Geplanter Umbau des Bereichs Karl-Grillenberger-Straße/Mohrengasse (Karl-Grillenberger-Straße zwischen Hs. Nr. 24 und Unschlittplatz sowie Mohrengasse)

hier: Bürgergespräch am 02.06.2008 im Amtsgebäude Bauhof 9, Nürnberg

I. Gemäß Beschluss des Stadtrates vom 18.07.1990 ist vor Beschlussfassung von Straßenplänen, die Straßenausbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz auslösen, eine Bürgerbeteiligung durchzuführen.
Das Tiefbauamt hat zu o.g. Bürgergespräch die Grundstückseigentümer schriftlich unter Angabe der voraussichtlich auf ihre Grundstücke entfallenden Straßenausbaubeiträge eingeladen. Die Anwohner wurden durch das Tiefbauamt per Postwurfsendung über den Veranstaltungstermin informiert.
Der Einladung folgten 18 Anlieger.

Nachdem der Unschlittplatz Anfang bis Mitte der 1990er Jahre eine hochwertige Gestaltung erhielt, die dem historischen Erscheinungsbild des Platzes Rechnung tragen sollte, ist nun eine Neugestaltung des Anschlussbereiches in der Karl-Grillenberger-Straße und Mohrengasse vorgesehen, um auch hier die städtebauliche Bedeutung dieses Altstadtbereiches hervorzuheben.
Die zum Umbau anstehenden Straßenstrecken befinden sich momentan in sehr schlechtem Zustand. Es sind sowohl auf den Gehwegen als auch auf der Fahrbahn diverse Befestigungsarten zu finden, die größtenteils starke Verschleißerscheinungen zeigen. Aufgrund dieser Schäden und des insgesamt unschönen Erscheinungsbildes dieses Bereiches ist eine Umgestaltung dringend erforderlich.
Im Interesse einer einheitlichen Gestaltung soll der unmittelbar an den Unschlittplatz anschließende Teil der Karl-Grillenberger-Straße östlich der Mohrengasse eine gepflasterte Fahrbahn (Großsteinpflaster) erhalten. Gleichzeitig wird die Fahrbahn hier verschmälert. In der Mohrengasse und in der Karl-Grillenberger-Straße südlich der Mohrengasse ist eine bituminöse Fahrbahnbefestigung vorgesehen. Die Gehwege erhalten im gesamten Bereich eine Befestigung aus Elterlein Terrana-Pflaster. Im vorgelegten Straßenplan sind neun Straßenbäume enthalten. Bei den beiden Bäumen vor dem Anwesen Karl-Grillenberger-Str. 12 handelt es sich um Ersatzpflanzungen für die bisher weiter südlich vor Hs. Nr. 16 vorhandenen Bäume, alle übrigen Straßenbäume sind Neupflanzungen. In der Mohrengasse und in der Karl-Grillenberger-Straße östlich der Mohrengasse sollen auf der Nordseite Längsparkbuchten neu angelegt werden, auf der Südseite der Karl-Grillenberger-Straße östlich der Mohrengasse entsteht eine Senkrechtparkbucht. Vor dem Anwesen Karl-Grillenberger-Str. 12 werden Fahrradständer aufgestellt.

Als Bauzeit ist der Zeitraum von April bis August 2009 vorgesehen.

Der Umbau erfolgt im Wesentlichen in drei Bauabschnitten:

Bauabschnitt 1: Mohrengasse und Karl-Grillenberger-Straße südlich der Mohrengasse, Fahrbahn
Bauabschnitt 2: Mohrengasse und Karl-Grillenberger-Straße südlich der Mohrengasse, übrige Teilanlagen
Bauabschnitt 3: Karl-Grillenberger-Straße östlich der Mohrengasse.

Der Straßenzug Mohrengasse/Karl-Grillenberger-Straße zwischen Westtor und Mühlgasse wird auch während der Bauzeit mit Einschränkungen für den Verkehr offen gehalten.
Für den Bau der Karl-Grillenberger-Straße im Abschnitt zwischen Mohrengasse und Unschlittplatz wird eine Vollsperrung dieser Straßenstrecke für den allgemeinen Verkehr erforderlich sein. Die Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke wird jedoch auch während der Bauzeit weitestgehend gewährleistet sein. Für die Bauausführung notwendige temporäre

Sperrungen vor Zufahrten werden mit den betroffenen Anliegern jeweils gesondert abgestimmt.

Die Baukosten betragen nach bisherigen Schätzungen voraussichtlich ca. 650.000 EUR.
Über Straßenausbaubeiträge umgelegt werden davon voraussichtlich ca. 185.000 EUR.

Diese beiden Beträge werden sich jedoch voraussichtlich noch etwas erhöhen, da aus stadtgestalterischen Gründen das Beleuchtungskonzept in der Karl-Grillenberger-Straße östlich der Mohrengasse noch einmal überarbeitet wird. Anstatt einer herkömmlichen Straßenbeleuchtung soll hier aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Unschlittplatz eine hochwertigere Beleuchtungsanlage eingebaut werden. Eine endgültige Auswahl der zu verwendenden Leuchtenart erfolgte bis zum Termin des Bürgergesprächs noch nicht.

In der anschließenden Diskussion wurden von den Anliegern folgende Fragen gestellt bzw. Anregungen vorgetragen:

Zum Thema Parkplätze:

- *Die Anwohner befürchten, dass die Anzahl an Parkplätzen durch die Umgestaltung geringer wird und kritisieren dies.*

Im bestehenden Zustand können in den zum Umbau anstehenden Bereichen ca. 51 Fahrzeuge abgestellt werden. Nach dem Umbau werden 40 ausgebaute Stellplätze zur Verfügung stehen. Es entfallen somit tatsächlich einige Parkplätze. Es wurde hier versucht, einen Kompromiss zwischen einer altstadtgerechten Straßengestaltung und dem Angebot an Kfz-Stellplätzen zu finden. Die stadtgestalterischen Aspekte konnten bei der Planung nicht völlig vernachlässigt werden. Es ist aber in jedem Fall geplant, den prozentualen Anteil der Bewohnerparkplätze an der Gesamtanzahl der Stellplätze nicht zu verringern. Sollte es nach dem Umbau hier gravierende Probleme für die Anwohner geben, bittet die Verwaltung um Rückmeldung. Es besteht dann die Möglichkeit, gegebenenfalls dieses Verhältnis der Parkplätze zugunsten der Bewohnerparkplätze zu verändern.

Zum Thema Straßenbeleuchtung:

- *Die Anwohner wünschen mehr Informationen zu den möglichen Leuchtentypen.*

Eine Vertreterin des Stadtplanungsamtes erläutert daraufhin anhand von entsprechenden Fotos die verschiedenen Leuchtentypen:

In der bisherigen Kostenschätzung war einen Beleuchtungsanlage mit der sogenannten „Kohlenschaufelleuchte“ enthalten. Diese Leuchte wird in einer Lichtpunkthöhe von ca. 8 m eingebaut. Der Anschaffungspreis beträgt ca. 1.500 EUR pro Leuchte.
Bei der Umgestaltung des Unschlittplatzes wurde die sog. „Poulsen-Leuchte“ verwendet. Sie hat eine Lichtpunkthöhe von ca. 3,50 m und ist damit sehr fußgängerfreundlich, weil sie auch die Gehwegbereiche unmittelbar ausleuchtet. Grundsätzlich wäre es aus stadtgestalterischen Gründen für ein einheitliches Erscheinungsbild wünschenswert, wenn diese Leuchtenart auch in der Karl-Grillenberger-Straße verwendet würde, die Technik dieser Leuchtenart ist inzwischen allerdings als überholt zu betrachten. Leuchten mit einer so geringen Lichtpunkthöhe werden zu leicht durch Verkehrsschilder oder hohe Fahrzeuge verdeckt.
In der Altstadt üblicherweise verwendet werden die sog. „Altstadtkandelaber“, die eine Lichtpunkthöhe von ca. 4 m haben und mit ca. 7.000 EUR pro Leuchte die höchsten Anschaffungskosten haben.
Die sog. „Gestaltungsleuchte“ wurde bei der Umgestaltung des Kornmarktes verwendet. Sie hat eine Lichtpunkthöhe von ca. 4,60 m und kostet ca. 3.500 EUR.
Die Vertreterin des Stadtplanungsamtes betont die Notwendigkeit, im unmittelbaren Anschlussbereich an den Unschlittplatz nicht nur bei den Straßenbelägen, sondern auch bei der Straßenbeleuchtung stadtgestalterische Aspekte zu berücksichtigen. Aus lichttechnischen Gründen ist nach heutigem Standard eine Lichtpunkthöhe von mindestens 4 m zwingend erforderlich. Die endgültige Entscheidung über die Leuchtenauswahl steht bisher noch aus.

- *Die Anwohner möchten wissen, wo genau die gestalterischen Leuchten eingebaut werden sollen, wie hoch die Mehrkosten sein werden und wer mit einer Erhöhung der Beiträge zu rechnen hat.*

  Die hochwertigeren Leuchten sollen in dem östlich der Mohrengasse gelegenen Abschnitt der Karl-Grillenberger-Straße verwendet werden. Es müssen – je nach Leuchtentyp - ca. 5 Leuchten eingebaut werden, um das vorgeschriebene Beleuchtungsniveau zu erreichen.
  Der Anteil der Mehrkosten, der auf die Eigentümer der anliegenden Grundstücke umgelegt werden kann, beläuft sich nach derzeitigen Schätzungen auf ca. 10.000 – 14.000 EUR.
  Diese Mehrkosten werden in die Beitragsberechnung aller von diesem östlichen Teil der Karl-Grillenberger-Straße erschlossenen Grundstücke einfließen. Aufgrund der rechtlichen Vorgaben ist der Abschnitt der Karl-Grillenberger-Straße östlich der Mohrengasse als eigene Erschließungsanlage – getrennt vom übrigen Straßenzug Mohrengasse/Karl-Grillenberger-Straße – anzusehen. Die durch den Umbau entstehenden Kosten müssen separat für jede Erschließungsanlage ermittelt und auf die jeweils von dieser Erschließungsanlage erschlossenen Grundstücke nach einem durch die Straßenausbaubeitragssatzung vorgegebenen Verteilungsschlüssel umgelegt werden.

  <u>Zu den Themen Straßenbelag und Verkehrssystem:</u>

- *Der Pflasterbelag wird von verschiedenen Anwohnern als zu laut empfunden. Außerdem wird beklagt, dass durch die dortige Tempo-30-Zone viel zu schnell durchgefahren werde. Die Anwohner möchten wissen, ob es bauliche Möglichkeiten gibt, mit denen die Autofahrer gezwungen werden, das Tempo zu drosseln.*

  Die Verfugung des bisher teilweise vorhandenen alten Großsteinpflasters ist bereits ausgewaschen. Durch die Neupflasterung mit einer intakten Verfugung werden erfahrungsgemäß auch die Fahrgeräusche gemindert. Außerdem besteht momentan ein Flickwerk aus vielen verschiedenen Fahrbahnbelägen, die beim Überfahren einen wesentlich höheren Geräuschpegel erzeugen als eine einheitliche, ebenflächige Pflasterdecke. Im übrigen wird durch die geplante Umgestaltung versucht, die baulichen Möglichkeiten, die zu einer Verlangsamung des Kfz-Verkehrs führen, auszuschöpfen. Die Fahrbahn in dem zur Pflasterung vorgesehenen Straßenabschnitt wird wesentlich verschmälert, wodurch ein Rückgang der Geschwindigkeit zu erwarten ist. Mit niedrigerem Tempo werden die Fahrzeuge dann auch weniger Lärm erzeugen. Der vorgesehene enge Kurvenbereich an der Einmündung der Mohrengasse in die Karl-Grillenberger-Straße zwingt die Autofahrer ebenfalls zu einem langsameren Fahren.

- *Daraufhin kritisieren die Anwohner, dass in der dortigen Tempo-30-Zone so gut wie nie Geschwindigkeitskontrollen stattfinden.*

  Die Verwaltung sichert zu, den Wunsch nach vermehrten Geschwindigkeitskontrollen an die für die Verkehrsüberwachung zuständige Abteilung des Tiefbauamtes weiterzuleiten und nach Möglichkeit die Überwachung in diesem Bereich zu verstärken.

- *Von Seiten der Anwohner wird vorgeschlagen, in der östlichen Karl-Grillenberger-Straße eine Einbahnstraßenregelung einzuführen. Damit verbunden wird die Hoffnung auf eine Verkehrsverlangsamung und die damit verbundene Minderung des Verkehrslärms auf dem Pflaster.*

  Die Erfahrung hat gezeigt, dass in einer Einbahnstraße regelmäßig schneller gefahren wird als in einer Straße, in der die Autofahrer auf den Gegenverkehr achten müssen. Die Ausschilderung der östlichen Karl-Grillenberger-Straße als Einbahnstraße würde nicht zur Lösung dieses Problems beitragen.

- *Ein Anwohner möchte wissen, welche Vorfahrtsregelung an der Einmündung der Mohrengasse in die Karl-Grillenberger-Straße nach dem Umbau geplant ist*

  Nach dem Umbau wird die Beschilderung der Kreuzung durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Nürnberg geprüft werden. Es wird eine Lösung angestrebt, die für die Abwicklung des Verkehrs an dieser Stelle am günstigsten ist.

- *Es wird die Frage gestellt, ob nicht durch ein entsprechendes Verkehrsleitsystem insbesondere die Routen der Busse und auch des Parksuchverkehrs besser geleitet und so dieser Verkehr aus der Karl-Grillenberger-Straße herausgehalten werden könnte.*

  Ein Parkleitsystem ist in der Altstadt bereits vorhanden, doch leider hat sich gezeigt, dass sich viele Autofahrer nicht an diese Hinweise halten. Auch wenn ein Parkhaus bereits als „besetzt“ angezeigt wird, fahren sie dennoch vor dessen Zufahrt und stellen sich dort an. Die beste Technik kann dieses menschliche Verhalten leider nicht verhindern. Ein Verkehrsleitsystem stellt grundsätzlich nur eine Empfehlung dar, es ist nicht möglich, dem Autofahrer eine bestimmte Route vorzuschreiben.
  Die Maßnahme, die die Stadt Nürnberg selbst durchführen kann, um die Verkehrsbelastung in der Innenstadt zu senken, ist das Bereitstellen einer guten Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Hierfür ist in der Innenstadt gesorgt.

- *Könnte der Verkehrsfluss auf der Maxbrücke nicht umgedreht werden, so dass man nur noch in Richtung Norden die Innenstadt verlassen kann? Viel Verkehr entsteht in der Karl-Grillenberger-Straße dadurch, dass Autofahrer versuchen, die Innenstadt über diesen Weg zu verlassen, dann aber an der Maxbrücke merken, dass sie nicht weiterfahren können.*

  Das Verkehrssystem in der Altstadt wurde vor einigen Jahren gründlich geprüft und mehrfach überarbeitet. Es wurde versucht, für die Gesamtheit der Straßen die optimalste Lösung zu finden, insofern gilt dieses Verkehrssystem momentan als abgeschlossen. Es ist zu befürchten, dass Veränderungen eventuell für eine Straße Vorteile bringen, sich aber für eine Vielzahl anderer Verkehrswege hierdurch gravierende Nachteile ergeben. Eine Überprüfung dieser Problematik seitens der Verwaltung wird jedoch zugesagt.

  Zum *Thema Verkehrsbelastung:*

- *Die Anwohner berichten, dass über die Maxbrücke sehr viele Touristenbusse und auch große Lkws in die östliche Karl-Grillenberger-Straße einfahren, was zu einer erheblich höheren Verkehrsbelastung und auch Schwierigkeiten im Verkehrsfluss führt. Sie regen an, die Maxbrücke für Busse und Lkws über 7,5 t Gewicht zu sperren.*

  Sowohl die Karl-Grillenberger-Straße als auch die Maxbrücke sind Teil des Nürnberger Hauptverkehrsstraßennetzes. Sie besitzen eine entsprechende straßenrechtliche Widmung und nach den Vorschriften des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes ist die Benutzung der öffentlichen Straßen für den Verkehr grundsätzlich für jedermann zu gestatten (Gemeingebrauch). Ganz besonders Hauptverkehrsstraßen dienen dem überörtlichen und innerörtlichen Durchgangsverkehr, so dass nicht ohne Weiteres bestimmte Verkehrsarten ausgeschlossen werden können. Eine Sperrung für schwere Fahrzeuge wäre lediglich für die Maxbrücke denkbar, wenn sachliche Gründe dies erzwingen, das heißt, wenn die Statik dieser historischen Brücke der hohen Belastung nicht mehr stand halten könnte. Es wird von Seiten der Verwaltung zugesichert, diese Problematik an die Abteilung Brückenbau des Tiefbauamtes weiterzuleiten.

- *Die Anwohner sind der Meinung, dass die östliche Karl-Grillenberger-Straße aus Richtung Westen kommend im Prinzip nur für die Anwohner nutzbar ist, da sich die weiter östlich gelegenen Straßen nicht als Durchfahrtsstraßen eignen und man über die Maxbrücke nicht aus der Innenstadt ausfahren kann. Viele fremde Autofahrer merken aber erst östlich der Karl-Grillenberger-Straße, dass sie dort nicht weiterkommen und müssen wieder umdrehen. Die Anwohner halten dies für unnötigen Verkehr und regen an, die Karl-Grillenberger-Straße aus*

Richtung Westen kommend nur für den Anliegerverkehr freizugeben.

Wie bereits oben ausgeführt, kann eine Hauptverkehrsstraße nicht ohne Weiteres für einige Verkehrsarten gesperrt werden. Als einzige Möglichkeit könnte man die Einrichtung einer Fußgängerzone in Betracht ziehen, bei der dann die Zufahrt zu den einzelnen Grundstücken separat zugelassen werden müsste. Nachdem in der Karl-Grillenberger-Straße jedoch bedingt durch die vorhandenen unterschiedlichsten Anlieger (Geschäfte, Hotel, Parkhaus etc.) die Art der Zufahrtsrechte derart vielfältig und zahlreich wäre, ist die Schaffung einer Fußgängerzone in diesem Fall nicht sinnvoll. Außerdem würde erfahrungsgemäß auch die Einrichtung einer Fußgängerzone den Suchverkehr fremder Autofahrer nicht unterbinden können.

- *Um den Suchverkehr in Zukunft zu verringern, regen die Anwohner die Anbringung von Hinweisschildern weit vor der Karl-Grillenberger-Straße an, die darüber informieren, dass man über die Maxbrücke nicht aus der Innenstadt herausfahren kann. Die Autofahrer könnten so rechtzeitig erkennen, dass es nicht sinnvoll ist, in die östliche Karl-Grillenberger-Straße einzufahren.*

  Diese Anregung wird von der Verwaltung aufgenommen und an die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Nürnberg weitergeleitet.

- *Für die Anwohner entsteht der Eindruck, die geplante Umgestaltung würde speziell auf die Bedürfnisse des Parkhauses im Gebäude „Karl-Grillenberger-Str. 1 a“ ausgerichtet. Sie möchten wissen, mit welchem Anteil der Parkhausbetreiber an den Kosten für den Umbau beteiligt ist. Außerdem kritisieren sie grundsätzlich, dass das Parkhaus viel mehr Verkehr als ein Wohnhaus und auch immer wieder Staus auslöst.*

  Nach den Vorschriften des bayerischen Kommunalabgabengesetzes (KAG) und der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Nürnberg (ABS) müssen die unterschiedlich hohen Vorteile, die die jeweiligen Anlieger von „ihrer“ Straße haben, durch entsprechende Abstufungen bei der Berechnung der Straßenausbaubeiträge berücksichtigt werden. Gewerbegrundstücke werden deshalb wesentlich stärker belastet als Grundstücke mit einer Nutzung für Wohngebäude. Überwiegend gewerbliche genutzte Grundstücke erhalten einen 50%igen Aufschlag bei der Beitragsberechnung, so auch der hier betroffene Parkhausbetreiber.
  Bei dieser Abstufung der Vorteile muss auch der Straßentyp an sich berücksichtigt werden, da Vorteile, die die Allgemeinheit von der Nutzung der Straße hat, nicht auf die anliegenden Grundstücke umgewälzt werden dürfen. Da es sich bei der Karl-Grillenberger-Straße um eine Hauptverkehrsstraße handelt, werden bei der Fahrbahn lediglich 30 % der Kosten für den Umbau in die Beitragsberechnung einbezogen. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass grundsätzlich in einer Hauptverkehrsstraße sehr viel mehr „allgemeiner Verkehr“ zu verzeichnen ist, was eventuelle Staus mit einschließt. 70 % der Umbaukosten trägt die Stadt Nürnberg.

  Im Übrigen werden durch die Änderungen an der Parkhauszufahrt im Rahmen der vorgesehenen Neugestaltung die Verkehrsströme entflechtet. Staus sollen auf diese Art so weit wie möglich verhindert werden.

  In diesem Zusammenhang melden sich ein Vertreter des Parkhausbetreibers sowie eine Vertreterin der Fa. Tetris Grundbesitz GmbH& Co. KG, die Eigentümerin des entsprechenden Grundstückes ist, zu Wort und stellen Folgendes fest:

  Die Vertreterin der Fa. Tetris legt Wert auf die Feststellung, dass die Fa. Tetris sich als Grundstückeigentümerin der Anwesen Karl-Grillenberger-Str. 1 – 3 und Unschlittplatz 13 freiwillig bereit erklärt hat, einen weit höheren Kostenanteil als die reguläre Beitragshöhe von ca. 100.000 EUR an den Umbaukosten zu übernehmen, und zwar insgesamt einen Betrag von 150.000 EUR. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass für den gesamten Umbau insgesamt ca. 185.000 EUR auf die Anlieger umgelegt werden, übernimmt somit die Fa. Tetris daher mit Abstand den größten Anliegeranteil. Aus diesem Grund ist die Fa. Tetris der

Meinung, dass damit dem Umstand, dass das Parkhaus mehr Verkehr verursacht, angemessen Rechnung getragen wird.
Der Vertreter des Parkhausbetreibers erläutert ferner, wie sich die Ein- und Ausfahrtssituation durch den Umbau verbessern wird. Aufgrund eines früher gültigen Verkehrssystems liegen die Parkhausein- und -ausfahrt leider jeweils auf der falschen Seite, was regelmäßig zu Irritationen führt. Nach dem Umbau wird dieses Problem bereinigt sein und zusätzlich noch die Ein- und Ausfahrt nicht mehr unmittelbar nebeneinander liegen, was zur Entspannung der Verkehrssituation sicherlich beitragen wird. Des weiteren weist er darauf hin, dass die Stellplatzkapazität des Parkhauses bereits wesentlich erweitert wurde und die Gefahr von Rückstaus auch hierdurch schon minimiert wurde.

Zum Thema Straßenbegleitgrün:

- *Werden die Flächen unter den Straßenbäumen bepflanzt?*

  Nein, teilweise werden diese Flächen mit sog. „bodenoffenem Pflaster“ befestigt, d. h. das dortige Pflaster erhält wasserdurchlässige Fugen. Diese Flächen müssen zwei verschiedene Funktionen erfüllen: Sie müssen einerseits für Fußgänger begehbar sein und andererseits die Wasserversorgung der Bäume gewährleisten. Dies wird durch die vorgesehene Ausbauart sichergestellt.

Zum Thema Radfahrer:

- *Die Anlage von Radwegen wird gefordert, ganz besonders in der Mohrengasse in Richtung Westtor bzw. aus Richtung Westtor kommend. Es wird befürchtet, dass durch die geplante Pflasterbefestigung der Fahrbahn in der östlichen Karl-Grillenberger-Straße die Radfahrer auf den Gehweg ausweichen und so die Fußgänger gefährden.*

  Die Anlage von separaten Radwegen entspricht nicht mehr dem heutigen Planungsstandard von Tempo-30-Zonen. Aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit wird allgemein von einem Miteinander der Verkehrsarten ausgegangen. Im Übrigen sind in der Mohrengasse die drei im Straßenplan vorgesehenen Fahrspuren für den Kfz-Verkehr unbedingt erforderlich, um die hier anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen und einen Rückstau auf den Westtor- bzw. Spittlertorgraben zu vermeiden. Für separate Radwege reicht daher der Straßenquerschnitt nicht aus, es sein denn, man würde dafür auf die Parkbuchten verzichten, was wiederum die Parksituation verschärfen würde und daher wohl eher die schlechtere Lösung wäre.
  Zum Kopfsteinpflaster in der östlichen Karl-Grillenberger-Straße bleibt leider nur festzustellen, dass hier eine Diskrepanz zwischen dem Komfort für die Radfahrer einerseits und der Erhaltung eines historischen Stadtbildes andererseits besteht. In diesem Fall musste bei der Abwägung der Belange aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Unschlittplatz den stadtgestalterischen Aspekten Vorrang eingeräumt werden. Im Übrigen hat sich an anderen Stellen in der Altstadt, z. B. am Rathausplatz, gezeigt, dass die Radfahrer das Pflaster in der Altstadt durchaus in Kauf nehmen.

Zum Thema Beiträge:

- *Wird es in den nächsten Jahren wieder beitragspflichtige Umbauarbeiten in der Straße geben und auf welche Grundstücke werden die Kosten hierfür umgelegt werden?*

  Es wurde darüber informiert, dass mittelfristig der Ausbau der Karl-Grillenberger-Straße bis einschließlich Kreuzungsbereich Vordere Ledergasse/Schlotfegergasse fortgeführt werden soll.
  Die hierfür anfallenden beitragsfähigen Kosten werden dann, soweit sie in das Abrechnungsgebiet „Mohrengasse und Karl-Grillenberger-Straße bis zur südlichen Einmündung Kappengasse“ fallen, wieder auf alle von dieser Straßenstrecke erschlossenen Grundstücke verteilt werden.
  Grundsätzlich ist es rechtlich vorgeschrieben, immer alle Grundstücke, die einen Vorteil von

der jeweiligen Erschließungsanlage haben, in die Beitragsberechnung einzubeziehen. Hierzu ist die Bildung eines entsprechenden Abrechnungsabschnitts erforderlich, der sich in der Regel nach topografischen Merkmalen (z. B. Straßeneinmündungen) zu richten hat. In Abhängigkeit von der Länge der Straßenbaumaßnahme wird dann der jeweils kleinste mögliche Abschnitt gebildet und alle von diesem Straßenabschnitt erschlossenen Grundstücke auf beiden Straßenseiten müssen zu Beiträgen herangezogen werden. Wird in einem solchen kleinstmöglichen Abschnitt nicht die gesamte Straßenfläche sofort ausgebaut, müssen die beitragsfähigen Kosten für den ersten Ausbau auf alle diese Grundstücke verteilt werden und auch bei einem späteren Ausbau der Reststrecke sind wieder alle diese Grundstücke mit Beiträgen zu belasten.

- *Worin ist der Vorteil, den die Grundstücke von der Erschließungsanlage haben, zu sehen?*

  Dieser Vorteil der Grundstücke durch die Inanspruchnahmemöglichkeit der Erschließungsanlage, von dem Art. 5 KAG ausgeht, ist objektiv durch die Rechtsprechung festgelegt. Es kommt nicht darauf an, dass der einzelne Anwohner eine Baumaßnahme für sich persönlich als Vorteil ansieht, sondern es ist zu unterstellen, dass jedes Grundstück, das durch die jeweilige Erschließungsanlage erschlossen ist, hierdurch auch einen entsprechenden objektiven Vorteil genießt.

- *Welche Rechtsmittel bestehen gegen die Beitragsforderung?*

  Nach Erlass des Beitragsbescheides hat jeder Beitragspflichtige die Möglichkeit, Widerspruch gegen diesen Bescheid bei der Stadt Nürnberg einzulegen oder Klage beim Verwaltungsgericht in Ansbach zu erheben. Nach der neuesten Rechtslage besteht für die Beitragspflichtigen die Wahlmöglichkeit zwischen beiden Rechtsmitteln. Eine entsprechende Rechtsmittelbelehrung ist Bestandteil des Bescheides.

- *Wieso müssen drei Anwesen, die von der Oberen Kreuzgasse erschlossen werden, bei der Neugestaltung der Karl-Grillenberger-Straße mitzahlen?*

  Bei der Ermittlung der von einer Straße erschlossenen Grundstücke ist das Buchgrundstück laut Eintragung im Grundbuch maßgebend. Es müssen alle Buchgrundstücke, die von einer Straße erschlossen werden, auch zu Beiträgen herangezogen werden. In der Karl-Grillenberger-Straße liegen drei Grundstücke an, die ebenso an die Obere Kreuzgasse angrenzen. Sie sind daher von beiden Straßen erschlossen und auch entsprechend zu Beiträgen heranzuziehen. Die Straßenausbaubeitragssatzung berücksichtigt diesen Umstand einer Mehrfacherschließung, in dem von diesen Grundstücken zur jeweiligen Straße nicht der volle Beitrag, sondern nur zwei Drittel des regulären Beitrags gefordert wird.

  <u>Zu sonstigen allgemeinen Themen:</u>

- *Werden die Grundstückszufahrten während der Bauzeit gesperrt? Wird über die Sperrung der Straße rechtzeitig informiert? Wann ist mit der Vollsperrung der östlichen Karl-Grillenberger-Straße zu rechnen?*

  Das Tiefbauamt versichert, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke auch während der Bauzeit grundsätzlich gewährleistet sein wird. Für die Bauausführung notwendige Sperrungen vor Zufahrten werden mit den betroffenen Anwohnern jeweils abgestimmt.
  Die o. g. Vollsperrung wird voraussichtlich in den letzten sechs Wochen der Bauzeit durchgeführt, nach dem jetzigen Zeitplan etwa im Juli und August 2009. Eine Umleitungsstrecke wird über die Mühlgasse bzw. über die Maxbrücke eingerichtet.

- *Wird die Baumaßnahme mit anderen Leitungsträgern abgestimmt, damit nicht gleich nach dem Umbau die Straße wieder aufgerissen wird?*

  Die Stadt Nürnberg ist immer bestrebt, die Baumaßnahmen mit anderen Spartenträgern zu koordinieren. Es ist hierfür eine eigene Koordinationsabteilung eingerichtet, die im Rahmen

von sog. Instruktionsverfahren bei allen anderen betroffenen Stellen (z. B. N-ERGIE, Telekom, Stadtentwässerung, Straßenbeleuchtung, etc.) Mitverlegungswünsche abfragt. Die Stadt Nürnberg ist hier aber vollkommen abhängig davon, dass alle Beteiligten zuverlässig antworten. Auch für die Stadt Nürnberg ist es überaus ärgerlich, wenn auf diese Abfrage keine Reaktion kommt, kurz nach einem Umbau dann aber wieder Aufgrabungswünsche geäußert werden. Es wird versucht, dies so weit wie möglich zu vermeiden. Die Stadt Nürnberg kann jedoch anderen Leitungsträgern nicht untersagen, die Straßenflächen aufzugraben. Die Spartenträger haben das Recht, erforderliche Arbeiten an ihren Leitungen durchzuführen.
Die Kosten, die im Zusammenhang mit Leitungsverlegungen externer Spartenträger entstehen, werden nicht in den beitragsfähigen Aufwand einbezogen, die jeweiligen Versorgungsunternehmen müssen diese Kosten selbst übernehmen.

- *Wann ist der Beschluss des Straßenplanes im Ausschuss für Verkehrswesen geplant?*

  Es ist vorgesehen, dem Ausschuss für Verkehrswesen die Straßenplanung am 18.09.2008 zum Beschluss vorzulegen.

- *Gibt es Ansprechpartner bei eventuellen Fragen?*

  Für Fragen stehen folgende Dienststellen bzw. Sachbearbeiter zur Verfügung:
  Bei Fragen zur Straßenbaumaßnahme:
  Tiefbauamt – Straßenbau, Bezirk Altstadt/Nordstadt, Herr Hofmann, Tel. 231-4980
  Bei Fragen zum Beitragsrecht:
  Tiefbauamt – Abrechnung BauGB/KAG, Abrechnung, Frau Haller, Tel. 231-4857.

II. T

III. Vpl/P m.d.B. um Anmeldung für die Sitzung des AfV am 18.09.2008

Nürnberg, 19.06.2008
T I E F B A U A M T
Straßenbau
i.A.

(4119)

Abdruck an:

Ref. VI
T/A-B/A
T/S-1/A
T/E-1
T/1-2
T/1-VÜ
T/B-Ü
GBA/2
Stpl/3N
Vpl/M