

Betreff:
**Städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der
Technischen Universität Nürnberg (TUN)**

Entscheidungsvorlage

Sachverhalt

Die neue Technische Universität Nürnberg (TUN) soll in mehreren Abschnitten errichtet werden. Startpunkt ist dabei der Neubau des „Verfügungsgebäudes“ mit ca. 5.000 qm BGF, angedacht an der südöstlichen Zufahrt (nahe Münchener Straße). Dieser Neubau soll jedoch nicht die Struktur der Hochschule bestimmen. Hierzu liefert der Freistaat die Struktur- und Rahmenplanung. Angedacht ist dabei ein Vorgehen analog der Entwicklung der Gesamtflächen: auf Basis eines Masterplanes, der das zur Verfügung stehende Areal gliedert und die Erschließung sichert, sollen Stück für Stück einzelne Baublöcke in - in der Regel - wettbewerblichen Verfahren geplant und errichtet werden.

Baurecht

Das Gebiet der zukünftigen TUN wird heute als Gewerbegebiet nach § 34 BauGB eingestuft, eine Nutzung für Hochschulzwecke ist damit grundsätzlich möglich. Das Fehlen konkreter Erschließungen und die planungsrechtliche Sicherung der universitären und städtischen Ziele erfordert aber die Durchführung von Bauleitplanverfahren (Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung eines oder mehrerer Bebauungspläne).

Ziel dieser Verfahren ist die Schaffung von Baurecht für universitäre Nutzungen und universitätsnahe Vorhaben, insbesondere gefördertes studentisches Wohnen, industry on campus, Innovations- und Gründerzentren sowie außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, Kinderbetreuung, zum Gebietscharakter passendem Einzelhandel und Dienstleistungsflächen (z.B. Café, Imbiss, Friseur, Copyshop) sowie Wohnnutzungen für Hochschulpersonal im begrenzten Umfang unter Gewährleistung einer optimalen Erschließung des Gebiets.

Die für die langfristige Entwicklung ausreichende, aber nicht zu großzügige Flächenausstattung und die Lage im Herzen der Stadt mit bester ÖPNV-Erschließung fordern ebenso wie der neue didaktische Ansatz der TUN die Errichtung einer „urbanen Universität“. Dazu ist eine ausgezeichnete Einbindung in das Geh- und Radwegenetz, eine exzellente ÖPNV-Erschließung und eine gute Anbindung für Kfz an die Münchener Straße ebenso nötig wie der Einsatz innovativer Energieversorgungskonzepte. Das städtebauliche Konzept soll - anders als ein gewöhnlicher Campus - mit baulicher Dichte und qualitätvollen Grünräumen überzeugen, dazu gehört auch die Anbindung und Vernetzung an den nördlich der TUN entstehenden „Brunecker Park“ und die räumliche Verknüpfung mit den angrenzenden Modulen, um die Erreichbarkeit der hier vorhandenen Infrastrukturen zu gewährleisten. In der Summe wird durch den „Brunecker Park“ (rechtlich gesichert in den Modulen I und II) und die lokalen Frei- und Grünflächen innerhalb der Zielwert der ursprünglichen Rahmenvereinbarung mit Aurelis von einem Drittel Grünflächen im Gesamtgebiet erreicht werden.

Zur Erreichung der gemeinsamen Ziele in der Entwicklung der TUN sind neben der Durchführung von einem oder mehreren Bauleitplanverfahren und der Planfeststellung für die Straßenbahnerschließung auch städtebauliche Verträge erforderlich, in denen städtebauliche, technische und fiskalische Fragen geklärt werden. Basis solcher städtebaulichen Verträge ist in Nürnberg eine „Grundzustimmungserklärung“, die im nichtöffentlichen Teil dieser Sitzung als „gemeinsame Erklärung“ zum Beschluss vorgelegt wird.

Der Baulandbeschluss ist nicht anwendbar, da seinerzeit die Errichtung einer Universität nicht antizipiert wurde. Die im übertragenen Sinne anwendbaren Ziele des Baulandbeschlusses wurden aber in der „gemeinsamen Erklärung“ erreicht, damit besteht eine gemeinsame Basis im Verständnis von Stadt Nürnberg und Freistaat Bayern.

Verkehr

Das Gebiet der TUN soll multimodal urban erschlossen werden, Schwerpunkt bieten dabei Geh- und Radwegenetze sowie der ÖPNV. Dessen Eckpfeiler ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie entlang der Brunecker Straße zum bestehenden U-Bahnhof Bauernfeindstraße und dann weiter zur Messe, zur Bertolt-Brecht-Schule und schließlich zum Klinikum Süd.

Die Trasse quert aus der Allersberger Straße kommend dabei den Ring führt dann zwischen BAMF und Z-Bau (AfV vom 28.03.2019, Stadtrat vom 10.04.2019), um nach Osten abschwendend über die Ingolstädter Straße ins Areal des ehemaligen Südbahnhofes einzubinden. Die Durchgangssperre der Ingolstädter Straße bleibt erhalten, so dass keine Querung der Straßenbahn durch Pkw erfolgen kann. Vorläufiger Endpunkt ist die Wendeschleife an Stelle des heutigen P+R-Parkplatzes Bauernfeind mit direktem Übergang zur U-Bahn (ebenerdig nach Auffüllung). In der weiteren Planung ist dann die Umfahrung der Messe auf Nord- oder Südroute bis hin zur Haltestelle Bertolt-Brecht-Schule zu klären, um dann die Trasse bis zum Klinikum Süd im Detail festlegen zu können. Dabei sind jedoch noch einige Fragen offen, so dass die fahrplantechnisch ohnehin nötige Wendeschleife Bauernfeind/Rangierbahnhofsiedlung in jedem Fall zweckmäßig ist. Ein weiterer Verbund zur U-Bahn ist möglich, wird aktuell aber nicht verfolgt.

Parallel zur Gleisstraße wird ein Geh- und Radweg vom Südring bis zur Ingolstädter Straße geführt, der dann als Radweg (wie im zugehörigen Bebauungsplan beschlossen) parallel zur Brunecker Straße nach Süden verläuft, um im Bereich der heutigen verbleibenden Bahnanlagen möglicherweise Richtung Siedlungen Süd weitergeführt werden zu können (Fahrradbrücke Güterbahnhof). Ab der Querung der Ingolstädter Straße nach Süden wird der wesentliche Fußgängerverkehr auf der Westseite der Brunecker Straße gebündelt, östlich schließen ein Rigolensystem mit Baumbestand, die Straße, ein weiterer Grünstreifen, der Radweg und die Straßenbahntrasse an. Auf dem Areal der TUN besteht dann die Möglichkeit, nach Erfordernis Fuß- und Radwege oder andere Erschließungen zu konzipieren.

Die Einrichtung eines möglichen U-Bahnhofes „TUN“ zwischen den heutigen Haltestellen Hasenbuck und Bauernfeindstraße wird aktuell vom Freistaat nicht verfolgt, wird aber planerisch offengehalten, so dass dieser später realisiert werden kann. In der Anlage ist die Trassenführung der Straßenbahn bis zur Bauernfeindstraße mit den Regelschnitten dargelegt. Darin ist zu erkennen, dass auf einen minimalen Flächenverbrauch zu Lasten der TUN Wert gelegt wurde, ohne die städtebauliche Gesamtbedeutung der Achse entlang der Brunecker Straße zu vernachlässigen.

Ziel der Planungen war es, der TUN höchstmögliche Freiheit im Entwurf zu geben, dabei die Straßenbahntrasse mit den Nebenfunktionen flächenmäßig zu minimieren und trotzdem sicherzustellen, dass einerseits städtebauliche Qualitäten gewahrt bleiben und andererseits alle Haltestellen vollständig barrierefrei bei minimalem Eingriff in Natur- und Landschaft sind.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird über zwei Knotenpunkte an die Münchener Straße angebunden. Eine Durchbindung der Straßen zu Modul I und zum Hasenbuck bleibt ausgeschlossen. Über die Festsetzungen der künftigen Bebauungspläne wird die Reduktion des Stellplatzschlüssels auf Basis von Mobilitätskonzepten erfolgen. Ziel ist, im Zuge der städtebaulichen Verträge auf Stellplatzablösen zu verzichten. Damit wird das Ziel unterstützt, eine autoarme Universität zu entwickeln.

Eine MIV-Erschließung der TUN von der Brunecker Straße aus ist ausgeschlossen, ausreichende Querungen für den Fuß- und Radverkehr werden berücksichtigt, u.a. an den Haltestellen der Straßenbahn. Damit ist eine optimale Verknüpfung der TUN-Flächen mit dem Wohngebiet des Moduls I sichergestellt.

Ökologisch modellhafte Universität

Universität und Campus sollen mit einer hocheffizienten und umweltgerechten Energieversorgung sowie innovativer und nachhaltiger Siedlungswasserbewirtschaftung ausgestattet werden.

Beitrag der Stadt Nürnberg

Bei der Schaffung naturschutzrechtlich erforderlicher Ausgleichsflächen unterstützt die Stadt den Freistaat, insbesondere durch die Zurverfügungstellung von Ökopunkten oder durch die Erlaubnis, die Ausgleichsflächen auch jenseits des Stadtgebiets von Nürnberg zu schaffen.

Sollte die Altlastenentsorgung bis 2022 beginnen, stellt die Stadt Nürnberg bis 2025 kostenpflichtig zusätzliche Deponiekapazitäten auf der „Deponie Süd“ bereit, um die Entsorgung der anfallenden Massen mit minimalem Transportaufwand zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Kosten der Planung fallen alle Kosten für nötige Planungsleistungen und Gutachten, die zur Schaffung des Baurechts erforderlich sind, beim Freistaat Bayern an. Die Stadt Nürnberg sichert zu, entsprechende Personalkapazitäten in der Größenordnung von drei Stellen auf eigene Kosten zu schaffen, die bei den planenden Dienststellen anzusiedeln sind. Damit soll eine zügige Baureifmachung der Flächen außerhalb der üblichen Prioritäten sichergestellt werden.