

Bebauungsplan-Verfahren Nr. 4350, Gebiet zwischen Dürrenhofstraße, Kressengartenstraße und Tullnaustraße (ehem. Milchhofareal)

Sachverhaltsdarstellung

Zwischen dem Grundstückseigentümer, der DIBAG, und der Stadtverwaltung wurden mehrere Gespräche, über die weitere Entwicklung des ehemaligen Milchhofareals geführt. Insbesondere der östliche Teilbereich des ehemaligen Milchhofareals stand im Blickpunkt. Die Ergebnisse aus diesen Gesprächsrunden stellt, aus Sicht der DIBAG, die vorliegende Planung der DIBAG dar.

Die Dissenspunkte zwischen den städtebaulichen Zielen, ersichtlich aus der Rahmenplanung zum Bebauungsplan Nr. 4350 der Stadt Nürnberg, und den Planungen der Entwicklungswünsche der DIBAG, werden aufgezeigt

Planungsstand

Bebauungsplan-Verfahren

Rahmenplan zum Bebauungsplan Nr.4350 vom 13.04.2010

- Stadtplanungsausschuss 20.05.2010
- Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung, 21.06.-19.07.2010
gemäß § 3 Abs. 1 BauGB
Keine Anregungen
- Frühzeitige Behördenbeteiligung 02.08.- 17.09.2010
gemäß § 4 Abs. 1 BauGB, auf Grundlage des Rahmenplans des Stadtplanungsamtes durchgeführt
Anregungen und Stellungnahmen der Fachdienststellen in Bearbeitung

Bedingt durch die geführten Gespräche mit der DIBAG wurden Alternativlösungen vom Stadtplanungsamt erarbeitet. Diese sind in der Planung der DIBAG nicht berücksichtigt.

Das nun von der DIBAG vorgelegte Planungskonzept basiert auf der Rahmenplanung des Bebauungsplanes und nicht auf der Alternativlösung. Das Planungskonzept soll, lt. DIBAG, die Ergebnisse der geführten Gespräche widerspiegeln.

Ausgehend von den städtebaulichen Zielvorstellungen und Rahmenbedingungen die sich in dem Rahmenplan zum Bebauungsplan widerspiegeln, liegen aber weiterhin Dissenspunkte in den verschiedenen Planungsbereichen vor, welche hier vorgestellt werden und zur Diskussion stehen:

<u>DIBAG</u>	<u>Verwaltung</u>
Teilgebiet OST	
<u>3. Erschließung</u> (Punkte/ Nummerierung gemäß Dissensplan) Es ist geplant die Stichstraße in zwei Bereiche zu unterteilen. Der erste Bereich zwischen VR-Bank und ehem. E-Werk bleibt bis zu einem Wendehammer öffentlich. Davon erfolgt die Erschließung VR-Bank, Parkhaus, Baufenster 2 und 3. Der zweite Bereich soll als private Erschließungsfläche im Zusammenhang der Bebauung der Baufenster 2 und 3 gestaltet werden. Eine Durchwegung zur Mercedes-Fläche ist nicht vorgesehen und nicht erwünscht.	Die öffentliche Widmung der Tullnaustraße muss weiter bestehen bleiben, um eine ausreichende öffentliche Erschließung der Grundstücke zu gewährleisten und einer Durchwegung nicht entgegen zu stehen. Es besteht aber die Möglichkeit einer temporären, jederzeit widerrufbaren Verpachtung von Teilflächen der öffentlichen Verkehrsflächen im westlichen Bereich der Tullnaustraße für Sondernutzungen. Der Fußweg und die Begehbarkeit sind sicherzustellen

Die notwendige Ertüchtigung des Knotens Tullnaustraße / Kressengartenstraße sowie der Ausbau / Ertüchtigung der Tullnaustraße / Stichstraße wird im Rahmen eines Erschließungsvertrages mit der DIBAG geregelt.	
<u>5. E-Werkgebäude (Werkhalle)</u> Dieses Gebäude einschließlich eines Grundstückes von angemessener Größe umfasst die Schenkungszusage des Grundstückseigentümers. Die Halle verfügt über ausreichende Nutzfläche um die geplante Kindertagesstätte und Gastronomie unterzubringen. Bestand ca. 1300 m² Nutzfläche. Benötigte Nutzfläche Kita ca. 600-700 m² mit entsprechender Freifläche von 600-700 m² für gastronomische Nutzung ebenfalls ca. 600-700 m² Fläche vorhanden. Größe Schenkungsgrundstück – 2400 m² <u>Der Erhalt des Kopfgebäudes ist nicht vorgesehen</u>, ist nicht Bestandteil der Schenkungszusage. Gegen den Erhalt sprechen Sachzwänge wie u.a.: Die Erschließung des Parkhauses wäre nicht mehr möglich ohne das Baufenster 2 einzuschränken.- Schlechter Bauzustand, und die unterschiedlich zu wertenden historische Dimensionen der beiden Gebäude.	Im Vorfeld gab es in der Öffentlichkeit Diskussionen über den <u>Erhalt des ehem. E-Werkes (Kopfbau und Werkhalle)</u>, so dass der Erhalt der Gebäude in die Bauleitplanung aufgenommen wurde Um den erforderlichen Freiflächenbedarf für Kindertagesstätten Rechnung zu tragen und um ein attraktives Umfeld zu schaffen, werden ca. 3140 m² Grundstücksgröße benötigt. Für die restlichen Freiflächen von ca. 1600 m², von der zukünftigen Kindertagesstätte bis zur Tullnaustraße, wäre an einen Verkauf an die Stadt zu denken. So kann den städtebaulichen Zielvorstellungen des Bebauungsplanes Nr. 4350, eine hohe grünordnerischen Qualität für das Gebiet zu erreichen, entsprochen werden. <u>Der Erhalt und die Integration der Gebäude</u> - welche zwar nicht unter Denkmalschutz stehen, jedoch einen hohen technikgeschichtlichen Wert darstellen - entspricht der Zielsetzung der Stadtverwaltung. Vergleichbare Fälle zeigen, dass bei architektonisch gut geplanter Nutzung des Potentials ein städtebaulicher Akzent durch die Sanierung geschaffen werden kann. Die Erschließung des Parkhauses kann gewährleistet werden.
Die VR-Bank Nürnberg baut auf dem Areal ihr lang geplantes neues Bankgebäude. Sie haben sich für die hochwertige Fläche entschieden da ein aus ihrer Sicht stimmiges, in sich geschlossenes und ausgewogenes, für ihre Bedürfnisse passendes Bebauungskonzept vorlag. Der unversehrte Erhalt des Grundbaukörpers des ehemaligen E-Werks mit dem sogenannten Kopfbau war mit ein entscheidender Impuls zum Erwerb der Fläche für die VR-Bank. Mit dem nun vorliegenden Konzept der Firma DIBAG kann sich der Investor nicht identifizieren und es entspricht auch nicht mehr den Voraussetzungen unter denen sie sich für diese Fläche entschieden haben. Die aktuellen Planungen weichen nach Sicht der VR-Bank Nürnberg sehr von jenem städtebaulichen Konsens ab, der maßgeblich für die Investitionsentscheidung und für die Planung des neuen Bankgebäudes war.	
<u>2. Abstandsflächen/Baufluchten/Wegführung</u> Für das Baufenster 3 wird als vordere Kante die Flucht des Westflügels des VR-Bankgebäudes aufgenommen, im Osten wird ein 5m –Abstand zur Grundstücksgrenze	Bauflucht soll aus städtebaulicher Sicht zur Kressengartenstraße hin angepasst werden. Die Abstandsflächen zum Mercedesgrundstück sollen mind. 5m betragen, um so das

VR-Bank eingehalten. Für die Baufenster 2 und 3 wird eine Grenzbebauung zum Mercedesgrundstück geplant. Eine Abstandsflächenübernahme wurde erteilt. An der Grundstücksgrenze Mercedes wird eine Fußwegeverbindung geplant.	städtebauliche / grünordnerische Planungsziel, u.a. Grünzäsuren und Blickachsen zum Wöhrder See hin zu bilden, zu gewährleisten. Für das Baufenster 2 ist der Mindestabstand zu den angrenzenden Nutzungen u.a. notwendig um den entstehenden Immissionen / Emissionen durch die Werkstattnutzungen etc. Rechnung zu tragen. In der bisherigen Planung wurde eine großzügige durchgehende Grünzäsur mit Wegeverbindung angedacht. Diese befindet sich in der Mindestabstandsfläche zu den Baufenstern 3 und 2. Der im DIBAG- Plan dargestellte Weg wird, wie aus Gesprächen mit Mercedes hervorgegangen, so nicht akzeptiert werden. U.a. die innerbetrieblichen, technischen Abläufe, der Werkstattbetrieb können keine gefahrlose Nutzung für eine so knappe öffentliche Wegeverbindung garantieren.
<u>4. Geschosshöhen / Größe Baufenster</u> Ausgehend von der Höhenentwicklung der baulichen Anlagen im Planungsgebiet, wird die Geschossigkeit der Gebäude bewertet. Die Baukörper werden V-VI geschossig mit entsprechenden Staffelungen und Rücksprüngen vorgesehen. Der konkret vorgetragene Bedarf von interessierten Unternehmen zu berücksichtigen und eine ausreichende Flexibilität für die weitere Entwicklung zu erhalten sollten die dargestellten Baufensterabmessungen und Bruttogeschossflächen zulässig sein: Baufenster 1: 8.000 m² Baufenster 2: 11.700 m² Baufenster 3: 8.000 m² Zzgl. Parkhaus /Ehem. E-Werk	Grundsätzlich soll die Geschossigkeit für die Büro-/Dienstleistungsgebäude max. fünf Geschosse als Grundhöhe nicht überschreiten. Das Parkhaus kann dreigeschossig mit einer vierten Ebene (Dach) angepasst an die Geländehöhen, mit einem viergeschossigen Kopfbau für weitere Dienstleistungsnutzungen platziert werden ohne dass es die Kindertagesstätte „erdrückt“. Die Bebauung stellt aus Sicht der Verwaltung die maximalen Baumassen dar. Die Ausformung des Baukörpers und die Höhen des geplanten Vorhabens im Baufenster 2 können so nicht akzeptiert werden, da u.a. der Kopfbau des E-Werkes entfallen würde und das städtebauliche Konzept, insbesondere bei der Höhendifferenzierung u.a. zu den bestehenden Gebäuden (E-Werk), nicht als ausgewogen erscheinen würde. Innerhalb der Baufelder ist die Gebäudestellung variierbar, so dass den verschiedenen Investorenwünschen Rechnung getragen werden kann. Die bauliche Ausformung und die Höhe der Baukörper können am Einzelentwurf entschieden werden. In der Alternativplanung wurde den Größenbedürfnissen der Investoren entgegengekommen. Da die Größe der Bruttogeschossflächen von Gespräch zu Gespräch variierte wurden seitens der Verwaltung die Baufenster (jeweils ca. 10.000 m² BGF, GRZ/GFZ nach BauNVO) festgelegt. So ist die Flexibilität auf Investorenwünsche

	einzugehen, gewahrt. Die derzeit angedachte Nutzung, Büro, kann damit realisiert werden.
<u>6. Ruhender Verkehr / Grünflächen, Tullnau</u> Aufgrund des Planungskonzeptes werden ca. 620 Pkw-Stellplätze benötigt. Im Verkehrsgutachten vom 10/2009 wurden 695-728 als verträglich bzw. aufnehmbar dargestellt. Dies ist mehr als vorgesehen. Von dem Gesamtstellplatzbedarf sollen ca. 470 Stellplätze im Parkhaus untergebracht sein und 150 sind als Außenstellplätze vorgesehen.	Die Grundlage für das Verkehrsgutachten stellte zur damaligen Zeit ein anderes Nutzungskonzept für das Gebiet dar. Das jetzige Planungskonzept sieht jetzt andere Nutzungen vor, die die Leistungsfähigkeit der Straßen anders bzw. stärker belasten. Die Spitzenzeiten haben andere Überlagerungen hinsichtlich der Konzentration der An / Abfahrten. Nach jetzigem Stand kann man davon ausgehen, dass der Stellplatzbedarf insgesamt höher liegt als der Verbindungsknoten Kressengartenstraße /Tullnaustraße aufnehmen kann. Das Verkehrsgutachten hatte empfohlen, auf ein Parkhaus im Teilgebiet West zu verzichten. Da das Parkhaus West jedoch realisiert werden soll, sind die Kapazitäten im Teilgebiet Ost entsprechend zu reduzieren. Abwickelbar sind ca. 350 Stellplätze inklusive der 130 Stellplätze für die VR-Bank. Die restlichen Stellplätze müssen abgelöst werden. Die Stellplätze in der Freifläche über Baufenster 1 nur eingeschränkt möglich da eine Klärung zu der Zu-/abfahrt, -Aufnahme Tullnaustraße noch offen, bzw. nicht realisierbar sind. Bereich soll seitens der Verwaltung als öffentliche Grünfläche dienen, so kann eine Freiflächenverbindung zum Tullnaupark hergestellt werden und so eine Aufwertung des gesamten Gebietes erreicht werden. (Sh. auch o.g. Pkt. 5)
Teilgebiet WEST	
<u>1. Bauflucht</u> Aus dem Bauantrag für das Parkhaus und anschließenden Bürogebäude ist ersichtlich, dass die Gebäudeflucht auffallend nach vorne „springt“.	Aus städtebaulichen Gesichtspunkten sollte die Bauflucht des neuen Bürogebäudes an die des Schweizerbaus angepasst werden, Überschreitung von ca. 1m – max. 2m können gewährt werden.

<u>8. Öffentliche Widmung</u> Im Rahmen der Bauanträge und der Straßen wie auch Freiflächengestaltung ist das Thema der Widmung noch nicht geklärt. Die DIBAG steht zurzeit mit der Stadtverwaltung in Verhandlung.	Eine weitere Erschließung für motorisierten Verkehr über die Dürrenhofstraße ist verkehrlich nicht abwickelbar (Ausnahme Schweizerbau - Bestandschutz). Die Erschließung der neuen Gebäude erfolgt über neuen Straßenstich der Kressengartenstraße. Um die städtebaulichen und öffentlichen Belange zu wahren ist aber eine öffentliche Widmung unabdingbar.
Teilgebiet MITTE	
<u>7. Bauvorhaben Mercedes-Niederlassung</u> Für das Vorhaben liegt eine Baugenehmigung vor. Zwischenzeitlich haben sich für das Unternehmen die branchen-wirtschaftlichen Rahmenbedingungen geändert. Die in dem Rahmenplan dargestellte, bereits genehmigte Planung soll nach derzeitigem Stand angepasst und im Rahmen eines neuen Bauantrages eingereicht werden. Die Planung ist mit der Stadtverwaltung abgestimmt und somit Planungskonform mit den Zielen des Bebauungsplanes und genehmigungsfähig. Die Freiflächen- und Gründachthematik wird noch besprochen.	
<u>9. Ein/Ausfahrt</u> Der in der Planungskonzept dargestellte zusätzliche verkehrliche Anschluss an die Kressengartenstraße („rechts rein, rechts raus“,) würde die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Kressengartenstraße stadtauswärts negativ beeinflussen und kann nicht zugelassen werden.	

(Die Punkte/Nummerierung entsprechend Dissensplan)

Fazit und Vorschlag über das weitere Vorgehen

Aus der Klärung der Dissenspunkte heraus wird eine Rahmenplanung erarbeitet, die die städtebaulichen, wirtschaftlichen und öffentlichen Belange berücksichtigt. Weitere Anregungen aus den Frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligungen werden berücksichtigt.

Das aktuelle Nutzungsprogramm der Grundstückseigentümer kann in die Rahmenplanungen der Stadt weitest gehend übernommen werden, damit die städtebauliche wie auch wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes gefördert wird und flexibel umgesetzt werden kann.

Die Rahmenplanung der Verwaltung bildet alternativ und in Ergänzung der Planungen der Grundstückseigentümer klar definierte Räume durch Vorgabe von Raumkanten entlang der Kressengartenstraße und im Inneren des Gebiets. In den Planungen werden Grünachsen und öffentliche Verbindungen angelegt.

Allgemein wird die städtebauliche Zielsetzung, im Stadtgebiet entlang der Bahnlinien Wegeverbindungen aufzunehmen und Lücken zuschließen, verfolgt.

Der städtebauliche Rahmenplan wird in Abstimmung mit dem Investor weiterentwickelt.