

BEGRÜNDUNG

Zum Rahmenplan der 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 für ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen)

Stand: Juni 18



Abbildung 1: Lage des Plangebiets

Quelle: Luftbild Nürnberg - Hajo Dietz

BEGRÜNDUNG

Zum Rahmenplan der fünften Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 für ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen)

PLANBERICHT	3
1. ALLGEMEINES (GEBIET / RECHTSGRUNDLAGEN / VERFAHREN)	3
2. ANLASS ZUR AUFSTELLUNG – PLANUNGSZIELE	4
3. GRUNDLAGEN DER PLANUNG	5
3.1 ANALYSE DES BESTANDS	5
3.1.1 Lage im Stadtgebiet / Topographie	5
3.1.2 Gegenwärtige Nutzungen und Baustruktur	5
3.1.3 Verkehr	5
3.2 PLANERISCHE VORGABEN / VORHANDENES PLANUNGSRECHT	6
3.3 SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN	6
3.3.1 Eigentumsverhältnisse	6
4. PLANUNGSKONZEPT	6
4.1 NUTZUNGSKONZEPT	6
4.2 LÄRMIMMISSIONSSCHUTZ	6
4.3 GENDER UND DIVERSITY	7
5. ZUSAMMENFASSUNG 1. FASSUNG UMWELTBERICHT	7
6. BETEILIGUNGEN	8
7. KOSTEN	8

QUELLENANGABEN

- IBAS – 5. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 3811 (GVZ Hafen Nürnberg) – Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Umwidmung von planfestgestellten Flächen. (Bahnanlagen) - 22.05.2018
- TEAM 4 Landschaftsarchitekten + Stadtplaner PartGmbH – Umweltprüfung in der Bauleitplanung Stadt Nürnberg - Juni 2018
- Anuva – 5. Änderung und Ergänzung, Artenschutztechnisches Gutachten – 23.05.2018

BEGRÜNDUNG

Zum Rahmenplan der fünften Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 für ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen)

PLANBERICHT

1. ALLGEMEINES (GEBIET / RECHTSGRUNDLAGEN / VERFAHREN)

Der Geltungsbereich der fünften Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 liegt im Norden des Güterverkehrszentrums (GVZ) Hafen. Der Geltungsbereich betrifft ehemals als Bahnbetriebsflächen gewidmete Bereiche, in denen die Bahngleise abgebaut und die dazugehörigen Flächen einer gewerblichen hafentypischen Nutzung zugeführt werden sollen, wie sie auf den übrigen Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 3811 zugelassen ist. Die eisenbahnrechtliche Entwidmung des Stammgleises Nr. 6 zwischen der Weiche 21 und dem Bahnübergang Mülheimer Straße sowie der nördlichen Zuführung Terminal Stammgleis 4 entlang der Hafenstraße ist bereits erfolgt.

Die entwidmete Fläche des Stammgleises 6 umfasst 5.230 m² und die bereits für Bauzwecke zur Verfügung gestellte Fläche des Stammgleises 4 umfasst 12.700 m². Die gesamte von der Planänderung betroffene Fläche umfasst damit circa 17.930 m². Diese soll einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Der Umgriff der Bebauungsplanänderung ist geringfügig größer gewählt (circa 19.500 m²), da die Anschlüsse an den Bebauungsplan angepasst werden müssen und in der 1. Fertigung und damit auch der Neufassung die Flächen der nachrichtlichen Übernahme geringfügig verzerrt übernommen wurden. Dies wird mit der fünften Änderung bereinigt.

Die Stadt Nürnberg beabsichtigt im GVZ Hafen die fünfte Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 durchzuführen. Die Änderung des Bebauungsplans 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 BauGB erlassenen Vorschriften. Zuständig für die Aufstellung von Bebauungsplänen ist die Gemeinde. Das Verfahren selbst ist in den §§ 1 bis 10 bzw. 13 und 13 a BauGB geregelt.

Die Änderung des Bebauungsplans erfolgt im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB. Die Gemeinde kann das beschleunigte Verfahren anwenden, wenn ein Bebauungsplan für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung bestimmt ist. Der Bebauungsplan darf unter anderem im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, wenn in ihm eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) oder eine Größe der Grundfläche von insgesamt unter 20 000 m² festgesetzt wird (§ 13 a Abs. 1 Nr. 1 BauGB) wobei die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen sind (§ 13 a Abs. 1 Nr. 1 BauGB). Aufgrund eines fehlenden zeitlichen Zusammenhangs und des auch bestehenden räumlichen Abstandes von ca. 2 km ist die vierte Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811, die das ehemalige dritte Hafenbecken betraf, aus dem Jahr 2015 hier nicht mitzurechnen. Ebenso ist ein unmittelbarer sachlicher Zusammenhang nicht vorhanden, da es zwei getrennte Bebauungsplanänderungsverfahren, mit zwei unterschiedlichen Anlässen, sind. Zudem darf die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen nicht vorbereitet oder begründet sein. Ebenso dürfen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen und es dürfen keine Anhaltspunkte bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind (§ 13 a Abs. 1 Satz 4 und 5 BauGB).

Legt man dem Geltungsbereich der fünften Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 „Hafen“ die gültige GRZ von 0,8 zu Grunde, kommt man auf eine überbaubare Grundstücksfläche von 15.600 m². Die Voraussetzung für die Anwendung des § 13 a Abs. 1 Nr. 1 BauGB ist damit gegeben. Auch die anderen Voraussetzungen (kein Vorhaben mit einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Schutzgüter (FFH, Natura 2000) sowie keine Anhaltspunkte bzgl. Auswirkungen von schweren Unfällen nach Bundes-Immissionsschutzgesetz) sind erfüllt.

Im beschleunigten Verfahren soll einem Bedarf an Investitionen zur Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in angemessener Weise Rechnung getragen werden (§ 13 a Abs. 2 Nr. 3 BauGB). Dies wird mit der fünften Änderung zum Bebauungsplan Nr. 3811 erreicht. Relativ kurzfristig können an dieser Stelle neue Arbeitsplätze entstehen.

Voraussetzung für die fünfte Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 ist die Entwidmung der ehemaligen Bahnbetriebsflächen des Stammgleises Nr. 6 zwischen der Weiche 21 und dem Bahnübergang Mühlheimer Straße. Diese Entwidmung wurde von der Regierung von Mittelfranken am 22.02.2018 verfügt.

Nach der Entwidmung der vorgenannten ehemaligen Bahnbetriebsflächen sind die bislang im Bebauungsplan Nr. 3811 nachrichtlich übernommenen Flächen ohne Festsetzung. Durch die Gutachten im Rahmen der Einleitung der fünften Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 wurde nachgewiesen, dass durch die fünfte Änderung die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und keine erheblichen Umweltauswirkungen durch die Planung zu erwarten sind. Mit dem Einleitungsbeschluss zur fünften Änderung des Bebauungsplans und der Entwidmung der ehemaligen Bahnbetriebsflächen gilt im Geltungsbereich der fünften Änderung zum Bebauungsplan Nr. 3811 Baurecht nach § 34 BauGB.

2. ANLASS ZUR AUFSTELLUNG – PLANUNGSZIELE

Das GVZ wurde am 23.09.1972 vom damaligen Bayerischen Ministerpräsidenten Goppel eröffnet. Seitdem hat sich das GVZ Hafen zur Logistikdrehscheibe in Nordbayern entwickelt. Im deutschen GVZ-Ranking belegt Nürnberg gemeinsam mit Bremen den ersten Platz. Durch die optimale Verbindung der Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße besteht im Hafengebiet weiterhin ein hoher Ansiedlungsdruck für die restlichen freien Flächen. Dieser Druck wurde durch die Entscheidung der Stadt Nürnberg, das Gewerbegebiet südlich der Wiener Straße – sog. Hafenindustrialgebiet Süd (HIG Süd) – nicht zu verwirklichen, erhöht. Diese 25 ha in direkter Hafennähe stehen für Betriebe auch langfristig nicht zur Verfügung, wodurch die Nachfrage nach den restlichen Flächen im Hafengebiet, und damit der Grundstücke mit einer optimalen Anbindung an alle Verkehrsarten steigt.

Verbesserte Ablaufprozesse im Transportbereich und die damit verbundenen Produktivitätssteigerungen im GVZ Hafen ermöglichen einen Verzicht auf die beschriebenen Teile der Stammgleise 4 und 6. Über die verbleibenden Gleisanlagen kann der Güterverkehr des gesamten GVZ Hafen problemlos abgewickelt werden. Die so freigewordenen ehemaligen Bahnbetriebsflächen können sodann der im Hafen anzutreffenden üblichen gewerblichen Nutzung, also insbesondere für Logistikzwecke, zur Verfügung gestellt werden. Dies erlaubt dann vor allem der schon dort angesiedelten Firma Geis Eurocargo GmbH die Realisierung ihrer dringenden Erweiterungsbedürfnisse. Weitere ehemalige Bahnbetriebsflächen stehen dann mit dem Beschluss zur Einleitung der fünften Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 zur Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe bzw. zur räumlichen Erweiterung von Bestandsbetrieben zur Verfügung. Eine Nachverdichtung nach dem Prinzip der Innenentwicklung wird dadurch möglich.

Die Änderung des Bebauungsplanverfahrens berücksichtigt somit die Belange der Wirtschaft. Im Stadtgebiet sind Gewerbeflächen nur sehr eingeschränkt vorhanden. Flächen mit Verkehrsverhältnissen wie sie im Hafen herrschen, gibt es in Nürnberg kein zweites Mal. Durch den Wegfall einiger Gleisanlagen entstehen wertvolle Flächen, die kurzfristig für eine Bebauung zur Verfügung stehen und für die es bereits Interessenten gibt. Zusätzliche Arbeitsplätze können so geschaffen werden.

Das GVZ ist kein „gewöhnliches Gewerbegebiet“, sondern ein Sondergebiet mit hafenkonformer Nutzung (7 Tage / 24 h). Es verfügt über eine effiziente trimodale Infrastruktur zum Güterumschlag und

verbindet damit Straße, Schiene und Wasser in hervorragender Weise. Damit zeichnet es sich durch „nachbarschaftliche Produktivität“ aus: Zwischen dieser Infrastruktur wie dem Terminal für Kombinierten Verkehr und den Anlagen der GVZ-Ansiedler wie z.B. Logistikdienstleistern bestehen kurze Wege. Das bedeutet auch, dass das Nürnberger innerstädtische Verkehrsaufkommen durch diese Konzentrationswirkung von innerstädtischen Quer-Verkehren und den damit verbundenen negativen externen Effekten (u.a. CO₂, Lärm, Feinstaub, NO_x etc.) entlastet wird. Damit hat die Konzentration im GVZ auch stadtentwicklungspolitische und umweltpolitische Bedeutung.

Die Ziele des Lärmschutzes aus dem Bebauungsplan werden trotz der Ansiedlung weiterer Betriebe eingehalten. Die Lärmemissionen der Gewerbebetriebe haben auf Grund der zentralen Lage im GVZ keine Auswirkungen auf die umliegende Wohnbebauung. Auch von dem Verkehr geht keine zusätzliche Belastung aus.

Als Planungsziele sind - neben der wirtschaftlichen Weiterentwicklung des GVZ Hafens - insbesondere

- die Nachverdichtung eines bestehenden, mit dem Sondergebiet GVZ-Hafen konformen, Gewerbegebiets nach dem Leitsatz Innen- vor Außenentwicklung (§ 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB)
- die Schaffung weiterer Arbeitsplätze im GVZ
- die Berücksichtigung des Lärmschutzes der angrenzenden Wohnbebauung
- die Verringerung der Verkehrsströme durch eine optimale Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten

zu nennen.

3. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

3.1 ANALYSE DES BESTANDS

3.1.1 Lage im Stadtgebiet / Topographie

Das GVZ Hafen liegt im Südwesten des Stadtgebiets und umfasst eine Fläche von 365 ha. Im Osten des Gebiets verläuft in Nord-Süd Richtung der Main-Donau-Kanal. Im Süden wird das GVZ von der Wiener Straße, im Westen vom Frankenschneppweg und im Norden von der Hafenstraße begrenzt. In der näheren Umgebung befinden sich die durch Wohnen geprägten Stadtteile Eibach, Reichelsdorf, Pillenreuth sowie Maiach, Falkenheimsiedlung und Gartenstadt, die durch Wohnen und Gewerbe gekennzeichnet sind.

3.1.2 Gegenwärtige Nutzungen und Baustruktur

GVZ sind Gewerbegebiete für logistische Dienstleistungen, die der effektiven Verknüpfung mehrerer Verkehrsträger, der Bündelung und Koordination von Verkehrsströmen und logistischen Dienstleistungen eines Wirtschaftsraums dienen. Neben Speditions- und Logistikfirmen haben sich Großhandelsfirmen, Lagerhäuser, Baustofffirmen, Recyclingbetriebe und weitere Industriebetriebe im GVZ Hafen niedergelassen. Des Weiteren prägen die Hafennutzung und das Zollamt das Gebiet. Die Kernkompetenz und zugleich das größte Wachstumspotential des Hafens liegen in der kundenorientierten Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Wasser und Schiene. Auf Grund dessen ist der Hafen besonders für Speditionsbetriebe interessant.

3.1.3 Verkehr

Motorisierter Individualverkehr:

Das bestehende Straßennetz ist für den hafenbezogenen Verkehr ausreichend dimensioniert. Über die Anschlüsse Königshof, Nürnberg-Hafen Ost und Nürnberg sowie über das Kreuz Nürnberg-Hafen ist das GVZ direkt an die Südwesttangente und den Frankenschneppweg angeschlossen. Das GVZ ist ein verkehrlich abgeschlossener Bereich, der im Norden über die Hafenstraße und im Süden über die Wiener Straße erschlossen ist. Die Hamburger Straße, die von der Hafenstraße im Norden zur Wiener Straße im Süden verläuft, stellt die Hauptachse der inneren Erschließung dar.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

Die Erschließung des Hafengebiets mit dem öffentlichen Personennahverkehr erfolgt im Wesentlichen über die S-Bahnlinie 2 und die Buslinien 60, 66 und 67.

Bahnverkehr:

Im Westen des Plangebiets stellt der Hafenbahnhof die zentrale Verteilerstelle für den Güterverkehr auf der Schiene im GVZ dar. Die trimodale Umschlagsanlage im kombinierten Verkehr (KV) und das nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) planfestgestellte zweite Modul der KV-Umschlagsanlage werden an den Bahnhof Nürnberg-Eibach und den Hafenbahnhof netzseitig angebunden.

Die trimodale KV-Anlage grenzt östlich unmittelbar an den Geltungsbereich des Rahmenplans an. Aus verkehrlicher Sicht ist der Standort optimal.

3.2 PLANERISCHE VORGABEN / VORHANDENES PLANUNGSRECHT

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP)

Im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP) der Stadt Nürnberg ist die Fläche des Geltungsbereichs der fünften Änderung als Sondergebiet Hafen und Grünfläche dargestellt. Eine Entwicklung der fünften Änderung des Bebauungsplans aus dem FNP ist somit gegeben.

3.3 SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN

3.3.1 Eigentumsverhältnisse

Der gesamte Geltungsbereich der fünften Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 stehen im Eigentum der Bayernhafen GmbH & Co. KG.

4. PLANUNGSKONZEPT

4.1 NUTZUNGSKONZEPT

Im Gebiet des GVZ sind derzeit auf ca. 337 ha Fläche rund 260 Unternehmen mit über 5600 Arbeitsplätzen und einem Güterumschlag von ca. 15 Mio. t tätig. Vor allem Speditions- und Logistikbetriebe haben sich im Güterverkehrszentrum niedergelassen. Auch der Geltungsbereich der fünften Änderung ist für diese Art der Nutzung vorgesehen. Durch das Vorkommen aller Verkehrsarten ist der Bereich prädestiniert für die Ansiedlung dieses Gewerbes.

4.2 LÄRMIMMISSIONSSCHUTZ

Gewerbelärm:

Das GVZ Hafen ist geprägt durch eine dichte Besiedlung mit lärmintensivem Gewerbe. An 24 Stunden in 7 Tagen der Woche wird dort Lärm emittiert. Auf Grund dessen wurden im Sondergebiet GVZ Hafen Lärmkontingente vergeben. Am Gebietsrand sind die Lärmkontingente geringer als im zentralen Hafenbereich. Durch die größere Entfernung zu den Wohngebieten und die Lärmemittenten Deutsche Bahn und Südwesttangente, durch die der zentrale Hafentlärm vielerorts untergeht, sind im zentralen Hafenbereich somit grundsätzlich lärmintensive Nutzungen zulässig.

Ein Teil der in Sondergebietsflächen umzuwidmenden Bahnflächen befindet sich innerhalb der Teilflächen TF 01, TF 03, TF 33 und TF 34. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum GVZ Hafen Nürnberg wurden die betreffenden planfestgestellten Flächenbereiche im Zuge der Bildung der Teilflächen bereits mit in die Kontingentierungsflächen einbezogen, so dass hier mit dem fünften Änderungsverfahren de facto keine zusätzlichen Kontingentierungsflächen entstehen.

Lediglich im nördlichen Hafengelände, zwischen der Teilfläche 34 und der Hafenstraße, führen die umzuwidmenden Bahnflächen, die sich außerhalb der bestehenden Kontingentierungsflächen befinden.

den, zu zusätzlichen Flächen, die mit Kontingenten belastet werden müssen. Im Rahmen der fünften Bebauungsplanänderung wurde die Ermittlung der Schallemissionskontingente auf der Grundlage der DIN 45961 vorgenommen. Zielsetzung ist die Schallimmissionsverträglichkeit unter Berücksichtigung der bisher abgestimmten Zielwerte der Gesamtgeräuschsituation am Standort.

Die zusätzliche Kontingentierungsfläche soll in die angrenzende Teilfläche 34 integriert werden. Eine Nutzung der zusätzlichen Fläche ist nur möglich, wenn die Immissionsauswirkungen im Hinblick auf die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens abgestimmten Zielwerte zu keinen relevanten Veränderungen führen. Unter diesen Voraussetzungen lassen sich für die hinzukommenden Kontingentierungsflächen entsprechend der angrenzenden TF 34 nachstehende Emissionskontingente zuteilen.

$L_{EK} = 60 / 42 \text{ dB tags / nachts}$

Eine überprüfende Ausbreitungsberechnung mit Einbeziehung der neu hinzukommenden Kontingentierungsflächen bzw. der somit vergrößerten Teilfläche TF 34 zeigt, dass damit an den Immissionsorten IO 1.x nördlich der Hafestraße eine mit bis zu 0,1 dB Anhebung der Gesamtimmissionskontingente verbunden ist, womit in diesem Bereich die zulässigen Planwerte weiterhin eingehalten werden.

Verkehrslärm:

Neben dem Gewerbelärm muss auch der durch die fünfte Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 induzierte Verkehrslärm betrachtet werden. Es entsteht durch die fünfte Änderung des Bebauungsplans, im Vergleich zur derzeit gültigen vierten Änderung des Bebauungsplans kein erhöhtes Gesamtverkehrsaufkommen. Dem geringfügig hinzukommenden Verkehrslärm steht der Wegfall des Bahnverkehrs im nördlichen Hafengebiet gegenüber. Somit ist bei einer Betrachtung des Gesamtverkehrslärms durch die fünfte Änderung keine Erhöhung über die bereits prognostizierte Belastung zu erwarten. Insbesondere auf Grund des bereits vorhandenen Fahrzeugaufkommens auf den öffentlichen Straßen außerhalb und innerhalb des Hafens ist hierbei für die Anwohner von keiner wahrnehmbaren Änderung der Verkehrslärmeinwirkungen auszugehen.

Im Rahmen der Aufstellung des Geräuschmanagements wurde auch das zu erwartende Fahrzeugaufkommen bei Vollausbau des Hafens, mit Nutzung der seinerzeit noch vorhandenen Freiflächen, auf den Straßen innerhalb des Hafengebietes prognostiziert. Die im Ergebnis aktueller Erhebungen ermittelte Verkehrszahlen auf den betreffenden Straßen, zunächst nur für den Zeitraum 6.00 bis 22.00 Uhr, liegen zum Teil deutlich unter dem prognostizierten Fahrzeugaufkommen. Hinsichtlich der Nachtzeit wurde dabei, wie bereits bei den früheren Untersuchungen, von einer analogen Fahrzeugaufteilung Tag / Nacht ausgegangen.

Darüber hinaus war in der Prognose der Verkehrsmenge, die durch das Gewerbegebiet Hafen verursacht wird, die Fläche HIG Süd enthalten. Diese Fläche soll gemäß Stadtratsbeschluss nicht mehr entwickelt werden. In Zukunft entsteht hier kein zusätzlicher Verkehrslärm. Auch vor diesem Hintergrund wird sich die Lärmproblematik durch die fünfte Änderung des Bebauungsplans nicht verschlechtern.

4.3 GENDER UND DIVERSITY

Die Bebauungsplanänderung mit dem Ziel statt der nachrichtlichen Übernahme der Bahnflächen die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe zu ermöglichen, hat keine Auswirkungen auf das Thema Diversity.

5. ZUSAMMENFASSUNG 1. FASSUNG UMWELTBERICHT

Wie die vorstehenden Ausführungen verdeutlichen, bleiben die Auswirkungen des Vorhabens (Entwidmung von Gleisanlagen) auf die o.g. Umweltbelange gegenüber der Plansituation (planfestgestellte Gleisanlagen) mit geringer Erheblichkeit. Für die meisten Teilflächen ergeben sich keinerlei Veränderungen im Vergleich zur jetzigen Situation. Hier wird lediglich ein verwaltungstechnischer Akt ohne Auswirkungen auf die jetzigen Zustände vollzogen. Relevanz besitzen nur die Flächen 1 (bisheriges Stammgleis Nr. 6 wird überbaute Sondergebietsfläche) und 3 (bisher offene Gleisnebenfläche wird

überbaubare Sondergebietsfläche, ggf. aber mit Freiflächen auf Grundlage der BauNVO). Jedoch kommt es wegen der anthropogenen Vorbelastungen auch hier nur zu meist geringfügigen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter. Von Bedeutung sind im Wesentlichen nur Auswirkungen auf die Fauna und hier insbesondere auf die Tierarten Zauneidechse / Mauereidechse und Kreuzkröte. Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen ist es deshalb erforderlich, eventuell vorkommende Individuen der genannten Arten im unmittelbaren Vorgriff der Überbauung während ihrer Hauptaktivitätsphase in einen neuen Lebensraum umzusiedeln. Entsprechende Flächen sind ggf. noch zu benennen (z.B. NSG „Sandgruben am Föhrenbuck“). Von März bis August/September dürfen keine vorauslaufenden baulichen Eingriffe erfolgen. Eine Wiederbesiedelung von Baufeldern ist durch Anbringung von umlaufenden Amphibienschutzgittern zu vermeiden. Grundsätzlich ist zu betonen, dass durch die Konzentrationswirkung und Bündelung von Logistikflächen im GVZ Hafen bei bereits vorhandener Infrastruktur andere Bereiche im Stadtgebiet für diese Nutzungen nicht mehr herangezogen werden müssen. Hiermit verbunden sind entsprechende Entlastungseffekte bzw. eine Vermeidung von Neubelastungen.

Mit der fünften Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 sind demnach voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen verbunden, sofern die oben beschriebenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsstrategien Beachtung finden.

6. BETEILIGUNGEN

Wird im weiteren Verfahren ergänzt

7. KOSTEN

Für die Stadt Nürnberg fallen voraussichtlich keine Kosten an.

Nürnberg, den 12.06.2018
Stadtplanungsamt

gez.

Dengler
Leiter Stadtplanungsamt