

Niederschrift

über die

Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.02.2010

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
	Stadtrat	Ziegler
	Stadtrat	Gradl
	Stadträtin	Wild
	Stadtrat	Dix
	Stadtrat	Thiel
	Stadtrat	König
	Stadtrat	Krieglstein
	Stadtrat	Dr. Reindl
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	Stadträtin	Seer
	Stadtrat	Schrollinger (ÖDP) (i.V. StR Ulrich)
Sonstige Teilnehmer:	Stadtrat	Schneider
	Ingenieurgruppe IVV	Dr. Krug
	VAG	Borchers
	VAG	Nöth
	PP-Mfr-Ab-Mitte-Verkehr	Kirchner
	SÖR/3	Fischer
	Vpl	Jülich
	Vpl/M-F	Walser
	Vpl/M	Zoglauer

Beginn der Sitzung: 9:00 Uhr

Ende der Sitzung: 10:36 Uhr

Schriftführerin: Braunersreuther

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

- | | | |
|----|--|-----------|
| 1. | Nahverkehrsentwicklungsplan
Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand
(Beilage 1.1) | Bericht |
| 2. | Bewohnerparken im Stadtteil Gleißbühl, Anpassung der
Regelungszeit
(Beilagen 2.1 - 2.3) | Beschluss |
| 3. | Straßenplan Karl-Liebknecht-Straße, Nördlicher Abschnitt
(Beilagen 3.1 - 3.4) | Beschluss |
| 4. | Äußere Bayreuther Straße - Anlage eines Radstreifens zwischen
Kilianstraße und Ziegelsteinstraße
(Beilagen 4.1 - 4.5) | Beschluss |
- I a. Auflagen
5. **Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am
10.12.2009**

Nichtöffentliche Sitzung
entfällt

Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister

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

1. Nahverkehrsentwicklungsplan

Bericht des Gutachters über den aktuellen Planungsstand

- Bericht -

StR Fischer

00.00.51

begrüßt Herrn Dr. Krug, Sachverständiger der Ingenieurgruppe IVV, zu diesem Tagesordnungspunkt.

StR Baumann

00.01.14

erklärt, von den im Verkehrsausschuss im Februar 2009 beschlossenen Planfällen liegen erste Ergebnisse des Planfalls B4 und des modifizierten Planfalls B5 vor. Vom Projektbeirat wurde dieser Baustein am 22.02.2010 anschaulich erläutert. Ziel ist es von fünf Planfällen im weiteren Verfahren auf drei Planfälle zu kommen, um sie zu bewerten und um am Schluss auf zwei Alternativen zu kommen. Diese müssen dann vertieft auf Kosten und Nutzen untersucht werden. Was heute noch kein Thema sein sollte sind Nutzen-Kosten-Aussagen, bauliche Fragen, Fragen der Stromversorgung, wie es weiter geht auf der Oberfläche und wie die Straßenbahn durch die Altstadt fahren kann.

Deshalb wollen Gutachter und Verwaltung bis Juni im Projektbeirat und bis Juli im Verkehrsausschuss die verbleibenden drei Planfälle bewerten. Man befindet sich derzeit immer noch auf der Ebene einer Netzgestaltung und ihren verkehrlichen Wirkungen.

Dr. Krug / IVV

00.04.22

berichtet an Hand einer PowerPoint-Präsentation über den derzeitigen Sachstand. Es wird versucht die fünf Planfälle auf drei neue Planfälle zu verdichten. Die verkehrliche Bewertung des Gesamtnetzes sollte im Herbst zu einem Zielnetz führen, um es dann konsequent innerhalb der nächsten 15 Monate fertig zu stellen.

StR Fischer

00.39.59

bedankt sich bei Herrn Dr. Krug für den Zwischenstand.

Die Beurteilung des Gutachters zum Planfall fünf scheint schlüssig zu sein und daher sollte dieser nicht mehr weiter verfolgt werden. Der Planfall vier ist sicherlich von der Verkehrswirksamkeit her interessant, aber dennoch muss man auf die weiteren Planfälle warten. Es sollten auch Linien alternativ zur Altstadtquerung abgewartet werden. Im Projektbeirat wurde z.B. die Durchmesserlinie Ost/West über die Pirckheimerstraße dargestellt. Diese könnte eine Alternative sein, da man sich dort eine größere Investition ersparen kann, denn gegenwärtig ist die Infrastruktur schon vorhanden. Ohne die Zustimmung des Zuschussgebers ist diese Alternative sicher nicht machbar.

Vom Gutachter wurde darauf hingewiesen, dass aus all diesen Planfällen neue Vorschläge abgeleitet werden können. Man sollte heute aber nicht die Diskussion weiter vertiefen.

StR Schuh

00.44.01

meint auch, dass die großen Diskussionen erst erfolgen sollten, wenn alle Planfälle vorliegen. Er ist enttäuscht über die Ergebnisse der Marienstraße. Hier haben sie gehofft, dass mehr Effektivität auf dieser Strecke erzielt werden kann. Es ist der Wille aller großen und kleinen Fraktionen die Straßenbahn in der Pirckheimerstraße zu erhalten, aber diese darf die Zuschüsse für die U-Bahn nicht gefährden.

Er möchte wissen, ob die Verlängerung nach Kornburg noch geprüft wird? Wie ist es mit der Stadtbahn Erlangen? Kann man über die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6, die auch nicht so stark ausgelastet Richtung Fürth untersuchen? Ist dies alles in den nächsten Varianten enthalten? Dazu möchte er noch eine Stellungnahme von Herrn Dr. Krug.

StR Ulrich

00.47.06

schließt sich weitgehend Herrn Schuh an. Die Altstadtquerung ist für die FDP aber unverzichtbar. Straßen, die die Straßenbahnen verlieren veröden auf die Dauer – dies zeigen Straßenabschnitte südlich des Opernhauses. Die Straßenbahn in der Pirckheimerstraße ist ein liebenswertes Hobby und darf nicht in Konkurrenz zur U-Bahn erhalten werden, wenn dadurch Zuschüsse zurückgezahlt werden müssten. Die Idee Marienstraße sollte mit Anstand und Würde beerdigt werden.

StRin Seer

00.48.35

meint, dass die Mehrheit des Stadtrats die U3 in den Nürnberger Norden beschlossen hat und dadurch die Straßenbahnlinie durch die Pirckheimerstraße nicht gehalten werden kann. Und jetzt beklagen alle dies. Das findet sie seltsam. Sie würde gerne die Linie 9 durch die Pirckheimerstraße erhalten, weil sonst eine Verödung droht, wie in der Tafelfeldstraße nach Einstellung der Straßenbahn.

Momentan liegen zwei Planfälle vor. Es zeichnet sich jetzt schon ab, dass der Planfall B4 mit der Altstadtquerung der Interessantere ist, denn dieser führt zu einer Verbesserung des ÖPNV in Nürnberg. Damit kann das Straßenbahnnetz besser miteinander verknüpft werden, was seit dem Bau der U-Bahn stark verringert worden ist. Im Korridor zwischen der U1 und der U3 wird eine Strecke gebraucht und dies würde mit der Strecke durch die Altstadt hervorragend erreicht.

Durch die Straßenbahn bis Herpersdorf würden noch größere positive Effekte erzielt werden, wenn man den Weiterbau der Straßenbahn bis nach Kornburg oder bis in den Landkreis durchführen würde. Auch den Lückenschluss Minervastraße würde sie begrüßen. Sorge macht ihr die Straßenbahnlinie 6. Hier wird prognostiziert, dass auf dieser Strecke die Fahrgäste um 2/3 zurückgehen würden, wenn die U3 bis zum Nordwestring in Betrieb geht. Sie bezweifelt, ob Fußgänger einen längeren Fußweg nehmen, um in die U-Bahn umzusteigen, wenn sie weiter weg ist.

Den Abzweig der Straßenbahn Richtung Flughafen hält sie für sinnvoll, aber aus Richtung Erlangen nicht aus Richtung Stadt.

Es wurde im Projektbeirat auch der Weiterbau der U3 Richtung Oberasbach und Zirndorf hinterfragt, ob dies überhaupt was bringt, wenn man nur bis Gebersdorf baut und den Zulauf an Fahrgästen nicht bekommt, den man sich verspricht.

StR Fischer

00.54.46

meint, dass Frau Seer gerade darauf hingewiesen hat, dass die U-Bahn nur zur Zeit wieder alle 6 Min. fährt, der Planungshorizont liegt aber im Jahr 2025.

StR Raschke

00.55.00

erklärt, dass die Endhaltstelle von der Stadtbahn Richtung Süden nicht Herpersdorf sondern Kornburg sein muss.

StR Krieglstein

00.56.27

meint, dass die Anbindung Richtung Herpersdorf nur ein Zwischenstopp sein kann, denn die Endhaltestelle muss Richtung Kornburg oder bis in den Landkreis hinaus weiter geführt werden. Sowohl der Süden als auch der Norden Richtung Erlangen muss besser erschlossen werden, um ein attraktiveres Angebot zu schaffen. Daher muss dies auch in den Planfällen berücksichtigt werden, sowie auch das Hafengebiet. Hier sollte bei der Planung der Linie fünf auch überlegt werden, ob ein Abzweig Richtung Hafen Sinn macht. Er möchte wissen, ob dies noch möglich ist? Wird die Linie 8 Richtung Langwasser und Südklinikum noch geprüft?

Die Pirckheimerstraße wird gewollt, sofern diese nicht förderschädlich ist und sie sollte im Vergleich zur Altstadtquerung geprüft werden. Die Instandsetzung der Schienen in der Pirckheimerstraße könnte kostengünstiger sein, als der Neubau in der Altstadt. Ein Vergleich der Kosten sollte für den Zuschussgeber von Bedeutung sein.

Bei der Berichterstattung wurde darauf hingewiesen, dass es voraussichtlich erst Ende nächsten Jahres zu einer Entscheidung kommen wird. Er ist der Auffassung, dass man weitere Meilensteine setzen muss, um in diesem Gremium intensiver darüber zu berichten und zu diskutieren. Man braucht auch weitere Verbindungen in die Außenbereiche. Er sieht den Vortrag heute als Zwischenbericht und bedankt sich.

StR Fischer

01.00.03

weist darauf hin, dass im Juni diesen Jahres die Ergebnisse der verkehrlichen Bewertung der fehlenden Planfälle vorgestellt werden.

StR Thiel

01.01.26

meint, dass er den Planfall fünf nicht als geschlossenen Planfall sieht. Er hätte sich gewünscht, dass die Marienstraße als Linienwechsel in einem anderen Netzzusammenhang geprüft worden wäre. Die Einstellung der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße hält er persönlich für nicht vertretbar. Selbst wenn die Altstadtquerung kommt, benötigt man die Pirckheimerstraße als Ausweichstrecke für Betriebsstörungen, ggf. mit alternativen Streckenführungen. Auch im Bereich des Flughafens sieht er noch Chancen z.B. im Zusammenhang mit der Gräfenbergbahn.

Der verkehrliche Nutzen der Altstadtquerung ist enorm und evident. Aber wie kann diese Route städtebaulich integriert werden? Ist eine unterirdische Führung möglich?

StR Sender

01.07.16

möchte von der VAG wissen, was ein Wagenkilometer Neubaustrecke kostet?

Der Vertreter der VAG
(Herr Borchers)

01.07.43

erklärt, dass er den aktuellen Kostensatz nicht bei der Hand hat. Im weiteren Verfahren werden die Planfälle auch betriebswirtschaftlich untersucht.

StR Fischer

01.08.07

auch wenn jetzt viele neue Ideen gebracht wurden, muss er den Gutachter in Schutz nehmen, denn er hatte seine Vorgaben. Die Planfälle wurden im Verkehrsausschuss als Grundlage beschlossen. Neue Ideen jetzt einzubringen hält er vom Verfahren her für systemwidrig. Es wurde jetzt schon beklagt, dass man im Mai 2011 erst das Ergebnis haben wird. Würde man das Verfahren für neue Ideen öffnen, hätte dies Konsequenzen für den Zeitplan, der weit über das Jahr 2011 hinausgehen würde.

Dr. Krug / IVV

01.09.45

erklärt, dass ihm ein sehr guter Planungsprozess vorgegeben wurde. Es wurden 40 Maßnahmen zu fünf Planfällen zusammengefasst. Die übrigen werden noch untersucht wie z.B. Kornburg mit der Straßenbahnverlängerung in den Landkreis Roth, sowie im Planfall eins das T-Netz Erlangen in unterschiedlichen Varianten und die Linie 8 in Richtung Langwasser. Im Frühsommer wird sortiert, welche Einzelmaßnahmen sinnvoll sind um sie dann in neuen Planfälle aufzunehmen.

Der ganze Prozess wird dann nochmal in neuer Form analysiert – zunächst verkehrlich, um nach und nach auf zwei Planfälle und ein Liniennetz zu kommen. Dann erst beginnt die wirtschaftliche Prüfung jeder Maßnahme, die Mitte bis Ende nächsten Jahres fertig werden soll.

Zu Gebersdorf: Die Untersuchung bestehender Beschlüsse ist nicht seine Aufgabe. Im Zuge des Planfalls B1 wird man sich mit der Verlängerung der U-Bahn beschäftigen. Hier hängt es von den Umständen in Zirndorf und Oberasbach ab.

Beim Einzugsbereich am Nordwestkorridor steht die Linie 6 in Konkurrenz zur U-Bahn. Die Einzugsbereiche der U-Bahn sind fußläufig im Bereich zwischen 500 und 700 Meter, die der Straßenbahn zwischen 300 und 500 Meter. Im weiteren Verlauf werden auch Verlängerungen der Linie 6 untersucht, die zu einer Aufwertung der Linie führen.

StR Baumann

01.15.54

fragt Herrn Dr. Krug, ob er noch zur Frage von Herrn Schuh Stellung nehmen kann.

Dr. Krug / IVV

01.16.11

meint, dass das T-Netz Erlangen und auch andere Verlängerungen alle in den Planfällen 1-3 noch untersucht werden. Was nicht vorgesehen ist, ist eine Straßenbahnverlängerung Richtung Flughafen. Es kostet Zeit und Geld um neue Ideen unterzubringen.

StR Baumann

01.16.44

erklärt zusammenfassend, dass heute insbesondere die Methodik noch mal dargestellt wurde. Die Reduktion von fünf auf drei Planfälle erfolgt noch vor der Sommerpause. Dazu ist auch eine Beschlussfassung im Rat vorgesehen.

Dr. Krug / IVV

01.18.30

meint, dass sicherlich bis zum Sommer zu entscheiden ist, ob die Altstadtquerung weiter verfolgt wird oder nicht. Es wurde eine Alternative zur Altstadtquerung mit der Pirckheimerstraße vorgeschlagen, mit einer Linienführung, die anders ist als geplant war. Diese Option sollte bis spätestens im Juni vorgelegt werden, um die Beschlüsse zu fassen, da sie dann entsprechend entwickelt und durchgerechnet werden kann.

StR Fischer

01.19.32

bedankt sich bei Hr. Dr. Krug und findet, dass er ein sehr gutes Ergebnis vorgetragen hat. Hier werden Möglichkeiten eröffnet, um letztlich zu einer Entscheidung zu kommen, die mehrheitsfähig im Stadtrat ist. Damit hat der Bericht heute zur Kenntnis gedient.

2. Bewohnerparken im Stadtteil Gleißbühl, Anpassung der Regelungszeit - Beschluss -

StR Fischer

01.20.04

hält fest, dass die Vorlage selbsterläuternd ist, lässt abstimmen und stellt fest, dass der Beschlussvorschlag einstimmig gefasst ist.

Beschluss

siehe Beilage

3. Straßenplan Karl-Liebknecht-Straße, Nördlicher Abschnitt - Beschluss -

StR Gradl

01.20.48

hat bei dieser Lösung ein ungutes Gefühl. Die tägliche Verkehrssituationen vor Schulen und Kindergärten sind ein Verkehrschaos. Er fragt, ob nicht ein Gehweg angebracht werden kann, der vom Straßenbereich abgetrennt ist und die Geschwindigkeit für den Pkw-Verkehr auf 10 km/h beschränkt werden kann.

StR Sendner

01.22.56

schließt sich den Ausführungen von Herrn Gradl an und ist auch der Meinung, dass es sinnvoll wäre wenigstens einseitig einen Gehweg zu errichten.

StR Baumann

01.23.32

erklärt, dass bedingt durch den Kindergarten die Frage zu klären ist, wie man dem schwächsten Verkehrsteilnehmer hier Vorrang einräumt. Es gibt nur zwei Möglichkeiten: Mischverkehr, hier hat der schwächste Verkehrsteilnehmer Vorrang. Oder Trennverkehr, hier benutzt jeder Verkehrsteilnehmer seine Fahrbahn/Gehweg. Bei der vorhandenen Straßenbreite ist ein sicherer Gehweg nicht herzustellen. Diese Planung ist mit der Verkehrsaufsicht und der Polizei abgestimmt.

StR Fischer

01.27.27

findet dies überzeugend und schlüssig.

StR Schuh

01.27.41

möchte wissen, ob nicht ein Grunderwerb bzw. eine Abtretung möglich wäre um einen 2m breiteren Gehweg zu bekommen.

Die Verwaltung
(Herr Jülich – Vpl)

01.28.25

erklärt, dass die Situation in dieser Straße sehr beengt ist und die Planung nicht so leicht war bei der Ausgangssituation der Grundstücksgrenzen. Ein Gehweg müsste nicht nur nach Richtlinie 1,75-2m breit sein, sondern er müsste auch durchgehen bis zur Gaulnhofener Straße. Eine Planung mit einem Gehweg bis zum Kindergarten und anschließend verkehrsberuhigter Bereich ist nicht möglich.

Er betont den Charakter der Straße. Es gibt 12 Parkplätze und keine Durchfahrtmöglichkeit. Für die Verwaltung ist es ein Kompromiss aus den vorhandenen Platzverhältnissen und der Verkehrsbedeutung. Deshalb hat man sich für den Mischverkehr und den verkehrsberuhigten Bereich entschieden.

StRin Seer

01.30.02

meint, der neuralgische Zeitpunkt ist in den Morgenstunden, wenn die Eltern ihre Kinder zum Kindergarten bringen. Wenn sich das Auto schon nicht vermeiden lässt, könnte doch in der Gaulnhofener Straße geparkt werden um die 30 m zu Fuß zu bewältigen, damit in dieser kleinen Straße nicht das Verkehrschaos ausbricht.

StR Gradl

01.30.54

er versteht die Verwaltung so, dass die Verwaltung keine andere Möglichkeit sieht. Er möchte nochmal darauf hinweisen, dass er nicht glücklich ist über diese Lösung und nimmt es nur zur Kenntnis.

StR Baumann

01.31.43

steht zu dieser Lösung, denn genau in diesem Spannungsfeld zwischen verkehrlich ausbaumäßigen und verkehrsrechtlichen Optimum hat man zu entscheiden. Beim Trennverkehr wird immer schneller gefahren und führt unterm Strich zu einer höheren Gefährdung der schwächsten Verkehrsteilnehmer.

StR Fischer

01.33.15

lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest, mit der Anmerkung, dass einige aus dem Verkehrsausschuss mit dieser Lösung nicht glücklich sind.

Beschluss

siehe Beilage

4. Äußere Bayreuther Straße - Anlage eines Radstreifens zwischen Kilianstraße und Ziegelsteinstraße - Beschluss -

StRin Seer

01.33.58

stimmt dem Konzept der Verwaltung zu und ist erfreut darüber, dass diese Radwegenetzlücke geschlossen werden soll. Es heißt aber, dass die Baukosten für diese Maßnahme 500.000 € betragen und größtenteils aus dem Radwegeetat finanziert werden soll. Dieser beinhaltet aber dieses Jahr nur 400.000 €. Was würde das für die weiteren Maßnahmen im Radverkehr im Jahr 2010 bedeuten?

StR Baumann

01.34.42

erklärt, dass die Finanzierung noch nicht endgültig geklärt ist und mit SÖR noch abgestimmt werden muss. Die Maßnahme ist im Bauprogramm 2011-2014 fest eingeplant. Es wurde der Entschluss gefasst, dass der Löwenanteil aus dem Radverkehrsetat finanziert wird.

StR Fischer

01.35.2

lässt abstimmen und stellt Einstimmigkeit fest.

Beschluss

siehe Beilage

Auflage

5. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses am 10.12.2009

StR Fischer

Die Niederschrift ist einstimmig genehmigt.

Nürnberg, 25.02.2010

Der Vorsitzende:

i.V.

gez. Fischer

Der Referent:
gez. Baumann

Schriftführerin:
gez. Braunersreuther