



Text Thomas Meiler · Fotos Ralf Schedlbauer

BAHN FREI FÜR „STADTRECycling“

Neues Leben auf still gelegten Flächen der Deutschen Bahn

Wo Bahnhöfe und Gleisanlagen sich selbst überlassen bleiben, erobert die Natur verloren gegangenes Terrain zurück. Auf den Schienen blüht der Rost, zwischen den Schwellen drängen Heckenrosen und Bäumchen ans Licht, Dienstgebäude und Lagerhallen verfallen. Seit fünf Jahren bereiten Immobilienentwickler gemeinsam mit der Stadt die Konversion von rund zwei Dutzend ausrangierten Liegenschaften vor. Die Stadtplaner nehmen Maß. Sie wollen Nürnberg ein modernes Kleid auf den alten Leib schneiden, verblichene Bahnflächen recyceln und ein buntes Muster aus Wohnsiedlungen, Gewerbegebieten und grünen Bändern weben. An den neuen Stoff sind hohe Erwartungen geknüpft, denn er soll nicht nur das Stadtbild verschönern, sondern auch die Verirrungen früherer Stadtentwicklung korrigieren.

Konversion heißt die Umnutzung von Grundstücken oder Gebäuden in städtebaulicher Hinsicht, etwa im Wohnungs- und Gewerbebau. Dazu gehört auch die Anlage von Grünstreifen sowie Rad- und Fußwegen, die innerstädtische Barrieren und ehemals voneinander getrennte Räume überwinden und Lücken im Wegenetz schließen sollen. „Konversionsflächen bieten die einmalige Chance zur Stadtreparatur“, sagt der Leiter des Nürnberger Stadtplanungsamts, Josef Weber. Denn Nürnberg sei kein homogener Groß-

raum. Der Architekt und Stadtplaner war bereits an seinen früheren Wirkungsstätten Konstanz und Halle an der Saale mit dem Thema Bahnflächenkonversion betraut. Vor gut einem Jahr wechselte er an die Pegnitz. Das Urteil fällt nicht gerade schmeichelhaft aus: „Das Stadtgebiet ist sehr zerfleddert“, analysiert der 40-Jährige.

Gründe für die Zergliederung sind etwa der Siegeszug der Bahn als Massentransportmittel oder die Industrialisierung, die der Frankenmetropole wie kaum einer anderen bayerischen Stadt ihren Stempel aufgedrückt hat. Stumme Zeugen dieser Geschichte sind der Rangierbahnhof im Süden, der größte seiner Art in Bayern, und der Hauptbahnhof mit seinen 22 Gleisen, der wie ein Keil zwischen Süd- und Altstadt liegt. Dennoch ist Weber nicht unglücklich: „Es ist einfacher, kleine Räume zu füllen. Die lassen sich leichter in den vorhandenen Bestand integrieren.“

Für viele kleine Personen- und Rangierbahnhöfe ist der Zug der Zeit abgefahren. Moderne Logistikzentren takteten die Verkehrsströme optimal, Lkw verfrachten Güter günstig und schnell über den Kontinent, Reisende schätzen die Unabhängigkeit des Autofahrens. Die Bahn konzentriert sich auf den Fernverkehr und benötigt nicht mehr so viel Raum.

Der Zug der Zeit ist für viele Bahnflächen, wie hier an der Brunecker Straße, abgefahren. Doch auf den Brachen soll bald neues Leben blühen.



Im Jahr 2004 machten die Verantwortlichen Ernst mit der Bahnflächenkonversion: Die Deutsche Bahn (DB), das DB-Immobilienunternehmen aurelis und die Stadt schlossen nach einjährigem Tauziehen eine Rahmenvereinbarung. Im Hinblick auf ihren immer wieder verschobenen Börsengang wollte die Bahn ihren Immobilienbesitz versilbern. In Nürnberg räumt sie 46 Liegenschaften. Die 16 größten und aus Investorensicht wertvollsten Grundstücke mit einer Gesamtfläche von immerhin 150 Hektar – einer Fläche so groß wie die Altstadt – übertrug die Bahn auf ihre bundesweit tätige Immobiliengröße aurelis. 30 blieben in Bahnbesitz. Für rund die Hälfte aller Flächen besteht kein Bebauungsrecht. Dabei handelt es sich meist um Grünstreifen an Bahndämmen, die bleiben dürfen, weil sie nur sehr schlecht und kostenintensiv erschlossen werden könnten.

Von den der Bahn gehörenden Grundstücken sind inzwischen acht kleinere verkauft, privatisiert und verplant (siehe Übersichtskarte Seite 19). Die aurelis-

Projekte gerieten hingegen ins Stocken, weil die DB ihre Immobiliengröße verkaufte und aurelis in Folge mehrfach den Eigentümer wechselte. Seit rund zwei Jahren gehört die aurelis Real Estate GmbH nun dem Baukonzern Hochtief und dem US-amerikanischen Immobilieninvestor Redwood Grove. Der Verkauf habe die Entwicklung der 16 aurelis-Flächen verzögert, stellt Weber fest.

Mix aus Wohnen und Gewerbe

Seit der Übernahme im Jahr 2007 gehe es zügig voran, kontert aurelis-Projektentwicklungschef Nordbayern, Jochen Pfefferle. „Für die Entwicklung und Vermarktung der vielen und großen Nürnberger Grundstücke sind fünf Jahre nicht zuviel.“ Die aurelis-Niederlassung Nürnberg verantwortet insgesamt 250 Hektar Bahnflächen in Franken und der Oberpfalz. Seit der Übernahme durch Hochtief arbeiten zehn Beschäftigte an der Flächenentwicklung. Pfefferle sagt: „Aurelis geht die Vermarktung nun



zielstrebig an. Aber der Markt muss da sein, erst dann gehen wir in die Realisierung. Wir arbeiten einzelne Grundstücke nacheinander ab und nicht alle gleichzeitig.“ Sonst würde der Markt überfordert. „Wir wollen uns ja nicht selbst Konkurrenz machen.“

Nach Jahren gegenläufiger Vorstellungen haben sich die Parteien angenähert, sind zu Partnern geworden, die an einem Strang ziehen. Die Stadt erkennt das Gewinnstreben von aurelis an, denn ohne Einnahmen könnten die Immobilienentwickler keine einzige Fläche erschließen. Dafür sei bei aurelis das Verständnis für die städtischen Planungsziele stark gewachsen, bemerkt Weber zufrieden.

Planungshoheit hat der Stadtrat, der in jedem einzelnen Fall Baurecht schafft und letztlich entscheidet, was wo und wie gebaut werden darf. Einzelhandel in Form von Discountern oder Supermärkten, mit dessen Ansiedlung die Grundstückseigentümer schnell Kasse machen können, hat die Stadt bislang nur an

zwei unterversorgten Stellen zugelassen. Die Verwaltung wacht darüber, dass Wohneinheiten an den Ecken mit dem größten Bedarf entstehen und Gewerbegebiete dort, wo die Verkehrsanbindung es erlaubt, damit keine Sattelzüge durch Wohngebiete fahren müssen.

Hohe Gewinne könne aurelis nicht erwarten, dämpft Weber die Erwartungen. Zwar könne der Preis für den Grund durch die Umwandlung in Bauland um mehr als das Hundertfache auf bis zu 500 Euro pro Quadratmeter steigen, aber Erschließung, Spielplätze, Ausgleichsflächen und Grünanlagen sowie der Bau von Kindertagesstätten und Schulen oder der darauf entfallende Sozillastenausgleich treibe die Kosten in die Höhe.

Als erstes Projekt schließt aurelis noch in diesem Jahr die Umwidmung des Bahngeländes an der Regensburger Straße ab. Einen Teil des 3 340 Quadratmeter großen Grundstücks hat ein Discounter gekauft, da-

Am Südbahnhof an der Brunecker Straße, wo sich früher die Güter stapelten, wird ein neues Stadtviertel entstehen.

(Fortsetzung Seite 20)

Entwicklung von Bahnflächen im Stadtgebiet

Planungen abgeschlossen

1. Gebersdorf/Vedeshalle: 1,07 ha, Fläche an privaten Investor verkauft, Umwidmung in Gewerbegebiet, Einzelhandel (Discounter)
2. Rangierbahnhof Katzwanger Straße: 1,85 ha, privatisiert, Gewerbegebiet und Biotop
3. Rothenburger Straße: 0,25 ha, Straße teils verlegt und erneuert, Restfläche in Biotopverbund „Sandachse“ integriert
4. ehemalige Ringbahn: 10,67 ha, Grünzug, Rad- und Fußgängerweg sowie Biotop
5. Bahnhof Laufamholz: 0,65 ha, ggf. Wohnen, privatisiert
6. Regensburger Straße: 3,34 ha, Einzelhandel und Gewerbe, Bauarbeiten laufen
7. Werderau: 0,36 ha, Grünanlage und Kleingärten bleiben, an Mieter verkauft
8. Pyraser Fläche: 0,26 ha, Wohnbebauung
9. Märzenweg: 0,05 ha, Wohnbebauung

In Arbeit

10. Südbahnhof, Brunecker Straße: 90 ha, Gesamtkonzept erstellt, städtebaulicher Wettbewerb in Vorbereitung, Drittelung in Wohnen/Gewerbe/Grünflächen vorgesehen
11. Nordwestbahnhof: 5,37 ha, Mischnutzung Wohnen und Gewerbe, Fuß- und Radweg, Biotop, baldiger Baubeginn, Fertigstellung 2010 geplant
12. Nordbahnhof: 13,62 ha, Mischnutzung Wohnen, Kinder- und Jugendhaus, Schulturnhalle, Gewerbe, Einzelhandel (Discounter), Biotop, Anbindung Marienberg über Fuß- und Radweg an Innenstadt, Bodensanierung läuft
13. Nordostbahnhof: 5,5 ha, Mischgebiet Hotel, Wohnen, Kleingärten, Biotop, Hotelbau gestartet, Fertigstellung 2011 geplant
14. Zeltnerweiher: 13,60 ha, Bestandsicherung Kleingarten-Anlagen, Sportnutzung und ein wenig Gewerbe, Ausbau Grünzug „Goldbachtal“ geplant, übergeordnete Freiraumverbindung vom Valznerweiher über Zeltnerweiher zum Wöhrder See
15. Bibertbahntrasse: 4,06 ha, überregionaler Grünzug, Teilverkauf an Anlieger für größere Gärten unter Berücksichtigung Flächenbedarf für Weiterbau der U3
16. Bahnhofstraße: 2,24 ha, im Hochparterre gegenüber von CitySite und Fachhochschule sind Büro- und Dienstleistungsbauten vorgesehen, Baubeginn 2010 geplant

In der Warteschleife

17. Containerbahnhof: 22,99 ha, noch in Bahnbetrieb, Umzug von Gostenhof in den Hafen wird 2009 realisiert. Nach dem Umzug wird auf dem größten Teil des alten Geländes umgehend mit dem Neubau eines DB-Regio-Betriebswerks für Nahverkehrszüge begonnen – Fertigstellung ist für 2010 vorgesehen.

18. Das bisherige Regio-Werk im Südteil des Hauptbahnhofs an der Ecke Regensburger Straße/Dürrenhoftunnel: 4,08 ha, wird nach dem Umzug nach Gostenhof abgerissen. Die frei werdende Fläche ist für Mischnutzung vorgesehen, Baubeginn unklar
19. Hauptgüterbahnhof/Kohlenhof: 12,44 ha, Umbau abhängig vom Umzug des Containerbahnhofs, aber mehr noch vom Ausbau des Frankenschnellwegs. Dort wird die neue Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zum Altstadtring verlaufen. Mischnutzung aus Wohnen, Büros, Freizeit (Erweiterung DB-Museum), Grünanlagen, S-Bahn-Haltestelle, Planfeststellung im Sommer, Baubeginn (abhängig von Finanzierung Frankenschnellweg-Ausbau) frühestens 2011
20. An den Rampen: 1,64 ha, Gewerbe, Biotop, Flächenbedarf für Umbau Frankenschnellweg, abhängig vom geplanten Ausbau Frankenschnellweg
21. Bahnhof Stein: 3,45 ha, nicht entwidmet, Mischnutzung aus Wohnen und leichtem Gewerbe, S-Bahn-Halt für Süd-West-Park, noch im Bahnbetrieb
22. Bahnhof Mögeldorf: 4,49 ha, noch im Bahnbetrieb, Ziel ist Mischnutzung aus Wohnen, Gewerbe, Kleingärten

Braucht die Bahn weiterhin

23. Bahnhof Dutzendteich: 0,8 ha, Erweiterungsfläche für zusätzlichen S-Bahnhof, Grünfläche und Biotop
24. Tullnau: 0,5 ha, DB-Umspannwerk wird auch weiterhin benötigt

Derzeit kein Handlungsbedarf

25. Vorbahnhof Breslauer Straße: 3,71 ha
26. Bahnhof Doos: 4,55 ha
27. Bundesbahnwäldchen: 1,41 ha
28. Rangierbahnhof Conradtstraße: 1,96 ha
29. Dianastraße: 3,41 ha
30. Bahnlinie Muggenhof: 0,5 ha
31. Allersberger Straße: 1,08 ha
32. Denkmalgeschütztes Hauptpostamt am Hauptbahnhof: 0,95 ha, Büro und Hotel möglich
33. Bahnhof Ost: 0,94 ha
34. Bahnlinie Hans-Kalb-Str.: 0,52 ha
35. Bahnlinie Jitzhak-Rabin-Str.: 0,21 ha
36. Bahnlinie Trierer Str.: 0,88 ha
37. Bahnlinie Gleishammer: 2,76 ha
38. Klenzestr.: 0,87 ha
39. Süd-West-Park: 1,8 ha
40. Uffenheimer Str.: 0,86 ha
41. Bahnhof Langwasser: 0,47 ha
42. Bahnlinie Regelsbacher Str.: 0,4 ha
43. Bahnhof Schweinau: 1,81 ha
44. Bahnhof Reichelsdorf: 0,72 ha
45. Haltepunkt Katzwang: 0,54 ha
46. Bahnhof Eibach: 0,57 ha



Plangrundlage: Stadtplanungsamt, Stand April 2009

rauf werden ein Supermarkt und ein Drogeriemarkt gebaut, auf einem anderen Teil hat sich ein Getränkefachmarkt breitgemacht; der größere Teil bleibt im Besitz von aurelis und soll laut Pfefferle langfristig an den städtischen Wertstoffhof und Gewerbebetriebe vermietet werden.

Drei neue Siedlungsprojekte an den früheren Bahnhöfen Nordwest, Nord und Nordost verbessern bald die Wohnungssituation. Für den Nordbahnhof soll der Bebauungsplan bis zum Jahresende stehen, „dann gehen wir direkt in die Umsetzung“, wie Pfefferle sagt. Während das Dreieck nördlich des Rings dem Gewerbe vorbehalten bleibt, entsteht südlich davon, zwischen Ring und Grolandstraße und damit im Zentrum der Nordstadt, ein neuer Stadtteil mit Mehrfamilien- und Reihenhäusern. Aldi hat sich bereits vor Jahren ein Eckstück gesichert und bebaut, ein anderes Stück hat die Stadt für den Neubau einer Schulturnhalle und eines Kinder- und Jugendhauses reserviert. „Das ist eine gute Gegend für Familien, das Interesse ist groß“, verkündet Pfefferle. Doch vor Beginn der Bauarbeiten musste zuerst der Boden erneuert werden. Hier wie auch am Nordostbahnhof nahe des Leipziger Platzes wühlten sich Bagger in die Tiefe. Das Erdreich war vergiftet und wurde ausgetauscht. Mehr als 100 Jahre Bahnbetrieb haben nicht nur auf der Oberfläche Narben hinterlassen.

Neuer Stadtteil ist Chefsache

„Kaum eine Fläche, die keine Altlasten aufweist“, sagt Amtschef Weber. Die gesetzlich vorgeschriebenen Sanierungsarbeiten seien unproblematisch, aber wer trägt die Kosten? „Die Stadt kann sich daran nicht beteiligen, um keinen Präzedenzfall zu schaffen“, unterstreicht Weber. Inzwischen haben aurelis und die Vorbesitzerin der Flächen, die DB, die Kostenübernahme untereinander geregelt. Das Umweltamt hat die Investoren per Sanierungsvertrag in die Pflicht genommen. Wenn die Böden erst einmal ausgetauscht sind, steht einer Wohnbebauung nichts mehr im Wege.

Das „Sorgenkind“ der Stadtplaner und Eigentümer ist jedoch der Südbahnhof, das größte aller 16 Areale. Das Projekt, auf rund 900 000 Quadratmetern Baugrund einen komplett neuen Stadtteil zu errichten, stand von Anfang an unter schwierigen Vorzei-

chen. Oberbürgermeister Ulrich Maly hat es inzwischen zur Chefsache gemacht. „Fünf Mal haben wir die Masterpläne zur Entwicklung der Brunecker Straße bereits überarbeitet“, sagt Michael Ruf aus dem Stab des Oberbürgermeisters, der die Konversion von Anfang an als Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft Bahnflächen“ begleitet. Daran seien nicht in erster Linie Bodenverunreinigungen schuld, sondern der Lärm, der vom nahen Rangierbahnhof und den Hauptverkehrsstraßen herüberschwappt. Je ein Drittel des Geländes ist für Wohnen, Gewerbe und Grünanlagen vorgesehen. Doch die verschiedenen Bahnnutzungen im Südwesten und mehrere Gewerbebetriebe im Norden – darunter ein Chemikalienhändler, zu dem die Wohnbebauung gehörigen Abstand halten muss – erschweren die Entwicklung zusätzlich.

Städtebaulicher Wettbewerb

„Das Planungsrecht sieht fürs Wohnen in der Stadt strenge Grenzwerte vor“, sagt Ruf. Laut Bundesemissionsschutzverordnung darf der Lärm in neuen Wohngebieten nachts nur einen Schallgrenzwert von maximal 49 dBA erreichen. Selbst mit Lärmschutzwänden ließe sich der Krach an einigen Stellen im südlichen Entwicklungsraum nicht auf diesen Wert drücken. „An sich gut gemeinte gesetzgeberische Schutzmechanismen für Neubaugebiete erschweren die von allen Beteiligten gewünschte Innenstadtentwicklung“, sagt Ruf. Würden die aktuellen Neubauvorschriften für den vorhandenen Wohnungsbestand gelten, dürfte beispielsweise kaum noch jemand an einer Hauptverkehrsstraße wohnen. Die an sich richtigen Bestimmungen hätten zur Folge, dass Konversionsflächen nur unter höchst komplizierten Bedingungen zu entwickeln seien. Deshalb müsse zumindest angedacht werden, „ob großstädtische Lagen wirklich den gleichen Grenzwerten unterworfen werden können wie Dörfer im Bayerischen Wald?“, fragt Ruf.

Aurelis will noch in diesem Jahr ein Nutzungskonzept vorlegen und einen Städtebauwettbewerb für die Brunecker Straße initiieren, kündigt Pfefferle an. „Die Vorstellungen von Stadt und aurelis liegen nicht mehr weit auseinander.“ Trotzdem werden die Beteiligten einen langen Atem brauchen, weil noch langfristige Mietverträge mit Gewerbebetrieben bestehen. ■

Momentaufnahmen: Ungenutzte Bahnflächen lassen Raum für Tristesse, bieten aber die Chance, einen urbanen Mix aus Wohnen und Gewerbe zu entwickeln.

