

Schriftliche Unterrichtung über die allgemeinen Ziele, Zwecke und voraussichtlichen Auswirkungen der Planung

BEGRÜNDUNG

zum Entwurf der 2. Änderung und Ergänzung – 3. Fassung des Bebauungsplanes Nr. 3811 für das Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen) in der Fassung vom 30.11.2006

INHALTSVERZEICHNIS

I.	PLANBERICHT	4
I.1.	ALLGEMEINES:	4
I.2.	ANLASS ZUR AUFSTELLUNG – PLANUNGSZIELE:	4
I.3.	STÄDTEBAULICHE SITUATION und GRUNDLAGEN DER PLANUNG	5
I.3.1.	BESTANDSANALYSE	5
I.3.1.1.	Lage im Stadtgebiet, Topographie	5
I.3.1.2.	Art und Maß der derzeitige Nutzungen u. städtebauliche Situation	5
I.3.1.3.	Verkehr/ Verkehrliche Erschließung	6
I.3.1.4.	Natürliche Grundlagen: Vegetation (real), Fauna und Flora, Biotopausstattung, -funktion	7
I.3.1.5.	Vorbelastungen: Altlasten, Lufthygiene, Lärm	7
I.3.2.	PLANERISCHE VORGABEN/ VORHANDENES PLANUNGSRECHT	8
I.3.2.1.	Planungsrechtliche Vorgaben	8
I.3.2.2.	Fachplanungsrecht	11
I.3.3.	SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN	13
I.3.3.1.	Beschränkungen (Fernstraßen, Eisenbahn, Luftverkehrswege, Leitungen etc.)	13
I.3.3.2.	Infrastrukturelle Bedarfssituation	13
I.3.3.3.	Kommunalpolitische Gründe/ sonst. Stadtratsbeschlüsse	13
I.3.3.4.	Wirtschaftsstandort Hafen: Ansiedlung neuer Betriebe; Vermarktung Restflächen	13
I.3.3.5.	Eigentumsverhältnisse: Hafen	13
I.3.3.6.	Bestehende Vertragsverhältnisse	14
I.3.3.7.	Chronologie der Hafententwicklung	14
I.4.	PLANUNGSKONZEPT/ STÄDTEBAULICHE KONZEPTION UND AUSWIRKUNGEN	15
I.4.1.	KONZEPT	15
I.4.2.	NUTZUNG	15
I.4.2.1.	Art der Nutzung/ Flächenaufteilung	15
I.4.2.2.	Maß der baulichen Nutzung	16
I.4.3.	VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG	16
I.4.4.	VERSORGUNG: private, kommunale u. technische Infrastruktur	17
I.4.5.	ENTWÄSSERUNG	17

I.4.6.	GRÜNORDNUNG/ AUSGLEICHSMASSNAHMEN	17
I.4.6.1.	Planungsvorgaben	17
I.4.6.2.	Bestandsaufnahme und Bewertung des vorhandenen Zustandes von Natur und Landschaft	18
I.4.6.3.	Bewertung der Auswirkungen der beabsichtigten städtebaulichen Planung auf Natur und Landschaft	20
I.4.6.4.	Grünordnerisches Konzept	21
I.4.6.5.	Gebot der Vermeidung	22
I.4.6.6.	Ausgleich und Kompensation unvermeidbarer Eingriffe	22
I.4.7.	WIRTSCHAFT	25
I.4.8.	IMMISSIONSSCHUTZ	25
I.4.8.1.	Lufthygiene	25
I.4.8.2.	Lärmimmissionsschutz	26
I.4.9.	ENERGIEEINSPARUNG	32
I.5.	ERFORDERLICHE FESTSETZUNGEN UND KENNZEICHNUNGEN	32
I.5.1.	ART DER BAULICHEN NUTZUNG	32
I.5.2.	MASS DER BAULICHEN NUTZUNG	32
I.5.3.	BAUWEISE	32
I.5.4.	ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHEN	32
I.5.5.	GERÄUSCHKONTINGENTE DER BAUGRUNDSTÜCKE	32
I.5.6.	PFLANZFESTSETZUNGEN (soweit nicht in „Grünflächen“ dargelegt)	32
I.5.7.	FLÄCHEN ODER MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT	32
I.5.8.	MIT GEH-, FAHR-, LEITUNGSRECHTEN ZU BELASTENDE FLÄCHEN	32
I.5.9.	FLÄCHEN FÜR BESONDERE ANLAGEN UND VORKEHRUNGEN BZW. BAULICHE UND SONSTIGE VORKEHRUNGEN ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN i. S. d. BImSchG	32
I.5.10.	KENNZEICHNUNGEN	32
I.5.11.	VERKEHRSFLÄCHEN	32
I.5.12.	GRÜNFLÄCHEN	32
I.6.	ZUSAMMENFASSUNG UMWELTBERICHT	33
I.7.	BETEILIGUNGEN	37
I.8.	PLANRECHTFERTIGUNG	37
I.8.1.	STÄDTEBAULICHER RAUM	37
I.8.2.	VERKEHR	37
I.8.3.	VERSORGUNG	37
I.8.4.	EINGRIFF IN NATUR UND LANDSCHAFT (unvermeidbar) (Grünordnung)	37
I.8.5.	WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG	37
I.8.6.	SOZIALSTRUKTUR/ SOZIALPLAN	37
I.8.7.	UMLEGUNG/PRIVATEIGENTUM/BODENORDNUNG/DIENSTBARKEITEN	37
I.8.8.	IMMISSIONSBELASTUNGEN	37
I.8.9.	BODENSANIERUNG erforderlich/ ALTLASTENBESEITIGUNGEN	37

I.8.10.	AUSGLEICHSNACHWEIS im Plangebiet, im Ausgleichsflächenpool der Gemeinde	38
I.8.10.1.	FACHLICHE GRUNDLAGE DER FESTSTELLUNG DES AUSGLEICHS	38
I.8.10.2.	NATURSCHUTZRECHTLICHE AUSGLEICHS-/ ERSATZMASSNAHMEN	38
I.8.10.3.	ABGEWOGENDER UMFANG	38
I.8.11.	STÄDTEBAULICHER VERTRAG (Inhalt)	38
I.9.	KOSTEN	38

II. UMWELTBERICHT (TEAM 4; Stand 28.11.2006) als gesonderter Textteil

III. ANLAGEN

Fachgutachten:

- Lufthygienisches Gutachten „Bericht Nr. 260245“ vom 23.10.2006 und „Nachtrag zu Bericht Nr. 260245“ vom 17.11.2006
- IBAS Bericht Nr. 03.2659/4 vom 22.08.2006:
Festlegung der maßgeblichen Immissionsorte zur Beurteilung der vom GVZ hervorgerufenen Geräuschemissionen
- IBAS Bericht Nr. 0.3.2659/5 vom 28.09.2006:
Schallimmissionsmessungen vom Juni und Juli 2006 zur Ermittlung der Grundgeräuschsituation in den umliegenden Wohngebieten

(Werden im Laufe des weiteren Verfahrens ergänzt)

IV. QUELLENANGABEN

(Werden im Laufe des weiteren Verfahrens ergänzt)

BEGRÜNDUNG

zur 2. Änderung und Ergänzung – 3. Fassung des Bebauungsplanes Nr. 3811
für das Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße,
Main-Donau-Kanal und Südwesttangente (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen)
in der Fassung vom 30.11.2006

I. PLANBERICHT

I.1. ALLGEMEINES:

Der Stadtplanungsausschuss der Stadt Nürnberg hat am 18.09.1997 das 2. Bebauungsplan-Änderungs- und Ergänzungsverfahren für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 3811 für das Areal des Hafens eingeleitet. Mit der Änderung des Bebauungsplanes hin zu einem qualifizierten Bebauungsplan für das gesamte Planungsgebiet soll der Zentralbereich des Hafengebietes, der noch weitgehend ungenutzt ist, einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden.

Die Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes ist erforderlich, um die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke im Planungsbereich nach Maßgabe des Baugesetzbuches (BauGB) vorzubereiten und zu leiten.

Rechtsgrundlage für die Aufstellung des Bebauungsplanes sind das Baugesetzbuch (BauGB) und die aufgrund dieses Gesetzbuches erlassenen Vorschriften. Zuständig für die Aufstellung von Bebauungsplänen ist die Gemeinde. Das Verfahren selbst ist in den §§ 1 bis 10 BauGB geregelt.

Im Rahmen des Bebauungsplan- Verfahrens ist eine Umweltprüfung nach BauGB durchzuführen.

Zwischen der Stadt Nürnberg und der bayernhafen-Gruppe wird außerdem zur Sicherung der bauleitplanerischen Ziele ein städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB geschlossen werden.

I.2. ANLASS ZUR AUFSTELLUNG – PLANUNGSZIELE:

Der seit dem 05.07.1972 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 3811 enthält in einem Teilbereich (Zentralbereich) des Planungsgebietes nicht die Mindestfestsetzungen im Sinne des § 30 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB). Nachdem bereits Teilbereiche, für die dies ebenso galt (Randbereich), im Rahmen eines ersten Bebauungsplan- Ergänzungs- Verfahrens im Jahre 1985 qualifiziert wurden (Bebauungsplan Nr. 3811, Änderung und Ergänzung, 2. Fassung), sollten im Rahmen eines zweiten Bebauungsplan- Ergänzungs- Verfahrens auch für die restlichen Flächen (ca. 91 ha) das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen, die erschließenden Verkehrsflächen und ein Sondergebiet Güterverkehrszentrum Hafen festgesetzt werden.

Dieses Verfahren muss erneut - nach dem Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) - durchgeführt werden, nachdem die Satzung über die 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 3811, Hafen, die mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 30.03.2003 rechtsverbindlich geworden war, durch Normenkontrollurteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (BayVGH) vom 02.08.2005 für unwirksam erklärt wurde und die nach wie vor beabsichtigte Bebauung des Zentralbereichs des Hafengebietes weiterhin Planungsbedarf auslöst. Mit der vollständigen Qualifizierung des Bebauungsplanes Nr. 3811 wird einem entsprechenden Antrag der Hafen Nürnberg – Roth GmbH (HNR) zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des 2. Bauabschnittes des Hafens Nürnberg Rechnung getragen. Gleichzeitig erfolgt auch im übrigen Hafengebiet die Anpassung an inzwischen eingetretene Entwicklungen.

Mit einem angestrebten Lärmmanagement durch die Festsetzung von Emissionskontingenten (früher: immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln, IFSP) im Zentralbereich und privatrechtliche Regelungen im Randbereich sollen die Bedingungen für die angrenzende Umgebung hinsichtlich der Lärmimmissionsbelastung verbessert werden.

I.3. STÄDTEBAULICHE SITUATION und GRUNDLAGEN DER PLANUNG

I.3.1. BESTANDSANALYSE

I.3.1.1. Lage im Stadtgebiet, Topographie

Das Planungsgebiet liegt im Südwesten des Stadtgebietes und umfasst eine Fläche von 365 ha. Im Osten des Gebietes verläuft in Nord- Süd- Richtung der Main- Donau- Kanal. Im Süden wird es von der Wiener Straße begrenzt, im Westen vom Frankenschnellweg und im Norden von der Hafenstraße.

In der näheren Umgebung befinden sich die durch Wohnen geprägten Stadtteile Eibach, Reichelsdorf, Pillenreuth, der durch Wohnen und Gewerbe geprägte Stadtteil Maiach, die Falkenheim- Siedlung sowie die Gartenstadt. Südlich angrenzend ist der Eibacher Forst, östlich der Föhrenbuck.

Das Gelände des Areals steigt allmählich von Nordost nach Südost an. Die Geländeneigung in der Achse der Großschiffahrtsstraße Main-Donau-Kanal beträgt etwa 10m auf 3000m. Die Geländeneigung senkrecht zur Kanalachse misst im Norden 6m auf einer Länge von 1500m und im Süden 10m auf einer Länge von 1600m.

I.3.1.2. Art und Maß der derzeitige Nutzungen u. städtebauliche Situation

Güterverkehrszentrum Hafen:

Das Planungsgebiet ist durch die angesiedelten Speditions- und Logistikfirmen, Großhandelsfirmen, Lagerhäuser, Baustofffirmen und Recyclingbetriebe, sonstige Industriebetriebe sowie die Hafennutzung und das Zollamt geprägt, die seine Funktion als Güterverkehrszentrum unterstützen.

Güterverkehrszentren (GVZ) sind Gewerbegebiete für logistische Dienstleistungen, die der effektiven Verknüpfung mehrerer Verkehrsträger, der Bündelung und Koordination von Verkehrsströmen und logistischen Dienstleistungen sowie der qualitativen Verbesserung der logistischen Dienstleistungen eines Wirtschaftsraums dienen.

Das Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg ist zum Einen das größte multimodale Güterverkehrszentrum im süddeutschen Raum und zum Anderen die zentrale logistische Drehscheibe in der Metropolregion Nürnberg. Mit einem Güterumschlag von annähernd 10 Mio. t pro Jahr verbindet das Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg die Märkte in West- und Osteuropa miteinander.

Die Kernkompetenz und zugleich das größte Wachstumspotential des Hafens liegen in der kundenorientierten Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Wasser und Schiene. Deshalb ist der gezielte Ausbau von Infrastruktureinrichtungen von großer Bedeutung. Mit dem Bau der trimodalen KV- Umschlagsanlage als integraler Bestandteil des GVZ Hafen und somit des Sondergebietes, der Ansiedlung des Zollamtes und der Erweiterung der ansässigen Unternehmen wurde die Effizienz gesteigert und eine nachhaltige Investition in die Zukunftssicherung des GVZ- Standortes getätigt.

Die Bebauung im Gebiet richtet sich nach aktuellem Rechtstand im äußeren Bereich nach dem Bebauungsplan Nr. 3811, 2. Fassung; hier sind eine GRZ von 0,8 und eine BMZ von 15,0 zulässig. Im Zentralbereich haben sich Nutzungen basierend auf anderen Rechtsgrundlagen als dem BauGB etabliert, wie die planfestgestellte trimodale Umschlagsanlage im kombinierten Verkehr (KV) oder das Zollamt.

Karte zur Nutzungskartierung

(Wird im Laufe des weiteren Verfahrens ergänzt)

Hafenumgebung/ Angrenzende Nutzungen:

Das Hafengebiet liegt eingebettet in eine historisch gewachsene Umgebung. Aufschluss über die dort vorhandenen und zulässigen Nutzungen gibt der Plan des Stadtplanungsamtes bzgl. der Planungsrechtsanalyse zur Hafenumgebung, der im Laufe des Verfahrens aktualisiert bzw. fortgeschrieben wird.

Karte Planungsrechtsanalyse

(Wird im Laufe des weiteren Verfahrens ergänzt)

I.3.1.3. Verkehr/ Verkehrliche Erschließung

I.3.1.3.a. Motorisierter Individualverkehr

Das Erschließungskonzept für das Hafengebiet wurde in seinen Grundzügen bereits in der 1. Fassung des Bebauungsplanes 3811 festgelegt. Dabei wurden bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur im Hafengebiet Vorkehrungen für die vollständige Besiedelung des Hafengewerbegebietes getroffen. Abgesehen von einigen wenigen noch ausstehenden Anpassungsmaßnahmen, die zum Teil bereits als Vorgaben im Bebauungsplan 3811 enthalten sind, ist das bestehende Straßennetz in der Lage, den hafenbezogenen Verkehr abzuwickeln.

Das Hafengebiet ist mit den Anschlüssen Königshof, Nürnberg-Hafen Ost und Nürnberg-Eibach sowie über das Kreuz Nürnberg-Hafen direkt an die Südwesttangente und den Frankenschneidweg angeschlossen. Der Großteil des hafenbedingten Verkehrs fließt über das überregionale Straßennetz ab und ist in den angrenzenden Wohngebieten sehr gering. Eine Ausnahme bildet Maiach, das nördlich an die Hafenstraße angrenzt.

Das Hafengebiet ist ein verkehrlich abgeschlossener Bereich, der im Norden über die Hafenstraße und im Süden über die Wiener Straße erschlossen wird. Die Hamburger Straße, die in Nord-Süd-Richtung von der Hafenstraße zur Wiener Straße verläuft, stellt die Hauptachse der internen Erschließung dar.

Das Gewerbegebiet im Hafen erfüllt die Kriterien eines Güterverkehrszentrums. Die Nähe vieler sich ergänzender Betriebe und Einrichtungen schafft Synergieeffekte und führt damit zu Verkehrsentlastungen. So entfallen z.B. durch den Umzug des Zollamtes in die Hamburger Straße Querverkehre in die Innenstadt zum früheren Standort. Das gleiche gilt für Verkehre zum Containerbahnhof in der Austraße, der nach der Fertigstellung des zweiten Moduls der Trimodalen Umschlaganlage im Hafen im kombinierten Verkehr aufgegeben wird.

I.3.1.3.b. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung des Hafengebietes mit dem Öffentlichen Personennahverkehr erfolgt im Wesentlichen über die S-Bahnlinie 3 und die Buslinien 66 und 67.

Die Buslinie 66 verkehrt von der Endhaltestelle der U2 in Röthenbach über Röthenbacher Hauptstraße – Eibach Mitte – Hafenstraße – Duisburger Straße zur Endhaltestelle in der Bremerhavener Straße. Sie hat bei dieser Linienführung einen Verknüpfungspunkt mit dem S-Bahnhalt Eibach. Die Linie 67 verläuft von der Frankenstraße über die Hafenstraße und über Röthenbach zum Fürther Hauptbahnhof.

Entsprechend einem Vorschlag im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplans 2005 – 2010 wird die Führung der Buslinien 60 und 66 geprüft. Die Linie 60 fährt derzeit von der Endhaltestelle der U2 in Röthenbach über das Schulzentrum Südwest zum S-Bahnhof Eibach. Eine Verlängerung der dann neuen Linie über den Endpunkt Bremerhavener Straße hinaus nach Worzeldorf oder Herpersdorf wird untersucht.

I.3.1.3.c. Bahnverkehr

Im Westen des Planungsgebietes stellt der Hafenbahnhof die zentrale Verteilerstelle für den Güterverkehr auf der Schiene im Güterverkehrszentrum dar.

Die derzeit sich im Bau befindende trimodale Umschlagsanlage im kombinierten Verkehr (KV) und das nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) beantragte zweite Modul der KV-Umschlagsanlage der DB Netz AG werden an den Bahnhof Nürnberg-Eibach über ein zentrales Bediengleis in km 3,8 der zweigleisigen Güterzugstrecke Nürnberg-Rangierbahnhof (Rbf) – Nürnberg-Eibach an den Hafenbahnhof Nürnberg und über das Zuführungsgleis vom Hafenbahnhof zum Modul netzseitig angebunden.

Der Bahnhof Nürnberg-Eibach liegt in km 56,6 der zweigleisigen Strecke Treuchtlingen – Nürnberg und in km 3,7 der zweigleisigen Güterzugstrecke Nürnberg-Rbf – Nürnberg-Eibach.

In den Bahnhof Nürnberg-Eibach mündet außerdem die eingleisige Verbindungsbahn zur Abzweigstelle Hohe Marter. Ab der Hohen Marter sind in Fahrtrichtung Nürnberg-Eibach – Fürth direkte Verbindungen zu den Strecken Fürth – Würzburg bzw. Fürth – Bamberg möglich und von der Abzweigstelle Hohe Marter nach Nürnberg-Stein mit direkter Verbindung nach Ansbach.

I.3.1.4. Natürliche Grundlagen: Vegetation (real), Fauna und Flora, Biotopausstattung, -funktion

Der Bestand wird detailliert unter I.4.6.2. im Rahmen der Grünordnung erfasst.

I.3.1.5. Vorbelastungen: Altlasten, Lufthygiene, Lärm

Altlasten

Es liegt eine erkennbare Belastung des gesamten Areals durch Kriegseinwirkung (Bombenrichter, vermutete Bombenblindgänger, Löschwasserteiche o. ä.) vor.

Eine stereoskopische Auswertung des gesamten Areals wurde bereits 1997 für die Hafen GmbH Nürnberg/ Roth vorgenommen, die darauf aus Sicherheitsgründen Sondierungsmaßnahmen durch Kampfmittelsondierfirmen veranlassten.

Aus Sicherheitsgründen wird vor der Durchführung eventueller Bauarbeiten eine stereoskopische Auswertung der Luftbilder durch OA/ 2 KatS empfohlen.

Lufthygiene

Zur Analyse der lufthygienischen Situation im Nürnberger Hafen wurde von der Umweltanalytik Nürnberg die als Anlage beigefügten Fachgutachten „Bericht Nr. 260245“ vom 23.10.2006 und „Nachtrag zum Bericht Nr. 260245“ vom 17.11.2006 erstellt.

Hier wurde basierend auf bereits vorhandenem Datenmaterial, wie z.B. Emissionsdaten oder Ergebnissen von Luftmessungen, eine qualitative Einschätzung der aktuellen Lage im Rahmen des Bebauungsplanes 3811 abgegeben. Fehlende Daten zur zu erwartenden verkehrlichen und industriellen Entwicklung im Hafengebiet lassen nur eine Grobabschätzung zu.

Das Untersuchungsgebiet umfasste das Hafengebiet und die umliegende Wohnbebauung.

Zusammenfassung des Lufthygienischen Gutachtens:

Basis der Beurteilung der Luftqualität im Nürnberger Hafen sind vorhandene Messungen des Chemischen Untersuchungsamtes der Stadt Nürnberg (UA) und des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz (LfU). Untersucht werden die wegen ihrer Wirkung auf Gesundheit und Umwelt bedeutsamen Luftschadstoffe Schwefeldioxid, Stickoxide, Kohlenmonoxid, Benzol und Staub durch Auswertung flächendeckender Messungen gemäß TA Luft in der Fassung vom 27.02.1986 und straßenabschnittsbezogener Messungen nach 22. BImSchV. Außerdem werden weitere mobile Messungen des LfU wie Bioakkumulationsuntersuchungen mit standardisiertem Weidelgras nach VDI-Richtlinie 3957 Bl. 2 auf Schwermetalle, Polychlorierte Biphenyle (PCB) und Polychlorierte Dioxine und Furane (PCDD/F) sowie Untersuchungen von Metallen im Staubbiederschlag nach VDI 2119 Bl. 2 sowie Bodenuntersuchungen für die Bewertung herangezogen.

Als wichtigste Emittenten von Luftschadstoffen werden der Verkehr, getrennt nach Schiffsverkehr und internen sowie externen Straßenverkehr betrachtet, und die Industrie analysiert, um deren Gewichtung ermitteln zu können.

Zusammenfassend können zur lufthygienischen Situation im Nürnberger Hafen folgende grundsätzliche Aussagen getroffen werden:

- Hauptemittent von gasförmigen Luftschadstoffen ist der Kfz-Verkehr und davon insbesondere der Lkw-Verkehr auf dem Hafengelände.
Die Luftbelastung durch die meisten, in Messprogrammen erfassten Parameter ist in den letzten Jahren zurückgegangen und liegt deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten. Selbst eine potenzielle Verkehrszunahme von 20 - 30 % würde keine größeren Veränderungen bedingen.
- Die Luftbelastung durch Stickstoffdioxid ist nur leicht zurückgegangen. Ob der ab 2010 gültige Grenzwert von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert unterschritten wird, ist noch nicht absehbar. Im Hafenumfeld ist der hafenbedingte Beitrag an Stickoxiden jedoch gering und vor allem von der gesamtstädtischen Situation oder lokalen Konfliktsituationen abhängig. Ein überdurchschnittlicher Beitrag der Emissionsbelastung aus dem Hafengebiet am Gesamteintrag an den Immissionsorten ist somit nicht gegeben.
- Hauptemittent von Staub ist die Industrie. Der PM10-Anteil lässt sich aber aufgrund der Datenlage nur annähernd quantifizieren. An einigen Straßenabschnitten wird der Grenzwert für PM10 von 50 µg/m³ als Tagesmittelwert zumindest bei austauscharmen Wetterlagen überschritten, nach 22. BImSchV ist aber an 35 Tagen pro Kalenderjahr eine Überschreitung zu tolerieren. Die Häufigkeit der Überschreitungen kann nur durch aufwändige Messungen festgestellt werden.
- Die Emissionen des Schiffsverkehrs haben außerhalb des unmittelbaren Nahbereichs am Emissionsort keinen messbaren Einfluss auf die Immissionssituation im Hafen.
- Hinsichtlich der Belastung mit Polychlorierten Dioxinen und Furanen als einer der Staubinhaltsstoffe haben die Bodenuntersuchungen Durchschnittswerte ergeben, die "keinen Hinweis auf ein erhöhtes Risiko für die menschliche Gesundheit und die benachbarte Wohnbebauung" liefern. Eine Verursachung des erhöhten Reichelsdorfer Wertes, der bei der Bioakkumulationsuntersuchung auftrat, durch Aktivitäten im Hafengelände ist gutachterlich praktisch auszuschließen. Eine gesonderte toxikologische Expertise durch das Bayerische Landesamt für Umwelt im Rahmen des erstellten lufthygienischen Gutachtens kommt zudem zum Ergebnis, dass auch "für Nutzer des nahe gelegenen Weges am Ostufer des Europakanals ... kein zusätzliches Gesundheitsrisiko besteht".
Durch die Entwicklung des Zentralbereichs ist keine signifikante Veränderung der bestehenden Werte zu erwarten.

Lärmschutz

Die aktuelle Grundgeräuschsituation in den umliegenden Wohngebieten wurde anhand von Schallimmissionsmessungen im Juni/ Juli 2006 an (vom Schallschutzgutachter IBAS und dem Umweltamt der Stadt Nürnberg gemeinsam) ausgewählten maßgeblichen Immissionsorten dokumentiert.

Die Lärmschutzproblematik insgesamt wird unter 1.4.8. näher erläutert.

I.3.2. PLANERISCHE VORGABEN/ VORHANDENES PLANUNGSRECHT

I.3.2.1. Planungsrechtliche Vorgaben

I.3.2.1.a. Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)

LEP 2003

Ziel B V 1.7: Im Rahmen der Gesamtkonzeption der Main-Donau-Wasserstraße sollen der Main und die Donau bedarfsgerecht und naturschonend ausgebaut werden. Die Häfen sollen entsprechend dem Bedarf zu trimodalen Schnittstellen ausgebaut werden.

LEP Entwurf Juli 2005

B V 1.7 (G): Dem verkehrsgerechten, naturschonenden und vertragsgemäßen Ausbau des Mains und der Donau kommt im Rahmen der Gesamtkonzeption der Main-Donau-Wasserstraße besondere Bedeutung zu.

Anhörungsverfahren zum LEP-Entwurf 2005

Auf der Grundlage des zum LEP-Entwurf 2005 durchgeführten Anhörungsverfahrens hat der Ministerrat am 14.02.2006 den überarbeiteten LEP-Entwurf 2006 beschlossen. Dieser liegt dem Bayerischen Landtag nun zur Zustimmung vor. Der LEP-Entwurf 2006 sieht für Nr. B V 1.7 folgende Formulierung vor:

B V 1.7 (Z): Im Rahmen der Gesamtkonzeption der Main-Donau-Wasserstraße sollen der Main und die Donau verkehrsgerecht, naturschonend und vertragsgemäß weiter ausgebaut werden. Die Häfen sollen entsprechend dem Bedarf zu trimodalen Schnittstellen ausgebaut werden.

I.3.2.1.b. Regionalplan Industrieregion Mittelfranken

Elfte Änderung (in Kraft getreten am 01.08.2005)

Ziel B V 1.1.6: Der kombinierte Landungsverkehr soll weiter ausgebaut werden. Der umweltfreundliche Verkehrsträger Wasserstraße MD-Kanal soll nachhaltig gestärkt werden.

Begründung zu Ziel B V 1.1.6: Die Entwicklung im Bereich des Güterverkehrs in den vergangenen Jahren hat einen weiteren Rückgang der Massenverkehre auf der Schiene und eine Steigerung im kombinierten Verkehr bestätigt. Diesen Trend gilt es durch die Schaffung weiterer Infrastruktureinrichtungen im kombinierten Verkehr zu nutzen. Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Nürnberg bietet hier optimale Voraussetzungen. Die trimodale Containerumschlagsanlage nahm Anfang Juli 2006 auf einer Fläche von 85.000 m² seinen Betrieb auf.

Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss auch der als umweltfreundlich geltende Verkehrsträger Wasserstraße MD-Kanal gestärkt werden, um in Zukunft mehr Verkehrsanteile übernehmen zu können. Auch hierfür schafft das GVZ günstige Voraussetzungen.

Ziel B V 1.2.8: Auf eine bessere Erschließung des Güterverkehrszentrums Hafen Nürnberg durch den ÖPNV soll hingewirkt werden.

Begründung zu Ziel B V 1.2.8: Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Nürnberg ist der derzeit größte Güterumschlagsplatz in Süddeutschland. Die Lage des Hafens und des Hafenindustriegebietes am südlichen Stadtrand von Nürnberg sowie die große Entfernung zu den Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs erfordern im Augenblick noch, dass viele Beschäftigte mit dem Pkw anfahren. In deren Interesse, aber auch im Interesse der Verringerung des Individualverkehrs ist es notwendig, die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern.

Ziel B V 1.7.2: Das Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg soll weiter ausgebaut und funktionsgerecht in das Verkehrsnetz eingebunden werden. Dabei soll der Entwicklung des kombinierten Verkehrs mit Containern Rechnung getragen werden.

Begründung zu Ziel B V 1.7.2: Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Nürnberg ist hinsichtlich seiner Kaianlagen nach dem derzeitigen Stand der Technik für einen Umschlag am Ufer von bis zu ca. 2 Mio. t pro Jahr ausgebaut. Das GVZ Hafen Nürnberg ist das derzeit größte Güterverkehrszentrum in Süddeutschland. Dies gilt sowohl für den Umschlag von Massengütern als auch für den Umschlag von Stückgütern aller Art im Bereich von Schiene und Straße. Eine Reihe von Spediteuren unterhalten Stückgutlinienverkehre per Lkw und Bahn in das gesamte Bundesgebiet mit Sammel- und Ladestationen im Hafen. Durch den Bau von Container-Umschlaganlagen (Wasser und Schiene – Straße des DB Netz AG Moduls) im Hafen wird mittelfristig die bestehende Container-Umschlagsanlage in Nürnberg-Gostenhof entfallen. Neben der Komplettierung des Güterverkehrszentrums liegen die Vorteile damit auch in der Entlastung der Nürnberger Innenstadt vom Schwerverkehr.

Die Notwendigkeit zu einer Erweiterung der Hafenanlagen wird dann eintreten, wenn entweder am Ufer keine Ansiedlungsflächen mehr zur Verfügung stehen oder das zu bewältigende Verkehrsaufkommen die derzeit installierte Umschlagskapazität überschreitet. Im Zuge dessen und im Zusammenhang mit dem Bau eines trimodalen Umschlagbahnhofs im kombinierten Ladungsverkehr wurde ein Teilausbau des 3. Hafenbeckens (Stichbecken) durchgeführt. Hinsichtlich der Güterverteilung in die Fläche bzw. der Gütersammlung aus der Fläche hat sich der Hafen zu einem bedeutenden Bindeglied zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße entwickelt. Er benötigt daher zur Erhaltung und weiteren Förderung dieser Funktion eine optimale Infrastruktur in Hinsicht auf Schiene und Straße ebenso wie ein leistungsfähiges überörtliches Straßen- und Schienennetz. Aufgrund der künftigen Neuansiedlungen und der Verkehrsentwicklung muss die Hafenstraßeninfrastruktur ausgebaut werden und auf die unmittelbar angrenzenden Anschlüsse von Autobahn/Schnellstraße ausgerichtet werden.

Die Lage des Hafens und des Hafenindustriegebietes am südlichen Stadtrand der Stadt Nürnberg sowie die große Entfernung zu den Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs erfordern im Augenblick noch, dass viele Beschäftigte mit dem Pkw anfahren. In deren Interesse, aber auch im Interesse der Verringerung des Individualverkehrs ist es notwendig, die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern. Beim Ausbau des GVZ wird auch der Entwicklung des kombinierten Verkehrs Rechnung getragen. Die Container kommen in den Raum Nürnberg z. Zt. überwiegend mit der Bahn und dem Lkw. Es kommt darauf an, durch geeignete landseitige Anlagen mittelfristig sicherzustellen, dass die Entladung, Lagerung und Behandlung von Containern im Binnenschiffverkehrsverkehr insbesondere mit dem Donaauraum möglich ist.

Neben den wirtschaftlichen Vorteilen müssen beim kombinierten Verkehr die Vorteile der geringeren Umweltbelastung gesehen werden. Außerdem ist das GVZ Hafen Nürnberg für Sammel- und Verteilerverkehre im Großraum sehr gut an das städtische und regionale Straßennetz angeschlossen.

I.3.2.1.c. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP)

Der Hafenbereich ist im wirksamen FNP überwiegend als Sonderbaufläche/ Hafen-Güterverkehrszentrum bzw. im Bereich des Main-Donau-Kanals und der Hafenbecken als Bundeswasserstraße dargestellt. Daneben besteht im südwestlichen Bereich zwischen Gleisanlage und der Kreuzung Frankenschnellweg/ Wiener Straße die Darstellung Flächen für Wald ebenso wie die einer kleinen Teilfläche im äußersten südöstlichen Bereich an der Schleuse Eibach.

Ein Grünstreifen auf der Ostseite des Frankenschnellwegs, die für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehene Fläche südlich der Hafenstraße und westlich der Hamburger Straße und eine Teilfläche östlich des Kanals zwischen Hafenstraße und Südwesttangente sind als Grünflächen dargestellt. Südlich grenzt an diese letztere Teilfläche eine kleine Dreiecksfläche mit der Darstellung Fläche für Wald an, die nachrichtlich als Landschaftsschutzgebiet und als Bannwald übernommen ist. An der Ostseite des Main-Donau-Kanals verläuft durchgehend die Trasse einer übergeordneten Freiraumverbindung. Im Bereich nordwestlich der Schleuse Eibach wird eine Hauptverbundachse Biotopverbundsystem/ Feuchtgebiete dargestellt. Daneben besteht im südwestlichen Bereich eine nachrichtliche Übernahme für die Führung der Hauptleitungen für Versorgung/ Elektrizität, die über die Darstellung Flächen für Wald verläuft.

Ebenso ist die den Geltungsbereich im westlichen Teil schräg querende Richtfunkstrecke nachrichtlich übernommen.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stimmen im Wesentlichen mit den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes überein. Die Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 Bau-gesetzbuch (BauGB), wonach Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind, liegen somit vor.

(Die aufgeführten nachrichtlichen Übernahmen sind im Rahmenplan noch nicht dargestellt, sondern werden erst im BPlan- Vorentwurf nach Angaben der zuständigen Fachdienststellen dargestellt.)

I.3.2.1.d. Bebauungspläne

Das Bebauungsplan- Verfahren Nr. 3811 wurde am 30.10.1968 eingeleitet und der Bebauungsplan mit Veröffentlichung vom 05.07.1972 rechtsverbindlich.

Das bisher unbebaute Gelände im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sollte im Zuge des Ausbaues und der Herstellung des Hafens industriell und gewerblich genutzt werden. In Ergänzung zu dem Planfeststellungsverfahren und dem wasserrechtlichen Verfahren mussten für die restlichen Bereiche des Hafengeländes planungsrechtliche Voraussetzungen zur Erschließung und Bebauung geschaffen werden.

In Teilbereichen des Hafengebiets waren die Vorgaben für eine detaillierte Planung noch nicht gegeben. Hier wurde vorerst von der Aufstellung eines Bebauungsplanes i. S. des §30 Bundesbaugesetzes Abstand genommen.

Das erste Änderungs- und Ergänzungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 3811 wurde am 23.09.1981 eingeleitet und der Bebauungsplan in seiner 2. Fassung mit Veröffentlichung vom 06.03.1985 rechtsverbindlich.

Mit diesem Verfahren wurden insbesondere für Flächen im südlichen Hafenbereich planungsrechtliche Festsetzungen zur Erschließung und Bebauung getroffen. Für die Flächen im Zentralbereich wurde weiterhin nur die Art der Nutzung festgesetzt (einfacher Bebauungsplan).

Dieser Bereich sollte mit dem 2. Änderungs- und Ergänzungs- Verfahren, das am 18.09.1997 eingeleitet wurde, qualifiziert werden. Der am 30.07.2003 veröffentlichte Plan wurde jedoch durch das Normenkontrollurteil des BayVGH vom 02.08.2005 unwirksam.

Deshalb ist dieses Verfahren, diesmal gemäß BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 21 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818), neu durchzuführen.

I.3.2.1.e. Zulässigkeit von Bauvorhaben

Die Zulässigkeit von Bauvorhaben richtet sich nach aktuellem Rechtsstand im äußeren Bereich nach dem qualifizierten Teil des Bebauungsplanes Nr. 3811, 2. Fassung (gemäß § 30 Abs. 1 BauGB). Im Zentralbereich erfolgt die Beurteilung nach § 30 Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 35 BauGB.

I.3.2.2. Fachplanungsrecht

I.3.2.2.a. Planfeststellungsverfahren

Im Hafengebiet existieren mehrere Einrichtungen, die nach anderen Rechtsgrundlagen als denen des BauGB genehmigt wurden.

Dazu gehören:

- der Europakanal Rhein- Main- Donau
- der Hafenbahnhof und die Gleisanlagen im Hafengebiet
- der Umschlagbahnhof Nürnberg- Hafen
- das DB Netz AG – Modul
- die Hafenbecken.

Rhein- Main- Donau- Kanal

Bereits am 13. Juni 1921 kam zwischen dem Reich, Bayern und Baden der Staatsvertrag über die Main-Donau-Wasserstraße zustande. Später hat die Rhein-Main-Donau AG die Verpflichtung übernommen, die Großschifffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei Passau auszubauen. Auf Grund von bereits durchgeführten Baumaßnahmen am Kanal ließ die Stadt Nürnberg 1940 einen ersten Entwurf über den Bau eines Umschlaghafens auf dem Gelände Maiach-Hinterhof ausarbeiten. Der Hafen Nürnberg als ein Güterumschlagsplatz soll ein Glied der Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Donau sein. Durch den Hafenbau ist der Teilabschnitt der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau „Haltung Nürnberg – Lose A und B“ von Kanal-km 68,877 bis Kanal-km 72,392 betroffen.

Hafenbahnhof und Gleisanlagen der Hafen Nürnberg-Roth GmbH

Im Hafengebiet wurden sämtliche Gleisanlagen von der Hafenverwaltung Nürnberg der Bayerischen Landeshafenverwaltung München errichtet. Sie bestehen aus dem Zufahrtsgleis, dem daran anschließenden Hafenbahnhof mit Stellwerk und dazugehörigen Infrastruktureinrichtungen, 9 Industriestammgleisen und 4 Anschlussgleisen mit einseitigen Rangierwegen. Mit Bescheid der Regierung von Mittelfranken vom 27.05.1971 wurden sie planfestgestellt. Sie sind für Bedienung der Ansiedler im Hafengebiet da, welche mit privaten Anschlussgleisen von den Stammgleisen abzweigen können.

Umschlagbahnhof Nürnberg- Hafen (trimodaler KV- Terminal)

Die von der Hafen Nürnberg-Roth GmbH an der Hamburger Straße errichtete Umschlagsanlage, die im Juli 2006 in Betrieb ging, soll mittelfristig das bestehende Terminal im Hafen, das die zukünftig wachsenden Ladungsmengen auf Grund begrenzter Kapazitäten nicht mehr bewältigen kann, ersetzen. Damit wird die Verladung von Containern zwischen den drei Verkehrsträgern Bahn, Schiff und Lkw möglich. Die Zu- und Abfahrt zum ersten Modul wird über die Hamburger Straße erfolgen. Mit der Inbetriebnahme des zweiten Moduls der trimodalen Umschlagsanlage plant die Hafen Nürnberg-Roth GmbH, bei Bedarf zur Entlastung der Hamburger Straße eine zusätzliche Ausfahrtsmöglichkeit in süd- östliche Richtung zu schaffen.

Für das 1. Modul der KV- Umschlagsanlage wird täglich von etwa 480- Lkw Umschlagvorgängen durch das Kombiterminal ausgegangen, die größtenteils aus dem Hafengewerbegebiet selbst stammen.

Im Endzustand wird die trimodale KV- Umschlagsanlage der Hafen Nürnberg-Roth GmbH etwa 300 Einfahrten und 300 Ausfahrten pro Tag erzeugen. Der Großteil dieser Fahrten wird innerhalb des Gebietes selbst abgewickelt werden.

Am 29.12.1999 erteilte das Eisenbahn-Bundesamt die Plangenehmigung für den Umschlagbahnhof Nürnberg- Hafen. Die sofortige Vollziehbarkeit dieser Genehmigung in Gestalt der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung der Regierung von Mittelfranken vom 18.08.2003 wurde von der Regierung von Mittelfranken am 14.03.2005 angeordnet.

Zwischenzeitlich genehmigte die Regierung von Mittelfranken am 11.08.2004 auch eine Planänderung der Plangenehmigung vom 18.08.2003 und stellte am 17.01.2005 einen Änderungsbescheid zu dem Bescheid vom 11.08.2004 aus und ordnete außerdem gleichzeitig die sofortige Vollziehbarkeit des Plangenehmigungsbescheides vom 11.08.2004 in der Fassung vom 17.01.2005 an.

Für das zur Umschlagsanlage gehörige 3. Hafenbecken wurde am 12.11.2004 vom Umweltamt die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.08.2004, der eine Ergänzung des Beschlusses vom 15.12.1995 ist, angeordnet.

Am 23.05.2006 genehmigte die Regierung von Mittelfranken die Aufnahme des Betriebes auf der trimodalen KV- Umschlagsanlage - sowie die Aufnahme des Probetriebes der eingebauten EOW Simatic S7 Anlage der Fa. Siemens (elektronisch ortsgestellte Weichen), dies befristet bis zum 31.05.2007.

DB Netz AG – Modul

Die DB Netz AG plant parallel zur im Bau befindlichen trimodalen KV- Umschlagsanlage ein bimodales „DB Netz AG Modul Umschlagbahnhof Nürnberg“ als Ersatz für das nicht entwicklungsfähige Modul Nürnberg Hauptgüterbahnhof zu errichten. Die Erschließung erfolgt über die Hamburger Straße. Die Zufahrt für die Abstellfläche für Leercontainer liegt an der Frankfurter Straße.

Für die Betriebsführung beider KV- Module ist nach Fertigstellung eine gemeinsame Betreibergesellschaft unter Beteiligung der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, der Deutschen Umschlagsgesellschaft Schiene-Straße sowie weiterer Unternehmen vorgesehen. Der Bereich zwischen der Frankfurter Straße und dem Zoll ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von der DB Netz AG als Abstellfläche für Leercontainer vorgesehen.

Von der DB ProjektBau GmbH wurde für das Bauvorhaben die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz beantragt.

Hafenbecken nach wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren

Der 1. Bauabschnitt der Hafenbecken erfolgte auf der Grundlage des Planfeststellungsbescheides des Landratsamtes Fürth vom 27.11.1967. Er umfasste die Verbreiterung des vorhandenen Kanals, eine trompetenförmige Hafeneinfahrt, die Hafenstraßen und das Hafenbecken 1.

Am 15.12.1995 wurde mit dem Planfeststellungsbescheid der Stadt Nürnberg der 2. Bauabschnitt des Hafens genehmigt, der die Verlängerung des 2. Hafenbeckens und die Errichtung eines 3. Hafenbeckens beinhaltet.

Der 1. Bauabschnitt des Neubaus des 3. Hafenbeckens wurde im Zuge der Planfeststellung vom 17.08.2004 des trimodalen KV- Terminals behandelt. Hier soll in Verlängerung des bisherigen 2. Hafenbeckens die Länge des für die KV- Anlage geplanten neuen Westkais von den ursprünglich geplanten 300 m vorerst auf 25 m minimiert werden. Die geplante Spundwandbauweise wird eine problemlose Herstellung des 3. Hafenbeckens in weiteren Ausbaustufen zulassen.

I.3.2.2.b. Naturschutz/ Wasserschutz
(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.3.2.2.c. Denkmalschutz/ Bodendenkmäler

Aufgrund des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz – DSchG) muss vor dem Beginn von Erdarbeiten einen Antrag auf eine denkmalrechtliche Erlaubnis oder eine abgrabungsrechtliche Genehmigung eingeholt werden. Falls eine Baugenehmigung erforderlich ist, erfolgt dies im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens.

Im Rahmen der Antragstellung wird verlangt, dass eine sachgerechte archäologische Sondierung im Einvernehmen und unter der fachlichen Aufsicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (BLfD) bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Nürnberg im Bereich der geplanten Baufläche durchgeführt wird.

Nach Ergebnis der Sondierungen kann verlangt werden, dass der Antragsteller eine sachgerechte archäologische Ausgrabung im Einvernehmen und unter der fachlichen Aufsicht des BLfD zur Sicherung und Dokumentation aller von der geplanten Maßnahme betroffenen Bodendenkmäler durchführen lässt. Der Antragsteller hat alle Kosten der Sondierungen und der Ausgrabungen zu tragen.

Mit den Erdarbeiten für die geplante Maßnahme darf erst begonnen werden, wenn die vorhandenen Bodendenkmäler sachgerecht freigelegt, dokumentiert und geborgen wurden.

Im Hafengebiet werden im Falle der Überbauung gezielte archäologischen Sondierungen für die große Fläche westlich der Bremer Straße (Fl. Nr. 581, 711) erforderlich sein, um einige im Areal nördlich der Wiener Straße und westlich der Preßburger Straße liegende vererbene vorgeschichtliche Grabhügel untersuchen und sichern zu können.

I.3.2.2.d. Lärmschutzzonen
(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.3.2.2.e. Hochwasserschutz
(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.3.3. SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN

I.3.3.1. Beschränkungen (Fernstraßen, Eisenbahn, Luftverkehrswege, Leitungen etc.)

I.3.3.2. Infrastrukturelle Bedarfssituation

I.3.3.3. Kommunalpolitische Gründe/ sonst. Stadtratsbeschlüsse

I.3.3.4. Wirtschaftsstandort Hafen: Ansiedlung neuer Betriebe; Vermarktung Restflächen

I.3.3.5. Eigentumsverhältnisse: Hafen

I.3.3.6. Bestehende Vertragsverhältnisse

I.3.3.6.a. Am 11.11.1966 schlossen der Freistaat Bayern und die Stadt Nürnberg einen Vertrag über Planung, Erschließung, Errichtung und Betrieb eines Hafens an der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau in Nürnberg. Dieser sah vor, dass die Bayerische Landeshafenverwaltung den Hafen Nürnberg einschließlich Hafenbahnanlagen und Hafenbahnhof errichtet und den Betrieb führt. Für den Hafen wurde daher als Teilbetrieb der Bayerischen Landeshafenverwaltung die Hafenverwaltung Nürnberg eingerichtet. Der Vertrag regelt die Aufgaben der Vertragspartner und die Zweckbestimmung des Hafengebietes. Er wurde im Laufe der Jahre um diverse Nachträge ergänzt.

Die Landeshafenverwaltung wurde am 02.09.2006 rückwirkend zum 01.06.2006 privatisiert und dabei in die Bayernhafen GmbH & Co. KG umgewandelt.

I.3.3.6.b. Am 06.12.1995 wurde der Vertrag über naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den 2. Bauabschnitt (zentraler Bereich) im Gebiet des Staatshafens Nürnberg zwischen der Stadt Nürnberg und der Hafen Nürnberg-Roth GmbH geschlossen.

I.3.3.7. Chronologie der Hafenentwicklung

1927 beinhaltetete der im Auftrag der Stadt von Prof. Jansen erarbeitete „Jansen-Plan“ die damaligen Zielvorstellungen der Stadt über die anzustrebende Flächennutzungsplanung und -entwicklung. Bereits hier war ein Industriehafen vorgesehen, dessen Standort etwa dem des jetzigen Hafens entsprach. Außerdem war bei Großreuth bei Schweinau ein Handelshafen geplant.

1940 sollte der Wirtschaftsplan auf der Grundlage des Wohnsiedlungsgesetzes 1935 eine wirksame Flächennutzungsplanung schaffen.

Im Wirtschaftsplan wurde an der räumlichen Trennung zwischen Handels- und Industriehafen festgehalten. Im Vergleich zum Jansen-Plan sah der Wirtschaftsplan eine geringe Verschiebung nach Norden vor. Jedes der sieben Hafenbecken war direkt mit dem Kanal verbunden und von Südwest nach Nordost ausgerichtet. Es waren umfangreiche Ansiedlungsflächen mit Gleisanschluss vorgesehen, die nach Süden weit über die Wiener Straße hinausreichten. Im Anschluss waren südlich des Industriegebietes Wohnbauflächen angeordnet, durch einen Grüngürtel vom Industriegebiet getrennt.

Auch auf der östlichen Seite des Kanals wurden großzügige Industrieflächen vorgesehen. Im Wesentlichen wurde das Planungsgebiet des Hafens von der Bahnlinie Nürnberg-Treuchtlingen im Westen- und dem Ludwig-Donau-Main-Kanal im Osten begrenzt.

Die Planungen erlangten jedoch keine formelle Wirksamkeit.

1956/ 58 erlangte eine neue Version des Wirtschaftsplanes Wirksamkeit. In ihm wurde die Planung für den Hafen von 1940 übernommen. Die Industriegebiete östlich des Kanals wurden aus der Planung herausgenommen, jedoch lagen auf dieser Seite des Kanals im Wald zwei langgezogene Wendebecken. Gegenüber dem Wirtschaftsplan 1940 wurden die Ansiedlungsflächen südlich des eigentlichen Hafenbeckens reduziert. Die gesamte Fläche von Maiach war als Industrie- und Gewerbegebiet dargestellt.

1965 erlangte der erste Flächennutzungsplan auf der Grundlage des Bundesbaugesetzes Wirksamkeit. Das Sondergebiet Hafen entsprach schon hier seiner heutigen Abformung (ohne Wendebecken im Osten). Die südöstliche Fläche von Maiach ist seitdem als Wohnbaufläche-, die nordwestliche Fläche als gewerbliche Baufläche dargestellt. Im Süden wurde nachrichtlich, weil damals noch außerhalb des Stadtgebietes gelegen, ein sog. Hafenindustriegebiet-Süd mit ca. 130 ha aufgenommen. Es lag an der Wiener Straße/ Vorjurastraße mit einer West/ Ost-Ausdehnung von 2/3 des Hafens und nach Süden bis zu einer gedachten Linie zwischen der Vogtsbergstraße im Stadtteil Reichelsdorf und der Radmeisterstraße in Weiherhaus. Die Darstellungen und Hinweise entsprachen dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens.

Seit 01.01.1969 ist die Fläche des Hafenindustriegebietes-Süd eingemeindet. Im Flächennutzungsplan 1969 erfolgten Änderungen zu diesem Gebiet: Die West/ Ost-Ausdehnung nimmt die gesamte Wiener Straße ein. Nach Süden erfolgt die Ausdehnung mit ca. 900 m bis zu ei-

ner gedachten Linie Waldstromerstraße und Konrad-Stör-Straße. Der Flächenumfang zum FNP 1965 blieb nahezu unverändert.

Auch im Flächennutzungsplan von 1972 blieb der Umgriff des „Hafenindustriegebiet-Süd“ aus dem FNP 1969 bestehen.

Im FNP 2006 hat die gewerbliche Baufläche südlich der Wiener Straße nur noch eine Ausdehnung von 200 m nach Süden.

I.4. PLANUNGSKONZEPT/ STÄDTEBAULICHE KONZEPTION UND AUSWIRKUNGEN

I.4.1. KONZEPT

Im Rahmen des Verfahrens zur 2. Änderung und Ergänzung – 3. Fassung - des Bebauungsplanes Nr. 3811 ist die vollständige Qualifizierung des ausgewiesenen Sondergebietes Hafen vorgesehen. Neben der Ergänzung der künftigen Erschließungsstraßen sollen im Zentralbereich Festsetzungen analog derer, für den Bestandsbereich bereits vorhandenen, getroffen werden. D.h. entlang der öffentlichen Straßenverkehrsflächen und innerhalb der Baugrenzen werden eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 sowie eine Baumassenzahl (BMZ) von 15,0 festgesetzt.

Das Netz der Erschließungsstraßen wird, abgestimmt auf das planfestgestellte 3. Hafenbecken und den geplanten Umschlagbahnhof der Deutschen Bahn AG, ergänzt. Die Fläche zwischen Frankenschnellweg und Duisburger Straße wurde als Standort für Containerumschlag aufgegeben und wird anderweitig genutzt.

Im Anschluss an das Frachtzentrum der ehemaligen BahnTrans (jetzt Spedition Amm) nördlich der Wiener Straße und östlich der Hamburger Straße ist der trimodale Umschlagbahnhof der Hafen Nürnberg-Roth GmbH sowie das zweite Modul der KV- Umschlagsanlage der DB Netz AG vorgesehen. Die Frankfurter Straße wird in diesem Bereich unterbrochen und mit Straßenkehren ausgebaut.

Die Zollverwaltung hat, als Ersatz für den derzeitigen Zollhof an der Zeltner Straße im Hafengebiet östlich der Hamburger Straße eine neue Anlage errichtet.

Mit diesen Anlagen und der folgenden gewerblichen Besiedelung der noch freien Flächen wird der Hafen Nürnberg in seiner Funktion als Güterverkehrszentrum (GVZ) nochmals an Bedeutung gewinnen.

Eine im nordöstlichen Planungsbereich reservierte Fläche für ein Wendebassin des Main-Donau-Kanals ist mit der Anbindung des Kanals an die Donau obsolet geworden. Hier wurde zwischenzeitlich die Anlegestelle für Kabinenschiffe realisiert.

Mit der 3. Fassung des Bebauungsplanes Nr. 3811 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung von Gebäuden für gastronomische Nutzung, Einrichtungen der Personenschifffahrt (Warteraum, Kartenverkauf, WC usw.) sowie für zusätzliche Parkplätze und Naherholungsangebote, wie z.B. einen Kinderspielplatz innerhalb dieser als „Öffentliche Grünfläche – naturbelassener Bereich“ ausgewiesenen Fläche, geschaffen. Aufgrund der vermehrten Anfragen von Kioskbetreibern wird dem Bedarf mit der Errichtung einer Schank- und Speisewirtschaft zur Versorgung der Naherholungssuchenden Rechnung getragen.

(Die Bauflächen dafür sind im Rahmenplan noch nicht dargestellt, sondern werden erst im BPlan- Vorentwurf dargestellt.)

I.4.2. NUTZUNG

I.4.2.1. Art der Nutzung/ Flächenaufteilung

Planungsgebiet insgesamt ca. 365 ha, davon:

Planfestgestellte Flächen	916 171 qm
Sondergebiet Güterverkehrszentrum Hafen qm
Öffentlich gewidmete Straßenverkehrsflächen	647 360 qm
Öffentliche Grünflächen	30 911 qm

Private Grünflächen	40 384 qm
Forstwirtschaftsflächen	56 215 qm
Flächen mit Bindungen für den Erhalt und das Anpflanzen von heimischen Bäumen und Sträuchern	34 660 qm
Fläche des qualifizierten äußeren Bereiches	2 744 768 qm
Zentralbereich	904 964 qm

(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.4.2.2. Maß der baulichen Nutzung

BMZ 15.0

GRZ 0.8

Geräuschkontingente (werden im Laufe des Verfahrens ergänzt)

(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.4.3. VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG

Aufgrund der Weiterentwicklung im Güterverkehrszentrum Hafen ist die Prüfungsweise Realisierung verschiedener verkehrlicher Anpassungsmaßnahmen notwendig.

Im März 2006 wurde das Zollamt in der Hamburger Straße in Betrieb genommen, im Juni 2006 das erste Modul der trimodalen KV- Umschlagsanlage. Die Zufahrt zu beiden Einrichtungen erfolgt über die Hamburger Straße. Um Behinderungen durch links abbiegende Kraftfahrzeuge von der Hamburger Straße in die Einrichtungen zu vermeiden, wird der im Bebauungsplan 3811 festgesetzte und im Verkehrsausschuss am 27.01.2005 beschlossene vier-spurige Ausbau der Hamburger Straße erforderlich.

Im Rahmen des Ausbaus der Hamburger Straße werden Bushaltestellen in der Hamburger Straße angelegt, so dass die heutige Führung der Linie 66 über die Duisburger Straße in die Hamburger Straße verlegt werden kann. Die Inbetriebnahme des Zollamtes und der trimodalen Umschlagsanlage sowie die erwartete weitere Besiedelung von Flächen in der Hamburger Straße sind der Anlass für diese Maßnahme.

Mit dem Bau der trimodalen Umschlagsanlage wurde die Unterbrechung der Frankfurter Straße im südlichen Hafengebiet notwendig. Die Hafen Nürnberg-Roth GmbH plant, mit Inbetriebnahme des zweiten Moduls der trimodalen Umschlagsanlage, bei Bedarf zur Entlastung der Hamburger Straße eine zusätzliche Ausfahrtsmöglichkeit in südöstliche Richtung über die Frankfurter Straße zu schaffen. Damit könnte die Route über die Wiener Straße und den Marthweg zur A73 an Bedeutung gewinnen. Für die Knoten Wiener Straße/ Marthweg, Wiener Straße/ Vorjurastraße und für die Anschlussstelle Königshof werden Maßnahmen geprüft, die zu einer sichereren und flüssigeren Verkehrsabwicklung führen können.

Die Koper Straße, die eine Verbindungsspanne zwischen der Hamburger Straße und der Bremer Straße bildet, wurde als Vorerschließung angelegt. Sie schafft eine alternative Ausfahrtsmöglichkeit aus dem Gebiet über die Bremer Straße zur Hafenstraße. Dadurch wird der Verkehrsknoten Hamburger Straße/ Hafenstraße entlastet und gleichzeitig kann sich die Verkehrsmenge in der Hafenstraße im Abschnitt zwischen der Hamburger Straße und der Bremer Straße, an den im Norden das Wohngebiet Maiach angrenzt, verringern.

Beim Bau der Wiener Straße wurde der Erddamm bereits für einen vierspurigen Straßenquerschnitt angelegt. Im Falle der Besiedelung zusätzlicher Flächen im Hafen Industrie Gebiet Süd muss geprüft werden, ob der Ausbau der Wiener Straße von zwei auf vier Fahrspuren erforderlich ist.

Die Radwege entlang des Main-Donau-Kanals und der Bahnlinie führen östlich und westlich am Hafengebiet vorbei und stellen deshalb keine Erschließung des Gebietes dar. Im Zuge des Ausbaus der Hamburger Straße wird der östliche Gehweg so breit angelegt, dass die Benutzung für den Radverkehr freigegeben werden kann.

Wünschenswert sind auch ein verbessertes Radwegeangebot entlang der Wiener Straße und eine kurze Verbindung nach Eibach in Höhe des Königshofer Weges im Sinne einer Stadt der kurzen Wege.

Bei zukünftigen Straßenbaumaßnahmen im Gebiet muss jeweils geprüft werden, ob die Anlage von Radwegen erforderlich und möglich ist.

Notwendige Bahnanlagen im Hafengebiet werden, um weitere Entlastungseffekte für den Verkehr zu erzielen, ausgebaut bzw. ergänzt um:

- ein zweites Zuführungsgleis vom Hafenbahnhof zu der trimodalen KV- Umschlagsanlage und zum Umschlagbahnhof Nürnberg
- Schadwagen- und Reservewagen – Abstellgleise in Verbindung mit einer Anbindung der KV- Anlage im Norden an das Stammgleis 4
- die Elektrifizierung der Gleise vom Hafenbahnhof zu den Gleisen der trimodalen KV- Umschlagsanlage und des Umschlagbahnhofes Nürnberg.

I.4.4. VERSORGUNG: private, kommunale u. technische Infrastruktur

Die Versorgung des Gebietes mit Energie und Wasser kann ausgehend von den vorhandenen Versorgungsnetzen sichergestellt werden. Notwendige Leitungsverlegungen sowie evtl. erforderliche Bauwerke sind vom jeweils zu erwartenden Leistungsbedarf und von konkreten Versorgungsaufträgen bzw. Auftragserteilungen abhängig und sollten im Zuge der Gebietserschließung erfolgen.

Schutzbereich: 110 KV Leitung von EON bzw. später N-Ergie
(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

Zur telekommunikationstechnischen Versorgung des Planbereichs durch die Deutsche Telekom AG ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien erforderlich. Für den rechtzeitigen Ausbau des Netzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig die Deutsche Telekom AG frühzeitig einzuschalten.

(Ggf. Ergänzung im Laufe des weiteren Verfahrens.)

I.4.5. ENTWÄSSERUNG

Um die Entwässerung des zentralen Hafengebiets zu gewährleisten, ist ein modifiziertes Mischsystem vorgesehen. Das Schmutzwasser wird zusammen mit Regenwasser aus verschmutzten Flächen über einen von der Stadt Nürnberg, Abt. Stadtentwässerung zu bauenden Mischwasserkanal zur Kläranlage abgeführt. Das saubere bzw. vorgereinigte Regenwasser gelangt über Regenwasserkanäle zum bereits errichteten und in Betrieb befindlichen Regenrückhaltebecken (nördlicher Bereich von 50 ha) sowie in das geplante Hafenbecken III (südlicher Bereich von 35 ha). Zusätzlich können an das Regenrückhaltebecken auch noch saubere Regenwässer der bestehenden Bebauung westlich der Hamburger Straße (ca. 19,8 ha) mit angeschlossen werden. Die Bemessung des Beckens erfolgt nach dem vom Bayerischen Landesamt für Wasserwirtschaft vertriebenen Programm RRB 11/98.

I.4.6. GRÜNORDNUNG/ AUSGLEICHSMASSNAHMEN

I.4.6.1. Planungsvorgaben (Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.4.6.2. Bestandsaufnahme und Bewertung des vorhandenen Zustandes von Natur und Landschaft (Karte 1 mit Biotop- und Nutzungstypen (flächendeckend)) (Karte liegt noch nicht vor)

Allgemeine naturschutzfachliche Rahmenbedingungen:

Schutzgebiete

Schutzgebiete sind im gesamten Bebauungsplan-Bereich nicht vorhanden, schließen jedoch, getrennt durch Main-Donau-Kanal und Wiener Straße, im Süden und Osten unmittelbar an den Planungsraum an. Die dortigen Waldflächen sind als Landschaftsschutzgebiet gemäß Art. 10 Bayerisches Naturschutzgesetz ausgewiesen und als SPA-Gebiet "Nürnberger Reichswald" unter Nr. 6533-471.05 als NATURA 2000-Gebiet bei der EU gemeldet. Die Bereiche östlich des Kanals genießen zudem Bannwald-Schutz.

FFH-Gebiete sind mit dem Rednitztal (Gebietsnummer 6632-371) erst in einer Entfernung von ca. 2 km vorhanden und durch den Ortsteil Eibach funktionell klar vom Planungsraum getrennt. Das FFH-Gebiet "Kornberge bei Worzeldorf" liegt ca. 3,5 km südöstlich des Planungsraumes.

Biotope, Flächen der Artenschutzkartierung, ABSP-Flächen

Teilflächen des Planungsraumes sind als Biotope der Bayerischen Biotopkartierung erfasst. Der Anteil im Zentralbereich beträgt ca. 61 ha (Nrn. 299.01-02, 303.06, 343.02), wobei - wie auch im Bestandsbereich - die Lebensraumqualitäten durch anthropogene Eingriffe nur noch teilweise vorhanden sind. Auch in der Artenschutzkartierung und im Arten- und Biotop-schutzprogramm der Stadt Nürnberg sind größere Flächen als wertvoll erfasst.

13d-Flächen

Als Flächen nach Art. 13d BayNatSchG sind die vorhandenen Magerrasen, der noch weitgehend intakte Sumpfwald im Zentralbereich sowie Grabenabschnitte mit Groß- bzw. Kleinhöhricht oder Arten des Feucht- und Nassgrünlandes einzustufen. Für Teilflächen gilt dies auch hinsichtlich der Feucht- und Trockenbrachen. Der Anteil an 13d-Flächen im Zentralbereich beträgt ca. 5 ha.

VEGETATION

Zur Beurteilung der Eingriffserheblichkeit hinsichtlich des Teilschutzgutes Vegetation wird ein gesondertes Fachgutachten erstellt. Hierin sollen die vorhandenen Vegetationsbestände im Zentralbereich mit Biotoptypen-Zuordnung beschrieben und bewertet werden. Außerdem sind Angaben zu Gefährdungsgrad und Schutzstatus der einzelnen Arten sowie zur Abgrenzung der 13d-Flächen vorgesehen. Das Gutachten liegt derzeit noch nicht abschließend vor, Teilaussagen sind jedoch bereits möglich.

Die derzeitigen Vegetationsverhältnisse im Zentralbereich sind einerseits durch die bereits erfolgten Eingriffe und Veränderungen geprägt, andererseits existieren auf Teilflächen noch immer wertvolle Bestandselemente mit hoher bis sehr hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit und Vorkommen zahlreicher gefährdeter Arten. Bis zum jetzigen Zeitpunkt konnten 49 Pflanzenarten der Roten Listen nachgewiesen werden, wobei Vertreter der Gefährdungsstufen 1 und 2 nicht festgestellt wurden. 30 Arten befinden sich auf der Vorwarnliste, 19 sind als gefährdet (RL-Status 3) eingestuft. Für 9 Arten gilt gesetzlicher Schutz gemäß Bundesartenschutzverordnung. Nach §10 BNatSchG sind 12 Arten als besonders geschützt einzustufen (streng geschützt Vertreter sind nicht vorhanden).

Die naturnahen Strukturen konzentrieren sich auf Teilbereiche nördlich der Koper Straße, Randflächen entlang der Hamburger Straße, einen Magerrasen-Komplex nördlich des 3. Hafenebeckens sowie vor allem auf die Restwaldbestände der Maiacher Soos und Sulz einschließlich angrenzender (Extensiv-)Wiesenflächen. Stark anthropogene Überprägung mit deutlich eingeschränkter bzw. nicht mehr vorhandener Biotopqualität zeigen hingegen die Auffüllflächen entlang der Koper Straße und im Bereich der geplanten bimodalen Umschlagsanlage sowie die Bereiche der trimodalen Umschlagsanlage, Zoll und einzelner bereits punktuell vorhandener Gewerbestandorte im Südosten.

Folgende Vegetations- und Nutzungstypen wurden festgestellt:

- Ackerflächen und Wirtschaftswiesen (Teilflächen des Zentralbereichs)
- Magerrasen (kleinflächig entwickelt)
- Trockenbrachen (Böschungflächen in den Randbereichen, ältere (Schotter-) Wege)
- Feuchtbrachen (Teilflächen der Maiacher Soos)
- Nährstoffreiche Gras- und Krautfluren (wegbegleitend)
- Wälder und Gehölze (Waldbestände Zentralbereich: 5 % der Gesamtfläche; Sumpfwaldbestände: Maiacher Soos ca. 1 ha Fläche; Feuchtwaldbestände: kleinere Bestände im Bereich Sulz, am Ostrand der trimodalen Umschlagsanlage sowie als Gewässerbegleitgehölz oder ältere Heckenpflanzungen)
- Gewässer (Kleingewässern (Zentralbereich); Gräben)
- Anthropogen veränderte Flächen (Mehr als die Hälfte des Zentralbereiches ist durch Auffüllungen oder Überbauung gekennzeichnet.)

TIERWELT

Zum Teilschutzgut Tierwelt wird derzeit ein aktuelles Fachgutachten erstellt. Die Untersuchungen konzentrieren sich hierbei vor allem auf die Tiergruppen Säuger (v.a. Marder, Iltis, Mauswiesel), Vögel, Amphibien, Laufkäfer, Tagfalter und Heuschrecken. Auch Angaben zu Gefährdungsgrad und Schutzstatus der einzelnen Arten sollen gegeben werden.

Es konnten im Zentralbereich bisher 50 Vogelarten festgestellt werden, die teilweise den Schutzkriterien der Roten Liste sowie des Bundesnaturschutzgesetzes unterliegen.

Die festgestellten Fledermäuse sind nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützt und nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) streng geschützt.

Bedeutung und Bewertung

Die Biotopqualitäten im Zentralbereich variieren, wie die Bestandsbeschreibung der Vegetation zeigt, wegen der vorhandenen Grundbelastungen, Beeinträchtigungen und Schäden kleinräumig sehr stark. Die verbliebenen naturnahen Restflächen im Zentralbereich leiden unter zunehmender Verinselung mit Verlust systemstabilisierender Pufferflächen und erhöhten Raumdefekten wie Nähr- und Schadstoffeinträgen. Ihre Bedeutung als Lebensraum und Ausbreitungszentrum ist bereits deutlich reduziert. Dennoch erfüllen die Restbestände noch immer wichtige Funktionen als Trittsteinbiotope. Wertvoll ist auch die Vielfalt der Standorte von trocken bis nass und basenreich bis sauer.

Bereiche mit hoher bis sehr hoher Wertigkeit:

Große Teile des Restwaldbestandes Maiacher Soos

Trotz der erfolgten Beeinträchtigungen (Einbringung standortfremder Baumarten, vorübergehende Absenkung des Grundwasserspiegels beim Bau der Trimodal-Anlage, verstärkte Sonneneinstrahlung in den Randbereichen) mit teilweiser Veränderung des Vegetationsgefüges ist den Waldbeständen der Maiacher Soos noch immer eine hohe naturschutzfachliche Wertigkeit beizumessen. Die nassen Bereiche besitzen, wenn auch mit eingeschränkter Deckung und aufkommenden Störzeigern, nach wie vor Elemente naturnaher Sumpf- und Bruchwälder. Hervorzuheben ist zudem der artenreiche Laubwaldbestand im Osten, der in seiner Ausprägung mit typischen Arten der Kalkbuchenwälder und den zahlreich eingelagerten Altbäumen als einzigartig im Nürnberger Stadtgebiet gelten muss. Allerdings führt ein durchlaufender Schotterweg aktuell zu massiven Staubeinträgen. Auch die vorhandenen Randeinflüsse werden sich in nächster Zeit noch deutlicher bemerkbar machen. Wegen des hohen Alters und der besonderen geologischen Bedingungen müssen die Bestände als nicht ersetzbar gelten.

Restwaldbestand der Maiacher Sulz

Von den ehemaligen Waldflächen der Maiacher Sulz sind nur noch kleine Restbestände erhalten geblieben, die entsprechend starken Randbelastungen unterliegen. Wegen ihres Alters von bis zu 100 Jahren und der teilweise vorhandenen Überhälter ist aber auch diesen Waldresten eine hohe bis sehr hohe Bedeutung beizumessen.

Feuchtbrachen am Nordende Trimodale Umschlagsanlage

Die Feuchtbrachen westlich der Maiacher Soos sind auf organischen Nassböden sekundär entstanden, haben sich in relativ kurzer Zeit jedoch zu differenzierten Lebensräumen mit zahlreichen Rote Liste-Arten entwickelt. Wertvoll ist vor allem der große Struktureichtum, angefangen von offenen Fahrspuren über wassergefüllte Bombentrichter bis hin zu Bereichen mit Gehölzanflug und kleinräumigen Trockenstandorten auf leicht erhöhten Bereichen.

Trockenbiotop nördlich 3. Hafenbecken

An diesem Standort befindet sich die einzige Silbergrasflur im Zentralbereich. Zusammen mit den angrenzenden Magerrasenflächen, Altgrasfluren und einzelnen Kiefergehölzen bildet die Fläche ein strukturreiches Trockenbiotop mit verschiedenen gefährdeten Arten. Grabtätigkeit von Kaninchen sorgt für eine dauerhafte Offenhaltung. In der Roten Liste Bayerns sind Silbergrasfluren wegen der starken Abnahme geeigneter Sandflächen als stark gefährdet eingestuft.

Extensivwiesen südlich der Hafenstraße

Die Grünlandflächen im Nordosten des Planungsraumes zeichnen sich noch teilweise, wie auch Restbestände zwischen Maiacher Soos und Sulz, durch einen hohen Artenreichtum und nur extensive Nutzung aus. Derart blütenreiche Bestände sind in der heutigen Kulturlandschaft selten und besitzen deshalb eine hohe Wertigkeit. Gefährdungen bestehen gegenüber Grünlandumbruch, Düngung und Herbizideintrag.

Böschungflächen im Norden und Osten

In einigen Böschungsabschnitten ist hier ein Mosaik aus mageren Altgrasfluren, ruderalisierten Sandrasen, Gehölzbeständen und aufgelassenen Schotterwegen mit trockener Initialvegetation erhalten geblieben. Neben dem Vorkommen von Rote Liste-Arten liegt die Wertigkeit dieser Linearstrukturen vor allem in ihrer Funktion als Vernetzungselement begründet.

Der Flächenanteil von Vegetationselementen mit sehr hoher und hoher Bedeutung beträgt im Zentralbereich ca. 14 % (13,1 ha). Der Anteil an Rote Liste-Arten ist auf diesen Flächen hoch. Demgegenüber stehen die anthropogen veränderten Flächen mit einer Größenordnung von ca. 66 % (59,9 ha). Die restlichen Bereiche (18,0 ha) besitzen für das Teilschutzgut Vegetation geringe bis mittlere Wertigkeiten. Der Anteil an 13d-Flächen liegt mit ca. 6 % im unteren Bereich.

I.4.6.3. Bewertung der Auswirkungen der beabsichtigten städtebaulichen Planung auf Natur und Landschaft

(Karte 2 mit Darstellung, wofür ist Ausgleich erforderlich und in welchem Umfang; sowie Tabelle mit dem Eingrissumfang (Bestandwert – Planungswert)) (Karte liegt noch nicht vor)

Die Planung sieht vor, auch auf den noch offenen Zentralflächen im Hafengebiet die Entwicklung von gewerblicher Nutzung zu ermöglichen. Hiermit verbunden sind großflächige Versiegelungen und Auffüllungen. Auf Teilflächen geht eine wertgebende Pflanzenwelt verloren.

Besonders konfliktträchtig ist die Beseitigung der noch waldbestandenen Restflächen in der Maiacher Soos und Sulz. Auch Eingriffe in die vorhandenen Extensivwiesen sowie die Magerbiotope nördlich des 3. Hafenbeckens und die Böschungflächen in den Randbereichen verursachen erhebliche Auswirkungen. Ein Großteil der nachgewiesenen Rote Liste-Arten konzentriert sich in diesen vergleichsweise kleinflächigen Bereichen (ca. 13 ha). Verloren gehen damit gleichzeitig auch ca. 5,1 ha 13d-Flächen. Demgegenüber stehen die bereits vorhandenen Bau-, Auffüll- und Verkehrsflächen, die ca. 2/3 des Zentralbereiches einnehmen und zumindest hinsichtlich der Vegetation kaum Konflikte verursachen.

Bisher konnten im Zentralbereich 9 streng geschützte Vogel- und 2 Fledermausarten festgestellt werden. Darüber hinaus sind noch zahlreiche besonders geschützte Pflanzen- und Tierarten vorhanden, für die gemäß § 42 BNatSchG ebenfalls eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung notwendig ist.

Auswirkungen während der Bauzeit, z.B. durch Grundwasserabsenkungen, Erschütterungen, Lärm-, Abgas- oder Staubentwicklung sind hinsichtlich des Schutzgutes Vegetation nachrangig, da ohnehin die gesamte Fläche in absehbaren Zeiträumen überbaut wird und keine Restbiotope verbleiben. An den Planungsumgriff angrenzende Lebensräume sind entweder nicht vorhanden (Norden) oder durch Verkehrswege bzw. die Wasserstraße des Main-Donau-Kanals funktionell deutlich abgetrennt.

Eine Kompensation der Eingriffe innerhalb des Bebauungsplangebietes ist wegen der Zweckbestimmung Sondergebiet Güterverkehrszentrum kaum möglich. Die im Planbereich vorgesehenen, aber zum jetzigen Planungsstand nur teilweise bereits festgesetzten Minimierungsmaßnahmen, wie naturnahe Anlage von Regenrückhaltebecken, Baumpflanzungen entlang von Straßen, Versickerung von Dachflächenwässern oder eine Minimaldurchgrünung der einzelnen Bauparzellen können die Projektwirkungen lediglich mindern. Es wird deshalb notwendig, externe Ausgleichs- und Ersatzflächen heranzuziehen, die im vorliegenden Rahmenplan jedoch ebenfalls noch nicht festgesetzt sind. Hierbei handelt es sich vor allem um Flächen südlich der Wiener Straße. Das Hauptaugenmerk liegt auf waldbaulichen Maßnahmen für die eintretenden Gehölzverluste der Maiacher Soos und teilweiser Standortvernäsung.

VERTRÄGLICHKEIT NATURA-2000-GEBIET, VOGELSCHUTZGEBIET

Im Osten und Süden grenzt an den Bebauungsplan-Bereich das **Vogelschutzgebiet "Nürnberger Reichswald"** (Gebietsnummer 6533-471.05).

Details dazu sind dem Umweltbericht, Teil II der Begründung, zu entnehmen.

(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.4.6.4. Grünordnerisches Konzept

Die grünordnerischen Ziele sind im vorliegenden Rahmenplan noch nicht detailliert dargestellt. Grundsätzlich sollen diese jedoch aus der nicht mehr rechtsverbindlichen 2. Änderung des Bebauungsplanes übernommen und in den noch nicht entwickelten Teilen des Zentralbereiches angepasst werden. Die auf diesen Teilflächen inzwischen erfolgten Plangenehmigungen sowie die Planfeststellungsunterlagen des bimodalen DB Netz AG – Moduls finden entsprechend Berücksichtigung.

An der Bremer und Hamburger Straße sind aus gestalterischen Gründen Flächen für Baumpflanzungen (heimische, standortgerechte Laubgehölze) in einem 3 m breiten Grünstreifen vorgesehen.

Die Freiflächen östlich der Personenschiffahrtslände sollen zur Aufrechterhaltung der Spiel- und Erholungsfunktion für Fußgänger, Radfahrer und Schifffahrtsgäste als öffentliche Grünfläche - naturbelassener Bereich festgesetzt werden. Auf der Fl. Nr. 550/3 ist eine Skate-/Inline-Anlage vorgesehen. Die Pflege der Wiesen soll extensiv erfolgen (keine Düngung, Mahd bei Bedarf 1-2 mal pro Jahr), die vorhandenen waldartigen Gehölzbestände sind der Sukzession zu überlassen. Eine mögliche Eingliederung in das angrenzende Landschaftsschutzgebiet soll wegen der geplanten baulichen und zeitlich beschränkten Nutzungen (z.B. Hafenfest) jedoch auch weiterhin nicht erfolgen.

Weitere grünordnerische Ziele zur Verminderung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens sind die Ausbildung geeigneter Stellplatz- und Wegeflächen in teildurchlässiger Bauweise, die Einleitung nicht verschmutzter Niederschlagswässer in die vorhandenen Regenüberlaufbecken bzw. eine Versickerung vor Ort sowie nach Möglichkeit die Realisierung von Dach- und Fassadenbegrünungen. Entlang der Hamburger Straße ist ein selbstständiger Fuß- und Radweg geplant.

I.4.6.5. Gebot der Vermeidung

Durch die Qualifizierung des Zentralbereiches entstehen Eingriffe im Sinne von § 18 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bzw. § 6 Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG). Sofern ein solcher Eingriff, wie im vorliegenden Fall, im Rahmen der Bauleitplanung vorgenommen wird, regelt § 21 Abs. 1 BNatSchG das Verhältnis zum Baurecht: "Sind auf Grund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen oder von Satzungen nach § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 des Baugesetzbuchs Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden."

Ausgangspunkt für die Behandlung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung ist § 1a Abs. 3 Satz 1 BauGB, der festlegt, dass der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft durch geeignete Darstellungen nach den §§ 5 und 9 BauGB als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich erfolgt.

Die Flächen zwischen den Gleisanlagen westlich der Duisburger Straße und dem Frankenschnellweg sollen, wie schon in der (1.) Änderung des Bebauungsplanes, als „Flächen mit Bindungen für den Erhalt und das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern“ festgesetzt werden. Die Erhaltung dieses gliedernden, den Hafengebiete begrenzenden Grünzuges sowie die Sicherung des vorhandenen Waldes im südwestlichen und – kleinflächig - südöstlichen Randbereich sollen vor allem zu einer besseren optischen Abgrenzung des Hafengebietes beitragen.

Die wenigen qualitativ hochwertigen, Orts- und Landschaftsbild prägenden Einzelgehölze im Bestandsbereich (östlich Rotterdamer Straße und östlich Bremer Straße) sollen zur Erhaltung festgesetzt werden. Gleiches gilt für das Begleitgrün an den Einmündungen zur Wiener und Hafestraße (Heckengehölze mit einzelnen Überhältern). Die übrigen im Geltungsbereich vorhandenen Bäume und Gehölze sollen lediglich als Hinweise dargestellt werden.

Die erhaltenswerten Altbäume am Ostrand der Maiacher Soos und in einem Teilbereich östlich des trimodalen Umschlagsanlage (Eichen mit einem Stammdurchmesser zwischen 70 und 130 cm und Kronendurchmesser bis 20 m) sollen nicht festgesetzt werden, um die Bebaubarkeit der Grundstücke nicht erheblich einzuschränken. Im Rahmen der späteren Freiflächengestaltung zum Bauantrag soll jedoch nach Möglichkeit auf die Erhaltung der wertvollen Gehölze hingewirkt werden.

Vermeidungsmaßnahmen werden im weiteren Verfahren ergänzt.

I.4.6.6. Ausgleich und Kompensation unvermeidbarer Eingriffe

(Karte 3 Ausgleichsflächen und –maßnahmen)

(Karte liegt noch nicht vor)

Nach § 18 Abs. 1 BNatSchG bzw. § 6 Abs. 1 BayNatSchG ist der Eingriff in Natur und Landschaft wie folgt definiert: "Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können."

Gemäß § 19 Abs. 1, 2 BNatSchG bzw. § 6a Abs. 1 BayNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Ausgeglichen ist ein Eingriff, wenn nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

- Beschreibung der Ausgleichsflächen und -maßnahmen (im Planungsgebiet)
(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

Der zu entwickelnde Zentralbereich ist noch teilweise mit Wald oder Extensivgrünland bestanden. Großflächig wurden im Rahmen der inzwischen erteilten Plangenehmigungen für Einzelvorhaben aber auch bereits Rodungen und umfangreiche Bodenbewegungen vorgenommen. Da der Bebauungsplan - wie für das gesamte Hafengebiet – flächenhaft überbaubare Gewerbestandorte vorsieht (Grundflächenzahl 0,8; Baumassenzahl 15,0), sind die verbliebenen Restbestände, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, nicht mehr zu halten.

Um eine hinreichende Durchgrünung sicherzustellen, ist vorgesehen, bei Neubebauungen die bisherige Praxis der Festlegung von mind. 5 % Grundstücksfläche für grünordnerische Maßnahmen innerhalb der einzelnen Betriebe beizubehalten (vgl. „Merkblatt für Baumassnahmen des GVZ Hafen Nürnberg“) und soll für den zu qualifizierenden Zentralbereich als Festsetzung formuliert werden (bei Laubbaumpflanzungen Stammumfang mind. 20-25 cm; Baumscheibengröße mind. 15 qm; dauerhafte Unterhaltung der Bäume und Ersatz bei Abgang).

Weitere 5 % Freiflächenanteil sollen mit der Festsetzung von Grünflächen im öffentlichen Straßenraum und mit dem Regenrückhaltebecken Nord im Bereich südlich Hafenstraße/ östlich Hamburger Straße erreicht werden. Zusammen mit den begleitenden Magerböschungen im Sinne der „Sandachse Franken“ soll die Wasserhaltung als öffentliche Grünfläche – naturbelassener Bereich festgesetzt werden. Pflegemaßnahmen der Feucht- und Nassstandorte sowie der Böschungflächen sind nur bei Bedarf vorgesehen. Der Überlauf erfolgt in den Schwarzengraben Richtung Rednitz.

Als private Grünfläche ist ein Teil der verbliebenen Offenfläche im Dreieck Bremer Straße/Hafenstraße dargestellt. Dieser Bereich soll als Trittsteinbiotop im Rahmen der Verbundkonzeption „Sandachse Franken“ fungieren.

Nach oben von den geforderten 5 % Grünflächen abweichend, erreicht der Freiflächenanteil im Gebiet der drei größeren Einzelprojekte des Zentralbereiches (Umschlagsanlagen, Zoll) folgende Werte:

- Trimodal-Port: 13,2 % (9760 qm);
gemäß Tektur- Planänderung zur trimodalen Umschlagsanlage, Anlage 8.2a
- Bimodal-Port: 13,0 % (17810 qm);
gemäß Plangenehmigungsunterlagen zur bimodalen Umschlagsanlage, Anlage 10.3
- Zollamt: 28,3 % (2400 qm);
gemäß Auskunft Staatliches Hochbauamt

Auf den dortigen Freiflächen sind neben geplanten Rohbodenstandorten und Ansaatflächen (Landschaftsrasen) auch Baum- und Strauchpflanzungen vorgesehen bzw. inzwischen bereits teilweise realisiert. Die Pflege der Maßnahmenbereiche soll nur extensiv erfolgen, um den naturnahen Eindruck zu fördern.

- Erstellung der Eingriffs-Kompensations-Bilanz

Allgemeines

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Notwendigkeit zur Durchführung von Kompensationsmaßnahmen wurde am 06.12.1995 zwischen der damaligen Hafen Nürnberg-Roth GmbH und der Stadt Nürnberg der sog. "Vertrag über naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen" (Hafenvertrag zum Ökoausgleich) geschlossen. Hierin wird die gesetzliche Eingriffsregelung für den gesamten Zentralbereich geregelt (2. Bauabschnitt mit Ausbau 3. Hafenbecken - Planfeststellungsverfahren sowie die darüber hinausgehenden Entwicklungsflächen im Zentralbereich). Für die übrigen bereits entwickelten und baurechtlich abgesicherten Flächen des Bestandsbereiches hat bereits in früheren Planungsschritten eine Abwägung der Eingriffsfolgen stattgefunden. Kompensationsmaßnahmen sind hierfür deshalb nicht mehr zu erbringen.

Grundlage für den Hafenvertrag zum Ökoausgleich ist eine landschaftspflegerische Planungskonzeption des Büros Mohr+Partner vom 18.05.1995, die in der Folge bis zum Jahr 2002 kontinuierlich fortgeschrieben und angepasst wurde. Die festgelegten Ersatz- und Ausgleichsflächen befinden sich, abgesehen von einigen kleineren Teilflächen im unmittelbaren Planungsraum, größtenteils extern im Bereich des Waldgebietes südlich der Wiener. Mehr als zwei Drittel dieser Maßnahmen sind bereits umgesetzt, d.h. auch für Eingriffe im nördli-

chen Zentralbereich, die nicht durch die damaligen Planfeststellungsgrenzen abgedeckt wurden, hat bereits im Vorgriff eine (teilweise) Kompensation stattgefunden. Die übrigen Maßnahmen sind nach Angaben von Mohr+Partner (2002) aus eigentumsrechtlichen Gründen nicht mehr durchführbar oder wegen Flächenveränderungen hinfällig geworden. Hierfür sind andere geeignete Maßnahmen im Bereich staatseigener Forstflächen in Vorbereitung.

Da der Bebauungsplan-Zentralbereich nahezu identisch mit dem Flächenumfang für die Ausgleichskonzeption durch das Büro Mohr+Partner ist und damit die Grundlage für den Hafenvertrag zum Ökoausgleich bildet, sollen die hierin vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen mit Ausnahme einiger kleinerer Arrondierungen unverändert in die Bauleitplanung übernommen werden. Sie umfassen die externen Flächen südlich der Wiener Straße sowie auf den aktualisierten Planungsstand abgestimmte Bereiche innerhalb der zu entwickelnden Zentralfläche. Auf eine konkrete Darstellung wird im Rahmenplan jedoch zunächst verzichtet, da vor dem Hintergrund der noch zu erstellenden Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung evtl. weitere Anpassungen notwendig werden können.

Im südlichen Hafenwald erfolgte als Voraussetzung für die Durchführung von Aufwertungsmaßnahmen zur Stärkung der ökologischen Funktionen eine Rückwidmung großer Teile des dort vorgesehenen "Hafenindustriegbietes Süd".

Der Konzentration von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf waldbauliche Optimierungspotenziale lag im seinerzeitigen Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des 3. Hafenbeckens und für die weiteren zu erwartenden Eingriffe im nördlichen Zentralbereich die im Zusammenwirken mit der Naturschutzbehörde vertretene Ansicht zu Grunde, dass unter den damals gegebenen Umständen in Hinblick auf Ortsnähe und Gleichartigkeit Verbesserungsmaßnahmen vorrangig im Waldbereich durchgeführt werden sollten. An dieser Einschätzung hat sich auch heute nichts geändert. Die Maßnahmenwahl bleibt deshalb auch für das anhängige Bebauungsplanverfahren weitgehend unverändert.

Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz

Da für den Bestandsbereich die gesetzlich vorgeschriebene Ausgleichsverpflichtung bereits in früheren Planungsschritten abgehandelt wurde, soll die Anpassung der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz ausschließlich für den Zentralbereich sowie hierauf basierender Summenwirkungen erfolgen.

Als Grundlage liegt die bereits genannte landschaftspflegerische Maßnahmenkonzeption des Büros Mohr+Partner vor, die im anstehenden Bebauungsplanverfahren mit Modifikationen übernommen wird.

Inzwischen haben sich im Zentralbereich durch Neu- und Umplanungen (z.B. Bi- und trimodale Umschlagsanlage, Zoll, Koper Straße) jedoch weitere Änderungen und Nutzungsanpassungen ergeben. Es wird deshalb notwendig, hinsichtlich der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung einen Abgleich zwischen den damaligen Planungsannahmen und den aktuellen Eingriffserheblichkeiten vorzunehmen. Weitergehende Kartierungen oder Monitoringmaßnahmen zur Beurteilung der bereits durchgeführten Kompensationsmaßnahmen, die über den im Vertrag bereits vorgesehenen Rahmen hinausgehen, sind nicht vorgesehen.

Als Grundlage für die Errechnung des Kompensationsflächenbedarfs soll die Bewertungsrichtlinie zur Kostenerstattungsbetragsatzung der Stadt Nürnberg dienen. Diese Werteliste war auch bereits für den Hafenvertrag zum Ökoausgleich maßgeblich.

Die Anpassung der Bilanzen soll auf zwei verschiedenen Schienen erfolgen:

Quantitativ

In einem ersten Schritt sollen die zum Zeitpunkt des Öko-Hafenvertrages in der landschaftspflegerischen Planungskonzeption des Büros Mohr+Partner ermittelten, auf den damaligen Planungsannahmen basierenden Kompensationsflächengrößen den aktuell für diese Flächen getroffenen Bestimmungen des B-Planes 3811 gegenübergestellt und damit quantitativ neu gewichtet werden. Hintergrund ist die Notwendigkeit, z. B. inzwischen geschaffene Frei-

flächen wie das RRB-Nord, welches in dieser Form damals noch nicht vorgesehen war bzw. mit einem pauschalen Flächenansatz bilanziert wurde, oder durch Nachbarplanungen nicht mehr realisierbare Grünflächen entsprechend zu würdigen.

Im Resultat wird sich jene Flächengröße ergeben, die zum jetzigen Planungsstand innerhalb des B-Plan-Bereiches und auf externen Flächen (Hafenwald südlich Wiener Straße) als Ausgleich oder Ersatz für unvermeidbare Eingriffe realisierbar ist.

Qualitativ

Ein zweiter Schritt soll anschließend die qualitativen Veränderungen der betroffenen Grundflächen berücksichtigen. Hierfür werden sämtliche Flächen des Zentralbereiches herangezogen, unabhängig von inzwischen eventuell erfolgter anthropogener Überprägung. Die Einstufung ihrer Bedeutung und Bewertung soll gemäß der angefertigten Fachgutachten erfolgen.

Die Flächenbilanzen können jedoch erst im weiteren Verfahren erstellt werden, da mit der Kartierung von Flora und Fauna ein wesentlicher Bestandteil hierzu lediglich in Teilergebnissen vorliegt.

(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

1.4.7. WIRTSCHAFT

Die Logistik gewinnt kontinuierlich an wirtschaftlicher Bedeutung. Mit rund 2,6 Mio. Beschäftigten und einem Wachstum von über 6 % ist sie aktuell eine der Wachstumsbranchen in Deutschland. Allen Prognosen zufolge wird sich das damit einher gehende Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2015 ebenfalls überdurchschnittlich und erheblich steigern. Diese Entwicklungen erfordern zukunftsfähige Güterverkehrszentren mit multimodalen Anbindungen an die nationalen und internationalen Verkehrsknotenpunkte sowie eine Vernetzung der Verkehrsträger vor Ort.

Das Güterverkehrszentrum (GVZ) am Hafen ist bereits heute das größte multifunktionale Güterverkehrszentrum Süddeutschlands und stellt eine wichtige Logistik-Drehscheibe der Region dar. Im Zuge der EU-Osterweiterung hat sich Nürnberg zu einem wichtigen Tor nach Südosteuropa entwickelt und wird als solches von der EU auch gefördert (Gateway-Funktion).

Der Ausbau dieses Güterverkehrszentrums ist für die Unternehmen der Wirtschaftsregion Nürnberg unverzichtbare Voraussetzung, um wettbewerbsfähig zu bleiben und die Wachstumsperspektiven, die sich in einem erweiterten Europa und der globalisierten Welt bieten, auch nutzen zu können. Deshalb wird die Hafeninfrastruktur mit erheblichem Investitionsaufwand modernisiert. Mit dem Neubau einer trimodalen Umschlagsanlage (KV- Terminal) für den kombinierten Ladeverkehr zwischen Schiene, Straße und Wasser entsteht derzeit im Bayernhafen Nürnberg eine der leistungsfähigsten Umschlagsanlagen des kombinierten Ladeverkehrs in Süddeutschland. Dadurch wird ein weiteres Wachstum im Containerverkehr erfolgen.

Derzeit suchen Unternehmen aus der Region verstärkt nach geeigneten Logistikflächen im Stadtgebiet Nürnberg. Für einige Unternehmen sind Flächen im Hafengebiet reserviert, wobei das Flächenangebot im Bestandsgebiet bereits erschöpft ist. Im Innenbereich können etwa 60 ha Ansiedlungsfläche mit Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes zur Verfügung gestellt werden. Allerdings sind auch für diesen Bereich einige Areale bereits verplant bzw. "reserviert", so dass bereits in absehbarer Zeit von einer nahezu vollständigen Belegung des Hafens auszugehen ist. Dies wird für den Großraum Nürnberg eine spürbare Belebung des Arbeitsmarktes mit sich bringen.

1.4.8. IMMISSIONSSCHUTZ

1.4.8.1. Lufthygiene

Eine Minderung der luftgetragenen Schadstoffbelastungen wird im Rahmen der notwendigen Baugenehmigungen für ansiedlungswillige Betriebe im Zentralbereich durch Formulierung von Auflagen der Genehmigungsbehörde auf Grundlage gesetzlicher Bestimmungen sichergestellt. Nur schwierig zu beeinflussen ist hingegen der Schadstoffausstoß durch den Stra-

ßenverkehr. Hier sind vor allem großräumige Lösungen gefragt. Einen Teilbeitrag hierzu leisten geplante Optimierungsmaßnahmen der Verkehrsabwicklung im Hafbereich und dessen Umfeld. Grundsätzlich besteht bei Überschreitung von Grenzwerten nach 22. BImSchV durch die Behörden eine Notwendigkeit zur Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen. Diese können "Maßnahmen zur Beschränkung und soweit erforderlich zur Aussetzung der Tätigkeiten, einschließlich des Kraftfahrzeugverkehrs, vorsehen", die ursächlich für Beeinträchtigungs-Situationen sind.

(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.4.8.2. Lärmimmissionsschutz

Der Bebauungsplan Nr. 3811, der in seiner ursprünglichen Fassung 1972 rechtsverbindlich wurde, setzte bereits damals für das Planungsgebiet als Art der Nutzung ein Sondergebiet Hafen fest, das Gewerbebetrieben aller Art sowie Anlagen und Einrichtungen für den Hafbetrieb dienen sollte. Dieses Hafareal war eingebettet in eine Umgebung aus historisch gewachsenen Stadtteilen.

Zwischenzeitlich haben sich sowohl die Belegung und Nutzung der Hafflächen intensiviert als auch die Wohnnutzungen in der Umgebung ausgedehnt. Dies in Verbindung mit den Vorgaben/ Zielen aus dem LEP und RP, den Hafen weiter naturschonend und bedarfsgerecht auszubauen hat inzwischen bzw. wird noch zu Konflikten zwischen den benachbarten grundsätzlich unverträglichen Nutzungen führen. Diese sollten durch Bauleitplanung gelöst bzw. entschärft werden.

Im Rahmen der zweiten Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 3811 wurde dies bereits versucht, in dem der gesamte Standort schalltechnisch untersucht wurde. Eine schalltechnische Überplanung des Gebietes sollte Konflikte im Hinblick auf eine drohende Richtwertüberschreitung durch eine mittel- und langfristig umzusetzende Neuordnung lösen. Abwägungsrelevante Grundlage der schalltechnischen Beurteilung des Plangebietes bildete das im Zuge des Verfahrens erarbeitete schalltechnische Gutachten der IBAS Ingenieurgesellschaft mbH, Bayreuth, vom 12.12.2001. Auf Basis dieser Untersuchung und zum Schutz der bestehenden Bebauung im Umfeld des B-Plan-Geltungsbereiches wurden Festsetzungen zum Schallschutz in Form von immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) für die Flächen des Zentralbereichs getroffen. Nach dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (BayVGH) vom 02.08.2005, ausgefertigt am 23.09.2005, wurde die zweite Änderung und Ergänzung des B-Planes 3811 jedoch unwirksam, weil die Lärmschutzproblematik dennoch nicht ausreichend behandelt worden war.

Um dem Urteil Rechnung zu tragen und die Erarbeitung eines rechtssicheren Bebauungsplanes zu ermöglichen, werden die vorhandenen schalltechnischen Untersuchungen ergänzt und auf einen aktuellen Stand gebracht.

Ein wesentlicher Bestandteil für die Erarbeitung eines aktualisierten adäquaten Gesamtkonzepts ist die Erfassung der bestehenden schalltechnischen Vorbelastung in den umliegenden Wohngebieten durch Schallimmissionsmessungen und -berechnungen (Anlage IBAS Bericht Nr. 03.2659/5).

Dazu war es erforderlich, maßgebliche Immissionsorte in den benachbarten Gebieten, an denen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten ist, verbindlich festzulegen. Die Auswahl und Festlegung der Immissionsorte fand in Zusammenarbeit mit Stadtplanungsamt und Umweltamt unter Berücksichtigung der Vorkenntnisse, vor allem hinsichtlich von vorliegenden Genehmigungen für ansässige Betriebe, statt (Anlage IBAS Bericht Nr. 03.2659/4). Bei der Auswahl der Immissionsorte wurde gemäß TA Lärm Ziffer 2.3 die Lage der nächstliegenden Wohnbebauung bzgl. der im Hafengebiet ansässigen Gewerbeflächen sowie die Gebietseinstufungen der jeweiligen Wohnsiedlungen zu Grunde gelegt. Die Vorkenntnisse aus dem laufenden Verfahren zu bisher auch im Rahmen von Genehmigungsverfahren verwendeten Immissionsorten wurden berücksichtigt.

Außerdem sollen die detaillierte Analyse des Gewerbebestandes im Hafen durch Erfassung der erteilten Baugenehmigungen bzw. immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen sowie der Klassifizierung und Gewichtung der erhobenen spezifischen Daten zu den einzelnen Be-

trieben eine zusätzliche Grundlage zur rechtlichen Bewertung der Ist-Situation bilden. Sie sollen auch Basis für die Erarbeitung von Lösungsansätzen sein, welche unter Berücksichtigung der vorhandenen Randbedingungen zu einem nutzungsverträglichen Gesamtkonzept führen sollen, das den Bestand sichert und eine Weiterentwicklung mit Neuansiedlungen im Zentralbereich aus schalltechnischer Sicht ermöglicht - bei gleichzeitigem Schutz der Wohnnachbarschaft vor unzulässig hohen Geräuschimmissionen.

Dieser Nachweis wird für sämtliche maßgeblichen und verbindlich festgelegten Immissionsorte im Hafenumfeld zu führen sein.

§ 50 BImSchG fordert, dass bei raumbedeutsamen Planungen die Gebiete so zugeordnet werden, dass der Schutz von Wohngebieten vor schädlichen Umwelteinwirkungen (hier: vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen) sichergestellt wird. Dieses Ziel kann aber nicht nur durch die räumliche Trennung von Wohngebieten und störenden Industrie- und Gewerbegebieten erreicht werden, sondern auch durch Nutzungsbeschränkungen oder sonstige geeignete Festlegungen.

Hier kommen insbesondere Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sowie die Festlegung von Emissionsgrenzwerten in Betracht. Dadurch wird bei der Aufstellung von Bebauungsplänen den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie den Belangen des Umweltschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) entsprochen.

Für die Ermittlung von zumutbaren Immissionsrichtwerten werden folgende **rechtliche Bewertungmaßstäbe** herangezogen:

Lärmschutz in der Bauleitplanung (DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1)

Hier sind in den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen (z. B. Bauflächen, Baugebieten, sonstigen Flächen) folgende Orientierungswerte für den Beurteilungspegel anzustreben:

- bei reinen Wohngebieten (WR), Wochenendhausgebieten, Ferienhausgebieten

tags 50 dB(A)

nachts 40 bzw. 35 dB(A)

- bei allgemeinen Wohngebieten (WA), Kleinsiedlungsgebieten (WS) und Campingplatzgebieten

tags 55 dB(A)

nachts 45 bzw. 40 dB(A)

- bei Friedhöfen, Kleingartenanlagen und Parkanlagen

tags 55 dB(A)

nachts 55 dB(A)

- bei Dorfgebieten (MD) und Mischgebieten (MI)

tags 60 dB(A)

nachts 50 bzw. 45 dB(A)

- bei Kerngebieten (MK) und Gewerbegebieten (GE)

tags 65 dB(A)

nachts 55 bzw. 50 dB(A).

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten, der höhere für Verkehrslärm.

Gemäß der DIN 18005 werden die mit den o. g. Orientierungswerten zu vergleichenden Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich

- von gewerblichen Anlagen nach der TA Lärm in Verbindung mit der DIN ISO 9613-2,

- von Straßen nach den RLS-90,

- von Schienenverkehrswegen nach der Richtlinie Schall 03 bzw. Akustik 04 berechnet.

Nach der DIN 18005 ist die Einhaltung oder Unterschreitung der Orientierungswerte wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastigungen zu erfüllen.

Im Rahmen der Bauleitplanung sind die Orientierungswerte der DIN 18005 Anhaltswerte bzw. Richtwerte für die Planung und unterliegen der Abwägung durch die Kommune, denn

"In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelage lassen sich die Orientierungswerte nach DIN 18005 oft nicht einhalten. Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch geeignete Maßnahmen (z. B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen - insbesondere für Schlafräume) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden."

In der Abwägung ist darauf abzustellen, ob die Abweichung im Einzelfall noch mit dem Abwägungsgebot vereinbar ist.

Erhöhte Orientierungswerte sind bei schutzmindernden Lärmvorbelastungen durchaus möglich.

Gewerbelärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)

Die Messung und Beurteilung von Geräuschen aus gewerblichen und industriellen Anlagen in der Nachbarschaft erfolgt nach der TA Lärm. Danach sind abhängig von der Gebietsausweisung Immissionsrichtwerte zugrunde zulegen (einzuhalten 0,5 m außerhalb vor dem vom Lärm am stärksten betroffenen Fenster), die sich zahlenmäßig von den Orientierungswerten der DIN 18005 nicht unterscheiden (ausgenommen Kerngebiete):

- in Industriegebieten	tags/nachts	70 dB(A)
- in Gewerbegebieten	tags:	65 dB(A)
	nachts:	50 dB(A)
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	tags:	60 dB(A)
	nachts:	45 dB(A)
- in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	tags:	55 dB(A)
	nachts:	40 dB(A)
- in reinen Wohngebieten	tags:	50 dB(A)
	nachts:	35 dB(A)
- in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten	tags:	45 dB(A)
	nachts:	35 dB(A)

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Als Nachtzeit ist die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr zu betrachten. Maßgebend für die Beurteilung der Nacht ist die volle Nachtstunde (z. B. 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr) mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilenden Anlagen relevant beitragen.

Hinsichtlich der Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen differenziert die TA Lärm zwischen Fahrgeräuschen auf, bzw. außerhalb des Betriebsgrundstücks.

Verkehrslärm (16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung)

Neben den Orientierungswerten der DIN 18005 ist "für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen" die 16. BImSchV zugrunde zulegen. Dann gelten die folgenden Immissionsgrenzwerte, die höher liegen als die Orientierungswerte der DIN 18005:

- An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	tags:	57 dB(A)
	nachts:	47 dB(A)
- In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	tags:	59 dB(A)
	nachts:	49 dB(A)
- In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	tags:	64 dB(A)
	nachts:	54 dB(A)
- In Gewerbegebieten	tags:	69 dB(A)
	nachts:	59 dB(A)

Folgende Anlagen im Hafen werden jeweils getrennt nach der 16. BImSchV beurteilt:

- die öffentlichen Straßen im Hafengebiet
- die Schienenverkehrsdurchgangsstrecke
- der Hafentrangierbahnhof
- die inzwischen schon betriebene trimodale Umschlagsanlage (Containerterminal Modul 1)
- die von der DB AG geplante bimodale Umschlagsanlage (Containerterminal Modul 2)

Anwendung der rechtlichen Bewertungsmaßstäbe:

Die genannten Orientierungswerte nach DIN 18005 bzw. Immissionsrichtwerte nach TA Lärm können aufgrund der besonderen Lage der Wohnbebauung in unmittelbarer Nachbarschaft zur Industrie, unter Berücksichtigung der großräumigen Immissionseinwirkungen der Industrieanlagen und der raumübergreifenden Bedeutsamkeit des Güterverkehrszentrums Hafen Nürnberg (Gemengelage) sowie unter Berücksichtigung der Grundgeräuschsituation, die im Wesentlichen durch den öffentlichen Verkehr bestimmt wird, und dem Gebot der spezifischen gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme nicht schematisch angewendet werden. Die Pflicht zur Rücksichtnahme bewirkt, dass Bewohner angrenzender Gebiete nicht den vollen Schutz in Anspruch nehmen dürfen, den sie hätten, wenn sich in ihrer Nachbarschaft kein Hafengebiet bzw. kein Industrie- oder Gewerbegebiet befände; für die Betriebe innerhalb des Industrie- bzw. Gewerbegebietes heißt das, dass sie nicht das Maß an Lärm emittieren dürfen, das ihnen gestattet wäre, wenn sich in ihrer Nachbarschaft kein Wohngebiet befände.

Gemäß Ziffer 6.7 der TA Lärm sind, wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen (Gemengelage), die für die zum Wohnen dienende Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte zu erhöhen, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist. Die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) sollen nicht überschritten werden. Dies ist aber keine absolute Grenze, denn in atypischen Fällen darf von dieser Soll-Vorschrift abgewichen werden. Die hiernach zu bildende Zwischenwert ist auch kein arithmetisches Mittelwert, sondern ein Wert, der je nach der konkreten Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes zu bilden ist. Der konkrete Zwischenwert wird im Laufe des Verfahrens und zwar unter vorrangiger Berücksichtigung der in Ziffer 6.7 Abs. 2 TA Lärm genannten Kriterien (z. B. Ortsüblichkeit der Geräusche, Prioritätsgrundsatz, Prägung des Gebietes) ermittelt werden. D. h. der so für jedes angrenzende Baugebiet zu findende Zwischenwert wird zwangsläufig von den Orientierungswerten der DIN 18005 abweichen.

Als äußerste Grenze einer jeden zulässigen bauplanungsrechtlichen Festsetzung dürfen keine Gesundheitsgefährdungen hervorgerufen werden.

Ist-Situation

Zur Erfassung der Ist-Situation wurden bereits im Jahre 2001 im Zuge des damaligen Bauleitplanverfahrens Schallimmissionsmessungen im Bereich maßgebender Immissionsorte in Maiach/ Eibach durchgeführt, 2003 dann in den Bereichen Falkenheim und Pillenreuth.

Im Juni und Juli 2006 wurden zur Aktualisierung und Erfassung der Ergebnisse von Immissionsmessungen früherer Jahre neue Messungen in der Nachbarschaft zum Hafen durchgeführt.

Aufgrund der strengeren Orientierungswerte im Nachtzeitraum die den erhöhten Schutzanspruch für die benachbarten Wohngebiete (22:00 – 6:00 Uhr) ausdrücken, wurden die Schallimmissionsmessungen vorzugsweise während der Nachtzeit von 22:00 bis 6:00 Uhr durchgeführt.

Wie die im Juni/ Juli 2006 von IBAS durchgeführten Immissionsmessungen im Nahbereich des Hafens zeigen, tragen die genehmigten Gewerbe- und Industriebetriebe im Hafen sowie die querenden und anliegenden Verkehrswege zu einer starken Geräuschbelastung des Planungsraumes bei. Vor allem die Grundbelastung durch Verkehrslärm ist sehr hoch, wobei auch die vorhandene Bahnstrecke Nürnberg-München und die Autobahn A 73 hieran einen

hohen Anteil haben. Ausbreitungsberechnungen auf Grundlage von Verkehrsdaten belegen dies ebenso.

In allen Gebieten, die als Wohngebiete qualifiziert sind, zeigt ein Vergleich mit den Orientierungswerten der DIN 18005 eine deutliche Überschreitung der dort im Rahmen der Bauleitplanung heranzuziehenden Werte.

Vor allem die verkehrsbedingten Lärmbelastungen liegen deutlich über den maßgeblichen Orientierungswerten der DIN 18005. Die Tatsache, dass mit zunehmender Hafentfernung eine schnelle Ausdünnung des hafenbedingten Verkehrs erfolgt und aktuelle Verkehrszählungen eine deutliche Abnahme des zielgerichteten Hafenverkehrs aufzeigen, gleichzeitig aber eine Verkehrszunahme auf den umliegenden Straßen festzustellen ist, lässt den Schluss zu, dass für einen (Groß-)Teil der derzeitigen Verkehrslärm-Überschreitungen im Hafenumfeld vor allem eine allgemeine, nicht aber hafenbedingte Grundbelastung ursächlich ist.

Hinsichtlich des Gewerbelärms lassen die Untersuchungen ebenfalls eine Ausschöpfung bzw. Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 erkennen.

Der reale, reine Anteil an Gewerbelärm durch im Hafen derzeit ansässige Betriebe kann auf Grund der Fremdgeräuscheinwirkung, vor allem durch Verkehrslärm, messtechnisch nur an Hand statistischer Methoden annähernd bestimmt werden. Die von Gewerbe und Industrie in der Nachbarschaft erzeugten Geräuschemissionen werden deshalb detailliert anhand von erteilten bau- und immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen (durch Betrachtung der schalltechnischen Anforderungen) analysiert und aufbereitet.

Die Betriebe/ Flächen können in die nachfolgend genannten Kategorien eingeteilt werden:

- 1) Anlagen/ Betriebe ohne ausreichende schalltechnische Festsetzungen
 - a) Anlagen ohne schalltechnische Auflagen
 - b) Anlagen mit Auflagen nur in Bezug zu Immissionsorten innerhalb des Hafengebietes
 - c) Anlagen mit Auflagen auch in Bezug zu Immissionsorten in den umliegenden Wohngebieten
- 2) Anlagen/ Betriebe mit Auflagen, die ausreichend sind, damit dadurch keine unzumutbaren Lärmbelastungen in der Nachbarschaft entstehen

Außerdem wurden von der Hafen Nürnberg-Roth GmbH zur Erfassung von aktuellen Betriebsparameter Fragebögen an die jeweiligen Vertragspartner im GVZ Hafen Nürnberg versandt. Mit Stand vom 31.09.2006 lagen 66 Rückantworten von auf insgesamt 53 Gewerbegrundstücken ansässigen Betrieben vor, die IBAS zur Auswertung der schallrelevanten Daten vorlagen.

Berechnungen basierend auf den genehmigten Lärmimmissionen führen zu dem Ergebnis, dass in der Nachbarschaft vom Bestand bereits jetzt Schallimmissionen einwirken dürften, die sogar erheblich über den gültigen Orientierungs-/ bzw. Richtwerten liegen.

Erteilte Baugenehmigungen für Anlagen und Betriebe im GVZ genießen Bestandsschutz, auch wenn die in den Bescheiden zugestandenen Lärmemissionen nicht ausgeschöpft werden. Nur bei Anlagen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz ist die Erteilung neuer Bescheide bei Anlagenänderungen oder nachweisbaren Konflikten unter den Einschränkungen der TA Lärm Ziffer 5.1 zur Wahrung des Bestandschutzes möglich.

Planung

Durch die für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes geplanten Erweiterungen, insbesondere im Zentralbereich, werden – auch durch das damit verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen – die Schallimmissionen des Straßen- und Schienenverkehrs nochmals ansteigen.

Von der Stadt Nürnberg sind hinsichtlich dieser Belastungen einige begleitende Maßnahmen angedacht, die zu einer Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation beitragen sollen.

Im Bereich Gewerbelärm werden die auf der Basis der baurechtlich und immissionsschutzrechtlich genehmigten möglichen, aber beim tatsächlichen Betrieb der Firmen nicht benötigten, Geräuschemissionen durch die Planung real und rechtlich so zurückgefahren bzw. ge-

deckelt, dass zusammen mit den im Zentralbereich möglichen Neuansiedlungen keine unzumutbaren Lärmbelastungen in der Nachbarschaft entstehen.

(Dazu ist angedacht, die für eine Wohnnutzung noch zulässigen Werte der DIN 18005 für Gewerbelärm von 45 dB(A) zur Nachtzeit als Maßstab anzulegen. Der erhöhte Wert soll die absolute Obergrenze für Geräuschimmissionen aus dem Hafengebiet darstellen, die nicht überschritten werden darf.)

Zur Umsetzung dieses Konzeptes muss die zukünftige Entwicklung des Zentralbereichs daher immer im Zusammenwirken mit dem bereits entwickelten Bestandsbereich betrachtet werden.

Planungsumsetzung/ Sicherung

Der Lärmschutz soll in späteren Planungsschritten durch die Entwicklung von Emissionskontingenten bzw. einem privatrechtlichen Lärmmanagement gewährleistet werden. Im jetzigen Rahmenplan sind diesbezüglich noch keine Festlegungen getroffen. Dies gilt auch für eine Reihe weiterer Festsetzungen, die erst im Bebauungsplan konkretisiert werden und derzeit lediglich als Planungsabsichten formuliert werden.

Die Festsetzung von Geräuschkontingenten in der Form von Emissionskontingenten (früher:IFSP) ist auch in Sondergebieten grundsätzlich zulässig, da die Gemeinde die Art der baulichen Nutzung gemäß § 11 Abs.2 Satz 2 BauNVO über die Möglichkeiten hinaus, die §1 Abs. 4 Satz 1 Nr.2 und Abs.9 eröffnen, näher konkretisieren und dazu Merkmale bestimmen kann, die ihr am Besten geeignet erscheinen, um das von ihr verfolgte Planungsziel zu erreichen. Das Emissionskontingent gilt i. S. von §1 Abs.4 Satz 1 Nr.2 BauNVO als Eigenschaft eines Betriebes, weil er sich auf das emittierende Betriebsgrundstück und somit auf das Emissionsverhalten eines Betriebes bzw. einer Anlage bezieht.

Die Festsetzungen der Emissionskontingente müssen allerdings dem Bestimmtheitsgebot genügen. D. h. außer der reinen Emissionskontingent - Festsetzung muss der Bebauungsplan folgende Rahmenbedingungen/ Vorgaben definieren:

Der Bebauungsplan hat die maßgeblichen, konkreten Bezugsflächen (Betriebsflächen), für die Emissionskontingente festgelegt werden, zu bestimmen. Er hat klare Vorgaben für die in jedem Genehmigungsverfahren vorzunehmende Prüfung zu machen. Er muss die Methode der Berechnung der Schallausbreitung festlegen und nach welchem Regelwerk die Schallausbreitung zum Zeitpunkt der Genehmigung zu berechnen ist. Außerdem muss im Bebauungsplan bestimmt werden, auf welche Weise eine bereits vorgenommene Inanspruchnahme des Lärmkontingentes der überbaubaren Flächen in weiteren Genehmigungsverfahren für neue, darauf folgende Vorhaben berücksichtigt wird bzw. wie die verschiedenen Emissionskontingente anzurechnen sind. Dazu wird immer eine Einzelfallwertung nötig sein. Auf diese Weise soll die wirtschaftlich günstigste Auslastung des Plangebietes bei gleichzeitiger Sicherstellung der Schutzansprüche betroffener Anwohner auf bestmögliche Weise sichergestellt werden.

Auch muss untersucht werden, ob der vorhandene Bestand im Rahmen der geplanten Emissionskontingente liegt, da deren Festsetzung sonst als Lärmschutzmaßnahme verfehlt wäre. Bei einer festgestellten Überschreitung wäre eine Konsequenz, das Lärmschutzniveau zu senken oder aktive Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.

Das angedachte Lärmmanagement soll ein dynamisches Konzept darstellen, das bei größtmöglicher Flexibilität zu jedem Zeitpunkt sicherstellt, dass die im Rahmen des Verfahrens angepassten Orientierungswerte eingehalten werden und damit der Schutz der Wohnnachbarschaft gewährleistet ist.

An Stellen, wo die maximale Ausschöpfung der in den Genehmigungen zugestandenen Lärmkontingente zu einer – rechnerischen oder tatsächlichen - Überschreitung der maßgeblichen Zwischenwerte führt, werden Neuansiedlungen von Betrieben erst dann durchgeführt werden, wenn das Lärmmanagement so weit vorangeschritten ist, dass lärmschutzrechtlich „Raum“ für die Neuansiedlung geschaffen wurde; ansonsten wären nur irrelevante Zusatzbelastungen, d.h. Zusatzbelastungen die mind. 10 dB(A) unter den jeweils gültigen Immissionsrichtwerten liegen, genehmigungsfähig.

Die „Maßnahme“ des privatrechtlichen Lärmmanagements, das bislang von der Bayerischen Landeshafenverwaltung bereits für den Bestandsbereich verantwortungsvoll durchgeführt wurde und das im Urteil des BayVGH vom 02.08.2005 (14 N 04.2372) als ausreichend zur Sicherstellung des erforderlichen Schutzes der Nachbarschaft vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen angesehen wurde, wird seit der Privatisierung zum 01.06.2005 von der Bayernhafen GmbH & Co. KG als der Rechtsnachfolgerin der Landeshafenverwaltung weitergeführt. Für den erforderlichen öffentlich-rechtlichen Schutz der Nachbarschaft vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen wird sich die Bayernhafen GmbH & Co. KG in einem städtebaulichen Vertrag mit der Stadt Nürnberg zur Einhaltung und weiteren Durchführung des Lärmmanagements verpflichten.

Im Laufe des weiteren Verfahrens wird ein von der Ingenieurgesellschaft für Bauphysik, Akustik und Schwingungstechnik mbH (IBAS) zu erstellendes abschließendes Fachgutachten Informationen und Aufschluss zu dem oben aufgeführten Themenkomplex geben und als Basis der Abwägung dienen. Das Fachgutachten wird Teil der Bebauungsplan-Akte sein.

(Wird im Laufe des weiteren Verfahrens ergänzt)

I.4.9. ENERGIEEINSPARUNG

I.5. ERFORDERLICHE FESTSETZUNGEN UND KENNZEICHNUNGEN

I.5.1. ART DER BAULICHEN NUTZUNG

I.5.2. MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

I.5.3. BAUWEISE

I.5.4. ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHEN

I.5.5. GERÄUSCHKONTINGENTE DER BAUGRUNDSTÜCKE

I.5.6. PFLANZFESTSETZUNGEN (soweit nicht in „Grünflächen“ dargelegt)

I.5.7. FLÄCHEN ODER MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT

I.5.8. MIT GEH-, FAHR-, LEITUNGSRECHTEN ZU BELASTENDE FLÄCHEN

I.5.9. FLÄCHEN FÜR BESONDERE ANLAGEN UND VORKEHRUNGEN BZW. BAULICHE UND SONSTIGE VORKEHRUNGEN ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN i. S. d. BImSchG

I.5.10. KENNZEICHNUNGEN

(soweit nicht in vorstehenden Kapiteln im Zusammenhang mit in Verbindung stehenden Festsetzungen dargelegt)

I.5.11. VERKEHRSFLÄCHEN

I.5.12. GRÜNFLÄCHEN

Öffentliche Grünfläche – Naturbelassener Bereich

Die Fläche an der Personenschiffahrtslände wird als Öffentliche Grünfläche-Naturbelassener Bereich festgesetzt, um den Erhalt der bereits zum Spielen und zur Erholung genutzten Freifläche sowohl für die Passagiere der Personenschiffahrt als auch für die den kanalbegleitenden Weg nutzenden Fußgänger und Radfahrer zu sichern.

Die Fläche soll aufgrund ihres vorhandenen waldartigen Gehölzbestandes und ihrer direkten Angrenzung an ein Landschaftsschutzgebiet weitgehend sich selbst überlassen bleiben. Die vorhandenen Wiesenbereiche sind extensiv zu pflegen (keine Düngung und je nach Bedarf 1-2-malige Mahd pro Jahr).

Eine Einbeziehung dieses Bereiches in das Landschaftsschutzgebiet erscheint aufgrund der geplanten baulichen Nutzungen sowie der derzeitigen, zeitlich beschränkten Nutzungen (Hafenfest) nicht sinnvoll.

Auf der Fläche westlich des Parkplatzes soll eine Skate-/ Inlineanlage angelegt werden.

Private Grünfläche – Naturbelassener Bereich (Regenrückhaltebecken)

Östlich des Einmündungsbereiches Hafestraße/ Hamburger Straße wurde ein ca. 3,1 ha großes Regenrückhaltebecken angelegt. Das Becken soll naturnah, mit feuchten und wechselseuchten Standorten gestaltet und die Böschungen des Beckenrandes bepflanzt werden. Die äußeren Böschungsf Flächen außerhalb des Betriebsweges mit einer Gesamtfläche von ca. 0,8 ha werden in Richtung Mager- und Trockenstandorten im Sinne der Sandachse entwickelt. Der Überlauf des Regenrückhaltebeckens soll in den Schwarzengraben in Richtung Rednitz eingeleitet werden.

Flächen mit Bindung für den Erhalt und das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern
Die entlang der westlichen Geltungsbereichsgrenze festgesetzten Flächen für den Erhalt und das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern dienen zum Schutz des vorhandenen Gehölzbestandes und tragen zur Gestaltung der Eingrünung bei. Für die Pflanzungen sind heimische, standortgerechte Laubgehölze zu verwenden.

Erhaltenswerter Baumbestand

Die erhaltenswerten Bäume östlich der Bremer und Rotterdamer Straße werden durch entsprechendes Planzeichen gekennzeichnet und festgesetzt.

Die als erhaltenswert einzustufenden Bäume (vor allem Eichen mit einem Stammdurchmesser von 70-130 cm und Kronendurchmesser bis 20 m) zwischen der Triester Straße und der Bremer Straße sowie in einem Teilbereich östlich des geplanten Umschlagbahnhofes werden nicht festgesetzt, um die Bebaubarkeit der Grundstücke nicht erheblich einzuschränken. Im Rahmen des zum jeweiligen Bauantrag anzufertigenden Freiflächengestaltungsplanes wird geprüft, ob der nach fachlichen Gesichtspunkten der Grünordnung zu fordernde Erhalt der Bäume möglich ist.

(Die erhaltenswerten Bäume sind im Rahmenplan noch nicht dargestellt, sondern werden erst im BPlan- Vorentwurf nach Angaben der zuständigen Fachdienststellen dargestellt.)

I.6. ZUSAMMENFASSUNG UMWELTBERICHT

Mit der Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3811 hin zu einem qualifizierten Bebauungsplan für das gesamte ca. 365 ha große Planungsgebiet soll der Zentralbereich des Hafengebietes, der noch weitgehend ungenutzt ist, einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden.

Derzeit wird das noch nicht entwickelte Gelände von Waldrestflächen, Magerbiotopen, landwirtschaftlich genutzten Bereichen (Grünland und Acker), aber auch von großflächigen Auffüllungen und einer bereits realisierten Umschlagsanlage für den trimodalen Verkehr (Straße, Schiene, Schiff) geprägt.

Mit der geplanten Weiterentwicklung des Güterverkehrszentrums Hafen sind deshalb vielfältige Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter verbunden. Neben der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme mit Wirkungen auf den Oberflächen- und Grundwasserhaushalt, die Bodenfunktionen, das Lokalklima und den Arten- und Biotopschutz lassen sich auch für den umgebenden Wirkraum bei einzelnen Schutzgütern (vor allem Lärm). Beeinträchtigungen prognostizieren.

In diesem Zusammenhang müssen jedoch grundsätzlich auch die vorhandenen und teilweise erheblichen Vorbelastungen mitberücksichtigt werden. Hierzu zählen insbesondere die bereits großmaßstäblich durchgeführten Veränderungen der gewachsenen Bodenoberfläche einschließlich der dort ehemals vorhandenen naturnahen Bereiche, die starke Verinselung der verbliebenen Restbiotope mit erheblichen Randeinflüssen sowie allgemein eine Beeinträchtigung verschiedener Schutzfunktionen durch den bereits gewerblich genutzten Bestandsbereich.

Auf Grund der bisher nur in Auszügen vorhandenen Fachgutachten ist eine umfassende Betrachtung der erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Vor allem für die Bereiche Lärm und Fauna fehlen wichtige Beurteilungsgrundlagen. Weitergehende Aussagen über die Erheblichkeit der geplanten Eingriffe können deshalb erst im Rahmen der weiteren Verfahrensschritte getroffen werden.

Nachfolgend werden die absehbaren Eingriffsfolgen zusammenfassend dargestellt:

Mensch - Bereich Lärm

Die immissionsrechtlich genehmigten Gewerbe- und Industrieflächen sowie die vorhandenen Verkehrswege tragen zu einer starken Vorbelastung des Planungsraumes und seiner Umgebung durch Lärm bei. Hinsichtlich des Verkehrslärms zeigt sich dabei für alle umliegenden Wohngebiete eine teilweise deutliche Überschreitung der maßgeblichen Orientierungswerte. Zu den stark belasteten Straßen im Umfeld zählen vor allem die Hafestraße, die Vorjurastraße südlich der Wiener Straße, der Marthweg nördlich der Wiener Straße sowie der Frankenschnellweg nördlich der Wiener Straße. Auch der Gewerbelärm dürfte nach den bisher vorliegenden Untersuchungen erheblich über den zulässigen Werten liegen.

Zur Vermeidung weitergehender Lärmbelastungen kann die zukünftige Entwicklung des Zentralbereichs daher nur in Zusammenwirkung mit dem bereits entwickelten Bestandsbereich und den verkehrlichen Lärmimmissionen betrachtet werden.

Hinsichtlich des Gewerbelärms sollen in der Planung somit Emissionskontingente bzw. ein Lärmmanagement entwickelt werden.

Neben den Maßnahmen zur Reduzierung des Gewerbelärms sind von der Stadt Nürnberg auch hinsichtlich der Geräuschbelastungen durch Verkehr einige begleitende Maßnahmen angedacht, die zu einer Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation beitragen sollen (Entlastung der stark beanspruchten Hafestraße durch Umgestaltung der Einmündung in den Marthweg und verbesserte Verkehrsabwicklung Richtung A 73). Mit der inzwischen als Vorschließung erfolgten Inbetriebnahme der Koper Straße wurde bereits eine Entlastungsspanne für die Hafestraße geschaffen. Damit besteht eine alternative Ein- und Ausfahrtmöglichkeit für den Verkehr aus der Hamburger Straße und hiermit verbunden eine Verringerung des Schwerlastverkehrs in jenem Abschnitt der Hafestraße, welcher entlang der angrenzenden Wohngebiete von Maiach führt.

Eine Aussage zur Erheblichkeit der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch/ Lärm kann nach derzeitigem Kenntnisstand noch nicht getroffen werden.

Mensch - Bereich Luft

Auch für das Teilschutzgut Luft existieren durch die bestehenden Gewerbeflächen und den Straßenverkehr bereits Vorbelastungen, wobei die Parameter Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Benzol vor allem durch die gesamtstädtische Entwicklung bestimmt sind, aber insgesamt deutlich unter den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerten bleiben. Bei den Stickoxiden und der Feinstaubbelastung ist an stark befahrenen Straßen im Hafengebiet mit hohem LKW-Anteil hingegen bereits aktuell eine zumindest zeitweise Überschreitung der zulässigen Grenzwerte festzustellen. Diese Erscheinung bleibt jedoch punktuell begrenzt und führt in den angrenzenden Siedlungsgebieten zu keiner unzulässig hohen Belastung. Hinsichtlich erhöhter Dioxin- und Furanwerte im südöstlichen Bestandsbereich konnte durch Bodenuntersuchungen eine aktuelle Gefährdung ausgeschlossen werden.

Mit der vorgesehenen Bebauung des Zentralbereichs entstehen neue Schadstoffquellen. Eine signifikante Veränderung gegenüber der jetzigen Situation ist für das Hafenumfeld allerdings nicht zu erwarten, da die Belastungssituation unverändert durch den regionalen Straßenverkehr, der - hafenbedingt - in jüngster Zeit sogar leicht abgenommen hat, und die gesamtstädtische Lage bestimmt wird. Aus derzeitigem Kenntnisstand heraus kann daher die Einschätzung der Auswirkung auf das Schutzgut Mensch/ Luft als weniger erheblich bezeichnet werden.

Mensch - Bereich Erholung/ Freizeitfunktion

Das unmittelbare Planungsgebiet besitzt keine Bedeutung als Erholungsraum. Dies gilt wegen der vollständigen Umzäunung und der Grundbelastung durch die bereits entwickelten Bestandsbereiche auch für den noch in Teilen naturnahen Zentralbereich. Negative Auswirkungen bei Bebauung der Kernflächen sind somit nicht gegeben. Auch die angrenzenden Erholungsbereiche im Osten und Süden erfahren keine weiteren Zusatzbelastungen. Mit dem vorgesehenen selbstständigen Radweg entlang der auszubauenden Hamburger Straße ist sogar eine gefahrlosere Erreichbarkeit dieser Schwerpunktgebiete möglich. Die Auswirkungen auf die Erholung und Freizeitfunktion kann daher als nicht erheblich bezeichnet werden.

Vegetation und Tierwelt

Auch für das Schutzgut Vegetation und Tierwelt spielen die bestehenden Vorbelastungen eine große Rolle. Die verbliebenen naturnahen Restflächen im Zentralbereich sind funktionell isoliert, ein Populationsaustausch findet wegen der starken Trennwirkung der anliegenden Verkehrswege und Gewerbeflächen kaum noch statt. Zudem wurden große Teile inzwischen durch Auffüllungen und Überbauung verändert.

Dennoch sind, mit den genannten Einschränkungen, im Zentralbereich noch immer wertvolle Biotopflächen erhalten, die mit einer Bebauung nahezu vollständig verloren gehen und deshalb einen erheblichen Eingriff bedingen. Der Flächenanteil an Vegetationselementen mit hoher und sehr hoher Bedeutung beträgt ca. 14 %. Gesetzlich geschützte Biotope nach Art. 13d BayNatSchG sind auf ca. 5,1 ha vorhanden.

Zu den hochwertigen Flächenteilen zählen insbesondere die noch verbliebenen Feuchtwaldbestände der Maiacher Soos und Sulz, einige Feuchtrachen, Trockenbiotope nördlich des 3. Hafenbeckens, Extensivwiesen südlich der Hafenstraße sowie sandige Böschungen im Norden und Osten. Nachgewiesen wurden mindestens 19 Pflanzenarten der Roten Listen mit vorhandener Gefährdung (Kategorie 3), 12 Arten gelten nach Bundes-Naturschutzgesetz als besonders geschützt.

Wertigkeit der vorhandenen Vegetation (nutzungs-/ biotoptypenbezogen) im Zentralbereich:

Wertstufe	Kategorie	Bestand im Zentralbereich
5 sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächen mit sehr hoher landschaftsökologischer Bedeutung; zahlreiche wertgebende Arten; sehr hohe Bedeutung im Biotopverbund ▪ Flächen mit sehr hohem Strukturreichtum und sehr hoher Artenzahl ▪ Flächen mit prioritären Lebensraumtypen und Pflanzenarten nach FFH-Richtlinie ▪ Flächen mit ausschließlichem 13d-Charakter ▪ Flächen nicht ersetzbar oder ausgleichbar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kiefern-Eichenwald und mesophiler Eichenwald ▪ weitgehend intakter Sumpfwald ▪ Sand- und Sandmagerrasen
4 hoch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächen mit hoher landschaftsökologischer Bedeutung; mehrere wertgebende Arten; hohe Bedeutung im Biotopverbund ▪ Flächen mit hohem Strukturreichtum und hoher Artenzahl ▪ Flächen mit Lebensraumtypen und Pflanzenarten nach FFH-Richtlinie ▪ Flächen mit größeren 13d-Anteilen ▪ Flächen nur langfristig oder überhaupt nicht wieder herstellbar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Extensivgrünland ▪ feuchte Staudenflur ▪ degradierte Sumpf- und Feuchtwaldreste ▪ ältere Einzelbäume
3 mittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächen mit mittlerer landschaftsökologischer Bedeutung; Teilbereiche mit einzelnen wertgebenden Arten ▪ Flächen mit kleinräumigen 13d-Anteilen ▪ Flächen nur mittelfristig und mit höherem Aufwand wieder herstellbar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mäßig extensives Grünland ▪ magere Altgrasbestände und Pionierfluren ▪ gepflanzte Gehölze und jüngere Einzelbäume
2 gering	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächen mit geringer landschaftsökologischer Bedeutung und ohne wertgebende Arten ▪ Flächen anthropogen beeinträchtigt ▪ Flächen kurzfristig wieder herstellbar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensivgrünland ▪ offene Wasserflächen mit kaum Vegetation ▪ Ruderalfluren und Altgrasbestände
1 nachrangig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächen mit sehr geringer landschaftsökologischer Bedeutung und ohne gefährdete Arten ▪ Flächen anthropogen stark beeinträchtigt ▪ Flächen sehr kurzfristig wieder herstellbar ▪ Flächen ohne Lebensraumfunktion 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewerbe- und Verkehrsflächen ▪ Erddeponien, Rodungs- und Auffüllflächen ▪ Ackerflächen
Gesamtbedeutung Teilschutzgut Vegetation: mittel bis hoch		

Auch hinsichtlich der Fauna konnten verschiedene Rote Liste-Vertreter festgestellt werden, 9 Vogel- und 2 Fledermausarten gelten zudem als streng geschützt. Bereits die bisher vorliegenden Teilergebnisse zeigen somit die noch immer hohe bis sehr hohe naturschutzfachliche Wertigkeit von Teilräumen des Zentralbereichs.

Schutzgebiete sind von dem geplanten Eingriff nicht unmittelbar betroffen. Für das im Süden und Osten angrenzende SPA-Vogelschutzgebiet "Nürnberger Reichswald" sind, vorbehaltlich der endgültigen faunistischen Ergebnisse, wegen der starken Trennwirkung von Main-Donau-Kanal und Wiener Straße erhebliche Beeinträchtigungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt eher nicht zu erwarten.

Eine Kompensation des Eingriffs innerhalb des Bebauungsplanbereichs ist wegen der Zweckbestimmung nur sehr eingeschränkt möglich. Es sollen deshalb vor allem externe Maßnahmen durchgeführt werden (Aufwertung Hafenwald südlich der Wiener Straße), teilweise haben diese im Vorgriff bereits schon stattgefunden. Einige Biotoptypen des Zentralbereichs, wie die Feucht- und Sumpfwaldbestände, müssen wegen der speziellen Standorteigenschaften jedoch als nicht ersetzbar eingestuft werden.

Eine endgültige Einschätzung der Erheblichkeit der Auswirkungen auf das Schutzgut Vegetation und Tierwelt ist aufgrund der noch nicht vollständig vorliegenden Fachgutachten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Boden

Die vorhandenen Böden im Zentralbereich sind nur noch teilweise als naturnah zu bezeichnen. Auf Grund ihrer nur geringen Filterkapazität, hoher Bedeutung für die Grundwasserbildung und als Standort einer wertgebenden Tier- und Pflanzenwelt besitzen die verbliebenen, anthropogen wenig veränderten Restböden (Flächenanteil ca. 39 %) eine hohe Wertigkeit. Demgegenüber stehen die großflächigen Auffüll- und Verkehrsflächen mit stark veränderten Bodenhorizonten.

Mit der vorgesehenen Bebauung ist die Versiegelung großer Flächenteile und damit einhergehend ein Verlust sämtlicher Bodenfunktionen verbunden (Filterfunktion, Lebensraumfunktion). Die vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen (Offenhaltung kleinerer Teilflächen, Oberbodensicherung) vermögen die Negativwirkungen nur teilweise zu kompensieren. Vor dem Hintergrund des aktuell bereits hohen Anteils an künstlichen Böden wird der Eingriff bzw. die Auswirkung der Planung auf das Schutzgut Boden jedoch größtenteils als wenig erheblich eingeschätzt.

Wasser

Die Grundwasserverhältnisse im Planungsraum werden zumindest im Kernbereich von oberflächennah anstehenden Horizonten mit nur geringem Geschütztheitsgrad geprägt. Dies gilt auch für die in den Randbereichen vorherrschenden Sandböden, die gleichzeitig wichtige Funktionen für die Grundwasserneubildung ausüben. Naturnahe Oberflächengewässer sind hingegen nicht vorhanden.

Bei Entwicklung des Zentralbereichs sind eine erhebliche Reduzierung der Wasserrückhaltefähigkeit mit gesteigerten Oberflächenwasserabflüssen sowie eine Reduzierung der Grundwasserneubildung zu erwarten. Die vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen, vor allem die konsequente Zuführung unbedenklicher Niederschlagswässer in Rückhaltesysteme und die angestrebte Dachflächenentwässerung sind jedoch geeignet, erheblich nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu vermeiden. Eine signifikante Absenkung des Grundwasserspiegels ist wie bisher nicht zu erwarten, da der Main-Donau-Kanal mit seiner fehlenden Abdichtung ausgleichend wirkt. Insgesamt besteht deshalb nach derzeitigem Kenntnisstand nur ein geringes Konfliktrisiko mit der Einschätzung einer weniger erheblichen Auswirkung auf das Schutzgut Wasser.

Klima

Die kleinklimatische Situation am Standort Hafen ist geprägt durch die bereits bestehende Bebauung mit großflächigen Aufheizungsflächen in Folge Versiegelung. Eine Entwicklung des Zentralbereichs führt zu einer weiteren Steigerung dieser Belastungsfaktoren bei gleichzeitigem Verlust lokal wirksamer Entlastungsbereiche, wie Waldbestände oder Grünlandflächen als Kalt- und Frischluftproduzenten.

Die vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen, insbesondere Baumpflanzungen und der kleinräumige Erhalt bzw. die Schaffung von Offenflächen können diese Negativwirkungen nur zu einem Teil kompensieren. Auf Grund der Beckenlage des Hafengebietes mit allseitigen Böschungen beschränken sich die nachteiligen Auswirkungen jedoch größtenteils auf den unmittelbaren Planungsraum und führen im Umfeld kaum zu Beeinträchtigungen. Die Einschätzung der Auswirkungen auf das Schutzgut Klima kann daher nach derzeitigem Kenntnisstand als nicht erheblich bezeichnet werden.

Landschafts- und Siedlungsbild

Die geplante Bebauung im Zentralbereich führt durch Verlust landschaftlich wirksamer Lokalstrukturen zu einer weiteren Belastung des Landschaftsbildes. Allerdings sind auch hier wieder die bereits bestehenden Beeinträchtigungen zu berücksichtigen. Zudem besteht in Folge der bereits genannten Beckenlage von den umgebenden Siedlungsflächen kein unmittelbarer Sichtbezug auf den Hafenbereich. Die Blickbeziehung von der wichtigen Erholungsachse entlang des Main-Donau-Kanals ist bereits aktuell durch die bestehende Bebauung überlagert. Insgesamt sind die Auswirkungen deshalb als weniger erheblich einzuschätzen.

Kultur- und Sachgüter

Die auf Teilflächen zu erwartenden vorgeschichtlichen Grabhügel im Zentralbereich können durch vorgeschaltete Bodensondierungen geborgen werden. Ein Konfliktrisiko ist deshalb nicht vorhanden, die Auswirkungen sind nicht erheblich.

I.7. BETEILIGUNGEN

- I.7.1. FRÜHZEITIGE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG gemäß § 3 Abs. 1 BauGB
- I.7.2. FRÜHZEITIGE BEHÖRDENBETEILIGUNG und der sonstigen Träger öffentlicher Belange (TöB) gemäß § 4 Abs. 1 BauGB/ (<erneute> Beteiligung der Bürgervereine)
- I.7.3. ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
- I.7.4. BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TÖB gemäß § 4 Abs. 2 und Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
- I.7.5. erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 Satz 1 i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB oder erneute Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB
- I.7.6. erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen TöB gemäß § 4a Abs. 3 Satz 1 i.V.m. § 4 Abs. 2 und Benachrichtigung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB oder erneute Beteiligung der betroffenen Behörden und sonstigen TöB gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4
(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.8. PLANRECHTFERTIGUNG

AUSWIRKUNGEN/ ABWÄGUNG/ MASSNAHMEN:

- I.8.1. STÄDTEBAULICHER RAUM
- I.8.2. VERKEHR
- I.8.3. VERSORGUNG
- I.8.4. EINGRIFF IN NATUR UND LANDSCHAFT (unvermeidbar) (Grünordnung)
- I.8.5. WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG
- I.8.6. SOZIALSTRUKTUR/ SOZIALPLAN
- I.8.7. UMLEGUNG/PRIVATEIGENTUM/BODENORDNUNG/DIENSTBARKEITEN

Für Kanäle in künftigen Einbeziehungsflächen müssen entsprechende Dienstbarkeiten eingetragen werden.

I.8.8. IMMISSIONSBELASTUNGEN

I.8.9. BODENSANIERUNG erforderlich/ ALTLASTENBESEITIGUNGEN

Die bayernhafen-Gruppe verpflichtet sich, auf den Grundstücken im Vertragsgebiet, sofern sie nicht der Stadt gehören, etwa vorhandene Altlasten in demjenigen Umfang zu beseitigen, wie es die künftige Nutzung der Grundstücke voraussetzt. Die Beseitigungspflicht beschränkt sich auf die gesetzlich vorgeschriebenen Abhilfemaßnahmen (Schutzbedürfnisse im Sinne von § 4 Abs. 4 BBodSchG). Als Altlasten im Sinne dieses Vertrages sind Belastungen der Umwelt, vor allem des Bodens und des Wassers, durch Stoffe (Abfälle und sonstige umwelt-

gefährdende Stoffe) im Bereich von Altablagerungen und Altstandorten zu verstehen, wenn aufgrund einer Gefährdungsabschätzung feststeht, dass eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung vorliegt und zur Wahrung des Wohls der Allgemeinheit Sanierungsmaßnahmen erforderlich sind (vgl. § 2 Abs. 5 BBodSchG).

Die Firma bayernhafen-Gruppe verpflichtet sich, alle Maßnahmen zur Erkundung, Gefahrenabschätzung, Sicherung und Beseitigung festgestellter Altlasten im Sinne von Absatz 1 in engem Benehmen mit den zuständigen Fachbehörden durchzuführen.

I.8.10. AUSGLEICHSNACHWEIS im Plangebiet, im Ausgleichsflächenpool der Gemeinde

I.8.10.1. FACHLICHE GRUNDLAGE DER FESTSTELLUNG DES AUSGLEICHS

I.8.10.2. NATURSCHUTZRECHTLICHE AUSGLEICHS-/ ERSATZMASSNAHMEN

Die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Ausbau des Hafens/ Güterverkehrszentrums werden gemäß der Vereinbarung der Stadt Nürnberg und der Hafen-Nürnberg-Roth GmbH vom 6.12.1995 nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan des Ingenieurbüros Mohr vom 18.5.1995 bewertet und ausgeführt.

Der vorliegende Bebauungsplan berührt nicht die vertraglichen Regelungen über naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen, die bereits am 06.12.1995 mit der Hafenverwaltung abgeschlossen wurden und mit denen auch die Ausgleichsforderungen nach § 1 a Baugesetzbuch abgegolten sind. Der damalige Vertragsabschluss umfasst nicht nur naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für den 1. Bauabschnitt, sondern für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 3811 einschließlich des 2. Bauabschnitts.

I.8.10.3. ABGEWOGENDER UMFANG

(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.8.11. STÄDTEBAULICHER VERTRAG (Inhalt)

(Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt)

I.9. KOSTEN

Die Verteilung der im Rahmen der Umsetzung entstehenden Kosten wurden bzw. werden bei Bedarf von der Stadt Nürnberg und der bayernhafen-Gruppe jeweils im Detail vertraglich geregelt.

(Grundstückserwerb, Erschließung, Soziale Folgekosten, Hochbau, Ausgleich Finanzierung, Mittelbereitstellung MIP)

Nürnberg, den 30.11.2006
Stadtplanungsamt

Gez. Bandilla

Bandilla
Stadtdirektor