

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

Einleitung und Billigung

Entscheidungsvorlage

1) Planungshistorie und Bauleitplanungen

Zur städtebaulichen Entwicklung des ehemaligen Südbahnhofs wurde in 2015 ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, aus welchem die Planung des Büros West8, Rotterdam, als Siegerentwurf hervorging und in der Sitzung des AfS am 17.09.2015 als Grundlage der weiteren Planungen empfohlen wurde. Die zur Baurechtschaffung erforderlichen und auf der Gesamtplanung basierenden vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanungen wurden im Stadtrat am 28.10.2015 (FNP-Änderung Nr. 8) und im AfS am 28.04.2016 (BP Nr. 4600 "Brunecker Straße") eingeleitet. Im Anschluss daran wurden die frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 Abs.1 und 4 Abs.1 BauGB durchgeführt.

Im Zuge der abschnittsweisen planungsrechtlichen Umsetzung wurde das Modul I westlich der Brunecker Straße aus der Gesamtplanung herausgelöst und als eigenständige Bauleitplanung fortgeführt. Zu diesem Zweck wurden die FNP-Änderung Nr. 8a sowie der BP Nr. 4635 "Südlicher Hasenbuck" aufgestellt; zu letzterem wurde ein städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB erarbeitet. Die jeweilige Trägerbeteiligung gemäß § 4 Abs.2 BauGB und die Instruktion des städtebaulichen Vertrags erfolgten ab 12/2017. Die FNP-Änderung Nr. 8a wurden dem AfS am 27.09.2018 sowie dem Stadtrat am 17.10.2018 zur Billigung vorgelegt. Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB für die FNP-Änderung findet voraussichtlich in 11/2018 statt.

2) Inhaltliche Schwerpunkte des BP Nr. 4635

a) Nutzungen und Einwohner

Der BP Nr. 4635 umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 33,5 ha und setzt neben Allgemeinen Wohngebieten auch verschiedene Gemeinbedarfsflächen, u.a. zur Errichtung einer Grundschule für ca. 500 Schüler sowie zweier Kindertagesstätten, sowie ein Sondergebiet zur Nahversorgung (Gesamtverkaufsfläche ca. 3.000m²) und zum Wohnen fest. Die Planung ermöglicht die Entwicklung von insgesamt ca. 1.570 Wohneinheiten für ca. 3.300 Einwohner, wovon ca. 80% auf den Geschosswohnungsbau und 20% auf den hochverdichteten Einfamilienhausbau entfallen. Für den geförderten Wohnungsbau stehen im Geschosswohnungsbau ca. 430 Wohneinheiten sowie im Einfamilienhausbau ca. 43 Wohneinheiten zur Verfügung.

Die Verortung der Kindertagesstätten und der für den geförderten Wohnungsbau vorgesehenen Flächen erfolgte im Hinblick auf die Größe des Plangebiets und dessen Realisierung in drei Bauabschnitten (Nord, Süd und druckverarbeitender Betrieb¹). Zudem ermöglichen die Festsetzungen des BP Nr. 4635 innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete u.a. auch die Unterbringung kultureller und sozialer Nutzungen (z.B. Tagespflegeeinrichtungen, Stadtteilhäuser).

¹ Innerhalb des Plangebiets besteht ein druckverarbeitender Betrieb, dessen Mietvertrag in 06/2026 endet. Die blockierten Flächen umfassen die Baufelder WA 7, 12, 13, 15 und 16 sowie einen Teil der öffentlichen Grünfläche im Norden.

b) Mobilität - Ziel: Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Ein vom Investor beauftragtes Verkehrsgutachten hat die Leistungsfähigkeit und Kapazitäten des an das Areal angrenzenden Straßennetzes untersucht und kam zu dem Ergebnis, dass das benachbarte Hauptverkehrsstraßennetz nur noch begrenzt zusätzlichen Verkehr leistungsfähig abwickeln kann. Das Gutachten empfiehlt eine Obergrenze von 15.000 Kfz/24h, die durch die neuen Nutzungen des Gesamtareals erzeugt werden sollten. Um diese Obergrenze nicht zu überschreiten, müssen bei der Entwicklung des Gebietes Maßnahmen ergriffen werden, die dazu beitragen, dass möglichst viele Wege mit dem öffentlichen Nahverkehr, zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Das Gutachten misst der vom AfV beschlossenen Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 bis zur Bauernfeindstraße eine zentrale Bedeutung bei, da nur mit dieser leistungsfähigen ÖPNV-Erschließung gewährleistet werden kann, dass für die Neuverkehre des Entwicklungsgebietes ein höherer Anteil ÖPNV-Nutzer erreicht wird. Die am Rand des Areals verlaufende U-Bahnlinie erschließt nur die westlichen und südlichen Bereiche des Entwicklungsgebietes, die Straßenbahnverlängerung bedient die Nutzungen in den zentralen, nördlichen und östlichen Bereichen. Die geplante Straßenbahn wird zwischen der Ingolstädter Straße und der Bauernfeindstraße voraussichtlich zwei weitere Haltestellen erhalten. Derzeit erarbeitet ein externes Ingenieurbüro die Standardisierte Bewertung für die Verlängerung der Straßenbahn. Ein positiver Nutzen/Kosten-Faktor ist eine Voraussetzung für den Erhalt von Fördermitteln für den Bau der Straßenbahn.

Darüber hinaus wurde für das Modul I, das vorwiegend Wohnbebauung vorsieht, ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das die Entwicklung eines autoarmen Quartiers unterstützt. Mit verschiedenen Maßnahmen des Konzeptes wird die multimodale Verkehrsmittelnutzung gefördert und damit eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs erreicht.

Um die verkehrlichen Herausforderungen zukünftiger neu zu entwickelnder Wohngebiete in Nürnberg (Tiefes Feld, Wetzendorf etc.) zu bewältigen, hat die Verwaltung ein Mobilitätskonzept erstellt, das dem Stadtrat in einer der nächsten Sitzungen des Verkehrsausschusses (AfV) vorgestellt wird.

Mobilpunkte

Innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen erfolgt die Herstellung von Mobilpunkten (Carsharing, Elektromobilität). Die Anordnung der insgesamt fünf Mobilpunkte erfolgt über das Plangebiet verteilt an den Knotenpunkten zu bestehenden und künftigen ÖPNV-Anschlüssen sowie in direkter Nähe zu stark frequentierten Einrichtungen (Grundschule, Einzelhandel), aber auch unmittelbar in den Wohngebieten. Darüber hinaus verfügen die Mobilpunkte über Erweiterungsflächen, so dass die Stellplatzanzahl bei entsprechendem Bedarf von derzeit drei auf fünf Stellplätze erweitert werden kann.

Stadtteilbüro

In Abstimmung mit dem Investor werden der Stadt Nürnberg auf Grundlage gezielter Regelungen im städtebaulichen Vertrag Flächen für ein Stadtteilbüro zur Verfügung gestellt. Hier können entsprechende serviceorientierte Leistungen angeboten werden (z.B. Fahrrad- und Lastenradverleih). Das Stadtteilbüro wird innerhalb des WA 18 südlich des U-Bahnhofs Hasenbuck bzw. des hier geplanten Quartiersplatzes untergebracht. Bis zur Errichtung der Gebäude ist die Unterbringung des Stadtteilbüros in einem Container möglich, so dass die beabsichtigten Leistungen den künftigen Bewohnern von Anfang an zur Verfügung stehen.

Fuß- und Radwege

Charakteristisch für die Planung ist ein Verkehrsraum, der überwiegend Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung steht. Im Plangebiet - und insbesondere innerhalb der öffentlichen Grünfläche im Norden (Park) - wird ein umfassendes Fußwegesystem entwickelt. Entlang der Sammel- und Anwohnerstraßen werden beidseitig Gehwege mit einer Breite von mind. 2,5m angeordnet. Die Straßen selbst erhalten ausnahmslos straßenbegleitende Grünflächen zur

der ortsnahe Versickerung der Niederschlagswasser sowie zur Anpflanzung von Bäumen. Der Radverkehr wird sowohl in Ost-West- (Parkwege Nord und Süd) als auch in Nord-Süd-Richtung (Brunecker Straße) auf eigenständigen, kraftfahrzeugfreien und damit verkehrssicheren Wegen geführt werden. Die Ertüchtigung der Brunecker Straße ist jedoch erst mit Aufgabe der Nutzungen im Bereich des druckverarbeitenden Betriebs sowie nach Entwidmung der Brunecker Straße von eisenbahnrechtlichen Zwecken möglich².

Öffentliche Kfz-Stellplätze

Die öffentlichen Kfz-Stellplätze werden voraussichtlich wechselseitig entlang der Fahrbahnen angeordnet. Durch den damit einhergehenden Entfall der Längsparkstreifen stehen größere Flächen für Gehwege und Straßenbegleitgrün bzw. begrünte Flächen zur Versickerung des Niederschlagswassers zur Verfügung. Hieraus resultiert eine Minimierung der öffentlichen Stellplätze auf ca. 1 öStP/7 WE³; dies entspricht ca. 225 öffentlichen Stellplätzen.

Private Kfz-Stellplätze

Die Unterbringung der für die Wohnbebauung erforderlichen privaten Kfz-Stellplätze erfolgt ausnahmslos in Tiefgaragen. Abweichend von der Stellplatzsatzung der Stadt Nürnberg wird die Anzahl der privaten Kfz-Stellplätze insgesamt jedoch um ca. 30 % reduziert; dies entspricht einer Anzahl von insgesamt ca. 1.150 StP. Die im Sondergebiet an der Brunecker Straße untergebrachten Einzelhandelsnutzungen wird auf 0,7 reduziert. Diese Stellplätze können - je nach Anordnung der baulichen Anlagen - tlw. oberirdisch untergebracht werden. Die Parkierung für die Gemeinbedarfsnutzungen wird ebenfalls reduziert und erfolgt tlw. auf den Bauflächen sowie auf den öffentlichen Stellplätzen. Fahrradstellplätze werden mind. hälftig oberirdisch in leicht zugänglichen, abschließbaren Räumen hergestellt.

c) Intensiv genutzte Grünflächen - Ziel: Vorrangflächen für Kinder

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 Ruhezeiten 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 als auch das Radfahren 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 Nutzergruppen⁴.

² Zur eisenbahnrechtlich gewidmeten Brunecker Straße bestehen vertragliche Vereinbarungen zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Investor. Die Entwidmung erfolgt erst nach Herstellung einer alternativen Erschließung des Rangierbahnhofes (vgl. AfS 19.07.2018, Beschlussvorlage zu BP 4600).

³ Die Anzahl der öffentlichen Stellplätze wird u.a. unter Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung eines Plangebietes festgelegt - es ist die Anordnung von einem öffentlichen Stellplatz je zwei bis sechs Wohneinheiten möglich.

⁴ Die öffentliche Grünfläche östlich der Brunecker Straße befindet sich im Geltungsbereich des BP Nr. 4652 „Ingolstädter Straße“, welcher auch das Modul II umfasst. Mit der Aufstellung wird voraussichtlich in 01/2019 begonnen (vgl. AfS 19.07.2018, Beschlussvorlage zu BP 4600).

Aus der Planung resultiert ein Spielflächenbedarf von insgesamt ca. 1,1 ha. Dieser Bedarf kann vollständig in den o.g. öffentlichen Grünflächen gedeckt werden (ca. 40 % der o.g. öffentlichen Grünflächen). Ergänzend kann der Schulhof der geplanten Grundschule gemäß dem Jugendhilfeplan der Stadt Nürnberg als Spielhof genutzt werden.

d) Extensiv genutzte Grünflächen - Ziel: Erhalt ökologischer Werte
Abweichungen vom Baulandbeschluss

Innerhalb der südlichen Grünfläche mit einer Größe von ca. 7,7 ha werden verschiedene ökologische und artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen (u.a. CEF- und Vermeidungsmaßnahmen) umgesetzt. Zum Erhalt der hier tlw. bereits bestehenden ökologischen Wertigkeiten (z.B. § 30 Biotope, Magerrasen, Altbäume) ist eine Abweichung von den Bestimmungen des Baulandbeschlusses erforderlich.

Gemäß dem im Werkausschuss SöR am 10.10.2018 gefassten Beschluss darf zu o.g. Zwecken in definierten Teilbereichen der südlichen Grünfläche von der Kampfmittelberäumung sowie von der Entfernung von Auffüllungen abgesehen werden. Die Abweichungen wurden gutachterlich bewertet und detailliert mit den betroffenen Fachdienststellen abgestimmt. Pflege und Unterhalt der Fläche sollen im Anschluss an die dreijährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege der Stadt obliegen.

Stadtgebietsexterner Artenschutz

Außerdem werden weitere artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen (FCS) auf ca. 11 ha stadtgebietsexternen Flächen in Schwarzenbruck umgesetzt. Hierfür wurden die entsprechenden Flächen grundbuchrechtlich gesichert. Die Maßnahmen wurden im Vorfeld mit der Regierung von Mittelfranken abgestimmt. Pflege und Unterhalt werden durch den Investor veranlasst. Die Stadt Nürnberg wird über den Fortschritt und die Wirksamkeit der Maßnahmen im Rahmen des vertraglich vereinbarten Monitorings informiert.

3) Weitere Verfahrensschritte

a) Abschluss städtebaulicher Vertrag und Bauleitplanungsverfahren

Die aus der Planung resultierenden Lasten und Kosten trägt gemäß den in dem entsprechenden städtebaulichen Vertrag getroffenen Vereinbarungen der Investor. Der Vertrag wird im nichtöffentlichen Teil dieser Sitzung zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Bekanntmachung und Durchführung der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB erfolgt erst nach Abschluss und notarieller Beurkundung des städtebaulichen Vertrags - voraussichtlich ab Mitte 12/2018 i.V.m. einer Öffentlichkeitsveranstaltung.

Der Satzungsbeschluss des BP Nr. 4635 kann voraussichtlich im ersten Halbjahr 2019 gefasst werden. Der BP Nr. 4635 tritt jedoch erst mit der durch die Regierung von Mittelfranken zu erteilenden Genehmigung der FNP-Änderung Nr. 8a in Kraft; die Genehmigung wird voraussichtlich in 08/2019 vorliegen.

b) Baufeldfreimachung

Über die Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung gemäß § 33 BauGB (vorgezogene Planreife) ist im weiteren Verfahren zu entscheiden, wovon im vorliegenden Fall insbesondere die Umsetzung aller zeitlich vorgezogen zu realisierenden Maßnahmen betroffen ist.

Der Investor beabsichtigt, möglichst zeitnah mit der Herstellung der artenschutzrechtlich erforderlichen FCS- und CEF-Maßnahmen zu beginnen bzw. tritt hier bereits in Vorleistung. Auf den für die FCS-Maßnahme in Schwarzenbruck vorgesehenen Flächen werden seit 07/2018 bereits erste Eingriffe umgesetzt (z.B. punktuelle Rodung des Baumbestands zur Anlage von Testflächen). Die für die Umsetzung der CEF-Maßnahmen erforderliche Baufeldfreimachung innerhalb der öffentlichen Grünfläche im Süden soll nach dem Bauabschnittsplan des Investors bis 10/2019 abgeschlossen werden. In den Teilbereichen, in denen gemäß dem

o.g. Beschluss des Werkausschusses SöR von den Bestimmungen des Baulandbeschlusses abgewichen werden kann, beginnt zu diesem Zeitpunkt bereits die Umsetzung der in dem entsprechenden Pflege- und Entwicklungskonzept vorgesehenen Maßnahmen.

Im Anschluss daran soll mit der Baufeldfreimachung (i.V.m. Kampfmittelberäumung und Entfernung der Auffüllungen) der künftigen öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen begonnen werden. Der BP Nr. 4635 trifft die zu diesem Zweck erforderlichen Festsetzungen zur Abgrabung und Aufschüttung der Flächen. Im Zuge der Herstellung der öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen erfolgt die erforderliche Geländemodellierung; insbesondere im Nordwesten des Plangebietes ist ein Niveauunterschied von ca. 4,0m zu überwinden (Anbindung Nerzstraße/Planstraße B). Der Erstbezug im Umfeld der Nerzstraße ist für 2020 vorgesehen.

4) Anträge der Fraktionen

a) SPD vom 03.08.2018 bzgl. der Entwicklung autoarmer Stadtquartiere

Ein Grundgedanke des aus dem in 2015 durchgeführten Wettbewerb hervorgegangenen Siegerentwurfs (s.a. Punkt 1) ist die Entwicklung eines Stadtteils, in welchem dem Prinzip der kurzen Wege folgend alle zur täglichen Versorgung erforderlichen Einrichtungen (Kindertagesstätten, Grundschule, Spielplätze und Erholungsflächen, Nahversorgung und ggf. soziale und kulturelle Einrichtungen) zu Fuß und mit dem Rad unkompliziert zu erreichen sind. Der Ausbau der bestehenden und geplanten ÖPNV-Anschlüsse zur Attraktivierung der autofreien Anbindung an das Stadtgebiet war von Beginn an eine Prämisse, die die städtebaulichen Planungen maßgeblich beeinflusste.

Dementsprechend lag in allen Planungsphasen ein besonderes Augenmerk auf der Anordnung der einzelnen Einrichtungen im städtischen Gefüge, u.a. werden öffentliche und stark frequentierte Nutzungen in direkter Nähe zu bestehenden und künftigen ÖPNV-Haltestellen und mit unmittelbarer Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz des geplanten Quartiers vorgesehen. Die öffentlichen Grünflächen wurden u.a. im Hinblick auf die Erreichbarkeit im geplanten Quartier selbst als auch für die bestehenden Viertel verortet.

Zur Vernetzung der Quartiere mit den bestehenden und geplanten Grünflächen verlaufen an deren Rändern begleitende Fuß- und Radwegeachsen sowie Verkehrsflächen ohne Stellplätze, die die Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Grünflächen und des umgebenden Wegesystems weiter steigern. Fahrradstellplätze werden an adäquaten Stellen im öffentlichen Raum sowie als überdachte Stellplatzanlagen innerhalb der privaten Flächen vorgesehen.

Innerhalb der Anwohner- und Sammelstraßen war es von Anfang an das Ziel der Planung, den für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehenden Raum innerhalb der öffentlichen und auch privaten Flächen durch die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen weitestgehend zu maximieren. Dieses Ziel wird durch die aus dem Mobilitätskonzept 2017 resultierende signifikante Reduktion der öffentlichen Stellplätze weiter unterstützt.

Ein weiterer Anreiz für den Verzicht auf das eigene Auto soll durch die kleinräumige Anordnung von Mobilpunkten für Carsharing und Elektromobilität geschaffen werden. Die in der Planzeichnung hinweislich dargestellten und in der Ausführungsplanung bereits detailliert untersuchten Mobilpunkte beinhalten bereits heute Erweiterungsflächen, die bei entsprechendem Bedarf aktiviert werden können. Ergänzend hierzu werden in der Planung vertragliche Regelungen getroffen, die der Stadt den Zugriff auf Flächen zur Einrichtung eines Stadtteilbüros ggf. i.V.m. einem Fahrrad- und Lastenradverleih ermöglichen. Das Stadtteilbüro bzw. ein interimweise zu nutzender Container ist südlich des U-Bahnhofs Hasenbuck an dem hier geplanten Quartiersplatz vorgesehen.

Wie bereits unter Punkt 2.b) erläutert, ergreift der BP Nr. 4635 „Südlicher Hasenbuck“ verschiedenste Maßnahmen zur Schaffung eines Stadtquartiers mit reduziertem MIV-Anteil. Die hierfür erforderlichen Festsetzungen und Regelungen schlagen sich sowohl in der Bebauungsplanung (u.a. reduzierter Stellplatzschlüssel, ausschließlich Tiefgaragen) und dem

städtebaulichen Vertrag (u.a. Sicherung der Flächen für das Stadtteilbüro) als auch in der bereits begonnenen Ausführungsplanung nieder (u.a. Anordnung der Mobilpunkte und der alternierenden Stellplätze innerhalb der Fahrbahnen unter Verzicht auf Längsparkstreifen).

Über die Ausarbeitung eines autoarmen Strukturvorschlags sowie die Durchführung eines Wettbewerbs für ein Mobilitätskonzept für die verbleibenden Flächen im Entwicklungsgebiet am ehemaligen Südbahnhofareal wird im Zuge der hierfür erforderlichen Verfahren entschieden. Die Verwaltung wird zu gegebener Zeit berichten. Da nicht alle Aspekte des SPD-Antrages in der heutigen Sitzung des AfS behandelt werden können, wird dieser bei der Vorlage des Mobilitätskonzeptes für neue Wohngebiete im AfV erneut vorgelegt.

b) FDP vom 13.09.2018 bzgl. einer Fuß- und Radwegeverbindung zu den Siedlungen Süd sowie bzgl. einer Fahrradstraße in der Brunecker Straße

Die Anbindung des Plangebiets des BP Nr. 4635 „Südlicher Hasenbuck“ erfolgt über die Brunecker Straße/Planstraße A im Osten und die Nerzstraße/Planstraße B im Nordwesten. Die als Sammelstraßen vorgesehenen Planstraßen A und B erschließen das Plangebiet ringförmig, von ihnen zweigen die zur Anbindung der einzelnen Quartiere erforderlichen Anwohnerstraßen ab (Planstraßen A1 bis A3, B1 bis B4 sowie Planstraßen C und D). Die zu fahrende Geschwindigkeit wird im gesamten Plangebiet auf Tempo 30 begrenzt. Der Radverkehr verläuft - mit Ausnahme der parkbegleitenden Fuß- und Radwege - innerhalb der Straßenverkehrsflächen.

Entlang der Brunecker Straße ist die Einrichtung eines separaten Radweges möglich. Eine Ertüchtigung der Brunecker Straße ist erst mit Aufgabe der Nutzungen im Bereich des druckverarbeitenden Betriebs sowie nach Entwidmung der Brunecker Straße von eisenbahnrechtlichen Zwecken möglich⁵. Die weitere Anbindung nach Norden und Süden erfolgt über eigenständige Radwege. Fahrradstraßen sind zwar ein geeignetes Mittel in bestehenden und beengten Straßenzügen den Radverkehr zu fördern, bei der Neuplanung großflächiger bisher nicht erschlossener Gebiete (hier insbesondere mit universitärer Nutzung) sind aber eigenständige, kraftfahrzeugfreie Radwege die empfohlene Führungsform. Über das weitere Vorgehen wird nach entsprechendem Planungsfortschritt zu gegebener Zeit im AfV berichtet werden.

Im nördlichen Bereich des Südbahnhofgeländes sind attraktive Radwegeverbindungen geplant (s.o.). Im Bereich der geplanten Universität gibt es noch keine genaueren Planungen. Um den MIV zu minimieren und aufgrund der Nutzung Universität, ist eine Verbindung durch das Gebiet mit Anschluss an die Bauernfeindstraße geplant. Eine Verbindung durch das Rangierbahnhofsgebiet bis zur Trierer Straße wäre wünschenswert, würde jedoch auf Bahngrund verlaufen, so dass noch keine gesicherten Zusagen gemacht werden können.

5) Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, die erforderlichen Beschlüsse zur Einleitung des Bebauungsplanverfahrens und zur Billigung des Bebauungsplanentwurfes zu fassen. Über den Abschluss des dazugehörigen städtebaulichen Vertrags wird im nichtöffentlichen Teil dieser Sitzung entschieden.

⁵ Zur eisenbahnrechtlich gewidmeten Brunecker Straße bestehen vertragliche Vereinbarungen zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Investor. Die Entwidmung erfolgt erst nach Herstellung einer alternativen Erschließung des Rangierbahnhofs (vgl. AfS 19.07.2018, Beschlussvorlage zu BP 4600).