitgemacht wird liegt daran, dass diese sich in einem besseren Zustand befindet.

Zur Frage von Frau Seer, Überarbeitung der Hafestraße: Hier ist momentan leider kein Geld vorhanden. Deshalb wurden nur diese Stellen rausgesucht bei denen es absolut am dringendsten ist. Das gleiche gilt auch am Finkenbrunn. Von den Bauleitern wurde bestätigt, dass es an dieser Stelle nicht so schlimm wäre, wie an vielen anderen Stellen im Stadtgebiet. Er schaut es sich nochmal vor Ort an. Der Schriftverkehr, den Frau Seer angesprochen hat, ist bei SÖR bekannt.

Zur Frage von Herrn Raschke:

Es ist richtig, dass die 3 dB die Halbierung der Verkehrsmenge entspricht.

Zur Frage von Herrn Kriegelstein, Straße und Brücke:

Hier wird immer nur die Deckschicht erneuert, sowohl auf der Fahrbahn als auch auf der Brücke.

Die Verwaltung

01.42.37

(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, zu der Geschwindigkeitsumstellung mit den LSA:

Dies ist etwas umfangreicher als es auf den ersten Blick zu erkennen war. Es wurde für dieses Jahr terminiert und wird bis Ende des Jahres abgeschlossen sein. Sobald die LSA umgestellt werden, wird auch Tempo 50 in der Hafestraße eingeführt.

StR Fischer

01.43.21

erklärt, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

3. Stadterneuerungsgebiet Nördliche Altstadt
Städtebauliche und verkehrliche Verbesserungen im Burgviertel
hier: Antrag der Stadtratsfraktion bündnis 90 / Die Grünen vom 14.08.2010
- Bericht -

StR Fischer 01.43.45
erklärt, dass es heute nur um die verkehrlichen Verbesserungen geht. Soviele er weiß wurde dieses vom Stadtplanungsausschuss wegen des Verkehrsthemas in den heutigen Verkehrsausschuss verwiesen.

StR Baumann 01.43.56
erklärt, dass im Antrag der Grünen die drei Hauptschwerpunkte angesprochen wurden und erläutert aus der Vorlage.

Fazit: Auf der Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen Nördliche Altstadt werden die zahlreichen Maßnahmen im Rahmen der begrenzten Haushaltsmittel umgesetzt. Es wurde eine Zählung gemacht, die in der Spitzenstunde verlässliche Zahlen bietet und diese sollen von Herr Jülich noch genau erläutert werden.

Die Verwaltung 01.50.16
(Herr Jülich – Vpl)
erklärt, dass der Wunsch aus dem Stadtplanungsausschuss aufgegriffen wurde, und eine Durchgangsverkehrszählung gemacht wurde. Es wurde am Dienstag dieser Woche gezählt und ausgewertet mit entsprechender Kennzeichenerfassung. Er erläutert die Ergebnisse. Der Durchgangsverkehr liegt demnach nach Einschätzung der Verwaltung in einem vertretbaren Bereich.

StRin Seer 01.52.44
ist mit der Antwort von der Verwaltung nicht zufrieden, diese Meinung teilt auch die Interessensgemeinschaft Burgviertel sowie der ADFC.

Erklärt, dass sie nicht gefordert hat, dass die komplette Straße umgebaut oder dass eine Fußgängerzone daraus gemacht werden soll. Sie möchte, dass dort punktuell etwas verändert wird, wie z.B. eine Tempo 10-Zone oder die Spitzkehre am Burgberg als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen, sowie Shared Space auszuprobieren. Sie hat ein starkes Interesse daran, dass das Gebiet auch städtebaulich schöner wird. Die Befürchtung ist, dass kein Geld mehr da sein wird, denn in der Vorlage wird erläutert, ...“der Hauptaspekt liegt beim Hauptmarkt und dem Obstmarkt...“. Man sollte es nicht auf sich beruhen lassen, sondern weiter diskutieren mit dem Meinungsträgerkreis und würde auch einen Ortstermin vorschlagen um eine Lösung zu finden.

StR Schrollinger 01.57.25
man sollte nicht vergessen, dass es sich auch um eine Wohngegend handelt. Was die nördl. Altstadt betrifft, darf man nicht den Fehler machen sich zu sehr auf den Hauptmarkt und Obstmarkt zu konzentrieren, da gehört das Burgviertel genauso dazu. Für einen klassischen Fall von Shared Space hält er das Tiergärtnerort, Bergstraße und Albrecht-Dürer-Platz. Dies sollte beschleunigt werden, denn es ist aus seiner Sicht eine gute Lösung für den Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger.

Bei der Bewohnerparkregelung sollte die Halteverbotsregelung nochmals überprüft werden. Auch beim Nachtfahrverbot hat er den Eindruck, dass dieses nicht eingehalten wird. Von wem wird dies kontrolliert?

Zum Thema Grünbereich hält er den Vorschlag von der Interessensgemeinschaft Burgviertel für sehr sinnvoll dies mit Pflanztrögen, leisen Pflasterbelag und noch fahrradfreundlich zu gestalten. Hier findet er den Sebalder Platz sehr vorbildlich.

StR Thiel

02.01.16

er ist mit dem Bericht der Verwaltung sehr zufrieden. Außerdem ist die verkehrliche Unfallsituation in der Bergstraße unauffällig. Die Vorschlagsliste von den Grünen hat er nicht ganz verstanden. Auch die Probleme mit den Radverkehr hält er etwas für überzogen. Denn das Burgviertel hat nahezu nur Quell- und Zielverkehr und der Radfahrer wird sich in den seltensten Fällen für den steilen Burgberg entscheiden. Dass die Bepflasterung am Burgberg zur Stadtgestaltung dazu gehört, teilt er mit Herrn Baumann und Herrn Schrollinger. Deshalb sollten auch nicht die Beläge gewechselt werden und Radwege gebaut werden. Dies würde dem Stadtbild an dieser Stelle eher schaden.

Zur Begleitung der Stadterneuerung nördl. Altstadt gibt es schon einen Projektbeirat und Ortsbegehungen.

StR König

02.03.33

meint, bei Veranstaltungen im Burggraben sollte auch an die Menschen mit Behinderungen gedacht werden, wenn man schon eine Verbesserung im Burgviertel macht.

StR Raschke

02.04.27

meint, dass im Stadtplanungsausschuss die zentrale Frage war, Durchgangsverkehr ja oder nein! Die Frage wurde beantwortet, obwohl die Fraktionen so ihre Zweifel hatten. Aber wenn es so ist, dann ist es so. Nicht umsonst wurde dieses Gebiet, durch die vorbereitenden Untersuchungen in einer schönen Broschüre dargestellt. Diese Broschüre ist die Voraussetzung, dass man überhaupt Städtebauförderung bekommt. Auch sollte man die Erwartungen nicht zu hoch setzen, dass dort kurz oder mittelfristig etwas Entscheidendes passiert. Der Schwerpunkt liegt tatsächlich auf der Umgestaltung des Hauptmarktes und des Obstmarktes. Bei einigen Interessen der Interessensgemeinschaft Burgviertel kann er sich nahtlos anschließen. Aber den Grünen Antrag hält er für ein politisches Plagiat. Denn alles was im Antrag steht, bis auf eine Ausnahme, ist in den vorbereitenden Untersuchungen bereits genannt oder erwähnt und als Maßnahme vorgeschlagen worden.

StRin Seer

02.06.56

die Aussagen von Herrn Raschke waren höchst interessant, denn auf der einen Seite sagt er, die Mängel und der Bedarf sind in der schönen Broschüre zu den vorbereitenden Untersuchungen festgestellt und im nächsten Satz sagt er, es wird so schnell nichts passieren. Der politische Wille, wie es Herr Raschke sagte, dreht sich hauptsächlich um den Haupt-/ und Obstmarkt und der Rest muss bis irgendwann warten. Dies empfindet sie als Armutszeugnis. Außerdem gab es auch nur eine öffentlich Veranstaltung und da ging es schwerpunktmäßig um die Umgestaltung des Hauptmarktes.

StR Baumann

02.09.42

stimmt zu, dass der Diskussionsprozess erst angefangen hat und in der vorbereitenden Untersuchung noch geführt wird. Es ist auch zu erwarten, dass sich Einzelinteressen noch artikulieren werden.

Die Straßenraumgestaltung und die Lärmauswirkungen sind ein Ergebnis eines langjährigen Prozesses. Es ist in den 70ziger und 80ziger Jahren viel getan worden mit der Umgestaltung. Wenn man dies, was investiert wurde, beseitigen würde, würde wieder alles zunichte gemacht werden was in den 80ziger Jahren gemacht wurde. Es ist kein Geld aus der städtebaulichen Förderung und im MiV vorhanden, deshalb muss dies auch von der Verwaltung angesprochen werden, um zu sagen was nicht geht. Erfahrungsgemäß kann auch mit Pflanzkübeln nicht auf die Geschwindigkeit eingewirkt werden. Es kann punktuell an kleinen Stellen helfen, aber danach wird ordentlich wieder Gas gegeben und damit hat man dann auch wieder den Lärmeffekt. Auch mit der Beschilderung Tempo 10 ist man sich mit der Polizei einig, dass dies nicht akzeptiert werden wird.

StR Sendner

02.12.27

an Frau Seer, wenn Tempo 10 beantragt wird möchte er nur darauf hinweisen, dass dann die Radfahrer, die den Berg runter fahren mehr Geschwindigkeit bekommen als die Autofahrer bergaufwärts. Auch die geforderten Pflanztröge können eher ein Unfallrisiko für die Radfahrer darstellen.

StR Thiel

02.13.45

meint an Kollegen Raschke, es gibt nur begrenzte Mittel und da müssen Prioritäten gesetzt werden. Deshalb müsste der Obstmarkt momentan am dringendsten gemacht werden. Dies war eine Entscheidung, die im Stadtplanungsausschuss so beschlossen wurde.

StR Dr. Reindl

02.16.09

meint, am schnellsten fährt man vom Hauptmarkt über den Burgberg über die Tetzeltgasse. Falls es mal zur Umgestaltung der Tetzeltgasse kommen sollte, sollte daran gedacht werden links und rechts einen Radstreifen mit abzumarkieren, dies scheint ihm die geeignetste Verbindung zu sein, da diese nicht so steil ist.

StR Fischer

02.17.05

meint, dass in der Tetzeltgasse der Radverkehr schon von Nord nach Süd auf dem Gehsteig stattfindet. Aber es ist ein guter Hinweis, diese Anregungen werden sicherlich mit berücksichtigt werden. Er stellt fest, dass der Bericht zur Kenntnis gedient hat.

5. Rollstuhlgerechte Buslinien

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 18.11.2010

- Bericht -

StR Fischer

02.17.22

erklärt, dass die Vorlage selbsterläuternd ist und stellt fest, dass der Bericht damit zur Kenntnis gedient hat.

**6. Situation für Fußgänger am Friedrich-Ebert-Platz;
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen
vom 27.01.2011**

- Bericht -

StR Baumann 02.18.09

erläutert aus der Vorlage.

Fazit: Es wurde eine Lösung entwickelt, die die Fußgängeraufstellfläche um 35 cm in die Fahrbahn verschiebt, um die Sicht zu verbessern. Die Lösung sieht vor, dass der Radfahrer noch bequem vom Kfz überholt werden kann und der Fußgänger noch gesehen wird.

StR Fischer 02.19.30

er denkt, dass unter den gegebenen Alternativen dies die beste Lösung ist. Möchte aber noch wissen, ob nicht ein Spiegel für den Blick auf die Fußgänger dies verbessern könnte. Dies sollte noch bedacht werden.

StRin Seer 02.20.12

ist über den Verwaltungsvorschlag erfreut. Möchte aber noch wissen, ob bei den 35 cm die optimale Sicht sichergestellt ist und warum der U-Bahn-Aufzug gerade an dieser Stelle steht. Hat dies vielleicht etwas mit der U4 zu tun?

StR Schuh 02.21.07

sieht es auch so, dass es eine kleine Verbesserung für die Fußgänger ist. Sie haben damals aus vielen anderen Gründen dieser Planung nicht zugestimmt und sehen sich auch heute darin bestätigt, dass damals die Planung nicht optimal war. Dies bezieht sich auch auf die U-Bahnabgänge, die momentan viel diskutiert werden wegen den Sichtbeziehungen. Deshalb lehnt er auch heute diese Vorlage ab.

StR Fischer 02.22.18

erklärt Herrn Schuh, dass es sich heute nur um einen Bericht handelt.

StR Schuh 02.22.22

berichtet, er nimmt es heute nicht zustimmend zur Kenntnis.

StR Gradl 02.22.28

er bedankt sich bei der Verwaltung, dass dies jetzt umgesetzt und die Fläche breiter gemacht wird, um dort eine bessere Sichtbeziehung zu erlangen. Er hat auch keine andere Möglichkeit gesehen.

StR Fischer 02.22.55

zu der allgemeinen Kritik an der Architektur möchte er nicht weiter Stellung nehmen. Aber es sollte in Zukunft die Gestaltung im Vorfeld transparenter zur Abstimmung gestellt werden.

StR Gradl. 02.24.17

möchte einen Satz zur Klarstellung noch los werden. Die CSU wollte nur mehr Parkplätze, ihnen ging es nicht um die Gestaltung oder irgendwelche Aufgänge.

StR Baumann

02.24.37

es ist natürlich zu erwarten, dass jetzt die sichtbaren U-Bahnaufgänge nochmal gestalterisch diskutiert werden. Es gab tatsächlich verschiedene Varianten im Baukunstbeirat.

Zur Frage von Herrn Fischer:

An Straßen mit verhältnismäßig hoher Geschwindigkeit ist ein Spiegel nicht gerade optimal. Dies ist eher bei einer Ausfahrt, wo man sich in den Verkehr rein tasten muss, geeignet.

Zur Frage von Frau Seer: Warum der Aufzug genau dort steht?

Es hat nichts mit der U4 zu tun. Es ist ein Ergebnis aus der Wahllinie, kommend von der Schweppermannstraße einfließend in die Rieterstraße und weiter zum Friedrich-Ebert-Platz, wo diese Wahllinie verbogen ist. Es wurde damals tatsächlich nur im Baukunstbeirat und nicht in den Ausschüssen behandelt.

StR Fischer

02.29.50

jetzt weiß man, warum der Aufzug dort steht wo er steht, deshalb macht es wenig Sinn darüber zu diskutieren.

StR Thiel

02.30.28

erklärt, dass die CSU nicht nur die Stellplätze kritisiert hat, sondern auch die Gestaltung des Platzes. Meint, vom Verfahren her wäre es richtig gewesen diese Punkte zu sammeln, zu beschreiben und einen Architektenwettbewerb durchzuführen. Dann hätte es jetzt ein anderes Ergebnis gegeben.

StRin Seer

02.32.21

in der Kritik an der Gestaltung des Platzes stimmt sie Herrn Thiel zu. Ist es auch gewährleistet, dass die Autofahrer die von Norden kommen tatsächlich auch die Fußgänger an der Ampel noch gut erkennen können?

Am 29.04.2004 wurden im AfV unter TOP 3 die Straßenpläne Schweppermannstraße und Friedrich-Ebert-Platz behandelt. Da wird beschrieben warum der Aufzug dort steht wo er steht, nämlich: „Ein Aufzug, dessen Lage eine zukünftig kreuzende U4 berücksichtigt, führt vom Bahnsteig über das Fußgängerverteilergeschoss zur stadteinwärtigen Bahnsteiginsel der Straßenbahn.“

StR Baumann

02.34.01

erklärt, dass die Fußgänger gesehen werden können.

Bei der U4 hat er schon gesagt, dass es die Historie war. Aber die Wahllinie mit der Bindung und der Schnittstelle, mit der Erlanger Straße, hat mit der U4 nichts zu tun sondern mit der U3 und der oben querenden Straßenbahn.

StR König

02.36.43

laut Aussage von Herrn Baumann zum Thema Spiegel in der Vollbehrstraße, die er am Dienstag in der Bürgerversammlung geäußert hat, soll es überhaupt keine Spiegel mehr geben im Verkehrskonzept. Jetzt wird gesagt, wenn bei einer Straße die Sicht verbessert werden kann, wird über einen Spiegel nachgedacht werden. Er möchte wissen, gibt es Spiegel ja oder nein.

StRin Zadek

02.37.52

möchte wissen, ist bei einer Verschmälerung der Fahrbahn daran gedacht worden, dass die Lkws die Supermärkte anfahren müssen. Ist da noch genügend Platz für die Pkws zum vorbeifahren?

StR Baumann

02.38.36

es war eine abstrakte Aussage beim Thema Spiegel. Es wurde nur erläutert, dass der Spiegel nichts für den Stadtverkehr mit Tempo 50 ist. An der Anlieferungssituation wird sich nichts ändern.

StR Fischer

02.39.35

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

7. Stadtbahn Erlangen - Stadt-Umland-Bahn (StUB) - T-Netz hier: Sachstand der Standardisierten Bewertung - Bericht -

StRin Seer

02.40.02

erklärt, dass sie eine Stadtbahn nach Erlangen für notwendig hält. Die Bürgerinitiative Schwabachtal hat einige Argumente eingebracht, die wichtig sind in der weiteren Betrachtung. Das Büro Intraplan hat bei der letzten Variante immer noch mit der Südumgehung Uttenreuth gerechnet, die es aber nicht mehr geben wird. Dies wurde vom Staatlichen Bauamt auf der Bürgerversammlung Uttenreuth am 01. März verkündet. Damit verändern sich jetzt die Rahmenbedingungen. Möchte deshalb von der Verwaltung wissen, was kann die Stadt Nürnberg tun, um das Anliegen StUB weiter zu tragen? Wie soll es weiter gehen? Auf jeden Fall sollte man an diesem Thema StUB dranbleiben.

StR Fischer

02.42.12

der Verkehrsausschuss hat Ende letzten Jahres einen Beschluss gefasst, die Untersuchung dieser neuen verkürzten T-Linie mit zu unterstützen, dies ging auch vom VGN aus. Was die Initiative Schwabachtal betrifft hat die Stadt Nürnberg damit wenig zu tun.

Die Verwaltung

02.42.46

(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass die Stadt Nürnberg mit im Arbeitskreis dabei ist, aber nicht die Federführung hat, diese hat der ZVGN. Auch im NVEP wird mit den unterschiedlichen Varianten das optimale, wirtschaftliche und förderfähige Konzept gesucht, aber aus Nürnberger Sicht kann nicht mehr getan werden.

StRin Seer

02.44.28

sie geht davon aus, dass die Stadtverwaltung im Arbeitskreis ihr möglichstes tut. Das Interesse ist vorhanden, dass mit der Straßenbahn nach Erlangen gefahren werden kann. Deshalb sollte die Südumgehung im Arbeitskreis mit aufgenommen werden, darauf sollte die Stadt Nürnberg achten.

StR Fischer

02.44.58

erklärt nochmal, dass es Ende letzten Jahres beschlossen wurde und es von der Verwaltung gemacht wird. Auch die Diskussion im NVEP zeigt wie hoch das Interes-

se der Verwaltung daran ist. Es sollte der Verwaltung nicht immer unterschwellig unterstellt werden, dass sie angestoßen werden muss, damit sich etwas bewegt.

StR Sendner 02.45.24

schließt sich Herrn Fischer an, gibt aber eines noch zu bedenken, man muss versuchen die Stadt Erlangen mit ins Boot zu bekommen. Wenn die nicht zustimmen kann von Seiten der Stadt Nürnberg auch nicht mehr ausgerichtet werden.

StR Fischer 02.46.17

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

8. Eilgutstraße, Radweg Richtung Bahnhofsplatz - Beschluss -

StR Baumann 02.46.30

im Zuge des Ausbaus der Pillenreuther Straße wird vorgeschlagen, dass in der Eilgutstraße eine Tempo 30-Zone geplant wird. Die Planung sieht auch die Verbesserung der Erreichbarkeit des Zweirichtungsradweges Bahnhofsplatz/Celtistunnel für Radfahrer aus der Eilgutstraße vor. Mit Versetzen der Randsteinlinie und dem Wegfall der zweiten Rechtsabbiegespur in Höhe Eilgutstraße kann ein 1,75 m breiter Radweg gebaut werden und zusätzlich die geplante Einführung der Tempo 30-Zone unterstützt werden.

StR Schuh 02.47.38

hat gegen Tempo 30 in der Eilgutstraße nichts einzuwenden. Sie haben auch dazu einen Antrag gestellt. Möchte aber wissen, warum wird von der Aufteilungsquote zwischen VAG und Verwaltung gesprochen. Hängt dies mit dem Durchbau der Pillenreuther Straße zusammen? Hier sieht er eine Verdrängung des Individualverkehrs. Es kann dann nur einspurig abgebogen werden und da wird es in Spitzenzeiten einen Rückstau geben, gerade vor der Schule und dem Hilton-Hotel. Sie sehen hier keinen Bedarf.

StR Fischer 02.49.32

jedesmal wenn Herr Schuh Doppelverbindung U-Bahn/Straßenbahn sagt, verschweigt er immer das es um was anderes geht. Nämlich um die Durchmesserlinien, die wichtig sind für die Abwicklung des Straßenbahnverkehrs am Bahnhofsplatz. Wenn er dies immer dazusagen würde, wäre man sich einig in der Diskussion.

StR Gradl. 02.50.22

seines Wissens ist bei Tempo 30 keine Radwegabmarkierung zulässig und hier wird einer von der Verwaltung vorgeschlagen. Was würde sich für die Radfahrer an dieser Situation dann verbessern? Auf dem Fußweg darf man nicht fahren und jetzt würde der Radweg dann in Höhe des Fußweges verlaufen, hier würde er gerne den Sinn erläutert bekommen.

StRin Seer 02.51.05

sie ist mit der Planung sehr zufrieden. In der Eilgutstraße ist es bis jetzt sehr gefährlich mit dem Rad durchzufahren bzw. auf den Radweg zu kommen, durch die hohen Bordsteinkanten. Nur vom Gehweg aus kommt man auf den Radweg. Die Maßnahme ist auch ohne die Tram Pillenreuther Straße sinnvoll und durchführbar.

StR Schuh

02.51.58

erklärt, dass er sich in der Vorbesprechung schon klar ausgedrückt hat, dass er was dagegen hat. Er sieht auch keinen Unfallschwerpunkt oder großen Vorteil für die Fahrradfahrer. Beim Thema Tram: Außenerschließung vor Innenerschließung hat er schon vor Jahren so angebracht. Denn die 10 Mio. wären besser in den Außenbereich als für den Innenbereich angelegt, um mehr Fahrgäste zu gewinnen. Die Gleise liegen ja schon drinnen, hier kann man nichts mehr ändern.

StR Schrollinger

02.53.32

findet die Planung auch äußerst sinnvoll und eine Entschärfung für den Fahrradverkehr wäre es auch. Außerdem hält er den Wegfall einer zweiten Abbiegespur gleichzeitig für eine verkehrsberuhigende Maßnahme. Die bisherige Abbiegespur sieht er als Risiko für die Radfahrer.

Die Verwaltung

02.54.44

(Herr Jülich – Vpl)

diese Maßnahme hat mit der Pillenreuther Straße und der Straßenbahn überhaupt nichts zu tun. Zum Thema Aufteilung der Finanzierung zwischen VAG und Stadt, diese werden natürlich genau in dem gleichen Verhältnis aufgeteilt wie es auch bisher der Fall war. Die Sinnhaftigkeit des Planes: Hier wurde in der Eilgutstraße vor Jahren eine Nase eingebaut wegen der Sabelschule. Da zwischen Schule und Mensa viele Kinder diese Straße queren, dies war ein Antrag der CSU. Es wurde auch Tempo 30 vorgeschlagen. Das heißt, dass im Rahmen der Straßenraumgestaltung dafür gesorgt werden soll, dass der Straßenquerschnitt nicht einlädt zum schnell fahren.

Seit Jahren hat man dort ein großes Problem mit dem Radverkehr, der sich illegal auf dem Gehweg Richtung Bahnhof fortbewegt. Deshalb befinden sich auf einem Stück Fußgänger und Radfahrer zusammen. Nun soll dort der Straßenquerschnitt verringert werden, so dass Tempo 30 unterstützt wird. Die Berechnungen zeigen keine Überlastung. Es sollte die Spur so aufgeteilt werden, dass man den Radweg an der Stelle so baulich herstellt damit eine Verbesserung für den Radverkehr bewirkt wird.

StR Gradl.

02.57.59

er hat noch keine Antwort auf seine Fragen bekommen. Meint noch, dass in Tempo 30-Zonen kein Radweg zulässig ist, lt. Aussage der Verwaltung. Wäre es nicht wesentlich günstiger wenn der Radweg nur abmarkiert wird?

Die Verwaltung

02.58.24

(Herr Jülich – Vpl)

ein Radstreifen macht dort keinen Sinn. Es soll ja hoch geleitet werden auf den Zweirichtungsradweg, damit man nach Norden fahren kann. Bei Tempo 30 ist nach StVO in der Regel kein Radweg erforderlich, aber in diesem Fall gibt es leider keine andere Alternative.

StR Gradl.

02.59.27

erklärt, dass die SPD-Fraktion diesem Plan zustimmt.

StR Sendner

02.59.40

möchte wissen, um wie viel Fahrradfahrer es sich handelt?

Die Verwaltung 03.00.17
(Herr Walser – Vpl)

er hat keine konkreten Zahlen zur Hand. In beiden Fällen ist es derzeit so, dass ein Verkehrsverstoß begangen werden muss um den Radweg zu erreichen. Durch die neue Regelung würde man eine legale Möglichkeit schaffen, um auf den Radweg zu kommen. In Zukunft wird dies auch so bei den Zweirichtungsradwegen gemacht werden.

StR Fischer 03.01.46

hier kommt es nicht mehr darauf an wie viel Radfahrer da unterwegs sind, sondern die Situation so bereinigt wird, dass sie Sicherheit bietet. Das ist die entscheidende Frage für die Abstimmung.

StR Sendner 03.02.01

meint, dass es nicht stimmt was vom Radverkehrsbeauftragte gesagt wurde, man kann dort nicht geradeaus fahren. Es befindet sich dort ein Schild, dass der Fahrradfahrer rechts abbiegen kann Richtung Hauptbahnhof sowie geradeaus Richtung Altstadt. Dies sollte sich der Radverkehrsbeauftragte noch mal genau ansehen.

StR Dr. Reindl 03.02.45

hat noch eine Nachfrage:

Am Thumenberger Weg wurde eine Fahrradschleuse vor den Autos geschaffen. Um genau diese Frage der Verkehrsordnungswidrigkeit im Prinzip zu lösen, wäre es doch auch denkbar einen Rechtsabbiegerpfeil für die Kfz und Linksabbiegen für Fahrräder frei zu machen. Hier würde dann nur mit Markierung ein Radstreifen geschaffen, der an die Straße heranführt und ein Aufstellungsraum für die Fahrräder vor dem Straßenverkehr. Dann könnte man sich die bauliche Maßnahme für einen Gehweg sparen.

Die Verwaltung 03.03.29
(Herr Jülich – Vpl)

erklärt, dass der Zweirichtungsradweg auf der Westseite erreicht werden soll. Deshalb kann man ihn nicht mit einer Schleuse erreichen wie am Thumenberger Weg, wo sich die Lösung Schleuse zwar als bewährtes Mittel aber mit anderer Zielsetzung erwiesen hat.

StR Fischer 03.05.03

meint, dieser Fall ist nicht so schwierig, dass man eine Grundsatzdiskussion führen muss. Die Absicht ist, dass man die Situation erstmals rechtlich legal machen möchte um eine Sicherheit für den Radfahrer zu bekommen. Er lässt abstimmen und stellt fest, gegen 5 Stimmen so beschlossen.

Beschluss siehe Beilage

Auflagen

9. Herrnscheidstraße, Stichstraße zu Haus Nummern 34 bis 58 - Beschluss -

StR Dr. Reindl
hat noch Nachfragen:

03.06.14

1. Wird es am Wendeplatz asphaltiert oder wird es gepflastert?
2. Kommt ein Kanal darunter, so dass das Wasser am Wendeplatz ablaufen kann?
3. Sind hier Ausbaubeiträge zu erwarten? In der Vorlage stand nur die Wiederherstellung drin.

StR Fischer

03.07.00

stellt fest, dass die Fragen heute nicht beantwortet werden können. Deshalb bittet er darum diese Fragen an SÖR zur Beantwortung weiter zu leiten, damit Herr Dr. Reindl eine schnelle Antwort auf seine Nachfragen bekommt.

Beschluss

siehe Beilage

10. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 16.12.2010

StR Fischer

03.07.38

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

Beschluss

siehe Beilage

11. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 27.01.2011

StR Fischer

03.07.44

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

Beschluss

siehe Beilage

Nürnberg,
Der Vorsitzende:
i.V.

gez. Jürgen Fischer

Der Referent:

gez. Baumann

Schriftführerin:

gez. Braunersreuther