

**Entwicklung der Bahnflächen im Stadtgebiet
Bericht über den erreichten Arbeitsstand**

Sachverhaltsdarstellung

Inhalt

1. Einleitung
2. Stand der Bearbeitung
3. Sachstand zu den Einzelflächen:
 - 3.1 Brunecker Straße
 - 3.2 Kohlenhof
 - 3.3 Containerbahnhof
 - 3.4 Nordwestbahnhof, Bahn-Kleingärten
 - 3.5 Nordbahnhof
 - 3.6 Nordostbahnhof
 - 3.7 Bahnhofstraße
 - 3.8 Ostbahnhof
4. Überarbeitung der Steckbriefe
5. Zwischennutzungen

1. Einleitung

Im Stadtgebiet Nürnberg wird eine Reihe von Flächen, die bislang durch die Deutsche Bahn genutzt wurden, nicht mehr für diese Zwecke benötigt. Um die Konversionsflächen Bahn gemeinsam mit den Grundstückseigentümern zu entwickeln und einer sinnvollen neuen Nutzung zuzuführen, wurde am 23.01.2004 die Rahmenvereinbarung zur Flächenentwicklung zwischen der Stadt Nürnberg und der Deutschen Bahn AG (DB AG) sowie der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG (aurelis) unterzeichnet. Bestandteil der Rahmenvereinbarung sind 46 Einzelflächen mit einer Gesamtgröße von ca. 284 ha. Für jede Einzelfläche wurden die rechtlichen und formalen Determinanten erhoben und gemeinsame Zielvorstellungen und Zeitperspektiven festgelegt.

2. Stand der Bearbeitung

Seit dem letzten Zwischenbericht über den Stand der Bearbeitung im Stadtplanungsausschuss am 03.12.2009 wurde die Bearbeitung der Steckbriefflächen in Zusammenarbeit mit den Vertragspartnern aurelis und DB AG fortgeführt. Neben den turnusmäßigen Arbeitsgruppensitzungen wurden zahlreiche zusätzliche Abstimmungen, auch mit potenziellen Investoren durchgeführt, z.B. zu planungsrechtlichen Aspekten, zur Diskussion von Planungskonzepten und zu Einzelthemen im Rahmen der Bebauungsplanverfahren.

Folgender Arbeitsstand ist derzeit erreicht (siehe auch Übersichtsplan):

- Folgende 9 der insgesamt 46 Steckbriefflächen konnten bereits abgeschlossen werden:
 - Steckbrieffläche 5: Nordwestbahnhof, aurelis-Fläche (Abschluss von Erschließungsvereinbarungen, Baugenehmigung, Baubeginn)
 - Steckbrieffläche 13: Gebersdorfer Straße/ Vedeshalle (abschließend bebaut)
 - Steckbrieffläche 14: Rangierbahnhof Katzwanger Straße (Verkauf an privaten Investor)
 - Steckbrieffläche 17: Rothenburger Straße (durch Straßenneubau überbaut)
 - Steckbrieffläche 23: ehem. Ringbahn (Bebauungsplan in Kraft)
 - Steckbrieffläche 26: Regensburger Straße (Abschluss einer Erschließungsvereinbarung, Herstellung der Erschließung)
 - Steckbrieffläche 40: Werderau (Verkauf)
 - Steckbrieffläche 43: Pyraser Straße (bebaut)
 - Steckbrieffläche 46: Märzenweg (bebaut)

- Die Steckbriefflächen 28: Bahnhof Dutzendteich und 41: Tullnau werden von der DB AG als weiterhin dauerhaft betriebsnotwendig eingestuft. Das Gleiche gilt, bis auf einen Teilbereich, für das inzwischen rechtskräftig planfestgestellte Areal der Zentralwerkstatt der DB Regio auf dem ehemaligen Containerbahnhof (Steckbrieffläche 3).

Diese insgesamt 12 Flächen können damit als abgeschlossen betrachtet werden.

- Folgende Steckbriefflächen werden derzeit planerisch bearbeitet:
 - Steckbrieffläche 1: Brunecker Straße
 - Steckbrieffläche 2: Hauptgüterbahnhof/ Kohlenhof
 - Steckbrieffläche 5: Nordwestbahnhof, Bahn-Kleingärten
 - Steckbrieffläche 6: Nordbahnhof
 - Steckbrieffläche 7: Nordostbahnhof
 - Steckbrieffläche 22: Bahnhofstraße
 - Steckbrieffläche 24: Bahnhof Ost

Der genaue Sachstand zu diesen Flächen wird im nachfolgenden Abschnitt beschrieben.

- Für 29 Steckbriefflächen bzw. Teilflächen besteht derzeit kein Handlungsbedarf.

- Für 8 Steckbriefflächen liegen bereits rechtskräftige Bebauungspläne vor. Für folgende 8 Flächen wurden Bebauungsplanverfahren eingeleitet:
 - Steckbrieffläche 2: Hauptgüterbahnhof/ Kohlenhof (BPlan Nr. 4535)
 - Steckbrieffläche 6: Nordbahnhof (BPlan Nr. 4525)
 - Steckbrieffläche 7: Nordostbahnhof (BPlan Nr. 4318)
 - Steckbrieffläche 8: Zeltnerweiher (BPlan Nr. 4531)
 - Steckbrieffläche 11: Bibertbahntrasse (BPlan Nr. 4556)
 - Steckbrieffläche 14: Rangierbahnhof Katzwanger Straße (BPlan Nr. 4524)
 - Steckbrieffläche 22: Bahnhofstraße (BPlan Nr. 4562)
 - Steckbrieffläche 25: Bahnhof Laufamholz (BPlan Nr. 4508)

3. Sachstand zu den Einzelflächen

3.1 Steckbrieffläche 1: Brunecker Straße

Festlegungen Steckbrief, erste Planungen

Das Areal des ehemaligen Südbahnhofs an der Brunecker Straße ist mit einem Umfang von ca. 143 ha Bestandteil der o.g. Rahmenvereinbarung. Planerisch relevant sind dabei Flächen der arealis in einem Umfang von ca. 100 ha. Bei den übrigen, weitgehend im Eigentum der Deutschen Bahn AG (DB AG) befindlichen Flächen ist keine Umnutzung bzw. Konversion geplant.

Die Brunecker Straße ist eine der letzten großen zusammenhängenden Flächen für eine Innenentwicklung entsprechend den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Dem entsprechend sind im zugehörigen Steckbrief für das Areal folgende gemeinsam vereinbarten Nutzungsziele festgelegt:

- Entwicklung des Gebietes als Gesamtkonzept, mit Mischung von Wohnen und Dienstleistung/Gewerbe inkl. der erforderlichen Infrastruktur sowie rd. 1/3 Grünflächen
- Grünflächen sollen, wenn möglich, als Ausgleichsflächen gem. § 1a BauGB verwandt werden.
- Umsetzung einer Freiraumverbindung zwischen Hasenbuck, Dutzendteich und Bauernfeindstraße

Im Steckbrief wurde ferner festgelegt, dass eine Planung in unterschiedlichen Erschließungs- und Nutzungsalternativen möglich ist, allerdings nur bis zur Erarbeitung eines ersten Rahmenplans, der die Grundlage für einen städtebaulichen Wettbewerb bilden soll. Vor der Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs treffen die Vertragsparteien eine Festlegung für den Fortgang der Planung auf Basis **einer** Alternative.

Im Anschluss an die Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung fand am 22.- 23.10.2004 der „Strategieworkshop Brunecker Straße“ statt. Die Ergebnisse dieses Workshops waren Grundlage für die Erarbeitung der sog. „Masterskizze“ des Büros Albert Speer & Partner (AS&P, siehe folgende Seite):

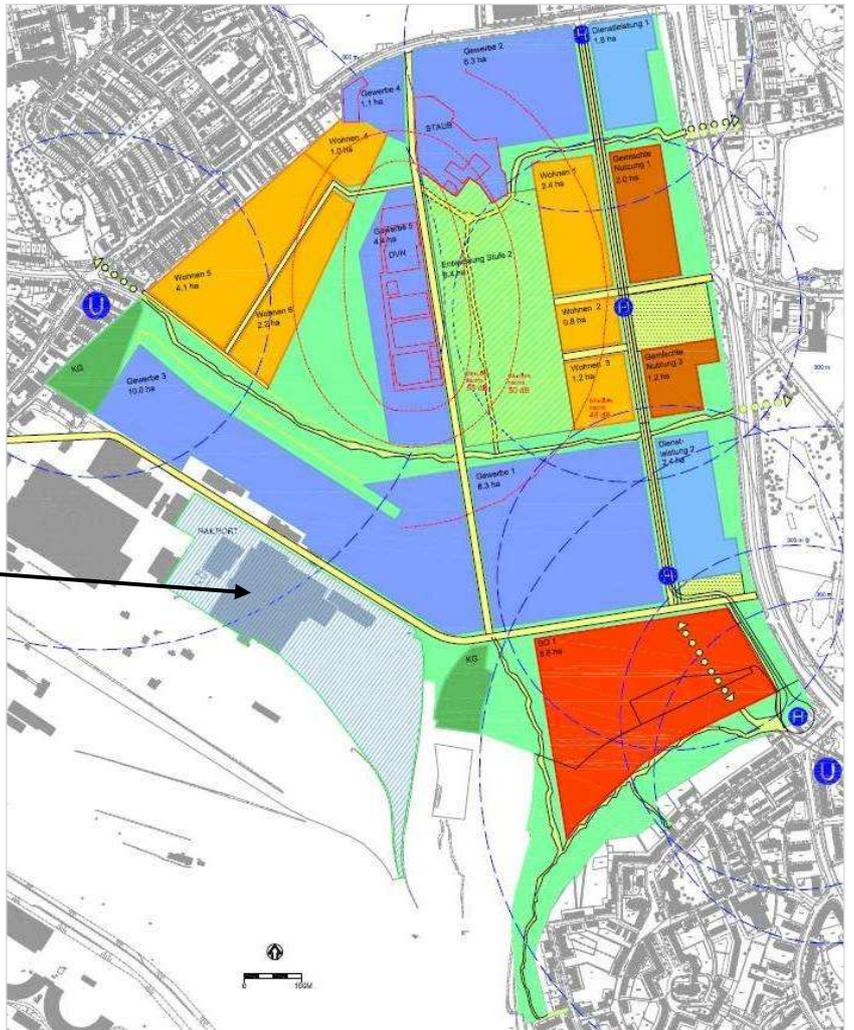
Die weiteren Entwicklungen sowie detaillierte Überprüfungen der Masterskizze ergab, dass die Masterskizze in dieser Form aus den nachfolgend beschriebenen Gründen nicht realisierbar ist:

- Wie bereits im Bericht vom 03.12.2009 ausgeführt, plant die DB AG die Errichtung von Ersatzanlagen für den bestehenden Ladehof und die Umschlaghalle für Papierlogistik zur Belieferung der Nürnberger Großdruckereien. Das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren für dieses Vorhaben wird derzeit durchgeführt; Bau und Inbetriebnahme sind bis Ende 2011 geplant.

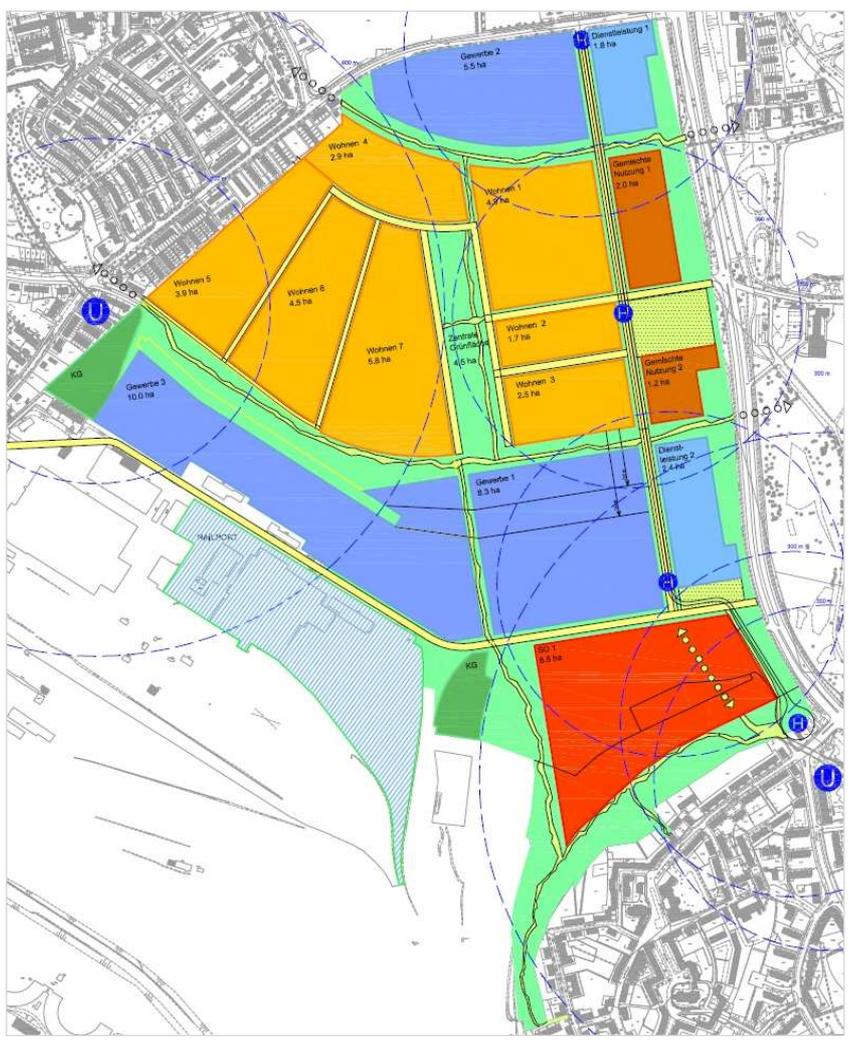
Grundsätzlich begrüßt die Stadt Nürnberg dieses Vorhaben, da es geeignet ist, notwendigen Wirtschaftsverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Stadt Nürnberg war – und ist nach wie vor – aber der Meinung, dass das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen der ideale Standort für eine solche Nutzung ist. In intensiven Verhandlungen hat die Stadt versucht, diesen Standort bei der DB AG durchzusetzen. Dies konnte letztlich nicht erreicht werden, da die DB AG aus betrieblichen Gründen den jetzt konkretisierten Standort an der Brunecker Straße favorisiert. Dadurch ist die ursprüngliche Planung einer durch die U-Bahn erschlossenen „Neuen Mitte“ und damit ein wesentlicher Bestandteil der Masterskizze nicht mehr realisierbar. Die „Neue Mitte“ mit der Konzentration von Wohnen und Dienstleistung würde genau neben der industriell geprägten Papierlogistik liegen, so dass der geplante U-Bahnhof nur einseitig ausgelastet und damit unwirtschaftlich wäre.

- Genauere Untersuchungen haben zudem gezeigt, dass die Neuanlage eines U-Bahnhofs auf der bestehenden Trasse extrem kostspielig und technisch aufwendig wäre.
- Das gesamte Planungsgebiet ist durch die Lärmemissionen des Rangierbahnhofs belastet. Der Rangierbahnhof liegt im Südwesten und Süden des Planungsgebiets; die Lärmbelastung nimmt in nördlicher/ nordöstlicher Richtung ab. Von daher ist es zur planerischen Bewältigung des Lärms sachgerecht, die Wohnnutzung im nördlichen, geringer belasteten Teil des Areals zu verorten.
- Zudem finden sich im Bereich der geplanten Wohnbauflächen Flächen mit einem hohen Anteil an Bodenverunreinigungen.

Neubau Ladehof und Umschlaghalle für Papierlogistik der DB AG



Konzept mod 6
Stufe 1



Konzept mod 6
Stufe 2

Im Einzelnen liegen diesem Konzept folgende Überlegungen zugrunde:

- Großer Wert wurde auf die Verbindung der Wohngebiete am Hasenbuck mit dem Dutzendteichgelände gelegt. Großflächige Wohngebiete und eine Mischung mit Grünflächen und Dienstleistung erzeugen ein positives Wohnumfeld.
- Ein großzügiger Park im Zentrum und eine Vernetzung über Freiraumverbindungen sollen das Gebiet auch für Fußgänger und Radfahrer attraktiv machen und dem Wohngebiet einen eigenständigen Charakter geben.
- Die Lärmentwicklung des Rangierbahnhofs soll durch Baukörperstellung, Grundrissgestaltung und andere passive Schallschutzmaßnahmen aufgefangen werden.
- Dienstleistungs- und Gewerbeflächen zur Ingolstädter Straße dienen als Übergang nach Norden und sollen ein kurzfristig vermarktbare Potential zur Anschubfinanzierung einer städtebaulichen Entwicklung dienen.
- Die Gewerbeflächen im Süden bilden einen Riegel zu Rangierbahnhof und Railport. Hier liegt auch ein Sondergebiet, das ggf. von der Messe genutzt werden kann.
- Die Erschließung des Gebietes erfolgt über den bestehenden Vollanschluss an der Ingolstädter Straße und über einen neuen Vollanschluss auf der Höhe der Flachweiher. Ein Teilanschluss im Süden an die Münchener Straße dient vorrangig der Erschließung der Gewerbegebiete. Die dargestellte Straßenverbindung zur Katzwanger Straße ist aus verkehrlichen Gründen wünschenswert.
- Die Straßenbahn soll bis zum U-Bahnhof Bauernfeindstraße geführt werden.
- Das Konzept geht von einer mehrstufigen Entwicklung aus. Die im nördlichen Bereich vorhandenen Gewerbebetriebe bleiben in der ersten Stufe, entsprechend der Laufzeit der bestehenden Pachtverträge, fester Bestandteil des Konzeptes.

Nach dem Eckpunktepapier „In Verantwortung für Nürnberg“ der Stadtratsfraktionen von SPD und CSU wird für das Areal Brunecker Straße „ein zeitnahe Einstieg in die Bauleitplanung angestrebt und dafür wird das zwischen der aurelis und der Stadt entwickelte Konzept zu Grunde gelegt“.

Bestehende Nutzungskonflikte, planerische Lösungsansätze

Die Entwicklung eines Wohnstandortes ist aus Gründen der Lärmvorbelastung und Bodenverunreinigungen schwierig, erscheint aber möglich, auch im Vergleich mit ähnlich gelagerten Fällen in anderen Städten im Bundesgebiet, wo ebenfalls auf Standorten mit erheblichen Lärmbelastungen erfolgreich hochwertige Wohnquartiere entwickelt werden konnten.

Gleichzeitig ist auf die Qualitäten, die Wohnen am Standort Brunecker Straße bietet, hinzuweisen:

- Nähe zum Volkspark Dutzendteich mit vielfältigen Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten
- Nähe zur Innenstadt
- Über bestehende U-Bahn und geplante Straßenbahn schnelle und leistungsfähige ÖPNV-Erschließung
- Gute Lage zum überörtlichen Straßennetz
- Großzügige Grünflächen möglich
- Einbindung ins städtische Rad- und Gehwegnetz

Derzeit stehen folgende planerische Konflikte im Raum, für die im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten einvernehmliche und planungsrechtlich tragfähige Lösungen zu finden sind:

Lärm

Das Planungsgebiet ist hoch belastet durch die Lärmemissionen der angrenzenden Verkehrswege (insbesondere Münchener Straße), vor allem aber des Rangierbahnhofs. In Zusammenarbeit mit einem externen Fachgutachter wurden die Lärmemissionen, bezogen auf die vorliegenden Planungskonzepte, detailliert untersucht. Dabei zeigte sich, dass der nächtliche Lärm des Rangierbahnhofs das größte Problem darstellt.

Als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes ist die Aufstellung von Lärmschutzwänden im Bereich des Rangierbahnhofs zwar theoretisch denkbar, aber aus Gründen der Sicherheit des Betriebsablaufs (der gesamte Rangierbahnhof muss jederzeit einsehbar und bei Unfällen auch erreichbar sein) nicht möglich. Eine Reduzierung der Lärmemissionen könnte erreicht werden durch eine Gleisschmieranlage, deren Probetrieb vor kurzem vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt wurde.

Die Verwaltung will sich deshalb mit Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes (Lärmschutzwand, Baukörperanordnung, gebäudebezogene Maßnahmen wie Grundrissgestaltung und schallmindernde Fenster) an Lösungen orientieren, die die nächtlichen Innenraumpegel in den Ruheräumen auf das zulässige und gesundheitlich unbedenkliche Maß begrenzen. Dabei wird auf Erfahrungen und rechtskräftige bauleitplanerische Regelungen in ähnlich hoch belasteten Baugebieten anderer Städte (München Arnulfstraße, HafenCity Hamburg) zurückgegriffen. Fertige Lösungen liegen noch nicht vor.

Altlasten, Bodenverunreinigungen

Eine weitere Restriktion für die Überplanung des Gebiets sind Bodenverunreinigungen aus Bodenauffüllungen unbekannter Herkunft. Die Untersuchung der Bodenverhältnisse hat begonnen, ist aber noch nicht abgeschlossen.

Verkehr (IV, ÖV)

aurelis hat den Auftrag zur Erstellung eines Verkehrsgutachtens vergeben, das die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Hinblick auf die beabsichtigten Nutzungen nachweisen soll.

Die Straßenbahnanbindung des Areals durch Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 wird derzeit im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans (NVEP) untersucht und bewertet.

Landschaftspflegerischer Beitrag

Das Untersuchungsgebiet bildet zusammen mit dem Südfriedhof und dem Volkspark Dutzendteich den größten zusammenhängenden Freiraum im bebauten Bereich des Nürnberger Südens und besitzt zudem aufgrund des Vorkommens seltener Tier- und Pflanzenarten hohe Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Auf der Basis aller vorliegenden Fachgutachten werden im landschaftspflegerischen Beitrag Anforderungen/Aussagen zum Arten- und Biotopschutz, zur Landschafts-/Freiraumplanung und zum Eingriff/Ausgleich nach Naturschutz- und Artenschutzrecht als Grundlage für den anstehenden städtebaulichen Wettbewerb formuliert.

Anbindung Rangierbahnhofsiedlung

Die Zielvorstellungen der Stadt beinhalten die städtebauliche und verkehrliche Anbindung der Rangierbahnhofsiedlung (Erschließung durch die Straßenbahn, Wegeverbindung). Hierzu war die Einbeziehung von Gleisanlagen nördlich der Rangierbahnhofsiedlung angedacht, die derzeit eisenbahnrechtlich gewidmet sind, für den Bahnbetrieb genutzt werden und nicht Bestandteil der Steckbrieffläche sind. Die DB AG als Eigentümer hat inzwischen mitgeteilt, dass diese Gleisanlagen auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung gestellt werden können. Im Zuge der weiteren Planungen ist zu klären, wie die Anbindung der Rangierbahnhofsiedlung (Wendeschleife der Straßenbahn, Wegebeziehungen) unter diesen Rahmenbedingungen dennoch gewährleistet werden kann. Es laufen derzeit Verhandlungen, ob zumindest Teile der Gleisflächen für die Anbindung der Rangierbahnhofsiedlung genutzt werden können.

Anbindung Hasenbucksiedlung

Die planerischen Zielvorstellungen beinhalten ebenfalls eine städtebauliche und funktionale Anbindung der Hasenbucksiedlung. Dies soll erreicht werden insbesondere durch einen zentralen Grünzug, der die Hasenbucksiedlung mit dem Volkspark Dutzensteich verbindet. Die geplanten Wohngebiete stellen sich städtebaulich als Fortsetzung der Hasenbucksiedlung in Richtung Volkspark dar und werden eine funktionale Stärkung und Aufwertung der Siedlung bewirken. Das geplante Verkehrs- und Erschließungssystem gewährleistet, dass die Siedlung von dem durch die Gebietsentwicklung induzierten Verkehr nicht berührt wird.

Weiteres Vorgehen

Rahmenvereinbarung, städtebaulicher Wettbewerb

Die aurelis plant zeitnah die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs. Als Grundlage hierfür soll noch in 2010 eine gemeinsame Rahmenvereinbarung über die Planungsziele und das weitere Vorgehen zwischen der Stadt und der aurelis abgeschlossen werden. Ein von aurelis vorgelegter Entwurf einer Rahmenvereinbarung wird derzeit zwischen aurelis und der Verwaltung abgestimmt. Zugleich werden die Rahmenbedingungen und Vorgaben für den Wettbewerb, z.B. die Planung einer zentralen Grünfläche, formuliert.

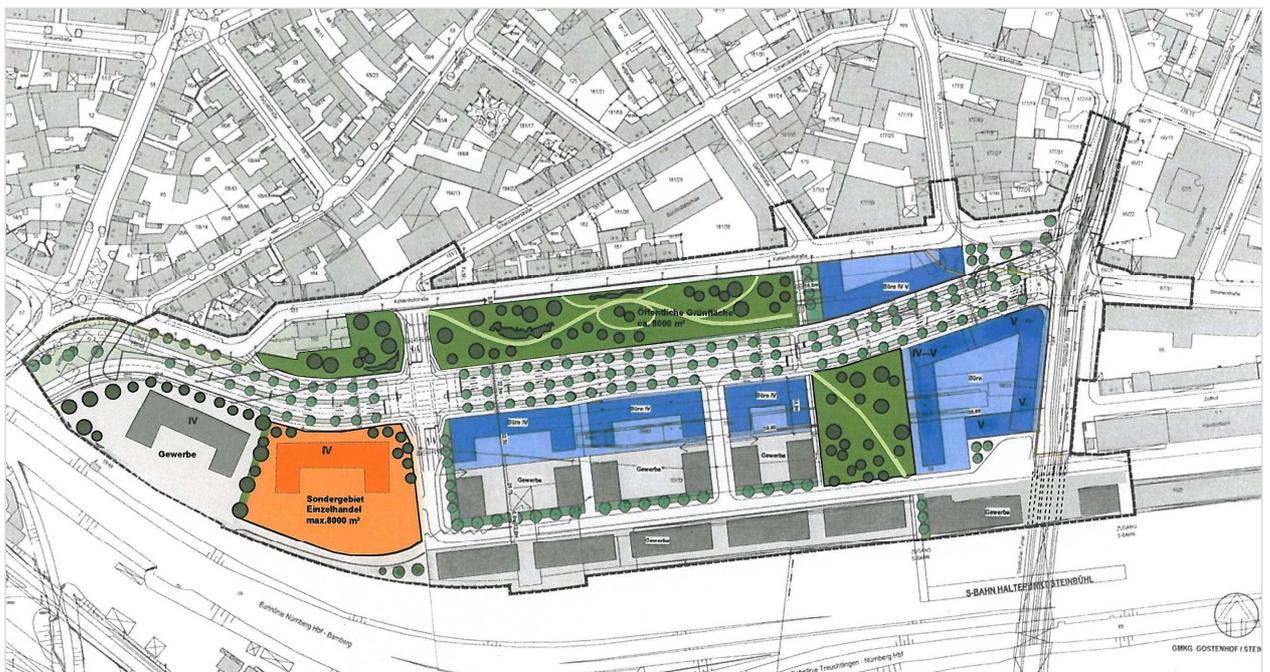
Einleitung Bauleitplanverfahren (voraussichtlich bis Ende 2011)

Das Areal ist im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP) derzeit noch als Verkehrsfläche/ Bahnanlage sowie gewerbliche Baufläche dargestellt. Festsetzungen von Bebauungsplänen existieren nicht. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die beabsichtigte Entwicklung ist damit die Änderung des FNP sowie die Aufstellung eines oder auch mehrerer Bebauungspläne im Parallelverfahren erforderlich. Es ist beabsichtigt, die erforderlichen Bauleitplanverfahren nach Abschluss des städtebaulichen Wettbewerbs auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2011 einzuleiten.

3.2 Steckbrieffläche 2: Hauptgüterbahnhof/ Kohlenhof

Der Bereich Hauptgüterbahnhof/Kohlenhof liegt im Innenstadtbereich und ist ebenfalls ein Standort mit großem Entwicklungspotenzial. Die Planung und Realisierung ist in engem Zusammenhang mit den Planungen zum Frankenschnellweg zu sehen. Die im Planungsgebiet liegende Kohlenhofstraße soll in abgeänderter Linienführung und Dimensionierung (neue Kohlenhofstraße) als leistungsfähige Verbindung zwischen Frankenschnellweg und Innenstadt fungieren und stellt somit einen wesentlichen Bestandteil des Verkehrskonzeptes zum Frankenschnellweg dar. Der Verkehrsausschuss hat am 15.10.2009 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Frankenschnellweg und die neue Kohlenhofstraße beschlossen. Die Stadt hat inzwischen die Planfeststellungsunterlagen bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht. Die Regierung plant zeitnah die öffentliche Auslegung dieser Unterlagen.

Das Parallelverfahren (Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 4335) für das Areal soll auf Grundlage des vom Stadtplanungsamt ausgearbeiteten Nutzungskonzeptes fortgeführt werden. Hierzu wird auf den gesonderten Tagesordnungspunkt in dieser Sitzung zum Thema verwiesen.



Rahmenplan des Stadtplanungsamtes zum Bebauungsplan Nr. 4335

3.3 Steckbrieffläche 3: Containerbahnhof

Die DB Regio Mittelfranken baut auf dem Gelände des ehem. Containerbahnhofs eine Werkstatt zur Instandhaltung von Verbrennungs- und Elektrotriebzügen, E-Loks und Reisezugwagen. Das Vorhaben wurde durch das zuständige Eisenbahn-Bundesamt nach den Bestimmungen des Allg. Eisenbahngesetzes mit Planfeststellungsbeschluss vom 13.10.2009 genehmigt; der Planfeststellungsbeschluss ist inzwischen rechtskräftig.

Im Verfahren hat sich die Stadt Nürnberg im Interesse der Anwohner für die Realisierung anspruchsvoller Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt, was jedoch nur teilweise erreicht werden konnte. Mit verschiedenen Schreiben an DB Regio und den DB Vorstand wurde durch Herrn Oberbürgermeister wiederholt versucht, weitergehende freiwillige aktive Schallschutzmaßnahmen der DB Regio zu erreichen. Dem wurde bisher regelmäßig eine Absage erteilt, mit dem Verweis, dass weitergehende Schallschutzmaßnahmen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit ergriffen werden können, wenn Erfahrungen aus dem laufenden Betrieb vorliegen.

Über den Sachverhalt wurde ausführlich in der Sitzung des Umweltausschusses am 28.04.2010 berichtet. Auf die Unterlagen zu dieser Sitzung darf verwiesen werden.

Für das Gebiet Weststadt hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 03.02.2010 Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB beschlossen mit dem Ziel, ein vereinfachtes Sanierungsverfahren gemäß § 142 Abs. 4 BauGB durchzuführen. Insbesondere zur Behebung der städtebaulichen und funktionalen Missstände ist die Aufnahme der Weststadt in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ beabsichtigt. Die Vorbereitenden Untersuchungen werden im Herbst abgeschlossen sein. Die gesamte Steckbrieffläche des Containerbahnhofs liegt innerhalb dieses Bereichs.

Teilflächen der Steckbrieffläche westlich und östlich der Maximilianstraße, die nicht für die o.g. Werkstatt der DB Regio benötigt werden, liegen ebenfalls im Geltungsbereich des Bebauungsplanverfahrens Nr. 4590 „Quelle/ Eberhardshof“, das am 21.01.2010 eingeleitet wurde. Im Rahmen der geplanten Stadtumbaumaßnahme ist eine öffentliche Nutzung dieser Flächen denkbar. Aktuell hat die DB AG mitgeteilt, dass diese Teilflächen voraussichtlich 2013 von der eisenbahnrechtlichen Widmung freigestellt werden sollen.

3.4 Steckbrieffläche 5: Nordwestbahnhof, Bahn-Kleingärten

Die Deutsche Bahn AG plant den Verkauf der Kleingärten der Bahn-Landwirtschaft am Nordwestbahnhof. Hierzu liegt ein Antrag der Stadtratsfraktion der SPD vor, der zu gegebener Zeit gesondert behandelt wird.

3.5 Steckbrieffläche 6: Nordbahnhof

Der Bebauungsplanentwurf Nr. 4525 wurde in der Sitzung des Stadtplanungsausschusses am 20.05.2010 gebilligt. Im nichtöffentlichen Teil der gleichen Sitzung wurde der städtebauliche Vertrag beschlossen, der am 17.06.2010 notariell beurkundet wurde. Die in diesem Vertrag einvernehmlich gefundenen Regelungen sind auch auf weitere Planungsbereiche, insbesondere den Nordostbahnhof (s.u.), anwendbar. Der Bebauungsplanentwurf (siehe folgende Seite) hat vom 24.06. – 26.07.2010 öffentlich ausgelegen. Die Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen, die u.a. auch die geplanten Gewerbeflächen betreffen, soll in der Sitzung des Stadtplanungsausschusses am 28.10.2010 erfolgen; in gleicher Sitzung soll auch der Satzungsbeschluss herbeigeführt werden. Mit der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses im Amtsblatt wird der Bebauungsplan rechtsverbindlich.

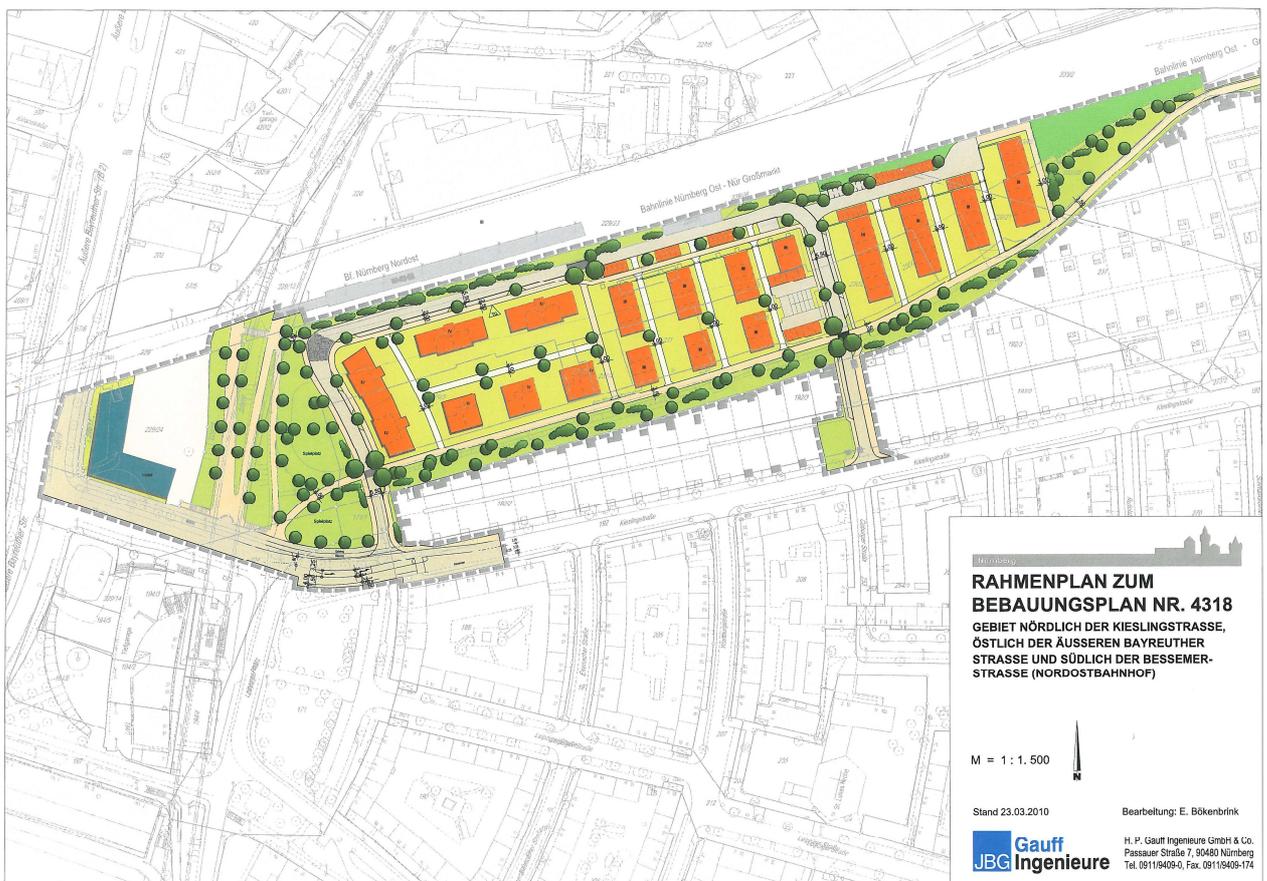
Südlich des Nordrings ist auf 31.300 m² ein Wohngebiet mit 220 Wohneinheiten vorgesehen, das an die bestehende Bausubstanz anknüpfen wird. Es wird ergänzt um 16.500 m² für Büro- und Gewerbenutzung. Beide Gebiete werden jeweils eigenständig erschlossen, ein Grünzug von 9300 m² verbindet die beiden Bereiche und integriert sie in die umliegende Bebauung. Die mittlerweile vollständig in städtischem Besitz befindlichen Flächen im westlichen Bereich werden als Gemeinbedarfsläche für ein Kinder- und Jugendhaus, eine Schulturnhalle sowie einen Bolzplatz planungsrechtlich gesichert. aurelis sieht gute Chancen, das Wohnareal noch 2010 zu verkaufen, anschließend soll die Vermarktung für die Gewerbeflächen beginnen.

Im Bericht vom 03.12.2009 wurde ausgeführt, dass seinerzeit intensiv mit der Deutschen Bahn AG über den Ankauf von bereits entwidmeten Restflächen verhandelt wurde, die für den Bau der dringend benötigten Turnhalle für die Schule Uhlandstraße sowie für ein Kinder- und Jugendhaus erforderlich sind. Mittlerweile konnten alle für diese Vorhaben notwendigen Flächen durch die Stadt erworben werden.

3.6 Steckbrieffläche 7: Nordostbahnhof

Im Steckbrief ist als gemeinsames Nutzungsziel Büro und Dienstleistung sowie Mischgebiet bei Verlagerung der vorhandenen Kleingärten in den östlichen Bereich festgelegt. Außerdem ist eine übergeordnete Freiraumverbindung entlang der ehemaligen Ringbahn Richtung Osten zu berücksichtigen.

Das Hotel am Leipziger Platz mit 201 Betten wurde inzwischen eröffnet. Der städtebauliche Entwurf für das Areal wurde überarbeitet, wobei die vom Stadtplanungsausschuss am 09.07. 2009 beschlossenen Standards für die Festsetzung öffentlicher Grünflächen in Wohnbereichen eingearbeitet wurden.



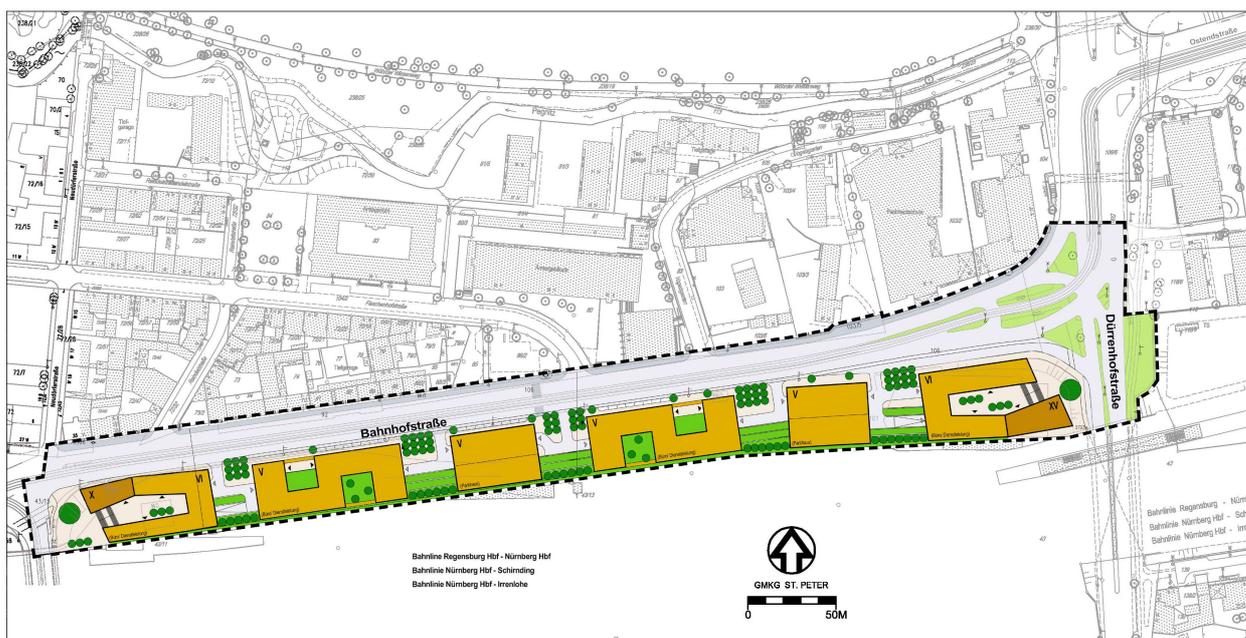
Rahmenplan zum Bebauungsverfahren Nr. 4318

Parallel laufen auch hier die Verhandlungen zum Abschluss des städtebaulichen Vertrags weiter. Grundlage für die Verhandlungen ist der inzwischen beurkundete Vertrag für den Nordbahnhof (s.o.), der als Pilotvertrag für alle weiteren Verträge zu aurelis-Flächen zu betrachten ist. Das Bebauungsverfahren wird mit der Instruktion (voraussichtlich im November 2010) fortgeführt; die Unterzeichnung des städtebaulichen Vertrags und die Herbeiführung des Billigungsbeschlusses sind für das 1. Quartal 2011 vorgesehen. Die Bodensanierung ist inzwischen abgeschlossen.

3.7 Steckbrieffläche 22: Bahnhofstraße

Für die aurelis-Flächen südlich der Bahnhofstraße, zwischen Marientunnel und Dürrenhof-tunnel, ist im Steckbrief der Rahmenvereinbarung als gemeinsames Nutzungsziel Gewerbe/ Dienstleistung vorgesehen.

Die Grundstücke wurden inzwischen von aurelis an einen Investor (S-Group/ Ten Brinke) veräußert, der entsprechend den Nutzungszielen dort eine Büro- und Dienstleistungsnutzung realisieren will. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen wurde im Stadtplanungsausschuss am 20.05.2010 das Bebauungsplanverfahren Nr. 4562 eingeleitet. Auf die Einladung zu dieser Sitzung wird verwiesen.



Rahmenplan zum Bebauungsplan Nr. 4562

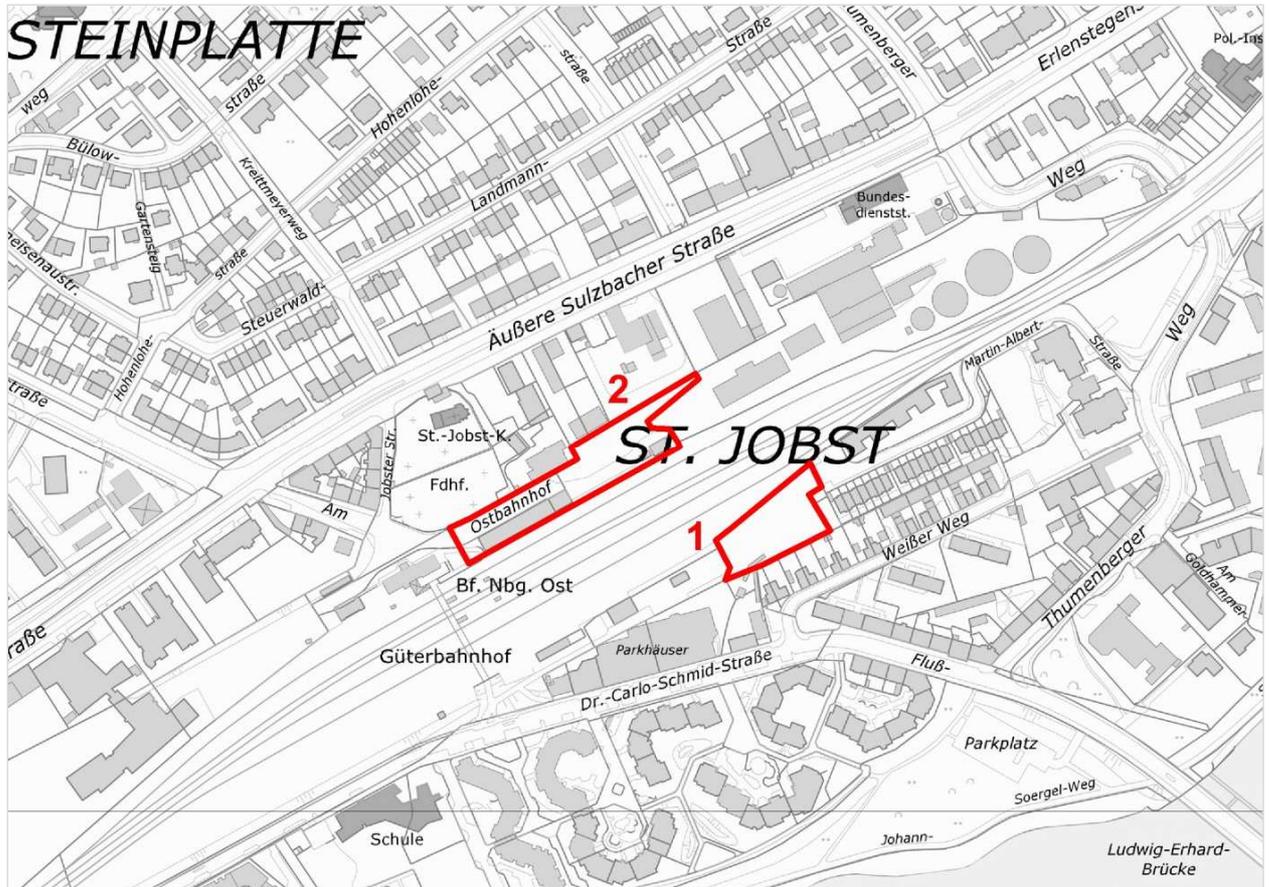
Der Investor wird für das Gebiet einen städtebaulichen Wettbewerb durchführen, dessen Ergebnisse Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren sein werden. Die Zeitziele für die weiteren Verfahrensschritte des Bebauungsplanverfahrens sind damit abhängig von der Durchführung dieses Wettbewerbs.

Nach einer Bewerbung des Investors entschied der Freistaat Bayern im März 2010, auf einem Teilgrundstück an der Dürrenhofstraße eine geplante Erweiterung der Georg-Simon-Ohm-Hochschule zu errichten. Diese Erweiterung soll bis zum Wintersemester 2011/ 2012 realisiert sein. Da eine vorzeitige Bebauung dem städtebaulichen Gesamtkonzept und den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans nicht entgegen steht, können entsprechende Bauanträge für dieses Vorhaben vorgezogen behandelt werden.

3.8 Steckbrieffläche 24: Bahnhof Ost

Für die Flächen im unmittelbaren Umfeld des Ostbahnhofs ist als gemeinsam vereinbartes Nutzungsziel im Steckbrief festgelegt:

- Vorrangig Gewerbe im nördlichen Bereich
- Freiraumverbindung (entlang der Bahn zwischen Walzwerkstraße und Ostbahnhof)
- Berücksichtigung der bedeutenden Flächen für den Arten- und Biotopschutz



Die Fläche 1 südlich der Gleisanlagen wird derzeit daraufhin geprüft, ob sie für die geplante Erweiterung der Montessorischule in Frage kommen könnte. Für die Fläche 2 nördlich der Gleisanlagen, unmittelbar östlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes, ist eine gewerbliche Nutzung denkbar. Hier sollen zeitnah Gespräche zwischen der Verwaltung und der DB AG stattfinden über ein Gesamtkonzept, das auch die rückwärtige Anbindung des nördlich angrenzenden Kindergartens der Kirchengemeinde St. Jobst regelt.

Das ehemalige Bahnhofsgebäude selbst wurde von der DB AG an einen privaten Investor veräußert. Das Gebäude ist nicht Bestandteil der Rahmenvereinbarung.

4. Fortschreibung der Steckbriefe

Im Lauf der Bearbeitung hat sich herausgestellt, dass zahlreiche der in den Steckbriefen formulierten Zeitziele, aber auch einzelne inhaltliche Aspekte, mittlerweile nicht mehr aktuell sind und den aktuellen Planungsständen angepasst werden müssen. Die Verwaltung hat deshalb mit der aurelis und der DB AG getrennte Abstimmungsgespräche über eine Anpassung der Zeitziele und eine redaktionelle Überarbeitung der Steckbriefe durchgeführt. Mit der aurelis konnte Einvernehmen über die Anpassung der ihre Flächen betreffenden Steckbriefe erzielt werden. Die Gespräche mit der DB AG dauern an.

5. Zwischennutzungen

Nach der Rahmenvereinbarung bedürfen Zwischennutzungen auf Steckbriefflächen der Zustimmung durch die Stadt, wenn sie länger als 12 Monate andauern sollen. Damit soll einerseits die Möglichkeit eröffnet werden, durch Zwischennutzungen die Rentabilität des Konversionsprozesses zu verbessern; andererseits wird verhindert, dass durch nicht zielkonforme Zwischennutzungen die angestrebte Entwicklung verzögert oder gar verhindert wird.

Seit Abschluss der Rahmenvereinbarung sind insgesamt 103 Anfragen (Stand 15.08.2010) der Grundstückseigentümer eingegangen. Die Stadt Nürnberg prüft in solchen Fällen die grundsätzliche Vereinbarkeit mit ihren Zielsetzungen sowie mit den Festlegungen der Rahmenvereinbarung. Durch die Zustimmung zu einer Zwischennutzung werden erforderliche baurechtliche oder fachgesetzliche Genehmigungen nicht ersetzt.

Aktuelle Schwerpunkte für Anträge auf Zwischennutzungen waren im Berichtsjahr die Brunecker Straße und das Areal des ehemaligen Bahnhofs Doos an der Fürther Straße/ Stadtgrenze.

➤ **Brunecker Straße**

Hier liegen v.a. Anfragen nach Zwischenvermietungen für gewerblich genutzte Lager- und Abstellflächen vor. Im Hinblick auf die angestrebte Entwicklung der Steckbrieffläche (s.o.) wird derzeit Zwischennutzungen nur noch befristet bis 31.12.2013 zugestimmt.

➤ **Bahnhof Doos**

Für das Gebiet Weststadt hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 03.02.2010 Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB beschlossen mit dem Ziel der Durchführung eines vereinfachten Sanierungsverfahrens (s.o. unter 3.3). Die Steckbrieffläche des Bahnhofs Doos liegt innerhalb dieses Bereichs. Vorhaben für Zwischennutzungen werden nach ihrer Verträglichkeit mit der umgebenden Nutzung sowie mit den Zielvorstellungen der Stadtentwicklung (**koopstadt**) beurteilt. Aktuell wurde für eine befristete Zwischennutzung der bestehenden Hallen für eine Indoor-Soccer-Arena die Zustimmung erteilt. Nicht zugestimmt wurde dagegen Einzelhandelsvorhaben.