

I. Beschluss

Stadtplanungsausschuss

Sitzungsdatum 30.09.2010

öffentlich

Betreff:

Bebauungsplan Nr. 3811 - 2. Änderung und Ergänzung - 3. Fassung - für das Gebiet zwischen Hafestraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente (Güterverkehrszentrum -GVZ- Hafen)

Prüfung der Stellungnahmen

Abstimmungsergebnis:

- einstimmig
- angenommen/beschlossen, mit Gegenstimmen
- abgelehnt, mit Stimmen

Beschlusstext:

Der Stadtplanungsausschuss prüft und beschließt die zum Bebauungsplan- Entwurf Nr. 3811 vorgebrachten Stellungnahmen mit folgendem Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme gemäß Schreiben vom 15.09.2009 kann nicht berücksichtigt werden.

Begründung:

Die betroffenen Flächen, auf denen die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden sollen, befinden sich im Eigentum des Freistaates Bayern. Es besteht ein städtebaulicher Vertrag zwischen der Stadt Nürnberg und der Bayernhafen GmbH & Co. KG, der die Umsetzung der Maßnahmen verpflichtend regelt. Dieser Vertrag nimmt u.a. Bezug auf das vom Team 4 erstellte Ausgleichsflächenkonzept vom April 2009, das u.a. auch den dauerhaften Unterhalt (Folgepflege) der Ausgleichsmaßnahmen zum Inhalt hat (Abschnitt 3.1.4.6 –Seite 26 u. 27). Ferner besteht auch eine bindende vertragliche Regelung zwischen der Hafen Nürnberg Roth GmbH und dem Bayerischen Staatsforst, in der die Bereitstellung der Flächen und der erforderlichen Kostenübernahme geregelt wird.

Die angesprochenen Maßnahmen beziehen sich offensichtlich auf die bereits im Rahmen der Planfeststellung für den 2. Bauabschnitt und im Rahmen der Ergänzung des Hafenvtrages zwischen der Stadt Nürnberg und der Hafen Nürnberg Roth GmbH festgestellten Ersatzmaßnahmen im Bereich des Staatsforstes. Der Planfeststellungsbescheid vom 15.12.1995 bzw. die Vertragsergänzung trifft - auf Basis eines abgestimmten Ausgleichskonzeptes - eine abschließende Regelung für alle im Rahmen des Hafenausbaues zu erwartenden naturschutzrechtlichen Eingriffe. Das Ausgleichsflächenkonzept enthält in Teilen auch Maßnahmen zum Umbau von Wäldern.

Vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der o.g. Vertragsergänzung wurde das vereinbarte Konzept umfassend auch mit der Regierung von Mittelfranken/Höhere Naturschutzbehörde und der Forstverwaltung abgestimmt. Weder von der Regierung von Mittelfranken noch von der Forstverwaltung wurde im Verfahren der Einwand vorgebracht, dass es sich um eine bloße Vorfinanzierung von Verjüngungsmaßnahmen, die zu einem gegebenen Zeitpunkt zurückgezahlt werden müssten. Die Thematik wurde im Rahmen des Erörterungstermins zum Planfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt gegenüber den Naturschutzverbänden ausführlich erörtert und im übrigen auch in den zuständigen Gremien der Stadt eingehend behandelt.

Als Ergebnis der Erwägungen wurde festgestellt, dass die Waldumbaumaßnahmen aufgrund ihrer relativen Ortsnähe und ihrer Zielsetzung zur Entwicklung standortgerechter Waldbestände im Sinne des Art. 6 a des Bayerischen Naturschutzgesetzes als Ersatz für die Beseitigung der Waldbestände der Maiacher Soos - gegenüber anderen denkbaren Maßnahmen - besonders geeignet sind.

Bei Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander ist dem Bebauungsplan und den damit verbundenen vertraglichen Regelungen der Vorrang einzuräumen.

Die vorgebrachten Stellungnahmen gemäß Schreiben vom 22.09.2009, 23.09.2009 und 28.09.2009 werden teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Ein Gutachten zum hafenbedingten Verkehr aus den Jahren 1994/1995 hat ergeben, dass die Fahrzeuge mit Quelle und Ziel Hafen zum Großteil über das überregionale Straßennetz an- und abfährt und auf direktem Weg zu den Anschlussstellen der Südwesttangente und des Frankenschnellwegs fährt. So sind z.B. laut dieser Untersuchungen in der Vorjurastraße südlich der Wiener Straße, also der zum Hafengebiet führenden Verlängerung des Straßenzugs Johannes-Brahms-Straße / Katzwanger Hauptstraße, lediglich 2,7 % des Gesamtverkehrs an diesem Querschnitt hafenbedingter Verkehr. Dieses Ergebnis konnte zuletzt im Rahmen der Querschnittszählung vom Juli 2008 bestätigt werden, deren Schwerpunkt auf der Untersuchung der Fahrbeziehungen rund um das Hafengebiet lag.

Das Gutachten hat darüber hinaus prognostiziert, dass der hafenbedingte Verkehr auch bei einer Vollbesiedelung des Hafengebietes hauptsächlich das Fernstraßennetz nutzen wird. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil des Verkehrs mit Quelle oder Ziel Hafen auch zukünftig einen geringen Anteil am Gesamtverkehr in den angrenzenden Stadtteilen einnehmen wird.

Nach der Inbetriebnahme der Direktrampe („Overfly“) am Autobahnkreuz Nürnberg-Süd im Juni 2006 hat die Verkehrsmenge an der Zählstelle der Südwesttangente in Höhe der Anschlussstelle Zollhaus von

85.446 Kfz/16h in 2003,
85.946 Kfz/16h in 2004,
81.395 Kfz/16h in 2005 und
83.550 Kfz/16h in 2006 auf
86.301 Kfz/16h in 2007

zugenommen. Der Anteil an Lastkraftwagen und Lastzügen ist an dieser Zählstelle im selben Zeitraum von 10.713 Lkw+Lz/16h auf 11.895 Lkw+Lz/16h angestiegen. Das heißt, die Route über die A 6 und die A 73 hat an Attraktivität gewonnen. Allerdings führen die derzeitigen Behinderungen durch die Baumaßnahmen auf der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg-Süd und der Anschlussstelle Roth zu Verkehrsverlagerungen auf das städtische Straßennetz. Es ist davon auszugehen, dass sich nach Abschluss der Bauarbeiten der Verkehr wieder auf die Autobahn zurückverlagern wird. Ob der „Overfly“ zu einer Entlastung der Einfallstraßen im Nürnberger Süden beitragen wird, kann erst dann festgestellt werden, wenn die Ausbauarbeiten auf der A 6 und der A 73 abgeschlossen sein werden.

An den Zu- und Abfahrten zum Gewerbegebiet Hafen wurden folgende Fahrzeugmengen ermittelt:

29.806 Kfz/16h in 1999
24.088 Kfz/16h in 2003
27.698 Kfz/16h in 2008

Trotz einer starken wirtschaftlichen Weiterentwicklung im Hafen in den Jahren zwischen 1999 und 2008 liegt die Summe der Kraftfahrzeuge an den Zu- und Abfahrten zum Hafengewerbegebiet im Juli 2008 unter dem Wert, der bei der ersten Erhebung des hafenbedingten Verkehrs im Juli 1999 ermittelt wurde. Zu dieser Entwicklung haben mehrere Faktoren beigetragen, die auch die zukünftige Entwicklung im Hafen beeinflussen werden. Dazu zählen u.a. die überproportionale Zunahme des Umschlags mit der Bahn, der Trend zum verstärkten Einsatz von Fahrzeugen mit größeren Ladekapazitäten und eine bessere Auslastung der Ladekapazitäten durch logistische Maßnahmen.

Aufgrund dieser Entwicklung ist davon auszugehen, dass die für den Fall der vollständigen Besiedlung ermittelten Prognosen von 1994/1995 nicht an allen untersuchten Straßenabschnitten im Hafen erreicht werden. Da die Weiterentwicklung im Hafen stark von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängt und keine ausreichende Datenbasis für eine Modifizierung der Prognose vorliegt, müssen trotzdem die Ergebnisse des Gutachtens von 1994/1995 Grundlage für die Lärmberechnungen bilden. Danach ist davon auszugehen, dass im Fall des Vollausbaues des Güterverkehrszentrums Hafen die Summe der Kraftfahrzeuge an den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet auf 48.840 Kfz/24h ansteigen wird. Die derzeitige Fahrzeugmenge beträgt auf den gesamten Tag hochgerechnet etwa 33.250 Kfz/24h. Bei der Bewertung dieser Entwicklung ist zu berücksichtigen, dass erst die Verdoppelung des Verkehrs zu einer wahrnehmbaren Zunahme des Lärmpegels um 3 dB(A) führt.

Unter Einbeziehung der prognostizierten Verteilung dieses zusätzlichen Verkehrsaufkommens des GVZ Hafen wurden die vorrangig nach Süden führenden Hauptverkehrsstraßen, wie die Vorjurastraße, Eibacher Hauptstraße, Reichelsdorfer Hauptstraße, Mühlhofer Hauptstraße, Weißenburger Hauptstraße und insbesondere die durch Katzwang führenden Straßen wie Katzwanger Hauptstraße mit Lindenplatz, Johannes-Brahms-Straße, Rennmühlstraße und die Gaulnhofener Straße verkehrslärmtechnisch nochmals eingehend untersucht. Das durch ein Lärmgutachten des Büro IBAS Ingenieurgesellschaft mbH festgestellte Ergebnis hat aufgezeigt, dass an 15 Anwesen in Katzwang die Lärmsanierungswerte um >0,3 dB überschritten werden, wobei 7 dieser Anwesen bereits in das Lärmschutzprogramm der Stadt Nürnberg aufgenommen wurden.

Für die Vorjurastraße kann, analog der Katzwanger Hauptstraße, auch eine planinduzierte Pegelerhöhung von mindestens 0,3 dB angenommen werden. Für die Vorjurastraße ergibt sich somit überschlägig eine Betroffenheit bei 30 Anwesen. Weiterführende Hauptverkehrsstraßen, an denen die Lärmsanierungswerte durch den zu erwartenden zusätzlichen hafenbedingten Verkehr überschritten werden könnten, wie Weißenburger Hauptstraße, Eibacher Hauptstraße, Reichelsdorfer Hauptstraße, Rennmühlweg, Lindenplatz und Mühlhofer Hauptstraße, werden in die weiterführenden Untersuchungen zur Gewährung von Zuschüssen aufgenommen.

Die Bayernhafen GmbH & Co KG verpflichtet sich vertraglich, 25 % der förderfähigen Kosten von Schallschutzmaßnahmen zu übernehmen; und zwar in dem Zeitraum vom 01.01.2012 bis 31.12.2013 mit einem Gesamtbetrag von 85.000,-€.

Die Anregung, die B 2 bereits nördlich des Hafens in die A 73 umzulenken und ampelfreie Zufahrten auf die Autobahn für vom Hafen kommende Lkw's zu ermöglichen, kann keine Berücksichtigung finden.

Die B 2 ist Teil des klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetzes und verläuft auf Nürnberger Stadtgebiet in ihrem südlichen Abschnitt vom Ring bis zur Stadtgrenze in Mühlhof. Sie bildet damit eine wichtige Verbindung von der B 4 R zur A 6 und erfüllt innerhalb der klassifizierten Straßen eine Netzfunktion. Die B 2 ist an der Anschlussstelle Nürnberg-Schweinau mit der Südwesttangente verbunden.

Ampelfreie Zufahrten zum Frankenschnellweg und zur Südwesttangente würden eher dazu führen, dass sich der Anteil des hafenbedingten Verkehrs, der über die Südwesttangente und den Frankenschnellweg zu- und abfährt, reduziert, da die Verkehrssicherheit an unsignalisierten Knoten abnehmen und die Unfallgefahr erheblich steigen würde. Vor allem für den Schwerverkehr würde sich die Situation deutlich verschlechtern. Der Bau neuer Trassen eigens für den Schwerverkehr ist abzulehnen. Die Hafenstraße übernimmt bereits heute die Verteilerfunktion für den Ziel- und Quellverkehr des Hafens. Für eine zusätzliche Trasse fehlen die erforderlichen Flächen. Entlang des Marthwegs würde eine neue Schwerverkehrstrasse einen erheblichen Eingriff in Bannwald und Naturschutzgebiet bedeuten. Aufgrund der Tatsache, dass der hafenbedingte Schwerverkehr bereits heute auf kurzem Weg zu den Anschlüssen der Südwesttangente fährt, ist der Nutzen einer zusätzlichen Schwerverkehrstraße sehr gering einzuschätzen und rechtfertigt nicht den Eingriff in sensible Landschaftsbereiche.

Der Bau der B 2a ist seit 2003 nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Die Stadt Nürnberg hat das Projekt vor allem wegen seiner geringen Entlastungswirkung für die südlichen Stadtteile, wegen der zu erwartenden Verkehrsverlagerung weg von der Autobahn auf das städtische Straßennetz, wegen der damit verbundenen Zunahme der Gesamtverkehrsmenge im Stadtgebiet und wegen seiner gravierenden negativen Auswirkungen für das Rednitztal abgelehnt.

Zählungen zeigen, dass die Gesamtverkehrsmenge in Katzwang seit vielen Jahren weitgehend konstant ist. Schwankungen ergaben sich lediglich durch baustellenbedingte Behinderungen im weiteren Umfeld (z.B. Bau der Direktrampe am Autobahnkreuz Nürnberg-Süd in 2005, Ausbau der A 6 südlich des Autobahnkreuzes Nürnberg-Süd seit 2008). Mit ca. 3 % bis 5 % liegt der Anteil der Kraftfahrzeuge über 2,8 t auf einem für das städtische Hauptverkehrsstraßennetz durchschnittlichen Niveau.

Am Querschnitt Katzwanger Hauptstraße südlich der Memelstraße bzw. südlich der Sauerbruchstraße (1990, 1988) wurden folgende Zählungen durchgeführt:

04/2008	15.167 Kfz/24h, davon	721 Kfz/24h über 2,8 t (4,7 %)
02/2007	13.536 Kfz/24h, davon	587 Kfz/24h über 2,8 t (4,3 %)
10/2006	14.560 Kfz/24h, davon	716 Kfz/24h über 2,8 t (4,9 %)
02/2006	13.587 Kfz/24h, davon	518 Kfz/24h über 2,8 t (3,8 %)
11/2005	14.865 Kfz/24h, davon	804 Kfz/24h über 2,8 t (5,4 %)
12/2002	14.293 Kfz/24h, davon	440 Kfz/24h über 2,8 t (3,1 %)
07/1990	12.700 Kfz/24h, davon	660 Kfz/24h über 2,8 t (5,2 %)
07/1988	12.815 Kfz/24h, davon	685 Kfz/24h über 2,8 t (5,3 %)

In der Anzahl der Kraftfahrzeuge über 2,8 t sind die Busse mehrerer Buslinien mit insgesamt ca. 160 Kfz/24h enthalten.

In der Johannes-Brahms-Straße wurden südlich der Gaulnhofers Straße im Mai 2009 9.120 Kfz/24h registriert. Davon sind 682 Kfz/24 dem Schwerverkehr über 2,8 t zuzuordnen. Auch hier sind Busse enthalten.

Die Kreuzung Johannes-Brahms-Straße / Gaulnhofers Straße / Lindenplatz / Rennmühlstraße ist signalisiert und ermöglicht Fußgängern eine sichere Querung. Eine zusätzliche Lichtsignalanlage ist im Straßenzug Johannes-Brahms-Straße / Neuseser Straße nicht vorgesehen. Die Unfallsituation ist im betreffenden Abschnitt unauffällig.

Für die Kreuzung Neuseser Straße / Strawinskystraße besteht eine vom Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg am 22.06.2006 beschlossene Planung für eine Kreisverkehrsanlage, wodurch positive Impulse für die örtliche Verkehrsabwicklung an der südlichen Ortseinfahrt von Katzwang erwartet werden. Diese Planung sieht u.a. auch Inseln als Querungshilfen für die Fußgänger vor. Die Realisierung hängt von der Bereitstellung der finanziellen Mittel ab.

Im Straßenzug Vorjurastraße / Katzwanger Hauptstraße ist die Unfallsituation unauffällig. Die Kreuzungen Vorjurastraße / Vogtsbergstraße und Katzwanger Hauptstraße / Sauerbruchstraße sind signalisiert. Es ist geplant, zusätzlich eine Lichtsignalanlage in der Katzwanger Hauptstraße in Höhe der Kellerstraße einzurichten. Die Realisierung hängt von der Bereitstellung der finanziellen Mittel ab.

Der Straßenzug Vorjurastraße / Katzwanger Hauptstraße / Johannes-Brahms-Straße ist laut Generalverkehrsplan der Stadt Nürnberg Hauptverkehrsstraße und als Staatsstraße 2407 gewidmet. Nach § 45 der Straßenverkehrsordnung sind verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in überörtlichen Hauptverkehrsstraßen nur zulässig, wenn eine außergewöhnliche Gefahrenlage vorliegen würde. Dies ist im Fall des Straßenzuges Vorjurastraße / Johannes-Brahms-Straße / Katzwanger Hauptstraße nicht der Fall. Das Unfallgeschehen ist in diesem Straßenzug nicht auffällig, eine Unfallhäufung liegt nicht vor.

Die Stadt Nürnberg hat die Einrichtung einer Tempo 30-Regelung vor der Schule in der Katzwanger Hauptstraße in enger Abstimmung mit der Polizei eingehend geprüft. Der Standort einer Schule reicht als alleiniger Grund für eine Tempo 30-Regelung nicht aus. Auch hier gilt, dass eine außergewöhnliche Gefahrenlage hinzukommen muss, beispielsweise ein unübersichtlicher Straßenverlauf, eine für Fußgänger und Radfahrer gefährliche Querungsstelle oder ein Unfallschwerpunkt. Eine derartige Gefahrenlage, die die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h rechtfertigen würde, ist in Höhe der Schule in Katzwang nicht gegeben. Der Schuleingang ist weit von der Fahrbahn abgesetzt, der Rad-/Gehweg durch den Grünstreifen und die Parkbucht baulich vom Kfz-Verkehr getrennt. Es stehen zwei ampelgeregelte Übergänge in unmittelbarer Nähe der Schule zur Verfügung. Die Straße ist sehr übersichtlich. Ausgeprägte Rotlichtverstöße oder Unfallschwerpunkte im Bereich der Schule sind nicht bekannt.

Für die Busse der Verkehrsaktiengesellschaft (VAG) würde die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Straßenzug Vorjurastraße / Katzwanger Hauptstraße die Verlängerung der Fahrzeit der betroffenen Buslinien bedeuten.

Wenn die Geschwindigkeitsregelung für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr mit einer Begrenzung auf 50 km/h erhalten bleibt und der Linienbus freiwillig 30 km/h fährt, nimmt die Attraktivität des Busses im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr wesentlich ab. Eine solche Maßnahme steht deshalb im Widerspruch zu den Zielen der Stadt Nürnberg, wonach die Verkehrsarten des Umweltverbundes gestärkt und Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Personennahverkehr bewegt werden sollen.

Darüber hinaus würde eine Verlängerung der Fahrzeit auf dem relativ langen Straßenzug Vorjurastraße / Katzwanger Hauptstraße den Einsatz zusätzlicher Busse erfordern und höhere Betriebskosten für die VAG bedeuten. Die freiwillige Reduzierung der Geschwindigkeit der VAG-Busse in der Vorjurastraße/ Katzwanger Hauptstraße ist aufgrund der genannten negativen Folgen nicht im Sinne Stadt Nürnberg.

Die Gaulnhofstraße ist laut Generalverkehrsplan der Stadt Nürnberg Hauptverkehrsstraße. Sie ist als Kreisstraße KR N1 klassifiziert und hat damit die Funktion, Verkehr auch in größeren Mengen abzuwickeln. Die Straßenverkehrsordnung sieht für Hauptverkehrsstraßen, die in gutem Zustand sind, weder für den Tag noch für die Nachtstunden die Möglichkeit vor, Verkehrsbeschränkungen zu realisieren. Fahrverbote sind nur zulässig, wenn Gefahrensituationen vorliegen. Damit sind z. B. Fahrbahnzustände gemeint, die die Verkehrssicherheit gefährden können, oder unübersichtliche Kurvenbereiche. Solche Gefahrensituationen liegen im Fall der Gaulnhofstraße nicht vor.

Die Gehwege in der Gaulnhofstraße sind mit einer Breite von ca. 1,50 m ausreichend breit. Für eine wünschenswerte Verbreiterung der Gehwege oder die Anlage von Radwegen fehlen die dafür notwendigen Flächen, da eine Mindestfahrbahnbreite von 6,50 m einzuhalten ist.

Die Gaulnhofstraße weist eine Verkehrsbelastung von knapp 8.000 Kfz/24h auf. Der Anteil der Fahrzeuge über 2,8 t liegt bei ca. 5 %, einem für Hauptverkehrsstraßen durchschnittlichen Wert. Darin enthalten sind auch die Busse der Linien 52 und 92.

In der Hirschenholzstraße wurde im März 2006 die geltende Gewichtsbeschränkung von „12 t tatsächliches Gesamtgewicht“ auf „12 t zulässiges Gesamtgewicht“ geändert. Damit hat sich in der Hirschenholzstraße die Anzahl der Fahrzeuge, die dem Schwerverkehr über 2,8 t zuzuordnen sind, von 300 Kfz/16h in 2008 auf 263 Kfz/16h in 2009 reduziert. Nur ein Teil der Fahrzeuge, die in der Hirschenholzstraße die Stadtgrenze passieren, tauchen in Katzwang und in der Gaulnhofstraße auf.

Bei Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander ist den Zielen des Bebauungsplanes der Vorrang einzuräumen.

Die vorgebrachte Stellungnahme gemäß Schreiben vom 29.09.2009 wird berücksichtigt.

Die Begründung wird gemäß der angeregten Richtigstellung korrigiert.

Die vorgebrachte Stellungnahme gemäß Schreiben vom 30.09.2009 wird dahingehend berücksichtigt, als die Begründung um entsprechende erläuternde Textpassagen zu der missverständlich interpretierten, im Bebauungsplan vorgesehenen Geräuschkontingentierung ergänzt wird.

Richtigstellung der vorgebrachten These:

Die Befürchtung seitens des bestehenden Betriebes, die Emissionskontingente, die seiner Teilfläche zugewiesen wurden, reichten nicht aus, um den Betrieb in seinem Bestand zu sichern, kann durch vorhandene Schallgutachten widerlegt werden.

Die Emissionskontingentierung im Bebauungsplan wird den Betrieb nicht einschränken, sondern im Gegenteil sicherstellen, dass der Betrieb in seiner gegenwärtigen Form auch weiter existieren kann. Denn im Rahmen der Geräuschkontingentierung gemäß DIN 45691 wurden in der Hafenumgebung auf Grund der konstatierten Gemengelage zu dulddende Lärmeinwirkungen für die Nachbarschaft fixiert, die höher liegen als die eigentlichen reinen TA-Lärm-Werte. Das bedeutet, die Geräuschkontingentierung verbessert sogar die schalltechnische Rahmenbedingung für den Betrieb.

Die Rechtsvertretung des Betriebes bestätigt in seinem Schreiben vom 29.09.2009, dass an den maßgeblichen Immissionsorten außerhalb des Plangebietes die aus den Festsetzungen resultierenden Immissionsrichtwerte vom Betrieb eingehalten werden können.

Allerdings wird behauptet, dass bei der Erfassung und Beurteilung des Ist-Zustandes im Plangebiet insbesondere die genehmigte Situation, d. h. die zulässigen Schallemissionen aus dem jeweiligen Bestandsbetrieb in die Abwägung einzustellen sind und er seinen in der maßgeblichen Betriebsgenehmigung genehmigten Nacht-Richtwertanteil von 65 dB(A) für seinen hafengebietsintern gelegenen maßgeblichen Immissionsort auf Grund der Emissionskontingentierung nicht voll ausschöpfen kann.

Dies trifft nicht zu, weil sich die Geräuschkontingentierung gemäß DIN 45691 explizit auf planungsgebietsexterne Immissionsorte, die hierdurch geschützt werden sollen, bezieht; wie es in der Bebauungsplanbegründung auch ausgeführt wurde.

Planungsgebietsintern verbleibt es bei der Anwendung der "normalen" Lärmschutzvorschriften, d. h. in Bezug auf den von den Gewerbebetrieben verursachten Lärm findet die TA-Lärm Anwendung.

Deren Vorgaben können von dem Betrieb an seinen hafengebietsintern gelegenen maßgeblichen Immissionsort eingehalten werden, was im Rahmen des BImSchG-Genehmigungsverfahrens durch Fachgutachten seinerseits bereits belegt wurde.

Außerdem ist der Betreiber einer immissionsschutzrechtlichen genehmigungsbedürftigen Anlage, unabhängig davon, ob und welche einzuhaltenen Immissionsrichtwerte eine Genehmigung für die Nachbarschaft festsetzt, verpflichtet, zu jeder Zeit den Immissionsschutz in der Nachbarschaft zu gewährleisten (dynamische Betreiberpflicht).

Das ist Folge der immissionsschutzrechtlichen Dauerpflichten nach § 5 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BImSchG. Soweit sich die Nachbarschaftsbauung in der Zeit nach Erteilung einer Genehmigung ändert, kann dies zu verschärften Anforderungen an den Betrieb der genehmigungsbedürftigen Anlage führen.

Dies ist im Bescheid der Stadt Nürnberg vom Mai 2007 für den Betrieb auch schriftlich dokumentiert.

II. Referat VI/Stpl

III. Abdruck an:

Ref. I/OrgA

Ref. II/Stk

Vorsitzende(r):

Referent(in):

Schriftführer(in):

gez. Dr. Maly

gez. Baumann

gez. Reuter