

Geplanter Umbau der Johannisstraße zwischen der Kirschgartenstraße und der Schnieglinger Straße

hier: Bürgergespräch am 14.10.2009 im Amtsgebäude Bauhof 9, Nürnberg

- I. Gemäß Beschluss des Stadtrats vom 18.07.1990 ist vor Beschlussfassung von Straßenplänen, die umplanungsbedingte Straßenausbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz auslösen, eine Bürgerbeteiligung durchzuführen.

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) hat die betroffenen Grundstückseigentümer zu o. g. Bürgergespräch unter Angabe der voraussichtlich auf ihre Grundstücke entfallenden Straßenausbaubeiträge schriftlich eingeladen. Die Anwohner wurden durch SÖR per Faltblatt über den Veranstaltungstermin informiert.

Der Einladung folgten ca. 25 Anlieger sowie Frau Stadträtin Gabriela Heinrich (SPD), Frau Stadträtin Dr. Anja Pröhl-Kammerer (SPD) und Herr Stadtrat Michael Brückner (CSU).

Die Erneuerung der Gleise in der Johannisstraße durch die VAG nimmt die Stadt zum Anlass, den Bereich zwischen der Kirschgartenstraße und der Schnieglinger Straße umzugestalten:

Straßenbahn-Haltestelle:

Die in diesem Bereich der Johannisstraße gelegene Straßenbahn-Haltestelle („Julienstraße“) ist von den Haltestellen ohne Umsteige-Verbindungen die am stärksten frequentierte Haltestelle im Stadtgebiet. Aus diesem Grund soll die Haltestelle optimiert werden.

Derzeit müssen die Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der stadteinwärtigen Richtung (auf der Südseite) vom Gehweg auf die Fahrbahn treten, um von dort (über eine hohe Stufe) in die Straßenbahn einzusteigen. Diese Lösung ist für ÖPNV-Benutzer umständlich und auch keineswegs behindertengerecht.

In der stadtauswärtigen Richtung (auf der Nordseite) verlaufen die Gleise zwar relativ nahe am Fahrbahnrand, aber zwischen dem Randstein und einer wartenden Straßenbahn ist ein zu großer Spalt.

Im Rahmen der Umgestaltung werden die Gleise mit größerem Achsabstand trassiert und der südliche Gehweg verbreitert. Damit wird ein bequemes und barrierefreies Ein- und Aussteigen gewährleistet.

Fahrbahnbelag:

Das noch vorhandene Großsteinpflaster stellt eine Lärmquelle dar und soll entfernt werden.

Parkflächen:

Die Johannisstraße soll auf der Südseite zwischen Julien- und Amalienstraße bauliche Parkbuchten erhalten.

Die Nordseite soll im Wesentlichen erhalten bleiben. Die unterschiedliche Nutzung des Gehwegs (tagsüber für Auslagen der anliegenden Geschäfte, abends und nachts als Parkfläche) wäre beim Einbau von Parkbuchten nicht mehr möglich.

Fußgänger:

Durch die Verbreiterung der Verkehrsinsel im Einmündungsbereich der Schnieglinger Straße soll die Querungsmöglichkeit für Fußgänger verbessert und für Radfahrer ermöglicht werden.

Radwege:

Durch den Einbau von Radfurten beidseitig der Johannisstraße östlich der Amalienstraße und im Bereich der Verkehrsinsel im Einmündungsbereich der Schnieglinger Straße soll die Radwegeverbindung von der Schnieglinger Straße in die Amalienstraße eine ordentliche Führung bekommen mit der Möglichkeit, die Schnieglinger Straße zusammen mit dem Fußgängerverkehr signalisiert zu überqueren.

Auf der Südseite der Fahrbahn der Schnieglinger Straße soll eine Aufstellfläche für die Radfahrer vor der Verkehrsampel markiert werden.

Fazit:

Die Umgestaltung soll im Wesentlichen die Verhältnisse für den ruhenden Verkehr und für die Benutzer der Straßenbahn verbessern.

Im Anschluss an die Vorstellung der Planung ergaben sich folgende Diskussionspunkte:

Darf auf dem nördlichen Gehweg (mit einer Breite zwischen 3,55 m und 3,63 m) geparkt werden?

- Am nördlichen Gehweg sind aus planerischer Sicht keine Änderungen vorgesehen.

Derzeit ist auf dem nördlichen Gehweg kein Parken möglich, da er mit einem Halteverbot beschildert ist, das auch kontrolliert wird.

- Es ist nicht vorgesehen das Halten auf dem nördlichen Gehweg zu legalisieren.

Wieso werden im Bereich zwischen Kirschgartenstraße und Julienstraße, insbesondere auf der Nordseite, keine Parkbuchten eingebaut?

- Im Bereich zwischen der Kirschgartenstraße und der Julienstraße werden die Gehwegbereiche, auch auf der Nordseite, durch Geschäftsauslagen genutzt. Beim Einbau von Parkbuchten würde der Gehweg verschmälert werden, so dass diese Nutzung nicht mehr möglich wäre.

Außerdem befinden sich auf der Nordseite der Johannisstraße relativ viele Einfahrten, die bei Einbau einer Parkbucht freigehalten werden müssten. Es würden also nur sehr wenige Parkplätze entstehen, im Gegenzug wären aber durchweg keine Auslagen mehr auf dem nördlichen Gehweg möglich.

Derzeit würde doch bereits auf dem nördlichen Gehweg geparkt.

- Dies sind lediglich punktuelle Einengungen und keine durchgehende Verschmälerung, so dass eine gemischte Nutzung durchaus möglich ist.

Der Umbau wäre nur dann eine Verbesserung für die Anlieger, wenn mehr Parkplätze geschaffen würden. Ist es möglich, durch eine Verlegung der Gleise Richtung Süden Parkbuchten auf der Nordseite einzubauen?

- Der Einbau von Parkbuchten auf der Nordseite würde den Gehweg auf unter 2 m verschmälern. Dies ist keinesfalls ausreichend, insbesondere im Hinblick darauf, dass Gehwegflächen durch zusätzliche Maßnahmen, wie Schaltkästen oder Fassadendämmung, weiter eingeschränkt werden.

Zusätzlich wird zwischen den parkenden Fahrzeugen und der Straßenbahn ein Sicher-

heitsabstand benötigt. Werden die Gleise so weit nach Süden verschoben, dass der Einbau von Parkflächen auf der Nordseite möglich ist, müssen im Gegenzug (mit den obigen Begründungen) die Parkbuchten auf der Südseite entfallen.

Die Fahrbahn hat eine regelmäßige Breite von 6,75 m, im Bereich der Haltestelle „Julienstraße“ jedoch nur 6,50 m. Wieso kann die Breite der Fahrbahn nicht auf ganzer Länge auf 6,50 m verkleinert werden, so dass u. U. doch zusätzliche Parkflächen auf der Nordseite möglich sind?

- Im Bereich der Parkflächen kann die Fahrbahn nicht auf 6,50 m verschmälert werden, da, im Gegensatz zum Haltestellenbereich, der Sicherheitsabstand zwischen den parkenden Fahrzeugen und der Straßenbahn eingehalten werden muss.

Wäre es möglich, Parkmarkierungen auf dem nördlichen Gehweg anzubringen und diese nur für die Abendstunden freizugeben, wenn keine Auslagen mehr vorhanden sind?

- Inwieweit eine entsprechende Regelung zur Legalisierung des Parkens in den Abendstunden möglich ist, muss innerhalb der Verwaltung noch geprüft werden.

Wie viele Parkplätze entfallen in den Einmündungsbereichen durch die Maßnahme tatsächlich (insbesondere aufgrund der geplanten Gehwegnasen auf der Südseite)?

- Da in Einmündungsbereichen auf einer Länge von 5 m (lt. Straßenverkehrsordnung) nicht geparkt werden darf, entfallen keine (regulären) Parkplätze. Tatsächlich entfallen aufgrund der Gehwegnasen ca. zwei („wilde“) Parkplätze. Dafür werden die Sichtverhältnisse zwischen Kraftfahrern und Fußgängern verbessert.

Die Parkplatzsituation in der Johannisstraße ist doch sehr prekär, insbesondere da der Bereich auf der Südseite zwischen der Amalienstraße und dem Anwesen mit der Hs. Nr. 115 als Anwohnerparkplatz ausgewiesen ist.

- Nach den vorliegenden Informationen ist das Bewohnerparken derzeit lediglich auf den Bereich vor den Anwesen mit den Hs. Nr. 111, 113 und 115 beschränkt. Eine Ausweitung im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen ist nicht geplant.

Ist es beim Einbau von Parkbuchten tatsächlich notwendig, den Gehweg so weit zu verschmälern, dass das Aufstellen von Fahrradständern nicht mehr möglich ist?

- Im Bereich der Einmündungen ist der Gehweg so breit, dass dort Fahrradständer aufgestellt werden können. Die Planung wird entsprechend angepasst.

Wieso kann in der Johannisstraße nicht eine Einbahnregelung eingeführt werden, wodurch die Gleise dann enger zusammengeführt und zusätzliche Parkflächen auf der Nordseite geschaffen werden können?

- Die Gleise können auf der freien Strecke nicht enger zusammengeführt werden, weil sonst die Straßenbahnen beim Begegnungsverkehr nicht aneinander vorbei kommen. Einbahnregelung in einer Straße führt durch vermehrte Umwege immer zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens an einer anderen Stelle in diesem Gebiet und damit u. U. zu neuen Problemen. Bei einer Einbahnregelung verschlechtert sich die Erreichbarkeit der Grundstücke erheblich, insbesondere für die anliegenden Geschäfte.

Wann ist die Durchführung der Maßnahme geplant und wie soll die Maßnahme durchgeführt werden; ist mit einer Vollsperrung zu rechnen?

- Das Zeitfenster für die Maßnahme ist zwischen den Pfingstferien und den Sommerferien, also etwa von Mai 2010 bis September 2010, geplant. Der genaue Termin ist von der VAG (Gleisarbeiten) abhängig, die derzeit den Schienenersatzverkehr während der Bauzeit plant.

Nach dem derzeitigen Sachstand soll der Verkehr jeweils in eine Richtung aufrechterhalten werden; die genaue Ablaufplanung steht noch nicht abschließend fest.

Inwieweit ist es möglich, den zeitlichen Ablauf bei der Durchführung der Baumaßnahme zu straffen, um die Einschränkungen für die anliegenden Geschäfte gering zu halten?

- Straßenbau und Gleisbau müssen aufeinander abgestimmt werden. Der Gleisbau benötigt einen gewissen Vorlauf. Auch müssen u. a. die Verkehrsführung während der Bauzeit und die Bildung der Bauabschnitte geplant werden. Sobald die Termine feststehen, werden die Anlieger nochmals informiert.

Wie lang kann die Bauzeit längstens dauern?

- Die Stadt strebt eine Bauzeit von ca. 5-6 Monaten an. Eine abschließende Aussage ist zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht möglich, da die Bauzeit auch von der VAG und eventuellen Leitungsträgern abhängig ist. Verlängert sich die Baumaßnahme über den angestrebten Zeitraum hinaus, sind auch Beschleunigungsmaßnahmen (Arbeiten an Wochenenden und zur Nachtzeit) möglich.

Sind Anlieferungen für die anliegenden Geschäfte während der Bauzeit möglich?

- Die Anlieferung wird grundsätzlich gewährleistet, aber die Zufahrt ist nur jeweils in einer Richtung möglich. Aufgrund der Baumaßnahme müssen Einschränkungen in der Breite hingenommen werden. Im vorliegenden Fall kollidieren zwei Belange: Um die Durchführung erheblich zu beschleunigen, wäre eine Vollsperrung sinnvoll. Die Aufrechterhaltung sämtlicher Zufahrtsmöglichkeiten zum Wohngebiet während der Baumaßnahme verlängert die Durchführung entsprechend.

Wieso ist keine genaue Aussage über die Dauer der Baumaßnahme möglich? Es muss doch Erfahrungswerte geben? Ist eine Belieferung der anliegenden Geschäfte tatsächlich für die gesamte Dauer möglich?

- Die optimale Lösung für die Ausführung der geplanten Maßnahme ist noch nicht gefunden. Im vorliegenden Fall ist während der Dauer der Baumaßnahmen ein Schienenersatzverkehr erforderlich. Auch dieser muss mit sämtlichen Leitungsträgern abgestimmt werden, damit keine Aufgrabungen in der Umleitungsstrecke des Schienenersatzverkehrs stattfinden. Im nächsten Frühjahr werden die Anlieger über den genauen Zeitplan informiert.

Die Anlieger legen Wert auf die Feststellung, dass eine lange Bauzeit eine Existenzgefährdung für die betroffenen Gewerbetreibenden bedeutet.

Bleibt die Sondergenehmigung für die Druckerei (Hs. Nr. 114, auf der Nordseite) zum Entladen ½ Stunde auf dem Gehweg zu halten auch während der Bauzeit bestehen?

- Grundsätzlich ja, wenn jedoch der Gehweg vor dem Anwesen gebaut wird, muss auf eine andere Gehwegfläche ausgewichen werden. Die Anlieger werden jedoch informiert, wenn das jeweilige Gehwegstück vor dem Anwesen gebaut wird.

Baustellen sind oft „tot“. In der Südstadt (Wölckernstraße) stand die Baustelle aufgrund der Urlaubszeit der Baufirma wochenlang still. Wie soll dies in der Johannisstraße vermieden werden?

- Durch Optimierung der Bauabwicklung wird angestrebt Leerlaufzeiten zu verhindern.

Aufgrund der Verbreiterung des südlichen Gehwegs (und der dadurch verbundenen Verschmälerung der Fahrbahn) im Bereich zwischen der Kirschgarten- und der Julienstraße werden in Zukunft Lkws, die die Läden auf der Südseite beliefern, den fließenden Verkehr und die Straßenbahn massiv behindern.

- Im Bereich der südlichen Längsparkbucht kann auf Antrag eine Lieferzone eingerichtet werden.

Der Lieferverkehr für die Anwesen mit den Hs. Nrn. 121 bis 127 kann derzeit am Fahrbahnrand anliefern ohne die Straßenbahn zu blockieren. Nach der geplanten Verbreiterung des Gehwegs und der Verschmälerung der Fahrbahn ist dies nicht mehr möglich. Eine Ladezone im Bereich der geplanten Längsparkbucht ist für schwere Paletten zu weit entfernt.

Könnte nicht im Bereich zwischen Kirschgarten- und Julienstraße eine Parkzone für Anlieferungen erhalten bleiben?

- Die Verwaltung verweist auf den Zielkonflikt zwischen Verbesserung des ÖPNV und den (durchaus auch berechtigten) Forderungen der Anlieger. Im Bereich der Bahnsteige ist Halten auf der Fahrbahn nur noch sehr eingeschränkt möglich.
Inwieweit eine Lieferzone auf der Südseite zwischen der Kirschgarten- und der Julienstraße eingerichtet werden kann, muss im Rahmen einer Ortseinsicht nochmals geprüft werden.

An welcher Stelle wird der Gehweg angehoben?

- Im Bereich der Straßenbahn-Haltestelle „Julienstraße“ wird der Gehweg angehoben, um bequemes Ein- und Aussteigen zu gewährleisten.

Wird der Gehweg im Bereich der Anwesen ebenfalls angehoben?

- Die Höhe der Zugänge bleibt erhalten. Eventuelle Höhenunterschiede werden durch die Querneigung ausgeglichen, erforderlichenfalls kann die Fahrbahn tiefer gelegt werden. Das Gefälle des Gehwegs bleibt erhalten, so dass er auch nach dem Ausbau zur Fahrbahn hin entwässert wird.

Kann die Gehwegabsenkung im Bereich der Zufahrten zu den Anwesen mit den Hs. Nrn. 118 und 120 erhalten bleiben, auch wenn der Gehweg im Bereich der dortigen Haltestelle insgesamt angehoben wird?

- Die Straßenbahn hat einen gewissen Spielraum an welcher Stelle sie genau anhält. Über einen sogenannten, an der Straße angebrachten „Haltenagel“ kann gesteuert werden, dass die Straßenbahn zwischen den Einfahrten hält. Sollte die Straßenbahn dennoch im Einfahrtsbereich zum Halten kommen, ließe sich eine Stufe nicht verhindern; die Absenkung der Einfahrten bleibt in jedem Fall erhalten.

An anderer Stelle in der Johannisstraße wurden Umbaumaßnahmen damit begründet, es muss gewährleistet werden, dass Lkws an der Straßenbahn vorbeikommen.

Ist ein entsprechendes Vorbeifahren hier möglich?

- Auch nach der Verschmälerung der Fahrbahn (durch die Verbreiterung des südlichen Gehwegs bzw. den Einbau der Längsparkbucht) ist ein Lkw-Lkw-Begegnungsverkehr bzw. die Begegnung mit der Straßenbahn noch möglich, da auch nach dem Umbau für die Fahrbahn noch mindestens 2 x 3 m erhalten bleiben. Die Tatsache, dass große Lkws langsam aneinander vorbeifahren müssen, ist angesichts des geringen Lkw-Anteils am Gesamtverkehr vertretbar und dient auch der Sicherheit.

Erleichtert die geplante Maßnahme die Durchfahrt des Schwerlastverkehrs in der Johannisstraße, so dass mit mehr Lkws zu rechnen ist?

- Die geplanten Maßnahmen haben keine Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im Kraftfahrzeugverkehr. Tendenziell wird durch die Erhöhung der Attraktivität der Haltestelle Verkehr auf den ÖPNV verlagert.

Vor 20 Jahren fanden bereits schon einmal Gleisbauarbeiten statt, durch die EWAG wurde der Gehweg aufgedrückt und lediglich provisorisch verschlossen und das Parken auf der Nordseite wurde untersagt; für die Anlieger stellten die damaligen Maßnahmen, insbesondere das Parkverbot auf der Nordseite, eine Verschlechterung dar.

- Das Parkverbot auf der Nordseite war erforderlich, da die Straßenbahn durch parkende Fahrzeuge behindert wurde. Die Abwägung der Vor- und Nachteile fiel zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs aus. Da die Fahrpläne der VAG sehr straff sind, muss die Stadt dafür sorgen, dass die Straßenbahn nicht behindert wird.

Worin liegt grundsätzlich die Verbesserung der Maßnahme, wenn schon nicht mehr Parkplätze geschaffen werden?

- Die Haltestellensituation wird erheblich verbessert und auf der Südseite werden Parkbuchten eingebaut. Aufgrund der beengten Situation in der Johannisstraße konnte nicht mehr Raum für den ruhenden Verkehr geschaffen werden.

Worin liegt die konkrete Verbesserung für die Anlieger, die die Erhebung von Beiträgen rechtfertigt?

- Der (erstmalige) Einbau von Parkflächen stellt aus beitragsrechtlicher Sicht eine Verbesserung dar. Durch den Einbau von Parkbuchten wird der stehende Verkehr deutlich vom fließenden Verkehr getrennt. Durch den Niveauunterschied des Randsteins zwischen Parkfläche und Gehweg wird die Sicherheit für die Fußgänger erhöht. Es wird also der ruhende Verkehr geordnet und die Sicherheit des übrigen Verkehrs erhöht. Der derzeit vorhandene Gehwegunterbau entspricht nicht dem heutigen Standard und wird im Rahmen der geplanten Arbeiten in technischer Hinsicht verbessert.

Obwohl auf der Nordseite keine Parkbuchten eingebaut werden, müssen auch die nördlichen Anlieger zahlen.

- 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 (i. d. R. 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. Dabei ist es unerheblich, ob Maßnahmen auf beiden Straßenseiten geplant sind.

Warum kann der öffentliche Personennahverkehr in der Johannisstraße nicht grundsätzlich auf Busse umgestellt werden?

- Die Straßenbahn ist effektiver und in Bezug auf die Kapazität auch leistungsfähiger als der Busverkehr. Die hohe Frequenz der Haltestelle „Julienstraße“ zeigt, dass die Straßenbahn in diesem Bereich sehr gut angenommen wird.

Seit acht bis zehn Jahren, in letzter Zeit jedoch vermehrt, treten Risse in anliegenden Gebäuden auf. Die Johannisstraße ist definitiv zu eng für Straßenbahnverkehr. Wieso kann man das Verkehrskonzept nicht zugunsten von Bussen überdenken?

- Eine grundsätzliche Diskussion über das Verkehrskonzept kann nicht im Rahmen dieses Bürgergesprächs geführt werden. Für die Regulierung von Gebäudeschäden muss sich der Geschädigte an die VAG wenden.

Könnte der U-Bahnbau im Bereich des Nordweststrings die Situation bezüglich der Straßenbahn in der Johannisstraße beeinflussen?

- Die Entfernung zur geplanten U-Bahn-Haltestelle ist so groß, dass deren Realisierung keinen Einfluss auf die Straßenbahnlinie 6 hat.

Die Geräuschkulisse und die Erschütterungen sind beim Straßenbahnverkehr enorm, die Häuser weisen Risse auf.

- Die neuen Gleise werden nach den neuesten Erkenntnissen des Gleisbaus hergestellt und sind leiser als die heute vorhandenen Gleise.

Auch den Anwohnern der Anwesen mit den Hs. Nrn. 150/152 wurde beim Neubau der Gleise eine Reduzierung der Geräuschkulisse angekündigt und die ist nicht eingetreten, es wurde sogar deutlich lauter.

- Im Rahmen des Bürgergesprächs kann nicht geklärt werden, wann welche Gleise in Höhe der Anwesen 150/152 eingebaut wurden. Aktuelle Messungen haben ergeben, dass die neuen Gleise grundsätzlich leiser sind.

Existieren die „neuen“ Gleise schon irgendwo?

- In der Ostendstraße und in der Erlenstegenstraße wurden die „neuen“ Gleise eingebaut. Die Gleise, die in der Johannisstraße bereits erneuert wurden (in Höhe der Anwesen mit den Hs. Nrn. 150/152), entsprachen wahrscheinlich noch nicht den heutigen technischen Standard. In der Erlenstegenstraße gab es nach der Gleiserneuerung keine Anliegerklagen.

Ein Vergleich mit der Erlenstegenstraße und der Ostendstraße ist nicht möglich, da die beiden Straßen wesentlich breiter sind als die Johannisstraße, so dass die Gebäude viel weiter von der Gleisstrasse entfernt sind als in der Johannisstraße.

- Die Erlenstegenstraße und die Ostendstraße weisen eine wesentlich höhere Verkehrsbelastung auf und die Straßenbahn darf mit 50 km/h schneller fahren als in der Johannisstraße (30 km/h). Eine gewisse Vergleichbarkeit ist somit durchaus gegeben. Sollte beobachtet werden, dass einzelne Fahrer gegen die Geschwindigkeitsbeschränkung verstoßen, so kann man dies unter Angabe von Datum und Uhrzeit der VAG melden.

Bei den Gleisarbeiten im Höhe von Hs. Nr. 150/152 wurde beobachtet, dass der Unterbau wohl nicht verdichtet wurde. Wenn im vorliegenden Fall das Unterbau-Material ausgetauscht und dann verdichtet wird, ließen sich die Erschütterungen vielleicht verringern.

- Grundsätzlich ist ein Bodenaustausch dann erforderlich, wenn der vorhandene Boden nicht tragfähig ist. Dies kann allerdings erst zum Zeitpunkt der Baustelle festgestellt werden. Die Fahrbahn im Gleisbereich wird auf mindestens 70 cm ausgekoffert. Der neue Unterbau wird dann entsprechend verdichtet.
Inwieweit noch weitere zusätzliche Maßnahmen durch die VAG ergriffen werden müssen, wird im Rahmen der Detailplanung ermittelt.

Seit die Straßenbahn die Ampelschaltung beeinflussen kann, fährt sie schneller und bremst deswegen auch stärker ab, wenn es erforderlich ist. Können die vermehrten Schäden an den Gebäuden in letzter Zeit damit im Zusammenhang stehen?

- Seitens der Stadt sind keine Fälle bekannt, dass die Beeinflussung von Ampelanlagen durch die Straßenbahn Auswirkungen hätte auf die Erschütterungen, die die anliegenden Grundstücke treffen. Bei all den Vorteilen, die das Leben in einer Großstadt bringt (kurze Wege zur medizinischen Versorgung, zum Einzelhandel, zu Freizeitaktivitäten u. s. w.), gibt es fast überall auch individuelle Belastungen, die sich nicht gänzlich verhindern lassen.

Schädigt die Straßenbahn aufgrund der Betriebserschütterungen die Kanäle?

- Derartigen Maßnahmen werden stets mit dem Stadtentwässerungsbetrieb koordiniert. Der Stadtentwässerungsbetrieb prüft, ob die Kanäle saniert werden müssen und inwieweit die geplanten Maßnahmen Auswirkungen auf die Kanäle haben können. Die Gleisstraße selbst „gehört“ der VAG und wird ständig überprüft und gegebenenfalls repariert. Bei Neubau- bzw. Austauschmaßnahmen wird auch der Unterboden entsprechend verbessert, um die Auswirkungen auf den Kanal so gering wie möglich zu halten.

Kann man nicht lediglich die Gleise im Bestand erneuern und von sonstigen Umbaumaßnahmen absehen?

- In der Johannisstraße gab es einige Aufgrabungen durch Leitungsträger, die letzte Aufgrabung durch die N-ERGIE. Die Aufgrabungen wurden, gerade im Hinblick auf die Gleiserneuerung, lediglich provisorisch geschlossen, so dass Arbeiten an der Fahrbahn ohnehin erforderlich sind. Grundsätzlich muss jeder Spartenträger, der in einer Straße Aufgrabungsarbeiten vornimmt, auch die Kosten für die Wiederherstellung der von ihm in Anspruch genommenen Straßenfläche übernehmen. Somit werden diese Kosten nicht in den beitragsfähigen Aufwand einbezogen und nicht an die Anlieger weiterverrechnet. Die Stadt kann den Leitungsträgern die Aufgrabung nicht untersagen, lediglich bei Straßenneubau gibt es eine zweijährige Sperrfrist. In jedem Fall wird aber versucht, die Aufgrabungsmaßnahmen von Leitungsträgern mit städtischen Baumaßnahmen zu koordinieren.

Eine Anwohnerin bestätigt, dass in den Fahrbahnverdrückungen Wasser stehen bleibt. Ein Teil der Anlieger hält Sanierungsarbeiten durchaus für erforderlich. Ein großer Teil der Anlieger protestiert jedoch nachdrücklich gegen den Straßenumbau und sieht nach wie vor ausschließlich Nachteile für die Anwohner.

Bei einem geringeren Ausbau wäre die Dauer der Baustelle auch wesentlich kürzer.

- Die Stadt ist gehalten, den technischen Standard der Infrastruktur nicht nur zu erhalten, sondern laufend zu verbessern. Aus diesem Grund werden im Zusammenhang mit erforderlichen Maßnahmen (im vorliegenden Fall die Gleiserneuerung durch die VAG) strukturelle Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt.

Aus welchem Grund sind auch noch Arbeiten westlich der Kirschgartenstraße erforderlich?

- Im Bereich der Haltestelle wird das südliche Gleis Richtung Süden, zum südlichen Gehweg hin, verschoben. Um die Verschwenkung nach Süden wieder auszugleichen, d. h. das südliche Gleis Richtung Norden an das nördliche Gleis heranzuführen, sind Arbeiten westlich der Kirschgartenstraße erforderlich. Die Arbeiten westlich der Kirschgartenstraße gehen finanziell vollständig zu Lasten der VAG.

Ein Problem bedeutet weniger die finanzielle Belastung, als vielmehr die Einschränkung der Zufahrt zur Kirschgartenstraße aus von Westen kommend.

- Die zwangsläufigen Einschränkungen im Rahmen der Baustelle sollen so gering wie möglich gehalten werden.

Kann man im Rahmen des Bürgergesprächs abstimmen lassen, wer die Maßnahmen in der Johannisstraße als Vorteil empfindet und wer nicht?

- Die Abstimmung im anwesenden Personenkreis hat keine Aussagekraft, da nicht alle Anlieger anwesend sind und man auch nicht davon ausgehen kann, der anwesende Personenkreis sei repräsentativ für alle Anlieger. Eine rechtliche Bindungswirkung hätte eine solche Abstimmung ohnehin nicht.

Die Anlieger legen Wert auf die Feststellung, dass bei den Anwesenden massive Bedenken gegen die Straßenplanung bestehen.

Wie ist der weitere Verlauf der Planung?

- Der vorliegende Straßenplan der Johannisstraße wird dem Ausschuss für Verkehrswesen (AfV) vorgelegt, mit den Einwendungen der Anlieger (im Rahmen des Protokolls). Der Verkehrsausschuss wägt ab, inwieweit die Einwendungen der Bürger Berücksichtigung finden können. Bei entsprechender Zustimmung durch den AfV wird der beschlossene Plan zum Ausbau freigegeben.

Ist das Protokoll öffentlich und kann eingesehen werden?

- Das Protokoll wird als Bestandteil der Ausschussvorlage öffentlich. Ca. zwei Wochen vor der Sitzung wird u. a. auch das Protokoll im Internet veröffentlicht.

Fazit:

Die Anlieger in der Johannisstraße im Bereich zwischen der Kirschgartenstraße und der Schnieglinger Straße haben erhebliche Vorbehalte gegen die vorliegende Planung. Sie wenden sich vehement gegen die einseitige Bevorzugung des ÖPNV, weil der geplante Umbau aus ihrer Sicht für die Anwohner ausschließlich Nachteile bringen wird.

Die Planung entstand im Spannungsfeld zwischen der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Verschwenkung der südlichen Gleistrasse und Verbreiterung des südlichen Gehwegs im Haltestellenbereich und den Verbesserungsmaßnahmen für den ruhenden Verkehr durch Einbau von Parkbuchten.

Die Anlieger bemängeln, dass im Rahmen dieses Zielkonflikts zu viel Wert auf den ÖPNV gelegt wird. Insbesondere im Bereich der Anwesen Johannisstraße 121 bis Kirschgartenstraße 44 (Haltestelle „Julienstraße“) werden die Anliefermöglichkeiten zu wenig berücksichtigt. Diese Anlieferung muss jedoch zwangsläufig auch weiterhin stattfinden und wird zu großen Verkehrsbehinderungen führen, auch für den ÖPNV.

Die Anwohner bitten daher die Stadt zu prüfen, ob nicht die Möglichkeit besteht, lediglich die notwendigen Gleis- und Fahrbahnsanierungsmaßnahmen durchzuführen. Der Straßenquerschnitt sollte nicht geändert werden, auch wenn das für diese eine Straßenbahnhaltestelle bedeutet, dass ein behindertengerechter Ausbau nicht möglich ist.

II. Vpl/P

m. d. B. um Anmeldung für den AfV

Nürnberg, 25.11.2009
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Planung und Bau/Straße

gez. Bretschneider

(4964)

Abdruck an:
SÖR/WL1
SÖR/V-4/A1-2
SÖR/2-B/2 - Herrn Dietl
SÖR/3-V
EP/1 – Herrn Bimüller