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

über die

28. Sitzung des Verkehrsausschusses am 23. Juni 2005

im Großen Sitzungssaal des Rathauses, Fünferplatz 2/II

- öffentlich -

Vorsitzender:	**Oberbürgermeister**	**Dr. Maly**
Referent VI:	**berufsm. Stadtrat**	**Baumann**
Mitglieder:	**Stadtrat**	**Bloß**
	Stadtrat	**Gruber**
	Stadtrat	**Mägerlein**
	Stadtrat	**Meyer**
	Stadtrat	**Schuh**
	Stadtrat	**Sendner (bis 10.30 Uhr)**
		i.V. StR Fett (ab 10.30 Uhr)
	Stadtrat	**Fischer**
	Stadtrat	**Gradl**
	Stadtrat	**Nitsch (i.V. StR Agathagelidis)**
	Stadtrat	**Raschke (i.V. StR Lunz)**
	Stadtrat	**Dr. Slavik (i.V. StRin Zerweck)**
	Stadträtin	**Wild**
	Stadtrat	**Grosse-Grollmann**

Sonstige Teilnehmer:

Stadträtin	**Seer**
PD/N	**Anselstetter**
VAG	**Dr. Müller, Borchers**
T	**Kluge**
T/1	**Fischer**
Vpl	**Weißmann**
Vpl/M-F	**Walser**

Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr
Ende der Sitzung: 11.45 Uhr

Schriftführerin: Schnattinger

Tagesordnung

I. Öffentlich

Referent: berufsmäßiger Stadtrat Dipl.-Ing. Baumann

1.	**Nahverkehrsplan** **hier: Maßnahmen 2005 – 2010**	Beschluss
2.	**Straßenbahn durch die nördliche Pillenreuther Straße zwischen Hauptbahnhof und Wölckernstraße** **hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.05.2005**	Beschluss
3.	**Stadtbahn Erlangen** **hier: - Standardisierte Bewertung** **- Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 29.04.2005** **- Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.05.2005**	Beschluss
4.	**Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO); Inlineskater auf Straßen und Radwegen** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfrktion vom 14.01.2005**	Bericht
5.	**Tieferlegung der Unterführung Rothenburger Straße** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.01.2005**	Bericht
6.	**Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Langwasser an das Stadionbad** **hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.03.2005**	Bericht
7.	**Vollzug des bayerischen Landesplanungsgesetztes (Bay LplG); Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (ROV) zur Anbindung des Flughafens Nürnberg an die Bundesautobahn A 3** **hier: Stellungnahme der Stadt Nürnberg**	Gutachten
7a	**Verkehrsführung Friedrich-Ebert-Platz während des U-Bahn-Baus** **hier: Dringlichkeitsantrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.06.2005**	Bericht

I a. Auflagen

8. Stübacher Straße – Bereich zwischen dem Anwesen Nr. 29 und der Siegelsdorfer Straße

9. Niederschrift über die 27. Sitzung des Verkehrsausschusses am 12.05.2005

Nichtöffentliche Sitzung entfällt

Herr OBM stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird ergänzt: Der vorliegende Dringlichkeitsantrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.06.2005 „Verkehrsführung Friedrich-Ebert-Platz während des U-Bahn-Baus“ wird als TOP 7a behandelt.

1. Nahverkehrsplan
hier: Maßnahmen 2005 – 2010
- Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 14.06.2005
- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.06.2005

StR Baumann 00.01.10
berichtet über die Vorgeschichte des Nahverkehrsplans. Grundlage ist im Unterschied zum Nahverkehrsentwicklungsplan eine 5-Jahres-Prognose von 2005 – 2010 als maßgebender Zeithorizont. Er ist Grundlage für die Aufgabenträger und muss in 5 Jahren fortgeschrieben werden. Ee stellt einen Rahmenplan für die räumliche Erschließung des Stadtgebietes mit öffentlichem Nahverkehr dar.

Die Verwaltung (Vpl) 00.03.55
stellt das Maßnahmenpaket zum Nahverkehrsplan mit einem Planungshorizont von 5 Jahren vor. Der Nahverkehrsplan hält sich strikt an die Stadtgrenzen. Verschiedene Maßnahmen, die Auswirkungen auf das Netz haben, wie z. B. die Pillenreuther Straße, der Bereich der U 3 im Nürnberger Nordwesten, sowie im Nürnberger Südosten der Raum Fischbach – Langwasser und im Nürnberger Süden der Bereich Eibach – Hafen werden geschildert. Ebenfalls eine Rolle im Nahverkehrsplan spielt die Beschleunigung des Schienenverkehrs.

StR Fischer 00.19.05
begründet den Antrag seiner Fraktion. Es gibt Grenzfälle zwischen Nahverkehrs- und Nahverkehrsentwicklungsplan. Bestimmte Themen, die eigentlich in den Nahverkehrsentwicklungsplan gehören, wie z. B. die Minervastraße werden von der SPD doch etwas zeitnäher gesehen. Falls das NVEP-Gutachten zu dem Ergebnis kommen sollte, dass eine Ost-West-Querung notwendig und wirtschaftlich ist, muss überlegt werden, ob man durch die Altstadt bauen muss oder ob sie über die Pirckheimerstraße geführt werden kann. Der 2. Punkt ist die Stadtbahn Erlangen bzw. die Stadtumlandbahn, für die es in den 90er Jahren bereits eine Bewertung gab. Der 3. Punkt ist die Verlängerung der U 3 in den Südwesten. Ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel muss sein, die Pendlerverkehre auf die Schiene zu bringen. Bei der Ziffer 2 des Antrags handelt es sich um Utopien, die von der SPD nicht unter dem Aspekt der heutigen Förderungsrichtlinien geprüft wurden. Die Ziffer 3 des Antrags bezieht sich auf das Verkehrsverbundgebiet. Der Antrag gehört eigentlich in den Nahverkehrsentwicklungsplan, der wegen der Überschneidung zu kurzfristigen Maßnahmen jedoch heute schon eingebracht wird. Diese Vorstellungen sollten den Gutachtern zur Untersuchung überlassen werden.

StR Meyer 00.27.40
stellt fest, dass die gesetzliche Vorgabe des Nahverkehrsplans ein Anstoss war, über Verbesserungen nachzudenken. Die aus seiner Sicht kritischen Punkte werden unter TOP 2 und 3 behandelt. Er erläutert den Antrag seiner Fraktion: Die Anbindung Höfles sollte in den nächsten Monaten geklärt werden, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Die Fahrzeiten der Buslinien 56 und 59 im Bereich Langwasser-Mitte – Fischbach sollten synchronisiert werden. Er regt an, dem Ausschuss eine Kostenbilanz im Rahmen einer kurzen Vorlage zur Verfügung zu stellen, in der die Kosten bzw. Einsparungsmöglichkeiten der einzelnen Umsetzungsschritte des Nahverkehrsplans aufgezeigt werden. Zum Antrag der SPD ist anzumerken, dass davon auszugehen ist, dass bis zur Inbetriebnahme der U-Bahn am Friedrich-Ebert-Platz der Nahverkehrsplan vorliegt, deshalb ist eine kurzfristige Klärung der Ost-West-Querung durch die Altstadt nicht erforderlich. Das Thema Stadtbahn wird unter TOP 3 behandelt. Er versteht nicht, weshalb die Trasse U 3 Südwestkorridor heute beschlossen werden soll, nachdem die SPD im AfV Sept./Okt. 2004 Das Ende der U-Bahn an der Gustav-Adolf-Straße gefordert hat. Er fragt, ob die Möglichkeit besteht, im

nächsten Verkehrsausschuss einen eigenen Tagesordnungspunkt Nahverkehrsentwicklungsplan auf die Tagesordnung zu setzen, damit der Ausschuss einen aktuellen Bericht zum Status und den einzelnen Zeitachsen bekommt. In diesem Rahmen könnte dann auch der Antrag der SPD behandelt werden.

StR Fischer 00.37.30
hat kein Problem damit, das in der nächsten Sitzung zu beschließen.

Herr OBM 00.37.45
bezieht sich auf einen Zeitungsartikel von heute, wo ihm von der CSU vorgeworfen wird, er hätte kein Konzept in Fragen des ÖPNV. Im Unterschied zur CSU tut er sich nicht schwer, die U-Bahn zu befürworten, dort wo sie sinnvoll ist, ebenso wie die Straßenbahn. Rückblickend auf das bisher geleistete ist zu sagen, dass die S-Bahn-Finanzierung z. Z. gut aussieht, die Linie Erlangen – Forchheim wird kommen. Er plädiert für die Verlängerung der U 3 in den Südwesten nach Zirndorf und Oberasbach, die beiden Oberbürgermeister der Nachbargemeinden befürworten dieses Projekt ebenso. Die isolierte Prüfung der Stadtbahn nach Erlangen durch den Gutachter hat kein befriedigendes Ergebnis gebracht. Das T-Stück macht insgesamt verkehrspolitisch Sinn, es muss überlegt werden, wie dieses T-Stück weiterverfolgt werden kann. Selbstverständlich wird an der U 3 Südwest mit Zirndorf und Oberasbach weitergearbeitet, ebenso am T-Stück Systemergänzung Erlangen, auch bevor der Nahverkehrsentwicklungsplan fertig ist. Der Stadtrat hat den politischen Auftrag und sollte den politischen Mut haben, bestimmte Dinge zu beschließen.

StR Grosse-Grollmann 00.45.05
freut sich, dass der Nahverkehrsplan dazu führt, dass Dinge umgesetzt werden, die schon lange anstehen und sieht es als Anlass, dass man nicht nur über Pläne spricht, sondern auch Taten folgen lässt. Ihm fehlt eine Analyse der Schwachstellen im ÖPNV. Er schlägt vor, eine Buslinie vom Flughafen über Höfles nach Fürth zu führen und damit die U-Bahnbereiche zu verbinden. Er befürwortet eine Behandlung des SPD-Antrages in der nächsten Sitzung, da damit für alle die Möglichkeit besteht, sich zu den Vorschlägen zu äußern.

Herr OBM 00.50.05
teilt zum Verfahren mit, dass die Verwaltung vorhatte, nach der Sommerpause das Nahverkehrsentwicklungsgutachten im Ausschuss vorzulegen. Er hält zwei Möglichkeiten für denkbar: entweder abwarten bis die Verwaltungsvorlage da ist und dann die Anregungen diskutieren oder in der letzten Sitzung vor der Sommerpause sozusagen einen „Brainstorm"-Tagesordnungspunkt machen, wo tatsächlich die Anregungen aus dem Kreis des Ausschusses aufgenommen werden und die dann von der Verwaltung mit verarbeitet werden. Er hält beides für machbar.

Der Vertreter der VAG 00.50.55
stellt fest, dass es einen arbeitsbegleitenden Ausschuss gab, in den die VAG ihre fachliche Meinung mit einbringen konnte. Der Nahverkehrsplan findet voll und ganz die Zustimmung der VAG, mit Ausnahme der Pillenreuther Straße. Das wäre ein Thema der Nahverkehrsentwicklungsplanung. Eine wichtige Feststellung des Nahverkehrsplans ist, dass Nürnberg ein gutes bis sehr gutes ÖPNV-Angebot hat.

StR Schuh 00.52.35
spricht sich für eine Anbindung von Höfles nach Fürth aus. Eine mittelfristige Lösung könnte die Verlängerung der Straßenbahn nach Buch bis zur Straße Am Wegfeld sein. Er regt an, zu überlegen, ob man nicht parallel zur Stadtbahn die nördlichen Stadtgebiete Boxdorf und Großgründlach ebenfalls bewertet. Er befürwortet die langfristige Entwicklung der Stadtbahn nach Erlangen.

StR Fischer 00.55.30
bemerkt, dass der Analyseband des Nahverkehrsplans zeigt, dass der Nahverkehr bisher

alleine von der VAG in Abstimmung mit der Stadt Nürnberg entwickelt und geplant wurde. Inzwischen entwickelt die Stadt Nürnberg als Auftraggeber des ÖPNV immer mehr eigene Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV. Entscheidend ist der politische Wille der Stadt Nürnberg, was den ÖPNV betrifft.

StR Baumann 00.57.40
stellt fest, dass die Linie 9 und die Altstadtquerung im Nahverkehrsentwicklungsplan zu behandeln sind, was kurzfristig, nämlich voraussichtlich 2007, erfolgen wird.

Die Verwaltung (Vpl) 00.58.15
erläutert zunächst das weitere Vorgehen zum Nahverkehrsentwicklungsplan, der an die neue Datenbasis DIVAN gekoppelt ist. Ein Gutachten kann erst vergeben werden, wenn diese Daten vorliegen. Spätestens im Herbst soll das Konzept zur Bearbeitung des NVEP im Ausschuss vorgestellt werden. Stadtrat und Öffentlichkeit sollen an den einzelnen Planungsschritten beteiligt werden, ähnlich wie bei der Planung Frankenschnellweg. Bei den Buslinien 56 und 59 wurd versucht, einen 10-Minuten-Takt zu erreichen. Bei allen im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Maßnahmen wird von einer kostenneutralen Umsetzung ausgegangen. Der Analyseumfang des Nahverkehrsplans bezieht sich auf das Stadtgebiet. Dinge, die mit den Nachbargemeinden zu regeln sind, müssen im regionalen Nahverkehrsplan geregelt werden.

Herr OBM 01.05.50
lässt über den Beschlussvorschlag der Verwaltung abstimmen und stellt fest, dass die Beschlussfassung einstimmig erfolgt.

Beschluss: **siehe Beilage**

2. Straßenbahn durch die Pillenreuther Straße zwischen Hauptbahnhof und Wölckernstraße
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.05.2005
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.06.2005

StR Baumann 01.06.45
verweist auf die Vorlage. Wesentliche Punkte sind die Durchbindung von Linien und die Verknüpfung der Linien 5 und 7 sowie die Verträglichkeit mit dem Motorisierten Individualverkehr.

Die Verwaltung (Vpl) 01.08.45
berichtet zunächst über die Vorgeschichte. Bereits 1993 gab es im Rahmen des Intraplan-Gutachtens den Vorschlag, eine Planung zur Pillenreuther Straße zu machen, das wurde im Stadtrat 1994 beschlossen. 1998 wurde dieser Beschluss aufgehoben. Damals galten andere Rahmenbedingungen als heute. 2002 wurde die Verwaltung beauftrag, eine eingehende Untersuchung der Pillenreuther Straße zu machen. Diese wurde im Juli 2003 vorgelegt, woraufhin der Beschluss, die Verwaltung möge vertieft planen, gefasst wurde. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch die Planung das Straßenbahnnetz wirtschaftlicher wird, was einen Spareffekt für die VAG bringt, der Betriebsbereich wird attraktiver und insgesamt flexibler, was die Netzzusammenhänge anbelangt. Die Leistungsfähigkeit für den IV ist gewährleistet.

StRin Seer 01.35.20
begründet den Antrag ihrer Fraktion und möchte heute einen Beschluss. Sie vermutet, dass die CSU die Linie nie wollte und deshalb die Finanzierung als Vorwand benutzt, heute nicht zu beschließen. Die Situation hat sich verändert, die Straßenbahn schwimmt im Verkehr mit. Deshalb schlägt sie vor, dass der AfV eine Art Resolution beschließt und sich beim Bund und beim Land Bayern dafür einsetzt, dass die Förderbedingungen geändert werden.

StR Meyer 01.38.45
beantragt, die Straßenbahnverbindung im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplanes zu untersuchen. Dafür gibt es wichtige Gründe, wie z. B. die Finanzierung. Auf Einzelheiten der vorgelegten Planung geht er nicht besonders ein. Das Thema Pillenreuther Straße wurde in einer Arbeitsgruppe von der Verwaltung und der VAG bearbeitet, die Auffassungen der VAG und der Verwaltung sind unterschiedlich. Die angegebenen Kosten von 8,5 Mio. € enthalten nur zum Teil den Umbau Bahnhofsplatz. Für einen Zuwachs von ca. 800 Fahrgästen ist dieser Betrag entschieden zu hoch. Weder die Stadt noch die VAG sind in der Lage, dies zu finanzieren. Die heute vorliegende Planung enthält eine Reihe von Unsicherheiten. CD ...

StR Fischer 01.47.50
es stellt sich die Frage, welche Rolle die Straßenbahn künftig für den Nahverkehr von Nürnberg spielen soll. Von einem funktionierenden Straßenbahnnetz kann man nur mit der Durchbindung Pillenreuther Straße in den Süden sprechen. Dafür ist heute die politische Grundsatzentscheidung erforderlich. Die Entwicklung des Gutachtens baut auf der Analyse zum Nahverkehrsplan auf. Die Haltung der VAG, die jahrelang für diese Verbindung gekämpft hat, ist ihm nicht verständlich. Die CSU hat 2003 den Auftrag, die Planung durchzuführen mit beschlossen. Die Finanzierungsfrage ist diskutabel, jedoch nicht die Planungsfrage. Der Nahverkehrsentwicklungsplan wird kein anderes Ergebnis bringen. Die SPD wird der Planung zustimmen. Die Investionsentscheidung wird damit noch nicht gefällt.

StR Schuh 01.55.15
sieht in der Durchbindung eine Steigerung der wirtschaftlichen Attraktivität sowie eine Aufwertung von Einzelhandel und Gastronomie. Die Finanzierung wird sehr schwierig werden, jedoch sollte die Planung nicht nur vor dem Hintergrund der Finanzierung gesehen werden. Er stimmt der Planung zu.

StR Grosse-Grollmann 01.56.50
findet die Vorlage sehr gut und bedankt sich dafür. Die Vorteile überwiegen. Er ist optimistisch in Bezug auf die Fahrgastzahlen. Die Bahnhofsüdseite wird dadurch aufgewertet.

Herr OBM 01.59.40
fasst zusammen. Es gibt zwei Möglichkeiten: entweder die CSU will nicht, egal was es kostet, dann soll sie es sagen. 2. Möglichkeit: die CSU will und macht sich nur Sorgen über die Finanzierung. In diesem Fall besteht die Möglichkeit einer Einigung. Die Planfeststellung dauert mit Sicherheit 2 Jahre. Bis dahin liegt der Nahverkehrsentwicklungsplan vor. Es müssen Prioritäten gesetzt werden. Die Stadt muss Verwantwortung für die Finanzierungskosten übernehmen. CD ...

Der Vertreter der VAG 02.06.20
nimmt zu den Aussagen im einzelnen Stellung. CD ..... Die VAG akzeptiert die Verbesserungen. Man muss jedoch zwischen fachlicher und finanzieller Ebene unterscheiden. Er weist darauf hin, dass sich die finanziellen Rahmenbedingungen geändert haben. Der finanzielle Spielraum bei der VAG ist erheblich eingeschränkt. Mit Zuschüssen kann nicht gerechnet werden, die Straßenplanung müsste von der VAG finanziert werden.

StR Meyer 02.11.15
geht es nur um die Finanzierung. Spätestens wenn 2009 die Straßenbahn in der Prickheimerstraße entfällt, entsteht Handlungsbedarf. Der Vorschlag der CSU wäre, heute nicht zu beschließen, sondern die Behandlung für den nächsten Stadtrat vorzusehen. Wenn bis dahin Aussagen zum Thema der Finanzierung und zum Thema ZOB vorliegen, wäre die CSU in der Lage am 20.07. einen Beschluss zu fassen.

Die Verwaltung (Vpl) 02.12.55
stellt fest, dass die vorgelegte Planung mit einer möglichen Planung für den ZOB auf der Südseite des Bahnhofs kompatibel ist. Geeignete Standorte für die Verlegung des ZOB

wurden untersucht, darunter auch eine Variante für den Nelson-Mandela-Platz. Da noch nichts entschieden ist, wurde die Möglichkeit bei der Planung Pillenreuther Straße offen gehalten.

Herr OBM 02.16.10
betont, dass am 20.07. die Frage ZOB ebenso wenig geklärt sein wird, wie die Finanzierung der Maßnahme Pillenreuther Straße. Deshalb schlägt er vor, heute den Beschluss wie folgt zu ergänzen: „Eine Mittelbindung für das Projekt erfolgt nach Vorlage des Nahverkehrsentwicklungsplanes." Damit wird deutlich, dass heute nur der Plan beschlossen wird.

StR Fischer 02.20.30
findet diesen Vorschlag gut und möchte über den Beschlussvorschlag der Verwaltung abstimmen.

StR Mägerlein 02.21.55
hat noch Beratungsbedarf in der Fraktion und bittet deshalb um Vertagung und Verweis in die nächste Stadtratssitzung.

Herr OBM 02.23.20
lässt zunächst über den Vertagungsantrag abstimmen. Dieser wird mit 9:5 Stimmen abgelehnt. Der Beschlussvorschlag der Verwaltung wird mit 9:5 Stimmen angenommen.

Beschlüsse: **siehe Beilage**

3. Stadtbahn Erlangen
hier: - Standardisierte Bewertung
- Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 29.04.2005
- Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.05.2005
- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.06.2005

StR Baumann 02.24.10
verweist auf die Vorlage. Für den Abschnitt bis zur Straße Am Wegfeld sollen vertiefende Planungen ausgearbeitet werden.

StRin Seer 02.27.00
begründet ihren Antrag. Um die Option für einen Weiterbau offenzuhalten, sollte in den Beschlussvorschlag der Zusatz „Weitere Baustufen sind zeitnah zu klären." mit aufgenommen werden. Außerdem sollte dem Verkehrsausschuss das Gutachten der Standardisierten Bewertung zur Verfügung gestellt werden.

StR Fischer 02.29.05
stellt fest, dass die Verwaltung bereits Gespräche mit der Stadt Erlangen führt, was bedeutet, dass der Antrag der SPD bereits durch die Verwaltung bearbeitet wird.

StR Meyer 02.30.10
begründet den Antrag seiner Fraktion. Die CSU befürwortet den Bau der Stadtbahn bis Erlangen. Falls keine Möglichkeit für den Durchbau besteht, muss man nach Alternativen suchen. Ein wichtiger Teilbereich im Norden ist der Nürnberger Flughafen, der zumindest für eine Untersuchung, wie die Straßenbahn mit der U-Bahn zum Flughafen verknüpft werden kann, eine denkbare Alternative wäre.

Herr OBM 02.33.05
fasst zusammen: Stadtbahn Erlangen ist Teil eines T-Stücks. Zuerst müssen die Gebietskörperschaften entscheiden, dafür müssen zunächst Gespräche mit den Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Forchheim sowie der Stadt Erlangen geführt werden. Die

Herstellung des Idealzustandes dauert noch, da drei Gebietskörperschaften betroffen sind. Die andere Alternative ist, wie geht man weiter um mit der Station Am Wegfeld. Heute wird der Beschluss für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens begehrt.

Er lässt über den erweiterten Beschlussvorschlag abstimmen und stellt fest, dass dieser einstimmig angenommen wird.

Beschluss: **siehe Beilage**

4. Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO);
Inlineskater auf Straßen und Radwegen
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 14.01.2005
- Bericht -

StR Mägerlein 02.38.30
nimmt den Bericht zur Kenntnis

5. Tieferlegung der Unterführung Rothenburger Straße
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.01.2005
- Bericht -

StR Baumann 02.39.00
verweist auf die Vorlage.

Herr OBM 02.39.50
stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

6. Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Langwasser an das Stadionbad
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.03.2005
- Bericht -

StR Baumann 02.40.05
verweist auf den schriftlichen Bericht.

StR Gradl 02.40.15
hält einen Bus pro Stunde nicht für ausreichend.

Herr OBM 02.40.55
stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

7. Vollzug des bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG);
Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (ROV) zur Anbindung des Flughafens Nürnberg an die Bundesautobahn A 3
hier: Stellungnahme der Stadt Nürnberg
hier: Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.06.2005
- Gutachten -

StRin Seer 02.41.35
erkundigt sich, ob beim Planfall 1.1 die Anschlussstelle bereits enthalten ist und wie viel Fläche die Anbindung Hahnenbalz in Anspruch nehmen würde.

Die Verwaltung (Vpl) 02.42.15
antwortet, dass die Anschlussstelle in der Planugn des Straßenbauamtes enthalten ist,

jedoch nicht die Anbindung Hahnenbalz.

Herr OBM 02.42.40
lässt abstimmen. Der Beschluss wird mit einer Gegenstimme gefasst.

Beschluss: **siehe Beilage**

7a Verkehrsführung Friedrich-Ebert-Platz während des U-Bahn-Baus
hier: Dringlichkeitsantrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.06.2005
- Bericht -

Herr OBM 02.43.00
stellt fest, dass der Bericht hiermit zur Kenntnis gedient hat.

- A u f l a g e n –

8. Stübacher Straße – Bereich zwischen dem Anwesen Nr. 29 und der Siegelsdorfer Straße

Beschluss: **siehe Beilage**

9. Niederschrift über die 27. Sitzung des Verkehrsausschusses am 12.05.2005

Die Niederschrift hat heute ohne Erinnerung aufgelegen.

Nürnberg, 23. Juni 2005
Der Vorsitzende.

Referent: Schriftführerin: