

**Ostendstraße BA II, Bereich zwischen Cheruskerstraße und Lechnerstraße – Tektur zu den Planfeststellungsunterlagen
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2020**

Entscheidungsvorlage

Historie / Einwendungen und Änderungen in der Straßenplanung

Bereits am 01.03.2012 wurde ein Straßenplan für die Ostendstraße im Verkehrsausschuss beschlossen. Diese Straßenplanung diente dann als Grundlage für das, wegen der wesentlichen Veränderungen von Gleisanlagen der VAG, notwendige Planfeststellungsverfahren. Nach einer Projektpause, u.a. aus Kapazitätsgründen, wurden die für das Genehmigungsverfahren erforderlichen Planunterlagen, Gutachten und Berichte erstellt. Die Auslegung der Unterlagen fand vom 30.04.2019 bis 31.05.2019 statt. Bis zum Ende der Einwendungsfrist wurden insbesondere folgende Einwendungen von Privatleuten, Verbänden und Anliegern zur Planung geäußert:

1. Starke Eingriffe in das vorhandene Straßenbegleitgrün, vor allem im Bereich der Thusneldaschule,
2. keine durchgehenden und sicheren Radverkehrsanlagen, obwohl gemäß Radwegenetzplan erforderlich,
3. Einwendungen von Anliegern wegen der - aus deren Sicht - sinkenden Flexibilität für den Kraftfahrzeugverkehr und den Eingriff in Privatgrund.

Seitens der Regierung von Mittelfranken wurde den verantwortlichen Planern empfohlen, die Planung zu überarbeiten. Vor allem der Eingriff in das Bestandsgrün sowie die unvollständige Radinfrastruktur, könnten im weiteren Verfahren und letztendlich in der Abwägung der Verhältnismäßigkeit zu Problemen führen.

Durch Beschlüsse des Stadtrats, u.a. Mobilitätsbeschluss, haben sich die Vorgaben für die Verkehrsplanung verändert. Die Stadt soll grüner werden. Radverkehrsanlagen sollen nicht nur durchgängig, sondern auch komfortabel konzipiert werden. Dass die Straßenbahn Vorrang genießen soll, bleibt zentrale Planungsgrundlage, erst recht unter der Maßgabe, dass das Angebot verdichtet werden soll.

In der vertieften Planung hat sich herausgestellt, dass der vierspurige Querschnitt, mit Fahrbahnbreiten, die teilweise unter den Regelwerten liegen, ungünstig ist und, dass die drei signalisierten Knotenpunkte bei einem dichten Straßenbahntakt die Koordinierung äußerst erschweren und somit die Leistungsfähigkeit nicht mehr berechenbar ist. Im Bereich der Thusneldaschule wurde deshalb ein neuer Querschnitt mit einem Richtungsfahrestreifen und Haltestellen am Fahrbahnrand, in nahezu symmetrischer Position, gewählt.

Damit kann der teure und gravierende Eingriff in das Schulgrundstück komplett vermieden werden. Aus drei „mittelgroßen“ Knotenpunkten werden ein „mittelgroßer“ Knoten an der Breitengraserstraße und eine reine Fußgänger-LSA auf Anforderung. Der großzügig bemessene Fahrestreifen ermöglicht sicheres und stetiges Fahren.

Die Leistungsfähigkeit bleibt nachgewiesen. Wichtiger als die Leistungsfähigkeit ist der Aspekt, dass die Unterbrechungen im Verkehrsfluss, wenn keine Straßenbahn sich anfordert, minimiert werden.

Am Knotenpunkt Cheruskerstraße / Ostendstraße, der für die Streckenleistung maßgebend ist, ändert sich in der Planung nichts. Ebenso bleibt der ökologisch, verkehrlich, gestalterisch und lärmtechnisch vorteilhafte Rasengleiskörper erhalten.

Der im Verfahren von einzelnen Anliegern geäußerten Kritik am Rasengleis kann weiterhin nicht entsprochen werden. Aus Sicht der Verwaltung sind diese Eingriffe zur Ordnung des Verkehrsgeschehens gerechtfertigt. Sie dienen dem öffentlichen Interesse nach Funktion und Sicherheit im öffentlichen Raum.

Aufgrund zahlreicher Wünsche von Anliegerinnen und Anliegern wird in Höhe der Stichstraße, östlich des Bauvorhabens „Seetor“, eine signalisierte Fußgängerquerung vorgesehen, die auf Anforderung „grün“ für die Fußgänger zeigt. Somit besteht eine sichere Verbindung zwischen dem (Alten)wohnen auf der Nordseite der Ostendstraße und dem Einzelhandel auf der Südseite.

An der Breitengraserstraße bleibt der vollsignalisierte Knoten erhalten. Die Nebenrichtung wird radfahrtechnisch an die Radwege auf beiden Seiten der Ostendstraße angeschlossen. Die Radstreifen werden im Bereich der Haltestelle auf dem Bordstein geführt und bis zum Planende verlängert.

Die Haltestellen wurden in Zusammenarbeit mit der VAG barrierefrei konzipiert. Dies war wegen der Grundstückszufahrten mit notwendigen Absenkungen auf der Nordseite äußerst anspruchsvoll. Die zukünftig vorgeschriebene barrierefreie Einstiegsmöglichkeit an Tür 2 oder Tür 3 ist gegeben. Stadtauswärts ist nach wie vor eine Schleusenschaltung zur Einfädelung der Straßenbahn in die Fahrbahn erforderlich. Stadteinwärts fließt die Straßenbahn im Verkehr mit und hält auf Anforderung. Alle LSAs (Ampeln) werden durch die Straßenbahn sekundengenau beeinflusst. Das Ausfahren aus der Lindnerstraße wird durch eine vorgezogene Haltlinie erleichtert.

Im Vergleich zur vorhergehenden Planung verbessert sich die Grünbilanz durch den Erhalt von mehr Bäumen und zahlreiche Neupflanzungen erheblich.

Die Radverkehrsanlagen sind nun durchgängig und wurden - soweit möglich - verbreitert. Insbesondere im Bereich von Parkbuchten dient dies der Sicherheit der Radfahrenden. Die Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses werden eingehalten. Vor dem Grundstück des Bauvorhabens „Seetor“ musste aufgrund der zu geringen Querschnittsbreite auf öffentliche Parkbuchten verzichtet werden. Ersatzweise stehen zukünftig auf Privatgrund und in der Stichstraße zusätzliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Mit dem durchgängigen Grünstreifen und den Bäumen wird dem attraktiven Neubau Rechnung getragen.

Die Planung wurde in der Verwaltung und mit dem Behindertenrat der Stadt Nürnberg abgestimmt. Einige vorgebrachte Anregungen wurden eingearbeitet. Die Vorgaben aus dem Mobilitätsbeschluss wurden vollumfänglich berücksichtigt.

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2020

Die SPD beantragt einen Bericht über den aktuellen Sachstand und wünscht eine bessere Erfüllung der Belange von Verkehrsteilnehmern jenseits des Lkw- und Autoverkehrs.

Durch die Planänderungen werden die Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses und somit die Förderung von Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV erfüllt. Es sind durchgehende Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Fahrzeit der Straßenbahn wird verkürzt und verstetigt und die Gehwege sind ausreichend breit und zum Teil durch Grün von der Fahrbahn abgesetzt. Die Grünbilanz hat sich im Vergleich zur ursprünglichen Planung erheblich verbessert. Hierbei wird insbesondere auf den Verzicht eines Eingriffs in den Schulhof der Thusneldaschule mit wertvollem Baumbestand verwiesen.

Leistungsfähigkeitsprüfung

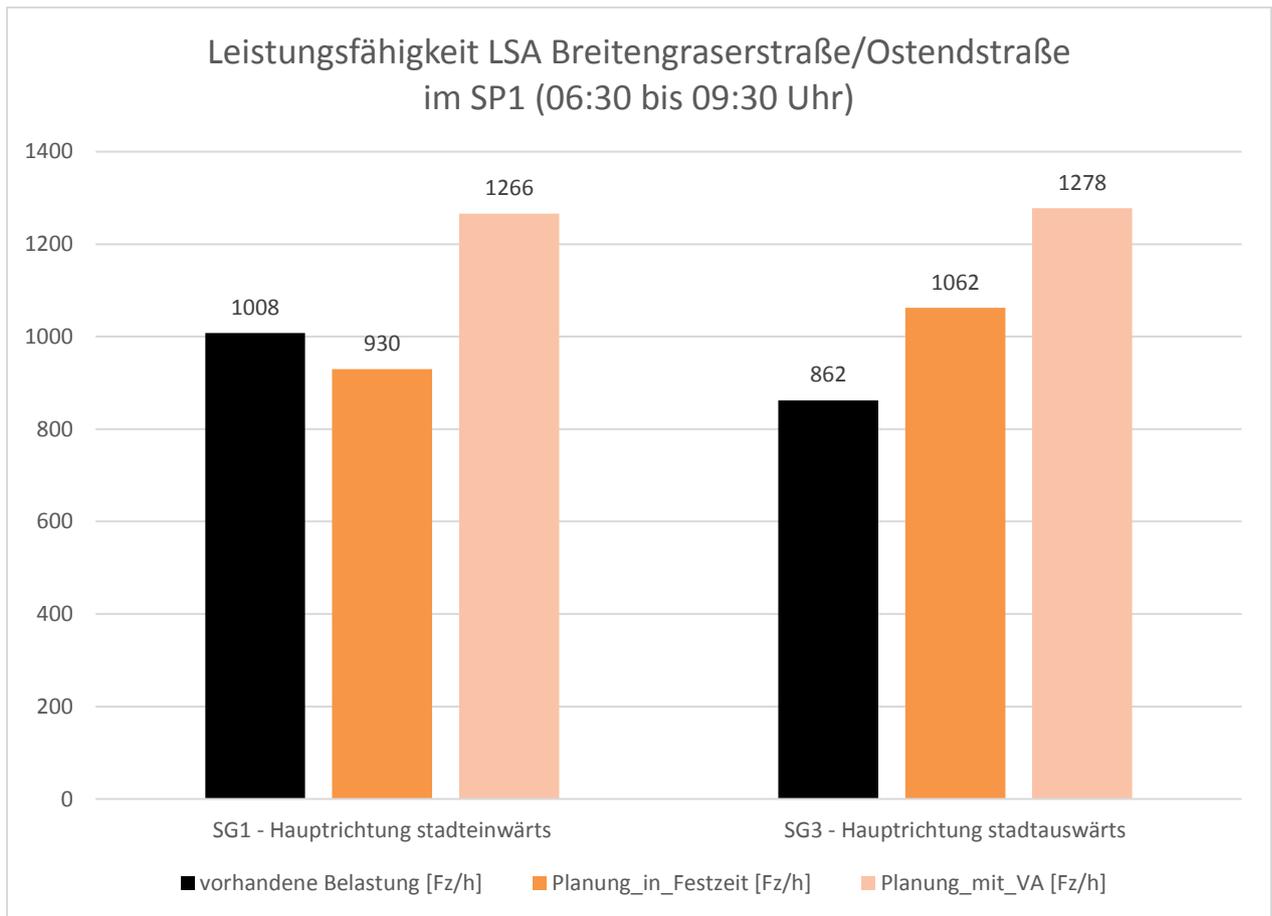
Das Verkehrsaufkommen im Planungsabschnitt wird durch die vierphasige LSA-Schaltung Cheruskerstraße / Ostendstraße und die dreiphasige LSA-Schaltung Mögeldorfer Plärrer maßgeblich begrenzt, d.h. die Leistungsfähigkeit der Straße wird den beiden angrenzenden Knoten außerhalb des Planungsabschnitts determiniert. Grundlage der Leistungsuntersuchung ist die Verkehrsbelastung vom Juli 2016 (siehe Säulendiagramm ‚vorhandene Belastung‘). Mit einer Querschnittsbelastung von 26.000 Kfz in 16 Stunden zählt die Ostendstraße eher zu den moderaten Radialen in Höhe des Rings B4R in Nürnberg.

Betrachtung der LSA Breitengraserstraße / Ostendstraße als maßgebliche Stelle für den Leistungsnachweis innerhalb des Planungsabschnitts

Die verkehrabhängige Steuerung der LSA ist Grundlage der Strategie bei der Verkehrsabwicklung im Planungsabschnitt und wird so konzipiert, dass ohne Anforderung einer Tram in der Hauptrichtung und ohne Anforderung der Kfz bzw. Zufußgehender aus der Nebenrichtung die Ostendstraße als Hauptverkehrsstraße Dauergrün erhält. Bei Anforderung einer Tram stadteinwärts wird die Grünzeit für die Ostendstraße verlängert bis zum Erreichen der Haltestelle. Bei Anforderung der Tram stadtauswärts wird die Grünzeit für die Ostendstraße minimal unterbrochen, damit die Tram von der Mittel- in die Seitenlagen wechselt um ihre Haltestelle zu erreichen.

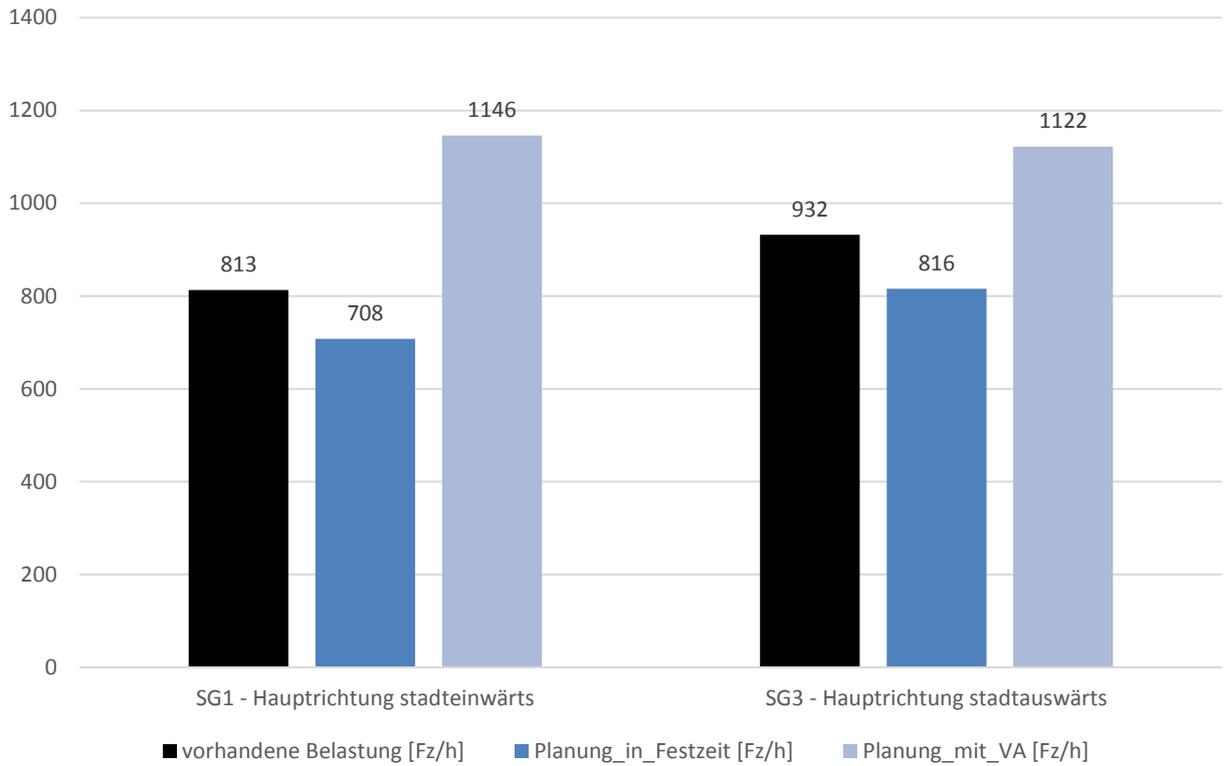
Im Schatten der Fahrgastwechselzeit mit Rot für die Ostendstraße wird synergetisch Grün für die Kfz und Zufußgehenden aus der Nebenrichtung geschaltet. Mit Intelligenz (an der LSA) statt Beton (mehr Fahrspuren) kann so die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße vollständig abgebildet werden. Die Straßenbahn wird sekundengenau in die Steuerung der LSA eingepasst.

Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit der verkehrabhängigen Steuerung wurden Anforderungen der Nebenrichtung in jedem Umlauf (eher konservativ) sowie ein Fünf-Minuten-Takt für die Tram angenommen (12 Trams je Richtung und Stunde). Die Leistungsfähigkeit der Planung mit verkehrabhängiger Steuerung („VA“) und ohne („in Festzeit“) wurde der vorhandenen Verkehrsbelastung gegenübergestellt (siehe Säulendiagramm).

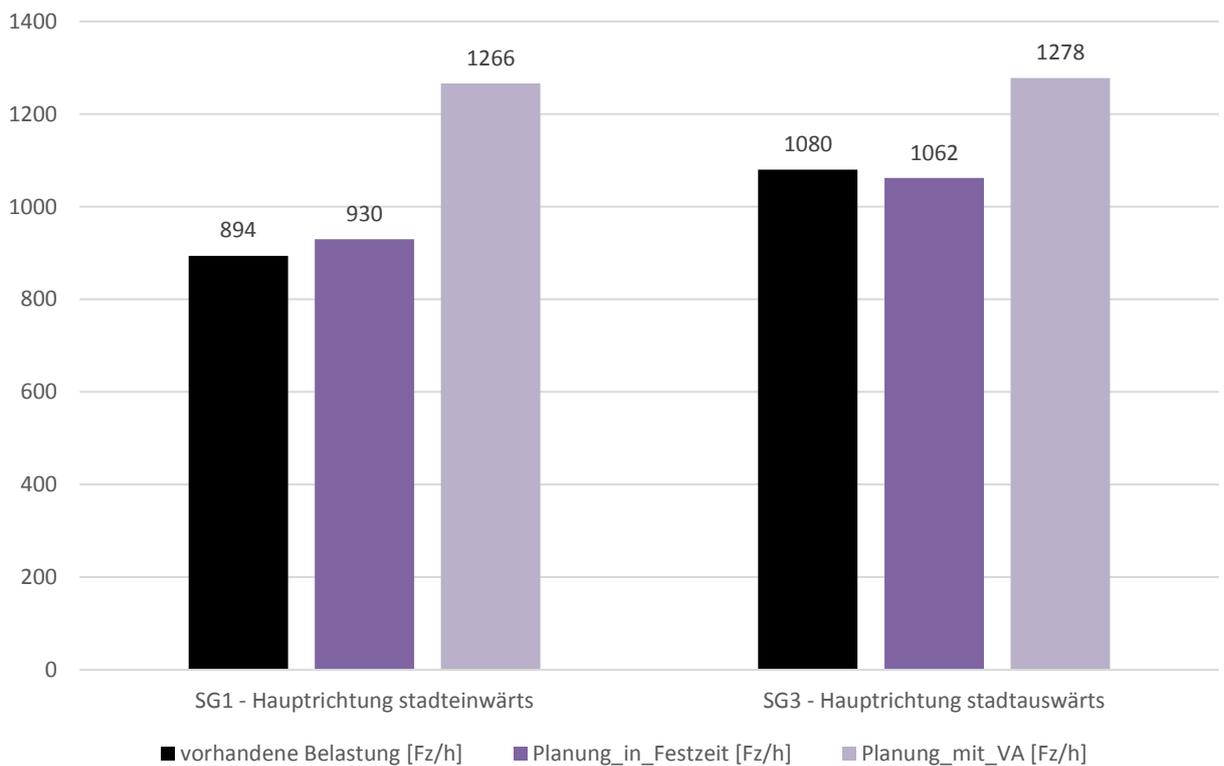


Im Bestand werden durch die bestehenden LSA 1.008 Kfz (gemäß Zählung) in der Spitzenstunde abgewickelt. Die künftige LSA unter Berücksichtigung der Straßenplanung kann bis zu 1.266 Kfz abwickeln. Damit bestehen sogar Reserven gegenüber der heutigen Verkehrsbelastung.

Leistungsfähigkeit LSA Breitengraserstraße/Ostendstraße im SP2 (09:30 bis 14:30 Uhr)



Leistungsfähigkeit LSA Breitengraserstraße/Ostendstraße im SP3 (14:30 bis 19:30 Uhr)



Deutlich erkennbar sind die Leistungsgewinne durch Synergien bei der Verkehrsabwicklung mit verkehrabhängiger Steuerung (siehe Säulendiagramm - Planung mit „VA“) gegenüber der Leistungsfähigkeit ohne verkehrabhängiger Steuerung (siehe Säulendiagramm ‚Planung in Festzeit‘). Eine reine Festzeitsteuerung wäre nicht so leistungsfähig, da für die Tram stadtauswärts in jedem Umlauf ein Grün geschaltet wird, auch wenn keine Tram da ist und somit zu Lasten der Grünzeit der Ostendstraße geht. Mit verkehrabhängiger Steuerung an der LSA Breitengraserstraße/Ostendstraße ergeben sich Leistungsreserven von wenigstens 20 Prozent, wodurch der Planungsabschnitt auch für unvorhergesehene Verkehrsbelastungsspitzen gewappnet ist.

Fazit und weitere Vorgehensweise / Kosten

Das Verkehrsaufkommen in der Ostendstraße wird durch die im Planungsabschnitt flankierenden LSA Cheruskerstraße/Ostendstraße und LSA Mögeldorfer Plärrer maßgeblich begrenzt.

Die verkehrabhängige Steuerung an der LSA Breitengraserstraße/Ostendstraße hält sogar Leistungsreserven von mindestens 20 Prozent gegenüber der vorhandenen Verkehrsbelastung vor. Insgesamt betrachtet ist die Planung vor allem durch die gewonnenen Verkehrsflächen für Radfahrende, Zufußgehende und Fahrgäste des ÖPNV quantitativ und qualitativ die beste Lösung.

Der Beschluss dient als Grundlage für die zu ändernden Unterlagen im laufenden Planfeststellungsverfahren und für die erneute Auslegung. Gegebenenfalls geäußerte Einwendungen werden in einem Erörterungstermin, unter Federführung der Regierung von Mittelfranken, diskutiert und dann durch die Genehmigungsbehörde abgewogen. Mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, gegebenenfalls unter Auflagen, erhält die Stadt das Baurecht.

Die Umsetzung der Planung ist dringlich, da die Straße und die Gleisanlagen bereits am Ende der Lebensdauer angelangt sind.

Die Bruttokosten der Planung betragen nach einer Kostenschätzung des planenden Ingenieurbüros 11,5 Mio. Euro (Stand 2021). Die Maßnahme ist bereits im MIP – allerdings mit zu niedrigeren Kosten – enthalten und muss somit im Rahmen der künftigen MIP-Beratungen fortgeschrieben werden. Die VAG hat für die Gleisanlagen Gelder in Höhe von 3,5 Mio. Euro im Wirtschaftsplan eingeplant. Für die Maßnahmen werden auch Zuschüsse vom Freistaat Bayern erwartet.

Online-Bürgerbeteiligung im Oktober 2021

Am 21.10.2021 fand auch auf Veranlassung des Bürgervereins eine Online-Informationsveranstaltung statt, die von in etwa 180 Bürgerinnen und Bürgern sehr gut angenommen wurde. Die Verwaltung wollte möglichst vielen Interessierten die Chance geben, sich mit der Thematik zu befassen, weshalb unter den Unwägbarkeiten der Corona-Epidemie auf einen Präsenztermin verzichtet wurde. Im Rahmen der Erörterung zur Planfeststellung wird aber auch das Format „Präsenz“ angeboten.

Eine Gruppe aus Gewerbetreibenden, die dem Projekt gegenüber kritisch eingestellt sind, meldete sich in der Sitzung mehrfach per Audio, alle anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmern nutzten nach Bedarf die Chat-Funktion. Im Chat selbst zeigte sich einerseits ein großes Informationsbedürfnis und ein breites Interesse, andererseits schlugen die leider bei verkehrlichen Themen wohl unvermeidbaren grundsätzlichen politischen Auseinandersetzung auch hier auf.

Die Beiträge nach Themenbereichen (die schriftlichen Eingaben sind im ursprünglichen Wortlaut beibehalten worden):

Fahrrad

- Wie soll der Radfahrer hier sicher fahren, bezüglich des Abstands zu Bordstein und KFZ? Wie soll der Radfahrer hier (Knoten Ring) links abbiegen? (Regelbreiten nach Richtlinien sind eingehalten)
- Warum sind rechts vom Fahrradstreifen Parkplätze? Das führt ja dazu, dass Autos den Radverkehr kreuzen müssen. (ja, das ist möglich und üblich, allerdings mit erhöhter Radwegebreite und nur in wenigen Fällen)
- Wie viele Lastenradparkplätze werden auf der Ostendstraße gebaut? (keine, da ruhender Verkehr der Discounter auf deren Grundstücken abzuwickeln ist)
- Ist der Radweg breit genug, um ein Lastenrad zu überholen? (ja, mind. 1,60m)
- Abbiegen/Queren für Radfahrer auf Ostendstraße stadtauswärts: Wenn man auf Höhe der Breitengraserstraße auf die Nordseite der Ostendstraße wechseln möchte - warum wird das verhindert, oder verstehe ich die Planung nicht? (Abbiegen über die Fußgängerüberwege und signalisiert möglich)
- Warum wird einer Minderheit, hier den Radfahrern weit überproportional zur Nutzung so viel Verkehrsfläche zur Verfügung gestellt? (Der Flächenanteil entspricht nicht annähernd dem Zielanteil des Radverkehrs in Nürnberg am Gesamtverkehr (20%), damit ist die Strecke eher kein Beispiel für besonders gute Radinfrastruktur. Die Radwege sind aber regelkonform, sicher und ausreichend breit)
- Wie sieht die Planung für die Radwege von der Lechnerstr. zum Mögeldorfer Plärren aus? Oder endet der Radweg dort? (dazu liegt noch keine Planung vor)
- [Wortmeldung]: Ostendstraße weist kaum Fahrradfahrer auf. Warum muss dann ein Radweg gebaut werden, wenn es den Radweg an der Pegnitz gibt? (heute ist die Ostendstraße für das Radfahren faktisch nicht nutzbar, das soll sich, auch im Blick auf die Anlieger, die ja auch Quelle und Ziel sein können, ändern)

Verkehr / Auto/ Parkplätze:

- Wie kann bei einer teilweisen Verengung der Fahrbahn für den Autoverkehr gleichzeitig der gleiche Durchfluss / die gleiche Leistungsfähigkeit wie heute gewährt werden? Schon heute kommt es oft zu Stau bei Unfällen, Baustellen und Behinderungen. (die Planung minimiert das Risiko von Unfällen und verbessert die Leistungsfähigkeit (s.o.))
- [Wortmeldung] Offenlegung der Alternative: Ampeländerung in der Straße, Bypass Blütenstraße und Durchgangsverkehr (Während der Baustelle sind Lösungen nötig, die „Abkürzung“ durch die Blütenstraße zu verhindern. Ob diese Ansätze dauerhaft gewünscht sind, ist vor Ort zu gegebener Zeit zu diskutieren. Alle vorhandenen Planansätze bieten „Chancen und Risiken“ – wenn der Durchgangsverkehr ausgesperrt wird, werden auch die Anlieger betroffen sein)

- [Wortmeldung] Es gab Planungen über die Grundstücke von Eigentümer, wieso wurde nicht gefragt? In der Straße sind noch 11 000 qm Baufläche frei, wieso sollen die Parkplätze abgerissen werden? Die Überquerung ist dann an der Tankstelle, wodurch die Ampelschaltung überlastet wird. Das führt zu Stau in der Ostendstraße. (Alle Eigentümer sind immer wieder ins Verfahren einbezogen worden, besonders Betroffene bis auf Referentenebene. Dass Verkehrsprojekte auch in Privateigentum eingreifen können und gelegentlich leider müssen, ist mit der Gemeinwohlverpflichtung durch das Grundgesetz abgedeckt (Art. 14 (2) GG: „(2) Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen.“). Die Ampelschaltung wird im Artikel oben erläutert, für die zukünftige gewerbliche Entwicklung ist eine neue Erschließung von Süden her (parallel zur Bahnstrecke) grundsätzlich denkbar.)
- Es fallen sehr viele Parkplätze entlang der Ostendstraße weg. Mit Hinblick auf den Neubau auf Höhe Hausnummer 159: Wo sollen die Anwohner denn alle parken? (Das Parken privater Fahrzeuge erfolgt auf privaten Grundstücken (z.B. auf dem Gelände Seetor in Tiefgaragen, der öffentliche Raum ist kein Parkplatzspeicher für den Regelfall. Heute wird entlang der Straße wild und ungeordnet, z.T. illegal halb auf dem Gehweg und behindernd geparkt. Die neue Planung sieht die vor, die Parkplätze zu ordnen und verkehrssicher anzubieten. Es verbleiben 19 Parkplätze, was für eine Hauptverkehrsstraße viel ist.
- Wie lange ist die einspurige Strecke insgesamt? Bei einem Einsatz von Krankenwagen, Notarzt, Polizei etc. wird es in solchen Straßen sehr eng. (Die einspurige Strecke betrifft einen Abschnitt von 300 Metern. Im Notfall überfahren Rettungsdienste den Radstreifen, die Planung ist damit für den Notfall gut geeignet).
- Wie werden die ganzen Firmen mit großen LKWs angeliefert, die bisher auf der Ostendstraße stehen (Autohaus)? Und wo halten DHL-/Hermes und Co? Auf dem Radweg? (die meisten Anlieferungen erfolgen schon heute auf den gewerblichen Grundstücken, gewerbliches Liefern und Laden im Straßenraum ist nur sehr beschränkt zulässig und wird mit der Planung ganz auf die gewerblichen Flächen verlagert.)
- Was ist für Entsorgungsfahrzeuge, DHL etc. im Bereich des Einspurigen Bereichs vorgesehen? Befürchtung: Die Spur wird blockiert (teils auch widerrechtlich) und Entstehung von Stau. (die meisten Anlieferungen erfolgen schon heute auf den gewerblichen Grundstücken, gewerbliches Liefern und Laden im Straßenraum ist nur sehr beschränkt zulässig und wird mit der Planung ganz auf die gewerblichen Flächen verlagert.)

Einkaufen und Nahversorgung

- Wird man auch stadteinwärts noch zu Aldi und Co abbiegen können oder wird man an der Kreuzung wenden müssen? (Wenden an der Kreuzung, die meisten Fahrten zu Discountern sind eh stadtauswärts gerichtet, deshalb wünschen sich Unternehmen auf der stadtauswärtigen Seite zu liegen)
- [Wortmeldung] Querung zwischen Aldi und Brezen Kolb: Muss es eine Querung bei dieser Stelle geben? Der Rasenstreifen ist ein Problem. Aufgrund der fehlenden Abbiegespur wird das schnelle Einkaufen auf der Straße beeinträchtigt.

(Wesentliche zusätzliche neue Kundenströme aus Seetor und Altenheim werden so

erst möglich, für Autos Wenden an der Kreuzung, Regelnutzung aber stadtauswärts, wie bei allen Discountern).

- [Wortmeldung] Gewerbetreibende haben Sorgen, dass Kundenströme beschnitten werden, dadurch, dass das links abbiegen unterbunden wird. Durch eine Umfahrung gibt es eine Mehrung des Verkehrs, sowie Störfaktoren durch eine einspurige Bahn. Wurden diese Dinge mit einberechnet? (im Bereich des Gewerbes ist die Strecke zweispurig, die Wender sind in den Zahlen enthalten, da sie eine marginale Größe darstellen und nicht regelmäßig zur Morgenspitze (Einpendlerverkehre) auftauchen, heutige Linksabbieger blockieren den Verkehr und verursachen zahlreiche Unfälle.)

Mobilitätsbeschluss

- Widerspricht es nicht dem Mobilitätsbeschluss, wenn die Kapazitäten für den MIV sogar ausgeweitet werden? (die Verkehrsflächen werden zugunsten von Rad, ÖPNV und Fußgängern neu aufgeteilt, der Kfz-Verkehr verliert Verkehrsfläche, aber die Leistungsfähigkeit bleibt gewährleistet, Kapazitäten bleiben wegen der nicht beplanten Kreuzung Mögendorfer Plärrer gleich. Im Verlauf der Neuplanung entspannt sich die Lage ein wenig.)

Verkehrssicherheit/ ÖPNV

- Kommen die Schüler, wenn sie aus der Straßenbahn steigen, direkt über die Straße? (in der Neuplanung gibt es nun eigene Bahnsteige auf beiden Seiten, die Querung erfolgt über eine Fußgängerampel, ein enormer Sicherheitsgewinn)
- [Wortmeldung] Warum kann die Umgehung an den Bahngleisen nicht gleich über andere Route gewählt werden? (Fußgänger sind sehr „distanzsensibel“, werden die Wege zu lang (ab ca. 150 m) wird eine Fahrbahn auch unter Lebensgefahr gequert. Es gibt immer wieder Verkehrstote und Schwerverletzte zu beklagen, weil Fußgänger in derartigen Situationen die Fahrbahn queren)
- Wie sind Halte von Straßenbahn auf Fahrbahn neben KFZ-Fahrspuren in Anbetracht § 20 StVO überhaupt zweckmäßig? (die Neuplanung sieht eine Führung der Straßenbahn an der Haltestelle mit dem Autoverkehr in einer Spur vor, ein gefährdendes Überholen ist damit unmöglich – heute ist dies stadtauswärts nicht baulich, sondern nur signaltechnisch gelöst, d.h. Auto bekommen rot, wenn Fahrgäste ein- und aussteigen.)

Umwelt und Klimaschutz

- Welche Art von Bäumen sollen gepflanzt werden? (noch offen)
- Gibt es eine CO₂-Bilanzierung des zukünftigen Verkehrsaufkommens? Wie sollen die zusätzlichen durch Autos verursachten Emissionen kompensiert werden, damit die Klimaziele laut Pariser Klimarahmenkonvention auch eingehalten werden können? (Die Zahl der Autos bleibt bilanziell unverändert, soll in der Tendenz aber leicht fallen, der Umweltverbund soll stadtwweit an Bedeutung gewinnen. Eine Klimabilanzierung ist Teil der Planfeststellungsunterlagen, die nach dem Beschluss des Verkehrsausschusses vervollständigt werden.)
- Wie sieht die zeitliche Schiene der Maßnahme aus? (Mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, gegebenenfalls unter Auflagen, erhält die Stadt Baurecht. Demnach ist ab 2024 mit einem tatsächlichen Baubeginn zu rechnen.)

Lärmschutz

- Welche Asphaltierung ist hier vorgesehen? LOA = Lärmoptimierter Asphalt? Der könnte dann zur Laufamholzstraße weitergeführt werden. LOA-Asphalte sind erwiesenermaßen (Duisburg, Köln usw.) eine Erleichterung für die Anwohner. (LOA funktioniert gut bei höheren Geschwindigkeiten, verschmutzt aber bei Tempo 50 recht schnell und wird dann wirkungslos. Die Entscheidung über das Material wird nach Vorliegen aller Lärmschutzgutachten getroffen).
- Ihre eigenen Gutachten sagen aus, dass sowohl die Straßenbahn als auch die Autos jeden Schallwert der BImSchV übersteigen, am Tag und in der Nacht. Wie soll das gelöst werden? (durch aktiven und passiven Lärmschutz, also aufwändige Lagerung der Gleise, Rasengleis, ggf. andere straßenbauliche Maßnahmen und im Einzelfall auch die Finanzierung von Maßnahmen an Gebäuden wie Schallschutzfenster)

Das meiste Interesse bestand an den Themenschwerpunkten Radverkehr, zeitlicher Ausblick der Planungen, Verkehr / Auto / Parkplätze sowie Erreichbarkeit Gewerbe. Im Sachverhalt selbst sind viele Fragen beantwortet, alle Informationen finden Sie auch unter <https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung>

Gespräch mit dem Bürgerverein sowie Gewerbevertretern der südlich angrenzenden Grundstücke am 25.11.2021

Am 25.11.2021 fand im Baumeisterhaus nochmals ein Gespräch mit dem Vorsitzenden des Bürgervereins sowie Vertretern des Gewerbes der südwestlich angrenzenden Grundstücke statt. Schwerpunkt war eine detaillierte Erläuterung der Leistungsfähigkeitsberechnung durch einen Fachingenieur des Verkehrsplanungsamtes. Alle Fragen konnten beantwortet werden.

Modifikation der Planung bei den südlich angrenzenden Grundstücken

Der Grunderwerbsbedarf zulasten zweier gewerblicher Anlieger wurde im Nachgang zu den Gesprächen reduziert. Vor den beiden Grundstücken Hs.Nrn. 124 und 132 wird ein privater Streifen beibehalten, in dem ein Teil der vorher vorhandenen privaten Stellplätze in neuer Lage wiederhergestellt werden kann. Ein Teil dieser Privatflächen kann begrünt werden. Ein Grunderwerb ist nur noch in geringem Umfang für den öffentlichen Gehweg neben der Fahrbahn erforderlich, verzichtet wurde dabei auf mehrere Bäume an dieser Stelle.