



## Protokoll zum Bürgergespräch

### Ausbau der Georg-Strobel-Straße zwischen Felseckerstraße und Kühnhoferstraße

Bürgergespräch am: 22.06.2017

Termin: 18.00 Uhr bis 19.15 Uhr

Veranstaltungsort: Technische Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm, Hörsaal WD.001,  
Wassertorstraße 10

I. Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) hat die Eigentümer der Georg-Strobel-Straße zwischen Felseckerstraße und Kühnhoferstraße zu einem Bürgergespräch unter Angabe der voraussichtlich auf ihre Grundstücke entfallenden Straßenausbaubeiträge schriftlich eingeladen. Die Anwohner wurden durch SÖR mittels Faltblatt über den Veranstaltungstermin informiert.

Der Einladung folgten rund 20 interessierte Bürgerinnen und Bürger und Herr Stadtrat Höffkes von der CSU.

Seitens der Verwaltung nahmen an dem Bürgergespräch Herr Beck (SÖR/2-B/2, Gesprächsführung), Herr Wunder (Vpl/P), Frau Bachmann (SÖR/V-4) und Frau Vulpius (SÖR/V-4/G, Protokollführung) teil.

Herr Beck begrüßt die Anwesenden, stellt die Vertreter der Verwaltung kurz vor und erklärt den Ablauf der Veranstaltung.

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?

Bei bestimmten Ausbaumaßnahmen werden Beiträge von den Anliegern erhoben. Die gesetzlichen Grundlagen geben keine Wahlmöglichkeit her, die Verwaltung muss die Beitragserhebung umsetzen. Das Kommunalabgabengesetz trat 1977 in Kraft. Seit 1985 hat die Stadt Nürnberg eine Straßenausbaubeitragssatzung (ABS). Der Stadtrat hat am 18.07.1990 beschlossen, dass bei Straßenbaumaßnahmen, die eine strukturelle Veränderung des Straßenquerschnitts beinhalten und Straßenausbaubeiträge nach dem Straßenausbaubeitragsrecht auslösen, vor der Beschlussfassung des Straßenplanes ein Bürgergespräch durchzuführen ist. Die beitragspflichtigen Grundstückseigentümer werden schriftlich eingeladen und über die geschätzte Beitragshöhe informiert. Die Anwohner erhalten die Einladung in Form von Handzetteln, die in die Briefkästen eingeworfen werden.

Zu 2. Informationen zur Baumaßnahme und zur Baudurchführung

Die Georg-Strobel-Straße zwischen Felseckerstraße und Kühnhoferstraße weist derzeit einen schlechten baulichen Zustand auf, was an Hand von Bildern veranschaulicht wird. Die Stadt Nürnberg hat die Verkehrssicherungspflicht für ihre Verkehrsanlagen. Die jetzt geplanten Maßnahmen stellen eine Erneuerung und technische Verbesserung dar, bloße Unterhaltsmaßnahmen reichen nicht mehr aus. Die Gehwegplatten sind zerstört, teilweise sind die Gehwege provisorisch mit Asphalt befestigt. Es ist an der Zeit, die Straße auszubauen, da unhaltbare Zustände vorherrschen.

Es wird der Abrechnungsgebietsplan gezeigt. In diesem sind die voraussichtlich beitragspflichtigen Grundstücke dargestellt. Es wurden alle direkt an der Georg-Strobel-Straße zwischen Felseckerstraße und Kühnhoferstraße anliegenden Grundstücke einbezogen.

Folgender Ablauf der Baumaßnahme ist vorgesehen:

1. Straßenplanung
2. Durchführung des Bürgergesprächs
3. Beschluss im Ausschuss für Verkehr (AfV)
4. Mittelbeantragung
5. Ausschreibung und Angebotseinholung sind für den Winter 2017 vorgesehen.
6. Der Baubeginn soll im Frühjahr 2018 erfolgen.

Es wird eine Folie zur Bauabwicklung gezeigt: die Farben Orange, Grün und die Zick-Zack-Linie stellen die einzelnen Abläufe der Bauphasen dar.

## Zu 2. Diskussion

*Ein Anwohner fragt, ob der Kanal ausgebaut wird.*

- Arbeiten am Kanal sind nicht instruiert. Die Sparten werden standardmäßig im Rahmen der Straßenplanung beteiligt und entscheiden dann, ob sie auch Arbeiten in Gehwegbereichen durchführen. Die Arbeiten werden dann auch kostenmäßig von diesen jeweils übernommen.

*Eine Anwohnerin fragt, wann wo gebaut wird, auch wegen der Urlaubsplanung.*

- Die Bauphase beträgt insgesamt ca. 2,5 Monate. Die Anlieger können während dieser Zeit immer in die Georg-Strobel-Straße fahren und zu Eingängen laufen. Vorgesehen ist ein Ausbau mit Verbundpflaster auf Split, d.h. es muss nichts trocknen, sodass sofort der Zugang wieder genutzt werden kann. Die Baufirmen stehen in engem Kontakt mit Bürgern. Wann vor welchen Zugängen gebaut wird, wird in Absprache geklärt.

*Ein Anwohner fragt, ob die Frage, warum erst jetzt mit dem Umbau begonnen wird, etwa mit dem Geld zusammenhängt.*

- Grundsätzlich ist die Situation in der Stadt schwierig, oftmals flickt sich die Stadt kaputt.

*Ein Anwohner merkt an, dass die Situation vor Ort grauenhaft ist. Die gepflasterte Fahrbahnfläche ist laut.*

- Nach dem Ausbau verbessert sich die Situation. Bedingt dadurch, dass Baumaßnahmen auch immer wieder Beitragserhebungen zur Folge haben können, wird seitens der Stadt immer gut überlegt, wann und wo in welcher Dimension gebaut wird, um Bürger nicht übermäßig zu belasten. Auch ist die Stadt selbst finanziell nicht so gut ausgestattet.

## Zu 3. Vorstellung der Straßenplanung

Anhand der Folie zu den planerischen Missständen wird zur Vorstellung der Straßenplanung durch Vpl übergeleitet.

Herr Wunder ruft die Eigentümer Zink und Nußbickel namentlich auf, um dann später auf deren schriftlich geäußerten Einwände einzugehen.

Es wurde im Vorfeld eine Vermessung und eine Vor-Ort-Besichtigung durchgeführt. Der Parkflächenbedarf wurde ermittelt. Es sind Parkflächenmarkierungen vorhanden, es kann jedoch nicht mehr nachvollzogen werden, wann diese aufgebracht wurden. Es gab dann seinerzeit Beschwerden gegen die Markierungen, weil der Gehweg dann als zu schmal wahrgenommen wurde. Mittlerweile sind die Kraftfahrzeuge länger und auch breiter. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, werden die Senkrechtparker auf der Südseite in Längsparker umgeplant. Für Regelbreiten von Verkehrsanlagen ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) einschlägig. Demnach entsprechen die heutigen Restgehwegbreiten in keinster Weise den Vorgaben der Richtlinie. Auch Hausdämmungen verschmälern die effektiv nutzbare Gehwegbreite.

Von der Kühnhoferstraße aus in Richtung Westen ist in der Georg-Strobel-Straße bereits ein Querschnitt vorhanden, wie ihn die jetzige Planung im Bereich zwischen Felseckerstraße und Kühnhoferstraße vorsieht. Es soll ein homogenes Straßenbild erreicht werden. Die Planung wird mit Maßketten vorgestellt: 3 m Gehweg abzgl. 0,70 m Überstand für Fahrzeuge und 6 m Fahrbahn – dies ist das Regelmaß für Fahrbahnen in Tempo-30-er-Zonen -. Der südliche Gehweg entlang der Längsparker wird 2,20 m breit.

Die Wahrnehmung der jeweiligen Teileinrichtung ist immer davon abhängig, in welcher Rolle sich der Verkehrsteilnehmer jeweils befindet (Fußgänger, Autofahrer, Radfahrer). Die Abwägung der Interessen wird von der Verwaltung getroffen werden, nachdem die Diskussion mit den Betroffenen heute stattgefunden hat.

Es sind 2 neue Baumpflanzungen und 2 Ersatzpflanzungen vorgesehen.

Es wird auf das Thema Falschparken eingegangen. Die Verwaltung ist dagegen machtlos. Pfosten in den Einmündungsbereichen können eingebaut werden. Wenn diese dann vorhanden sind, stehen die Autos vor den Pfosten auf der Fahrbahn. Wenn keine Pfosten eingebaut werden, wird erfahrungsgemäß dann jedoch auf den Gehwegflächen geparkt. In den Einmündungsbereichen werden Fahrradständer angebracht. In diesem Zusammenhang wird auf die Aktion „Fahrradständer in Stadtgebieten“ hingewiesen: es ist verkehrsplanerischer Wunsch, dass das Fahrradfahren gefördert wird. Anregungen hierzu können gerne entgegengenommen werden.

Anhand eines Bildes mit einem Fußgänger, der gerade auf einem Gehweg unterwegs ist, wird der Bestandsquerschnitt veranschaulicht: es sind in diesem Bereich vier Plattenreihen vorhanden, dies bedeutet eine Gehwegbreite deutlich unter 2 m.

Es wird die Parkplatzbilanz vorgestellt: im Bestand sind derzeit 46 Parkplätze vorhanden, die Neuplanung sieht 29 vor. Allerdings können Parkplätze im näheren Wohnumfeld gefunden werden. Die Minimierung wird auch durch die Entwicklung bei den Abmessungen der Kraftfahrzeuge verursacht. Es wird in Aussicht gestellt, dass nach dem Umbau die Anzahl der Bewohnerstellplätze gleich bleibt.

#### Zu 4. Diskussion

*Ein Anwohner fragt, ob der Hydrant, der im Bereich der Fahrbahn im Bestand anlegt ist, versetzt wird.*

→ In der vertieften Planung wird noch festgelegt, wohin der Hydrant versetzt wird. Auch die Frage, welche Baumart gepflanzt wird, wird später noch geklärt.

*Herr Philip, Hs.Nr. 71, EG rechts fragt, auf welchen Daten der Bestandsplan fußt. Der zweite Baum von links ist derzeit ein Beet ohne Baum. Wird hier ein Baum gepflanzt, werde er abgehackt. Die Wohnung wird durch den Baum verdunkelt, beide Fenster weisen zur Straße. Bei der Einfahrt rechts von Hs.Nr. 73 soll die Baumscheibe hinkommen. Als er einzog, war der Baum vor seiner Wohnung noch da und die Wohnung war dadurch wesentlich dunkler.*

→ Ziel der Stadt ist es, dass Nürnberg grüner wird. Das Planungsziel hier sind 4 Bäume. Die Verwaltung sagt zu, die Lage der Bäume nochmals zu überprüfen.

Nachrichtlich: Die Prüfung ist erfolgt. Es kann mitgeteilt werden, dass die Baumstandorte wegen der Leitungssituation nicht beliebig verschoben werden können. In jedem Fall sind Fenster betroffen. Besondere Sachverhalte, die Baumpflanzungen nicht zulassen könnten, liegen nicht vor. Im vom Bürger angesprochenen Fall handelt es sich um eine Ersatzpflanzung, die normalerweise Geschäft der laufenden Verwaltung ist. Diese Ersatzpflanzung wurde in diesem Fall im Rahmen der Maßnahme im Plan dargestellt.

*Herr Philip antwortet darauf, dass er überhaupt keine Baumpflanzung möchte.*

*Eine Anwohnerin schlägt vor, dass der Baum einen halben Parkplatz breit weiter nach rechts gepflanzt werden soll.*

→ Ein Baum vor einer Einfahrt ist immer ungünstig, es werden auch keine halben Parkplätze eingeplant. Ein Baum bedeutet immer einen Beitrag zur Klimaverbesserung und ist ein Planungsinstrument. Wird eine Grünfläche statt eines Baumes mit Buschzeug bepflanzt, wird

dieses größer und verwildert. Es besteht jederzeit die Möglichkeit, Baumpatenschaften zu übernehmen.

*Ein Anwohner findet, dass ein halber Parkplatz nicht eingeplant werden soll.*

- Ein Personenkraftwagen ist etwa 2 m breit, daher muss ein Regelmaß von 2,50 m pro Parkplatz eingeplant werden. Dieses Raster wird stadtweit im Regelfall durchgeplant. Für einen Baum muss eine Regelfläche von 16 qm vorgesehen werden. Durch die vorgestellte Straßenplanung wird eine gerade Linie aus Baumscheiben- und Parkflächen hinten am Gehweg erreicht.

*Ein Anwohner bemerkt, dass mit der Verringerung der Parkplatzzahlen auch die Anwohnerparkplätze verringert werden.*

- Im Verhältnis zur dann vorhandenen Gesamtzahl der Parkplätze verbessert sich der Anteil der Anwohnerparkplätze, absolut gesehen verändert sich der Bestand derselben aber nicht. Kalkuliert werden 18 Anwohnerparkplätze. Anhand eines Plans wird das Parkverhalten dargestellt (grüne und gelbe Balken, die gelben Balken stellen Anwohnerparkplätze dar). Das Verhältnis Anwohnerparkplätze / Parkplätze für Nicht-Anwohner stellt eine ständige Abwägung der Situation vor Ort dar und kann gegebenenfalls den jeweiligen Bedürfnissen angepasst werden. Dazu werden regelmäßig die Zahl der verkauften Bewohnerparkausweise und die Zahl der Bewohnerstellplätze miteinander abgeglichen.

*Ein Anwohner fragt, warum es so lange gedauert hat, bis die Maßnahme geplant und durchgeführt wird? Im Mittelalter ging das schneller. Wie breit werden Gehwege? Gestern konnte man wieder nicht über Gehwege laufen, musste über Parkflächen gehen, um überhaupt weiterzukommen. Auswärtige Kennzeichen sind besonders auffällig, was das Falschparken/Parken auf Gehwegen anbelangt. Ganz schwierig ist die Situation für Leute mit Kinderwagen oder Trolley. Mit der Verringerung der absoluten Parkplatzzahlen wird auch die Zahl Anwohnerparkplätze verringert.*

- Die Gesamtsituation verbessert sich. Die Verwaltung ist froh, dass überhaupt gebaut wird. Das Stadtgebiet hat ein großes Straßennetz. Die Prioritäten werden sukzessive abgearbeitet. Der schon länger existierende Plan wurde der aktuellen Situation angepasst. Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht besteht dringender Handlungsbedarf. Die Anzahl der Anwohnerparkplätze verringert sich nicht.



*Wie breit ist die Straße derzeit?*

→ 6 bis 6,50 m.

*Kann die Fahrbahn nicht schmaler gemacht werden?*

→ Grundsätzlich können die Senkrechtparkflächen breiter und die Fahrbahn schmaler konzipiert werden. Allerdings wird dann das Ausparken und Rangieren immer schwieriger, je länger die Fahrzeuge sind. Die Einwohner im Erdgeschoß bekommen dadurch mehr Autoabgase ab. Die vorliegende Planung orientiert sich an den Regemaßen der RAS 06.

*Können die Parkplätze abmarkiert werden?*

- Es gibt mehrere Lenkungsmöglichkeiten: es können Markierungen aufgebracht, aber auch unterschiedliche Pflasterfarben eingebaut werden.
- Es wird im Protokoll festgehalten, dass die Parkplätze unterteilt werden sollen.

*Ein Anwohner von Hs.Nr. 77 fragt, ob die Grünfläche davor kommt. Fahrradständer machen immer Dreck, er will lieber in diesem Bereich eine Baumpflanzung.*

→ Fahrradständer werden dort eingebaut, wo Bedarf zu erkennen ist. Sie dienen auch zur Verhinderung von Falschparken. Die Erfahrung zeigt, dass Fahrradständer im öffentlichen Raum in Bereichen mit Geschosswohnungsbau gerne angenommen werden.

*In der Kühnhoferstraße sind auch Fahrradständer, da ist dann immer alles dreckig. SÖR macht dagegen nichts.*

→ Grundsätzlich liegt die Georg-Strobel-Straße in einem Zwangsreinigungsgebiet. Allerdings kann nicht immer so schnell gereinigt werden, wie Müll entsteht.

*SÖR macht dagegen nichts, es wird immer nur mit den LKWs herumgefahren. Die Fahrradständer sollen nicht eingebaut werden, der Anwohner von Hs.Nr. 77 möchte sie nicht vor seinem Wohnzimmerfenster.*

→ Es ist Wunsch des Stadtrates, das Angebot an Fahrradstellplätzen zu erweitern.

*Herr Zirngibl fragt, ob beim beitragsrechtlichen Einbezug die Mehrfacherschließung berücksichtigt wurde? Eine entsprechende Regelung einer Eckplatzvergünstigung geht nicht aus der ABS hervor.*

→ Ja, dies ist berücksichtigt und geht auch aus der ABS hervor. Im ausgehängten Abrechnungsgebietsplan sind diese Grundstücke schraffiert dargestellt.

*Gibt es im Vergleich zu den jetzt zugrundegelegten Schätzkosten hohe Kostensteigerungen, z.B. durch Bombenfunde?*

→ Es kann günstiger aber auch teurer werden. In der Georg-Strobel-Straße sind keine Verdachtsfälle aus dem 2. Weltkrieg bekannt, aber es kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden, dass eine Bombe gefunden wird. Basis für die Kostenschätzung ist ein Durchschnittswert pro qm. Es wird davon ausgegangen, dass es kostenmäßig kein "blaues Wunder" geben wird.

*Herr Zirngibl findet den Kurvenradius problematisch, da Winterdienst- und Rettungsfahrzeuge dann nach Realisierung der Straßenplanung schwerer durchfahren können. Das Radiusparken sollte die Straßenplanung dringend vermeiden.*

→ Wirksamste Methode ist hier die Verkehrsüberwachung. Tagsüber steht erfahrungsgemäß kein Fahrzeug im Radiusbereich, abends wird manchmal alles zugeparkt. Möbelfahrzeuge und Müllfahrzeuge müssen durchkommen können. Die eingeplanten Radien haben Standardwerte. Außerdem brauchen die Fußgänger die Gehwegflächen in Kurvenbereichen in dieser Breite aus Sicherheitsgründen. Pfosten aufzustellen wäre eine Möglichkeit. Allerdings werden Autos dann auf der Fahrbahn davor abgestellt, dann wird die Situation noch brisanter. Es ist ein Problem der Verkehrsüberwachung.

*Eine Anwohnerin merkt an, dass die Parkplatzangabe für die Kühnhoferstraße nicht stimmt (wegen der Ausweichparkmöglichkeit).*

→ Die Bilanz ist ganz aktuell, ggfs. müsste die Anwohnerparksituation nochmals überprüft werden. Allerdings steht und fällt die faktisch zur Verfügung stehende Parkplatzzahl auch mit dem Einparkvermögen der Autofahrer.



*Herr Zirngibl fragt: Können die Baumpflanzungen verschoben werden und ein "Ausfahrt freihalten"-Schild angebracht werden?*

- Wenn eine Einfahrt zugeparkt wird, ist das Nötigung. Ein Austauschen geht nicht wegen der erforderlichen Pflanzfläche für Bäume. An einem Tor kann privat ein Schild angebracht werden. Es darf nicht der StVO entsprechen.

*Ein Anwohner fragt, ob es eine Planung für die Schaffung weiterer Parkplätze gibt.*

- Nein, hierfür ist kein Platz mehr im öffentlichen Raum. Es ist ein gesamtgesellschaftliches Problem, wie viele Autos sich jeder Bürger zulegt. Hierdurch entsteht dann der Parkdruck im öffentlichen Raum. Bei der Kfz-Zulassung gibt es keine Obergrenze.

*Einem Anwohner ist aufgefallen, dass die Garagen oftmals leer stehen und dafür die Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen geparkt werden.*

- Gegen das Problem kann nichts gemacht werden. Jeder kann seine Garage nutzen, wie er will, sofern damit keine rechtswidrigen Handlungen verbunden sind.

*Bleiben die Fahrradständer vor Hs.Nr. 77 jetzt wirklich stehen? Der Bereich ist immer ein Dreckloch. Kann nicht statt der Baumfläche vor Hs.Nr. 71 die Fläche für die Fahrradständer hin?*

- Eine Änderung ist nicht vorgesehen. Die Fahrradständer sollen wie geplant eingebaut werden. Wenn vor Hs.Nr. 71 Fahrradständer errichtet würden, fällt ein Parkplatz weg.

*Alte Fahrräder werden nicht entfernt, alles vermüllt. Die Flächen können von intakten Rädern nicht genutzt werden.*

- Die Entscheidung, ob ein Fahrrad ein zu entfernendes "Schrottrrad" ist, ist nicht so einfach, da es unterschiedliche Wahrnehmungen gibt. Grundsätzlich werden "Schrottfahrräder" von SÖR entfernt, also dann, wenn Fahrräder offensichtlich längere Zeit nicht mehr genutzt werden und kaputt aussehen. Jedoch muss immer bedacht werden, dass eine ungerechtfertigte Entfernung Diebstahl wäre.

*Ein Anwohner merkt an, dass die alten Viertel in Nürnberg nicht für die heutige Verkehrsbelastung konzipiert wurden. Das muss in die Köpfe der Stadtverwaltung und Bewohner rein. (Anmerkung: Dies verursacht vielfach Entrüstung bei anderen Anwohnern.).*

→ Das ist die gesellschaftliche Entwicklung, der Parkdruck besteht. Es kann immer nur eine Kompromisslösung geben.

*Eine Bürgerin möchte wissen, wann der Umbau startet?*

→ Nach dem Winter, im März / April 2018. Die Anwohner bekommen eine tolle, neue Straße. Die Verwaltung ist davon überzeugt, dass alles toll wird und alle hinterher begeistert sind.

Herr Zirngibl wird seitens der Verwaltung gefragt, ob die Beantwortung des Schreibens hier im Bürgergespräch ausreichend erfolgt ist.

*Herr Zirngibl bejaht dies.*

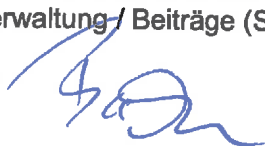
Nachdem keine weiteren Fragen mehr gestellt werden, bedankt sich Herr Beck bei den anwesenden Bürgern für ihre Teilnahme und erklärt das Bürgergespräch um 19.15 Uhr für beendet.

II. SÖR/V z.K.

III. SÖR/1 z.K.

IV. Vpl m.d.B. um Anmeldung zum AfV

Nürnberg, 13.07.2017  
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg  
Verwaltung / Beiträge (SÖR/V-4)



(4/19)  
Vulpus

Abdruck an:  
SÖR/WL1  
SÖR/V-4/A1-2  
SÖR/1-S  
SÖR/2-B/2