

Betreff:

Bebauungsplan Nr. 4635 "Südlicher Hasenbuck"

für das Gebiet westlich der Brunecker Straße, nördlich des Rangierbahnhofs und südlich der Ingolstädter Straße sowie nördlich des Rangierbahnhofs, südlich der Brunecker Straße und westlich der Münchener Straße

Bericht zu Mobilität und Erschließung

Entscheidungsvorlage

1. Mobilitätsbaukasten der Stadt Nürnberg

Im Verkehrsausschusses am 13.12.2018 wurde der Mobilitätsbaukasten der Stadt Nürnberg beschlossen, der bei der Entwicklung neuer Bauvorhaben angewandt werden soll. Er enthält Maßnahmen, die dazu geeignet sind, den durch die neue Bebauung zu erwartenden Kfz-Verkehr zu minimieren. Hintergrund ist der für Nürnberg prognostizierte Zuwachs sowohl an Bevölkerung als auch an Arbeitsplätzen. Da die bestehende ÖPNV- und Straßeninfrastruktur an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit angekommen ist und die historisch gewachsene Stadtstruktur keinen weiteren Kfz-Verkehr aufnehmen kann, ist die Umsetzung von Maßnahmen nötig, die die Verkehrsverlagerung auf die stadt- und umweltgerechten Verkehrsarten ÖPNV, Fuß- und Radverkehr attraktivieren. Eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs ist auch zur Verringerung der gesundheitsgefährdenden Luftschadstoff- und Lärmbelastung in der Stadt erforderlich.

Um die Verlagerung sowohl der Pendlerströme als auch des innerstädtisch generierten Verkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen, schlägt die Verwaltung bei der Entwicklung größerer neuer Bauprojekte die Realisierung an die Vorhaben angepasster Mobilitätskonzepte vor. Dabei handelt es sich um Maßnahmenbündel aus den Bereichen Infrastruktur, Gestaltung sowie Information, Beratung und Dienstleistung, die ein multimodales Verkehrsverhalten, bei dem die Verkehrsmittelwahl situationsbedingt variiert, fördern. Welche Maßnahmen im Einzelfall festgelegt werden, muss nach einer Prüfung der jeweiligen Rahmenbedingungen entschieden werden.

Wie im Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.08.2018 angeregt, wurde der Mobilitätsbaukasten bei der Entwicklung des Moduls 1 im Areal des ehemaligen Südbahnhofs angewandt¹, da ein externes Verkehrsgutachten zu dem Ergebnis kam, dass das umgebende Hauptverkehrsstraßennetz nur noch eine begrenzte Menge an zusätzlichem Kfz-Verkehr leistungsfähig abwickeln kann. Einen wesentlichen Baustein stellen dabei Maßnahmen dar, die bereits bei der Entwicklung größerer Wohn- und Gewerbebauvorhaben ansetzen und deshalb im Bauleitplan- und Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen sind. Kernziel ist dabei die „Stadt der kurzen Wege“ im Sinne der Leipzig-Charta.²

2. Mobilität im Modul I

a) Priorisierung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des ÖPNV

Die aus dem Grundgedanken der „Stadt der kurzen Wege“ abzuleitenden Planungsansätze waren bereits in der Wettbewerbsphase für das Gesamtareal an der Brunecker Straße als auch in der vertiefenden Rahmenplanung für das Modul I westlich der Brunecker Straße die tragenden Säulen der räumlichen und funktionalen Konzeption der künftigen Quartiere.

Ein verändertes Mobilitätsverhalten resultiert hierbei zunächst schlichtweg aus der Minimierung der erforderlichen Wege im täglichen Leben. Im Modul I werden alle Einrichtungen und Flächen

¹ Quelle: Anmeldung zur Beschlussfassung des Mobilitätsbaukastens im Verkehrsausschuss am 13.12.2018

² Quelle: Vorbemerkung zum Mobilitätsbaukasten Nürnberg, Stand 13.12.2018

zur Bildung und Betreuung von Kindern sowie zur Nahversorgung und -erholung in einem Bereich angeordnet, der für alle Bewohner gleichermaßen attraktiv zu erreichen ist und zudem eine möglichst direkte bzw. kurzwegige Anbindung an den ÖPNV bietet (bestehender U-Bahnhof Hasenbuck und Haltestellen der künftigen Straßenbahnlinie 7).

Im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsarten wird hierbei Fußgängern und Radfahrern die höchste Priorität eingeräumt. Der ÖPNV erfährt durch die Errichtung eines neuen Zugangs zum U-Bahnhof Hasenbuck auf dessen Südseite sowie der Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 entscheidende Verbesserungen, die zudem zeitlich kohärent zur Ansiedelung des Quartiers umgesetzt und somit von Beginn an zu einem nachhaltigen Wandel des Mobilitätsverhaltens beitragen sollen³. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) erfährt vor diesem Hintergrund eine veränderte Gewichtung seiner Belange.

b) Umsetzung in Erschließung und Parkierung

Bereits im Zuge des städtebaulichen Wettbewerbs für das ehemalige Südbahnhofareal war einer der maßgebenden Grundsätze der städtebaulichen Planung, dass auch die künftigen öffentlichen Verkehrsflächen als Aufenthalts- und Begegnungsräume begriffen werden und den Bewohnern zur Verfügung stehen sollen. Zu diesem Zweck ist insbesondere der private ruhende Verkehr gemäß den Festsetzungen des BP 4635 verpflichtend und vollständig in Tiefgaragen unterzubringen. Öffentliche Besucherstellplätze werden in Bereichen mit hochfrequentierten Nutzungen konzentriert, im verbleibenden Plangebiet jedoch auf ein Mindestmaß reduziert.

Die im BP 4635 als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzten Korridore werden entsprechend der unter Punkt 2.a) genannten Priorisierung verteilt. Alle Gehwege im Plangebiet verfügen über eine Breite von mind. 2,50 m. Die Fahrbahnen werden auf das - abhängig von ihrer Funktion - notwendige Mindestmaß reduziert.

Die grundsätzliche Abstimmung der zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens erforderlichen räumlichen Maßnahmen fand in 04/2019 zwischen Ref.VI, Stpl, Vpl und AUR statt. Die Ausarbeitung und Abstimmung dieser Maßnahmen wird im Anschluss an das Bebauungsplanverfahren im Rahmen der Objekt- bzw. Verkehrsanlagenplanung in enger Zusammenarbeit zwischen Vpl, SÖR und AUR⁴ fortgeführt. In der o.g. Abstimmung wurden grundsätzliche Standardquerschnitte für die Fahrbahnen definiert: entlang der Planstraßen A und B 6,10 m Fahrbahn mit der grundsätzlichen Möglichkeit, einseitig auf der Fahrbahn zu halten oder zu parken sowie entlang der sonstigen Planstraßen 5,50 m Fahrbahn oder Wohnwege mit 4,50 m Verkehrsfläche.

Entlang des Parks werden im Norden und im Süden Querverbindungen für den Radverkehr angelegt. Dabei handelt es sich um separate Geh- und Radwege in einer Breite von 3,50 m, die in dazwischenliegenden Bereichen mittels Fahrradstraßen (4,50 m breit) miteinander verbunden werden. In diesem Bereich sollen zur Minimierung des MIV-Aufkommens keine Tiefgaragen- bzw. Hofzufahrten entstehen, entsprechende Festsetzungen wurden im BP Nr. 4635 getroffen.

Der Übersichtsplan im Originalmaßstab wird in der Sitzung des Stadtplanungsausschusses am 19.09.2019 ausgelegt.

c) Begleitende Maßnahmen

Zur Förderung eines sich wandelnden Mobilitätsverhaltens werden im Modul I eine Reihe weiterer Maßnahmen vorgesehen, die den generellen Verzicht der künftigen Bewohner auf einen eigenen Pkw fördern sollen.

³ Die Planung des neuen Zugangs zum U-Bahnhof Hasenbuck liegt in der Zuständigkeit UB, nach derzeitigem Kenntnisstand ist die Errichtung des neuen Zugangs ab 2023 möglich. Die Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 liegt in der Zuständigkeit Vpl, Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung und die Trassenplanung werden noch in 2019 im AfV behandelt.

⁴ Die Objektplanung erfolgt unter Beteiligung UB zur Abstimmung der Verkehrsanlagenplanung mit der Planung des neuen Zugangs zum U-Bahnhof Hasenbuck (insbesondere im Bereich des Quartiersplatzes nördlich WA 18).

Der Stadt Nürnberg werden im Bereich des Quartiersplatzes nördlich des WA 18 Flächen für die Errichtung und den Betrieb eines Nachbarschaftsbüros zur Verfügung stehen. Hier besteht zudem die Möglichkeit, weitere - über die räumlichen Planungsverfahren hinausgehende - Maßnahmen des Mobilitätsbaukastens umzusetzen (z.B. Fahrrad- und Lastenradverleih, Paketannahme).

Für den situativen und kurzfristigen Bedarf an Pkw werden im Modul I Mobilpunkte eingerichtet. Im ersten Ausbauschnitt werden an fünf Stellen im Quartier jeweils drei Carsharing-Fahrzeuge (u.a. Elektrofahrzeuge) angeboten. Eine Erweiterung der Mobilpunkte auf jeweils fünf Fahrzeuge wird in der Verkehrsanlagenplanung bereits berücksichtigt.

3. Radwegekonzept und Parkplanung

Für das Modul I bzw. die Planungen für den gesamten städtebaulichen Entwicklungsbereich wurde ein mehrstufiges Radwegenetz entwickelt (s.a. Anlage 3, überörtliche Radwege zur Anbindung an das Stadtgebiet sowie innerquartierliche über- und untergeordnete Radwege), das einerseits einen adäquaten Anschluss des Entwicklungsbereiches an das umliegende Stadtgebiet ermöglichen soll und andererseits auch funktionale, quartiersinterne Wegebeziehungen schafft.

Östlich des Entwicklungsbereiches an der Münchener Straße besteht ein - in 2019 ertüchtigter – eigenständiger Radweg mit Anbindungen nach Norden an die Frankenstraße und von hier aus nach Osten und Westen sowie nach Süden in Richtung der Siedlungen Süd und Langwasser.

Diese bestehende, überörtliche Verbindung wird in Nord/Süd-Richtung durch einen entlang der künftigen Straßenbahnlinie verlaufenden eigenständigen Radweg ergänzt. Er verläuft auf den Flächen des Moduls II und der künftigen Universitätsflächen eingesäumt von Bäumen und getrennt von anderen Verkehrsarten bis zur geplanten Südanbindung (Railporterschließung) der Universität. Als Vorabmaßnahme soll entlang der Brunecker Straße im Modul I direkt an der Fahrbahn verlaufend ein Weg zur Erschließung für den Radverkehr gebaut werden. Am südlichen Ende der Brunecker Straße ist eine eigenständige Fortführung zur Münchener Straße sowie zur Rangierbahnhofsiedlung vorgesehen. Zusätzlich soll eine westlich der Bauernfeindsiedlung verlaufende Radwegeverbindung nach Süden geschaffen werden. Der BP 4635 enthält die innerhalb seines Geltungsbereiches hierfür erforderlichen Festsetzungen; für die weitere Entwicklung dieser Verbindung sind darüber hinausgehende planerische und vertragliche Instrumente erforderlich.

Das in Nord/Süd-Richtung verlaufende überörtliche Wegenetz wird durch in Ost/West-Richtung verlaufende Radwege ergänzt (s.a. Punkt 2.b Parkwege Nord und Süd), die eine Verbindung des Hasenbucks mit dem Volkspark Dutzendteich schaffen. Insbesondere der Parkweg Süd wird hier als überörtlich wirksame Radwegeverbindung etabliert, welcher im Modul II analog weiterentwickelt wird. Die für die Querung der Münchener Straße erforderlichen Maßnahmen werden im Rahmen der weiteren Planungsverfahren konkretisiert.

Eingebettet in das überörtliche Radwegenetz soll innerhalb des Moduls I ein Netz aus über- und untergeordneten Radverbindungen geschaffen werden. Der Radverkehr verläuft hier auf den Fahrbahnen. Die übergeordneten Verbindungen dienen der Verknüpfung der öffentlich frequentierten Nutzungen innerhalb des Moduls I mit der geplanten Wohnbebauung. Von besonderer Bedeutung ist hier u.a. die Verbindung ausgehend von der Planstraße A 3 im Bereich der Grundschule und Kindertagesstätten sowie des Einzelhandels nach Süden durch den Park mit den öffentlichen Spielflächen zur Planstraße B 3 mit der südlich gelegenen Wohnbebauung. Untergeordnete Verbindungen können dieses Gerüst ergänzen.

Die innerhalb des Parks (s.a. Anlage 4) erforderlichen Wegeverbindungen werden im Rahmen der Freianlagenplanung mit SöR, Vpl und AUR sowie unter Berücksichtigung der Belange J abgestimmt. Der BP 4635 setzt die gesamte öffentliche Grünfläche als Vorrangfläche für Spielflä-

chen fest⁵. Durch den Park sollen Geh- und Radwege eine direkte Wegeverbindung insbesondere von der Wohnnutzung südlich des Parks (Planstraße B 3) zu den Kindertagesstätten bzw. der Grundschule sowie zum Einzelhandel nördlich des Parks (Planstraße A 3) gewährleisten. Die Radwege sind mit einer Breite von 3,50 m und in asphaltierter Bauweise herzustellen. Da es sich bei der öffentlichen Grünfläche um eine Vorrangfläche für Kinderspielflächen handelt und dies zu Einschränkungen anderer Nutzergruppen führt, soll auf zwei Wegen das Radfahren als Ausnahme zugelassen werden, um direkte Verbindungen zwischen den Nutzungen südlich und nördlich des Parks zu gewährleisten.

In Anlage 4 zu diesem Bericht ist der derzeitige Stand der Freianlagenplanung (Lph 2 Vorplanung, Stand 05/2019) für die öffentliche Grünfläche im Norden enthalten. Der Übersichtsplan im Originalmaßstab wird in der Sitzung des Stadtplanungsausschusses am 19.09.2019 ausgelegt.

Die im FNP dargestellte Freiraumverbindung von Gibitzenhof/Hasenbuck zur Münchener Straße nördlich der Bauernfeindstraße soll südlich des Moduls I in Modul IIIb berücksichtigt werden. Hier entstehen Verbindungen nach Süden (in Richtung Bauernfeindsiedlung) sowie nach Osten (entlang der Railporterschließung in Richtung der Münchener Straße).

Bzgl. der Entwicklung der Planungen in den Modulen II sowie in den Modulen IIIa, IIIb und IV wird auf den entsprechenden Bericht in gleicher Sitzung verwiesen.

⁵ Vgl. AfS 07.11.2018: Innerhalb der nördlichen Grünfläche mit einer Größe von ca. 2,7 ha ist eine intensive Erholungs- und Freizeitnutzung möglich. Diese Fläche wird - entgegen der bisherigen Praxis - vollumfänglich als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ festgesetzt. Gleiches erfolgt für eine weitere Grünfläche mit einer Größe von ca. 0,1 ha im Südwesten des Plangebietes. Ziel der Stadt Nürnberg ist es, hier Vorrangflächen für Kinderspieleinrichtungen für die Altersgruppen bis 12 Jahre zu entwickeln. Die Nutzung der gesamten öffentlichen Grünfläche ermöglicht eine lockere Anordnung aktiv nutzbarer Spieleinrichtungen unter Verzicht auf separate Einzäunungen. Hierfür werden ca. 40 % der Grünflächen erforderlich (s.u.), die verbleibenden Flächen können zur Einrichtung von Ruheazonen genutzt werden. Für die gesamte öffentliche Grünfläche gelten somit die für öffentliche Spielplätze bestehenden Regeln; welche zur Sicherheit der dort spielenden Kinder u.a. sowohl freilaufende Hunde verbieten. Die Herstellung einer solchen Vorrangfläche - und die damit einhergehenden Einschränkungen für andere Nutzergruppen - erscheinen mit Blick auf das umgebende Fuß- und Radwegenetz sowie auf die zeitnah geplante Fortführung des Parks östlich der Brunecker Straße als angemessen und vertretbar. Diese voraussichtlich ca. 8,0 ha große Grünfläche beinhaltet das Potential zur Unterbringung der Bedarfe verschiedener Nutzergruppen.

Anlagen:

Anlage 1 - Übersichtsplan zum BP Nr. 4635 „Südlicher Hasenbuck“ (Stand 03/2019)

Anlage 2 - Auszug aus der Verkehrsanlagenplanung (Lph 3 - Entwurfsplanung) für das Modul I (Stand 06/2019) - ein Ausdruck der Erschließungsplanung liegt im AfS aus

Lagepläne und Regelquerschnitte zu			
Nummer		Abschnitt	Lage im Gebiet
1a	1b	Brunecker Straße Nord	südlich der Ingolstädter Straße
2a	2b	Brunecker Straße Süd	südlich des Parks
3a	3b	Planstraße A	zwischen Grundschule, KiTa und EZH
4a	4b	Planstraße A 1	Anwohnerstraße im westlichen Bereich
5a	5b	Planstraße A 3	westlich der KiTa
6a	6b	Planstraße B Nord	südlich des U-Bahnhofs Hasenbuck
7a	7b	Planstraße B Süd	südlich der KiTa
8a	8b	Planstraße B 1	Anwohnerstraße im westlichen Bereich
9a	9b	Planstraße B 3	südlich Park, Spielplatz und KiTa
10a	10b	Planstraße C	Anwohnerstraße im südlichen Bereich
11a	11b	Planstraße D	verkehrsberuhigter Bereich
12a	12b	Parkweg Nord	westlicher Bereich mit Anschluss A 1
13a	13b	Parkweg Süd	östlicher Bereich mit Anschluss B 3

Anlage 3 - Darstellung des Radwegenetzes auf Grundlage einer Rahmenplanung für den BP Nr. 4600 „Brunecker Straße“ (Stand 05/2019) mit Unterscheidung in überörtliche Radwege (zur Anbindung des Plangebietes an die Stadt); übergeordnete Radverbindungen innerhalb des Moduls I und untergeordnete Radverbindungen innerhalb des Moduls I

Anlage 4 - Auszug aus der Freianlagenplanung (Lph 2 - Vorplanung) für die öffentliche Grünfläche im Norden des Plangebiets (Bereich westlich der Brunecker Straße im BP Nr. 4635 - Bereich östlich der Brunecker Straße im BP 4652 für das Modul I; Stand 05/2019) - ein Ausdruck der Parkplanung liegt im AfS aus