

BEGRÜNDUNG ZUM ENTWURF DER 5. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS NR. 3811

für ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen)

Stand: August 2021



BEGRÜNDUNG

ZUM ENTWURF DER 5. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS NR. 3811

für ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen)

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-------------|--|-----------|
| I.1. | ALLGEMEINES (GEBIET / RECHTSGRUNDLAGEN / VERFAHREN) | 3 |
| I.2. | ANLASS ZUR AUFSTELLUNG – PLANUNGSZIELE | 4 |
| I.3. | GRUNDLAGEN DER PLANUNG | 5 |
| I.3.1. | ANALYSE DES BESTANDS | 5 |
| I.3.2. | PLANERISCHE VORGABEN / VORHANDENES PLANUNGSRECHT | 6 |
| I.3.3. | SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN | 7 |
| I.4. | PLANUNGSKONZEPT | 7 |
| I.4.1. | NUTZUNGSKONZEPT | 7 |
| I.4.2. | GENDER UND DIVERSITY | 7 |
| I.4.3. | GRÜNORDNUNG / ARTENSCHUTZ / AUSGLEICHSMASSNAHMEN | 7 |
| I.4.4. | IMMISSIONSSCHUTZ | 10 |
| I.5. | ERFORDERLICHE FESTSETZUNGEN UND KENNZEICHNUNGEN | 11 |
| I.5.1. | ART DER NUTZUNG (MIT IMMISSIONSKONTINGENTIERUNG) | 11 |
| I.5.2. | ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN | 11 |
| I.6. | BETEILIGUNGEN | 12 |
| I.6.1. | FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND DER SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 ABS. 1 BAUGB | 12 |
| I.6.2. | FRÜHZEITIGE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG GEMÄSS § 3 ABS. 1 BAUGB | 12 |
| I.6.3. | BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND DER SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (TÖB) GEMÄSS § 4 ABS. 2 BAUGB | 12 |
| I.6.4. | ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG GEMÄSS § 3 ABS. 2 BAUGB | 12 |
| I.7. | PLANRECHTFERTIGUNG /AUSWIRKUNGEN/ ABWÄGUNG/ MASSNAHMEN: | 13 |
| I.8. | KOSTEN | 13 |

II. ANLAGEN

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

Anuva – 5. Änderung und Ergänzung, Artenschutztechnisches Gutachten – 23.05.2018

BEGRÜNDUNG

ZUM ENTWURF DER 5. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS NR. 3811

für ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen)

PLANBERICHT

I.1. ALLGEMEINES (GEBIET / RECHTSGRUNDLAGEN / VERFAHREN)

Der Geltungsbereich der 5. 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 Mühlheimer Straße sowie der nördlichen Zuführung Terminal Stammgleis 4 entlang der Hafenstraße ist bereits erfolgt.

Die entwidmete Fläche des Stammgleises 6 umfasst gemäß Planzeichnung 4.400 m² und die bereits für Bauzwecke zur Verfügung gestellte Fläche des Stammgleises 4 umfasst 12.600 m². Der gesamte von der Planänderung betroffene Fläche umfasst damit circa 17.000 m². Diese soll überwiegend einer gewerblichen Nutzung, in Teilen auch einer grünordnerischen Nutzung zugeführt werden. Der Umgriff der Bebauungsplanänderung ist geringfügig größer gewählt (circa 18.233 m²), da die Anschlüsse an den Bebauungsplan angepasst werden müssen und in der 1. Fertigung die Flächen der nachrichtlichen Übernahme geringfügig verzerrt übernommen wurden. Dies wird mit der 5. Änderung bereinigt.

Die Stadt Nürnberg beabsichtigt im GVZ Hafen die 5. 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 13a BauGB geregelt.

Die Änderung des Bebauungsplans erfolgt im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a 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 zu berücksichtigen. Ebenso ist ein unmittelbarer sachlicher Zusammenhang aufgrund der unterschiedlichen Planungsziele nicht vorhanden.

Darüber hinaus 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 (§ 13a Abs. 1 Satz 4 und 5 BauGB).

Legt man dem Geltungsbereich der 5. 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 § 13a 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 (§ 13a Abs. 2 Nr. 3 BauGB). Dies wird mit der 5. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 3811 erreicht. Relativ kurzfristig können an dieser Stelle neue Arbeitsplätze entstehen.

Voraussetzung für die 5. 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 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 wurde nachgewiesen, dass durch die 5. Änderung die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und keine erheblichen Umweltauswirkungen durch die Planung zu erwarten sind.

I.2. ANLASS ZUR AUFSTELLUNG – PLANUNGSZIELE

Das GVZ wurde am 23.09.1972 eröffnet. Seitdem hat sich das GVZ Hafen zur Logistikkreuzung 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 5. 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 Bebauungsplans 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 Hafen - 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.

I.3. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

I.3.1. ANALYSE DES BESTANDS

I.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 Frankenschnellweg 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.

I.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.

Teilabschnitte der geplanten SO-Flächen im Geltungsbereich der 5. Änderung des Bebauungsplans sind auf Grundlage von Baugenehmigungen bzw. im Rahmen von Freistellungen inzwischen bereits bebaut oder als betriebsinterne Freiflächen entwickelt. Auch die Schienen und der Gleiskörper im Bereich des Stammgleises 6 (Fl.Nr. 716/26, Gmkg. Eibach) im Westen sowie nicht mehr benötigte Bahnübergänge in den öffentlichen Verkehrsflächen wurden bereits beseitigt.

I.3.1.3. Verkehr

Motorisierter Individualverkehr:

Das bestehende Straßennetz ist für den hafenzugehörigen 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 Frankenschnellweg 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 Hafenzugang 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 Hafenzugang netzseitig angebunden.

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

I.3.2. PLANERISCHE VORGABEN / VORHANDENES PLANUNGSRECHT

I.3.2.1. Planungsrechtliche Vorgaben

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

Im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP) der Stadt Nürnberg ist die Fläche des Geltungsbereichs der 5. Änderung als Sondergebiet Hafen und Grünfläche dargestellt. Eine Entwicklung der 5. Änderung des Bebauungsplans aus dem FNP ist somit gegeben.

I.3.2.1.b. Bebauungspläne und Veränderungssperren

Der Geltungsbereich der 5. Änderung liegt innerhalb des Gesamtgeltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 3811 umfassend ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen) vom 16. Juni 1972 (Amtsblatt S. 435), zuletzt geändert durch die Satzung zur 4. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 3811 vom 14. Dezember 2016 (Amtsblatt S. 409).

Veränderungssperren bestehen nicht.

I.3.2.1.c. Zulässigkeit von Bauvorhaben

Mit dem Einleitungsbeschluss zur 5. Änderung des Bebauungsplans und der Entwidmung der ehemaligen Bahnbetriebsflächen gilt im Geltungsbereich der 5. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 3811 Baurecht nach § 34 BauGB.

I.3.3. SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN

I.3.3.1. Eigentumsverhältnisse

Der gesamte Geltungsbereich der 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 stehen im Eigentum der Bayernhafen GmbH & Co. KG.

I.4. PLANUNGSKONZEPT

I.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 5. Änderung ist für diese Art der Nutzung vorgesehen. Durch das Vorkommen aller Verkehrsarten ist der Bereich prädestiniert für die Ansiedlung dieses Gewerbes.

Die durch die Freistellung freiwerdenden Flächen sollen dem Sondergebiet „GVZ“ sowie den dazugehörigen Freiflächen zugeordnet werden. Es handelt sich um Teilflächen folgender Flurstücke:

Insgesamt sind gemäß Planzeichnung also ca. 18.233 m² von ehemals planfestgestellten Flächen nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) einer planungsrechtlichen Festsetzung (Art der baulichen Nutzung) zuzuführen. Für ca. 15.463 m² erfolgt die Festsetzung als Baugebietsfläche, konkret als Sondergebiet „GVZ“. Die Flächen werden überwiegend als bebaute Gewerbeflächen und/oder deren zugehörigen Freiflächen genutzt werden. Eine Teilfläche (Fl.Nrn. 553/39 (TF) und 553 (TF)) im Umfang von 1.566 m² wird bereits jetzt als CEF-Maßnahme genutzt (Thermophile Ruderalflur mit Sonderstrukturen (Schotterhaufen)). Diese Nutzung wird beibehalten.

Die übrigen 2.770 m² werden als private Grünfläche mit Zweckbestimmung „Naturnaher Bereich / Regenrückhaltebecken“ festgesetzt.

I.4.2. 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.

I.4.3. GRÜNORDNUNG / ARTENSCHUTZ / AUSGLEICHSMASSNAHMEN

I.4.3.1. Grünordnerisches Konzept

Teilabschnitte der geplanten SO-Flächen im Geltungsbereich der 5. Änderung des Bebauungsplans sind auf Grundlage von Baugenehmigungen bzw. im Rahmen von Freistellungen inzwischen bereits bebaut oder als betriebsinterne Freiflächen entwickelt. Gemäß Satzung sind 5% der jeweiligen Grundstücksflächen auf Dauer zu begründen. Das gilt auch für die neuen Baugebietsflächen.

Darüber hinaus wird auch eine Teilfläche als öffentliche Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung naturnaher Bereich sowie Regenrückhaltebecken festgesetzt. Diese schließt unmittelbar an die bereits festgesetzte private Grünfläche mit Regenrückhaltebecken an und ergänzt diese.

I.4.3.2. Artenschutz

Der strenge Artenschutz gem. § 44 BNatSchG für den Bebauungsplan 3811 wurde in einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) in 2008 von ANUVA behandelt. Zur 5. Änderung wurde ebenfalls ein eigenes artenschutzrechtliches Gutachten mit flächenbezogener Konfliktanalyse erstellt (ANUVA, Mai 2018). Gegenüber dem Bestand der saP zum Bebauungsplan 3811 (ANUVA, 2008) hat sich die Lebensraumausstattung im Hafengebiet stark verändert. Insbesondere die Waldhabitats sowie die großen zusammenhängenden Offenlandhabitats sind durch die vorangeschrittene Entwicklung des Hafengeländes weitgehend verschwunden. Durch die veränderte Lebensraumausstattung ergeben sich gegenüber der saP zur Bauleitplanung (ANUVA 2008) die folgenden Änderungen:

Alle Vogelarten der Wälder und Spechte, alle Feldbrüter, die Vogelarten der offenen Kulturlandschaft, sowie die Arten Heidelerche, Kiebitz, Baumpieper, Flussregenpfeifer und Wachtelkönig können für das hier betrachtete Vorhaben auf Grund fehlender Habitats grundsätzlich abgeschichtet werden. Greifvögel, Mauersegler, Mehl- und Rauchschnalbe sowie die Arten der Kulturlandschaft (Feldsperling, Goldammer, Klappergrasmücke und Kuckuck) finden im Geltungsbereich der Änderung nur nachrangige, potenzielle Nahrungshabitats und werden als eingriffsunempfindlich abgeschichtet. Der Eingriffsbereich bietet keine Strukturen (Gebäude, Bäume, etc.), die als potenzielle Ruhe- und Fortpflanzungsstätten von Fledermäusen zu betrachten sind. Eine Funktion als nachrangiges Nahrungshabitats für Fledermäuse bleibt auch nach Realisierung des betrachteten Vorhabens erhalten. Somit können projektbedingte Tötungen, Schädigungen von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten sowie populationsrelevante Störungen von Fledermäusen ausgeschlossen werden und die Artengruppe ist als eingriffsunempfindlich zu betrachten.

Auf und entlang der Gleiskörper sowie auf den Nebenflächen im Geltungsbereich und angrenzenden unbebauten Baufeldern sind Lebensraumpotenziale vor allem für die bodengebundenen Arten Kreuzkröte (*Bufo calamita*) und Zauneidechse (*Lacerta agilis*) gegeben, von denen in einzelnen Teilflächen auch aktuelle Nachweise vorliegen (vor allem aus Fl.Nr. 711/40, TF). Da zudem aus dem Hafengebiet aktuelle Nachweise der Mauereidechse (*Podarcis muralis*) vorliegen und die Gleiskörper- und Nebenflächen im Geltungsbereich potenzielle Habitats der Art darstellen, wurde sie ebenfalls als eingriffsempfindlich betrachtet. Darüber hinaus ist von einem potenziellen Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers (*Proserpinus proserpina*) auszugehen, der im Status Quo auf Fl. Nrn. 553/39 (TF) und 553 (TF) bereits potenzielle Habitats findet. Die Art wird für das vorliegende Vorhaben als eingriffsempfindlich betrachtet, da sich die Reproduktionshabitats auf Ruderalflächen, Brachen und Baustellenbereichen spontan bilden können.

Im Rahmen der Genehmigungen von Bauvorhaben im Geltungsbereich der hier betrachteten Änderung sollte die Art daher artenschutzrechtlich abgeprüft werden. Bei Eingriffen in die Fl.Nrn. 711/40, 716/26 und 525/4, jeweils TF, in denen Änderungen am Bestand nach der Umwidmung möglich sind, sind unter Berücksichtigung der vorkommenden Arten deshalb verschiedene vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen und Vermeidungsstrategien zu besorgen. Die Ermittlung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V. m. Abs.5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten erfolgte in dem o.g. artenschutzrechtlichen Gutachten unter Berücksichtigung der folgenden Vorkehrungen:

Maßnahmen zur Vermeidung:

Umsiedlung von Kreuzkröte (Fl.Nr. 711/40, TF), Mauer- und Zauneidechse (Fl.Nr. 711/40, 716/26 und 525/4, jeweils TF):

Bei Eingriffen in Fl.Nr. 711/40 werden die Kreuzkröten zur Umsiedlung mit einem Fangzaun gesammelt, der den gesamten Eingriffsbereich umgreift. Die wenigen potenziell auf Fl.Nr. 711/40 vorhandenen Exemplare der Kreuzkröte werden auf externe Flächen überführt (z.B. NSG „Sandgruben am Föhrenbuck“ in Abstimmung mit HNB am 23.05.2018). Die potenziell vorkommenden Mauereidechsen sowie die nachgewiesenen Zauneidechsen werden bei Eingriffen in die Fl.Nr. 711/40, 716/26 und 525/4, jeweils TF, im Vorfeld umgesiedelt. Die Umsiedlungsmaßnahmen werden in der Vegetationsperiode vor Baustart umgesetzt.

Vermeidung einer Wiederbesiedlung von Baufeldern durch Kreuzkröte (Fl.Nr. 711/40, TF) sowie Mauer- und Zauneidechse (Fl.Nr. 711/40, 716/26 und 525/4, jeweils TF):

Bei Eingriffen in die genannten Flächen wird das beräumte Baufeld (vgl. Umsiedlung von Kreuzkröte, Mauer- und Zauneidechse) im zeitigen Frühjahr vor Beginn der Aktivitätsphasen von Mauereidechse, Zauneidechse und Kreuzkröte mit einem Amphibienschutzzaun umzäunt. So werden eine Besiedlung von während der Bautätigkeit entstehenden Kleinstgewässern (Laichhabitat) und Erdmassen (Tagverstecke und Winterquartiere) und damit verbundene Beeinträchtigungen der Arten vermieden. Die Zäunung ist so lange aufrechtzuerhalten, bis die Bauarbeiten so weit vorangeschritten sind, dass keine grabfähigen Erdmassen oder Kleinstgewässer (z.B. Wasserkörper in Baugruben, Pfützen auf Baustraßen) im Baufeld vorhanden sind.

Bauzeitenbeschränkung Zauneidechse (Fl.Nr. 716/26 und 525/4, jeweils TF):

Die bereits genehmigten und inzwischen ausgeführten Gleisrückbaumaßnahmen auf den genannten Flurstücken wurden entsprechend der erstellten artenschutzrechtlichen Potenzialabschätzung (Büro Schlemmer, Regensburg; 30.01.2018) außerhalb der Aktivitätsperiode (März bis August/ September) der Zauneidechse durchgeführt. Sollten auf diesen Flächen weitere, über den Gleisrückbau hinausgehende Eingriffe stattfinden, sind die oben aufgeführten Vermeidungsstrategien zu berücksichtigen.

Maßnahmen zur Wahrung der Erhaltungszustände (i.S. von § 45(7) BNatSchG):

Im Rahmen der Bauleitplanung 3811 (vgl. saP ANUVA, 2008) wurden für die Arten Zauneidechse und Kreuzkröte die folgenden FCS-Maßnahmen wegen großflächiger mit der Hafentwicklung verbundener Lebensraumverluste durchgeführt:

- Maßnahmen im NSG „Sandgruben am Föhrenbuck“ (Ausgleichsflächenkonzept TEAM 4, April 2009)
- Maßnahmen im Bereich „Bayerntasse“ am Königshof (Ausgleichsflächenkonzept TEAM4, April 2009)

Bei verschiedenen Einzelvorhaben, die in den letzten Jahren umgesetzt wurden, hat die HNB insbesondere im Kontext mit der Kreuzkröte darauf hingewiesen, dass davon auszugehen ist, dass das ökologische Potenzial der 2009 umgesetzten Flächen derweil erschöpft ist, da die Maßnahmenflächen bereits umfänglich mit der Art besiedelt sind und es wurden für weitere Baugenehmigungen zusätzliche Maßnahmen außerhalb des Hafengebietes erforderlich.

Das Artenschutzgutachten zur 5. Änderung des B-Planes 3811 kommt bei Mauereidechse, Zauneidechse und Kreuzkröte zu dem Schluss, dass die Arten bei möglichen Eingriffen auf den Fl.Nr. 711/40, 716/26 und 525/4, jeweils TF, betroffen sind. Da hier im räumlichen Zusammenhang keine CEF-Maßnahmen für Arten der Offenlandhabitats mehr getroffen werden können, wäre ggf. ein Verbotstatbestand gem. dem Schädigungsverbot für Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 Satz 1 - 3 u. 5 BNatSchG erfüllt.

Aufgrund der geringen Fläche des Eingriffsbereichs und der nur geringfügigen Ausstattung mit geeigneten Strukturen für die Arten sind von dem Vorhaben potenziell nur wenige Einzelindividuen betroffen. Populationsrelevante Wirkungen wären somit nicht mit der 5. Änderung des Bebauungsplans verbunden. FCS-Maßnahmen sind demnach für die Umwidmung nicht erforderlich.

Die Voraussetzungen für die Inaussichtstellung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme genehmigung liegen vor.

Bei den Genehmigungen von Bauvorhaben auf Flurstücken, die sich mit dem Geltungsbereich der 5. Änderung überdecken, muss der Maßnahmenbedarf für die Arten Kreuzkröte, Zauneidechse und Mauereidechse aber projektspezifisch abgeprüft werden.

Soweit hier im Laufe des Verfahrens Bauanträge gestellt wurden, wurden diese Auflagen bereits berücksichtigt.

I.4.3.3. Ausgleich und Kompensation unvermeidbarer Eingriffe

Die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung für den Geltungsbereich der gegenständlichen 5. Änderung wurde im Rahmen der zweiten Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes bereits abgehandelt. Die daraus resultierenden und festgelegten naturschutzfachlichen Maßnahmen sind bereits umgesetzt.

Durch die Umwidmung von planfestgestellten Eisenbahnflächen in Sondergebietsflächen GVZ entsteht gemäß Eingriffsregelung kein weitergehender Kompensationsbedarf. Ergänzend wird auf die Regelungen des BauGB in §13a Abs. 2 Nr. 4 hingewiesen, wonach bei überplanten Grundflächen unter 20.000 qm keine Ausgleichsverpflichtung besteht. Im Rahmen der 3. Fassung zur 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 3811 wurde die Eingriffs-/Ausgleichsregelung unter Anwendung der Wertfaktoren gemäß Kostenerstattungsbeitragsatzung der Stadt Nürnberg entsprechend den gesetzlichen Vorgaben abgehandelt (siehe Umweltbericht zur 2. Bebauungsplan-Änderung; TEAM 4, 13.07.2010).

I.4.4. IMMISSIONSSCHUTZ

I.4.4.1. 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 Hafendlärm 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 5. 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, zu zusätzlichen Flächen, die mit Kontingenten belastet werden müssen. Im Rahmen der 5. Bebauungsplanänderung wurde die Ermittlung der Schallemissionskontingente auf der Grundlage der DIN 45961 vorgenommen. Zielsetzung ist die Schallemissionsverträglichkeit 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 Hafenstraße eine mit bis zu 0,1 dB Anhebung der Gesamtimmisionskontingente verbunden ist, womit in diesem Bereich die zulässigen Planwerte weiterhin eingehalten werden.

Verkehrslärm:

Neben dem Gewerbelärm muss auch der durch die 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 induzierte Verkehrslärm betrachtet werden. Es entsteht durch die 5. 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 5. 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 ermittelten 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 5. Änderung des Bebauungsplans nicht verschlechtern.

I.5. ERFORDERLICHE FESTSETZUNGEN UND KENNZEICHNUNGEN

I.5.1. ART DER NUTZUNG (MIT IMMISSIONSKONTINGENTIERUNG)

Für den Geltungsbereich der 5. Änderung erfolgte bisher eine nachrichtliche Übernahme von Flächen für die Bahn im Bereich des Stammgleises 6 (westliches Gleis). Durch die Entwicklung der Bahnbetriebsflächen entfällt diese nachrichtliche Übernahme. Die Flächen sollen inhaltlich mit den sie umgebenden Bauflächen vereint werden. Es gelten somit für die zukünftigen Bauflächen die gleichen Festsetzungen, wie auch im übrigen Geltungsbereich. Im Bereich der vorhandenen Straßen (Duisburger Straße, Mühlheimer Straße) werden Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die Gleiskörper bzw. Bahnübergänge des Stammgleises 6 wurden bereits zurückgebaut bzw. befinden sich im Rückbau.

Außerdem wurden Böschungsbereiche im Bereich des östlichen und nördlichen Gleises entwidmet. Auch hier entfällt die nachrichtliche Übernahme von Bahnbetriebsflächen. Das Gleis an sich wird jedoch weiterhin als nachrichtliche Übernahme von Bahnbetriebsflächen festgesetzt. Die Böschungsbereiche werden inhaltlich mit den sie umgebenden Bauflächen vereint, es werden hier entsprechend der 4. Änderung des Bebauungsplanes Sondergebiete sowie Öffentliche Grünflächen festgesetzt.

Die Immissionskontingente werden ebenfalls entsprechend den Kontingenten der angrenzenden Teilflächen festgesetzt. Im Einzelnen sind dies die Teilflächen TF 01, TF 03, TF 33 und TF 34. Lediglich die Teilfläche 34 vergrößern sich somit um die durch die 5. Änderung neu hinzukommenden Baugebietsflächen.

I.5.2. ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN

Gemäß Planzeichnung werden zwei Teilflächen zukünftig der privaten Grünfläche mit Zweckbestimmung „naturnaher Bereich / Regenrückhaltebecken“ festgesetzt.

I.6. BETEILIGUNGEN

I.6.1. FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND DER SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 ABS. 1 BAUGB

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB fand vom 02.07.2018 bis einschließlich 30.07.2018 statt. Es ging eine Stellungnahme vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zum Entwässerungskonzept der neu beplanten Flächen ein.

I.6.2. FRÜHZEITIGE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG GEMÄSS § 3 ABS. 1 BAUGB

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) fand vom 30.07.2018 bis einschließlich 14.09.2018 statt. Es ging eine Stellungnahme zur Entwicklung des Hafens ein, Einwände gegen die Planung sowie eine private Betroffenheit wurden nicht geltend gemacht.

I.6.3. BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND DER SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (TÖB) GEMÄSS § 4 ABS. 2 BAUGB

im weiteren Verfahren zu ergänzen

I.6.4. ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG GEMÄSS § 3 ABS. 2 BAUGB

im weiteren Verfahren zu ergänzen

I.7. PLANRECHTFERTIGUNG /AUSWIRKUNGEN/ ABWÄGUNG/ MASSNAHMEN:

(insbesondere private Belange, Abwägung noch nicht berücksichtigter Aspekte, Grundkonflikte)

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden wurde vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg gefragt, ob die neu beplanten Flächen im Entwässerungskonzept berücksichtigt seien. Die entwidmeten Flächen werden überwiegend den Sondergebieten zugeschlagen, teils aber auch der privaten Grünfläche mit Zweckbestimmung „Regenrückhaltebecken“. Ein separates Entwässerungskonzept wird nicht erstellt, die anfallenden Schmutzwässer sind der Kanalisation im Trennsystem zuzuführen. Aufgrund der nur geringen Flächengröße wird hier kein Konflikt gesehen. Darüber hinaus ist die gesicherte Erschließung vorhabenbezogen zu nachzuweisen. Mittlerweile sind die Flächen überwiegend entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplans genutzt.

Von Seiten der Öffentlichkeit ging eine Stellungnahme zur Entwicklung des Hafens ein. Insbesondere wurde nach der Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde bei den aktuellen Planungen gefragt sowie Hinweise zur Verkehrs- bzw. Lärmentwicklung gegeben. Die Untere Naturschutzbehörde ist auf Ebene der Bauleitplanung, aber auch bei übergeordneten Planfeststellungsverfahren (wie auch der Freistellung von Bahnanlagen) und bei vorhabenbezogenen Planungen beteiligt. Eine signifikante Zunahme des straßengebundenen oder schienengebundenen Verkehrs wird durch die vorliegende Planung nicht begründet.

I.8. KOSTEN

Für die Stadt Nürnberg fallen voraussichtlich keine Kosten an.

Nürnberg, den 18.08.2021
Stadtplanungsamt

gez.

Dengler
Leiter Stadtplanungsamt