

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

**Bebauungsplan Nr. 4572 „Teilflächen Bahngelände Nordostbahnhof“
für ein Gebiet mit Teilflächen der Fl. Nrn. 229/12 und 229/23, Gmkg. Schoppershof,
einer Teilfläche der Fl. Nr. 233/58 Gmkg. Erlenstegen und den Fl. Nrn. 233/22,
233/59, 233/60, 233/61, Gmkg. Erlenstegen.**

1. Allgemeines/Verfahren

Die Stadt beabsichtigt, für die Bahnflächen und bahnbegleitenden Grünstreifen, Wegeflächen und Kleingärten im Bereich des Nordostbahnhofs zwischen Leipziger Platz und der Verbindungsstraße Klingenhofstraße - Kieslingstraße, aus Gründen der städtebaulichen Ordnung einen Bebauungsplan aufzustellen.

Die Aufstellung ist erforderlich, um die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke im Planungsbereich nach Maßgabe des Baugesetzbuchs (BauGB) vorzubereiten und zu leiten. Rechtsgrundlage für die Aufstellung eines Bebauungsplans ist das BauGB und die aufgrund dieses Baugesetzbuchs erlassenen Vorschriften. Zuständig für die Aufstellung von Bebauungsplänen ist die Gemeinde. Das Verfahren selbst ist in den §§ 1 bis 10 BauGB geregelt.

Für den Bebauungsplan soll die Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 BauGB durchgeführt werden. Sie erfolgt auf Grundlage des Rahmenplans Nr. Stpl/2-12-2011 vom 08.11.2011.

2. Anlass zur Aufstellung – Allgemeine Ziele und Zwecke zur Planung

Die Stadt beabsichtigt, einen Bebauungsplan einzuleiten, um die nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Flächen im Bereich des Nordostbahnhofs als Grünflächen planungsrechtlich zu sichern. Südlich der Bahngleise soll ein Teilstück der öffentlichen Freiraumverbindungen zwischen Stadtpark bzw. Marienbergpark und Pegnitzau, entlang der ehemaligen Ringbahn, festgesetzt werden. Darüber hinaus sollen auf den Bahnflächen bahnbetriebsfremde Nutzungen ausgeschossen werden, von denen Störungen auf geplante Wohnbebauung in unmittelbarer Nachbarschaft zu befürchten sind.

Die Zielsetzung des Bebauungsplanes Nr. 4572 ist folgende:

- Erhalt und Ergänzung des nördlich der Bahngleise bestehenden Grünstreifens als private Grünfläche zur Gliederung und Trennung von Flächen unterschiedlicher Nutzung (vorhandenes Gewerbegebiet nach § 34 BauGB nördlich der Bahn und geplantes Allgemeines Wohngebiet südlich der Bahn, Bpl Nr. 4318, in Aufstellung) und zur planungsrechtlichen Sicherung der im Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan dargestellten Hauptachse des Biotopverbundsystems für magere Trockenstandorte.

- Planungsrechtliche Sicherung eines Teilstücks der geplanten Freiraumverbindung vom Leipziger Platz (Richtung Erlenstegen/ Pegnitzau - Bebauungspläne Nr. 4547 (in Aufstellung) und Nr. 4397 (rechtsverbindlich seit 28.06.2006) südlich der Bahnanlagen.
- Vermeidung weiteren Konfliktpotentials durch Ausweitung gewerblicher Nutzungen auf nicht mehr genutzte Bahnflächen hinsichtlich gewerblicher Schallimmissionen auf vorhandene und geplante Wohngebiet südlich der Bahn (Bpl Nr. 4318, in Aufstellung).
- Sicherung der Nachfolgenutzung der bestehenden Bahnkleingärten als Grünflächen
- Schalltechnische Prüfung der Auswirkungen des „Kulturvereins Stellwerk 1“ und erforderlichenfalls Festsetzung von zulässigen Nutzungen oder Nutzungsbeschränkungen im Hinblick auf die geplante Wohnbebauung des Bebauungsplans Nr. 4318, „Nordostbahnhof“.
- Beschränkung der Nutzung der Bahnflächen auf den für den Bahnverkehr notwendigen Verwendungszweck zur Vermeidung erheblicher Schalleinwirkungen auf das südlich geplante Wohngebiet.

3. Grundlagen der Planung

3.1 Situation im Stadtgebiet/Nutzungen

Das Planungsgebiet des Bebauungsplans Nr. 4572 liegt im Nordosten der Stadt in der Nähe des Stadtteilzentrums „Leipziger Platz“. Es umfasst Flächen der Gräfenbergbahn (Nürnberg Nord-Ost – Gräfenberg) mit dem Bahnhof Nord-Ost und deren Randbereiche, d.h. ehemalige Gleisanlagen und Nebengleise, ein ehemaliges Stellwerk, Böschungs- und Eingrünungsflächen, Bahnkleingärten und Wegeflächen. Es hat eine Größe von 24.039m².

Im südlichen Bereich schließen die Flächen der Konversionsfläche „Nordostbahnhof“, welche mit Aufgabe der Ringbahn in dieser Form funktionslos geworden sind und für die der Bebauungsplan Nr. 4318 „Nordostbahnhof“ mit der Zielrichtung aufgestellt wird, hier ein Allgemeines Wohngebiet zu entwickeln. Die Fläche ist bis auf wenige Teilbereiche von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden.

Weiter südlich und östlich befinden sich Dauerkleingartenanlagen.

Östlich des Planungsgebietes schließt die Fläche der ehemaligen Ringbahn mit Festsetzungen zur überörtlichen Freiraumverbindung an (Bpl Nr. 4547). Nördlich der Bahnflächen befinden sich gewerbliche Nutzungen unterschiedlicher Art und Vergnügungsstätten (Gewerbegebiet nach § 34 BauGB, eingeschlossen auch Diskos und Gastronomie).

3.2 Bestehende Nutzungsstruktur

Die nördlich gelegenen Gleisanlagen im Planungsgebiet werden schon seit geraumer Zeit nicht mehr für den Bahnverkehr genutzt. Sie bilden zusammen mit den Böschungsanlagen mittlerweile einen ortsbildprägenden Grünstreifen, der die unterschiedlichen Nutzun-

gen gliedert und der Eingrünung von Bahnflächen und Gewerbe dient. Auf den Flächen hat sich ein unbefestigtes Wegenetz in Form von Trampelpfaden entwickelt. Im östlichen Bereich (Fl. Nr. 233/59, Gmkg. Erlenstegen) befinden sich Bahnkleingärten.

Das ehemalige Stellwerk, Klingenhofstraße 50f, befindet sich im Privateigentum und wird durch den „Kulturverein Stellwerk 1“ genutzt. Hierzu gehört auch ein Freigelände des Vereins, das bei Veranstaltungen auch abends genutzt wird. Die Fl. Nr. 233/59 mit Bahnkleingärten und Straßenverkehrsflächen wurde ebenfalls von der Bahn an den Eigentümer des Stellwerks 1 veräußert. Die Fl. Nrn. 229/ 37 Gmkg. Schoppershof und die Fl. Nrn. 233/61 und 233/60, Gmkg. Erlenstegen, sind an den Eigentümer der nördlich angrenzenden Gewerbeflächen verkauft worden.

Südlich der Bahn sind bahnbegleitend Bahnkleingärten angesiedelt. Ein bestehender Verbindungsweg führt von den Flächen des ehemaligen Nordostbahnhofs auf die Verbindungsstraße.

Die Verbindungsstraße, die das Gebiet in Nord-Süd-Richtung durchquert, ist nicht im städtischen Eigentum, aber öffentlich gewidmet.

3.3 Chronologie

Die Flächen wurden der Stadt seitens der Bahn bereits 2010 zum Kauf angeboten. Es bestand aus stadtplanerischen, ökologischen und grünordnerischen Aspekten heraus durchaus ein Interesse, einen Großteil der angebotenen Flächen zu übernehmen, um dort nördlich und südlich der Bahngleise eine öffentliche Freiraumverbindung entlang zu führen, das Biotopverbundsystem zu stärken und den Grünbestand zu sichern. Diese Zielsetzung konnte aufgrund nicht vorhandener städtischer Mittel jedoch nicht umgesetzt werden. Da die Flächen nicht förmlich im Rahmen eines Freistellungsverfahrens durch das Eisenbahnbundesamt unter Einbindung der Stadt von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden sind, wurde dem Grunde nach die Planungshoheit der Stadt unterlaufen und es war nicht möglich, den Bedarf innerhalb der Stadtverwaltung und entsprechender Gremien ausreichend abzustimmen und entsprechende Gelder bereit zu stellen.

Nachdem Anfang 2011 im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 4318 „Nordostbahnhof“ deutlich wurde, dass der Grünstreifen nicht nur aus den oben genannten Aspekten zu erhalten ist, sondern auch aus Gründen des Schallschutzes für das südlich gelegene geplante Wohngebiet als Grünstreifen zwingend belassen werden muss, wurde auf Grundlage des Rahmenplans Nr. Stpl/2-11-2011 vom 01.04.2011 zum Bebauungsplan Nr. 4572 eine frühzeitige Behördenbeteiligung durchgeführt. Hierzu teilte die Bahn der Stadt mit, dass ein Großteil der nördlich gelegenen Flurstücke bereits an einen benachbarten Gewerbebetrieb veräußert worden sei. Das Ergebnis der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist unter Ziff. 6 dargestellt.

3.4 Planungsrechtliche Vorgaben

Vorhandene Festsetzungen

Im Planungsgebiet liegen keine planungsrechtlichen Festsetzungen vor.

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Das Planungsgebiet ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg mit integriertem Landschaftsplan (FNP) als Verkehrsfläche/ Bahnanlage sowie überlagernd als Hauptachse des Biotopverbundsystems für magere Trockenstandorte; weiterhin teilweise als Grünfläche sowie überlagernd als übergeordnete Freiraumverbindung dargestellt.

Die o.g. Freiraumverbindung ist Teil der im Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP) dargestellten übergeordneten Freiraumverbindung, die vom Ortsteil Erlenstegen auf der Trasse der ehemaligen Ringbahn zum Nordostbahnhof/ Leipziger Platz und weiter bis zur ebenfalls im FNP dargestellten Freiraumverbindung vom Altstadtring entlang des Stadtparks zum Volkspark Marienberg verläuft. Die Freiraumverbindung auf dem Nordostbahnhofareal sichert damit eine Wegeverbindung von den Ortsteilen Erlenstegen und Nordostbahnhof sowohl in die Altstadt als auch zum Marienberg.

Ziel des Bebauungsplanverfahrens Nr. 4572 ist die verbindliche planungsrechtliche Sicherung der im FNP als Grundzug der Planung dargestellten Freiraumverbindung. Sie wird im Bebauungsplan am Rande des Planungsgebiets Nordostbahnhof, in direkter Fortsetzung der bereits gesicherten Wegeverbindung auf der Trasse der ehemaligen Ringbahn, festgesetzt.

Darüber hinaus soll eine Sicherung als private Grünfläche erfolgen. Gewerbliche Nutzungen sollen lediglich in geringfügigem und die vorhandene und geplante Wohnnutzung in nicht störendem Maß als Arrondierung bestehender Nutzungen, nicht jedoch als eigenständige neue Nutzung zulässig sein.

Der Bebauungsplan Nr. 4572 übernimmt und konkretisiert damit die im FNP dargestellten Grundzüge der Planung. Er ist gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt.

Freistellungsverfahren

Bei den Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans handelt es sich um planfestgestellte Bahnflächen. Die Stadt Nürnberg hat für die überplanten Flächen ein Freistellungsverfahren von Bahnbetriebszwecken zu beantragen, um den Bebauungsplan zur Rechtsverbindlichkeit zu führen. Die Grundlage für die Entbehrlichkeit für Bahnzwecke ist mit dem Verkaufsangebot der Bahn bzw. mit dem bereits vollzogenen Verkauf gegeben.

Die von der Bahn verfolgte Strategie, nicht von Bahnzwecken freigestellte Bahnflächen an Einzeleigentümer zu verkaufen, führt zu erheblichen Problemen der Nachsteuerung seitens der Stadt. Die Strategie der Bahn unterläuft dem Grunde nach die Planungshoheit der Stadt und zwingt die Stadt überdies, ggf. Kosten im Rahmen von Freistellungsverfahren zu übernehmen, die ansonsten die Bahn selbst zu übernehmen hätte.

Verschiedene Gespräche zwischen Bahn, Eisenbahnbundesamt und der Stadt haben bisher nicht zu einer Verbesserung der Situation geführt.

4. Planungskonzept

Das Planungskonzept sieht vor, den vorhandenen Grünbestand zu erhalten und zu sichern. Bei Aufgabe von Bahnkleingärten sind diese je nach Lage den angrenzenden Nutzungen als private oder öffentliche Grünflächen oder als Straßenbegleitgrün zuzuordnen. Die Feinplanung im Rahmen des Verfahrens wird ggf. noch eine Differenzierung ergeben, soweit von anliegenden Gewerbebetrieben befestigte Flächen als unbedingt notwendig gewünscht werden. Es sind jedoch allenfalls untergeordnete und wenig frequentierte Verkehrsflächen als Arrondierungsflächen bestehender Betriebe in diesem Bereich möglich, da die Emissionswerte diejenigen eines Wohngebietes nicht überschreiten sollen. Neue bzw. zusätzliche gewerbliche Nutzungen sind nicht vorgesehen.

Ebenso sollte eine Konzeption zum Biotop-Verbundsystem für die Schaffung und den Erhalt magerer Trockenstandorte seitens des Umweltamtes erfolgen.

Das Gebäude des ehemaligen Stellwerkes soll in seinem Bestand planungsrechtlich gesichert werden. Im Hinblick auf die geplante Wohnbebauung sind die Nutzungsmöglichkeiten (derzeit Kulturverein mit unterschiedlichen Nutzungen, teilweise öffentliche Veranstaltungen und Partys auch abends und im Außenbereich) hinsichtlich ihrer möglichen Auswirkungen auf die Wohnruhe des geplanten Wohngebiets, Bebauungsplan Nr. 4318 „Nordostbahnhof“ zu prüfen und ggf. unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme verträglich zu gestalten.

Südlich der Bahn wird ein Teilstück der bereits genannten übergeordneten Freiraumverbindung auf den bereits befestigten Wegeflächen gesichert werden.

Nicht zuletzt ist es vor allen aus Schallschutzgründen notwendig, die Bahnflächen auf ihren eigentlichen Verwendungszweck als Verkehrsfläche hin zu beschränken und gewerbliche Nutzungen auszuschließen.

5. Umweltbericht

Eine Umweltprüfung mit Datum vom 11.05.2011 gemäß § 4 Abs. 1 BauGB liegt vor und ist Bestandteil der Unterlagen zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung. Danach sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten.

Dem Umweltbericht lag der Rahmenplan zur frühzeitigen Behördenbeteiligung Nr. Stpl/2-11-2011 vom 01.04.2011 zugrunde. Hier war auch nördlich der Bahngleise noch eine öffentliche Freiraumverbindung mit Rad- und Gehweg vorgesehen. Die bestehenden Bahngärten und das „Stellwerk 1“, Klingenhofstraße 50f und ebenso die Gleisanlagen der Gräfenbergbahn waren nicht in den Geltungsbereich einbezogen. Der Umweltbericht wird im weiteren Bebauungsplanverfahren an die veränderte Planung angepasst.

Nach Stellungnahme des Umweltamtes ist vordringlich der Ausbau des Wegenetzes südlich der Bahn geboten.

Das Teilgebiet nördlich der genutzten Bahngleise solle als Grünstreifen mit Bäumen und Sträuchern planungsrechtlich gesichert werden und könne bis zum weiteren Ausbau der weiteren Sukzession überlassen werden. Bei Ausbau einer Wegeverbindung seien Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten. Daher sei die naturschutzrechtliche Eingriffsrege-

lung nach § 1a BauGB anzuwenden. Weiterhin wird empfohlen, eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchführen zu lassen.

6. Ergebnis der frühzeitigen Behördenbeteiligung

Der frühzeitigen Behördenbeteiligung lag die gleiche Planung zugrunde, die bereits unter Ziff. 5, Umweltbericht, beschrieben worden ist.

Die **DB-Services-Immobilien GmbH** weist darauf hin, dass es bei den Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans um planfestgestellte Bahnanlagen handele, dass ein großer Teil der Fläche nördlich der Gleisanlagen an einen angrenzenden Grundstückseigentümer als Arrondierungsfläche veräußert worden sei und dass auch die restlichen nördlichen Randstreifen als Arrondierungsflächen veräußert werden könnten. Außerdem sei eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken noch nicht erfolgt. Die Freiraumverbindung (Geh- und Radweg) sei zudem auch über den südlich der Bahn geplanten Geh- und Radweg gewährleistet.

Nicht zuletzt seien die Verkaufsflächen nach den neuesten Abformungen, abweichend von der Plandarstellung im Bebauungsplan, nun mit 3m Breite so schmal, dass sich keine öffentliche Wegeverbindung mehr durchgängig einrichten lasse.

Aus diesen Gründen stimme die DB den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans für den nördlichen Bereich nicht zu.

Mit der Planung des Geh- und Radwegs südlich der Gleisanlagen sei die DB allerdings einverstanden und würde hierfür ggf. auch das Freistellungsverfahren einleiten, sobald sich eine Einigung mit der Stadt Nürnberg hinsichtlich des nördlichen Bereiches abzeichne.

Der **Servicebetrieb öffentlicher Raum** hatte sich bereits im Vorfeld der Planung gegenüber dem Liegenschaftsamt gegen einen Erwerb der Fläche nördlich der Gleisanlagen ausgesprochen und führt folgende Gründe an:

- Das Mindestmaß für öffentliche Grünzüge von 15m werde teilweise weit unterschritten.
- Die Fläche zwischen Bahn und Gewerbe sei nicht attraktiv und habe keine Aufenthaltsqualität.
- Es solle nur die Freiraumverbindung südlich der Bahn ausgebaut werden; eine parallel dazu geführte Verbindung nördlich der Bahn sei nicht nötig – die Verbindung zwischen Marienbergpark und Pegnitztal sei auch so gegeben.
- Nach dem die Wegeverbindung im nördlichen Teilbereich nur als „Grünanlagenweg“ vorgesehen sei, werde sie nicht gewidmet und Radfahren sei somit nicht erlaubt und der Weg werde nicht beleuchtet.
- Ein Grünanlagenweg ohne Beleuchtung führe jedoch an dieser Stelle dann aufgrund der fehlenden Sozialkontrolle wiederum zu einem für die Bevölkerung schlecht nutzbaren Grünzug.
- Die Konkretisierung bzw. Verwirklichung des Biotopverbundsystems erfordere nicht zwingend die Ausweisung einer öffentlichen Grünfläche.
- Der Kosten für den Bau und den Unterhalt werde den Nutzen wohl weit übersteigen, vor allem, da die Wegeverbindung in einem äußerst problematischen Gebiet verlaufe.

- Eine Realisierung der Planung sei aufgrund fehlender Finanzmittel kurz- bis mittelfristig nicht möglich.

Die Planung des Geh- und Radwegs im südlichen Teilbereich werde dagegen befürwortet, um den Lückenschluss zwischen den Bebauungsplänen „Ringbahn“ und „Nordostbahnhof“ zu schaffen. Voraussetzung sei die Aufnahme der Gesamtmaßnahme (Geh- Radwegverbindung im Bebauungsplan Nr. 4318, „Nordostbahnhof“ sowie in das zwischen Verkehrsplanungsamt und Service öffentlicher Raum abgestimmte Radwegprogramm und die Sicherung der Finanzierung.

Das Ergebnis der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist soweit möglich in den vorliegenden Rahmenplan vom 08.11.2011 eingeflossen.

7. Kosten und Finanzierung

Es liegt folgende aktuelle Kostenschätzung seitens SÖR für die Freiraumverbindung (Geh- und Radweg) im südlichen Teilbereich vor. Die Einbeziehung und der Umbau der bestehenden Bahnkleingärten als Begleitgrün sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Straßenbau Geh-Radweg	85.000€
Grünordnerische Maßnahmen:	10.580€
Beleuchtung	<u>10.000€</u>
Gesamt	105.580€

Folgekosten Straßenbau:	375€/Jahr
Folgekosten Grünordnung:	830€/Jahr
Folgekosten Beleuchtung:	<u>400€/Jahr</u>
Gesamt	1.605€/Jahr

Nürnberg, 29.11. 2011
Stadtplanungsamt
i. V.

gez. Schlick
Baudirektor

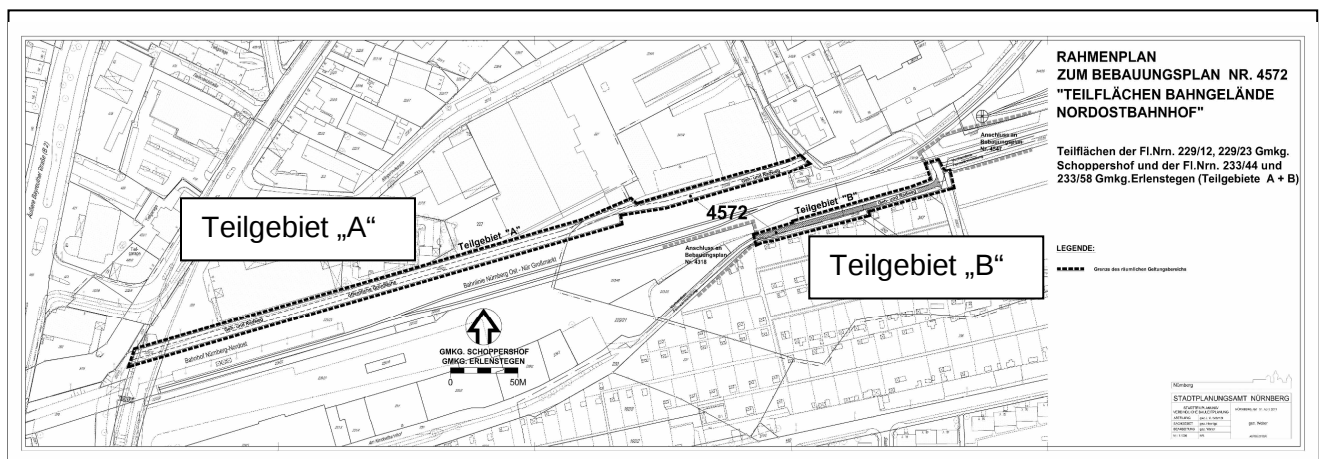
Umweltprüfung

B-PlanNr.4572

Teilfläche Bahngelände Nordostbahnhof

1. Entwurf Umweltbericht

Stand: 11.05.2011



1. Einleitung

Die nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Flächen im Bereich des Nordostbahnhofes sollen als Grünflächen bzw. Flächen für Freiraumverbindungen zwischen Leipziger Platz bzw. Marienbergpark und Erlenstegen bzw. Pegnitzauen entlang der ehemaligen Ringbahn planungsrechtlich gesichert werden. Planungsalternativen wurden bisher nicht entwickelt

Die Flächen werden schon seit geraumer Zeit nicht mehr für den Bahnverkehr genutzt, sind jedoch noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden. Die beiden Teilgebiete des Bebauungsplan-Vorentwurfs sind im wirksamen Flächen-nutzungsplan der Stadt Nürnberg mit integriertem Landschaftsplan (FNP) wie folgt dargestellt: Teilgebiet „A“ - Verkehrsfläche/ Bahnanlage sowie überlagernd Hauptachse des Biotopverbundsystems für magere Trockenstandorte; Teilgebiet „B“ - Grünfläche sowie überlagernd übergeordnete Freiraumverbindung.

Das nördliche, ehemals von der Bahn genutzte, Teilgebiet „A“ verfügt über einen nahezu durchgehenden Gebüsch- und Baumbestand, sowie kleinere offene Bereiche. Im Teilgebiet „B“ ist ein wassergebundener Weg vorhanden.

Im Planungsbereich liegen keine FFH- oder SPA-Gebiete. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete oder Naturdenkmale sind dort nicht ausgewiesen. Gemäß § 30 BNatSchG geschützte Landschaftsbestandteile sind im Gebiet nicht vorhanden. Der östliche Bereich des Planungsgebietes wurde im Rahmen des Arten- und Biotopschutzprogramms als regional bedeutsamer Lebensraum bewertet (Komplexbiotop, ABSP Nr.483, Teilfläche). Einige Bäume stehen unter dem Schutz der Baumschutzverordnung.

2. Bestandsanalyse und Bewertung der Umwelt- auswirkungen / Prognose bei Durchführung der Planung

2.1 Boden, Wasser

Der Planungsbereich ist durch die jahrzehntelange Nutzung als Bahnfläche intensiv vor-genutzt und beansprucht. Konkreter Altlastenverdacht besteht für diese Flächen nicht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass im Untergrund Auffüllmaterialien anzutreffen sind. Diese müssen im Falle auftretender Auffälligkeiten bei Aushubmaßnahmen von einem nach § 18 BBodSchG zugelassenen Altlasten-Sachverständigen beurteilt werden. Soweit Gleisschotter vorhanden sind, sind diese insbesondere bei einem möglichen Aushub ebenfalls umweltfachlich zu beurteilen. Das anstehende Bodenmaterial kann, da zu einem großen Anteil unversiegelt, trotz Vorbelastung einige ökologische Bodenfunktionen erfüllen.

Grundwasser ist in einer Tiefe von ca. 4-7m zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass dieser oberflächennahe Grundwasserhorizont bzgl. seiner Beschaffenheit anthropogen beeinflusst/vorbelastet ist. Oberflächengewässer befinden sich nicht im Planungsgebiet

Für das Schutzgut Boden und Wasser ist im Planungsbereich insgesamt eine Vorbelastungssituation gegeben. Eine mögliche Versiegelung durch Fuß- und Radwege in Teilbereichen der Planungsfläche ist als nicht als erhebliche Einwirkung einzustufen, zumal da-

von ausgegangen werden kann, dass durch die Anlage eines Grünzuges die Bodensituation verbessert wird. Auswirkungen auf die Grundwassersituation sind nicht erkennbar.

2.2 Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt

Pflanzen

Nördlich der Bahntrasse nimmt der Gehölzbewuchs von West nach Ost ab. Die Krautschicht zeigte keine Hinweise auf besonders trocken-magere Vegetationsbestände. Die Teilfläche südlich der Bahnlinie wird hauptsächlich von vorhandenen Wegestrukturen und Kleingärten eingenommen. Dem Ziel des Bebauungsplanes eine Freiraumverbindung festzusetzen, steht aus vegetationskundlicher Sicht nichts entgegen. Bei Neuanlage des Geh- und Radweges sollte allerdings darauf geachtet werden, möglichst viele der vorhandenen heimischen Gehölze zu erhalten

Tiere

Der Gebüsch- und Baumbestand, sowie kleinere offene Bereiche, stellen interessante Strukturen und (Teil)-Lebensräume für geschützte Arten (Vögel) dar. Als Lebensraum-element entlang der Bahnlinie dürfte der Bereich auch als Ausbreitungsstruktur für Tierarten wie die Zauneidechse Bedeutung haben. Das Planungsziel bringt Veränderungen in der bestehenden Struktur, sowie eine deutliche Nutzungsintensivierungen mit sich. Es wird empfohlen eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung von einem Fachbüro mit biologisch-ökologischem Schwerpunkt durchführen zu lassen.

2.3 Landschaft

Der Gehölzstreifen im Bereich des Teilgebiets „A“ stellt ein strukturierendes Element im Stadtbild dar. Darüber hinaus ist die trennende Wirkung von Flächen unterschiedlicher Nutzung (vorhandenes Gewerbegebiet und geplantes Wohngebiet südlich der Bahn) wertbestimmend.

2.4 Mensch, menschliche Gesundheit

Erholung

Im überwiegend mit Gehölzen bestandenen Teilgebiet „A“ findet derzeit keine Erholungsnutzung statt. Im Teilgebiet „B“ ist bereits ein Weg mit begleitenden Wiesenstreifen vorhanden, der von Fußgängern, Radfahrern und den angrenzenden Gartenbesitzern genutzt wird. Die Schaffung von Freiraumverbindungen ist als positive Auswirkungen auf das Schutzgut Erholung einzustufen, erfordert jedoch bei Teilgebiet „A“ Eingriffe in den Gehölzbestand.

Lärmbelastung

Es ist nicht damit zu rechnen, dass von dem geplanten Fuß- und Radweg erhebliche Schallemissionen ausgehen. Da keine Gebäude oder Aufenthaltsflächen geplant sind, ist auch nicht mit erheblichen Schallimmissionen auf das Schutzgut Mensch zu rechnen. Für den Gewerbelärm wirkt der Grünstreifen optisch mildernd, hat jedoch keine messbar nachweisbare Lärmschutzwirkung.

Störfallvorsorge

Störfallbetriebe sind nicht zu berücksichtigen (nächstgelegener Störfall-Betrieb, Firma Bundesmonopolverwaltung für Branntwein i.A. Äußere Sulzbacher Str. 182 in ca. 1,3 km Entfernung).

2.5 Klima

Der geplante Erhalt der vorhandenen Freiflächen und Gehölzstrukturen ist lokalräumlich als stadtklimatisch und entlastende Umweltauswirkung zu bewerten.

Die Schutzgüter Luft und Kultur- und Sachgüter sowie Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring) werden im weiteren Verfahren entsprechend ergänzt.

3. Prognose bei Nichtdurchführung der Planung / Nullvariante

Im vorliegenden Fall würde die Nullvariante der Ausgangssituation entsprechen, da schon längere Zeit ein gleich bleibender Zustand besteht.

4. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

Um die vorhandenen Biotopfunktionen zu erhalten und zu stärken, sollte neben dem Erhalt wertgebender, heimischer Gehölze auch ein größerer Anteil offener nährstoffarmer Vegetationsflächen im Planungsgebiet vorgesehen werden (vorbehaltlich der Ergebnisse der saP).

4.1 Ausgleich (Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung)

Bei Ausbau der Wegeverbindung, insbesondere im Teilgebiet „A“, sind Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten. Daher ist die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach § 1 a BauGB anzuwenden. Der wertgebende heimische Gehölzbestand ist zu erfassen, ggfs. sollten erhaltenswerte Bäume festgesetzt werden.

Im Rahmen der Festsetzungen sind Art und Umfang der Maßnahmen zum Ausgleich der Beeinträchtigungen zu bestimmen. Hierzu ist eine Bilanzierung von Bestand und Planung entsprechend der Wertliste nach Biotop-/Nutzungstypen der Stadt Nürnberg (Anlage 2 zur Satzung zur Erhebung von Kostenerstattungsbeiträgen) notwendig.

5. Informationsquellen

Rahmenplan Landschaft der Stadt Nürnberg 1985
Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg mit integriertem Landschaftsplan
Flächennutzungstypenkartierung des Umweltamtes, Stand 1995
Geologische Karte 1:50.000, Nürnberg – Fürth – Erlangen und Umgebung, Bayerisches Geologisches Landesamt 1977, München
Brunnen- und Altlastenkataster der Stadt Nürnberg
Arten- und Biotopschutzprogramm, Stadt Nürnberg; Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (StMLU), 1996, München
Stadtbiotopkartierung und Artenschutzkartierung
Ortseinsicht u.a. 15.02.2011 und 06.05.2011

6. Zusammenfassung

Erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen werden insgesamt nicht erwartet. Die geplante Schaffung von Freiraumverbindungen ist als positive Auswirkung auf das Schutzgut Mensch/Erholung und der Erhalt der Gehölze auf das Schutzgut Landschaft und Klima zu bewerten. Vor allem beim Ausbau der Wegeverbindung im Teilgebiet „A“ sind jedoch Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten. Es wird empfohlen, eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchführen zu lassen. Die vorhandenen Biotopfunktionen sollten erhalten und gestärkt werden.

Der Planungsbereich ist durch die jahrzehntelange Nutzung als Bahnfläche intensiv vor-genutzt und beansprucht. Konkreter Altlastenverdacht besteht für diese Flächen nicht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass im Untergrund Auffüllmaterialien anzutreffen sind. Gleisschotter ist bei einem möglichen Aushub umweltfachlich zu beurteilen.

Der Umweltbericht wird im weiteren Verfahren ergänzt und fortgeschrieben.

Nürnberg, den 11.05.2011
Umweltamt,
Umweltplanung

gez. Hilker

gez. Martens

2319

3964