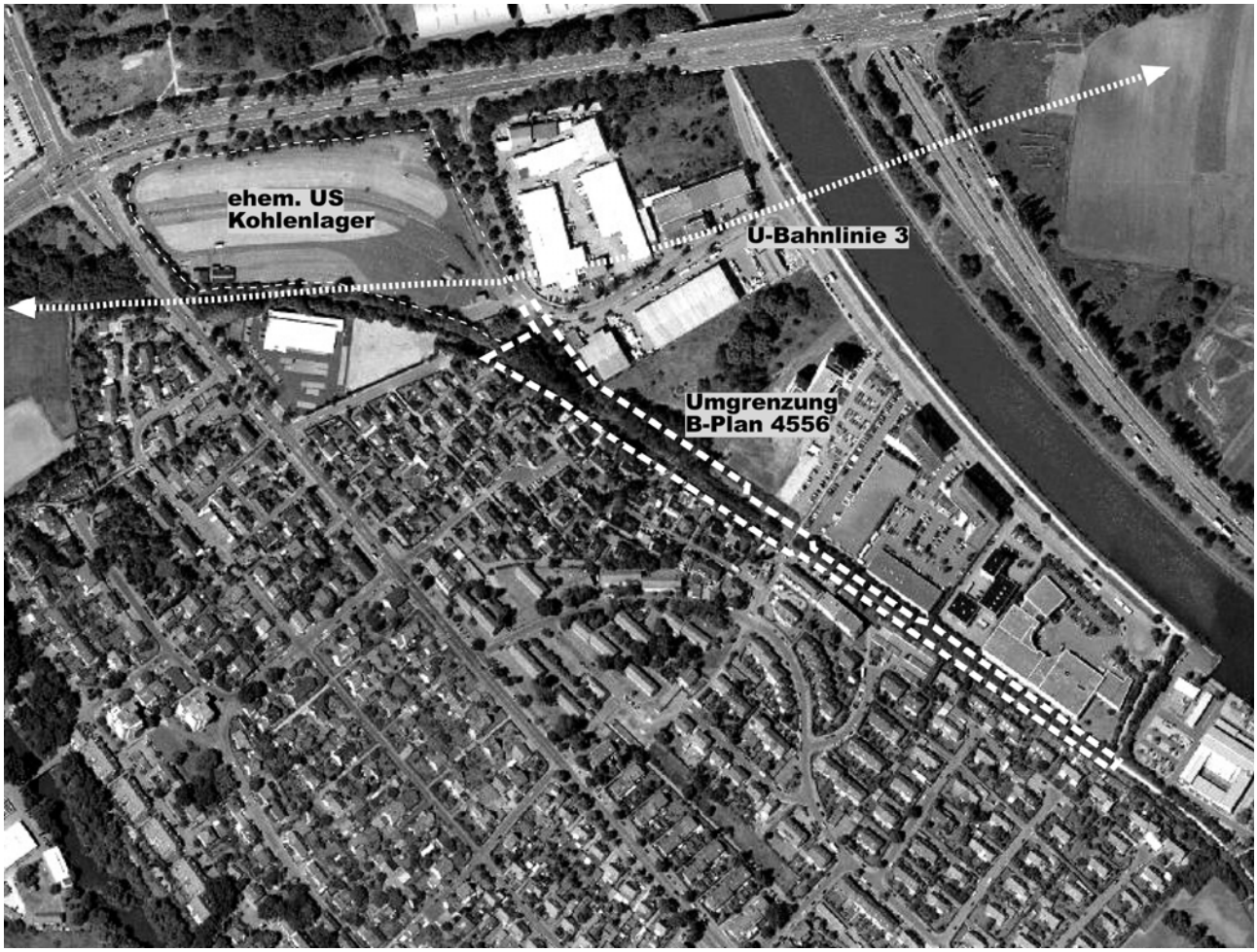
Beilage

Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan, 2.Änderung
Bebauungsplan Nr. 4556
für die Trasse der ehemaligen Bibertbahn zwischen der Gebersdorfer Straße und dem Flexdorfer Weg

Bericht über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und Beschluss über das weitere Vorgehen

Sachverhaltsdarstellung

1. Stand des Verfahrens
2. U-Bahnplanung
3. Abstellanlage
4. Strukturplanung
5. Weiteres Vorgehen



Luftbild

1. Stand des Verfahrens

Anlass zur Aufstellung der Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt nach eigenen Aussagen, für den Bereich der ehemaligen Bibertbahntrasse die Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu beantragen. Für den Teilbereich der Trasse zwischen Gebersdorfer Straße und dem Flexdorfer Weg wurde zur Festsetzung der neuen Nutzungen der Bebauungsplan Nr. 4556 eingeleitet (§ 1 Abs. 3 BauGB). Damit wird auch eine Änderung des wirksamen Flächennutzungsplanes mit integriertem Landschaftsplan, der in diesem Bereich Bahnanlage darstellt, im Parallelverfahren (§ 8 Abs. 3 BauGB) erforderlich.

Zielsetzung

Für die Aufstellung des Bebauungsplanes sind folgende Planungsziele von Bedeutung:

- Berücksichtigung U-Bahn Planung
- Fuß- und Radwegeverbindung
- Berücksichtigung der Flächen für Arten und Biotopschutz
- Fallweise Arrondierung als Hausgärten

Fuß- Radwegverbindung

Die Fuß- Radwegeverbindung auf der ehemaligen Trasse soll im Südosten an den bestehenden Radweg anschließen und im Nordwesten die U-Bahnhaltestelle auf möglichst kurzem Weg an die Wohn- und Gewerbeflächen von Gebersdorf anbinden. Dadurch soll auch der nichtmotorisierte Individualverkehr im Stadtteil gefördert werden. Im gleichen Zuge soll auch die von Anwohnern seit langem geforderte Querung im Bereich Großhabersdorfer Weg 49 festgesetzt werden. Hier versucht die Stadt Nürnberg seit langem vergeblich, entsprechende Flächen zu erwerben. Der Bebauungsplan würde auch hier eine Verbesserung der Rechtsgrundlage bewirken.

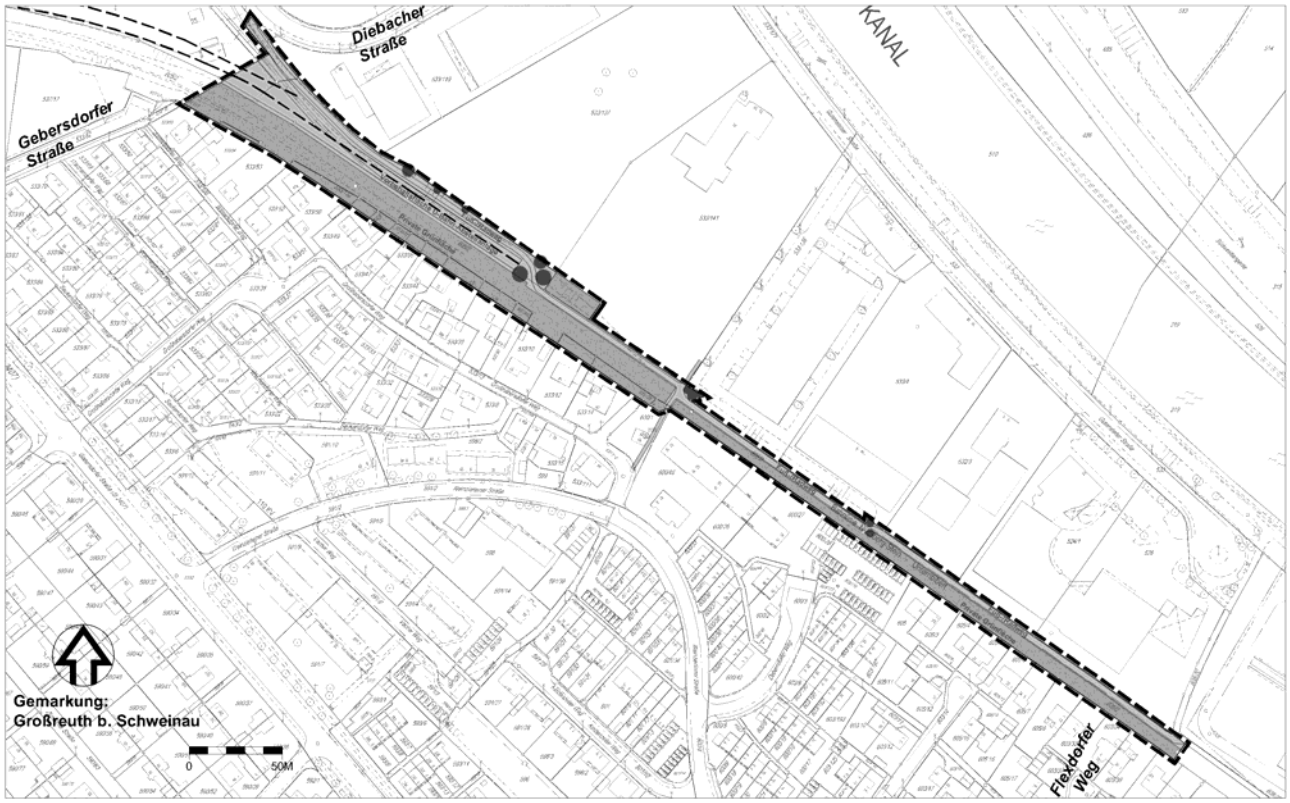
Berücksichtigung der Flächen für Arten und Biotopschutz

Im Umweltbericht wurde auf die Durchgängigkeit der Trasse und die Bedeutung der Fläche als Ausbreitungskorridor quer durch Gebersdorf hingewiesen. Durch den durchgängigen Fuß-/Radweg mit Straßenbegleitgrün wird die Korridorfunktion erhalten werden. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, wieweit der vorhandene Gehölzbestand erhalten werden kann, davon abhängig ist zu entscheiden, ob die geplanten Eingriffe als erheblich eingestuft werden.

Arrondierung von Flächen für die Hausgärten

Die Stadt Nürnberg versucht den eigenen Flächenbedarf aus ökonomischen Gründen möglichst gering zu halten. Deshalb soll das Trenngrün als „private Grünfläche - naturbelassener Bereich“ festgesetzt werden. Im Bereich der Hausgärten soll eine bauliche Nutzung durch die Satzung ausgeschlossen werden. Der Wunsch, die Trasse als Hausgärten zu nutzen, wurde von den direkten Anwohnern schon vielfach geäußert.

Ergebnis Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung



Rahmenplan zum Bebauungsplan Nr. 4556
Grundlage der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 11.Juni 2007 bis zum 06.Juli 2007 fand die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Es wurden insgesamt 30 Äußerungen schriftlich oder mündlich zur Niederschrift eingereicht.
Davon gingen 14 fristgerecht ein und 16 mit leichter Verspätung, wurden aber trotzdem gewertet.

Ein großer Teil der Anregungen kam von den direkten Anwohnern der ehemaligen Bibertbahn-trasse (10 Anregungen). Von Seite der Anwohner wurde die Festsetzung der privaten Grünfläche durchweg positiv aufgenommen. Vorbehalte sind jedoch gegen die geplante U-Bahn Abstellanlage vorhanden, hauptsächlich wegen einer befürchteten möglichen Lärmbelästigung. In vielen Äußerungen wird die Lage der U-Bahn Abstellanlage in Frage gestellt. Es wird darauf verwiesen, dass es die Möglichkeit einer unterirdischen Abstellanlage oder einer Abstellanlage an anderer Stelle gibt. Die Kritik richtet sich aber nicht gegen die U-Bahnlinie 3 selbst, die in einzelnen Schreiben auch ausdrücklich begrüßt wurde.
Beim geplanten Fuß- und Radweg sind die Meinungen geteilt. Während die Forderung nach einem Ausbau des Fuß-Radwegübergangs zwischen Großhabersdorfer Weg und Guttenstädter Straße mehrfach gestellt wird, wird der Fuß-/Radweg in mehreren Schreiben als unnötig bezeichnet und auf die bestehende Erschließung für Fußgänger und Radfahrer verwiesen. Die Vorbehalte richten sich vor allem auf das Verbindungsstück zwischen dem Übergang Guttenstädter Str.-Großhabersdorfer Weg und der Diebacher Straße.
Der Schutz des Gehölzbestandes und der Biotopstrukturen auf der ehemaligen Trasse ist vielen Einwendern ein Anliegen.

Eine weitere große Gruppe mit teilweise gleichlautenden Schreiben besteht aus Verfechtern der Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Bibertbahn. Viele dieser Schreiben kommen aus dem Umland von Nürnberg (10 Schreiben). Dass die U-Bahnlinie 3 überhaupt finanzierbar sei, wird in vielen Schreiben in Frage gestellt. Es wird auf die Nutzung der bestehenden Infrastruktur

verwiesen und eine Wiederinbetriebnahme der Bibertbahn als kostengünstigere und schneller realisierbare Alternative zur U-Bahn dargestellt.
Es wird auch ins Feld geführt, dass die Planung der U-Bahn und die Verlängerung in den Landkreis nicht mit den Nachbargemeinden abgestimmt sei.
Am Anfang der Argumentationskette steht oft die Vermutung, dass die U-Bahnlinie 3 nicht finanzierbar sei.

Vereinzelt wurde auf die Notwendigkeit einer Strukturplanung, die über den Bereich des Geltungsbereichs herausgeht, hingewiesen.

2. U-Bahn Planung

Die Planung der U-Bahnlinie 3 wurde vom Stadtrat beschlossen, um die Situation des öffentlichen Personennahverkehrs unter anderem auch im Nürnberger Westen zu verbessern. Die Stadt Nürnberg verfolgt damit das Ziel die Zuwächse des motorisierten Individualverkehrs durch Stärkung des ÖPNV in Grenzen zu halten und damit Lärm und Luftschadstoffe zu reduzieren. Mit dem Bau der U-Bahnlinie soll neben der besseren Anbindung von Gebersdorf an das Stadtzentrum auch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ins Stadtzentrum erreicht werden.

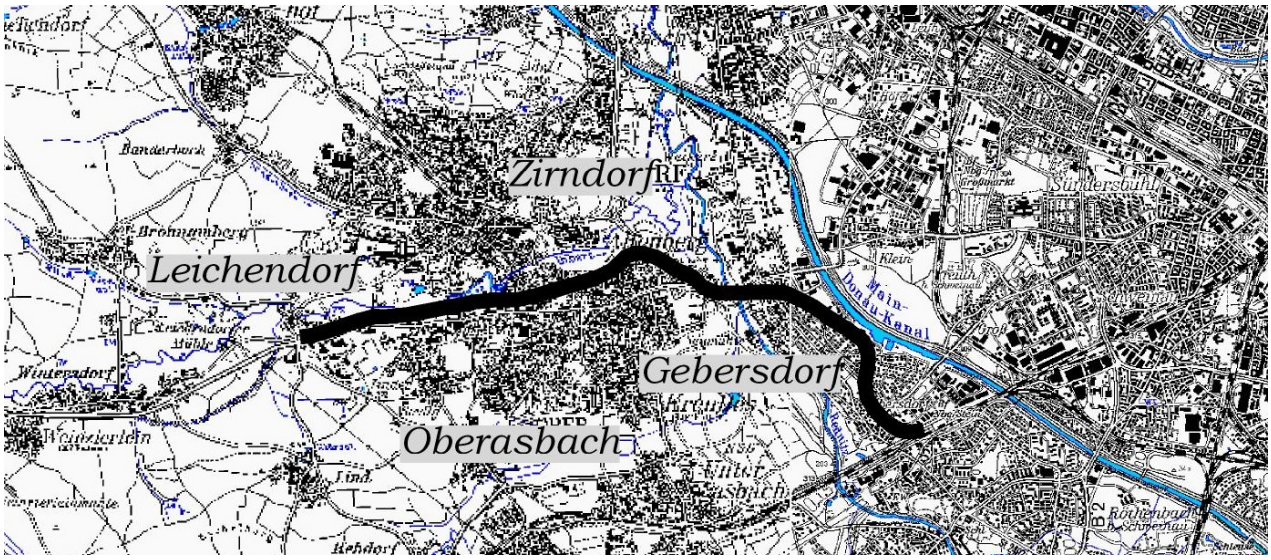
Die Grundlage für die U-Bahnplanung bildet der Generalverkehrsplan/Schienennetz. Die U3-Planung basiert auf einem Grundsatzbeschluss des Stadtrates vom 12.10.1994. Die Linienführung wurde nach Untersuchung verschiedener Varianten in Beschlüssen des Verkehrsplanungsausschusses vom 25.09.1996 und vom 17.07.1997 präzisiert. Die Gesamtmaßnahme Nordwestring-Gebersdorf ist in die Förderprogramme beim Land und beim Bund aufgenommen worden, die generelle Zuschussfähigkeit ist damit gegeben. Am 30.09.2004 wurde vom Verkehrsplanungsausschuss beschlossen, die Planungen der U-3 im Südwest-Bereich zu beschleunigen.
Die U-Bahnlinie 3 ist zurzeit bis zur Haltestelle Gustav-Adolf-Straße ausgebaut und soll im Frühjahr 2008 in Betrieb gehen. Für die weiteren Streckenabschnitte bis Gebersdorf wird ein Realisierungszeitraum von ungefähr 10 Jahren angenommen.
Den relativ großen Aufwendungen für den Bau der U-Bahn steht ein modernes und effizientes Verkehrssystem gegenüber, das verglichen mit dem heutigen Zustand erhebliche Verbesserungen für die Bevölkerung des Nürnberger Westens und darüber hinaus bedeutet. Mit der U-Bahnlinie 3 wird es z. B. möglich sein mit einer Fahrzeit von ca. 10 Min. von Gebersdorf ins Stadtzentrum zu gelangen.

Eine Verlängerung der U3 in den Landkreis Fürth ist möglich und wird derzeit untersucht. Bereits 1996 wurde im Rahmen der Fortschreibung des Gesamtverkehrsplanes Großraum Nürnberg ein Bewertungsverfahren dafür durchgeführt. Darin erreicht die Verlängerung der U-Bahn in den Landkreis einen sehr guten Nutzen/Kostenfaktor von 2.55.
In Anbetracht des guten Bewertungsergebnisses gab es seitens der Stadt Oberasbach den Wunsch, die Planung durch einen näher ans Stadtzentrum verschobenen unterirdischen Bahnhof zu optimieren. Für diese neue Variante wurde von der VAG die Betriebskonzeptuntersuchung „*Verlängerung der U3 in den Landkreis Fürth unter AGT-Bedingungen*“ vom Juni 2005 erstellt.
Für die weitere Planung und die Bereitstellung der notwendigen Mittel ist für die neue Variante eine überarbeitete Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Dieses wird zurzeit zusammen mit den Nachbargemeinden vorbereitet und soll in den nächsten Monaten in Auftrag gegeben werden.

Im Zusammenhang mit der U-Bahnlinie 3 steht auch eine Abstellanlage mit der Möglichkeit der Fahrzeugbehandlung. Als einziger sinnvoller Standort für eine oberirdische Anlage entlang der U3 kommt das gewählte Gelände in Gebersdorf in Betracht. Nur hier steht eine dafür geeignete Fläche zur Verfügung, die noch nicht bebaut oder anderweitig überplant ist und aus einem oberirdischen Streckenabschnitt der U3 direkt angefahren werden kann.

Ferner ist die Lage am Bahnhof Gebersdorf betrieblich optimal, da dieser ein Endbahnhof, bzw. nach Verlängerung der U3 in den Landkreis ein Zwischenendbahnhof ist, an dem ohnehin Züge beginnen und enden werden.
Eine Überführung von Fahrzeugen in das um die entsprechende Gleiskapazität zu erweiternde Depot nach Langwasser würde unwirtschaftlich lange und personalintensive (U1 nicht automatisiert) Überführungsfahrten notwendig machen. Dies würde auch im Falle des Verzichtes auf die vorgesehene Fahrzeugbehandlung gelten. Zudem sind im Tagesverkehr wegen der hohen Streckenbelegung auf der U1 ohnehin keine Überführungsfahrten möglich. Dadurch wäre ein wirtschaftlicher, der jeweiligen Nachfrage angepasster Fahrzeugeinsatz unmöglich.

Ist die Reaktivierung der Bibertbahn eine wirkliche Alternative?



1993 stillgelegte Trasse der ehemaligen Bibertbahn

Die Bibertbahn wurde 1914 in Betrieb genommen und 1993 endgültig eingestellt. Zwischenzeitlich wurden Teile der Gleisanlage zurückgebaut. 2004 interessierte sich eine Brauerei für die Reaktivierung der Strecke als Zustellgleis für seinen Betrieb im Gewerbegebiet in Fürth nördlich der Rothenburger Straße. Diese Pläne wurden inzwischen aber fallengelassen.

Von den Verfechtern eines Regionalbahnbetriebes vor allem aus dem Umland wurde die Idee der Wiederinbetriebnahme der Bibertbahn ins Spiel gebracht. Vor allem die angeblich schnelle Verfügbarkeit der Streckenführung wird von den Bibertbahn-Verfechtern hervorgehoben. Eine Wiederinbetriebnahme der Bibertbahn als Regionalbahn ist mit den Plänen für die Verlängerung der U-Bahn bis Gebersdorf und auch mit den Nachbargemeinden abgestimmten Planungen der Verlängerung der U-Bahn in den Landkreis, nicht kompatibel. Außerdem gibt es seitens der Anwohner in Gebersdorf starken Widerstand gegen eine Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke durch die Gebersdorfer Wohngebiete zum Bahnhof Stein.

Gegen eine Nutzung der Bibertbahn als Regionalbahn sprechen folgende Gründe, über die bereits am 23.10.2003 im Verkehrsausschuss berichtet wurde:

- Eine Nutzung der Trasse würde eine umfangreiche Sanierung bzw. einen Wiederaufbau der teilweise bereits rückgebauten Trasse erfordern.

- Ein Linienbetrieb als Regionalbahn ist nur mit Durchbindung zum Hauptbahnhof sinnvoll. Ab dem Bahnhof Stein ist eine Parallelführung mit der S-Bahn Ansbach, dem Fern-, Regional- und Güterverkehr nötig. Ein zusätzliches Angebot auf dieser hochfrequentierten

Achse ist betrieblich kaum umsetzbar und in den schwächeren Nebenverkehrszeiten von verkehrlich geringem Nutzen.

- In Nürnberg bliebe die verkehrliche Wirksamkeit auf mögliche Haltepunkte im Bereich Gebersdorf beschränkt. Zwischen Bahnhof Stein (Südwestpark) und der Stadtgrenze verbessern zwei unterstellte Stationen den Anschluss ins Stadtzentrum für ca. 4.500 Einwohner. Stadteinwärts werden ab dem Bahnhof Stein (Südwestpark) alle Stationen künftig von der S-Bahn Ansbach bedient.

- Aus Nürnberger Sicht würde die Biberttalbahn somit keinen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung im Nürnberger Südwesten beitragen. Demgegenüber wäre für die Relationen Landkreis Fürth – Nürnberg Hauptbahnhof durch das Angebot einer Schienenverbindung im Biberttal eine Verbesserung möglich. Zur Nachfrage und Wirtschaftlichkeit einer reaktivierten Bibertbahn gibt es bisher im Vergleich zur U-Bahn keine Aussagen.

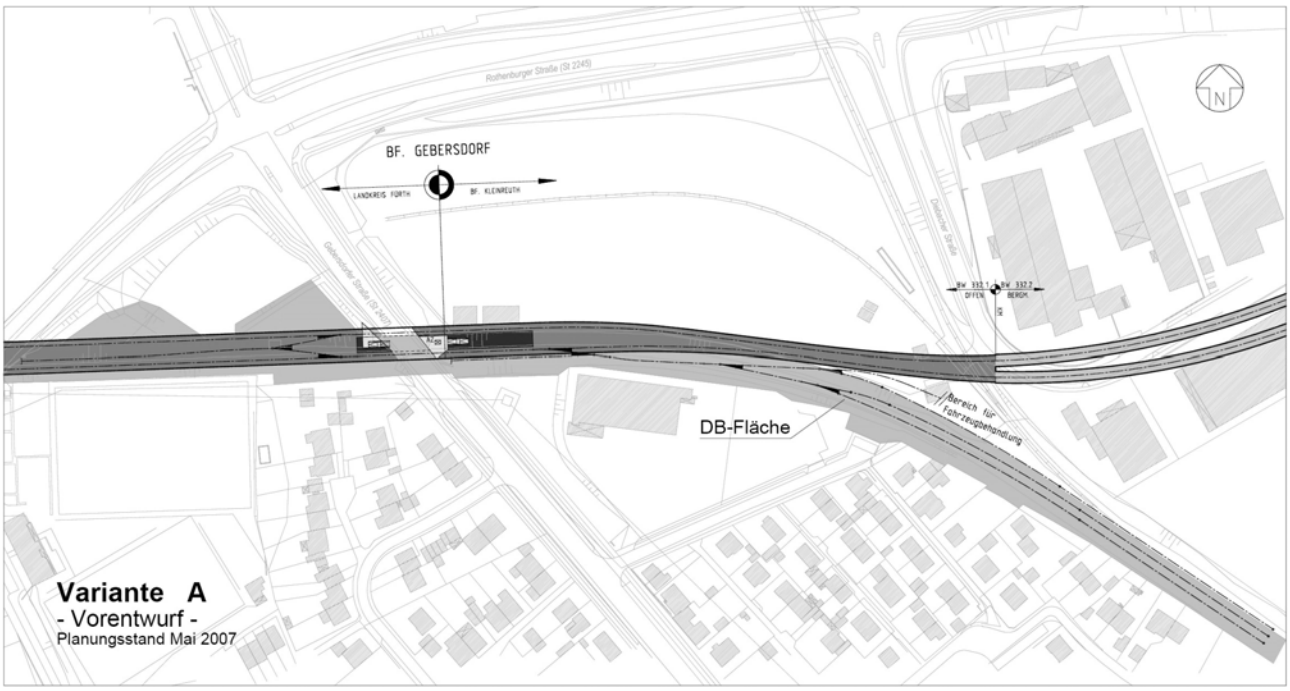
- Grundsätzlich ist aus Sicht der Stadt Nürnberg zwischen den Schienenachsen Nürnberg – Fürth und Nürnberg – Ansbach eine weitere Schienenachse sinnvoll. Der Ansatz dieser Achse ist mit der U-Bahn bis zur Gustav-Adolf-Straße geschaffen. Eine auf weiten Teilen parallel zur S-Bahn geführte Biberttalbahn erfüllt diese Zielsetzung nicht.

3. U-Bahnabstellanlage

Variantenvergleich für die Gestaltung der Abstell- und Behandlungsanlage Gebersdorf

Für die Planung der Abstellanlage wurden verschiedene Varianten erarbeitet. Es ging bei diesen Untersuchungen darum, die Störung durch die Abstell- und Fahrzeugbehandlungsanlage für die angrenzende Wohnbebauung möglichst gering zu halten und dabei den Betriebsfluss zu garantieren. Diese Varianten wurden miteinander verglichen und bewertet. Dabei wurden möglichst nachvollziehbare Kriterien zugrunde gelegt.
Aus verkehrsplanerischer Sicht gibt es zu diesem Standort auf Nürnberger Stadtgebiet außer einer wesentlich teureren unterirdischen Lösung keine Alternative zur vorgeschlagenen Abstellanlage. Die Bemessung der oberirdischen Abstellanlage und die Anordnung der Gleise wurden von der Verwaltung in verschieden Varianten nach den Vorgaben des Betriebskonzeptes entwickelt.

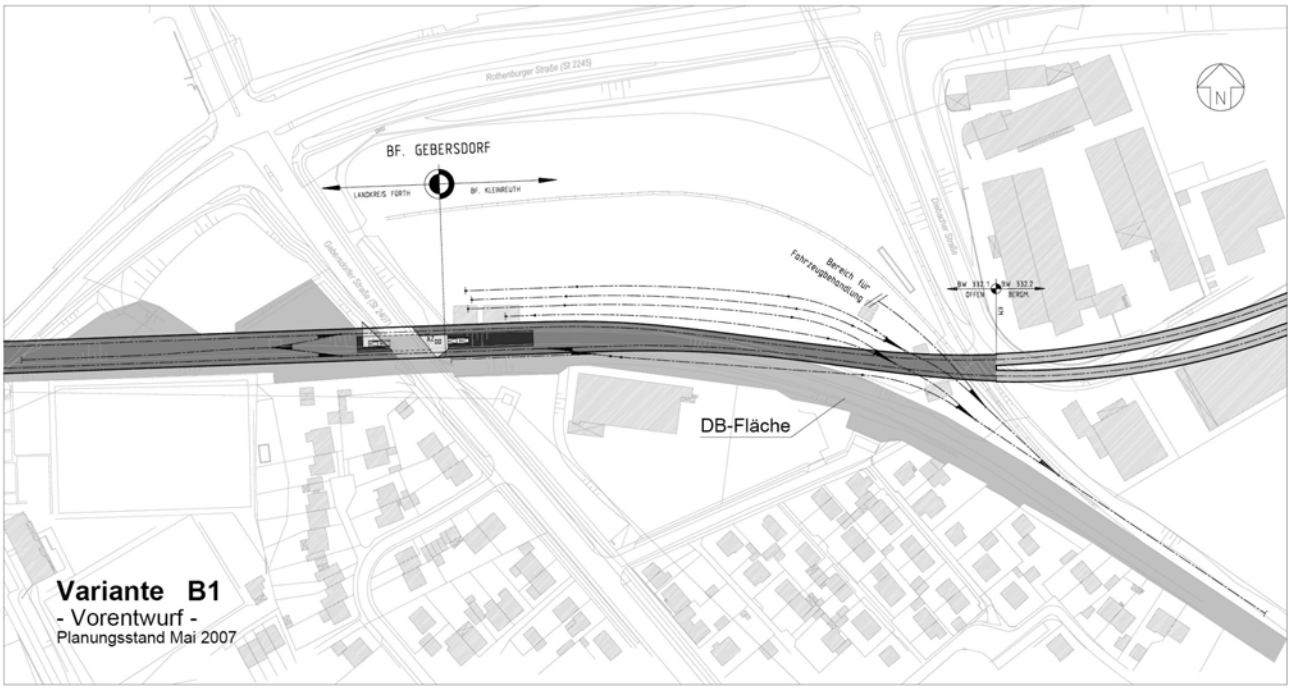
Variante A



Bei Variante A werden die von der VAG benötigten Abstellkapazitäten für insgesamt 13 Kurzzüge fast vollständig auf der Bibertbahntrasse untergebracht, die als ehemalige Bahntrasse schon die dafür nötige Höhenlage besitzt und kostenintensive Erdarbeiten und Kunstbauwerke weitgehend entbehrlich macht. Außerdem bleibt hier die größtmögliche Fläche bei den anderen, in städtischem Besitz befindlichen Grundstücken übrig. Dies ermöglicht wiederum die gute Radwegeplanung, Bus- und P+R-Anbindung sowie städtebauliche Verwertung und verkehrliche Erschließung des ehemaligen Kohlenlagers.
Negativ fällt ins Gewicht, dass die Abstellgleise bei dieser Variante den geringsten Abstand zur Wohnbebauung besitzen. Außerdem benötigt nur diese Variante die gesamte DB-Fläche im Bereich der Anwohner, was die Vergrößerung derer privater Hausgärten unmöglich macht.

Fazit: Vom betrieblichen Aufwand und von den Baukosten her optimal, scheitert dieser Ansatz an der Verträglichkeit mit den Anwohnern. Diese Variante soll nicht weiterverfolgt werden.

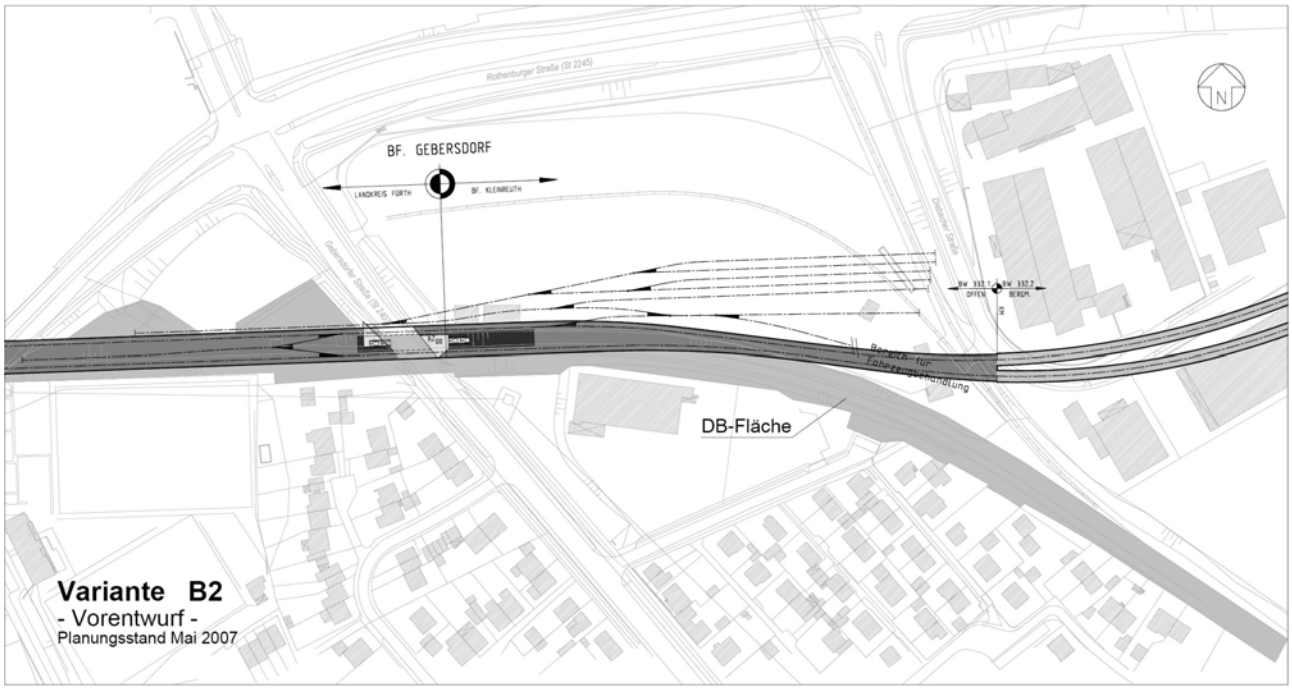
Variante B1



Bei Variante B1 werden alle Abstellkapazitäten und die Fahrzeugbehandlung auf der Fläche des ehemaligen US-Kohlenlagers angeordnet. Lediglich für die Zuführung zu diesen Anlagen muss noch ein Stichgleis im Bereich der Anwohner vorgesehen werden, welches aber auf dem ohnehin in städtischem Besitz befindlichem Geländestreifen neben der DB-Trasse angeordnet werden kann. Dadurch wird bei dieser ebenso wie bei allen folgenden Varianten die Vergrößerung der privaten Hausgärten möglich.
Negativ fällt bei dieser Variante ins Gewicht, dass das Stichgleis im Bereich der Anwohner bei allen Fahrten in der Anlage benutzt werden muss. Selbst interne Fahrten innerhalb der Anlage von einem Abstellgleis zum anderen oder zwischen der Abstell- und der Behandlungsanlage laufen über dieses Gleis. Zudem verdoppelt sich die Anzahl der Vorbeifahrten an den Anwohnern bei dieser Variante, da jede Zuführungsfahrt aus einem Ein- und einem Ausrücken ins Stichgleis besteht. Auch der betriebliche Aufwand ist durch diese zusätzlichen Fahrtvorgänge erhöht, zumal ein höherer Zeitbedarf bei allen Vorgängen entsteht.
Da der größte Teil der Gleisanlagen auf Flächen angeordnet wird, auf denen noch nie ein Gleis lag, sind wegen der bestehenden starken Höhenunterschiede größere Erdarbeiten nötig und zum Teil Stützbauwerke zu erstellen. Weiter werden die Baukosten durch eine insgesamt größere Gleislänge und eine größere Weichenanzahl erhöht.
Aufgrund der Lage der Abstell- und Behandlungsanlage auf der ehemaligen Kohlenlagerfläche ist deren städtebauliche Verwertung eingeschränkt und auch deren verkehrliche Erschließung nicht mehr optimal möglich. Bei Variante B1 reicht das Gleisfeld nördlich des U-Bahnhofs bis zur Gebersdorfer Straße, so dass die Entfernung des U-Bahnhofes zur vorgesehenen Busumsteige- und P+R-Anlage von allen Varianten die größte sein wird. Ferner kann wegen der Lage des Stichgleises der geplante Radweg auf der Bibertbahntrasse nicht mehr direkt an die Diebacher Straße und die Kohlenlagerfläche angebunden werden, sondern muss südlich des Lidl-Supermarktes auf die Gebersdorfer Straße geführt werden.

Fazit: Sowohl vom betrieblichen Aufwand her, der Lärmbelästigung der Anwohner als auch von der Verwertbarkeit des ehem. US-Kohlenlagers besitzt dieser Vorschlag keine Vorteile. Diese Variante soll nicht weiterverfolgt werden.

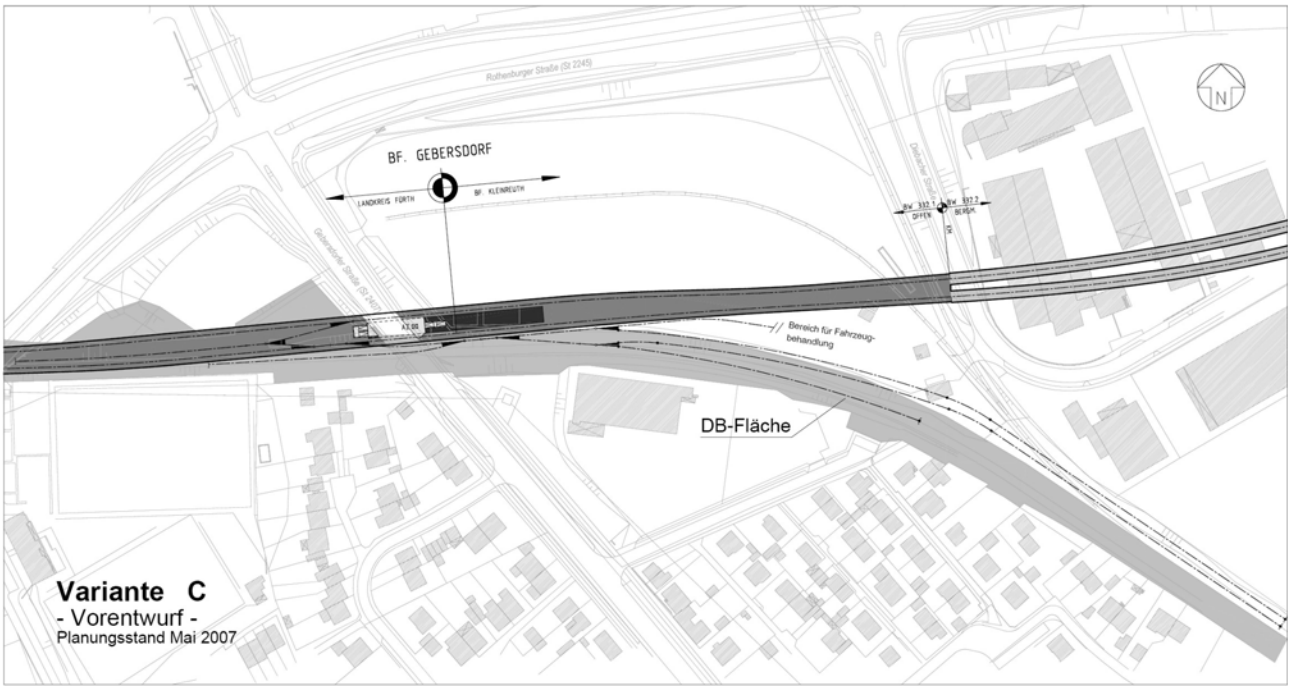
Variante B2



Bei Variante B2 wird die Abstellanlage wie bei B1 auf der ehem. US-Kohlenlagerfläche, die Fahrzeugbehandlung dagegen südlich davon angeordnet. B2 ist die einzige Variante, bei der keine längeren Gleise in Richtung Anwohner geführt werden, so dass deren Sicht- und Lärmbelastung minimiert ist. Außerdem kann der Radweg dadurch hier wieder direkt zur Diebacher Straße geführt werden.
Da die Gleisharfe im Bereich des U-Bahnhofes noch relativ schmal ist, ist der Abstand zwischen diesem und der geplanten Busumsteige- und P+R-Anlage noch im tolerierbaren Bereich. Ansonsten ergeben sich bei Variante B2 weitergehende Nachteile wie bei B1. Weil die Zuführung zu den Anlagen bei B2 von der Nordseite des Bahnhofes erfolgt und die Länge des ehem. US-Kohlenlagers für die Gleisanlage sehr gering ist, muss die Gleisanzahl und Breite der Abstellanlage sehr groß gewählt werden, was noch weniger Fläche zur städtebaulichen Verwertung übrig lässt. Außerdem müsste jede Fahrt in oder aus den Anlagen über zwei Stichgleise erfolgen, was den maximalen betrieblichen Aufwand (Sägezahnfahrten) bedeuten würde. Dies ist betrieblich nicht akzeptabel. Die größte Breite des Gleisfeldes ist hier im Osten vorhanden, so dass bei dieser Variante die verkehrliche Erschließung, die hauptsächlich von der Diebacher Straße aus geplant ist, am ungünstigsten ist.

Fazit: Sowohl vom betrieblichen Aufwand, von den Kosten und der Verwertbarkeit des städtischen ehem. US-Kohlenlagergrundstücks her besitzt diese Variante schwere Nachteile. Einziger positiver Punkt ist die Verträglichkeit mit den Anwohnern am Großhabersdorfer Weg. Diese Variante soll nicht weiterverfolgt werden.

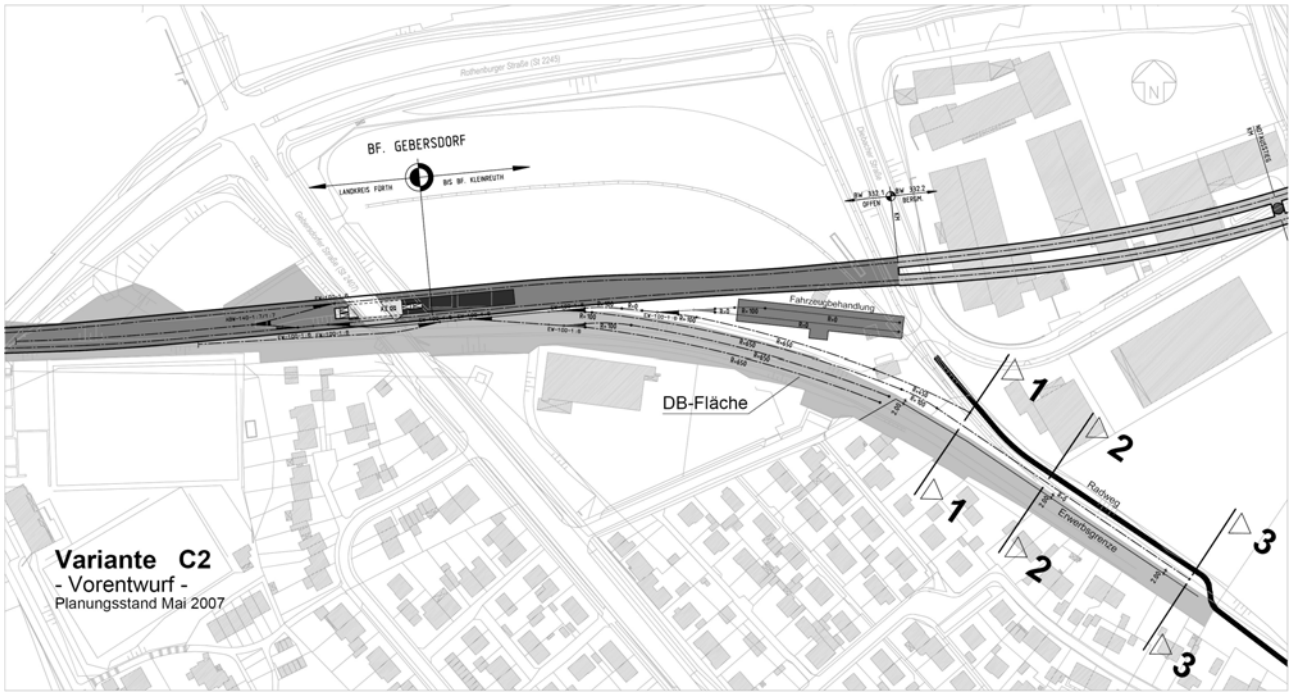
Variante C



Bei Variante C werden die Abstellkapazitäten auf dem nordwestlichen Bereich der Bibertbahntrasse (DB-Fläche) und der städtischen Fläche neben der Bibertbahntrasse angeordnet. Dadurch gelten die wesentlichen Vorteile der Variante A bezüglich des betrieblichen Aufwandes sowie betreffend des ehemaligen US-Kohlenlagers (günstige verkehrliche Erschließung sowie geringer Abstand zur vorgesehenen Busumsteige- und P+R-Anlage) auch hier. Lediglich die Verwertbarkeit des ehemaligen US-Kohlenlagers ist wegen der im Bereich der Behandlungsanlage nach Norden verschobenen U-Bahnlage etwas geringer.
Dagegen wird durch Verzicht auf die Einbeziehung der DB-Flächen die Vergrößerung der privaten Hausgärten auch hier möglich. Die Baukosten liegen im mittleren Bereich, da alte Gleiskörper zwar nur zum Teil verwendet werden, Gleislänge und Weichenanzahl aber ebenso gering wie bei Variante A sind. Ebenso im mittleren Bereich liegen die Belästigungen für die Anwohner, da in deren Bereich zwar zwei Gleise liegen, diese aber einen relativ großen Abstand zu den Häusern besitzen und außerdem nur zum Abstellen benutzt werden.
Eindeutig ungünstig wiegt nur, dass auch bei dieser Variante aufgrund der Lage der langen Abstellgleise der Radweg auf der Bibertbahntrasse südlich des Lidl-Supermarktes auf die Gebersdorfer Straße geführt werden muss.

Fazit: Sowohl vom betrieblichen Aufwand her als auch von den Baukosten und dem Schutz der Anwohner stellt diese Variante einen tragfähigen Kompromiss dar. Das Defizit ist eine fehlende Fuss- Radwegeverbindung nördlich der Abstellanlage zur Diebacher Straße. Diese Variante wurde zur Variante C2 weiterentwickelt.

Variante C2



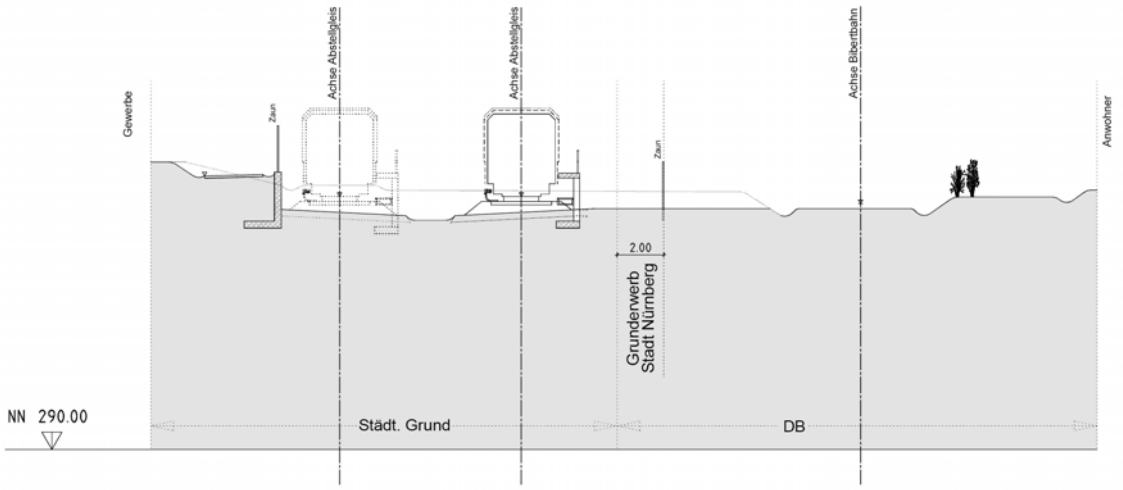
Variante C2 ist eine Weiterentwicklung von C, wobei der wesentliche Unterschied darin besteht, dass das nördlichste Abstellgleis gekürzt wurde und die hierbei verlorene Abstellkapazität mit einem außerhalb des Anwohnerbereiches südlich angefügten, zusätzlichen Abstellgleis kompensiert wurde. Dadurch kann der Radweg auch hier auf der Nordseite der Gleise zur Diebacher Straße und zur ehemaligen Kohlenlagerfläche geführt werden. Die Situation für die Anwohner verbessert sich durch ein weiteres wegfallendes Gleis. Die Entfernung des Abstellgleises zum nächsten Wohnhaus beträgt ca. 25 m.
Bei den anderen Aspekten behält Variante C2 zudem alle Vorteile der Variante C.

Fazit: Gegenüber der Variante C wurde der Flächenbedarf der U-Bahnabstellanlage im Bereich der möglichen Gartenerweiterungen Großhabersdorfer Weg minimiert und eine Fuß-Radwegverbindung zur Diebacher Straße berücksichtigt. Diese Lösung, welche die verschiedenen Interessen am besten berücksichtigt und die dem Rahmenplan zu Grunde liegt soll weiterverfolgt werden.

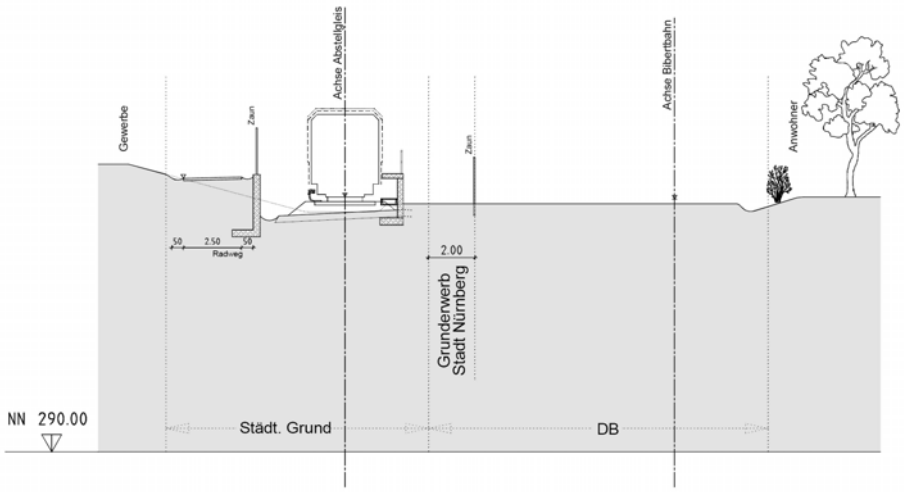
Variante C2

- Vorentwurf -
Planungsstand Mai 2007

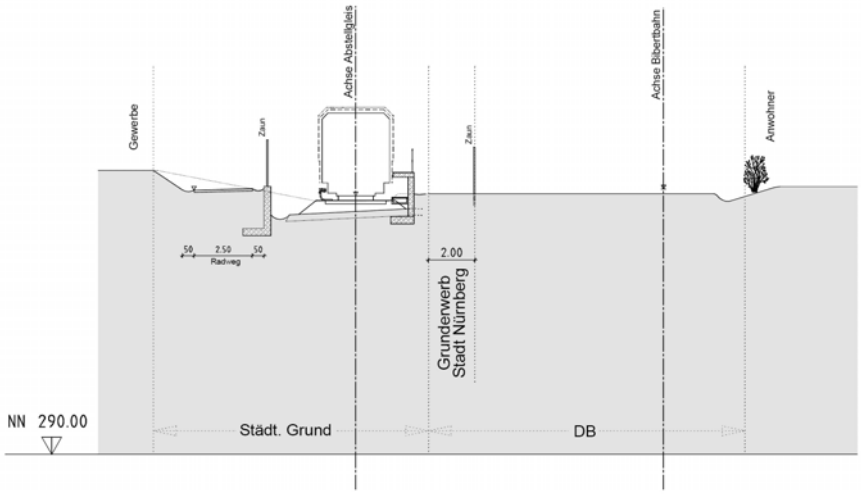
Abstellanlage - Querschnitt 1 - 1



Abstellanlage - Querschnitt 2 - 2



Abstellanlage - Querschnitt 3 - 3



Die Wertungen der Varianten für die unterschiedlichen Beurteilungskriterien sind zur Übersicht noch einmal tabellarisch zusammengestellt:

Variantenvergleich Abstell- und Behandlungsanlage Gebersdorf, Planungsstand Mai 2007

Variante	A	B1	B2	C	C2
Baukosten	+	-	-	o	o
Betrieblicher Aufwand	+	-	--	+	+
Städtebauliche Verwertbarkeit Kohlenlager	++	-	--	+	+
Radwegeplanung	++	o	+	o	+
Lärm- und Sichtschutz für Anwohner	-	--	++	o	+
Ermöglichung der Hausgärtenerweiterung	-	+	+	+	+
Verkehrliche Erschließung Kohlenlager	++	o	-	++	+
Bus- und P+R-Anbindung	+	-	o	+	+

In der Diskussion wurde deutlich, dass Variante C2 von allen Varianten die meisten Vorteile besitzt und als guter Kompromiss zwischen den Interessen der Anwohner, der Stadt und des Verkehrsbetriebes zu sehen ist. Daher ist dieser Variante bereits am 27.02.2007 im verwaltungsinternen Entscheiderkreis Wirtschaft zugestimmt worden. Vorausgegangen waren intensive Gespräche mit den Sprechern der Gebersdorfer Anwohner, in denen sich diese ebenfalls für die Variante C2 aussprachen.

Die Variante C2 lag dem Bebauungsplan Nr. 4556 für einen Teil der Trasse der ehemaligen Bibertbahn zugrunde, dessen Aufstellung am 10.05.2007 im AfS und am 16.05.2007 im Stadtrat gleichzeitig mit der entsprechenden Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen wurde.

Die Planung der Anlagen unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte wird letztlich erst zum Planfeststellungsverfahren für die U-Bahnanlagen im Detail festgelegt.
In dessen Rahmen wird auch die fundierte Abwägung der Belange aller Betroffenen erfolgen und die notwendigen Schutzmaßnahmen (Lärm, Sicht) für die Anwohner festgelegt.

4. Strukturplanung

Was passiert mit der Fläche des ehemaligen US-Kohlenlagers?

Die Stadt Nürnberg hat dieses, an der Rothenburger Straße gelegene Areal von der Bundesvermögensverwaltung erworben mit dem Ziel, die Fläche aufzuwerten und städtebaulich zu nutzen. Es ist vorgesehen, in diesem Bereich Gewerbe und Dienstleistung anzusiedeln sowie Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs unterzubringen wie Bushaltestelle, P&R-Anlage und Fahrradabstellanlage. Im Bebauungsplan Nr. 3790, der seit 16.06.1971 in Kraft ist, ist die Fläche noch als Sondergebiet Landesverteidigung festgesetzt. Für eine Städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich wäre ein neuer Bebauungsplan notwendig. An dieser Stelle eine hohe städtebauliche Dichte zu erzeugen, ist im Hinblick auf die künftige U-Bahn Anbindung auch folgerichtig. Die U-Bahn ist da sinnvoll, wo sie Einzugsgebiete mit einer hohen Zahl an Arbeitsplätzen und Einwohnern miteinander verbindet. Das ehem. US-Kohlenlager liegt in einem Umkreis von 300 m um den geplanten U-Bahnhof. Zusammen mit der Anbindung an das innerstädtische Straßennetz und die Südwesttangente besitzt das Gelände eine gute Erreichbarkeit und wird insbesonders durch die neue U-Bahnhaltestelle aufgewertet. Dadurch steigen die Chancen auf eine Entwicklung des Geländes in absehbarer Zeit und auf eine wirtschaftliche Verwertung der Flächen. Eine Pkw-Erschließung über die Diebacher Straße kann das Gelände optimal an das Straßennetz anbinden. Eine direkte Anbindung an die hochbelastete Rothenburger Straße ist verkehrstechnisch nicht sinnvoll. Durch die Nähe zum Verkehrsknoten ist eine Anbindung an die Gebersdorfer Straße nur für den Bus möglich.

Ausgangspunkt Strukturplan

Vom Stadtplanungsausschuss am 10.05.2007 und von verschiedenen Anwohnern wurde der Wunsch geäußert, eine Strukturplanung zur Gesamtsituation der U-Bahnhaltestelle mit Nebenanlagen, Zuwegung und der möglichen Entwicklung des ehem. US-Kohlenlagers zu sehen. Das Stadtplanungsamt hat daraufhin eine Strukturplanung erarbeitet, um die Zusammenhänge und Veränderungen im Zusammenhang mit der Planung der U-Bahnhaltestelle „Gebersdorf“ aufzeigen zu können.

Im Rahmen der planerischen Vorgaben sind für die U-Bahnstation Gebersdorf/Fürth-Süd, folgende verkehrliche Infrastruktureinrichtungen zu schaffen:

- Errichtung eines Bus-Terminals für die Buslinien, die bisher an der Rothenburger Straße enden,
- Einrichtung von Parkplatzmöglichkeiten in Form eines P + R–Platzes oder Parkdecks (ca. 200 Stellplätze),
- Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Zweiräder/Fahrräder.

Aufgrund der Lage und Funktion der Fläche des ehemaligen Kohlenlagers der US-Army (ca. 3,6 ha) im Kreuzungsbereich der Städte Nürnberg, Fürth und Unterasbach besteht die Anforderung zur Schaffung einer adäquaten städtebaulichen, attraktiven Eingangssituation mit Raum bildenden Bebauungskanten, die durch ihre Gestaltung (evtl. städtebauliche Dominante) zu einer positiven Prägung des Stadtbildes beitragen soll.
Bezug nehmend auf die geplante gute ÖPNV Erschließung (ÖPNV-Knotenpunkt) ist im Umfeld der U-Bahnstation eine entsprechende Nutzungsdichte und hochwertige Nutzungsstruktur aus dem Dienstleistungs-/Verwaltungsbereich, insbesondere entlang der Rothenburger Straße zu entwickeln.

Im Rahmen örtlicher Freiraumverbindungen kann in Abschnitten die Trasse der ehemaligen Bibert-bahn als Zuwegung zur geplanten U-Bahnstation Gebersdorf/Fürth-Süd mit Querverbindungen zum Rad- / Fußweg entlang des Europakanals einbezogen werden.

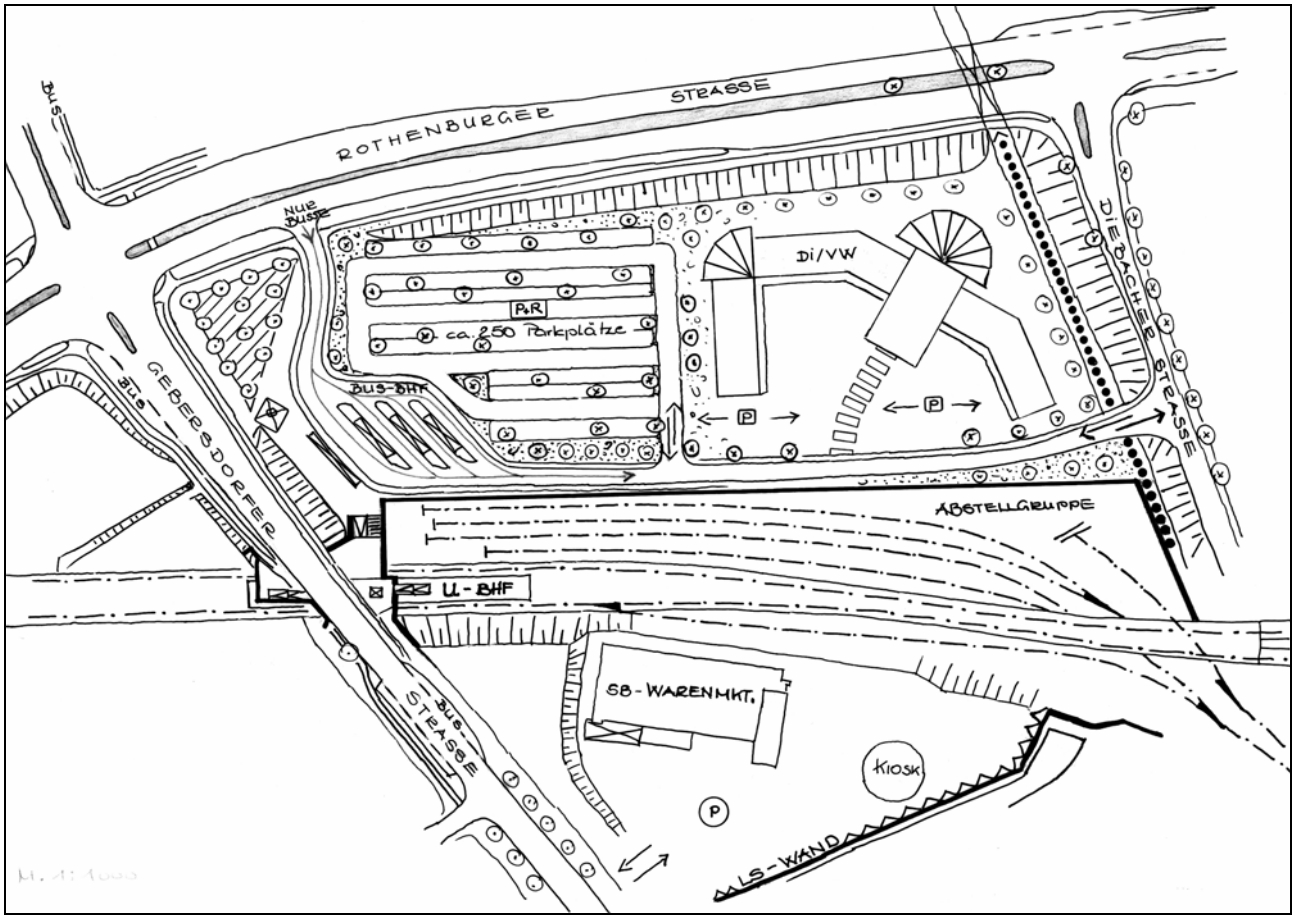
Variantenbeschreibung

Bei den vorliegenden Planvarianten handelt es sich um Vorentwürfe in Skizzenform, wobei die Gebäudesituierungen und -konfigurationen als Chiffren zu verstehen sind.

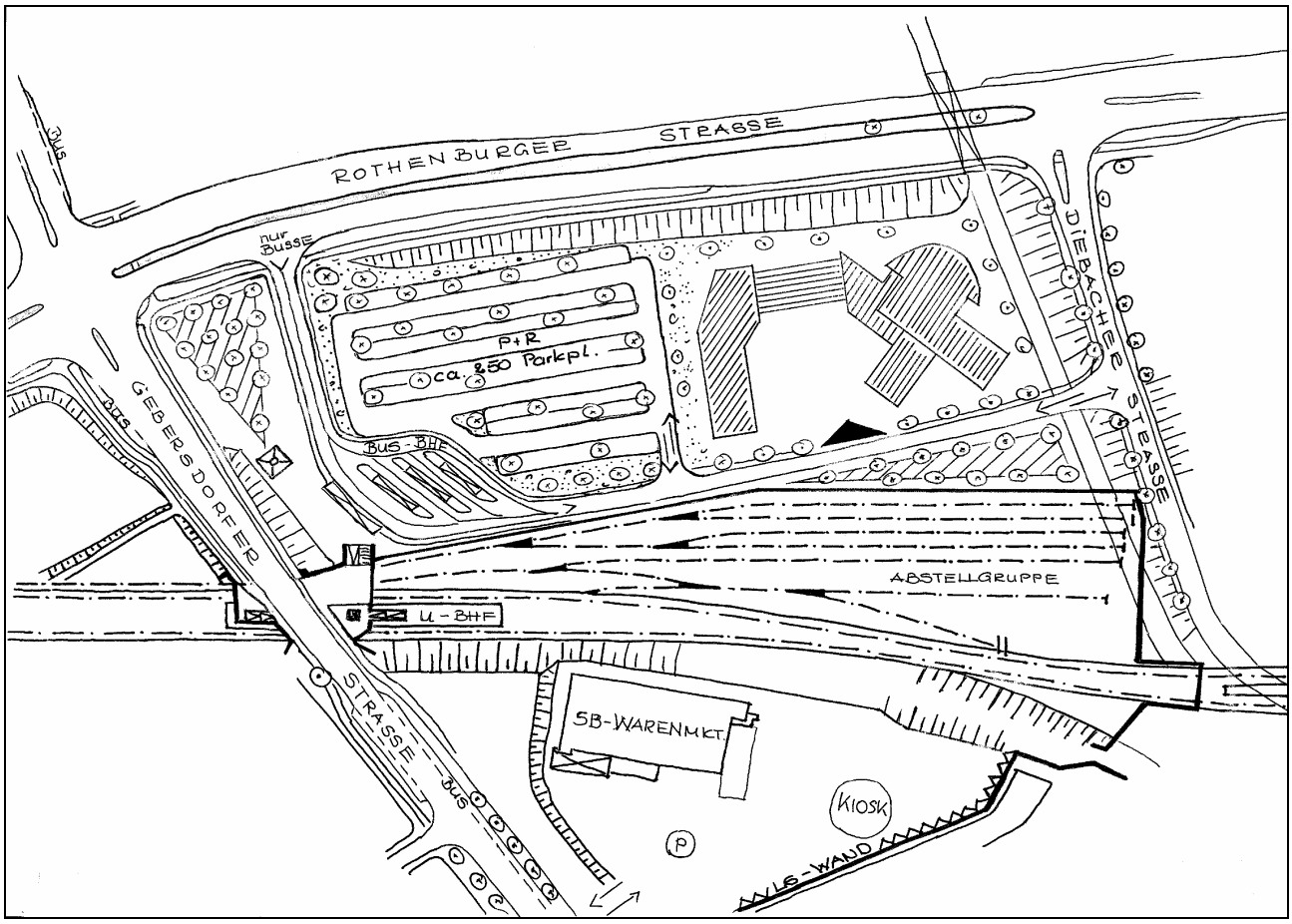
Außerdem wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen weiterführender Detailplanungen zur Berücksichtigung der differierenden Lagen die Höhen eingemessen werden müssen.

Allen Varianten gemeinsam ist in den Nutzungskonzepten die separate Zufahrt der Busse zum Busbahnhof von der Rothenburger Straße aus, wobei die Situierung der Busanlage in nächster Nähe zur U-Bahnstation vorgeschlagen wird.
Es wird angestrebt, den motorisierten Individualverkehr ausschließlich über die Diebacher Straße abzuwickeln, die durch bedarfsgerechten Ausbau und Ampelregelung im Einmündungsbereich in die Rothenburger Straße den zunehmenden verkehrlichen Anforderungen gemäß ausgestattet werden muss.

VARIANTEN B1 und B2



Variante B1
Stpl 1-3 Strukturplanung



Variante B2
Strukturplanung Stpl 1-3

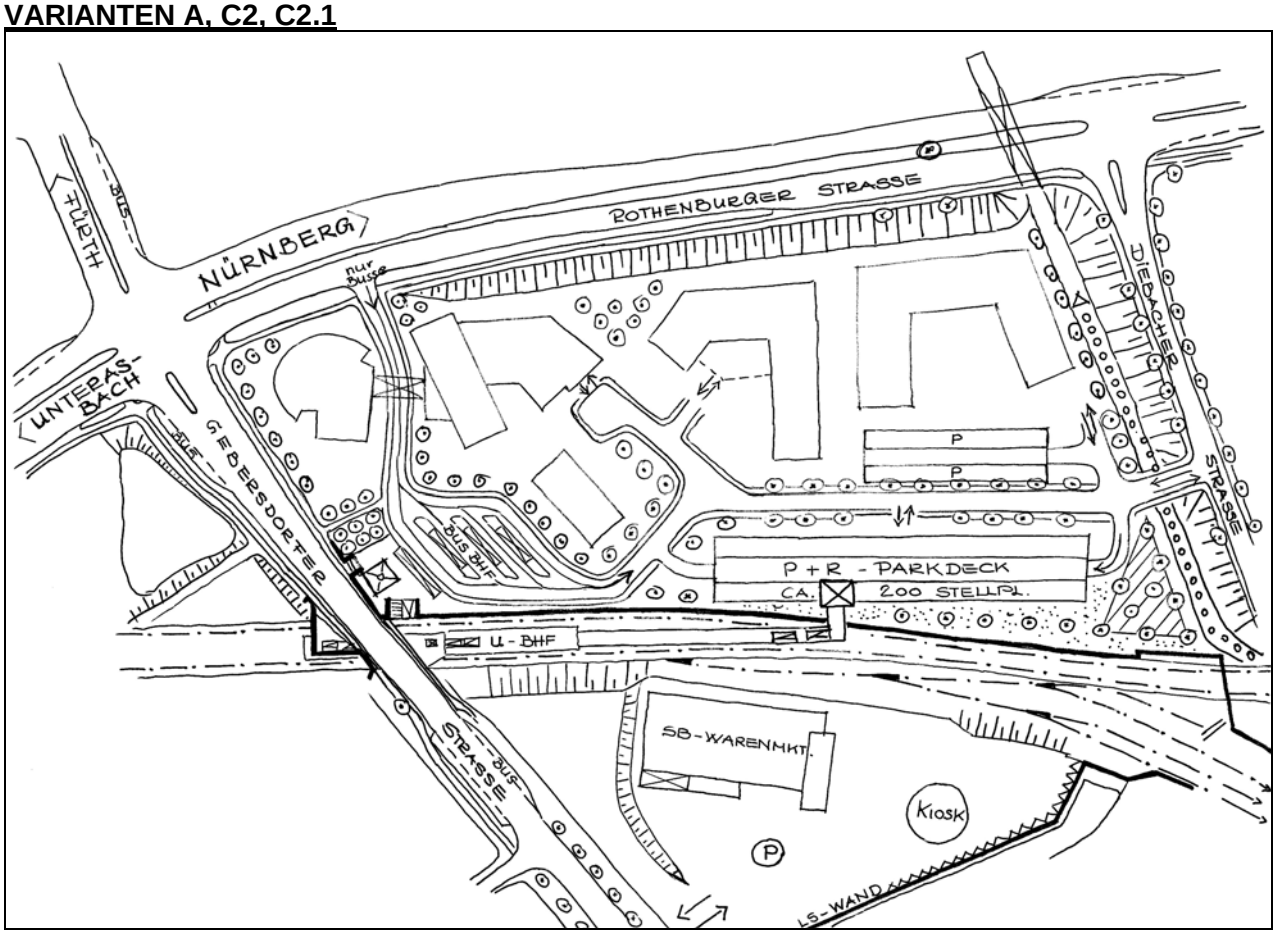
Varianten B1 und B2

In beiden Vorschlägen wird die U-Bahn-Technische Infrastruktur (Abstellgruppen, Waschanlage) **nördlich** der U-Bahntrasse angeordnet, wobei in der Variante B2 die Unterbringung der Einrichtungen komplett im unmittelbaren Bereich der Trasse platziert ist. Bei diesen beiden Lösungen bleibt im Vergleich zu den A,C-Varianten weniger Fläche zur Bebauung übrig.
Die Anordnungen der Nutzungen orientieren sich entsprechend der Flächenzuschnitte im Westen mit dem Busbahnhof und dem P + R-Platz und im Osten mit einer gewerblichen Nutzung, deren Gestaltung als Eck-Betonende Bebauung ausgebildet werden könnte.

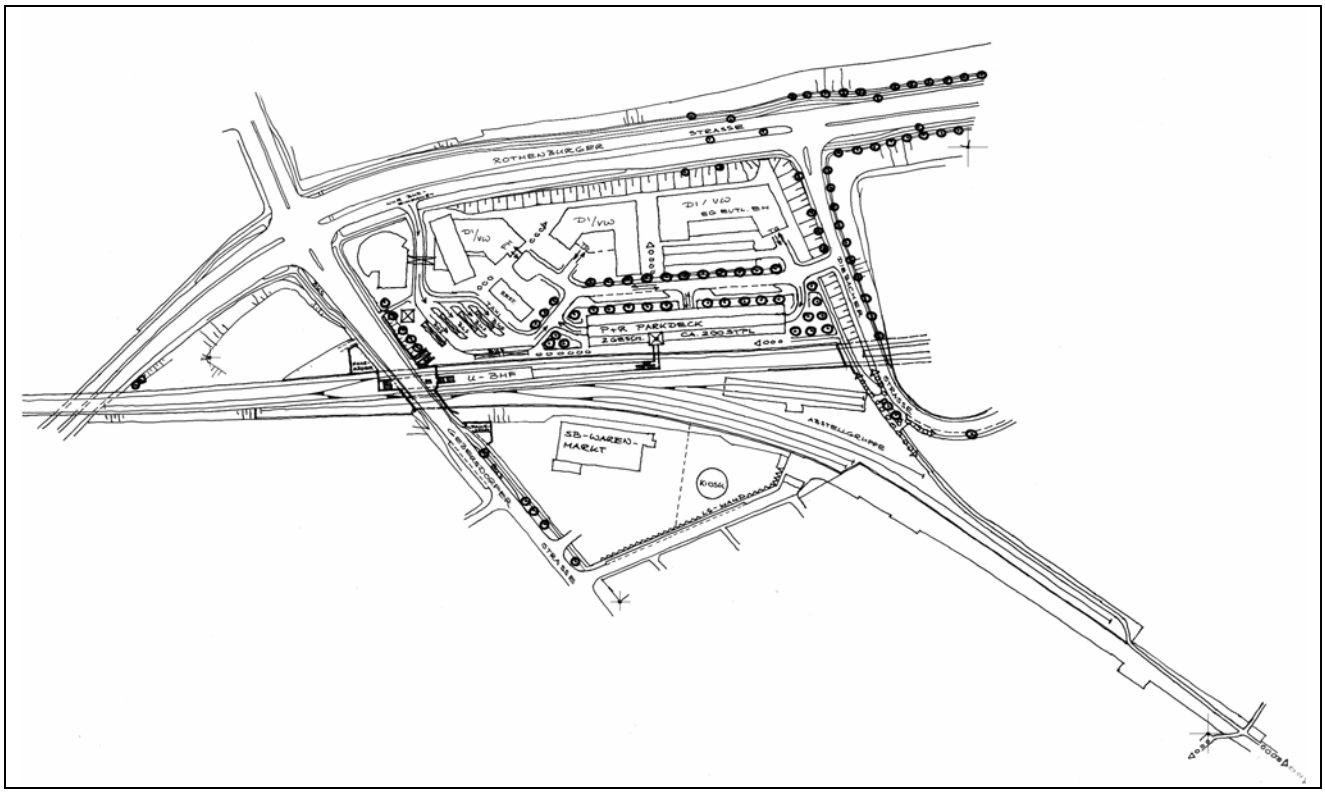
Fazit: Die Anordnung der Abstellanlage im Norden des U-Bahnhofs hat bedeutende Nachteile:

- Geringere Nutzung des städtischen ehem. Kohlenlagergrundstücks
- Keine hohe Dichte im Nahbereich der U-Bahn
- Konflikte mit Anwohnern wegen zahlreicher Rangierfahrten (B1)
- Gravierende betriebliche Nachteile (Siehe U-Bahnplanung)

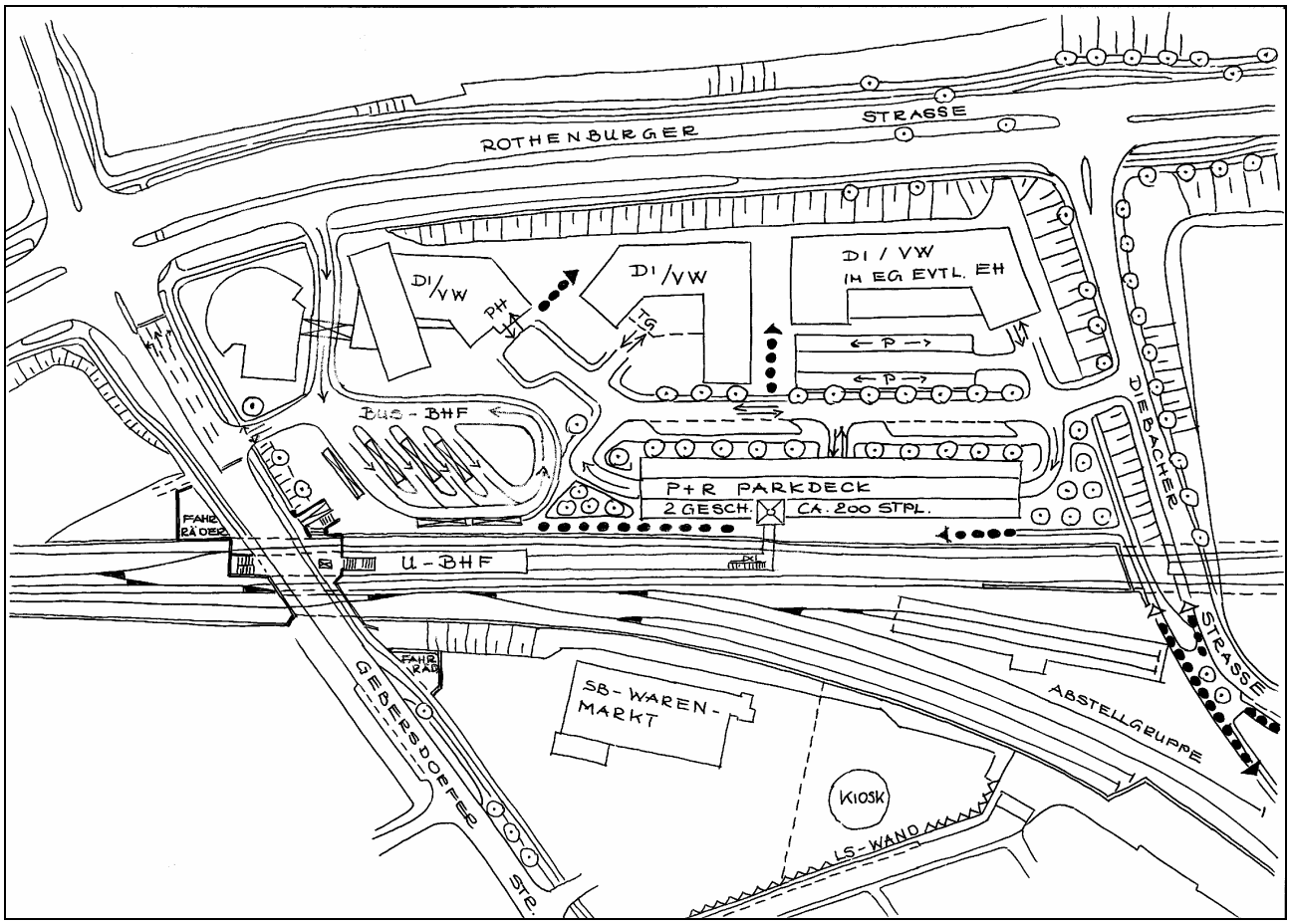
VARIANTEN A, C2, C2.1



VARIANTE A
Strukturplan Stpl 1-3



Variante C2
Stpl 1-3 / Strukturplanung



Variante C2.1 mit direkter Busausfahrt Gebersdorfer Straße
Strukturplanung Stpl 1-3

Varianten A, C2 und C2.1

Den Varianten gemein ist die Lage der Abstellgruppen **südlich** der geplanten U-Bahntrasse. Unterschiede ergeben sich aus der Führung der U-Bahntrassen.
Bei den Varianten C2 und C2.1 wird im östlichen Teil die Trasse nach Norden verlegt. Hierdurch ergeben sich erweiterte Flächenmöglichkeiten zur Unterbringung der erforderlichen Abstellgruppen im südlichen Zwickelbereich.
Während bei der Variante A die gesamte Abstellgruppe nach Südosten in den Bereich östlich der Wohnbebauung am Wintersdorfer Weg und Weinzierleiner Straße platziert wird (Trasse der ehemaligen Bibertbahn), ergibt sich bei den Varianten C2 und C2.1 die Möglichkeit nur ein Gleis in den Bereich der Wohnbebauung zu führen. Für beide Lösungen sind Lärmschutzmaßnahmen zur angrenzenden Wohnnutzung zu prüfen.
Bezogen auf das Nutzungskonzept werden für die Varianten in Abhängigkeit der unterschiedlichen flächenmäßigen Gegebenheiten die verkehrlichen Infrastruktureinrichtungen, wie Busterminal und Parkmöglichkeiten (P+R - Platz) in direkter Nähe zur U-Bahnhofstation angeordnet.
Für die verbleibenden Flächen südlich der Rothenburger Straße bieten sich die Situierung von, der Eingangssituation der Stadt gerecht werdender Bebauung in Form einer anspruchsvollen architektonischen Gestaltung und einer hochwertigen Nutzung (Dienstleistung und Verwaltung) an.

Aufgrund der Ergebnisse eines Abstimmungsgesprächs mit der Verkehrsplanung am 07.08.2007 wurde die Abfahrtstrecke der Busse über das Kohlenhofgelände und den Kreuzungsbereich Rothenburger Straße, Diebacher Straße als zu weit bzw. wegen zu langer Fahrzeit als ineffizient befunden.

Deshalb wurde die Variante C2 dahingehend modifiziert, dass die Busabfahrt über die Gebersdorfer Straße erfolgt. Diese Darstellung wird in der weiter entwickelten Variante C2.1 berücksichtigt.

Fazit: Die Varianten mit der Abstellanlage im Süden der U-Bahn lassen eine bessere Städtebauliche Nutzung des ehem. US-Kohlenlagers zu. Eine hohe städtebauliche Dichte und sinnvolle Verknüpfung von öffentlichem und privatem Verkehr ist möglich. Gleichzeitig ist die Lage des Abstellgleises durch den größeren Abstand von den Gebäuden gut vertretbar, die Lage der Fahrzeugbehandlung ebenfalls optimiert.
Die Variante C2 bzw. C2.1 soll der weiteren Planung zugrunde gelegt werden.

5. Weiteres Vorgehen

Die Analyse zur U-Bahnabstellanlage zeigte als optimale Anordnung die Variante C2. Die Strukturanalysen für die Bebaubarkeit und Nutzungsmöglichkeiten des ehem. US-Kohlenlagers mit Zufahrten und Anschlussmöglichkeiten an die U-Bahnhaltestelle bestätigen die Vorzüge der Variante C2. Diese Variante C2 ist mit dem Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 4556 kompatibel.

Der Beschluss des Stadtrates vom 16.05.2007 enthält den Zusatz, dass der Vollzug so zu gestalten ist, dass bis zur Vorlage der standardisierten Bewertung zur von der Stadt Nürnberg weiterhin favorisierten U-Bahnverlängerung keine unumkehrbaren Fakten, bezogen auf die Bibertbahntrasse geschaffen werden.
Das bedeutet, dass eine Wirksamkeit des Bebauungsplanes erst eintreten darf, wenn die standardisierte Bewertung der U-Bahnverlängerung in den Süd-Westen vorliegt. Bis zu diesem Zeitpunkt können die einzelnen Verfahrensschritte durchgeführt werden, jedoch darf der letzte Schritt zur Rechtskraft, die Veröffentlichung, nicht durchgeführt werden.

Es wird vorgeschlagen, das eingeleitete Bebauungsplan-Verfahren auf der Basis des Rahmenplanes vom 14.02.2007 fortzuführen.

Ein Ankauf der Flächen für die zukünftige U-Bahn Abstellanlage und Fuß- / Radweg und ein Verkauf von Gartenflächen an die Anwohner wäre nach dem Billigungsbeschluss sinnvoll.

Stadtplanungsamt
August 2007