

**Betreff:**

**Zweite Änderung zum Bebauungsplan Nr. 3644 "Dresdener Straße" für ein Gebiet zwischen Kieslingstraße, Oedenberger Straße und Dresdener Straße  
Prüfung der Stellungnahmen und Erlass der Satzung**

**Entscheidungsvorlage**

**1. Ausgangssituation**

Der Geltungsbereich des qualifizierten Bebauungsplans Nr. 3644 umfasst insgesamt ca. 2,4 ha. Aktuell sind im Plangebiet gewerbliche Bauflächen festgesetzt. Mit der 2. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 3644 "Dresdener Straße" sollen für den westlichen Teil des Plangebiets auf einer Fläche von ca. 1,1 ha die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein Mischgebiet (MI) geschaffen werden.

Ziel der zweiten Änderung des Bebauungsplans Nr. 3644 ist die Schaffung von Baurecht für ca. 126 Wohneinheiten, davon werden 30 % im geförderten Mietwohnungsbau hergestellt. Zudem soll ein Nahversorger mit standortgerechter Dimensionierung mit einer Verkaufsfläche von 1250 m<sup>2</sup> im Geltungsbereich untergebracht werden. Ein Nahversorger an dieser Stelle wird eine wohnungsnah, fußläufige Versorgung der umliegenden Wohnbebauung gewährleisten. Der Standort ist verbrauchernah und muss städtebaulich integriert werden, das Verkehrsaufkommen kann verträglich abgewickelt werden.

Ein weiterer Bestandteil der zweiten Änderung des Bebauungsplans Nr. 3644 ist die Neugestaltung der Dresdener Straße zugunsten der Schaffung einer übergeordneten Freiraumverbindung. Diese verbindet von Süden den Thumenberger Weg und die Oedenberger Straße mit der Naherholungsfläche der Kleingartenkolonie im Norden gegenüber des Planungsgebiets. Eine teilweise Änderung der bislang festgesetzten Verkehrsfläche in einen öffentlichen Gehweg, für Radfahrer freigeben, mit Straßenbegleitgrün und einer Baumreihe ist hierfür notwendig.

Durch die zweite Änderung des Bebauungsplans Nr. 3644 „Dresdener Straße“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Wohnen und Nahversorgung (Mischgebietsnutzung) geschaffen werden und zu einem neuen urbanen Quartier fortentwickelt werden. Es wurden der Planteil und die textlichen Festsetzungen entsprechend geändert.

Im Stadtplanungsausschuss am 27.09.2018 wurde die zweite Änderung zum Bebauungsplan Nr. 3644 "Dresdener Straße" gebilligt. In gleicher Sitzung, im nichtöffentlichen Teil, wurde der städtebauliche Vertrag dazu beschlossen.

Im Rahmen der Fertigstellung des städtebaulichen Vertrag zum Unterschriftstermin beim Notar wurden Diskrepanzen zwischen Städtebaulichen Vertrag und Planblatt festgestellt. Die möglichen Geschosshöhen der beiden mittleren Wohngebäude sollen nun von 3-4 Geschosse auf 4-5 Geschosse angepasst werden. Alle Berechnungen zu den städtebaulichen Kennzahlen wie auch zu den Kosten stellten auf die höhere Geschossigkeit ab und sind im städtebaulichen Vertrag so vereinbart.

Im Weiteren wurde die Pflanzqualität der Straßenbäume von "Hochstämme" auf "Alleebäume" erhöht. Im Zuge einer erneuten Billigung am 07.11.2018 wurden diese Änderungen beschlossen.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB sowie die erforderliche erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.2 BauGB wurde in der Zeit vom 17.01.2019 bis einschließlich 18.02.2019 durchgeführt.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gingen im Stadtplanungsamt zwei Stellungnahmen von einem Bürger / Anwohnern sowie eine Stellungnahme von Verbänden und Trägern öffentlicher Belange ein. Diese sind nachstehend aufgeführt.

Die Stellungnahmen werden inhaltlich in gekürzter Form wiedergegeben. Die Originalschreiben befinden sich in der Bebauungsplan-Akte, die in der Sitzung des Stadtplanungsausschusses aufliegt und dort wie vorher bereits im Stadtplanungsamt, Lorenzer Straße 30, Zimmer 502a (5. Obergeschoss) während der allgemeinen Dienststunden (Montag, Dienstag und Donnerstag von 8.30 Uhr bis 15.30 Uhr, Mittwoch und Freitag von 8.30 Uhr bis 12.30 Uhr) eingesehen werden kann. Die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen sind zu prüfen. Das Ergebnis ist den Beteiligten mitzuteilen (§ 3 Abs. 2 Baugesetzbuch).

## **2. Eingegangene Stellungnahmen**

### **2.1 Ein Bürger**

Es sei zu bedenken, die Dresdener Straße als Hauptverkehrsstraße aufzugeben. Sie sei Teil der einzigen Süd-Nordverbindung von Zabo über Mögeldorf über die Pegnitz nach Jobst, Erlenstegen bis hin zum Nordostbahnhof. Als andere Möglichkeit stünden nur noch Autobahn und äußerer Ring zur Verfügung. Ein weiterer Hakenschlag über die Oedenberger Straße und Kieslingstraße einzubauen werde die Anlieger der eben genannten Straßen zusätzlich belasten. Auf dem alten Bebauungsplan sei eine Erweiterung der Dresdener Straße nach Norden vorgesehen. In die Zukunft gedacht stelle dies die einzige Chance dar, eine Verbindung zwischen der B14 über Freiflächen des Resi Parkplatzes und Kleingärten auf die Pirnaer Straße und somit zur B2 herzustellen. Auch in Zukunft werde es Verkehrssysteme und Verbindungen in der Stadt benötigen. Diese hier für ein paar Wohnhäuser zu opfern sei nicht nachhaltig. Schon jetzt sei festzustellen, dass durch Vernachlässigung der Verkehrsplanung und Rückbau Wege in die Stadt länger seien und oftmals ein Durchkommen für z. B. Rettungskräfte nicht mehr möglich sei.

### **2.2 Anwohner der Oedenberger Straße**

Grundsätzlich werde die „Errichtung von in Nürnberg dringend benötigtem Wohnungsbau und integrierten Nachversorgungseinrichtungen“ begrüßt und dass der vorliegende Planungsentwurf den größten Fehler des ersten Entwurfs korrigiert – das „Abhängen“ der Dresdener Straße. Leider müsse jedoch festgestellt werden, dass auch der zweite Entwurf in Teilen – insbesondere hinsichtlich der Neugestaltung der Dresdener Straße – wenig durchdacht, widersprüchlich und nachlässig gearbeitet erscheine:

#### **Verkehrsbelastung**

- Der Umweltbericht nenne vom Verkehrsplanungsamt zur Verfügung gestellte Daten, welche im weiteren Verfahren fortgeschrieben, ergänzt und detailliert werden sollen. In der Sitzung des Stadtplanungsausschusses vom 27.09.2018 würden Informationen dazu völlig fehlen.
- Aussagen, welches zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Neubebauung generiert werde, würden in der Begründung nach wie vor fehlen. Die Auswirkungen der Umgestaltung der Dresdener Straße (mögliche Verlagerungen der Verkehrsströme) würden erst gar nicht thematisiert.
- Auf S. 13 und S. 21 folgende sei die Begründung nicht mit der gebotenen Sorgfalt ausgearbeitet worden. Es sei sonst nicht zu erklären, dass es nicht aufgefallen sei, dass sich eine Hauptverkehrsstraße nicht noch einmal zu einer Hauptverkehrsstraße aufstufen lasse.
- Die Dresdener Straße werde bereits heute als „stark frequentierte Hauptverkehrsstraße“ bezeichnet und da durch die Neubebauung auch dort zusätzlicher Verkehr generiert werde, erscheine deren geplante Herabstufung widersinnig. Ebenso werde verschwiegen, dass bereits heute in der Dresdener Straße Mo – Fr von 7 – 17 Uhr Tempo 30 gelte.
- In der Begründung gehe man davon aus, dass die Umgestaltung der Dresdener Straße zu einer Zunahme des Verkehrs in der Oedenberger Straße führe. Welche Konsequenzen zu erwarten seien – ob etwa die Einmündung der Oedenberger Straße in die Kieslingstraße-Eichendorffstraße einem potenziell erhöhten Linksabbieger-Verkehrsaufkommen gewachsen sei, oder ob erhöhter

Ausweichverkehr nach Westen über die Mommsenstraße zum Leipziger Platz entstehe – bleibe im Dunkeln.

- Das Ziel, den (Neu-)Anwohnern (ca. 126 Wohneinheiten) eine hohe Lebensqualität zu bieten, sei nicht aufzuwiegen mit den abzusehenden negativen Konsequenzen der Umgestaltung der Dresdener Straße den (Alt-)Anwohnern der nordöstlichen Oedenberger Straße (allein Nr. 136 – 168: 222 Wohneinheiten) und unter Umständen auch der westlichen Oedenberger Straße bis einschließlich der Mommsenstraße gegenüber.

#### Lärmimmissionsschutz

Die durchgeführte schalltechnische Untersuchung bestätige die bereits in der Stellungnahme vom April 2017 vorgetragene Tatsache, dass die Anwohner der Südseite der nordöstlichen Oedenberger Straße bereits heute unter weit überhöhten Außenlärmpegeln zu leiden hätten.

Für reine Wohngebiete würden Richtwerte von 50 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) nachts gelten und damit seien die Richtwerte auf der Südseite der Oedenberger Straße und am Spitalhof tagsüber um rund 20 dB(A) und nachts um rund 30 dB(A) überschritten. Das BUMB halte Dauerbelastungen von über 65 dB(A) tagsüber für gesundheitsgefährdend, laut LfU sei bei über 45 dB selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich.

- In der Begründung sei zwar die Rede davon, dass die Auswirkungen des zusätzlich erzeugten Verkehrs in der schallimmissionsschutztechnischen Untersuchung detailliert betrachtet wurden, es würden aber keine Ergebnisse benannt.

- Der Lärmaktionsplan der Stadt Nürnberg weise die Oedenberger Straße im Plangebiet bereits als hoch belastet aus. Die Herabstufung der Dresdener Straße sowie die Neubebauung würden die Situation weiter massiv verschlechtern. Somit stehe die Herabstufung eindeutig im Widerspruch zu den Intentionen des Lärmaktionsplans. Während für das Planungsgebiet umfangreiche Schallschutzmaßnahmen vorgesehen seien, würde sie für die angrenzenden reinen Wohngebiete völlig fehlen.

#### Lufthygiene

Die Zahlen der Begründung seien von 2006 und 2007, also Werte, die mittlerweile noch stärker veraltet seien. Einerseits habe sich das Verkehrsaufkommen seither erhöht, andererseits sei der Bestand an Pkw mit Dieselmotor zwischen Anfang 2006 und Anfang 2016 um 44% angestiegen. Zudem seien nur Stickstoffdioxid-Werte ermittelt worden, Untersuchungen zu Emissionen von weiteren Luftschadstoffen und insbesondere Feinstaub würden fehlen. Worauf sich die nach wie vor aufrecht erhaltene Einschätzung gründe, „auch im unmittelbaren Umfeld der das Plangebiet begrenzenden Straßen sei nicht mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV zu rechnen“, werde auch im aktuellen Entwurf der Begründung nicht erläutert. Angesichts des in den letzten Jahren gestiegenen Verkehrsaufkommens und der Tatsache, dass sich dieses Urteil auf den Status-quo (ohne Berücksichtigung der Neubebauung) beziehe, sei diese Einschätzung irreführend und daher stark anzuzweifeln.

#### Fuß- und Radwegeverbindungen

Die Formulierungen in der Begründung für den „4 m breiten Fußweg, für Radfahrer freigegeben“ seien nicht einheitlich und somit missverständlich. Das Fahren von Radfahrern auf Gehwegen sei weder im Interesse der Fußgänger noch der Radfahrer. „Der gemeinsame Geh- und Radweg sei vor allem innerorts häufig Ursache für Konfliktsituationen. Nicht selten komme es dabei zur Behinderung, Gefährdung oder gar Verletzung von Fußgängerinnen und Fußgänger. Andererseits würden Radfahrer durch Zu-Fuß-Gehende verzögert und gefährdet werden.“ (Stellungnahme des Fachverbands Fußverkehr Deutschland) Schließlich weise der Fachverband darauf hin, dass für „Gemeinsame Geh- und Radwege“ mit einer Breite ab ca. 4 m das stündliche Gesamtaufkommen maximal 150 Personen bzw. 50 Fahrräder nicht überschreiten sollte. Entsprechende Zahlen seien in der Begründung nicht zu finden.

Auf eine vom ADFC Nürnberg geführte Klage wird hingewiesen: „Nürnberger Stadtrat und Stadtverwaltung würden gern öffentlich betonen, wie sehr es ihnen wichtig sei, den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu steigern.“ Die Praxis der Stadtplanung sehe anders aus. Es würden keine ernsthaften Anstrengungen unternommen, den Titel „Fahrradfreundliche Kommune“ mit Leben zu füllen.

Es würden die bisherigen beidseitigen Radwege entfallen und die Radfahrer seien gezwungen die schmale Fahrbahn zu benutzen. Eine sichere Führung des Radverkehrs in den beiden Einmündungsbereichen sei in der Planung ebenfalls nicht erkennbar.

#### Öffentlicher Grünstreifen

Der öffentliche Grünstreifen zwischen Fuß- und Radweg und der Dresdener Straße solle eine Breite von drei Metern aufweisen und „mit Baumpflanzungen (z.B. Silberlinden) pflegeleichten Unterpflanzungen (z.B. Silbersommer) gestaltet werden. Es wäre zu befürchten, dass durch die kugelig gewölbte und später sehr tiefsitzende Baumkrone der Silberlinde, ein weiteres Gefährdungspotenzial für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werde, da der Grünstreifen eine Sichtbehinderung für den Autofahrer darstelle, der aus der Tiefgaragenausfahrt wolle. Die Schaffung des Grünraums sei prinzipiell zu begrüßen, allerdings könne es nicht sein, dass der Grünraum so ausgestaltet werde, dass er ein Gefahrenpotenzial für Fußgänger und Radfahrer darstelle. Die Grünfläche werde außerdem von Hundehaltern aus der Umgebung als „Hundeklo“ missbraucht.

#### Einzelhandelsbetriebe zur Nahversorgung der Bevölkerung

Aussagen zum anzunehmenden Modal Split würden fehlen. Somit auch die Prognosen, welches zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die gewerblichen Nutzungen generiert würden. Es sei widersinnig zu behaupten, einer „großen Zahl eingeschränkt mobiler Einwohnerinnen und Einwohner“ solle durch eine „wohnungsnah, fußläufige Versorgung“ geholfen werden. Der gemeinsame Fuß- und Radweg sei für die eingeschränkt mobilen Einwohner (ggf. mit Gehstock, Rollator oder Rollstuhl) die denkbar schlechteste Lösung. Eine mögliche Alternative für diese Menschen wäre die Nutzung des Pkw für ihre Besorgungen, was eine Zunahme des Pkw-Verkehrs zur Folge hätte.

Die gleichzeitig angestrebte „gute bis lokale Pkw-Erreichbarkeit, Sichtbarkeit und Anfahrbarkeit“ auch dank „der Nähe zu den Zubringern Thumenberger Weg und Oedenberger Straße“, die den Standort „unterstützen“, stehe im Widerspruch zur geplanten Umgestaltung der Dresdener Straße.

#### Kundenparkplätze für den Verbrauchermarkt

Die im Plan erkennbare Anzahl an Parkplätzen für die geplanten 1250 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sei völlig unzureichend. In der Begründung werde von einem Teil der notwendigen Stellplätze, die ebenerdig untergebracht werden gesprochen. Es gehe nicht hervor, wie viele Stellplätze notwendig seien und wo der fehlende Rest nachgewiesen werde.

### **2.3 Allgemeiner Fahrradclub Deutschland e.V. (ADFC)**

Die vorgesehene Lösung eines Fußweges von 4 m Breite, der lediglich auch für den Radverkehr freigegeben wäre und zudem noch von einer Tiefgarageneinfahrt unterbrochen werde, stelle keine angemessene oder gar attraktive Lösung für den Radverkehr dar. Die Bezeichnungen in der Begründung für ein und dasselbe Wegstück „Fußweg, für Radverkehr frei gegeben“ bzw. „Geh- und Radweg“ als auch „Rad- und Gehweg“ sei bei der Beurteilung wenig hilfreich.

Mit dem Wegfall der Radstreifen in der Dresdener Straße würde sich eine Verschlechterung für den Radverkehr ergeben. Es wäre keine Lösung, die die Anwohner zum Radfahren motiviert oder gar „anhält“, wie es in der Begründung formuliert werde. Es werde angeregt, die Flächen für den Weg in der Freiraumverbindung so zu verbreitern, dass sowohl ein Gehweg als auch davon getrennt ein Radweg angelegt werden könne. Dafür sei eine Breite von zusammen 5 m (2 m plus 3 m) notwendig. Bei einer Gesamtbreite der Freiraumverbindung von 12 m solle dies realisierbar sein.

Damit die Strecke für den Radverkehr nutzbar sei, solle die Tiefgarageneinfahrt nicht höhengleich, sondern unterhalb des Weges hindurch geführt werden. Nachdem die Einfahrt aus Schallschutzgründen ohnehin eingehaust werden müsse, sei dies sicherlich machbar.

Von der Verkehrsplanung sei darzustellen, dass die vorhandene Raumaufteilung ausreiche, um sichere, intuitiv erkennbare Anschlüsse des Weges an die Radstreifen auf beiden Seiten des

Thumenberger Weges herzustellen. Andernfalls solle die Planung so angepasst werden, dass dies möglich werde.

Sofern eine solche Weggestaltung – trotz aller Bekenntnisse zum Radverkehr – nicht fest in der Planung verankert werde, solle der geplante Rückbau der Dresdener Straße nur soweit erfolgen, dass der Erhalt und die zeitgemäße Verbesserung der dort vorhandenen Radstreifen möglich bleiben. Ob die Anlage von Radstreifen in einer Tempo-30-Zone möglich sei, müsse dabei nicht entschieden werden, da die Wirkung des Bebauungsplans über die Gültigkeit der derzeitigen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung und auf jeden Fall über deren derzeitige Auslegung in Nürnberg hinausreichen dürfte. Wichtig sei zunächst, die notwendigen Flächen zu sichern und nicht anderweitig zu verbauen. Weiter müsse im Bereich der Kieslingstraße die Platzgestaltung so verändert werden, dass eine Verbreiterung der Aufstellflächen in der Straßenmitte (westlich der geplanten Fußgänger-Schutzinsel) erfolgen könne, damit eine sichere und auch komfortable Querung vom Weg durch die Kleingartenanlage aus Richtung Klingenhof auf den Radstreifen auf der Westseite der Dresdener Straße möglich werde.

Der von der Stadt Nürnberg 2007 beschlossene Radwegnetzplan sehe für die Kieslingstraße die Anlage von Radverkehrsanlagen vor.

- Die Kieslingstraße sei eine Hauptverkehrsstraße mit entsprechender Verkehrsmenge und Geschwindigkeit. Ausweichrouten für den Radverkehr gäbe es für etliche Verkehrsbeziehungen nicht. Mit dem im Bebauungsplan geplanten Einzelhandel werde ein weiteres Ziel dazu kommen, das nur über die Kieslingstraße zu erreichen sei.

Es werde angeregt, den für die Kieslingstraße vorgesehenen Platz so anzupassen, dass nicht nur die Anlage einer neuen Abbiegespur überwiegend für den Kfz-Verkehr, sondern auch die Anlage von Radverkehrsanlagen an beiden Seiten der Kieslingstraße zumindest im Geltungsbereich des Bebauungsplans möglich werde.

Die in der Begründung erwähnte Fahrrad-Abstellplatz-Satzung sei im Übrigen bereits am 01.01.2008 außer Kraft getreten und in die Stellplatzsatzung überführt worden.

### **3. Prüfung der Stellungnahmen**

#### **Zu den Einwänden unter 2.1**

Überlegungen für eine Verlängerung der Dresdener Straße nach Norden gab es vor einigen Jahrzehnten, mündeten aber nie in konkreten Planungen. Eine Verlängerung der Dresdener Straße Richtung Norden wäre aber bei heutigem Planungsstand nicht zielführend.

Der Bau neuer Hauptverkehrsstraßen durch Wohngebiete ist kein zeitgemäßer, nachhaltiger Ansatz, die durch den Kfz-Verkehr verursachten Probleme insgesamt zu lösen, z.B. die Lärm- und Schadstoffbelastung, die Auswirkungen auf das Klima, die Flächenversiegelung und die Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer. Der Neubau von Verbindungsstraßen führt in der Regel nur zu einer kurzfristigen punktuellen Entlastung, da schnell zusätzlicher Verkehr angezogen wird. In diesem Fall würde eine neue Hauptverkehrsachse parallel zum Ring zu einem großflächigen und massiven Verkehrsanstieg in Mögeldorf und St. Jobst, insbesondere auf dem Thumenberger Weg führen.

Trotz der wachsenden Bevölkerung in Nürnberg und der steigenden Zahl von Ein- und Auspendlern ist sowohl der Kfz-Verkehr, der täglich die Stadtgrenze überquert, als auch der Binnenverkehr seit Jahren stabil. Die Daten für den Kfz-Verkehr von 2018 lagen etwa auf dem Niveau aus 2001. Daher nimmt die Bedeutung des Kfz-Verkehrs anteilig gegenüber dem Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ÖPNV stetig ab. Umweltfreundliche Verkehrsmittel weiter zu stärken und Straßen zu entlasten, hat oberste Priorität, auch im Sinne derjenigen, die dringend auf ein Kfz angewiesen sind, z.B. Rettungsdienste.

Die Durchfahrt von Kraftfahrzeugen und Lkw, wie auch Rettungsdiensten, Müllabfuhr etc. ist durch den Straßenquerschnitt der Dresdner Straße weiterhin gewährleistet.

## **Zu den Einwänden unter 2.2**

### Verkehrsbelastung

In der Sitzung des Stadtplanungsausschusses vom 27.09.2018 wurde die Weiterführung der zweiten Änderung des Bebauungsplans Nr. 3644 im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch beschlossen. Der Umweltbericht wird somit im weiteren Verfahren nicht mehr fortgeschrieben.

Die Auswirkungen der Umgestaltung der Dresdener Straße wurde im Hinblick auf eine Unterbrechung der Dresdener Straße ausführlich untersucht. Im Fall einer baulichen Unterbrechung würde es Verlagerungen des Kfz-Verkehrs in die angrenzenden Wohngebiete geben, allerdings auch eine leichte Entlastung des Thumenberger Wegs. Die geplante Verengung in Kombination mit einer Tempo 30-Zone führt zu keiner nennenswerten Verkehrsverlagerung, da weiterhin alle Fahrbeziehungen möglich und keine Einbauten geplant sind, die zu einspurigen Abschnitten führen würden. Es ist nicht damit zu rechnen, dass sich Verkehr aus der Dresdener Straße, die schon heute mit ca. 4000 Kfz/24 h gering belastet ist, wegen der Umgestaltung in eine Tempo 30-Zone in die nordöstliche Oedenberger Straße verlagert. Im Zeitraum Mo – Fr vom 7 -17 Uhr, in dem das stärkste Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist, gilt bereits jetzt in der Dresdener Straße Tempo 30 wegen der benachbarten Schule.

Die geplante Änderung im Generalverkehrsplan, die eine Verlegung der Hauptverkehrsstraße von der Dresdener Straße auf die nordöstliche Oedenberger Straße vorsieht, ist lediglich ein Rechtsakt, der keine bauliche Veränderung in der Oedenberger Straße zur Folge hat und sich somit in der Praxis nicht auf die Verkehrsverteilung auswirkt.

### Lärmimmissionsschutz

Die Angaben einer Überschreitung von rund 20 dB(A) tags und rund 30 dB(A) nachts sind nicht nachvollziehbar. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Reine und Allgemeine Wohngebiete 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

In einer Ergänzung vom 06.06.2019 zu der Schallimmissionsschutzrechtlichen Untersuchung wurden die Verkehrsgeräusche für den Prognose-Nullfall (Prognose ohne Bebauung im Plangebiet) und den Prognose-Planfall (Prognose mit Bebauung im Plangebiet) ermittelt und gegenübergestellt. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Anforderungen gemäß Ziffer 7.4 der TA Lärm eingehalten und Lärmschutzmaßnahmen organisatorischer Art daher nicht erforderlich sind. Die weitergehende Überschreitung der Verkehrsgeräusche um maximal 0.6 dB(A) wird aus schallimmissionsschutztechnischer Sicht als nicht wesentlich eingestuft.

### Lufthygiene

Für die lufthygienische Situation im Plangebiet ist insbesondere seine Lage an den drei genannten innerstädtischen Verbindungsstraßen relevant. Die lufthygienische Situation im Bebauungsplangebiet ist dabei gegenwärtig wie folgt zu kennzeichnen: Im Zuge der flächendeckenden Messungen zur Luftqualität im Stadtgebiet wurden für das Bebauungsplangebiet in den Jahren 2006 und 2007 bei mobilen, diskontinuierlichen Luftmessungen (im 1-km-Raster) unkritische Konzentrationen von Stickstoffdioxid ermittelt, die unter dem städtischen Durchschnitt lagen. Der direkt an der Oedenberger Straße gelegene Rastermesspunkt C17 (nahe der Kreuzung Dresdener Straße) weist mit durchschnittlich 30 µg Stickstoffdioxid / m<sup>3</sup> eine etwas höhere Belastungssituation mit verkehrsbürtigen Schadstoffen auf, liegt dabei aber deutlich unter dem Ganzjahresgrenzwert der 39. BImSchV.

Aktuelle Immissionsmodellierungen für die Dresdener Straße weisen im unmittelbaren Straßenbereich NO<sup>2</sup>-Jahres-Konzentrationen von ca. 27 bis 30 µg/m<sup>3</sup> und damit die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes der 39. BImSchV (von 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sup>2</sup>/m<sup>3</sup>) aus. Auf der Oedenberger

Straße wurden östlich des Kreuzungsbereichs mit der Dresdener Straße Jahreskonzentrationen von ca. 36 bis 38  $\mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  errechnet. Aufgrund der insgesamt lockeren Bebauung im relevanten Umfeld ist nach gegenwärtiger Einschätzung auch im unmittelbaren Umfeld der das Plangebiet begrenzenden Straßen nicht mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV zu rechnen. Durch die mit der Ausweisung eines neuen Wohngebiets verbundene Nutzungsintensivierung im Planungsgebiet ist ein Anstieg des Verkehrsaufkommens durch An- und Abfahrten von Anwohnern und Dritten zu erwarten, was absehbar zu einer Erhöhung der Stickoxid- und Feinstaubemissionen im Vergleich zum Istzustand führen wird. Durch die neue Bebauung ist durch zusätzliche Gebäudeheizungen ebenfalls mit einem Anstieg der Emissionen zu rechnen. Angesichts der vorherrschenden Grundbelastung mit Luftschadstoffen und der schon jetzt guten Anbindung an den ÖPNV ist die mit der Änderung der planerischen Nutzung einhergehende Veränderung der Luftqualität im Bereich des Bebauungsplangebiets zusammenfassend als voraussichtlich nicht erheblich einzustufen.

#### Fuß- und Radwegeverbindungen

Die Formulierungen in der Begründung hinsichtlich des „4 m breiten Gehwegs, für Radfahrer freigegeben“ wurde einheitlich angepasst.

Auch künftig existieren beiderseits der Dresdener Straße Gehwege. Auf der Ostseite ist dieser Weg in einer Breite von 4,0 m geplant. Der Weg soll als Gehweg (Z 239) ausgeschildert werden und für den Radverkehr per Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ freigegeben werden.

Da die Dresdener Straße künftig in eine Tempo 30-Zonenregelung einbezogen werden soll, ist die Anlage von eigenständigen Radverkehrsanlagen gemäß den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen entbehrlich. Die Ausweisung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen wäre gemäß Straßenverkehrsordnung § 45 sogar unzulässig. Die Voraussetzungen für eine übergeordnete Freiraumverbindung sind damit weiterhin gegeben. Die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs wird im nördlichen Kreuzungsbereich mit der Anlage einer Mittelinsel in der Kieslingstraße verbessert.

#### Öffentlicher Grünstreifen

Der Grünstreifen zwischen Gehweg und Fahrbahn wird nur mit Bäumen und nicht mit Bodendeckern bepflanzt. Somit sind die Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Autofahrern, die in die Tiefgarage einfahren nicht eingeschränkt. Bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage müssen Sichtfelder freigehalten werden. Dies wird im Rahmen des Bauantrags geprüft und gefordert.

Sowohl einfahrende als auch ausfahrende Autofahrer können in Höhe des sechs Meter breiten Grünstreifen stehen. Sie ragen damit nicht in den Gehwegbereich hinein. Autofahrer, die aus der Tiefgarage ausfahren, fahren abschnittsweise in die Dresdener Straße. Sie achten erst auf querende Fußgänger und bleiben dann neben dem Grünstreifen stehen, um den Verkehr in der Dresdener Straße zu berücksichtigen.

#### Einzelhandelsbetriebe zur Nahversorgung der Bevölkerung

Die Idee einen Nahversorger in einem Gebiet zu errichten, in dem derzeit fußläufig kein Nahversorger mit dieser Größe erreichbar ist, steigert die Qualität im Gebiet und dient der umliegenden Bestandsbebauung sowie der Neubebauung und wird als ausreichend erachtet.

Hierbei geht es darum, jeder Bevölkerungsgruppe zu gewährleisten, dass einen Nahversorger fußläufig erreichbar ist. Durch dieses Ziel ist jedem geholfen, der nicht ins Auto steigen will und kann. Dazu zählen zum Beispiel Senioren, Menschen mit Rollatoren oder eine Mutter mit Kind. Ein fußläufig erreichbarer Nahversorger soll auch der Zunahme des Kfz-Verkehrs im Gebiet entgegenwirken.

#### Kundenparkplätze für den Verbrauchermarkt

Die erforderlichen Stellplätze für den Verbrauchermarkt wurden gemäß der Stellplatzsatzung der Stadt Nürnberg berechnet und werden vollständig umgesetzt. Es werden oberirdisch auf dem Parkplatz zur Kieslingstraße 38 Stellplätze nachgewiesen.

### **Zu den Einwänden unter 2.3**

Die Formulierungen in der Begründung hinsichtlich des „4 m breiten Gehwegs, für Radfahrer freigegeben“ wurde einheitlich angepasst.

Gemäß STVO § 45 Abs. 1c darf eine Zone 30 nur angeordnet werden, wenn in diesem Abschnitt kein benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist. Damit ist auch die Anlage eines benutzungspflichtigen getrennten Geh- und Radweges in der Dresdener Straße nicht möglich. Da davon ausgegangen werden kann, dass in einer Tempo 30-Zone ein Großteil der Radfahrenden die Fahrbahn nutzen wird, ist eine Breite von vier Metern für den Gehweg, der für den Radverkehr frei gegeben ist, ausreichend.

Um die Tiefgaragenzufahrt unter dem Gehweg durchführen zu können, müsste der erforderliche Höhenversatz nur in der Breite des Grünstreifens überwunden werden. Dies ist technisch nicht realisierbar, da sich eine viel zu steile Rampe ergeben würde.

Im Zulauf zur Kreuzung an der Ecke Oedenberger Straße wird der Radstreifen an der Westseite ab dem Ende der Zone-30 bis zur Lichtsignalanlage erhalten bleiben. Dieser wird in der Planung geändert und als Bestand dargestellt werden. Der Radstreifen an der Ostseite vom Thumenberger Weg in die Dresdener Straße wird, wie im Plan bereits dargestellt, über die Kreuzung geführt und endet in der Dresdener Straße mit Beginn der Zone-30.

Für Radfahrer in der Kieslingstraße wird, wie im Plan dargestellt, beidseitig ein Schutzstreifen markiert. Es ist geplant, den Schutzstreifen vom Leipziger Platz bis zur Einmündung der Schafhofstraße anzulegen. Radfahrer können vom Schutzstreifen links in die Dresdener Straße abbiegen. Zusätzlich wird der Asphaltstreifen nördlich der Fahrbahn, der für Radfahrende aus der Kleingartenanlage aktuell besteht, auch zukünftig wieder angelegt.

Die in der Begründung erwähnte Fahrrad-Abstellplatz-Satzung wurde gegen die Stellplatzsatzung der Stadt Nürnberg ausgetauscht.

### **4. Entscheidung**

Der Bebauungsplan wird um das Deckblatt vom 21.09.2018, mit Änderungen vom 26.10.2018 und vom 23.05.2019, ergänzt. Darüber hinaus wird an den Festsetzungen der Änderungssatzung in der Fassung der Auslegung gemäß der dargestellten Abwägung der privaten und öffentlichen Belange festgehalten. Die zweite Änderung des Bebauungsplans soll als Satzung beschlossen werden und wird anschließend im Amtsblatt bekannt gemacht. Damit tritt er in Kraft.

### **5. Kosten**

Zur Übernahme der aus der Planung entstehenden Kosten wurde ein städtebaulicher Vertrag unterschrieben.