

Ausbau der Straße Rosental

Bürgergespräch am 09.01.2012
im Fabersaal (E.14), Bildungscampus Nürnberg,
Gewerbemuseumsplatz 2, 90403 Nürnberg

Stpl Nr.					
07. MRZ. 2012					
D	105	r.	E	U	R
	3	1			

3 *105* *r.* *Eck*

- I. Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) hat die betroffenen Grundstückseigentümer zu einem 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. 60 Anlieger.
Seitens der Verwaltung nahmen am Bürgergespräch Frau Bretschneider (SÖR/1-S, Gesprächsführung), Frau Eckendörfer (Stpl), Herr Grandeit (SÖR/V-4), Herr Lang (SÖR/V-4, Protokollführung) teil.

Frau Bretschneider begrüßt die Anwesenden, stellt die Vertreter der Verwaltung kurz vor und verliest die Tagesordnung.

Tagesordnung:

1. Warum wird ein Bürgergespräch durchgeführt?
2. Informationen zur Baumaßnahme und zur Baudurchführung
3. Vorstellung der Straßenplanung
4. Diskussion

Zu 1. Warum wird ein Bürgergespräch durchgeführt?

Das Kommunalabgabengesetz -KAG- (von 1977) ermächtigt die Stadt Nürnberg zur Beitragserhebung. Die Ausbaubeitragssatzung -ABS- (von 1985) gestaltet die Beitragserhebung aus. Gemäß Beschluss des Stadtrats vom 18.07.1990 gilt:
„Straßenbaumaßnahmen, die Anliegerbeiträge auslösen, müssen mit den Anliegern erörtert werden“.

Zu 2. Zum Umfang der Baumaßnahme ist Folgendes zu sagen:

Im Bürgergespräch 2008 für den Bereich Spitzenberg/Hübnersplatz gab es eine erregte Diskussion über die Tatsache, dass das Rosental lediglich im Einmündungsbereich des Spitzenbergs ausgebaut werden soll, sich aber alle Anlieger an den Ausbaukosten beteiligen müssen. Von den Anliegern im Rosental wurde gefordert, den Ausbaubereich Richtung Osten zu verlegen, sodass eine Abschnittsbildung ohne das Rosental möglich gewesen wäre. Aus gestalterischen Gründen war jedoch der Ausbau des Einmündungsbereichs in jedem Fall erforderlich und so wurde im Stadtrat alternativ beschlossen, die Planung um das gesamte Rosental zu erweitern. Eine weitere Forderung aus dem Bürgergespräch von 2008 war die Schaffung zusätzlicher Parkflächen, um die prekäre Parksituation zu lindern. Dies wäre nur durch den Verzicht von Baumpflanzungen möglich gewesen und um dies zu vermeiden, wurde der Plan in der ursprünglichen Fassung (ohne zusätzliche Parkflächen) beschlossen.

Frage der Anlieger:

Bei welcher Sitzung genau wurde was beschlossen?

→ Frau Bretschneider verliest den Stadtratsbeschluss.

Warum sind die Anlieger des Spitzenberges eingeladen, wenn die Planung des Spitzenberges bereits beschlossen ist?

→ Da der Spitzenberg und das Rosental eine Anlage bilden, sind die Anlieger des Spitzenberges auch für den Ausbau des Rosentals beitragspflichtig.

Zu 3. Das Rosental soll einen Standard-Ausbau in Fortführung der vorhandenen Planung erhalten:

- Die baulich geplanten Parkflächen sollen die Trennung des ruhenden vom fließenden Verkehr und dadurch auch die Sicherheit der Fußgänger verbessern.
- Die geringe Fahrbahnbreite soll die Geschwindigkeit des Fahrverkehrs verringern.
- Die geplante Fahrbahndecke aus Asphalt ist wesentlich leiser als die vorhandene Pflasterbefestigung.
- Die Gehwege sollen standardmäßig mit Betonrauplatten befestigt werden.
- Die Parkflächen sollen mit Großsteinpflaster befestigt werden. Trotz der Baumpflanzungen konnte die Reduzierung der Parkflächen auf 28 (von 34 vorhandene Parkflächen) begrenzt werden.
- Fahrradständer sind vorgesehen.
- Die vorgesehenen Baumpflanzungen sind aus optischen und ökologischen Gesichtspunkten erforderlich und verbessern das Straßenbild insgesamt.
- Die Beleuchtung wird erneuert, analog der Beleuchtung im Spitzenberg; aus Kostengründen lediglich auf der Nordseite.

Frage der Anlieger:

Wann beschließt der Stadtrat über den vorliegenden Plan?

→ Der Stadtratsbeschluss ist für März/April dieses Jahres geplant.

Was kostet der Ausbau des Rosentals?

→ Die Kosten belaufen sich insgesamt auf € 340.000,-.

Warum ist die aktuelle Kostenschätzung für unseren Beitrag (€ 1.300,-) doppelt so hoch wie die Kostenschätzung aus dem Jahr 2008 (€ 650,-)?

→ Bei der aktuellen Kostenschätzung wurden die Ausbaukosten des Rosentals zusätzlich berücksichtigt, wobei sich der Kreis der betroffenen Grundstücke nicht verändert hat, da das Rosental und der Spitzenberg eine Anlage sind.

Warum werden Rosentalanlieger, die die Erschließung bereits bezahlt haben, nochmals zu Beiträgen herangezogen?

→ Rosental und Spitzenberg sind alte Bauanlagen und wurden bereits über (vor Inkrafttreten des BauGB übliche) Sicherungen abgerechnet. Für die vorgesehenen Maßnahmen fallen somit keine Erschließungsbeiträge (nach dem BauGB) mehr an, sondern Ausbaubeiträge (nach dem KAG).
Im Ausbaubeitragsrecht muss das Rosental und der Spitzenberg als eine Anlage betrachtet werden, sodass Straßenausbaubeiträge für Maßnahmen an dieser Anlage, unabhängig vom Ausbauumfang, auf alle Anlieger dieser Anlage umzulegen sind.

Umfassen die mitgeteilten Kosten auch die Ausgaben für den Hübnersplatz?

→ Nein, der Hübnersplatz ist eine eigene Anlage.

Wer zahlt für die Schäden, die die geplanten Bäume am Gehwegbelag verursachen?

→ Straßenbäume benötigen i. d. R. Baumscheiben mit einer Größe von ca. 16 m². Um Platz zu sparen, wird das benötigte Substrat zum Teil unter den Gehwegplatten verlegt. Nach derzeitigem Erfahrungsstand dürfte es bei derartigem Ausbau nicht zu Hebungen im Plattenbelag kommen.
Sollte es wider Erwarten zu Gehwegbeschädigungen kommen, so werden diese im Rahmen des Unterhalts repariert, es werden dafür keine Beiträge erhoben.

Im Zusammenhang mit den Umbauarbeiten der Rosenhöfe wurde die Straße Rosental erheblich in Mitleidenschaft gezogen.

Zum anderen sind überwiegend die anliegenden Gewerbebetriebe durch Baumaßnahmen und insbesondere LKW-Anlieferungen für die Straßenschäden verantwortlich.

Warum müssen nicht die Verantwortlichen die Reparaturkosten übernehmen?

- Öffentliche Straßen dürfen uneingeschränkt auch von Gewerbebetrieben genutzt werden, sodass die Beitragserhebung nicht auf Gewerbebetriebe beschränkt werden kann.

Warum müssen die Spartenträger nicht mindestens die Hälfte der Fahrbahnkosten tragen, wenn sie die Fahrbahn in diesem Umfang beschädigt haben?

- Die Abrechnung der Wiederherstellungskosten mit den Spartenträgern ist eine relativ komplizierte Sache, so können beispielsweise Überschneidungsbereiche nur einmalig umgelegt werden.
Die Breite die offensichtlich von der Aufgrabung betroffen ist, ist nicht in aller Regel die Breite, die für die Berechnung der Wiederherstellungskosten herangezogen werden muss, da die seitlichen Bereiche die Stadt im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht zu übernehmen hat.

Ich finde die Maßnahme gut und bin der Meinung man kann nicht genug Bäume pflanzen (ich hoffe ich werde nicht gelyncht)!

Der Spitzenberg war „end-hergestellt“.

Nach dem Krieg wurde trotz vieler Baumaßnahmen nicht mehr saniert, es wurden keinerlei Unterhaltmaßnahmen durchgeführt.

Was zahlt die Stadt aufgrund des ersparten Unterhalts?

- Die Bruttokosten für die Maßnahme betragen ca. € 676.000,-; davon werden ca. € 514.000,- auf die Anlieger verteilt.
Wiederherstellungskosten durch die Spartenträger werden beim Endausbau noch berücksichtigt.
Die Belastung, die die Straße heute verkraften muss, insbesondere aufgrund des ständig ansteigenden PKW-Verkehrs, war bei der Herstellung vor 60 Jahren nicht gegeben und auch nicht vorhersehbar. Aus diesem Grund wird heute bei Fahrbahnarbeiten ein wesentlich höherer Standard verwendet. Und diese Verbesserung muss der Anlieger bei der Beitragserhebung mit finanzieren.

Warum müssen die Anlieger jetzt zahlen, wenn die Straße damals nicht den Anforderungen entsprechend hergestellt wurde?

- Zum Herstellungszeitpunkt des Rosentals (vor ca. 60 Jahren) war die Verkehrsbelastung, insbesondere durch LKWs, noch nicht so groß und eine derartige Steigerung auch nicht vorauszusehen. Somit wurden die Straßen damals nach den damaligen Anforderungen ausgebaut und müssen heute, bei erforderlichen Erneuerungsarbeiten, dem aktuellen Standard angepasst werden. Dieser technische Fortschritt aufgrund der gesteigerten Verkehrsbelastung ist von den Anliegern über Beiträge mit zu finanzieren.

Werden Baupreissteigerungen berücksichtigt? Das statistische Landesamt geht von 3 % Steigerung aus.

- Die Stadt besitzt eigene Preissteigerungsspannen für abgerechnete Maßnahmen, die herangezogen werden.

Sind im Ausbaubeitragsrecht Ablösevereinbarungen möglich?

- Bei der Stadt Nürnberg werden im Ausbaubeitragsrecht keine Ablösevereinbarungen geschlossen.

Kann der Beitrag gestundet und/oder in Raten gezahlt werden?

- Einen Monat nach der Zustellung ist der Beitrag fällig. Bei Vorliegen einer finanziellen Härte ist eine Stundung möglich.

Wie sieht der Zeitplan für die Zahlung aus?

- Wird der Ausbau 2013 beendet, findet nach der Schlussrechnung die Kostenermittlung statt. Die Bescheide werden dann wahrscheinlich 2014 oder 2015 verschickt.

Können Kellerräume anliegender Gebäude durch die Baumwurzeln geschädigt werden?

- Im Regelfall können Baumwurzeln das Mauerwerk anliegender Gebäude nicht beschädigen.
Sollte es dennoch zu Schäden an Gebäuden durch städtische Straßenbäume kommen, so ist die Stadt schadensersatzpflichtig.

Welche Bäume sollen gepflanzt werden?

- Es sollen heimische Bäume gepflanzt werden.
Welche Arten vorgesehen sind, wird vom zuständigen Sachgebiet SÖR/1-G im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Eine detaillierte Antwort zu den Baumarten kann daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben werden.

Die Befestigung einer Fahrbahn mit Kopfsteinpflaster verhindert hohe Geschwindigkeiten, sodass der Austausch des Pflasterbelags durch eine Teerdecke dazu führt, dass schneller gefahren wird.

Der Einbau von Bäumen ist sehr teuer und bereitet den Anliegern sehr viel Zusatzarbeit (zum Beispiel durch den Blattabwurf im Herbst u. ä.). Aus diesen Gründen und im Hinblick auf die ausreichende vorhandene Begrünung im Umfeld, ist die Pflanzung weiterer Straßenbäume nicht sinnvoll.

- Fahrbahnen werden nicht mehr mit Teer befestigt, sondern mit Asphalt.
Laut einer Richtlinie des Stadtrats ist bei Fahrbahnsanierungen stets Asphalt zu verwenden, um die Geräuschentwicklung deutlich abzusenken; lediglich im Altstadtbereich wird aus gestalterischen Gründen der Pflasterbelag belassen.
Im Zusammenhang mit der Fahrbahnverschmälerung soll die Geschwindigkeit deutlich verringert werden, eine Erhöhung der Geschwindigkeit aufgrund der Belagsänderung ist unwahrscheinlich.
Neben dem klimatischen Wert hat der Einbau von Straßenbäumen auch optische Bedeutung. Die geplanten Bäume werden das Rosental deutlich auf.

Wann ist mit der Bauausführung zu rechnen?

- Wenn der Straßenplan ohne weiteren Zeitverzug so beschlossen wird, ist der Ausbau des Hübnersplatzes für September 2012 vorgesehen, ab Ende März 2013 sollen Rosental und Spitzenberg folgen.

Werden die Anlieger über den Planungsstand informiert?

- Die Anlieger werden bei Beginn der Maßnahme über das weitere Vorgehen informiert.

Nach Ihren Ausführungen ist lediglich der Standardausbau geplant und es soll auf eine Luxussanierung verzichtet werden, warum wird das Rosental überhaupt ausgebaut?

Die einzige Wohnwertverbesserung der geplanten Maßnahme sind die vorgesehenen Bäume.

- Die vorgesehenen Materialien und die geplante Ausbauart entsprechen dem „normalen“ städtischen Standard. Es ist kein höherwertiger Ausbau (wie zum Beispiel in Fußgängerzonen üblich) vorgesehen.
„Alte“ Granitfahrbahnen (wie im Rosental) sind im Unterbau zumeist sehr angegriffen und nur noch sehr begrenzt haltbar, sodass der Ausbau schon aus technischer Sicht sinnvoll ist.

- Beim Bürgergespräch 2008 gab es viele Stimmen, die den Ausbau des Rosentals forderten, im Hinblick darauf, dass der Spitzenberg/Hübnersplatz ausgebaut wird und die Anlieger des Rosentals, aufgrund der Anlagenbildung, finanziell beteiligt werden.

Warum werden das Rosental und der Spitzenberg nicht zum verkehrsberuhigten Bereich ausgebaut?

Die Umlage der Kosten nach dem Verkauf der Rosenhöfen, erweckt den Eindruck, der Zeitplan ist so aufgestellt, um der Stadt (nunmehr als Nicht-Eigentümer) Geld zu sparen.

- Die technischen und gestalterischen Anforderungen an einen verkehrsberuhigten Bereich sind sehr hoch und dies hätte zu erheblich höheren Ausbaukosten geführt. Die Umgestaltung des Rosentals z. B. zu einer Mischfläche wäre aufgrund der Verkehrsbedeutung des Rosentals gar nicht möglich gewesen. Jedoch soll die schmale Ausgestaltung der Fahrbahn auf ein Wohngebiet hinweisen und die Geschwindigkeiten verringern. Beim Verkauf der Rosenhöfe wurde die Beitragszahlung bei einem Umbau des Rosentals bereits im Kaufvertrag geregelt. Die prozentuale Aufteilung der Beiträge zwischen Stadt und Anlieger ist in der Ausbaubeitragsatzung der Stadt Nürnberg (ABS) geregelt. Dabei sind die Rosenhöfe in der Abrechnung berücksichtigt.

Das Rosental liegt in einem Stadterneuerungsgebiet.

Warum werden nur die Straßen erneuert und nicht die Häuserfassaden?

Was umfasst ein Stadterneuerungsgebiet?

- Im Rahmen der Stadterneuerung wird ausschließlich kommunaler Besitz erneuert, Straßen, Kindergärten u. ä., nicht private Bausubstanz.

?

Welche Straßeneinstufung hat das Rosental in der städtischen Satzung?

- Das Rosental ist als Anliegerstraße einzustufen.

Werden die Kanalarbeiten vor dem Straßenausbau getätigt?

- Derzeit sind keine Kanalarbeiten im Rosental vorgesehen.

Wären Kanalarbeiten erforderlich, wären diese beitragsfähig?

- Kanalarbeiten die aus technischer Sicht erforderlich sind, sind in aller Regel auch beitragsfähig.

Kann der Stadtentwässerungsbetrieb aufgefordert werden zu prüfen, ob im Rosental die Kanäle erneuert werden müssen?

- Die Kollegen von der Stadtentwässerung werden angeschrieben.

Ist nach den Ausbauarbeiten eine Ausfahrt aus dem Garagenhof südlich des Anwesens Hs. Nr. 22 zum Spitzenberg möglich? Es sind bereits entsprechende Pfosten vorhanden.

- Grundsätzlich ist eine Gehwegüberfahrt möglich. Ob es erforderlich ist, die Pfosten zu versetzen, muss zu gegebener Zeit geprüft werden.

Die Parkplatzsituation ist miserabel. Warum sind vor dem Anwesen mit der Hs. Nr. 33 keine Parkplätze vorgesehen?

- Im Rosental wurden so viele Parkplätze geplant, wie anhand der vorgegebenen Flächensituation möglich. Mögliche Parkplätze sind nur entfallen z. T. durch vorgegebene Baumstandorte. Eine Gehwegmindestbreite von 1,50 m sollte erhalten bleiben, sodass an vielen Stellen der Gehweg zu schmal ist, um Parkflächen vorzusehen. Inwieweit vor dem Anwesen mit der Hs. Nr. 33 Parkflächen tatsächlich möglich sind, wird noch einmal geprüft.



Die Fahrbahn wird um 1 m verschmälert. Reicht dies nicht aus, um Querparkplätze zu schaffen?

- Die Schaffung von Schrägparkplätzen ist im Rosental nicht möglich, da aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ein Ausrangieren aus den Parkflächen kaum möglich ist. Der Entfall von sechs Stellplätzen (derzeit sind 34 Stellplätze vorhanden, geplant sind 28 Stellplätze) zugunsten der geplanten Baumpflanzungen ist im Hinblick auf die damit verbundene Aufwertung des Rosentals -aus Sicht von Stpl- akzeptabel.

Ist die Schaffung von Schrägparkplätzen möglich, wenn auf Parkplätze auf der gegenüberliegenden Seite völlig verzichtet wird?

- Sind auf einer Seite Schrägparkbuchten vorhanden und auf der anderen Straßenseite ist ein Gehweg ohne Parkflächen, so zeigt die Erfahrung, dass diese Seite von Gehwegparkern genutzt wird. Ein Ausfahren aus den Schrägparkplätzen ist dann fast gar nicht mehr möglich.

Ist es möglich, angesichts der angespannten Parksituation, auf den Baum vor dem Anwesen mit der Hs. Nr. 21 zu verzichten, weil er direkt vor meinem Fenster ist,

- Der Vorschlag wird geprüft.

Die ohnehin angespannte Parkplatzsituation wird bei Veranstaltungen katastrophal, insbesondere weil die Anwohnerparkplätze von Veranstaltungsbesuchern zugeparkt werden. Könnte die Polizei dies nicht verstärkt kontrollieren?

- Der Vorschlag wird an die Polizei weitergereicht.

Beidseitig abwechselnd Schrägparkbuchten würden zu einer Verschwenkung der Fahrbahn führen. Dies würde die Parkplatzsituation verbessern und zu einer Geschwindigkeitsreduzierung beitragen.

- Die Probleme mit der Schaffung von Schrägparkbuchten wurde bereits erläutert und ob eine Fahrbahnverschwenkung verkehrsrechtlich wünschenswert ist, ist zumindest fraglich.

Wäre es möglich, aus dem Rosental eine Einbahnstraße zu machen mit einer Fahrbahnbreite von lediglich 3,50 m und dann Schrägparkbuchten einzubauen?

- Auch eine Einbahnstraße müsste eine Mindestbreite von 5,50 m aufweisen, schon allein wegen der Feuerwehr.
Stpl sieht die sehr angespannte Parksituation, und sichert eine nochmalige Prüfung der Planung zur Schaffung von Schrägparkbuchten zu.

Ist der Einbau von Schrägparkbuchten möglich, wenn die Ausbaubreite des Gehwegs auf 80 cm begrenzt wird?

- Ein nur 80 cm breiter Gehweg entspricht nicht dem städtischen Standard und wird nicht gebaut; die Mindestbreite für einen Gehweg beträgt 1,50 m.
Inwieweit dann der Einbau von Schrägparkbuchten noch möglich ist, wird nochmals überprüft.

Das Rosental als Einbahnstraße, auch mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m, würde die Unfallgefahren vermindern und das Ein- und Ausparken erleichtern.

- Inwieweit eine Einbahnregelung für das Rosental möglich ist, muss in Absprache mit Vpl geprüft werden.
Eine Einbahnregelung für eine Straße muss in das von Vpl vorgesehene Verkehrssystem, insbesondere im Hinblick auf die angrenzenden Straßen, passen.

Warum werden nicht mehr Anwohnerparkplätze ausgewiesen?

- Im Rosental sind Anwohnerparkplätze vorhanden und das rechtlich vorgeschriebene Verhältnis zwischen Anwohner- und öffentlichen Parkplätzen ist dort wohl ausgereizt. Ob und inwieweit die Anwohnerparkregelung im Spitzenberg ausgeweitet werden kann, wird nochmals überprüft.

Ich zahle 80 % der Kosten, also will ich auch beteiligt werden, u. a. an der Ausschreibung.

- Die Ausschreibung ist öffentlich und kann jederzeit eingesehen werden.

Wann sind die Ausschreibungsunterlagen einsehbar?

- Ausschreibungen werden i. d. R. nicht öffentlich bekannt gemacht. Aus organisatorischen Gründen kann aber auch nicht jeder Anlieger angeschrieben werden, wann und wo die entsprechenden Unterlagen einsehbar sind.

Wird das Protokoll der heutigen Veranstaltung veröffentlicht?

- Das Protokoll ist im Zusammenhang mit der Stadtratsvorlage im Internet ersichtlich.

Inwieweit kann ich gegen die Planung vorgehen, wenn ich dagegen Einwände habe?

- Die „Politik“ (in Form des Stadtrats oder des Verkehrsausschusses) entscheidet welche Planung realisiert wird. Wenn also auf die Planung Einfluss genommen werden soll, ist dies über die politische Ebene möglich. Die vorliegende Planung wurde mit allen betroffenen Dienststellen abgestimmt und die Einwände seitens der Dienststellen wurden soweit möglich eingearbeitet. Danach wird die Planung mit den Anregungen und Kritikpunkten aus diesem Bürgergespräch dem Stadtrat (bzw. dem Verkehrsausschuss) vorgelegt, der die entsprechenden Entscheidungen trifft.

Sollte der Stadtrat die vorliegende Planung des Rosentals ablehnen, wird dann der Hübnersplatz ausgebaut?

- Der Stadtrat hat bisher den gemeinsamen Ausbau favorisiert. Die derzeitige Beschlusslage lässt einen einzelnen Ausbau nicht zu. Natürlich kann der Stadtrat jederzeit neue Beschlüsse fassen und somit die derzeitige Beschlusslage entsprechend ändern.

Um 20:35 beendet Frau Bretschneider die Veranstaltung.

Fazit: Ein Teil der Anlieger sieht keinerlei Handlungsbedarf und lehnt deshalb die geplanten Ausbaumaßnahmen grundsätzlich ab.

Der erhebliche Unmut gegen die Beitragserhebung und die Beitragsverteilung konnte im Rahmen des Bürgergesprächs nur zum Teil entschärft werden.

Der überwiegende Teil der Anlieger beklagte die prekäre Parkplatzsituation. Die vorliegende Planung sieht so viele Parkflächen vor, wie es die vorgegebene Flächensituation ermöglicht.

Lediglich ein völliger Verzicht auf Straßenbäume würde die Schaffung weniger weiterer Parkflächen ermöglichen, das Parkproblem aber auch nicht lösen können.

II. Stpl

m. d. B. um Anmeldung für den AfS

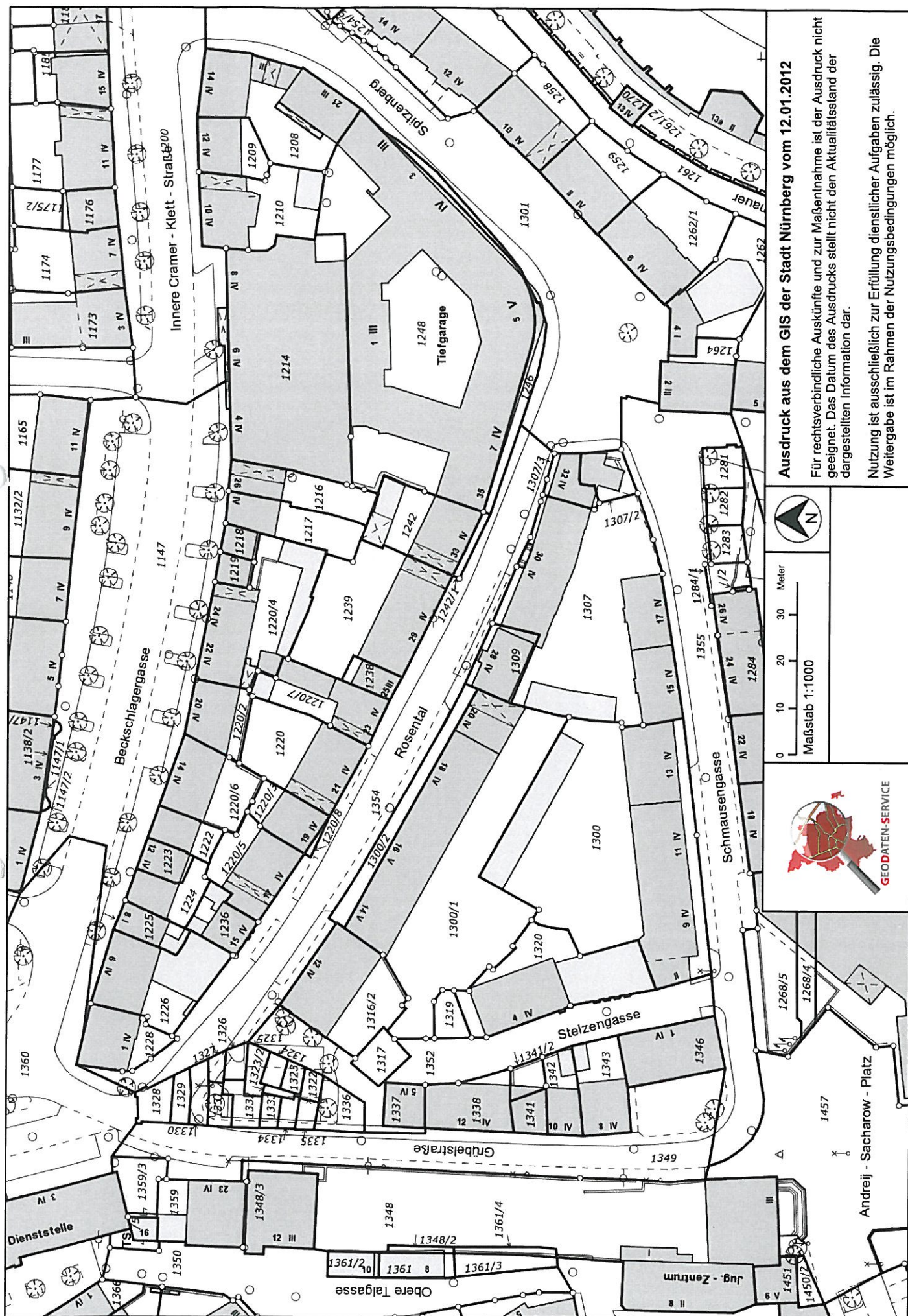
Nürnberg, 02.03.2012
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Planung und Bau/Straße
i.A.

Zweckmeyer


(4964)

Abdruck an:

SÖR/WL1
SÖR/V-4/A3
SÖR/2-B/3
SÖR/3-V



Ausdruck aus dem GIS der Stadt Nürnberg vom 12.01.2012

Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet. Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Information dar.

Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.



0 10 20 30 Meter
Maßstab 1:1000



Andrij - Sacharow - Platz



GEODATEN-SERVICE

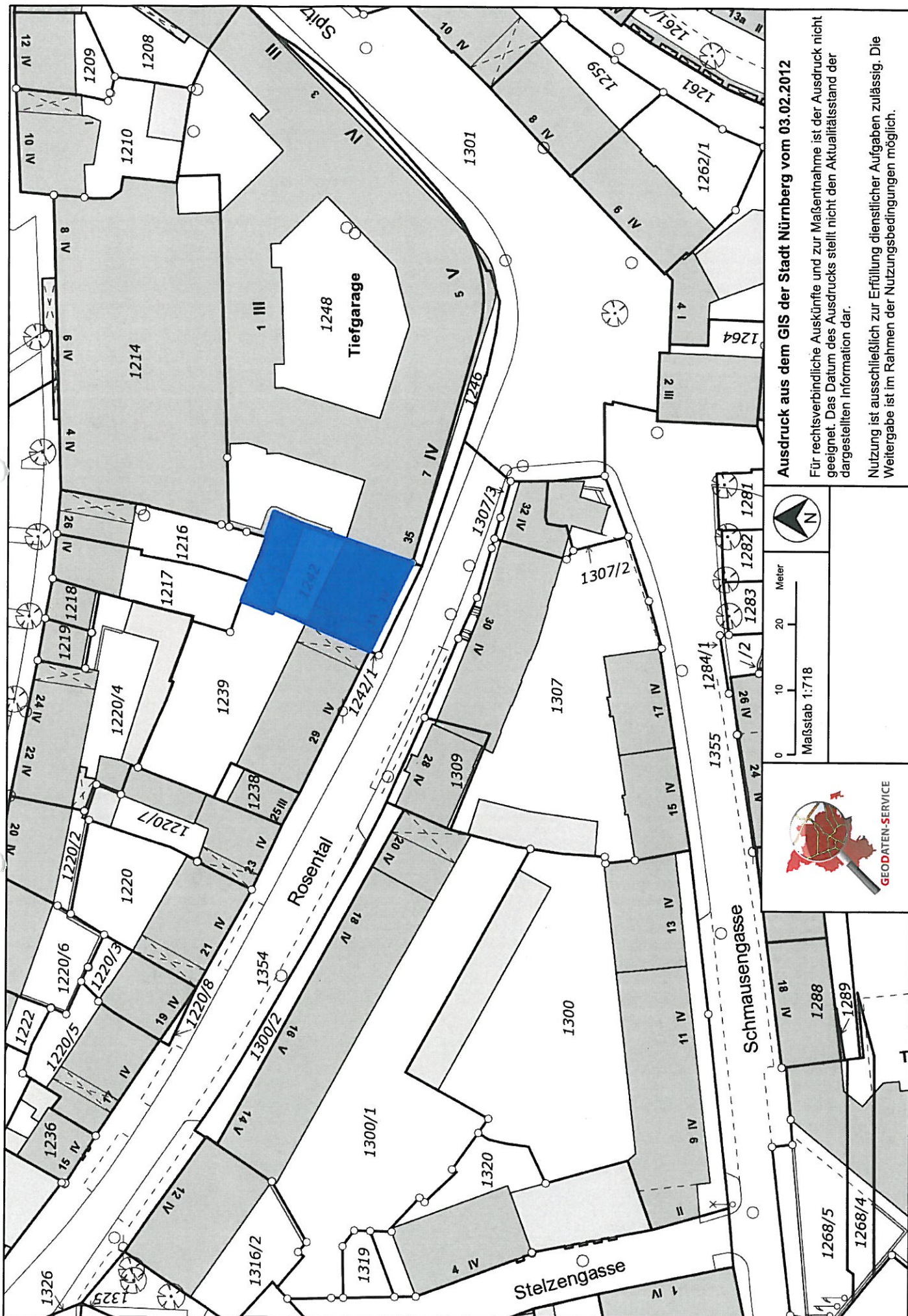
0 10 Meter
Maßstab 1:479



Ausdruck aus dem GIS der Stadt Nürnberg vom 03.02.2012

Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet. Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Information dar.

Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.



Ausdruck aus dem GIS der Stadt Nürnberg vom 03.02.2012

Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet. Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Information dar.

Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.