

N i e d e r s c h r i f t
über die
25. Sitzung des Verkehrsausschusses am 03. März 2005
im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II
- öffentlich -

Vorsitzender:	Oberbürgermeister	Dr. Maly
Referent VI:	i. V. berufsm. Stadtrat	Dr. Fleck
Mitglieder:	Stadtrat	Bloß (i.V. StRin Heinemann)
	Stadtrat	Gruber (i.V. StR Höffkes)
	Stadtrat	Mägerlein
	Stadtrat	Meyer
	Stadtrat	Schuh
	Stadtrat	Sendner
	Stadtrat	Fischer
	Stadtrat	Gradl
	Stadtrat	Nitsch (entschuldigt)
	Stadtrat	Raschke (i.V. StR Lunz)
	Stadtrat	Dr. Slavik
	Stadträtin	Wild
	Stadtrat	Grosse-Grollmann
Sonstige Teilnehmer:	Staatl. Straßenbauamt	Ried
	Staatl. Straßenbauamt	Sirch
	Stadträtin	Seer
	PD/N	Kirchner
	VAG	Heußner
	T	Kluge
	T/1	Fischer
	Vpl	Weißmann
	Vpl/M-F	Walser

Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr
Ende der Sitzung: 10.00 Uhr

Schriftführerin: Schnattinger

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

- | | | |
|-----------|--|---------|
| 1. | Direktanbindung Flughafen/BAB A 3 | Bericht |
| 2. | Partnerstädte
hier: <u>Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.11.2004</u>
<u>Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.12.2004</u> | Bericht |
| 2a | Errichtung einer Fußgängerunterführung an der Beuthener Straße | Bericht |
|
 | | |
| I a. | Auflagen | |
| 3. | Straßenplan Klaus-Groth-Straße | |
| 4. | Niederschrift über die 24. Sitzung des Verkehrsausschusses am 27.01.2005 | |

Nichtöffentliche Sitzung entfällt

Herr OBM eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Es liegt eine dringliche Anmeldung zur Errichtung einer Fußgängerunterführung an der Beuthener Straße vor, die als TOP 2 a behandelt wird.

1. Direktanbindung Flughafen/BAB A 3 - Bericht -

Herr Sirch (SBA) 00.01.50

verweist auf seinen Vortrag zur Verkehrsuntersuchung in der letzten Sitzung des Ausschusses, wo er über das Ergebnis und die Bewertung des Verfahrens sowie die verschiedenen Varianten berichtet hat. Er weist darauf hin, dass das Raumordnungsverfahren, in dem die Träger öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme haben, Ende März beantragt werden soll.

StR Dr. Fleck 00.04.00

ergänzt, dass die Varianten unterschiedliche Auswirkungen auf die verkehrliche Entlastbarkeit von Ziegelstein haben. Die Priorisierung zugunsten einer Tunnelvariante Ost ist die beste Lösung für die Bevölkerung und den Flughafen. Aus Sicht des Flughafens hat der Planfall 1.2 den massiven Nachteil, dass es zu erheblichen Spartenumlegungen kommen müsste und Gebäudeabrisse nötig würden. Außerdem würde die Logistik im gesamten Cargo-Bereich negativ betroffen. Deshalb priorisiert der Flughafen den Planfall 1.1, die Variante Tunnel Ost indirekt. Im Rahmen der Diskussion sollte die Position des Flughafens mit berücksichtigt werden.

Herr OBM 00.07.50

weist darauf hin, dass das Straßenbauamt über ein Verfahren berichtet hat, das die Stadt Nürnberg nicht direkt beeinflussen kann. Den Antrag der Grünen kann der Ausschuss deshalb nicht beschließen. Es handelt sich hier um den Bericht über ein Raumordnungsverfahren, das das Straßenbauamt betreibt.

Die Verwaltung (Vpl) 00.08.50

berichtet, dass das Gutachten in enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsplanung durchgeführt wurde. Aus verkehrlicher Sicht bringen die Varianten 1.1, 1.2 und die Ostumfahrung eine Entlastung im Bierweg. Die Aufgabenstellung des Gutachtens war die Direktanbindung des Flughafens an die A 3, deshalb wurde eine alleinige Westanbindung nicht bewertet. Die Folgen für das Nürnberger Verkehrsnetz halten sich in Grenzen.

Herr Sirch 00.10.40

beantwortet die im Antrag der Grünen gestellten Fragen:

- Zu den Umweltauswirkungen ist zu sagen, dass eine UVP in Auftrag gegeben wurde, in der alle zielführenden Planfälle ermittelt und bewertet wurden. Die Abwägung erfolgt im Rahmen des Raumordnungsverfahrens bei der Regierung von Mittelfranken. Das Ergebnis des Verfahrens ist eine landesplanerische Beurteilung.
- Aufgrund der Bedeutung der FFH-Problematik wurde eine Prognose für die Verträglichkeitsprüfung gemacht. Auch diese Studie wird Bestandteil der Raumordnungsunterlagen. Die Aussage der Studie ist, dass aus heutiger Sicht lediglich für die Planfälle 1.1, 1.2 und bei entsprechender Modifizierung auch für die Variante 1.4 eine Nichterheblichkeit attestiert werden kann.
- Zum Grundwasserstrom liegt eine Machbarkeitsstudie der Landesgewerbeanstalt vor. Sowohl bei der Ostumgehung über die Rathsbergstraße als auch bei der Direktquerung in einem Tunnel können durch Wahl geeigneter Bauverfahren und bautechnischer Maßnahmen temporäre Einflüsse stark minimiert und langfristige Auswirkungen auf das Umfeld vermieden werden. Im Endzustand werden die fertiggestellten Bauwerke bei Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen weder eine Sperrwirkung noch eine Ablenkung des Grundwasserstroms zur Folge haben.

- Für die einzelnen Planfälle werden folgende Kosten genannt:
 - Planfall 1.1: 44 Mio. €
 - Planfall 1.2: 35 Mio. €
 - Planfall 1.3: 39 Mio., €
 - Planfall 1.4 (Rathsbergtrasse): 22 Mio. € - in modifizierter Form 40 Mio. €
 - Planfall 2.1: 30 Mio. €
 - Planfall 2.2: 51 Mio. €

Der Antrag, dass alle Varianten, die FFH-Gebiete durchschneiden, aufgegeben werden sollen, ist so nicht durchsetzbar, da alle Varianten in mehr oder weniger deutlicher Form das Vogelschutzgebiet durchschneiden.

StR Mägerlein

00.15.35

sieht in den Varianten 1.1 und 1.2 die beste Lösung für die Verkehrsentslastung der Bewohner, da sich nach der Anbindung im Abschnitt Marienbergstraße eine Verringerung von 4.500 Fahrzeugen und weiter östlich von 7.500 Fahrzeugen ergibt. Bevor endgültig entschieden wird, sollten sowohl von der Stadt als auch vom Straßenbauamt die Vor- und Nachteile der Varianten 1.1 und 1.2 gegenübergestellt werden. Bei der indirekten bzw. direkten Anbindung muss die U-Bahnrohre unterfahren werden, kann ein Lkw die Steigung bzw. das Gefälle dort bewältigen? Er bittet um Angabe durch die Verwaltung, wie viele Lkw täglich und zu welchen Zeiten das Cargo-Center anfahren. Erst nach Vorlage dieser Zahlen kann man sich für eine Variante entscheiden. Außerdem möchte er Angaben zum Umfang der erforderlichen Abholungen.

StR Fischer

00.20.50

bedankt sich für die Informationen. Bereits im Sideletter steht, dass die Stadt Nürnberg die Anbindung des Flughafens an die Autobahn unterstützt. Auch für die SPD können nur die Varianten 1.1 und 1.2 in Frage kommen, die Variante 1.4 kann nicht akzeptiert werden. Es ist erfreulich, wenn durch die Verwirklichung der Planung eine Entlastung des Bierwegs erreicht werden kann. Für heute wird der Bericht zur Kenntnis genommen. Er wartet auf die für Mai angekündigte Vorlage der Stellungnahme der Stadtverwaltung zum Raumordnungsverfahren.

StR Grosse-Grollmann

00.23.30

befriedigt die Antwort auf seinen Antrag nicht. Es wäre interessant gewesen zu erfahren, welche Verbesserungen der Verkehrsströme erzeugt worden wären, wenn die Westanbindung zur Erlanger Straße gebaut worden wäre. Der Fahrzeitgewinn von max. 6 Minuten ist in Relation zu setzen zu dem Gesamtaufwand. Er bittet um Antwort auf seine im Antrag gestellten Fragen.

StRin Seer

00.25.50

bemängelt, dass sie ihren Antrag nicht begründen konnte und würde gerne noch Kostenangaben zur Variante 3 haben, auf die bisher nicht eingegangen wurde. Es ist ein Armutszeugnis, wie man hier mit der Natur und unberührten Flächen umgeht.

Herr OBM

00.27.20

stellt zur Geschäftsordnung fest, dass der Punkt nicht wegen der Anträge auf der Tagesordnung stand, sondern weil er in der letzten Sitzung vertagt wurde. Deshalb ist es legitim, wenn zuerst die Verwaltung vorträgt und anschließend die Anträge begründet werden. Alle Anträge, die einen direkten Einfluss auf die Frage haben, was im Verfahren behandelt oder nicht behandelt wird, sind in dieser Form nicht zulässig. Wenn gewünscht wird, dass man ein städtisches Votum abgibt und die Straßenbaubehörde bittet, folgendes zu tun, dann kann über die Anträge abgestimmt werden.

StR Schuh

00.28.25

erklärt, dass die Nordanbindung an die A 3 für die Freien einen richtigen Schritt für die weitere Anbindung des Flughafens für die nächsten 20 Jahre darstellt. Die Varianten 1.1 und 1.2 sollten weiterverfolgt werden. Diese Anbindung hat auch Auswirkungen auf den Knotenpunkt Erlanger Straße/Marienbergstraße und den evtl. Durchbau der Bamberger Straße, die diesen Knotenpunkt stark belasten wird. Der Schleichwegverkehr durch Almoshof und Lohe sowie von Fürth über Poppenreuth nach Thon wird für die westliche Anbindung Marienbergstraße eine höhere Verkehrsbelastung bringen. Die Planungen für ein mögliches Gewerbegebiet östlich der Flughafenstraße müssen ebenfalls mit berücksichtigt werden, Anbindungsmöglichkeiten sollten bereits heute vorgesehen werden. Für die Bewohner Ziegelsteins wäre die Ostanbindung die geeignetere gewesen.

Herr Sirch

00.31.30

beantwortet die gestellten Fragen. Die Unterschiede der einzelnen Varianten werden im Raumordnungsverfahren sehr detailliert beschrieben sein, so dass die Grundlage für eine fundierte Stellungnahme gegeben ist. Die Variante 1.1 liegt nicht unter der U-Bahn, sondern darüber, das gleiche gilt für Variante 1.4. Der Flächenbedarf im Wald schwankt je nach Variante zwischen 2,4 und 4,1 ha, wobei weniger als ein Drittel asphaltiert werden wird. Die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten, in dem auch der Bedarf nachgewiesen ist. Die Entwicklung des Flughafens zeigt die Notwendigkeit einer Anbindung auf. Der Zeitgewinn von 6 Minuten ist ein Durchschnittswert. Entscheidend ist, dass mit der Direktanbindung die Planungssicherheit für den Nutzer erhöht wird. Die Kosten für den Planfall 3 wurden nicht exakt ermittelt, da dieser Planfall ausgeschieden ist, sie würden wahrscheinlich zwischen 5 und 10 Mio. € liegen.

Herr OBM

00.36.00

fasst zum Verfahrensstand zusammen: Das staatliche Straßenbauamt ist der Antragsteller, die Regierung von Mittelfranken wird die Güterabwägung vornehmen. Die Gutachten sind öffentlich und sollen so früh wie möglich dem Stadtrat zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt Nürnberg wird in diesem Verfahren um eine Stellungnahme gebeten. Ein Kriterium wird die Abwägung der Umwelteingriffe sowie die innere Erschließung des Flughafens sein. Die Frage, ob und wo das sonstige Verkehrssystem der Stadt tangiert wird, wird ebenfalls eine Rolle spielen. Im Osten müssen bauliche Veränderungen im Bierweg zeitlich abgestimmt werden, sonst wird es nicht zu der gewünschten Entlastung kommen. Im Westen wird der Knoten Erlanger Straße und der weitere Weg über die Bamberger Straße zu prüfen sein, für Buchenbühl wird zu untersuchen sein, wie sich die Trasse durch den Wald auswirkt. Das sind die wichtigsten Punkte, die in der Stellungnahme zu diesem Verfahren abgehandelt werden sollen.

StR Mägerlein

00.38.45

gibt zu Protokoll, dass die Variante 1.4 sowie die anderen Varianten für die CSU nicht in Frage kommen.

StR Fleck

00.39.00

merkt an, dass man bei dem geplanten Gewerbegebiet nicht mit einer nicht vorhandenen Nachfrage argumentieren kann. Man wird dort erst eine Entwicklung haben können, wenn eine Autobahnanbindung fertig ist. Bei dieser Infrastrukturplanung wird über ein Zeitfenster von 10 oder 20 Jahren gesprochen. Die Zuwachsraten beim Fluggastaufkommen sind laut Masterplan eingetreten. Die Verweigerungshaltung der Grünen schmerzt in Bezug auf die Weiterentwicklung des Standortes Flughafen. Der Ausbau des Flughafens ist Voraussetzung dafür, dass Nürnberg als Wirtschaftsstandort und Metropolregion in Zukunft eine vernünftige Entwicklungschance hat.

StR Grosse-Grollmann

00.43.45

hat bei vielen Aussagen des Gutachtens den Eindruck, dass es aktuell keinen Bedarf für die Anbindung gibt. Zunächst ist für ihn nicht wirklich erkennbar, warum diese Varianten hier so ernsthaft verfolgt werden.

StR Fleck

00.46.00

stellt fest, dass die verkehrliche Belastung in Ziegelstein bereits heute deutlich verbesserungsbedürftig ist. Nürnberg ist außer Hamburg der einzige Flughafen Deutschlands, der keine Direktanbindung hat. Diese ist aber für die Wettbewerbsfähigkeit notwendig.

Die Verwaltung (Vpl)

00.48.15

weist darauf hin, dass sich die Zunahme der Fluggastzahlen nur geringfügig auf die Straße auswirkt. Grund dafür ist sicher die U-Bahn, sowie - bedingt durch die Drehkreuzfunktion - das hohe Potential an umsteigenden Fluggästen. Die U-Bahn hat sich ebenfalls auf den Besucherverkehr und den Wirtschaftsverkehr ausgewirkt. Beim Güterverkehr kommt es zu einer Steigerung, hier wäre eine Direktanbindung von Vorteil, um den Anteil an Schwerlastverkehr im Stadtgebiet abzumildern. Optimistisch ist davon auszugehen, dass die Bamberger Straße bereits vor der Nordanbindung Flughafen gebaut ist, dadurch wird sich die Situation am Knotenpunkt Erlanger Straße deutlich verbessern.

StR Schuh

00.50.40

merkt an, dass die Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Flughafenstraße enorm ist, besonders im Bereich der Sportplätze. Die Direktanbindung wäre ein Kompromiss, mit dem viele politisch die nächsten Jahre gut leben könnten.

Herr OBM

00.52.10

lässt abstimmen. Er stellt fest, dass die Anträge mit großer Mehrheit abgelehnt werden.

Beschlüsse:

siehe Beilage

2. Partnerstädte

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.11.2004

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.12.2004

- Bericht -

StR Dr. Fleck

00.53.20

hofft, dass die Detailabstimmung zeitnah vorgenommen werden kann, damit die Umsetzung noch in diesem Jahr erfolgen kann.

StR Mägerlein

00.53.50

empfiehlt, bei der Ausführung bei Gera statt Deutschland „Thüringen“ zu schreiben, da bei Glasgow „Schottland“ steht und nicht Großbritannien. Außerdem regt er an, auf die Rückseite nur in deutscher Sprache „Willkommen in Nürnberg“ zu schreiben, um die anderen Partnerstädte nicht zu diskriminieren.

Herr OBM

00.54.50

meint, dass sich der Willkommensgruß nicht auf die Sprachen der Partnerstädte bezieht, sondern nur auf die gängigsten Sprachen der Nürnberg-Besucher.

StR Fischer

00.55.25

fürchtet, dass hier ein Irrtum vorliegt. Er geht davon aus, dass die Rückseite für Werbung vorgesehen ist, um die Vitrine zu finanzieren.

StR Grosse-Grollmann

00.56.50

findet es problematisch, dass sich die Standorte fast immer auf dem Mittelstreifen befinden. Er regt an, Standorte auf der rechten Seite zu suchen, um die Erkennbarkeit zu erhöhen.

Herr OBM

00.57.30

erklärt, dass die Standorte im letzten Jahrzehnt sehr erschöpfend geprüft wurden. Er vermutet, dass dies den Minimalkompromiss mit Verkehrsaufsicht, Polizei, Regierung von Mittelfranken usw. darstellt.

StR Fischer 00.57.50
bezieht sich auf die im Antrag der CSU gewünschten Vormerkungen für Straßenbenennungen. Er weist darauf hin, dass keine bestehenden Straßen umbenannt werden sollten.

Herr OBM 00.58.20
stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

2a Errichtung einer Fußgängerunterführung an der Beuthener Straße - Bericht -

StR Dr. Fleck 00.58.40
verweist auf die Vorlage.

StR Fischer 00.58.50
stimmt nur zu, wenn keine Kosten für die Stadt entstehen.

StR Mägerlein 00.59.00
schließt sich dem an und fragt, ob die Sicherheit gewährleistet ist.

Herr OBM 00.59.25
teilt mit, dass es Auflage der Behörden war, dass die Sicherheit gewährleistet sein muss. Der Bericht hat zur Kenntnis gedient.

- Auflagen -

3. Straßenplan Klaus-Groth-Straße

Herr OBM 00.59.40
stellt fest, dass der Beschluss einstimmig gefasst wird.

Beschluss: siehe Beilage

4. Niederschrift über die 24. Sitzung des Verkehrsausschusses am 27.01.2005

Die Niederschrift hat heute ohne Erinnerung aufgelegt.

Nürnberg, 03. März 2005
Der Vorsitzende:

Referent:
i.V.

Schriftführerin: