

Übergeordnete Freiraumverbindung – ein möglicher Weg zur Überbrückung schwer auflösbarer Freiraumdefizite im Kernstadtbereich von Nürnberg

I.

1 a) Ausgangslage

Mit dem Beschluss des Stadtrats vom 10.12.1997 erging an die Stadtverwaltung der Auftrag, den in seinen ältesten Teilen noch aus dem Jahr 1969 stammenden Flächennutzungsplan zu überarbeiten, zu aktualisieren und die im Laufe der Jahre aufgelaufenen und nicht abschließend geklärten Änderungswünsche abzuarbeiten. Ebenso sollte der auf der Basis des Landschaftsrahmenplanes von 1985 weiterentwickelte Landschaftsplan in seinen Zielen mit den Vorstellungen und vorsorgenden Flächenbedarfen der übrigen Planungsträger der Stadtverwaltung abgeglichen und die entsprechenden Abstimmungsergebnisse in den Gesamtflächennutzungsplan integriert werden. Wie wichtig hierbei wohnungsnaher Erholungsflächen einzuschätzen sind, wird durch Untersuchungsergebnisse der Freizeitforschung untermauert, wo nachgewiesen wird, dass 38 % des Gesamtverkehrsaufkommens in den Städten auf Freizeitaktivitäten (Fahrzweck) zurückzuführen sind.

Da trotz unterschiedlichster konzeptioneller Ansätze keine Möglichkeit gefunden wurde, zusätzliche, bedarfsorientierte, öffentliche Frei- und Grünflächen im Kernstadtbereich von Nürnberg freizusetzen und planungsrechtlich zu sichern, wurde mit den sog. „übergeordneten Freiraumverbindungen“ ein Konzept entwickelt, wie Fußgänger und Radfahrer über möglichst verkehrsberuhigte Wege- und Straßenzüge, wo immer möglich, begleitet von öffentlichen Grünflächen und entlang landschaftlicher Leitlinien (Hecken, Gehölzstreifen, Fließgewässer), große Parkanlagen aber auch den Reichswald und andere Naherholungsgebiete in Stadtrandlage leichter erreichen und nutzen können. Das von einer interdisziplinären Arbeitsgruppe (Stpl, Vpl, UwA) zusammengestellte und verwaltungsintern abgestimmte Netzwerk wurde erstmals in seinem Rohgerüst dem AfS am 19.12.2002 und dem Umweltausschuss am 15.01.2003 vorgestellt und als fester Bestandteil des FNP-Entwurfes vom Stadtrat am 08.10.2003 und in seiner überarbeiteten Form nach Bürger- und TÖB-Beteiligung als FNP-Entwurfsbestandteil ein zweites Mal am 02.03.2005 beschlossen (Billigungsbeschluss).

Damit liegt jetzt eine behördenverbindliche Planungsvorgabe für die übergeordneten Freiraumverbindungen vor, die nun strecken- bzw. abschnittsweise in der Praxis umgesetzt werden muss.

b) Konzept der Freiraumverbindungen

Ausgangspunkt aller Planungsüberlegungen für die übergeordneten Freiraumverbindungen war die Feststellung, dass das Grünflächendefizit in unterversorgten Stadtteilen auf absehbare Zeit nicht spürbar und nachhaltig verringert werden kann. Nur durch eine möglichst gefahrlose sowie attraktive Wegeführung zu den in weiterer Entfernung liegenden, größeren Parkanlagen oder Naherholungsflächen ist die Situation der benachteiligten Bevölkerungskreise wenigstens ansatzweise zu verbessern.

Im Gegensatz zu dem im Fahrradstadtplan dargestellten Radwegenetz, das in erster Linie als alternatives Verkehrswegenetz für die Radfahrer zu verstehen ist, um zügig von einem Ort zum anderen zu gelangen, sind die übergeordneten Freiraumverbindungen stark mit Qualitätsmerkmalen der örtlichen und überörtlichen Erholung und Freizeitbeschäftigung verknüpft.

Drei wesentlichen Freizeitnutzungsformen soll mit diesem Angebot der übergeordneten Freiraumverbindungen Rechnung getragen werden:

- Der Erreichbarkeit von Erholungseinrichtungen für eine Kurzzeitnutzung, z.B. in der Mittagspause, zwischen zwei Terminen, als Verabredungsort oder Treffpunkt

- Der Nutzung von Freizeitangeboten nach Feierabend im Kurzstreckenradius von weniger als 10 km.
- Als attraktive Anfahrtsstrecken ab der Wohnung für Tagestouren und Wochenendausflüge mit dem Fahrrad in das Stadtumland.

c) Ost-West Achse

Als richtungsweisendes, bereits in vollem Umfang existierendes und bestens funktionierendes Beispiel kann die Ost-West-Achse durch das Pegnitztal von Laufamholz nach Fürth angeführt werden. Die landschaftlichen wie stadtgesterischen Rahmenbedingungen sind hier allerdings so einmalig, wie sie sich wohl auf keiner der anderen Hauptachsen von deren Potential her wiederholen lassen. Wegführung und Landschaftsbild, die Wegetrasse an sich, die Aufenthaltsqualität, Größe und Ausdehnung der anliegenden Erholungsflächen, einschließlich der stationären Spielangebote sowie die Ausschilderung des Verlaufes der Freiraumverbindung, können als mustergültig bezeichnet werden, was sich auch in der äußerst starken Frequentierung des Gesamtangebotes widerspiegelt.

d) Neues Ziel: Nord-Süd Verbindung

Als Hauptachsenergänzung zu dieser mächtigen Ost-West-Achse hat sich das Umweltamt/Bereich Umweltplanung aus der Vielzahl möglicher Ausbaurouten als vorrangig zu bearbeitende Streckenführung die Realisierung einer kräftigen Nord-Südachse zum Ziel gesetzt. Unter anderem soll die Auswahl dieser Route auch dazu dienen, sich die ersten Grundlagen für den Kostenaufwand zur Realisierung des Gesamtnetzes sowie Erkenntnisse zu einem realistischen Zeitrahmen für die Detailplanung, den verwaltungstechnischen Abgleich und die praktische Umsetzung zu erarbeiten.

Weitere Umsetzungsüberlegungen haben darüber hinaus zu einem Netz von herauszuhebenden Hauptachsen geführt, das in der Beilage kartographisch dargestellt ist. (Karte: Linienauswahl im Zusammenhang mit laufenden Projekten) Für diese Hauptachsen wurden sodann bezüglich Linienführung, Ausbau, Gestaltung und Ausstattung nach Merkmalen und Mindeststandards gesucht, die in Folge dann möglichst einheitlich (Wiedererkennungsfaktor!) auf alle Achsen angewandt werden sollen.

e) Qualitätsziele der Freiraumverbindungen:

Zu den wichtigsten, auf Fußgänger wie Radfahrer und ihre Bedürfnisse anwendbare Kenngrößen zählen hier:

- Wegebreiten nicht unter 2,0 m
- gut, passierbare, hinreichend schlüssige und verkehrssichere Verbindung
- glatte, zumindest in wassergebundener Bauweise hergestellte Wegetrassen ohne „Stolperstufen“, Höhenvorsprünge oder, wenn nicht vermeidbar, durch Rampen oder Bordsteinabsenkungen überbrückt
- eine auffällige, zur Verfolgung des Streckenverlaufes gut erkennbare, insgesamt aber auf das unbedingt notwendige Maß beschränkte Wegekennzeichnung (Beschilderung, „Streckenlogo“, Richtungspfeile, Abzweiger, Routenkreuzungen etc.)
- überdurchschnittliche Verkehrssicherheitsanforderungen insbesondere im Kreuzungsbereich mit anderen Verkehrsstrassen, gut einsehbarer Blickwinkel und Sichtachsen, eindeutige Verkehrsschildersetzung
- griffige, zielorientierte Routennamen zur besseren Identifikation und Einprägung
- Faltblätter, zumindest für die Haupttrouten mit Streckenverlauf, Entfernungsangaben, Ruhe- und Spielangeboten im unmittelbaren Einzugsbereich oder am Rand des Streckenverlaufes, ÖPNV-Anbindungen, Sehenswürdigkeiten etc.

- Übersichts- und Infotafeln für die Gesamt- oder Teilstrecken an geeigneten Stellen
- Abgleich der Routen mit den Bürger- und Vorstadtvereinen.
- Ausschöpfung aller Möglichkeiten einer auf die Streckenführung konzentrierten Ergänzung der Eingrünung bis hin zu Bepflanzungsanregungen-/vorschlägen auf angrenzenden Privatflächen.

Abgesehen von dieser Standardisierung soll vorerst aber die kontinuierliche Umsetzung von Teilabschnitten der Gesamtkonzeption der übergeordneten Freiraumverbindungen weiter gehen, insbesondere bei Projekten die jetzt schon Ausführungsreife erlangt haben, wie z.B. Einzelvorhaben des Radwegenetzausbaus oder umsetzungsreife Bebauungspläne und Straßenumbauten.

2) Pilotprojekt Nord-Süd-Route

Die konkreten Anforderungen zu einer zügigen Umsetzung und Realisierung der Freiraumverbindungen wurden inzwischen exemplarisch anhand einer mit Bedacht ausgewählten Teststrecke, der „Nord-Süd-Route“, untersucht.

Die Teststrecke, mit Anschluss an das Tennenloher/Erlanger Wegenetz im Norden und, das Kleinschwarzenloher und Wendelsteiner Forstwegenetz im Süden, verläuft von der Autobahnbrücke im Neunhofer Forst über Neunhof und Kraftshof und westlich am Flughafen vorbei. Anschließend wird der Bucher Landgraben gequert. Nach der Querung der Marienbergstraße schwenkt die Teststrecke nach Westen zum Volkspark Marienberg und weiter nach Großreuth. Über den Nordbahnhof, die Koberger Straße und Pilotystraße wird der Altstadtmauerring erreicht. Der Altstadtbereich innerhalb des Mauerrings wird zunächst ausgespart. Entlang dem Altstadtgraben oder alternativ in ihm führt die Freiraumverbindung bis zum Sterntor. Nach der Querung des Frauentorgraben wird zur Überwindung der Bahnanlagen die Karl-Bröger Unterführung genutzt. Die Strecke führt weiter zum Ritter-von-Schuh-Platz und über die Pfälzer Straße, die Vogelweiher- und die Löffelholzstraße zur Dianastraße und zum alten Ludwig-Donau-Main-Kanal westlich der Gartenstadt. Von dort bestimmt der Verlauf des Kanals in Richtung Süden die Strecke bis zur Spitzwegstraße in Worzeldorf.

Die Nord-Süd-Route wurde aus arbeitstechnischen Gründen in vier Abschnitte aufgeteilt, unter anderem auch, um die unterschiedlichen Stadt- und Landschaftstypen innerhalb des Stadtgebiets berücksichtigen und in ihrer spezifischen Eigenart betrachten und bearbeiten zu können. Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung der Funktion der übergeordneten Freiraumverbindung wurden ermittelt und in der Reihenfolge von Nord nach Süd aufgelistet und beschrieben. Die Ordnungsnummern beziehen sich auf Arbeitskarten im Maßstab 1:5000 die beim Umweltamt vorliegen.

Außerdem wurden die voraussichtlich an den Optimierungsmaßnahmen zu beteiligenden Dienststellen ermittelt und der zu erwartende Aufwand für die einzelnen Maßnahmen mit einer dreistufigen Bewertungsskala (Aufwand gering, mittel, hoch) zunächst grob eingeschätzt.

Die Ergebnisse sind tabellarisch dargestellt. Die Tabelle ist als Beilage angefügt.

Abschnitt 1: Stadtgrenze nördlich Neunhof (Autobahnbrücke) bis Querung Bucher Landgraben östlich Almoshof

Dieser Abschnitt steht im Stadtgefüge für den Typus der intensiven gärtnerischen und landwirtschaftlichen Landnutzung in Verbindung mit zum Teil städtisch überprägten, dörflichen Siedlungsstrukturen.

Die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen sehen in Teilabschnitten eine Optimierung der Qualität der Wegebelagsdecken sowie die Herstellung von bisher fehlenden Verbindungsstücken vor. Daneben spielt die Anreicherung der Landschaft durch neue Baum- und Gehölzpflanzungen sowie die Aufwertung von Grünanlagen hinsichtlich ihrer Gestaltung und Nutzbarkeit eine erhebliche Rolle. Der Finanzierungs- und Herstellungsaufwand für den

überwiegenden Teil der Maßnahmen erscheint relativ hoch. Von einer kurzfristigen Realisierung der erforderlichen Maßnahmen für den gesamten Abschnitt kann vorerst nicht ausgegangen werden. Außerdem besteht noch ein Konflikt mit der Landwirtschaft hinsichtlich der Benutzung von Flurbereinigungswegen durch Radfahrer, der ebenfalls noch nicht abschließend geklärt ist. Außerdem besteht ein Konflikt mit der Landwirtschaft über die Benutzung von Flurbereinigungswegen durch Radfahrer, der bisher ebenfalls noch nicht geklärt ist.

Abschnitt 2: Bucher Landgraben bis Vestnertorgraben

Dieser Abschnitt vertritt in der Stadtlandschaft den Typus der Übergangszone von intensiv gärtnerisch und landwirtschaftlich genutzter Feldflur über typische Stadtrandlagen mit überwiegend Reihenhaus- oder Doppelhausbebauung bis hinein in die stark verdichteten Wohngebiete der Nordstadt mit Blockrandbebauung und einer Vielzahl von Geschosswohnungen. Mit der Stadtmauer am Vestnertorgraben wird dann bereits die historische Altstadt erreicht. Die für diesen Abschnitt vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen hauptsächlich die Verbesserung der Wegeverhältnisse oder der Verkehrssicherheit. Eine Maßnahme mit besonderen Anforderungen stellt die Überwindung des Nordrings im Bereich des ehemaligen Nordbahnhofs dar. Die vorgesehene, übergeordnete Freiraumverbindung in diesem Bereich ist Bestandteil des eingeleiteten Bebauungsplanverfahrens Nr. 4525 Nordbahnhof. Die Klärung und Festlegung der weiteren Wegführung der Verbindung sowie die Bestimmung der Qualität und Ausstattung der Begleitflächen erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des laufenden B-Planverfahrens.

Der Aufwand für den überwiegenden Teil der Maßnahmen hält sich in überschaubarem Rahmen, ausgenommen die Querung des Nordrings falls die vorhandene Bahnbrücke nicht mitgenutzt werden kann. Sofern das Bebauungsplanverfahren zügig abgewickelt wird und die angedachten Durchleitungsfunktionen umgesetzt werden, wäre auch eine schnelle Realisierung der Maßnahmen im gesamten Abschnitt möglich.

Abschnitt 3: Frauentorgraben bis Minervastraße/Querung Ringbahn

Dieser Abschnitt vertritt in der Stadtlandschaft den Typus der stark verdichteten Wohnbebauung, überwiegend in Form der Blockrandbebauung mit unmittelbaren Anschlüssen an z.T. im Strukturwandel befindliche Industrie- und Gewerbegebiete.

Die vorgeschlagenen Veränderungsmaßnahmen betreffen vor allem die Verbesserung der Wegeverhältnisse aber auch die qualitative Aufwertung der Durchgrünung innerhalb der gewerblich genutzten Bereiche. Der Aufwand für den überwiegenden Teil der Maßnahmen ist erheblich. Von einer schnellen Realisierung der Maßnahmen für den gesamten Abschnitt kann daher nicht ausgegangen werden.

Abschnitt 4: Minervastraße/Querung Ringbahn bis Spitzwegstraße/Alter Kanal

Dieser Abschnitt vertritt in der Stadtlandschaft den Typ „Gartenstadt“, Siedler- und Genossenschaftshäuser mit z.T. großen Gärten, die das Wohnen in der Stadt mit den Qualitäten des Lebens auf dem Lande kombinieren, dazugehörige Gemeinschaftsanlagen und – einrichtungen, Sportanlagen etc.. Mit dem im Anschluss folgenden Reichswald liegen hier ausgedehnte Erholungsbereiche unmittelbar vor der Haustüre.

Die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen betreffen daher vorwiegend die Reparatur oder Erneuerung des Wegedeckenbelags der wassergebundenen Wege oder die Ausstattung der Wegbegleitflächen mit Mobiliar wie Sitzbänken, Spielangeboten, teilweise Wegebeleuchtung, ergänzender Bepflanzung usw.. Grundsätzlich wäre in diesem Abschnitt eine schnelle Realisierung der angedachten Maßnahmen am ehesten möglich. Er wird deshalb als **erster Realisierungsabschnitt der Nord-Süd-Route** empfohlen und als **Praxistestabschnitt für das Pilotprojekt** ausgewählt. Damit kann der erforderliche Aufwand, sowohl im Planungsbereich als auch bei den anfallenden Baukosten für eine Verbesserung eines solchen Streckenabschnittes ermittelt werden. Die Erfahrungen bei der Umsetzung der Maßnahmen ermöglichen eine verbesserte Einschätzung der erforderlichen Abstimmungen und des Aufwands bei den übrigen drei Abschnitten des Gesamtprojekts Nord – Süd - Route.

3.) Weiteres Vorgehen bei der Umsetzung des Pilotprojektes „Nord – Süd – Route“

Zur Übermittlung aller wichtigen Informationen an die interessierte Öffentlichkeit sind zeitnah Informationsveranstaltungen mit den betroffenen Bürgervereinen, entsprechende Flyer mit Wegbeschreibungen und Faltpläne für diese Hauptachse der übergeordneten Freiraumverbindungen sowie Infostände bei den diversen Stadtteilstellen auch für die anderen Hauptachsen vorgesehen. Ein erster Schritt in diese Richtung wurde bereits vollzogen, in dem sich das Umweltamt mit einem Info-Messestand zum Thema übergeordnete Freiraumverbindungen auf der Messe „Freizeit 2005 , Garten + Touristik“ (05.03.-13.03.2005) präsentierte, hier gezielt das Gespräch mit den Nürnberger Bürgern und ihren Gästen suchte und die Akzeptanz, Vorlieben und Gestaltungswünsche mit einer Fragebogenaktion ermittelte.

Als erstes, zusammenfassendes Ergebnis kann hier schon festgehalten werden, dass die Zielsetzung und die Vorgehensweise zur praktischen Umsetzung (Ressourcen schonender Ausbau, Mittelkonzentration auf die Optimierung der Hauptachsen und deren unmittelbares Umfeld, differenzierte Kennzeichnung der Routen, Handzettel mit Streckenplan, Infos etc.) auf eine sehr positive Resonanz gestoßen ist. Auch wurde eine ganze Reihe von überlegenswerten Vorschlägen gesammelt (u.a. Verknüpfung mit ÖPNV – Anschlüssen, Faltblatthinweise auf Sehenswürdigkeiten aus den Bereichen Natur, Kultur, Handwerk und Geschichte etc.), die bei der weiteren Ausarbeitung der Umsetzungsstandards Berücksichtigung finden sollen.

4.) Projektpartner

Auch der Bund Naturschutz ,Kreisgruppe Nürnberg, hat sich angeboten zur Unterstützung des Anliegens des Umweltamtes an der Verbreitung der Informationen zu den übergeordneten Freiraumverbindungen mitzuwirken. Zusammen mit der VAG wurden die so genannten „Natur-Spaziergänge“ herausgegeben. Hierbei handelt es sich um Karten mit ausführlichen, informativen Begleittexten, die landschaftlich und naturkundlich interessante Wegestrecken im Stadtgebiet Nürnberg und im näheren Umland beschreiben. In einem neuen Band 2 (der genaue Titel liegt noch nicht fest) soll über Grünzüge informiert werden, auch über solche, die im Konzept der übergeordneten Freiraumverbindungen enthalten sind. Dieser Band 2 wird in Zusammenarbeit mit dem beim Bürgermeister Geschäftsbereich Umwelt angesiedelten Projekt „Nürnberg - intelligent mobil“ herausgegeben. Im Mittelpunkt steht dabei eine naturschonende Erholung zu Fuß in attraktiver, erholsamer Umgebung im Stadtgebiet Nürnberg.

Neben einer Darstellung in dem Buchband „Grünzüge“ sind Veranstaltungen vor Ort in 10 verschiedenen Grünzügen vorgesehen. Eine Absprache mit dem Bund Naturschutz, welche übergeordneten Freiraumverbindungen ggf. im Band „Grünzüge“ berücksichtigt werden, steht noch aus.

5.) Finanzierung

Bei den Kosten für die Verwirklichung der übergeordneten Freiraumverbindungen wird davon ausgegangen, dass ein Mindeststandard sowie die Wegemarkierung schwerpunktmäßig durch die Stadt zu finanzieren sind. Durch Sponsoring sollen zusätzliche Finanzmittel unter Beachtung der Regelungen der Stadt Nürnberg (gem. AdO Nr. 18 vom 12.11.2004) einfließen. Maßnahmen, die den Erlebnischarakter, den optischen Zustand, ggf. die Ausstattung, Bepflanzung und Nutzbarkeit angrenzender Flächen verbessern, sollen zusammen mit Bürgervereinen, Interessengruppen, Kultur- und Sportvereinen, Naturschutzverbänden, Einzel- und Gruppeninitiativen u. a. umgesetzt werden.

Erste Schritte wurden auch schon hinsichtlich der Erschließung von Fördergeldern für das Gesamtvorhaben gemacht. Nachdem die „übergeordneten Freiraumverbindungen“ einen Beitrag der Landschaftsplanung zur nachhaltigen Stadtentwicklung darstellen, könnte das von der EU aufgelegte „Finanzierungsinstrument LIFE III (Umwelt) 2000 – 2006“ in Betracht kommen, das u.a. Projekte der „Nachhaltigen Stadtentwicklung“ fördern soll. Förderfähig sind Demonstrationsvorhaben mit Beispielcharakter, deren Auftragsvolumen sich zwischen

100.000 und 500.000 Euro bewegen kann. Unterstützt werden Demonstrationsvorhaben, die nicht nur ökologisch nützlich, sondern auch messbare soziale und ökonomische Vorteile mit sich bringen. Außerdem müssen die Vorschläge öffentlichkeitswirksam sein. Als Zuschussanteil sind max. 50 % möglich. Förderanträge sind mit Finanzierungsnachweis des städtischen Eigenanteils beim Bayerischen Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zu stellen. Fristen für die Antragstellung z.B. für 2006: 30. September 2005. Die Möglichkeiten einer städtischen Kofinanzierung werden geprüft und die Ergebnisse dem Ausschuss für Stadtplanung baldmöglichst zur Kenntnis gebracht.

6. Veränderungen bei außerhalb der Stadtverwaltung laufenden Umsetzungsprojekten

Im Rahmen der Ausschussbehandlungen im Dezember 2002 und Januar 2003 wurde sowohl über die Aktivitäten der Stadt wie auch über den Stand von drei Projekten im Rahmen der Agenda 21 berichtet, die sich bereits mit der Realisierung von Wegeverbindungen im Detail beschäftigen. Über Veränderungen gegenüber dem damaligen Berichtsstand soll zur Abrundung des Themas hier ebenfalls berichtet werden.

Agendagruppe Süd-West-Grün

Die Agendagruppe "Süd-West-Grün" verfolgt das Ziel einer zusammenhängenden Grünachse von der Nürnberger Innenstadt bis an die südwestliche Stadtgrenze (Hainberg). Wesentlicher Bestandteil dieser Grünachse ist eine durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung, für die die Projektgruppe sowohl eine planerische Ideallinie entwickelt als auch eine auf das bestehende Straßen- und Wegenetz ausgerichtete Beschilderung initiiert hat.

Eine Beschilderung wurde bereits von Vpl konzipiert und durch T realisiert. Allerdings bestehen zu den Vorstellungen der Projektgruppe Abweichungen, da die Stadt derzeit nicht über alle Flächen verfügen kann, über die die geplante Verbindung verlaufen soll. Zur Optimierung der Wegeverbindung sieht die Konzeption der Projektgruppe u.a. eine Brücke über die Südwesttangente und den Main-Donau-Kanal vor, die bisher nicht vorhanden ist. Die städtische Beschilderung berücksichtigt diese Sachverhalte und weist dementsprechend auf die derzeit benutzbaren Wegeverbindungen hin.

Agendagruppe Grünzug Goldbach

Ziele der Agendagruppe „Grünzug Goldbach“ sind die generelle Aufwertung des Goldbachtals, die Realisierung eines Grünzuges mit durchgängigem Rad-/Fußweg, die Attraktivitätssteigerung der Geh- und Radwege sowie die Ausschilderung einer überörtlichen Radwegeachse vom Wöhrder See bis zum Valznerweiher. Insbesondere bemüht sich die Projektgruppe dabei um eine zeitnahe Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer in der Tullnaustraße sowie um die Herstellung einer Verbindung von der Gleishammerstraße zur Goldbachstraße.

Für die Tullnaustraße liegt ein Straßenplan vor, der eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer vorsieht. Zur Förderung des Straßenumbaus wurden seitens Vpl weitere Gespräche mit der Regierung von Mittelfranken geführt. Die Förderfähigkeit der Baumaßnahme besteht, bisher fehlt aber noch eine gesicherte städtische Kofinanzierung.

Für den Bereich zwischen Goldbach- und Gleißhammerstraße wird derzeit das Bebauungsplanverfahren Nr. 4531 eingeleitet. Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist die Realisierung und planungsrechtliche Sicherung von Kleingärten unter Einbeziehung der konzipierten übergeordneten Freiraumverbindung. Mit der Umsetzung dieses Planungsschrittes würde der dauerhafte Lückenschluß einer schon seit langem nicht zufriedenstellenden Wegeverbindung erreicht. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange gemäß dem § 4 Abs. 1 BauGB (novelliertes BauGB) wurde für den Bebauungsplan bereits durchgeführt.

Agendagruppe Grünzug Eibach

Die Agendagruppe Grünzug Eibach bemüht sich um den Erhalt eines grünen Bandes, das sich in Eibach westlich entlang der Bahnlinie Nürnberg - München erstreckt. Der Grünzug beginnt etwa auf der Höhe des Schulzentrums Südwest und endet rund 2 km südlich bei einer Streuobstwiese, die die Arbeiterwohlfahrt Nürnberg anlässlich ihres 75-jährigen Bestehens im Jahr 1995 angelegt hat. Ziel der Projektgruppe ist es, die bis heute in ihren Versatzstücken noch erhalten gebliebene Grünzone in ihrem gesamten Umfang auch in Zukunft für Mensch und Natur vollständig zu erhalten. Kernstück des Grünzuges sind die Grün- und Freiflächen im Umfeld des Standortes Motterstraße/Forstweiher. Im FNP-Entwurf ist der Grünzug Eibach fast vollständig durch seine Darstellung als Grünfläche oder als Fläche für Wald planungsrechtlich gesichert.

7. Pegnitztal

Die Wegeverbindung im Pegnitztal West ist mit dem Gewässerentwicklungsprojekt „Stadt am Fluss“ entscheidend verbessert worden. Bis auf den Altstadtbereich innerhalb des Mauerrings, zwischen Hallertor im Westen und Kasemattentor im Osten, besteht eine durchgehende, attraktive Wegeverbindung von der Stadtgrenze Fürth bis zur Stadtgrenze Richtung Schwaig. Hier wird an den Fünf-Flüsse-Radweg angeschlossen.

Die bisher noch fehlende Wegeverbindung innerhalb des Mauerrings wird auf Grund der dichten Bebauung auch in Zukunft überwiegend auf Strassen verlaufen müssen. Die Realisierung und Optimierung dieses Teils der übergeordneten Freiraumverbindung Pegnitztal steht noch aus. Umfangreiche Detailklärungen auf verschiedensten Ebenen und mit unterschiedlichsten Institutionen sind hier noch erforderlich.

8. Rednitztal

Im Rednitztal war die bestehende Problematik der unterschiedlichen Nutzerinteressen bei der Aufstellung des Konzepts gut bekannt. Deshalb wurden bereits vorhandene, ausgebaute und genutzte Wege vorrangig berücksichtigt. Lediglich in drei Bereichen, nämlich nördlich der Ellwanger Strasse mit Steg über die Rednitz, zwischen Steinhauser Weg und S-Bahn Haltepunkt Reichelsdorfer Keller und nach einem Steg über die Rednitz südlich Stein zum Faberwald, wäre ein ergänzender Wegebau erforderlich und wünschenswert.

Ziel der Planung war es auch, eine Bündelung der bisher ungeregelt stattfindenden Erholungsnutzung zu erreichen, um einer weiteren Verschmutzung des landwirtschaftlich genutzten Grünlands, v.a. durch freilaufende Hunde, entgegenzuwirken. Diese Zielvorstellung hatte das Wasserwirtschaftsamt in seine Überlegungen für einen durchgehenden Geh- und Radweg im Rahmen des Rednitzkonzepts übernommen.

Im Zuge des Gewässerentwicklungsplans Rednitz soll die durchgehende Wegeverbindung über die Grenzen der betroffenen Städte und Gemeinden hinweg durch das WWA Nürnberg geplant werden. Das angekündigte, abschließende Konzept des Wasserwirtschaftsamtes mit der Entscheidung für eine Wegeführung liegt bisher immer noch nicht vor und konnte deshalb auch noch nicht stadtintern abgestimmt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass nach derzeitigem Informationsstand Mittel aus dem Programm Freizeit und Erholung auf absehbare Zeit nicht mehr zur Verfügung stehen. Diese Fördermittel waren jedoch für die Realisierung dieser Wegeverbindung seinerzeit fest eingeplant.

Seitens der AG „übergeordnete Freiraumverbindungen“ wurde der bisher vorliegende Planungsstand des WWA geprüft. Ein abgestimmter Vorschlag des WWA für eine durchgängige Linienführung liegt bisher noch nicht vor. Eine Empfehlung für eine Linienführung kann dementsprechend erst nach Vorliegen der Planung abgegeben werden. Danach ist vorgesehen durch eine Prioritätenliste eine Rangfolge für die Realisierung von Teilabschnitten oder Einzelmaßnahmen der Verbindung zu erstellen.

9. Einschätzung der bereits laufenden Umsetzungsprojekte

Die vorgestellten, laufenden Umsetzungsprojekte (Ziffern 6, 7 und 8) stellen ebenfalls wichtige Bausteine für die Realisierung des Gesamtnetzes der übergeordneten Freiraumverbindungen dar. Alle Projekte setzen auf bereits vorhandenen Elementen von Wegeverbindungen auf, optimieren deren Verbindung und versuchen die Entwicklung zur Realisierung noch fehlender Teile voranzutreiben. Damit sind unterschiedliche Stadien der Realisierung aufgezeigt. Im Pegnitztal kann, mit Ausnahme des Bereichs innerhalb des Mauerrings von einer weitgehenden Verwirklichung der Freiraumverbindung ausgegangen werden. Im Rednitztal sind bis dato noch keine Maßnahmen zur Verbindung der vorhandenen Elemente und damit dem Schließen der noch bestehenden Lücken in der übergeordneten Freiraumverbindung realisiert. Die planerischen Vorarbeiten sind jedoch schon weit gediehen, ihre praktische Umsetzung muss weiter vorangetrieben werden.