

## Beilage

### Betreff:

**Bebauungsplan Nr. 4600 "Brunecker Straße"  
für das Gebiet beiderseits der Brunecker Straße, nördlich des Rangierbahnhofs  
sowie zwischen der Ingolstädter Straße und der Münchener Straße**

**Bericht zur weiteren Umsetzung der städtebaulichen Planungen**

### Entscheidungsvorlage

#### **1. Umsetzung der Planungen im Bereich des ehemaligen Südbahnhofs**

Die für die planungsrechtliche Umsetzung des städtebaulichen Entwurfs für das Modul I erforderlichen vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanverfahren können im 3. Quartal 2019 abgeschlossen werden.

Die Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 8a wurde dem Stadtrat am 27.02.2019 zur Fassung des Feststellungsbeschlusses vorgelegt. Die Unterlagen wurden der Regierung von Mittelfranken (RMFR) in 03/2019 zur Genehmigung übermittelt. Die Genehmigung durch die RMFR wurde am 12.06.2019 erteilt. Mit der Bekanntmachung der Genehmigung wird die FNP-Änderung Nr. 8a wirksam.

Der BP Nr. 4635 „Südlicher Hasenbuck“ wurde dem Stadtplanungsausschuss in der heutigen Sitzung zum Erlass der Satzung vorgelegt. Darüber hinaus wurde über die Planung der verkehrlichen Erschließung in Modul I berichtet. Mit Genehmigung der o.g. FNP-Änderung Nr. 8a kann auch der Satzungserlass des BP Nr. 4635 bekanntgemacht werden und in Kraft treten. Die Bekanntmachungen werden voraussichtlich im Amtsblatt Nr. 21 am 16.10.2019 veröffentlicht.

Über den Fortgang der weiteren Planungen im Bereich des ehemaligen Südbahnhofs soll mit dieser Vorlage berichtet werden (s.a. Anlage 1).

#### **2. Modul II**

##### **a) Städtebaulicher Entwurf für das Modul II**

Die Konkretisierung der Planungsziele für den BP Nr. 4600 „Brunecker Straße“ erfolgte im AfS am 19.07.2018. Darin wurde beschlossen, das Modul II entgegen der bisherigen Planung nunmehr einer überwiegenden Wohnnutzung zuzuführen. Der in 2018 vorgelegte Rahmenplanentwurf stellte in Modul II eine urban-gemischte Wohnbebauung dar, die sich in ihrer städtebaulichen Ausprägung an der geplanten Bebauung in Modul I orientiert. Im Gegensatz zu Modul I könnte hier jedoch ausschließlich Geschosswohnungsbau realisiert werden. Auch in Modul II sollen Maßnahmen aus dem Mobilitätsbaukasten für neue Bauvorhaben umgesetzt und ein autoarmes Stadtquartier entwickelt werden.

In 2019 wurde mit der Überarbeitung bzw. Vertiefung des Rahmenplanentwurfs begonnen; das Ergebnis dessen wurde in 05/2019 einem aus der Wettbewerbsjury hervorgegangenem Beratungsgremium<sup>1</sup> vorgelegt (s.a. Anlage 3). Nach der Vorstellung des aktuellen Rahmenplanentwurfs durch das Rotterdamer Büro West8 erfolgte eine Diskussion der Entwurfsinhalte mit den beteiligten Fachdienststellen und dem Beratungsgremium, welches anschließend Empfehlungen für die weitere Überarbeitung aussprach. Die Empfehlungen beziehen sich u.a. auf eine erforder-

<sup>1</sup> Dieses Beratungsgremium unter Teilnahme der Professoren Burgstaller, Pesch, Turkali und Wolfrum wurde bereits in den Planungen für das Modul I einberufen und gab mit seinen Empfehlungen wichtige Impulse für die Weiterentwicklung der Planungsinhalte an den planerischen Schnittstellen „Wettbewerbsentwurf zu Rahmenplan“ und „Rahmenplan zu Bebauungsplan“.

liche Änderung der im Rahmenplanentwurf dargestellten, gebietsinternen öffentlichen Grünflächen sowie auf die unbedingte Notwendigkeit einer qualitativ hochwertigen Ausstattung der sowohl der öffentlichen, als auch der halböffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen. Darüber hinaus ist die städtebauliche Verknüpfung der Module I und II unter Berücksichtigung der bereits in Modul I zu realisierenden Einzelhandelsnutzungen und dem entsprechenden Potential in Modul II zu stärken. Beides steht in engem Zusammenhang mit der Lage der Haltestellen der künftigen Straßenbahnlinie 7 (s.a. Punkt 2.b). Zudem wurde hinsichtlich eines sich wandelnden Verkehrsverhaltens auf eine adäquate Vernetzung des Plangebiets mit den umgebenden Flächen in Bestand (u.a. Hasenbuck, Dutzendteich) und Planung (Modul I, Modul TUN) insbesondere für Fußgänger und Radfahrer verwiesen. Die verkehrlichen Hinweise wurden im Nachgang zum Beratungsgremium durch detaillierte Vorgaben zur Straßenbahnverlängerung ergänzt. Diese Vorgaben werden in den weiteren Planungsphasen eingearbeitet.

Demnach soll auch im Modul II eine Blockrandbebauung entwickelt werden. Es wird eine verdichtete Wohnbebauung mit bis zu sieben Geschossen und Hochpunkten am Park mit bis zu acht Geschossen im südwestlichen Bereich sowie punktuell bis zu 14 Geschossen im nördlichen und östlichen Randbereich angestrebt, hier ist die Entwicklung von Büronutzungen möglich. Soziale und ggf. Einzelhandelsnutzungen werden an zwei öffentlichen Plätzen angeordnet. In der am östlichen Quartiersplatz angeordneten, signifikanten Bebauung könnten entsprechend der vorliegenden Planung soziale Nutzungen untergebracht werden. In der Bebauung am westlichen Quartiersplatz an der Brunecker Straße sollen - die bereits in Modul I ermöglichten Einzelhandelsnutzungen - ergänzende Nutzungen untergebracht werden. Nördlich von diesem Platz befindet sich die Haltestelle der künftigen Straßenbahnlinie 7. Diese verläuft parallel zur Brunecker Straße auf deren Ostseite weiter nach Süden. Die motorisierte Erschließung des Gebiets erfolgt durch eine an die Ingolstädter Straße anbindende Ringerschließung. Querverkehre zwischen der Münchener Straße und der Frankenstraße bzw. Katzwanger Straße sind wie bisher durch die bauliche Trennung (Strab) der Ingolstädter Straße nicht möglich. Das Gebiet verfügt über ein engmaschiges Netz aus Geh- und Radwegen, die Anschlüsse an die umgebende Strukturen schaffen. Das in Modul I begonnene Konzept der überwiegend dem Radverkehr zur Verfügung stehenden Parkwege wird auch in Modul II fortgeführt. insbesondere durch die Fortführung des südlichen Parkweges wird somit eine durchgängige Freiraumverbindung vom Hasenbuck zum Dutzendteich geschaffen. In Nord-Süd-Richtung wird dieses Gerüst überörtlich wirksame, eigenständige Radwege entlang der Brunecker Straße bzw. der künftigen Straßenbahn sowie durch weitere Radverkehrsverbindungen und Tempo 30-Regelungen innerhalb der Quartiere ergänzt. Innerhalb der südlich an das Gebiet angrenzenden, öffentlichen Grünfläche mit einer Fläche von ca. 8 ha werden intensiv Nutzungen untergebracht (u.a. örtliche und überörtliche Spielflächenbedarfe [z.B. Aktivspielplatz i.V.m. Einrichtungen der offenen Kinder- und Jugendarbeit]).

Zur planungsrechtlichen Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungsziele in Modul II mit dem angestrebten Schwerpunkt Wohnen ist sowohl die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integriertem Landschaftsplan (FNP) der Stadt Nürnberg erforderlich, als auch die Aufstellung eines Bebauungsplanes (BP). Die Einleitung beider Planungen erfolgt in einer der nächsten Sitzungen des Stadtplanungsausschusses.

#### **b) Verlängerung der Straßenbahnlinie 7**

In den Rahmenplanentwurf eingebettet ist der aktuelle Stand der geplanten Straßenbahnverlängerung. Diese verläuft parallel zur Brunecker Straße auf deren Ostseite und verschwenkt auf Höhe der künftigen Railporterschließung (s.a. Punkt 3.b) nach Osten in Richtung Münchener Straße. Im gesamten Plangebiet werden drei Haltestellen vorgesehen, von denen sich eine am westlichen Rand des Moduls II befindet (und somit auch der Erschließung des Moduls I dient) und zwei weitere Haltestellen im nördlichen und südlichen Bereich der künftigen Universitätsflächen (wiederum unter Anbindung des Moduls I). Dem Beschluss des Stadtrates vom 10.04.2019 entsprechend, werden die Planungen für die Verlängerung der Straßenbahn sukzessive konkretisiert und dem AfV regelmäßig zur Behandlung vorgelegt.

### 3. Modul TUN (Technische Universität Nürnberg in den Modulen IIIa, IIIb und IV)

#### a) Sachstand Modul TUN

Mit dem in der Kabinettsitzung der Bayerischen Staatsregierung am 02.05.2017 getroffenen Beschluss zur Entwicklung einer eigenständigen universitären Einrichtung in Nürnberg rückten die Flächen östlich der Brunecker Straße als möglicher Entwicklungsstandort in den Fokus. Nach dem Erwerb der Module IIIa und IIIb sowie des Moduls IV durch den Freistaat Bayern stehen der o.g. Entwicklung Flächen in einem Umfang von ca. 37 ha zur Verfügung (s.a. Anlage 3). Innerhalb dieser Flächen sollen nach derzeitigem Kenntnisstand universitäre Einrichtungen mit Schwerpunkt auf dem Gebiet der Technikwissenschaften mit mind. 6.000 Studienplätzen errichtet werden. Über die detaillierte inhaltliche Ausrichtung entscheidet eine durch den Freistaat Bayern eingesetzte Strukturkommission.

Derzeit werden mögliche Standorte für ein Gründungsgebäude der TUN untersucht. Voraussetzung ist hier u.a. eine Genehmigungsfähigkeit nach § 34 BauGB. Zur planungsrechtlichen Sicherung insgesamt ist jedoch die Aufstellung vorbereitender (FNP-Änderung) und verbindlicher Bauleitpläne (BP) sinnvoll.<sup>2</sup>

Zur Einordnung der geplanten Nutzungen in ein städtebauliches Entwicklungskonzept ist die Durchführung eines Wettbewerbs durch das Land erforderlich. Dieser soll voraussichtlich in 2019 durchgeführt werden. Von besonderer Bedeutung ist die Trassenverlängerung der Straßenbahnlinie 7 (s.a. Punkt 2.b). Bei der Planung der verkehrlichen Erschließung der künftigen Hochschulnutzungen werden Maßnahmen aus dem Mobilitätsbaukasten ein wesentlicher Bestandteil sein. Hinsichtlich des motorisierten Verkehrs erfolgt die Erschließung der künftigen Hochschulflächen über die geplanten Knotenpunkte Münchener Straße/Modul IV und Münchener Straße/Modul IIIa (s.a. Punkt 3.b). Letzterer dient auch der Erschließung des Moduls IIIb, des Railportareals und der Kleingärten.

#### b) Planung und Herstellung der Railporterschließung

Die Herstellung einer von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße des Railportareals resultiert u.a. aus der angestrebten Nutzung der Brunecker Straße als Sammelstraße für die künftige Wohnbebauung in Modul I. Hierzu benötigt der bisher auf der Brunecker Straße bestehende Zu- und Abfahrtsverkehr zum Railportareal und den angrenzenden gewerblichen Flächen eine Alternative. Im Anschluss an die Herstellung dieser neuen Railporterschließung kann die Brunecker Straße eisenbahnrechtlich entwidmet werden.

Entsprechende technische Vorgaben für die Planung der Railporterschließung wurden zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Eigentümer der Flächen vertraglich vereinbart. Die Umsetzung der Planung einschließlich der erforderlichen Vertragsverhandlungen erfolgt durch Vpl, SöR und der Aurelis. Nach derzeitigem Kenntnisstand können die Planungen und Vertragsverhandlung bis 2020 abgeschlossen werden, die Herstellung könnte bereits in 2021 erfolgen.

In Abstimmung mit dem Freistaat Bayern wird die Railporterschließung nördlich des im BP Nr. 4635 „Südlicher Hasenbuck“ (Modul I Südbahnhof) als naturnahe öffentliche Grünfläche festgesetzten Bereichs verlaufen. Direkt an die Grünfläche angrenzend verläuft zunächst die künftige Straßenbahnlinie. Daran anschließend verläuft die auf der Nordseite begrünte Fahrbahn der Railporterschließung. Auf deren Nordseite werden zudem separate Geh- und Radwege angelegt. Der geplante Radweg stellt die Verbindung des von Norden kommenden Radwegs nach Osten zu dem bestehenden eigenständigen Radweg an der Münchener Straße her.

**Kommentiert [DL1]:** Vertragsabschluss in 2019; Herstellung in 2020

<sup>2</sup> Quelle: Beschlussvorlage AfS 19.07.2018