

Sitzungsunterlagen

Sitzung des
Stadtplanungsausschusses
23.09.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Tagesordnung -öffentlich-	3
Vorlagendokumente	4
TOP Ö 1 5. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3811 für ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente, (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen)	4
Sitzungsvorlage Stpl/041/2021	4
Entscheidungsvorlage Stpl/041/2021	8
Übersichtsplan Stpl/041/2021	10
Entwurf der Satzung zur 5. Änderung Stpl/041/2021	11
Entwurf der Begründung zur 5. Änderung Stpl/041/2021	12
TOP Ö 2 Aufhebung der Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10)	25
Sitzungsvorlage Stpl/039/2021	25
Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10) Stpl/039/2021	29
Übersichtsplan zur Satzung Nr. 10 Stpl/039/2021	30
Satzung zur Aufhebung der Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10) Stpl/039/2021	31
TOP Ö 3 Neuausrichtung der Technischen Koordination zur stadteigenen Baulandentwicklung	32
Sitzungsvorlage Stpl/036/2021	32
Entscheidungsvorlage Stpl/036/2021	36
Bilanz Technische Koordination Stpl/036/2021	45

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Stadtplanungsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 23.09.2021, 15:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- | | | |
|----|--|----------------------------|
| 1. | 5. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3811 für ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente, (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen) Billigung | Beschluss
Stpl/041/2021 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 2. | Aufhebung der Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10) | Gutachten
Stpl/039/2021 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 3. | Neuausrichtung der Technischen Koordination zur stadteigenen Baulandentwicklung | Beschluss
Stpl/036/2021 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 4. | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 22.07.2021, öffentlicher Teil | |

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Stadtplanungsausschuss	23.09.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**5. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3811
für ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal
und Südwesttangente, (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen)
Billigung**

Anlagen:

Entscheidungsvorlage
Übersichtsplan
Entwurf der Satzung zur 5. Änderung
Entwurf der Begründung zur 5. Änderung

Sachverhalt (kurz):

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 und deren aktuell gewerbliche Nutzung soll planungsrechtlich gesichert werden. Dazu werden die bisher als nachrichtliche Übernahme enthaltenen Flächen für Bahnzwecke als Sondergebiete bzw. als öffentliche Grünfläche festgesetzt.

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.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden sonstiger Träger öffentlicher Belange ging jeweils eine Stellungnahme ein. Private Belange sind nicht betroffen, Änderungen an der Planung nicht veranlasst.

Um das Verfahren weiterzuführen, ist der Entwurf der 5. Änderung des Bebauungsplans zu billigen und die öffentliche Auslegung zu beschließen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☒ Nein
☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

siehe Begründung zum Entwurf, Kapitel 4.3

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☒ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☐
☐
☐

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtplanungsausschuss billigt den Entwurf der 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 für ein Gebiet zwischen Hafenstraße, Frankenschnellweg, Wiener Straße, Main-Donau-Kanal und Südwesttangente, (Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen) vom 01.07.2009 mit Deckblättern vom 03.05.2016 und 18.08.2021 unter Hinweis auf beigefügten Entwurf der Begründung vom 18.08.2021.

2. Der Entwurf der Satzung ist gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.

Dies ist ortsüblich bekannt zu machen.

Beilage

Betreff:

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

Billigung

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

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 circa 4.400 m² und die bereits für Bauzwecke zur Verfügung gestellte Fläche des Stammgleises 4 umfasst circa 11.000 m². Diese sollen einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Weitere Flächen des Stammgleises 4 im Umfang von ca. 2.800 m² werden als private Grünflächen mit Zweckbestimmung „naturnaher Bereich / Regenrückhaltebecken“ festgesetzt.

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.

Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) fand vom 30.07.2018 bis einschließlich 14.09.2018 statt. 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 jeweils eine Stellungnahme ein. Belange, insbesondere private Belange, sind aufgrund der gegenständlichen Bauleitplanung nicht berührt, Einwände gegen die Planung bestehen ebenfalls nicht.

Kosten

Der Stadt Nürnberg entstehen durch die 5. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3811 voraussichtlich keine Kosten.

Zeitliche Umsetzung

Nach der Entwidmung der vorgenannten ehemaligen Bahnbetriebsflächen sind die bislang im Bebauungsplan Nr. 3811 nachrichtlich übernommenen Flächen ohne Festsetzung und damit nach § 34 Baugesetzbuch zu beurteilen. Durch die Gutachten im Rahmen der Einleitung der 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 wurde nachgewiesen, dass die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Ein Bauantrag wurde bereits genehmigt.

Nach Billigung des Entwurfes der 5. Änderung des Bebauungsplans werden die Beteiligungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB sowie der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

Fazit

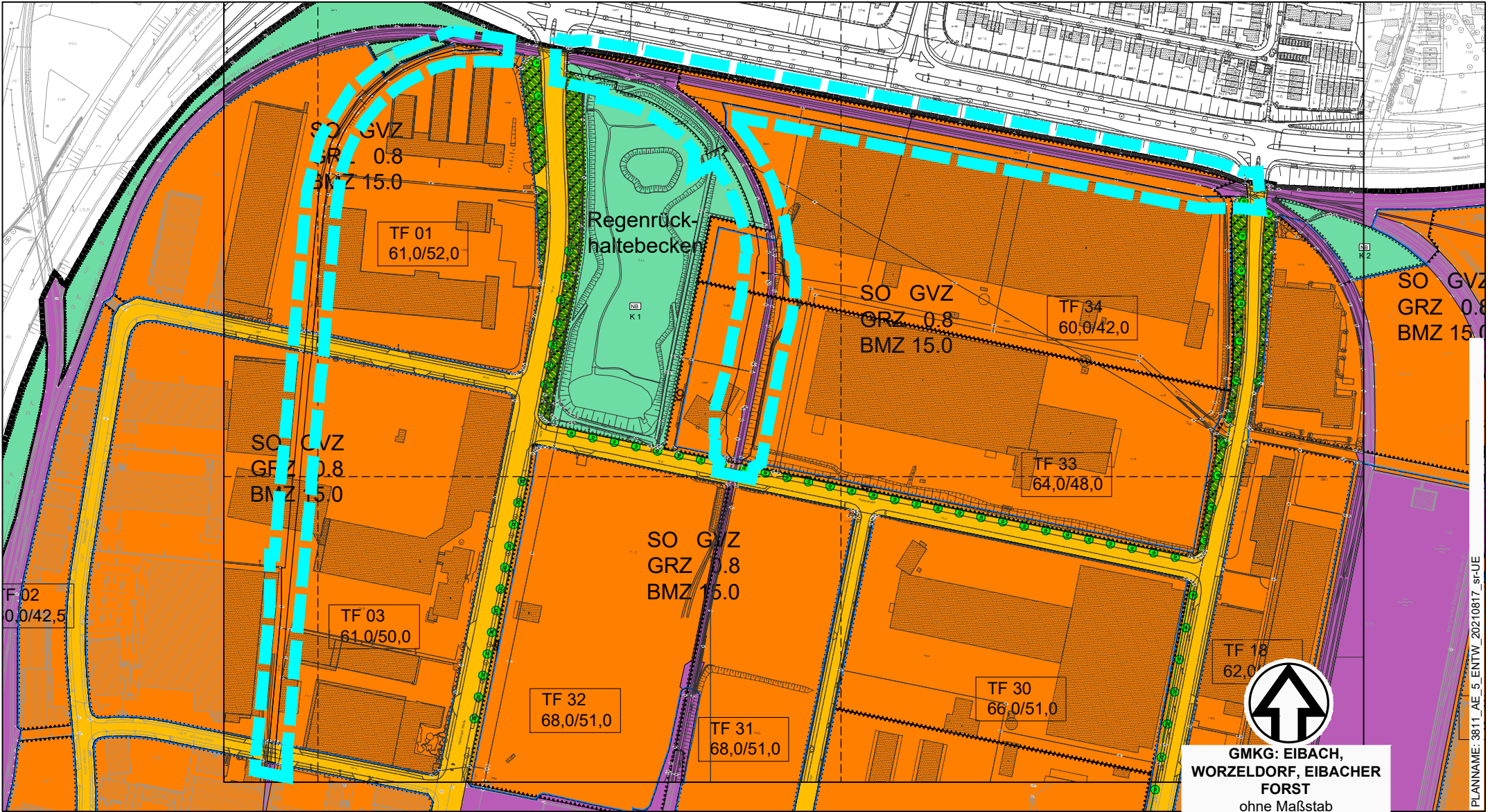
Auf Grund der aktuellen und auch künftig hohen Nachfrage an qualitativ hochwertigen Gewerbeflächen ist die 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 eine sinnvolle Maßnahme zur gewerblichen Nachverdichtung. Mit circa 1,7 ha Nettobauland in vergleichbarer bzw. besserer Qualität als am zwischenzeitig aufgegebenen Standort HIG Süd werden nutzbare und erforderliche Gewerbeflächen geschaffen. Die öffentliche Auslegung soll beschlossen werden.

ÜBERSICHTSPLAN ZUR 5. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS NR. 3811

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



Ö 1



- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs
- Grenze des räumlichen Änderungsbereichs

Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung / Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

Stadtplanungsamt / Verbindliche Bauleitplanung

SATZUNG ZUR 5. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS

NR. 3811

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

Vom

Die Stadt Nürnberg erlässt gemäß Beschluss des Stadtplanungsausschusses vom
..... auf Grund von

§§ 9, 10 Abs. 1 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802)

folgende

Satzung zur 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811

Artikel 1

Der Bebauungsplan Nr. 3811 vom 16. Juni 1972 (Amtsblatt S. 435), zuletzt geändert durch die Satzung zur 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 3811 vom 14. Dezember 2016 (Amtsblatt S. 409), wird wie folgt geändert:

1. Der Planteil wird im Bereich der Bahnlinie Hafenbahnhof – Hafen Gleis 1 durch das Deckblatt vom 18.08.2021 ersetzt.

2. § 2 erhält folgende Fassung:

„Der Bebauungsplan Nr. 3811 besteht aus dem Textteil (Bebauungsplan-Satzung) in der Fassung dieser Änderungssatzung sowie dem Planteil vom 01.07.2009 mit der Zeichenerklärung, dem Deckblatt vom 03.05.2016 und dem Deckblatt vom 18.08.2021.

Artikel 2

Diese Satzung tritt mit der Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

Nürnberg,
Stadt Nürnberg

Marcus König
Oberbürgermeister

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



Luftbild Nürnberg Hajo Dietz

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 vorbereitetet 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 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 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 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.

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 Waldhabitate sowie die großen zusammenhängenden Offenlandhabitate 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 Habitate grundsätzlich abgeschichtet werden. Greifvögel, Mauersegler, Mehl- und Rauchschwalbe sowie die Arten der Kulturlandschaft (Feldsperling, Goldammer, Klappergrasmücke und Kuckuck) finden im Geltungsbereich der Änderung nur nachrangige, potenzielle Nahrungshabitate und werden als eingriffsunempfindlich abgeschichtet. Der Eingriffsbereich bietet keine Strukturen (Gebäude, Bäume, etc.), die als potenzielle Ruhe- und Fortpflanzungsstätte von Fledermäusen zu betrachten sind. Eine Funktion als nachrangiges Nahrungshabitat 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 Habitate 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 Habitate findet. Die Art wird für das vorliegende Vorhaben als eingriffsempfindlich betrachtet, da sich die Reproduktionshabitate 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 Hafenentwicklung 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 Offenlandhabitate 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 Kostenersatzungsbetragsatzung 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 Hafenlärm 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 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 Hafenstraße 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 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 umgebenen 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 entwickelt. 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 umgebenen 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

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Stadtplanungsausschuss	23.09.2021	öffentlich	Gutachten
Stadtrat	29.09.2021	öffentlich	Beschluss-Auflage

Betreff:

Aufhebung der Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10)

Anlagen:

Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein
(Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10)

Übersichtsplan zur Satzung Nr. 10

Satzung zur Aufhebung der Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10)

Sachverhalt (kurz):

Zur Sicherung der Ziele einer möglichen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Areal östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße wurde begleitend zu den Vorbereitenden Untersuchungen gemäß §165 Abs. 4 Baugesetzbuch die Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht beschlossen.

Da sich im Laufe der Untersuchungen die Hinweise verdichteten, dass das Entwicklungspotenzial des Gebiets geringer als angenommen ist, wird für diese Potenzialflächen zukünftig wohl eine Entwicklung mit herkömmlichen Planungsinstrumenten anzustreben sein. Die Vorbereitenden Untersuchungen werden sich demnach im weiteren Verlauf darauf konzentrieren, für die verbleibenden Entwicklungsflächen mögliche Varianten der planungsrechtlichen Umsetzung zu untersuchen. Dies soll dem Stadtrat nach Fertigstellung zur Entscheidung vorgelegt werden.

Um den Belangen der Eigentümer innerhalb des ursprünglich groß gefassten Untersuchungsgebiets frühzeitig Rechnung tragen zu können und auf Grund der überwiegenden Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer nach aktuellem Gutachtenstand tatsächlich entwickelbarer Flächen, soll auf das per Satzung festgelegte Vorkaufsrecht verzichtet werden.

Deshalb wird der Erlass der Satzung zur Aufhebung der Vorkaufsrechtssatzung nach § 25 Baugesetzbuch (BauGB) vorgeschlagen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☒ Nein
☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☒ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☐
☐
☐

Gutachtenvorschlag (AfS am 23.09.2021):

Der Stadtplanungsausschuss begutachtet die beiliegende Satzung zur Aufhebung der Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10) vom 23. November 2017 (Amtsblatt S. 486) und empfiehlt dem Stadtrat, diese Satzung zu erlassen.

Beschlussvorschlag (StR am 29.09.2021):

Entsprechend dem Gutachten des Stadtplanungsausschusses vom 23.09.2021 wird der Erlass der beiliegenden Satzung zur Aufhebung der Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10) vom 23. November 2017 (Amtsblatt S. 486) beschlossen.

Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10)

Vom 23. Nov. 2017

Die Stadt Nürnberg erlässt auf Grund von Art. 23 Satz 1 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796), zuletzt geändert durch Art. 17a Abs. 2 des Gesetzes vom 13. Dezember 2016 (GVBl. S. 335), und auf Grund von § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 3 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808), folgende Satzung:

Inhaltsübersicht:

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Vorkaufsrecht
- § 3 Inkrafttreten

Anlage: Lageplan

**§ 1
Geltungsbereich**

Der räumliche Geltungsbereich dieser Satzung umfasst das im anliegenden Lageplan mit gestrichelter Linie umgrenzte Gebiet östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein.

Maßgeblich ist die Innenkante der Begrenzungslinie. Der Lageplan des Stadtplanungsamtes Nr. 13-VRS-01/2017 vom 20.09.2017 im Maßstab 1:1.500 ist Bestandteil dieser Satzung.

**§ 2
Vorkaufsrecht**

An den Flächen innerhalb des Geltungsbereichs steht der Stadt zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ein Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB zu.

**§ 3
Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

Nürnberg, 23. Nov. 2017

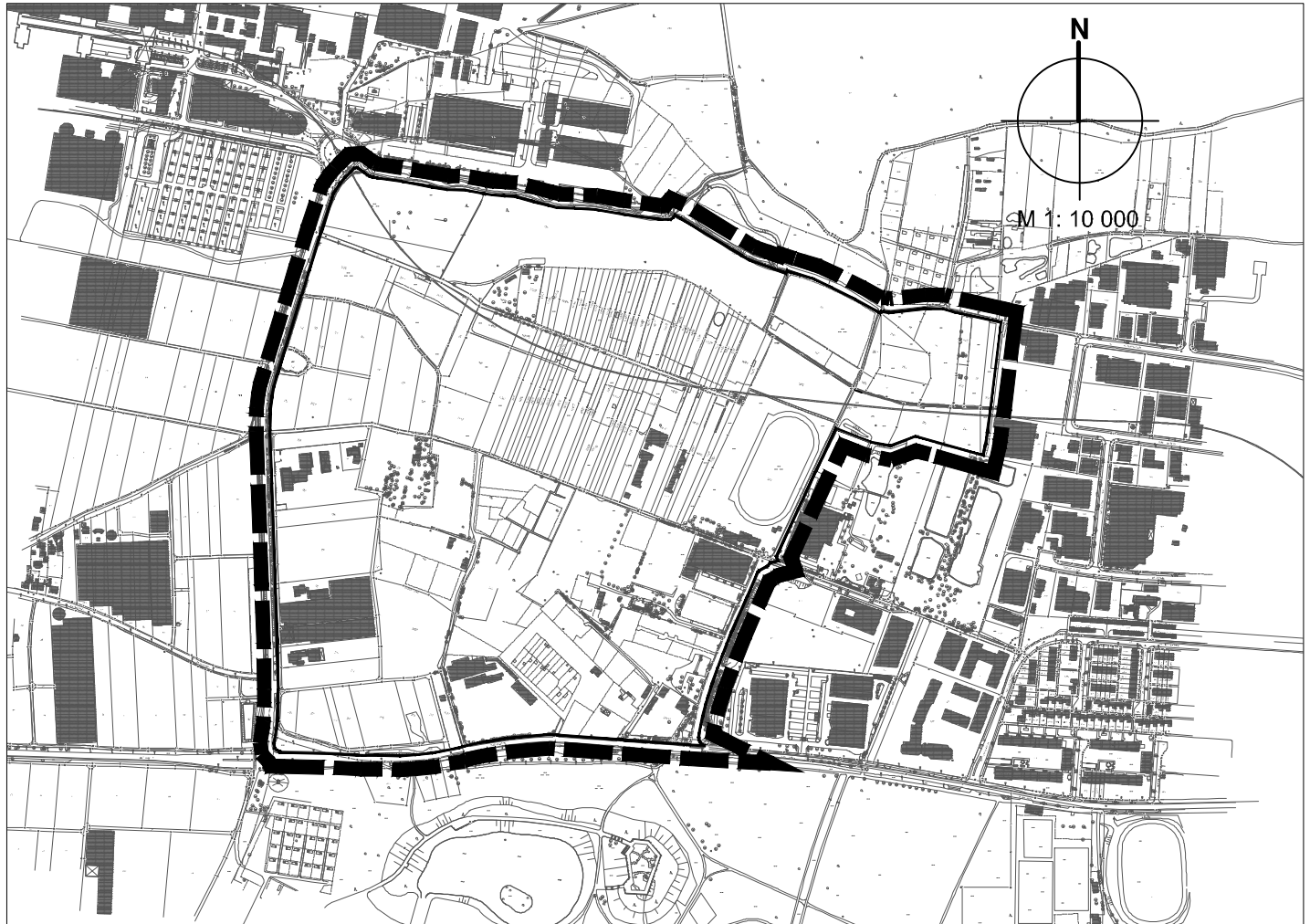
Maly

Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister



Stadtplanungsamt

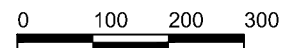
Erlass der Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich östlich der Flughafenstraße, nördlich Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtsatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10)



Zeichenerklärung



**Bereich der
Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Marienberg**



Nürnberg, 20.09.2017

gez. Dengler

Leiter Stadtplanungsamt

Satzung zur Aufhebung der Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10) vom 23. November 2017 (Amtsblatt S. 486)

Vom

Die Stadt Nürnberg erlässt auf Grund von Art. 23 Satz 1 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796), zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes vom 9. März 2021 (GVBl. S. 74), und auf Grund von § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802), folgende Satzung:

Art. 1

Die Satzung Nr. 10 über ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB für den Bereich östlich der Flughafenstraße und nördlich der Marienbergstraße in den Gemarkungen Lohe und Ziegelstein (Vorkaufsrechtssatzung Nr. 10 - VorkRS Nr. 10) vom 23. November 2017 (Amtsblatt S. 486) wird aufgehoben.

Art. 2

Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Stadtplanungsausschuss	23.09.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Neuausrichtung der Technischen Koordination zur stadteigenen Baulandentwicklung

Anlagen:

Entscheidungsvorlage
Bilanz Technische Koordination

Sachverhalt (kurz):

Die Technische Koordination "Bauland" wurde 2015 als Ergebnis der interfraktionellen Arbeitsgruppe "Bauland" eingerichtet (s. a. Stadtplanungsausschuss am 26.06.2014). Sie dient dazu, die stadteigenen Baulandentwicklungen und Baureifmachungen von Baugebieten ohne vertragliche Regelung zu koordinieren und zu beschleunigen. Seit Februar 2018 wird die Technische Koordination durch Höcker Project Managers unterstützt, die auch eine Projektevaluation der bisherigen Vorgehensweise durchgeführt haben.

Die bisherige Technische Koordination hat durchaus Erfolge in der Baugebietsbetreuung vorzuweisen. Es bestehen jedoch im Ablauf und in der dienststellenübergreifenden Abstimmung noch Verbesserungsmöglichkeiten. Optimierungsmöglichkeiten bietet die Stärkung des Controllings, bei der die Instrumentarien der Projektsteuerung verwendet werden. Anders als bei der Projektarbeit wird hier verstärkt auf ein Entscheidungsmanagement mit ausgeprägtem Berichtswesen gesetzt. Im beiliegenden Zwischenbericht ist das Vorgehen detailliert geschildert.

Im Ergebnis zeigt sich, dass geschäftsberichtsübergreifende Mechanismen auch politische Zieldefinitionen benötigen, die von allen betroffenen Bereichen getragen werden. Projektarbeit in der Linie hat sich dabei nicht vollständig bewährt. Ziel soll nun sein, den Prozess der stadteigenen Baulandentwicklung zu optimieren. Einer Entscheidung über eine weitergehende Lösung, ggf. in Form einer Projektentwicklungsgesellschaft, wird dadurch nicht vorgegriffen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Entscheidung über die Beauftragung einer externen Steuerungsunterstützung ab dem Jahr 2022 wird zu gegebener Zeit erfolgen. Dabei wird insbesondere auch die Haushaltslage der Stadt Nürnberg berücksichtigt.

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☒ Nein
☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Funktion der Techn. Koord. hat keine Auswirkungen. Mögliche Konsequenzen ergeben sich durch die städtebauliche Planung, in dem Zusammenhang werden sie berücksichtigt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☒ **3. BM/SÖR**
☒ **BgA/SE, Ref. I/II**
☒ **Ref. III, Ref. IV, Ref. V, Ref. VI, Ref. VII**

Beschlussvorschlag:

Der Stadtplanungsausschuss beschließt die vorgeschlagene Vorgehensweise zur Stärkung der Controllingfunktion der Technischen Koordination (strategisches Steuern) und der vorgeschlagenen Vorgehensweise zur Optimierung der dienststellenübergreifenden Projektarbeit mit dem Ziel die Entwicklung der dispersen und der städtischen Bauflächen zu beschleunigen.

Einer Entscheidung über eine weitergehende Lösung, ggf. in Form einer Projektentwicklungsgesellschaft, wird dadurch nicht vorgegriffen.

Beilage

Betreff:

Neuausrichtung der Technischen Koordination zur stadteigenen Baulandentwicklung

Entscheidungsvorlage

Anlage:

Bilanz Technische Koordination

1. Vorbemerkung

In Nürnberg kommt der Baurechtsschaffung von Wohn- und Gewerbegebieten angesichts des starken Bevölkerungswachstums im Gleichklang mit der Verbesserung der Freiflächen- und Grünausstattung („doppelte Innenentwicklung“) höchste Bedeutung zu. Der Preisdruck auf dem Wohnungsmarkt für Grundstücke, Gebäude und Wohnungen verstärkt sich weiter, ebenso wie die Mieten steigen. Die aktuelle Bevölkerungsvorausrechnung des Amtes für Statistik und Stadtforschung geht von einem weiteren Wachstum bis zum Jahr 2035 aus. Bis dahin werden zwischen ca. 545.600 bis zu ca. 569.000 EinwohnerInnen prognostiziert (untere und obere Variante). Für eine Einschätzung künftiger Entwicklungen ist es angesichts ohnehin unvermeidlicher Verzögerungen in Einzelprojekten angebracht von der oberen Variante der Bevölkerungsprognose auszugehen, auch, weil bei der Entwicklung des Flächennutzungsplans der Stadt Nürnberg von der oberen Variante ausgegangen wurde. Durch den prognostizierten Bevölkerungszuwachs wird ein Wohnungsneubaubedarf bis 2035 von 32.310 Wohnungen ausgelöst, der, zeitlich gestaffelt, allein bis 2025 bei 2.300 Wohnungen pro Jahr liegt.

In den vergangenen Jahren sind die Anforderungen an die Bauleitplanung deutlich gestiegen. Zu nennen sind hierbei insbesondere die rechtlichen Vorgaben im Zusammenhang mit den ökologischen Ansprüchen (Ausgleichsflächenbedarfe, Artenschutz, Wasserhaushaltsgesetz etc.), den Vorgaben aus dem Baulandbeschluss (geförderter Wohnungsbau, Grünflächenausstattung, Erschließung, soziale Infrastruktur etc.) und die Erwartungshaltungen hinsichtlich einer qualitativ hochwertigen Planung und einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung. Gleichzeitig ist die Akzeptanz von neuen Baugebieten erkennbar gesunken, gleich welcher Dichte und Größe sie sich darstellen. Nicht nur Neu-Inanspruchnahme, auch Konversion wird in jedem Einzelfall unter verkehrlichen („gibt es genug Stellplätze für die neuen Bewohner?“), sozialen („sind Wohnungen in einem auch mit Familieneigenheimen belegten Stadtteil akzeptabel“), städtebaulichen („Monsterbau“), ökologischen („warum fallen hier Bäume, das Wohnen soll anderswo stattfinden“) und Nutzungsaspekten („warum Gewerbeflächen – die Betriebe sollen woanders hin“) diskutiert. Die Bewohner der Innenstadtregion, die die Mehrzahl des Siedlungsdruckes in die Außenstadt erzeugen, haben dabei ebenso wie die noch nicht oder neu zugezogenen Menschen, die in regelmäßig der Innenstadt ein erstes Quartier suchen, eine Stimme. Die Folge sind weithin steigende Miet- und Immobilienpreise bei gleichzeitiger sehr hoher Bewertung von bestehenden Immobilien und baureifen Flächen in jeder Lage.

2. Technische Koordination

Baulandentwicklung findet einerseits im Bestand statt („im Zusammenhang bebauter Ortsteile“) – diese Flächen genießen bereits Baurecht und bedürfen bisher keiner gesonderten Steuerung. Beispiel sind klassische Baulücken in der Kernstadt.

In allen deutschen Kommunen wichtig sind zudem Baulandentwicklung durch Investoren -in der Regel ein einziger Grundstücksbesitzer entwickelt mit städtebaulichen Vertrag unter Einhaltung des Baulandbeschlusses und unter Nutzung von Ressourcen der Verwaltung ebenso wie eigener Kräfte eine Fläche. Beispiele sind der ehem. Südbahnhof, IKEA oder das ehem. Gelände der gfk.

Dritte Säule ist die Entwicklung von Flächen im Streubesitz oder städtischem Eigentum. Hier fehlt das fordernde Interesse eines Eigentümers, die Verfahren sind meist komplex, weil die Interessenslagen der Beteiligten unterschiedlich sind. Zur Beschleunigung dieser Verfahren zur Baulandentwicklung wurde im Baureferat als Ergebnis der „interfraktionellen AG“ im Jahr 2015 die Technische Koordination gegründet.

Ihre Aufgabe ist es, durch eine effektivere Koordinierung der beteiligten Dienststellen und ihrer Aufgaben bei der Baurechtsschaffung eine Beschleunigung herbeizuführen. Die Aufgabe geht weit über die originären Aufgaben eines Stadtplanungsamtes hinaus. Entscheidend ist ein ganzheitlicher und damit geschäftsübergreifender Blick auf alle mit einer Baurechtsschaffung verbundenen Aspekte. Der 2014 erarbeitete, mit allen betroffenen Dienststellen abgestimmte und im AfS beschlossene Workflow verdeutlicht das anschaulich. Das im Baugesetzbuch geregelte Bebauungsplanverfahren ist nur ein, wenn auch wesentlicher, Teilaspekt des gesamten Workflows. Der Arbeitsablauf der Baulandentwicklung (Angebotsplanung + Umlegung) wurde in einem Workflow (Rahmenterminplan) modellhaft aufgearbeitet und zusammen mit der Organisationsform vom Stadtplanungsausschuss (AfS) in seiner Sitzung am 26.06.2014 beschlossen. Auf dieser Basis wird seit Mitte September 2015 mit zwei Vollkraftstellen (VK) verwaltungsübergreifend gearbeitet.

Betreute Gebiete der Technischen Koordination

Die Technische Koordination betreut aktuell die stadt eigenen Angebotsbebauungspläne und deren Umsetzung. Investorenpläne werden neben der Bearbeitung durch das Stadtplanungsamt auch durch die Bauträger betreut und gesteuert, für die stadt eigenen Angebotsbebauungspläne ist eine Steuerungseinheit in der Verwaltung bislang nicht installiert. Folgende Gebiete werden aktuell betreut:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------|
| ➤ Züricher Straße | (ca. 450 Wohneinheiten) |
| ➤ Tiefes Feld | (ca. 1.400 Wohneinheiten) |
| ➤ Wetzendorf mit Schnepfenreuth | (ca. 2.100 Wohneinheiten) |
| ➤ Bielefelder Straße | (ca. 260 Wohneinheiten) |
| ➤ Schmalau-Ost | (Gewerbe). |

Die Erschließung der ebenfalls betreuten Gebiete Insterburger Straße, Proeslerstraße und Dorfackerstraße ist abgeschlossen. Die Veräußerung der stadteigenen Baugrundstücke (durch LA) läuft bzw. konnte in der Proeslerstraße weitgehend abgeschlossen werden. Weitere Gebiete sind in Vorbereitung.

Die Technische Koordination hat Teilaufgaben übernommen, die klassisch einem Projektentwickler zugeordnet sind, vor allem den Artenschutz ausgleich sowie die Vergabe und Betreuung der archäologischen Grabungen. Für die Gebiete Züricher Straße, Proeslerstraße (Erschließung) und Schmalau-Ost konnte der Artenschutz ausgleich bereits weitgehend geleistet werden. Für die Gebiete Wetzendorf und Tiefes Feld wurden potenzielle Maßnahmenflächen ausfindig gemacht sowie eine Ausschreibung für einen externen Dienstleister auf den Weg gebracht, der den Ausgleich leisten soll.

Die weiteren Arbeiten zum Artenschutz ausgleich erfolgen durch die inzwischen eingerichtete Flächenagentur bei Ref. III. Die archäologischen Grabungen in der Schmalau/Boxdorf und im Gebiet Wetzendorf werden weiterhin durch die Technische Koordination begleitet und koordiniert.

3. Externe Steuerungsunterstützung

Um den Prozess der Baulandentwicklung, ausgehend von der bisherigen Rolle der Technischen Koordination, effektiver zu gestalten, wurde mit Höcker Project Managers eine externe Projektsteuerung engagiert. Das Büro unterstützt einerseits operativ die Arbeiten im Kontext der Bauleitplanung zum Tiefen Feld und Wetzendorf und hat andererseits die Aufgabe, den Gesamtprozess der Baulandentwicklung zu analysieren.

Die externe Steuerungsunterstützung hat die aktuellen Bearbeitungsweise – zunächst Bebauungsplanung, Flächennutzungsplanung und Strukturplanung - analysiert. In mehreren Workshops wurde deutlich, dass die Abläufe in diesem ersten Schritt der Baulandentwicklung, also der Schaffung von Planungsrecht, im Wesentlichen zwar verstanden jedoch noch nicht optimal eingespielt sind und in der bestehenden Verwaltungsstruktur nicht reibungslos funktionieren. Im Sinne einer Beschleunigung der Baulandentwicklung sollte aber eine weitere Optimierung der Prozesse erfolgen, was nur in Abstimmung und im Zusammenspiel mit den betreffenden Dienststellen gelingen kann. Hierzu wurden von Höcker Project Managers Handlungsempfehlungen abgegeben, mit dem Ziel den Projektgedanken zu stärken und entsprechende neue Strukturen zu erstellen. Diese Vorschläge fanden jedoch dienststellenübergreifend keine mehrheitliche Zustimmung, d.h. der Ansatz der Technischen Koordination (TK) zur dienststellenübergreifenden Projektarbeit bei stadteigenen Angebotsbebauungsplänen musste verworfen werden. Aus diesem Grund wurde die nachfolgende Vorgehensweise ausgearbeitet.

4. Grundsätzliche Druckpunkte

Seit Einrichtung der Technischen Koordination konnte eine Reihe an Erfolgen bei der Beschleunigung der Baulandentwicklung erreicht werden (auf die als Anlage beigefügte Bilanz wird verwiesen). Das war nicht immer einfach, weil die Abläufe bei Angebotsbebauungsplänen nicht mehr hinreichend eingeübt waren und teilweise Zuständigkeiten neu geklärt werden mussten, z.B. bei der Kampfmittelsondierung, Straßenplanung oder dem Artenschutz. Erschwert wird die Umsetzung von Maßnahmen außerdem durch den fehlenden Zugriff auf die gesamten zu entwickelnden Grundstücke, da die Stadt Nürnberg oft nur über einen gewissen Teil der Flächen im Eigentum verfügt. Durch die Änderung der städtischen bodenpolitischen Strategien ist davon auszugehen, dass sich die Verfahren zur Baureifmachung diesbezüglich nicht mehr verzögern.

Mit Aufbau des Strategischen Immobilienmanagements (SIM) im Geschäftsbereich Referat VII beim Liegenschaftsamt (LA), ist zwischenzeitlich die Möglichkeit geschaffen die städtischen Immobilienprozesse geschäftsbereichsübergreifend voranzubringen und entscheidungsunterstützende und analytische Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sowie flächenbezogenes Reporting durchführen. Auf diese Weise unterstützt LA die Entwicklung der Technischen Koordination bereits heute aus liegenschaftlicher und immobilienwirtschaftlicher Sicht.

Für Kampfmittelsondierungen und Zuständigkeiten für Straßenplanungen konnten Vorgehensweisen gefunden werden, zum Artenschutz wurde eigens eine Projektgruppe eingerichtet mit dem Ziel, ein Artenschutzkonzept zu erstellen und die erforderlichen verwaltungsinternen Strukturen und Ressourcen bereitzustellen. Dies erforderte aber mehrjährige Ausarbeitungen, bis beispielsweise für den Artenschutz die Flächenagentur bei Ref. III eingerichtet werden konnte. Diese ist seit Februar 2020 besetzt und hat Ihre Arbeit aufgenommen. Das bisherige Vorgehen hat also vorhandene Schwachstellen und strukturelle Defizite aufgedeckt, die entweder bereits bereinigt wurden oder noch durch vertiefende Bearbeitung referatsübergreifend gelöst werden müssen.

Die Prozesse zur eigentlichen Bauleitplanung laufen i.d.R. gut. Die nachfolgenden Schritte, also die Schnittstellen mit den und die Aufgaben der umsetzenden Dienststellen müssen hingegen noch vertieft untersucht werden. Bei SÖR und SUN gibt es bereits Koordinierungsrunden zur Harmonisierung des Vorgehens. Hier muss die Verzahnung mit den Schritten der Bebauungsplanung noch gemeinsam geleistet werden.

In den überkommenen Angebotsbebauungsplänen der 2010er Jahre wurden für die Planung nur selten bereits im Vorfeld konkrete qualitative und quantitative Ziele definiert (Planung der Planung). Damit lagen in vielen Fällen weder inhaltliche Festlegungen (z.B. Anzahl der Wohneinheiten, Größe der Grünflächen als Ziel) noch prozessorientierte Ziele (z.B. Billigung bis Datum, Herstellung der Erschließung bis Datum) vor, als die Planung begonnen wurde. Die Planung und Umsetzung ohne vorab definierte Ziele ist schwer steuerbar, da eine Orientierung an der Zielerreichung entfällt und die Verwaltung einen wesentlichen Teil ihrer Arbeitsleistung auf die Klärung bestehender Zielkonflikte (Renditeerwartung der Eigentümer, analoge Umsetzung des Baulandbeschlusses, Schaffung von möglichst viel und bezahlbaren Wohnraum, Versorgung des Gebiets mit Grün- und Freiflächen, Optimierung des Mobilitätskonzeptes, Gewährleistung der Planungsqualität etc.) fokussiert.

Die Bearbeitung des Gesamtablaufs erfolgte nicht als klassisches Projekt, sondern in fachlichen Arbeitsgruppen. Damit besteht auch durch die Leitung des Gesamtprozesses real keine Weisungs- oder Steuerungsbefugnis auf die Mitglieder der Arbeitsgruppen und Fachplanungstreffen. Das macht die Abstimmung und Harmonisierung der verschiedenen Arbeitsebenen und Zuständigkeiten schwierig. Um die Technische Koordination zu stärken, müssen Steuerungsinstrumente installiert werden, die - ohne die Strukturen in den Dienststellen zu ändern - die Prozessabläufe noch mehr verdeutlichen, ineinander verzahnen und somit eine Umsetzung einzelner Prozessschritte tatsächlich effektiv ablaufen kann. Ein Weg dazu kann eine eigenständige Projektentwicklungsgesellschaft sein, die das deutlich effizientere Vorgehen externer Investoren kopiert, niederschwelliger sind auch andere Ansätze wie ein gestärktes Controlling denkbar.

5. Neuer Arbeitsansatz: Stärkung des Controllings

Durch Übernahme von Teilaufgaben aus der Bebauungsplanung reichen die vorhandenen Personalressourcen der Technischen Koordination für ein effektives Steuern für die betreuten sechs Baugebiete nicht aus, um agiler zu handeln. Aus diesem Grund wurde zumindest ein Teil der Arbeiten abgegeben, bzw. der externen Projektsteuerungsunterstützung übertragen.

Der Artenschutzausgleich ging an die Flächenagentur bei Referat III, lediglich die Betreuung der jetzt bereits laufenden archäologischen Untersuchungen verbleibt in der Technischen Koordination. Weitere fachliche Sonderthemen der Bebauungsplanung können nur noch ausnahmsweise durch die Technische Koordination übernommen werden. Die Zuarbeit der externen Steuerungsunterstützung bleibt bestehen bis zum Ablauf der Beauftragung Ende 2021. Eine erneute Ausschreibung /Beauftragung erscheint sinnvoll und notwendig und wird derzeit vorbereitet.

Zur effektiveren Steuerung des Gesamtprozesses Baulandentwicklung soll in einem ersten Schritt ein Controlling etabliert werden. Eine echte Steuerung wie bei der klassischen Projektarbeit ist durch das Controlling¹ wie die Erfahrungen gezeigt haben, nicht möglich, bzw. wäre dies nur in Verbindung mit neuen Projektstrukturen anwendbar. Es dient vielmehr dazu, Entscheidungen durch eine entscheidende Ebenen vorzubereiten und anschließend umzusetzen. Es sind demnach überwiegend Abläufe zu koordinierenden und berichtende Aufgaben notwendig. Darüber hinaus ist zukünftig die Vorgabe eines für alle Referate verbindlichen Zielkatalogs und eines Zeitplans für die jeweiligen Verfahren entscheidend für eine Beschleunigung der Baulandentwicklung.

Um die Grundlagen für das Controlling zu schaffen, sind einige Änderungen der Abläufe erforderlich. Im Bereich der Investorenpläne mit städtebaulichen Verträgen hat sich gezeigt, dass das

¹ „Controlling ist ein Begriff der Wirtschaftswissenschaft und wird im deutschen Sprachraum als Teilfunktion des unternehmerischen Führungssystems verstanden, dessen Kernaussage die Planung, Steuerung und Kontrolle aller Unternehmensbereiche ist...Controlling ist ein Sammelbegriff, der Planung, Koordination und Kontrolle des Unternehmens einschließt. Controlling-Mitarbeiter versorgen die Unternehmensführung mit den Informationen, die sie braucht, um informierte Entscheidungen zu treffen und hilft ihr dann dabei, diese Entscheidungen in die Tat umzusetzen. Es wird zwischen operatives und strategisches Controlling unterschieden.
Quelle: Wikipedia

Modell der „Eckpunktschlüsse“ eine hervorragende Möglichkeit ist, Verfahren zu beschleunigen. Dieses Modell ist auf Angebotsbebauungspläne und Vorhaben auf städtischen Flächen zu übertragen.

Zentral dabei ist, dass bei neuen Projekten vor Beginn der Planung (zum Zeitpunkt „Planung der Planung“) eine Zielformulierung erfolgen muss – d.h. das Festlegen von Eckpunkten/Zielen und Anforderungen an das Planvorhaben (Bedarfsentwicklung). Diese Eckpunkte umfassen grundlegende Planungsvorgaben, z.B. Anzahl der Wohneinheiten, Dichte und Bauform (EFH, MFH), Größe von Grünflächen und Infrastrukturgebieten (soziale und technische Infrastruktur), besondere städtebauliche Anforderungen wie bspw. autofreies Wohnen, etc. Diese planungsbezogenen Zielvorgaben werden abgeleitet aus geltenden gesamtstädtischen Strategien, Leitbildern und Vorgaben (Entscheidung durch zu erweiternde Strategische Ebene) und von den planenden und bedarfstragenden Dienststellen auf Basis der gemeinsamen Grundlagenermittlung festgelegt. Mit Ref. V und seinen Fachämtern muss ein Verfahren zur frühzeitigen Einbindung von Infrastrukturbedarfen erst noch vereinbart werden.

Der Baulandbeschluss der Stadt Nürnberg ist bei der Zielfestlegung anzuwenden. Auch Priorisierungen städtischer Vorhaben werden hierbei Berücksichtigung finden. Diese werden regelmäßig aktualisiert und den beteiligten Dienststellen zur Verfügung gestellt.

Enorm entscheidend für eine erfolgreiche und zügige Baulandentwicklung ist die umfassende Analyse zur Standortfindung und –festlegung, insbesondere in Bezug auf die Planungsbereitschaft der zu überplanenden Grundstückseigentümer und dem Flächeneigentumsanteil der Stadt Nürnberg. Erst wenn die Grundvoraussetzung – die Realisierbarkeit einer Entwicklung – geschaffen ist, können im nächsten Schritt gebietsbezogene Ziele formuliert werden.

Die Vorbereitung der Ziele erfolgt auf Arbeitsebene, auf strategischer Ebene werden diese anschließend diskutiert und abschließend zur Beschlussfassung (Eckdatenbeschluss) vorgelegt. Je nach Planungsfortschritt werden die Ziele bei Bedarf konkretisiert und weiterhin durch den AfS beschlossen, damit diese transparent und verbindlich für alle beteiligten Dienststellen die Grundlage des Handelns bilden (sollten Nachsteuerungen erforderlich sein, ist ebenfalls ein Ratsbeschluss erforderlich).

Auf der Basis der Zielformulierung wird von der Technischen Koordination ein Zeitplan/Workflow sowie eine Finanzplanung erstellt. Dies ist unerlässlich, um ein Controlling mit Zielerreichung und Reporting überhaupt effizient zu ermöglichen.

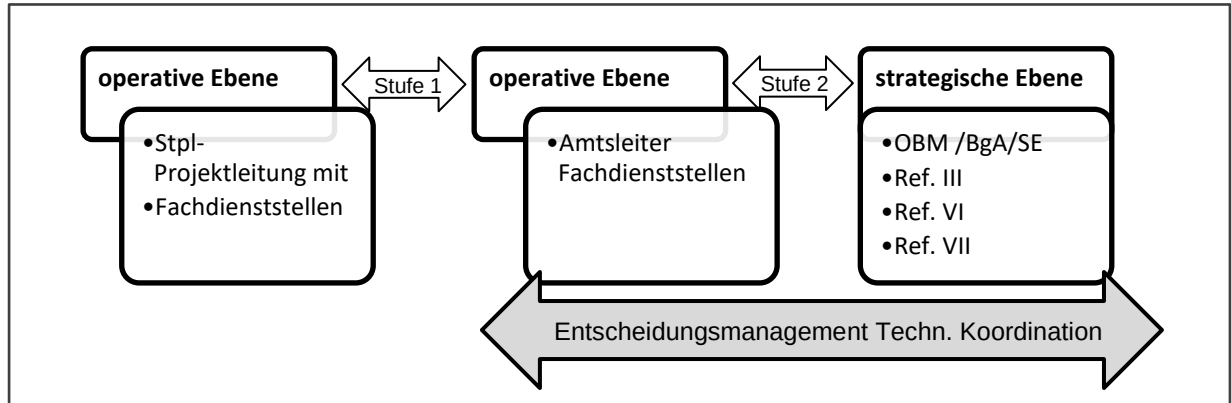
Grundlage für Steuerung/Controlling ist auch ein Ziel- und Entscheidungsmanagement. Ohne definierte und verbindliche Ziele fehlt die Basis für die Steuerung. Ebenso muss das Entscheidungsmanagement festgelegt werden, d.h. es muss deutlich sein, wer zu welchem Zeitpunkt entscheidungsbefugt ist (incl. geregelter Eskalationsmanagement bei Zielkorrekturen). Und es muss sichergestellt werden, dass diese Entscheidungen auch kommuniziert und umgesetzt werden.

Die Technische Koordination wird deshalb für die zu unterstützenden Projekte einen Projektstrukturplan erstellen, ein Projekthandbuch mit allen Beteiligten, Aufgaben, Zielen, Workflow und Arbeitsfortschritt sowie ein Finanzcontrolling aufsetzen. Die Zuständigkeit für die Finanzmittel obliegt dabei weiterhin den jeweiligen Dienststellen. Die Vorarbeiten zum Finanzcontrolling sind in enger Zusammenarbeit mit der Kämmererei bereits angestoßen, die dienststellenübergreifende Abstimmung findet in einem nächsten Schritt statt.

Die genannten Instrumente/Vorgaben sind von allen Projektbearbeitern – also auch referatsübergreifend – im Rahmen der Baulandentwicklung (bis zum Abschluss der Objektplanung) anzuwenden. So wird gleichzeitig allen am Verfahren beteiligten die Möglichkeit gegeben, den aktuellen Verfahrensstand darzustellen – somit die Verbindung der Technischen Koordination zum „operativen Bereich“ gewährleistet. Wenn Verzögerungen oder Konflikte bei der Bauflächenentwicklung auftreten, die nicht auf der operativen Ebene gelöst werden können, wird über die

Technische Koordination sofort die Strategische Ebene eingeschaltet. Dort muss eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen getroffen werden, die durch die Technische Koordination zur Umsetzung an die Projektverantwortlichen der jeweiligen Dienststelle weitergegeben bzw. entsprechend in den Workflow übernommen wird.

Entscheidungs-/Eskalationsmanagement im Rahmen der Technischen Koordination:



Die strategische Ebene besteht faktisch. Gelebt aus OBM, BgA/SE, Ref. III, Ref. VI und Ref. VII („Entscheiderkreis Wirtschaft“).

Zusammengefasst kann der für neue Projekte angedachte Ablauf der Entscheidungsvorbereitung u. -findung folgendermaßen aussehen:

- (1) Zuerst werden, in Abhängigkeit von Prioritäten, die Eckpunkte für die Planung auf Basis des Baulandbeschlusses auf Arbeitsebene erstellt, also die Ziele für die Bedarfsentwicklung definiert (z.B. Dichte, Anzahl WE, Wohnungsmix, Nutzfläche Gewerbe, Größe der Grünflächen etc.). Die Technische Koordination wirkt insofern mit, als auf den fachlichen Zielen und Abläufen die Instrumente für das Controlling vorbereitet werden. Die Eckpunkte sollen nach der Festlegung durch die strategische Ebene der Einleitung des Bebauungsplanes beigelegt und zusammen mit dem ersten Beschluss ebenfalls beschlossen werden. Damit besteht eine Bindungswirkung für alle an der Planung beteiligten Dienststellen. Die Eckpunkte sollten möglichst unverändert bleiben, politische Änderungen durch Stadtratsbeschlüsse sind möglich.
- (2) Darauf aufbauend erstellt die Technische Koordination Zeitplan / Workflow und Finanzplanung für die Gesamtentwicklung, stimmt sie mit den beteiligten Stellen ab und erfragt die jeweiligen Projektverantwortlichen in den Dienststellen. Auf der Basis wird das Projekthandbuch erstellt und ebenfalls abgestimmt. Die abgestimmten Unterlagen werden der strategischen Ebene übermittelt und dort festgelegt. Die Arbeitsergebnisse werden turnusmäßig, möglichst vierteljährlich vorgelegt. Wenn sich abzeichnet, dass Zielerreichungsprobleme auftauchen, wird die Strategische Ebene auch außerhalb des Turnus informiert und ggf. Entscheidungen erbeten. Diese Probleme können vielfältig sein, Terminüberschreitungen gehören ebenso dazu, wie Probleme bei der Einhaltung der definierten Ziele.
- (3) Die Finanzplanung erfolgt aufbauend auf der Festlegung der planerischen Eckpunkte. Darin enthalten sind u.a. die erforderlichen Beauftragungen für Gutachten, Planungskosten, Grunderwerbskosten sowie Herstellungskosten für die soziale und technische Infrastruktur. Einnahmen aus der Grundstücksverwertung, Umlegungsvorteil etc. werden ebenfalls eingestellt. Ziel ist eine gesamtstädtische Kostendarstellung der jeweiligen Baulandentwicklung. Die Finanzplanung ist ge-

koppelt mit dem Workflow, die Positionen also zeitlich / terminlich verknüpft. Zunächst kann die Finanzplanung nur überschlägig sein, im Laufe der Bearbeitung werden die Positionen konkretisiert. Dieses Vorgehen ist mit der Kämmerei abgestimmt und wird dort unterstützt. Die Zuständigkeit für die Mittelverwaltung bleibt bei den jeweiligen Dienststellen. Die Technische Koordination hat in diesem Zusammenhang die Aufgabe sicherzustellen, dass zum erforderlichen Zeitpunkt die Mittel beantragt und bereitgestellt werden und damit durch fehlende Mittel die Verfahren nicht verzögert werden können.

- (4) Die Technische Koordination ist die Kontaktstelle zwischen „operativer Ebene“ und Strategischer Ebene. Die Entscheidungen der Strategischen Ebene werden allen beteiligten Dienststellen weitergeleitet. Die Einschaltung im Konfliktfall, aber auch die normalen Turnusberichte werden mit allen beteiligten Dienststellen abgestimmt, alle Positionen werden aufgenommen. Die Strategische Ebene entscheidet in Kenntnis aller Positionen. Die dortigen Entscheidungen müssen bindend für die Weiterbearbeitung sein.
- (5) Bevor strittige Themen auf die Strategische Ebene transportiert werden, werden knapp und einmalig konsensuale Möglichkeiten der Lösungsfindung auf Arbeitsebene bzw. auf Dienststellenleitungsebene genutzt. Die Behandlung der strittigen Themen durch die Strategische Ebene soll beschleunigend wirken und nicht die Ausnahme sein.

Verzögerungen können durch geänderte politischen Entscheidungen entstehen. Dies ist nie auszuschließen, hat aber durchaus weitreichende Folgen für die Planung und Umsetzung. In solchen Fällen sollten diese Konsequenzen für Ablauf- und Ressourcenplanung auch dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben werden.

6. Vorschlag zum weiteren Vorgehen bzw. Neuausrichtung

Es wird vorgeschlagen, die Technische Koordination auf die Controllingfunktion (strategisches Steuern) umzustellen. Personelle und monetäre Änderungen sind damit nicht verbunden.

Die Steuerung durch die Technische Koordination betrifft ausschließlich die Angebotsbebauungspläne.

Die Technische Koordination kontrolliert die Gebietsentwicklung von Beginn der Planung bis zur Herstellung der Erschließung, wobei sie für die Realisierung nur den Anstoß geben kann. Sie betrifft also eine ganze Reihe von beteiligten Dienststellen. Der Bebauungsplan ist einer von mehreren Bausteinen. Er bestimmt aber auch das Tempo und den Zeitpunkt, wann andere Dienststellen in den Prozess einsteigen. Deshalb kann der Bebauungsplan nicht ohne Betrachtung des Gesamtprozesses zur Baufreimachung und Realisierung durchgeführt werden, er ist eingebunden in den Gesamtablauf. Ziel ist es, die einzelnen Schritte, die von unterschiedlichen Dienststellen bearbeitet werden, stärker zu harmonisieren. D.h. nach wie vor insbesondere ungeklärte Zuständigkeiten zu bereinigen und bei inhaltlichen Konflikten schnelle Entscheidungen herbeizuführen. Derzeit ungeklärte Zuständigkeiten werden in der Vorbereitung der Umsetzung (Baufeldfreimachung) gesehen. Hier bedarf es schnellstmöglich einer Festlegung von Zuständigkeiten. Die Gründung einer Projektentwicklungsgesellschaft, als ein möglicher „Umsetzer der Realisierungsmaßnahmen“ wird deshalb begrüßt.

Die Technische Koordination wirkt durch Termin- und Finanzplanung sowie der Vorbereitung umfassender Entscheidung durch die strategische Ebene und deren Umsetzung. Basis sind die von Beginn an festgelegten Ziele sowie Anhaltspunkte (Benchmarks) durch die Projektverzögerungen erkennbar werden.

Die Werkzeuge sind Rahmenterminplanung, Kosten- und Finanzplanung, Projektstrukturplan, Projekthandbuch und die Sicherung der festgelegten Ziele. Diese Werkzeuge werden durch die Technische Koordination erstellt und mit allen beteiligten Stellen abgestimmt. Im Laufe der Entwicklung werden sie den jeweiligen Arbeitsständen angepasst, ausgewertet und dienen als Grundlage für das Reporting und das Entscheidungsmanagement.

Auf dieser Basis erfolgt die Steuerung der Gesamtentwicklung. Die Zuständigkeiten der beteiligten Dienststellen werden dadurch nicht infrage gestellt. Notwendig ist aber die Koordinierung der Akteure und der notwendigen ablaufforientierten Mittelbereitstellung.

Die Technische Koordination greift nur in die Abläufe ein, wenn z.B. Termine nicht eingehalten werden können oder Mittel nicht angemeldet oder bewilligt werden. Finden strittige Themen keine Lösung, sollen diese durch die Technischen Koordination zur Entscheidung in die Referenten- oder Stadtratsebene eingespeist werden.

Die o.g. Werkzeuge dienen bei Abgleich von Zielerfordernissen mit dem Arbeitsfortschritt (Ampelesystem) als Grundlage eines Berichtswesens an die Strategische Ebene. Vierteljährlich werden Berichte verfasst, der Arbeitsfortschritt dokumentiert, die Verzögerungen und Probleme aufgenommen und mit Lösungsvorschlägen in die strategische Ebene gespiegelt. Dort sind Grundsatzentscheidungen zu treffen, die auf Arbeitsebene umzusetzen sind.

Veränderungen der Priorisierungen bzw. Abzug von Kapazitäten in den beteiligten Stellen müssen durch die Strategische Ebene abgesichert werden.

Zusammenfassend kann man die Hauptaufgaben definieren als Reporting des Arbeitsfortschritts auf der Basis von Rahmenterminplanung, Kosten- und Finanzplanung, Entscheidungs- und Änderungsmanagement, Risikobewertung von Sachstand/Zielerreichung, Leitung der Abstimmungsorgane (Koordinierungsrunden auf Dienststellenebene) der Technischen Koordination, Dokumentation und ggfls. die Bearbeitung von fachlichen Sonderthemen.

Einer Entscheidung über eine weitergehende Lösung, ggf. in Form einer Projektentwicklungsgesellschaft (PEG), wird dadurch nicht vorgegriffen. Die Technische Koordination würde sich hier in ihrer Rolle als voranlaufende, strategische, prozessorientierte Steuerungseinheit sehen, wohingegen die PEG die operative Einheit für die Umsetzung bilden könnte. Eine klare Aufgaben- und Zielformulierung wird hierfür unbedingt erforderlich sein, bei der die Technische Koordination mit der Einbringung ihrer Erfahrungen unterstützen kann. Im Rahmen der Gründung einer PEG wird die Umbenennung der Technischen Koordination in „Prozesskoordination Baulandentwicklung“ vorgeschlagen.

Vorteile

- Die beteiligten Dienststellen bearbeiten ihre Verfahren in bewährter Weise.
- Eckpunkte und definierte Ziele für das Verfahren dienen als Grundlage allen Handelns im Verfahren. Ihre Erreichung wird ständig überprüft und –falls erforderlich- entgegengesteuert. Zur Erreichung wird ein Entscheidungs- und Änderungsmanagement aufgebaut.
- Durch die gemeinsame Festlegung von Workflow und Zeitplanung sowie Finanzplanung in der Anlaufphase der Verfahren, können entsprechend die Personal- und Finanzressourcen in den Dienststellen bereitgestellt werden.
- Es gibt eine Koordinationsstelle (Stpl/ZA5-1) zur Bündelung von dienststellenübergreifenden Themen und Fragestellungen. Die Kommunikation in der Bearbeitung der Verfahren wird verbessert. Die auftretenden Probleme und Verzögerungen werden

durch Ampelsystem rechtzeitig erkannt und können durch Technische Koordination unverzüglich bearbeitet bzw. transportiert werden. Die Strategische Ebene wird regelmäßig informiert und einbezogen und sollte entsprechend ihre Entscheidungsfunktion wahrnehmen.

Bilanz/ Aufgaben der Technischen Koordination

Die Technische Koordination wurde 2015 gegründet, um die Bauflächenentwicklung zu beschleunigen. Nachfolgend eine Bilanz der bisherigen Bearbeitung mit Ausblick

Aufgaben/Themenfelder	Unteraufgaben/Projekte	Schwerpunkte/Status	Stand und Ausblick
Technische Koordinierung	Erschließung Proeslerstraße	Aufgabe abgeschlossen	Artenschutz durch TK geleistet, Durch Koordination TK: Erschließung hergestellt, Grundstücke veräußert, Bebauung
	Entwicklung Dorfäckerstraße	B-Plan abgeschlossen,	Koordination TK: ✓ Herstellung der Erschließung bald abgeschlossen, ✓ Veräußerung in Vorbereitung (bereits Verhandlungen WiF)
	Züricher Straße	B-Plan abgeschlossen,	Koordination TK: ✓ Artenschutz durch TK abgeschlossen, ✓ Erschließung/Platz bei SÖR in Vorbereitung, Realisierung in Abhängigkeit vom dortigen Hochbau ✓ Vermarktung in Vorbereitung, ✓ Mittel für den Park stehen bereit In Bearbeitung, Abschluss ggf. 2021
	Tiefes Feld	Bebauungsplanung in Bearbeitung	Artenschutz durch TK: ✓ Zauneidechse kann gelöst werden ✓ Feldlerchen tlw. in Wolkersdorf lösbar (durch TK) ✓ restliche Bodenbrüter durch externen Anbieter (Bearbeitung erst TK, jetzt Ref. III/Flächenagentur), EU-weite Ausschreibung durch ehem Stpl/PE /TK, Weiteres Vorgehen Ref. III/FA,

			✓ Erfolg: Ausgleich nicht für 9, sondern nur für 3 Kiebitz-Brutpaare Mittel für Parkplanung liegen bei SÖR bereit Koordinierung Schulbau und provisorische Erschließung der Baustelle In Bearbeitung, Abschluss vsl. 2023 - 2027
	Wetzendorf	Bebauungsplanung in Bearbeitung	✓ Artenschutz zunächst durch TK (Vergrä-mung für Archäologie, Ausschreibung Sorglospaket etc.), Zuständigkeit jetzt bei Ref. III/FA ✓ Parkplanung für den Wetzendorfer Park läuft, Mittel zur Herstellung stehen bereit. ✓ Archäologische Untersuchungen auf stadteigenen Flächen (durch TK) in Bearbeitung, Sondagen im restlichen Gebiet als Vorbereitung für die Herstellung der Erschließung und Bebauung ✓ Unterstützung bei Ausschreibungen, z.B. Entwässerung Abschluss vsl. 2023 - 2027
	Bielefelder Straße	Bebauungsplanung in Bearbeitung, Einleitung 2016, derzeit Vorbereitung frühz. Behördenbeteiligung	
	Schmalau-SO	Artenschutz durch TK geleistet, Archäologie auf stadteigenen Grundstücken (wbg kommunal und TK) läuft. Betreuung durch TK	✓ In Bearbeitung, Abschluss vsl. 2023
	Vorbereitung neuer Gebiete durch TK	Südlich Kriegsopfersiedlung: ❖ Organisation Freimachung mit LA und SÖR ❖ Beseitigung Bodenkontamination mit LA und SÖR ❖ Erste Überlegungen zum Projekt-handbuch, Workflow u.ä.	In Vorbereitung Abschluss 2025 - 2030

		Bereich Nördlich der Kilianstraße (Bearbeitung, wenn konkrete Planung ansteht)	
	Externe Steuerungsunterstützung	Europaweite Ausschreibung, Vergabe, Begleitung des AN durch TK Entlastung von Stpl/Planung durch eine ganze Reihe von Leistungen durch Büro Höcker und TK	✓ Laufzeit bis Dezember 2021, Neuvergabe geplant
	Konzept Weiterentwicklung der Technischen Koordination	z.Zt. in der Optimierungsphase Stärkung des Prozess-Controllings, Ziel- und Entscheidungsmanagement: Rahmen-terminpläne, Finanzierungsplanung, Projekthandbücher und Projektstrukturpläne für die Bereiche, die von der TK betreut werden Entscheidungsvorbereitung für die strategische Ebene	In Bearbeitung Laufzeit entspr. der Baugebietsbegleitung
Artenschutzkonzept	AG Artenschutz	Begleitung der Ausschreibungen Artenkartierungen, Maßnahmenkatalog durch UwA, Baustein Suchraumkulisse wird an Agentur abgegeben	✓
	AG Übergangslösungen	Federführung ehem. Stpl/PE Die TK hat die Artenschutzmaßnahmen für mehrere B-Plangebiete gelöst, angestoßen bzw. die Vergabe an einen externen Dienstleister auf den Weg gebracht Grundsatzentscheidung zum Artenschutz außerhalb des Stadtgebietes sowie zur institutionellen Sicherung aufgrund intensiver Intervention durch ehem. Stpl/PE Flächensuche, Verhandlungen, Vertragsgestaltung mit Grundstückeigentümern i.H. auf produktionsintegrierte Maßnahmen für mehrere Bebauungsplangebiete durch Stpl/PE / TK	✓ Erfolgreich abgeschlossen

		Sicherung der langfristigen Finanzierung durch die Anlage eines Kostenrechners,	
	AG Verwaltungsstrukturen	Federführung DIP unter Beteiligung des Stpl, UwA, SÖR und LA. Festlegung der Prozesse, der Arbeitsschwerpunkte und des Personalbedarfs durch DIP, Einrichtung der Agentur bei Ref. III	✓