Beilage

Betreff:
Bebauungsplan Nr. 4645 "Östlich der Poststraße" für die Flurstücke Nr. 180/50 und 180/2243 (Teilfläche), Gmkg. Langwasser
Prüfung der Stellungnahmen und Erlass der Satzung

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

Bereits seit einiger Zeit ist eine in Nürnberg ansässige Firma für Qualitätswerkzeuge auf der Suche nach einem neuen Firmenstandort, da der bisherige Standort dringend benötigte Erweiterungsmöglichkeiten nicht zulässt. In enger Zusammenarbeit zwischen dem Stadtplanungsamt und der Wirtschaftsförderung konnte das Plangebiet als Standort gefunden werden. Neben der gewerblichen Darstellung im Flächennutzungsplan sprechen die verkehrliche Erschließung mit der Nähe zur A 73 / A 9 für den Standort.

Der Geltungsbereich wurde um das Grundstück Flur-Nr. 180/2243 (Teilfläche) Gmkg. Langwasser erweitert, um die Erschließung sicherzustellen. Nach der Baurechtschaffung kann das Unternehmen die betriebliche Verlagerung und Erweiterung innerhalb des Stadtgebiets vollziehen. Die verkehrliche Erschließung des Gebiets ist über die Poststraße sichergestellt.

Westlich des Geltungsbereichs und der Gleiwitzer Straße befindet sich eine Wohnbebauung, südlich die Blindenanstalt Nürnberg und im Norden ein Gewerbegebiet. Im Lärmgutachten sind die Auswirkungen durch das Vorhaben auf diese Gebiete untersucht und geeignete Schutzmaßnahmen (Festsetzung von Emissionskontingenten) getroffen worden.

Im Flächennutzungsplan ist das Plangebiet als Gewerbefläche dargestellt. Der Bebauungsplan wird aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Derzeit ist das Planungsrecht nach § 35 Baugesetzbuch (BauGB) zu beurteilen und das Vorhaben des Investors ist ohne den Bebauungsplan nicht genehmigungsfähig. Der Bebauungsplan schafft Baurecht für ein Gewerbegebiet. Durch den Investor ist eine zügige Realisierung des Projekts nach dem Bebauungsplanverfahren sichergestellt. Mit Hilfe des Bebauungsplans kann einem in Nürnberg ansässigen Betrieb ein Neubau ermöglicht werden und es können Arbeitsplätze in Nürnberg gehalten werden sowie zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Planung

Die Erschließung des Gewerbegebiets erfolgt über die Poststraße, die über die Karl-Schönleben-Straße an die A 73, über die Beuthener Straße an die Regensburger Straße und die A 9 und über die Gleiwitzer Straße an die A 6 angeschlossen ist.

Im Zentrum des Bebauungsplans entsteht ein Neubau eines modernen Logistikcenters für Qualitätswerkzeuge. Der Standort dient dabei vordergründig der betriebsinternen Logistik – eine Produktion von Waren ist hier nicht vorgesehen. Neben den Lagerflächen sind auch Büro- und Verwaltungsgebäude geplant in denen unter anderem Seminare stattfinden sollen. Nordwestlich des Gebäudes sind zahlreiche LKW-Stellplätze geplant, die für den Betriebsablauf nötig sind. Im Südosten und Südwesten des Gebäudekomplexes befinden sich die Mitarbeiter- und Kundenparkplätze. Die Stellplatzanlagen und das Gebiet sind zum einen einzugrünen und zum anderen mit Bäumen und anderen Gewächsen zu durchgrünen. Die Regenwasserversickerung findet größtenteils auf dem Grundstück statt. Anfallendes Niederschlagswasser des Lkw-Ladehofs wird nach Vorbehandlung in den städtischen Regenwasserkanal in der Poststraße eingeleitet. Im nördlichen Teil des Bebauungsplans wird Wald festgesetzt. Durch diese Maßnahme kann ein Teil der artenschutzrechtlich wichtigen Bäume erhalten bleiben. Es findet ein Waldausgleich nach dem Bayerischen Waldgesetz statt und zudem werden dem Freistaat Bayern Ersatzflächen für eine Waldbewirtschaftung zur Verfügung gestellt.

Aufgrund der Höhe der Gebäude, insbesondere der Hochregallager, ist vorgesehen die Fassadengestaltung inklusive Werbung im Rahmen des Bauantrags dem Baukunstbeirat in Varianten vorzustellen.

Einwände im Rahmen der Öffentlichen Auslegung

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gingen im Stadtplanungsamt zwei Stellungnahmen von angrenzenden Grundstückeigentümern, vier Stellungnahmen von Verbänden und Vereinen sowie eine relevante Stellungnahme von den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange ein. Diese sind nachstehend aufgeführt.

Die Stellungnahmen sind inhaltlich in gekürzter Form wiedergegeben. Die Originalschreiben befinden sich in der Bebauungsplan - Akte, die in der Sitzung des Stadtplanungsausschusses aufliegt und dort wie vorher bereits im Stadtplanungsamt, Lorenzer Straße 30, Zimmer 502a (5. Obergeschoss) während der allgemeinen Dienststunden (Montag, Dienstag und Donnerstag von 8.30 Uhr bis 15.30 Uhr, Mittwoch und Freitag von 8.30 Uhr bis 12.30 Uhr) eingesehen werden kann. Die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen sind zu prüfen. Das Ergebnis ist den Beteiligten mitzuteilen (§ 3 Abs. 2 Baugesetzbuch).

<u>Alpha Gruppe:</u>

Die sich im Eigentum der Alpha Gruppe befindlichen Grundstücke Fl. Nr. 180/2345 und 180/2347 Gemarkung Langwasser lägen innerhalb des Plangebietes des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 4504, seien künftig für eine Logistiknutzung vorgesehen (es würden bereits Verhandlungen mit potentiellen Interessenten laufen) und würden ausschließlich über die Poststraße verkehrlich erschlossen.

Die Poststraße wurde seinerzeit von der Deutschen Post AG ausschließlich zur Anbindung ihrer betriebseigenen Grundstücke sowie der von der Alpha Gruppe und der RREEF investement GmbH erworbenen Grundstücke gebaut und sei derzeit bereits ausgelastet. Durch die geplante Ansiedlung des Logistikcenters für Qualitätswerkzeuge würde sich das Verkehrsaufkommen auf der Poststraße massiv erhöhen, so dass eine Überlastung zu befürchten sei. Maßnahmen zur Bewältigung des hinzukommenden Verkehrs wären seitens der Stadt nicht vorgesehen.

In der Begründung zu dem Bebauungsplan-Entwurf sei unter Ziffer I.5.3.1 abschließend festgehalten: „insgesamt können die abgeschätzten Verkehrsaufkommen des geplanten Logistikcenters im Jahr 2030 am Knotenpunkt Beuthener Straße/Poststraße als auch im umliegenden Straßennetz unter Berücksichtigung weiterer gewerblicher verkehrserzeugender Nutzungen in der Poststraße abgewickelt werden.“ Dies berücksichtige nicht oder nicht hinreichend, dass gemäß Ziffer I.5.1 „eine Ansiedlung anderer/weiterer Firmen im Plangebiet nicht ausgeschlossen ist und „im Plangebiet potentielle Erweiterungsflächen für Gebäude vorgesehen sind, die bei zukünftigen Bedarf in weiteren Bauabschnitten realisiert werden können“. Auch erscheine es nicht opportun, dass derzeitige Betriebskonzept der anzusiedelnden Firma „unendlich“ festzuschreiben, das Unternehmen könne entweder verkauft oder aufgrund geänderter Marktbedingungen zu einem anderen, noch verkehrsintensiveren Logistikkonzept gezwungen sein.

Eine Aussage, dass im Verkehrsgutachten eine weitere künftige Verkehrsbelastung der Poststraße, ausgehend von einer Änderung des derzeitigen Betriebskonzepts der Deutschen Post AG, einer Betriebserweiterung dieser Firma sowie einer Logistiknutzung der Alpha Gruppe entsprechend berücksichtigt wurde, fehle in der Begründung.

Wie in der Stellungnahme zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 17.01.2017 bereits erwähnt, wurden weitere Grundstücke erworben, aufgrund derer es möglich wäre eine Anbindung des Grundstücksareals „Östlich der Poststraße” von der Gleiwitzer Straße in Verlängerung der Thomas-Mann-Straße zu schaffen.

Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Entgegen der Stellungnahme vom 22.05.2016 sei die Verpflichtung zur flächengleichen Ersatzaufforstung nicht in die Satzung übernommen worden. Dies sei nachzuholen, folgender Wortlaut werde vorgeschlagen: „Für die sich aus der Planung ergebenden Waldverluste ist eine flächengleiche Ersatzaufforstung im Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen zu erbringen. Die Ersatzaufforstung ist innerhalb von drei Jahren nach erfolgter Rodung durchzuführen. Die Fertigstellung der einzelnen Ersatzaufforstungsflächen ist dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürth, Bereich Forsten Erlangen anzuzeigen."

Hinsichtlich der übrigen Planung werden aus forstwirtschaftlicher Sicht keine Einwendungen erhoben.

Landesbund für Vogelschutz

Die folgenden beiden Punkten seien im bisherigen Verfahren noch nicht geklärt und müssten vor allem in die Satzung aufgenommen werden, um eine rechtliche Sicherung zu erreichen.

Erstens seien die Ersatzaufforstungen für 18,5 ha Waldrodung nach dem Bayerischen Waldgesetz in die Satzung aufzunehmen. In der Begründung, Seite 10, sei zwar ausgesagt, dass „Waldersatz zu erbringen" ist, die Konsequenzen daraus seien jedoch nicht gezogen. Ein Nachweis der Aufforstungsflächen inklusive Plandarstellung und Aufnahme der Parzellen in die Satzung und deren Zuordnung zum Bebauungsplan werde gewünscht, da nur so eine rechtliche Sicherung möglich sei. Außerdem werde darauf hingewiesen, dass die Aufforstung unbedingt im Ballungsraum erfolgen müsse, um stadtklimatisch wirksam zu sein und der Nürnberger Bevölkerung wirklich zu nützen. Ballungsraumferne Aufforstungen wirkten sich stadtklimatisch im Ballungsraum kaum aus, auch wenn sie zumindest rechnerisch zur Waldflächenerhaltung insgesamt beitrügen. Allerdings müsse darauf hingewiesen werden, dass Ersatzaufforstungsflächen erst in etwa 100 Jahren einen vollen klimatischen Ersatz brächten, ökologisch allerdings oft erst nach Jahrhunderten einen gleichwertigen Ersatz bilden würden. Die Artenvielfalt der ursprünglichen Waldflächen würde selbst dann oft nicht erreicht.

Darüber hinaus gäbe es keine Regelung in den Bebauungsplänen für den Fall, dass beim Monitoring kein ausreichender Erfolg der erforderlichen Maßnahmen nachgewiesen werden könne. Für diesen Fall sei ein entsprechender Vorbehalt und die Sicherstellung des naturschutzrechtlichen Ausgleichs in anderer geeigneter Weise über die Festsetzung in der Satzung erforderlich.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Die Planungen für ein neues Gewerbegebiet östlich der Poststraße hätten auch Auswirkungen auf den Radverkehr, unter anderem an der Einmündung der Poststraße in die Beuthener Straße / Karl-Schönleben-Straße. Die öffentlich zugänglich gemachten Unterlagen enthielten hierzu keinerlei Angaben, es sei ihnen aber zu entnehmen, dass sich der Verkehrsgutachter mit den verkehrlichen Auswirkungen beschäftigt habe und dabei offensichtlich auch Prognosen für das Verkehrsaufkommen an der Einmündung erarbeitet habe. Es wurde darum gebeten, den verkehrsplanerischen Fachbeitrag der SSP Consult zugänglich zu machen.

Des Weiteren werde um Informationen gebeten, inwiefern Planungen vorgenommen wurden, um den Weg zwischen Haltestelle Poststraße und der Poststraße sowie die Querung der Poststraße entlang der Beuthener Straße für Fußgänger und Radfahrer tauglich auszubauen und welche Einschätzungen die Planer zur Qualität der Radverkehrsmöglichkeiten auf der Poststraße abgeben hätten.

Aus Sicht des ADFC berücksichtigten die bisherigen Planungen mit der Erschließung der vorgesehenen Gewerbeansiedlung ausschließlich von der Beuthener Straße aus über die Poststraße absolut unzureichend die Belange von Radfahrern, Fußgängern und Nutzern des ÖPNV, weil sie

es den Menschen erschwerten, ihren Arbeitsplatz mit anderen Mitteln als dem Auto zu erreichen. Die Planungen seien nicht kompatibel mit den Zielen der Stadt Nürnberg zur Förderung des Umweltverbundes, die im Lärmaktionsplan, im Luftreinhalteplan und im Nahverkehrsplan abgebildet seien. Im Gegensatz dazu würde für das neue Gewerbegebiet, das luftlinienmäßig direkt an Wohngebiete angrenze, mittelfristig ein Modal Split von 70 % MIV zu 30 % Umweltverbund angestrebt, was weit jenseits des heutigen Mittels im Berufsverkehr (43 % zu 57 %) sei.

Sie würden nicht die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Nürnberg Südost entwickelten Konzepte zur Stärkung der Vernetzung jenseits des motorisierten Individualverkehrs berücksichtigen.

Der ADFC hält deutliche Verbesserungen bei der Planung für die Erschließung des Baugebietes für erforderlich. Die Anregungen und Problemdarstellungen des ADFC in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung würden in der aktuellen Begründung (Abschnitt I.8.2) zwar teilweise aufgegriffen, aber es seien keine Lösungen der Probleme entwickelt und eingebracht.

Aus Sicht des ADFC sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden:

Eine zusätzliche Erschließung für Radfahrer und Fußgänger von der Gleiwitzer Straße aus in Höhe der Thomas-Mann-Straße über das bisher nicht bebaute Gewerbegebiet. Dadurch würde einerseits erreicht, dass Radfahrer und Fußgänger das Betriebsgelände der Hoffmann Group sicher und auf kurzem Wege erreichen. Sie könnten so dem langen Weg über die Poststraße, der ohne Infrastruktur für Radverkehr aber belastet durch PKW und LKW bei Tempo 50 ist, ausweichen. Radfahrer aus vielen Wohngebieten im Süden könnten 2 Kilometer Radweg sparen. Zusätzlich verbessere diese Maßnahme die Anbindung an den Busverkehr deutlich. Eine zusätzliche direkte Anbindung an die drei Buslinien 50 aus Feucht, 56 aus Fischbach über Altenfurt und 57 aus Fischbach über Moorenbrunn, da die Haltestelle Langwasser Bad fußläufig nur 500 m von der Kreuzung Thomas-Mann-Straße/Gleiwitzer Straße entfernt sei würde geschaffen werden. Der Fußweg von der Haltestelle „Langwasser Bad“ sei sogar kürzer als von den Haltestellen „Poststraße“ bzw. „Gleiwitzer Straße“ der Linie 55. Die Linie 55 selbst sei über die Haltestelle Kafka-Straße (an der Kreuzung Thomas-Mann-Straße) wesentlich besser angebunden (fußläufige Entfernung zum Arbeitsort auf unter 500 m reduziert). Auch bewirke der direkte Zugang, dass Arbeitnehmer der bereits bestehenden Gewerbeansiedlungen diese besser zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV erreichen, was den Nutzen dieser Maßnahme erhöhen würde.

Weiterführung des vorhandenen getrennten Geh- und Radweges an der Südseite der Beuthener Straße von der Gleiwitzer Straße bis hinter die Abzweigung der Poststraße mit sicherer Querung der Poststraße (300 m). Zur Erschließung der Bushaltestelle Max-Grundig Platz sei der Ausbau bis dort zu verlängern (150 m). Nur so werde gewährleistet, dass Radfahrer entlang der Beuthener Straße nicht durch den LKW-Verkehr gefährdet würden und sicher die Einmündung der Poststraße passieren könnten. Und nur so würden Fußgänger auch bei schlechtem Wetter diesen Weg trockenen Fußes zurücklegen können.

Schaffung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur (Radweg) auf der gesamten Länge der Poststraße (700 m). Dies sei der einzige Weg, Radfahrern Sicherheit auf der Poststraße zu geben und die Fahrt mit dem Rad auch für weniger Mutige hinreichend attraktiv zu machen.

Die geforderten Maßnahmen werden folgendermaßen begründet:

Die bisherige Planung sehe zur Erschließung nur eine Gewerbestraße ohne Radverkehrsinfrastruktur mit hohem PKW- und LKW-Verkehr bei Tempo 50 vor. Ein abstandsangemessenes Überholen von Radfahrern durch PKW und LKW sei dort in der Regel nicht möglich.Der Weg über die Poststraße sei nicht nur gefährlich, sondern für praktisch alle Radfahrer aus dem Südosten auch umständlich lang und könnte bei direkterem Anschluss deutlich, um bis zu 2 km, verkürzt werden. Der alleinige Zugang über die Poststraße würde eine fußläufige Erreichbarkeit aus Langwasser verhindern. Das geplante Verwaltungsgebäude sei von den beiden fraglichen Haltestellen der

Buslinie 55 mit 1,2 km bzw. 1,3 km relativ weit entfernt. Die Buslinien 50, 56 und 57 mit Haltestellen am Langwasser Bad seien über die Poststraße 2,7 km entfernt. Die Stationen Messe und Langwasser Nord der U1 seien nicht mit Bus angebunden, sondern nur über lange Fußwege (3 km bzw. 2,8 km). Von der S-Bahn Frankenstadion seien es zu Fuß 1,9 km. Die genannten U-Bahnhöfe und auch die S-Bahnstation hätten keine sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder, um sie dort außerhalb der Arbeitszeit abzustellen. Die Behauptung einer sichergestellten Anbindung an den ÖPNV in der Begründung sei angesichts der obigen Feststellungen unzutreffend. Der nach I.5.7 der Begründung zu prüfende Genderaspekt „Gewährleistung einer Erreichbarkeit auch für Menschen ohne eigenen Pkw durch Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Rad- und Fußwege“ würde durch die Zugangsplanung nicht eingehalten.

Unverständlich sei, dass in I.8.3 der Begründung kategorisch abgelehnt wird, über das im Bebauungsplan zu behandelnde Grundstück hinausgehende Verknüpfungserfordernisse für den Umweltverbund zu untersuchen, für die weitere Entwicklung in den angrenzenden Grundstücken festzulegen und durch den Stadtrat beschlussfähig zu machen. Es gehöre gerade in den Bebauungsplan, auf dem 20 ha großen Grundstück Flächen für Geh- und Radwege zum Allgemeingebrauch vorzusehen, damit mittelfristig Anknüpfungspunkte für Nachbargrundstücke zur Verfügung stünden. Dazu würde auch die Sicherung einer Trasse gehören, die in Richtung der Bahnlinie nach Regensburg in Höhe IKEA führe, damit dort ggf. einmal eine Fußgängerüberführung entstehen könnte. Werden diese Flächen nicht mit dem Bebauungsplan festgelegt, seien spätere städtebauliche Verbesserungen nicht mehr möglich.

Abschließend weist der ADFC noch einmal darauf hin, dass die Problemlagen und Lösungsansätze bereits im INSEK Südost dargelegt und ausgearbeitet seien. Das INSEK trage aus gutem Grund die auffordernde Überschrift „Vernetzen!“. Zusammengefasst heiße es dort, dass Handlungsbedarf insbesondere darin bestehe, die Nutzung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV weiter zu qualifizieren und zukunftsgerecht zu gestalten. Die Optimierung des kleinteiligen Wegenetzes und die Ergänzung der Lücken im Fuß- und Radwegenetz seien im Verbund mit den Freiraumverbindungen zu ergänzen. Außerdem werde konkret eine Fußgängerverbindung von der Gleiwitzer Straße, über das Gewerbegelände bis über die Bahnlinie „Nürnberg-Regensburg“ angeregt.

Der ADFC bitte darum, die Planungen noch einmal zu überarbeiten und ein Konzept für einen verbesserten und erleichterten Zugang für Menschen, die den Umweltverbund nutzen wollen, zu erstellen.

Angesichts des Wissens über die vorhandenen Schwächen der verkehrsmäßigen Vernetzung für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV in diesem Gebiet sowie dem festgestellten Bedarf an Förderung in diesem Segment aus der Prüfung der Umweltauswirkungen der Gewerbeansiedlung wäre es fatal, wenn zu spätes Planen in diesem Gebiet die notwendigen Maßnahmen auf Dauer verhindern würde.

<u>Verkehrsclub Deutschland</u>

Der VCD Nürnberg stellt fest, dass die bisherige Planung für die Erschließung des Gewerbegebiets davon ausgehe, dass fast alle Beschäftigten und Besucher der hier anzusiedelnden Firmen mit dem PKW ihre Ziele erreichen. Eine geeignete Erschließung für Fahrgäste des ÖPNV sowie für Radfahrer und Fußgänger sei nicht vorgesehen. Zugang und Zufahrt für Radfahrer ausschließlich über die Poststraße seien wegen des starken LKW-Verkehrs gefährlich und nicht zumutbar. Für Fußgänger und ÖPNV-Nutzer würden sich damit völlig unattraktive lange Wege ergeben.

Der VCD fordert aus diesem Grund folgende Ergänzungen:
Die Begründung soll unter Punkt 5.1 ergänzt werden. Hier soll dargelegt werden, wie auch für Radfahrer und Fußgänger eine Erschließung über kurze Wege ermöglicht werden könne. Insbesondere sei ein zusätzlicher Zugang für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer von Süd-Westen

(Gleiwitzer Str.) her zu schaffen. Eine dahingehende Erweiterung der Geltungsbereichs werde angeregt. Dieser Zugang sei dann über die Thomas-Mann-Straße mit dem Grünzug Langwasser Ost zu verbinden, so dass eine Verbindung von der Innenstadt und von Langwasser her entstehe. Für ÖPNV-Nutzer könnten die vorhandenen Haltestellen der verschiedenen Buslinien in der Nähe dieses Zugangs genutzt werden – nötigenfalls mit geringfügigen Anpassungen.

Bürgerverein Langwasser

Grundsätzlich werde die Schaffung von wohnortnahen Arbeitsplätzen begrüßt, ließen sich dadurch doch in der Regel Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessern und gleichzeitig Pendelwege reduzieren und ein Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund (mit ÖPNV, per Rad oder zu Fuß) erreichen.

Mit der Planung würde ein Logistik-Dienstleister angesiedelt, der zusätzlichen motorisierten Verkehr in den bereits stark belasteten Bereich im Nordosten Langwassers bringen und gleichzeitig die angrenzende grüne Lunge deutlich reduzieren würde. Umso mehr sei bei der Ansiedlung darauf zu achten, dass eine optimale Erreichbarkeit auch für Menschen ohne eigenen Pkw durch Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie mittels Rad- und Fußwegen geplant und organisiert werde, wie es in der Begründung zum Bebauungsplan unter I.5.7 als eines der zu berücksichtigenden Genderaspekte formuliert sei. Tatsächlich sei die Anbindung der neuen Gewerbeansiedlung weder über den öffentlichen Nahverkehr noch für Radfahrer und Fußgänger angemessen geplant. Vielmehr würde die geplante Lösung eine Nutzung des Umweltverbundes verhindern. Der als Ziel für das Gebiet angestrebte Modal Split von 70 % MIV zu 30 % Umweltverbund sei dafür eindeutig. Diese Werte seien weit hinter dem im Berufsverkehr in Nürnberg bereits durchschnittlich erreichten Stand von 43 % MIV zu 57 % Umweltverbund zurück.

Die U-Bahnstationen Messe und Langwasser Nord seien nicht mit dem Bus an das neue Gewerbegebiet angeschlossen, zu Fuß seien es zum geplanten Verwaltungsgebäude rund 3 km. Die S-Bahn-Station sei davon knapp 2 km Fußweg entfernt. Einzig die Buslinie 55 hätte nähere Haltestellen, die fußläufig ca. 1,2 km vom Verwaltungsgebäude entfernt seien. Insoweit stimme die Aussage in der Begründung nicht, dass eine Anbindung an den ÖPNV sichergestellt sei.

Für Radfahrer würde die 700 m lange Poststraße bis zur Einfahrt in das neue Gelände gefährlich und unattraktiv sein, um nicht zu sagen abschreckend: sehr eng und mit viel LKW- und PKW-Verkehr bei Tempo 50. Überholen mit ausreichendem Abstand sei nicht möglich. Der einzig vernünftige Ausweg sei eine direkte Anbindung über einen neuen Rad- und Gehweg von der Gleiwitzer Straße in Höhe der Thomas-Mann-Straße. Eine Ampelüberquerung über die Gleiwitzer Straße sei dort bereits vorhanden. Der Weg von der Bushaltestelle 55 würde sich auf einen Bruchteil des Weges über die Poststraße reduzieren und zusätzlich würden die Buslinien 50, 56 und 57 aus Richtung Feucht, Fischbach und Altenfurt, die am Langwasserbad halten, fußläufig angebunden. Mit dieser Maßnahme würden wesentlich mehr Menschen besser über den ÖPNV angebunden, viele aus Langwasser Nordost könnten fußläufig einen Arbeitsplatz auf dem neuen Gelände erreichen und für Radfahrer würde es einen sicheren Weg geben, der zudem für viele Arbeitnehmer aus dem Südosten wesentlich kürzer wäre.

Der Bürgerverein Langwasser bitte darum, diese ergänzende Erschließung zu ermöglichen. Der jetzt in Frage stehende Bebauungsplan sollte so aufgestellt werden, dass er entsprechende Zugänge ermögliche und dass konkret festgelegte Flächen als Geh- und Radwege zur allgemeinen Benutzung auf dem Gelände vorgesehen werden, damit der neue Zugang auch Beschäftigten in weiteren Bereichen des dahinterliegenden Gewerbegebietes zugutekomme. Die entsprechende Planung für die Baugebiete, über die der Zugang verläuft solle rasch verbindlich geregelt werden. Die Zuführung des motorisierten Verkehrs zum Betriebsgelände müsse so gestaltet werden, dass keine weiteren Belastungen für die Anwohner in den angrenzenden Wohngebieten entstehen.

In diesem Zusammenhang bitte der Bürgerverein Langwasser die Erkenntnisse und Vorschläge aus dem Integrierten Stadtteilentwicklungskonzept (INSEK) Nürnberg Südost zu berücksichtigen

und Trassen vorzusehen, über die eine Verbindung zur Bahnlinie nach Regensburg etwa in der Höhe des geplanten IKEA-Kaufhauses realisiert werden könne, um die Durchlässigkeit und Vernetzung zu verbessern.

Deutsche Post AG

Da sich im Ergebnis an den Planungen nichts geändert habe, halte die DP AG an ihren Stellungnahmen vom 20.01.2017 und 06.06.2017 in vollem Umfang in sachlicher und rechtlicher Hinsicht fest.

In dem „Verkehrsplanerischer Fachbeitrag - Ergebnisbericht" seien etwaige Zuwächse bei der DP AG im Prognosezeitraum bis zum Jahr 2030 hinsichtlich eines steigenden Verkehrsaufkommens zwar berücksichtigt und festgehalten worden: „Insgesamt können die abgeschätzten zusätzlichen Verkehrsaufkommen im Straßennetz abgewickelt werden, wobei die Route über die Beuthener Straße (nördlicher Abschnitt) zur Regensburger Straße am Knotenpunkt LSA 525 (Hans-Kalb-Straße / Regensburger Straße) zu langen Wartezeiten führt', SSP Consult, Verkehrsplanerischer Fachbeitrag, September 2017, Punkt 6, S. 16.
Bestätigt seien damit aber nur die bisherigen Erkenntnisse im Bebauungsplanverfahren.

Die DP AG erhebt im Hinblick auf die Planungsabsichten der Stadt weiterhin folgende Forderungen:
• Der genehmigte Bestand für den gegenwärtigen Betrieb des Briefzentrums und der Paketzustellbasis sei zu schützen und dürfe nicht durch die Ansiedlung des geplanten Logistikcenters eingeschränkt werden. Dies betreffe vor allem die für den Betrieb des Briefzentrums und der Paketzustellbasis unbedingt erforderliche verkehrliche Erschließung (An- und Abfahrtverkehr).
• Darüber hinaus müsse gesichert sein, dass die DP AG den Betrieb des Briefzentrums und der Paketzustellbasis jederzeit zum einen ohne Überlastung der Poststraße und zum anderen ohne Einschränkungen hinsichtlich der zulässigen Immissionen durch die Ansiedlung des geplanten Logistikcenters erweitern könne.
• In der Planbegründung werde auf das Briefzentrum und die Paketzustellbasis der DP AG zwar Bezug genommen. Dabei solle es einerseits für die Knotenpunkte LSA 595 (Beuthener Straße / Poststraße) und LSA 570 (Beuthener Straße / Karl-Schönleben-Straße) bei am Nachmittag langen, jedoch noch akzeptablen Wartezeiten" bleiben, andererseits offensichtlich nicht jedoch am Knotenpunkt LSA 525 (Hans-Kalb-Straße / Regensburger Straße). In der Planbegründung (September 2017, Punkt 1.5.3.1, S. 14) wird hierzu festgehalten:
„Aufgrund des geringen Freigabezeitanteils entstehen hier lange Wartezeiten." Offensichtlich sei also sichergestellt, dass die Wartezeiten am Knotenpunkt LSA 525 (Hans-Kalb-Straße / Regensburger Straße) noch „akzeptabel“ wären, auf möglichst keine oder eben nur allenfalls „akzeptable" Wartezeiten sei die DP AG aber angewiesen“. Unklar sei zudem, mit welcher Annahme/Unterstellung gearbeitet werde, wenn in der Planbegründung zur unterstellten „zeitlichen Verschiebung des Quell- und Zielverkehrs der Deutschen Post (Briefverteilzentrum, DHL Express Zentrum) gegenüber dem zeitlichen Auftreten des Verkehrsaufkommens durch das geplante Logistikcenter geschrieben wird (Planbegründung, September 2017, Punkt 1.5.3.1, S. 14).
• Bemängelt werde weiterhin, dass in der Planbegründung die „nicht näher bekannte" Vorbelastung hinsichtlich etwaiger immissionsschutzfachlicher und -rechtlicher Konflikte nicht ausreichend ermittelt sei, zumal hierzu ,das Briefverteilzentrum der Deutschen Post und ein Standort von DHL (Postzentrum) zählen sollen. Dem „Gebot der Konfliktbewältigung" entsprechend, seien Konflikte des Immissionsschutzes möglichst auf bauplanungsrechtlicher Ebene zu lösen und dürften nicht einem künftigen Baugenehmigungsverfahren überlassen bleiben. Insoweit sei für die DP AG derzeit nicht erkennbar, welche Regelung ausweislich eines „Bauantrages" - möglicherweise zu Lasten der benachbarten DP AG - an Immissionsrichtwertanteilen tags und nachts verfügt werden solle.

Zu den Einwänden:

Alpha Gruppe

Der Bebauungsplan mit städtebaulichen Vertrag wird für die in der Satzung zulässigen Nutzungen aufgestellt. Sind anderweitige Vorhaben geplant, die nach Art der Nutzung nicht zulässig sind, ist eine Änderung des Bebauungsplans und damit eine neue Beurteilung des Verkehrsaufkommens notwendig. Ob anderweitige Vorhaben mit der verkehrlichen Situation vereinbar sind, ist dann erneut zu prüfen. Das geplante Vorhaben entspricht den Festsetzungen des Bebauungsplans. Die verkehrliche Abwicklung des induzierten Verkehrs wurde im Fachgutachten nachgewiesen.

Die potentiellen Erweiterungsflächen für Gebäude im Plangebiet wurden im verkehrsplanerischen Fachbeitrag berücksichtigt. Die verkehrliche Beurteilung des Fachbeitrags bezieht sich auf die maximal mögliche Bebauung im Plangebiet.

Da bislang keine konkreten Nutzungen für die unbebauten Grundstücke der Alpha Gruppe vorliegen, konnte hierfür kein zusätzliches Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden. „Weitere Gewerbeansiedlungen an der Poststraße wurden nicht berücksichtigt, da aus einem diesen möglichen Gewerbeansiedlungen zugeordneten Genehmigungsprozess keine Daten zum Verkehrsaufkommen vorliegen“ (verkehrsplanerischer Fachbeitrag S. 7). Es wurden aber künftige Verkehre für die bestehenden Betriebe berücksichtigt. Es wurde eine jährliche Zuwachsrate der Verkehre von 4 % pro Jahr bis 2030 für die Betriebe der Deutschen Post AG angenommen. Auch mit dieser Zuwachsrate und dem geplanten Logistikcenter ist der Verkehr über die Poststraße abzuwickeln.

Für eine erweiterte bzw. über das bestehende Planungsrecht hinausgehende Nutzung sowie eine öffentliche Erschließung zwischen Poststraße und Gleiwitzer Straße ist eine Änderung des Bebauungsplans Nr. 4504 in einem separatem Verfahren erforderlich, da dieser keine öffentliche Verkehrsfläche festsetzt. In diesem Rahmen muss dann auch der östliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4645 einbezogen werden. Gegebenenfalls ist dieser Teilbereich mitzubetrachten und in das Verfahren mit einzubeziehen.

Amt für Landwirtschaft, Ernährung und Forsten

In Punkt I.5.5.5 „Waldersatz“ der Begründung wird beschrieben, dass die Verpflichtung zur flächengleichen Ersatzaufforstung über Einzelverträge mit den Eigentümern und über den städtebaulichen Vertrag sichergestellt wird. Von einer zusätzlichen textlichen Festsetzung in der Satzung wird daher abgesehen.

Landesbund für Vogelschutz

Die Verpflichtung zur erforderlichen Ersatzaufforstung im Ballungsraum und die Regelungen zum Monitoring sind im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vertraglich gesichert. Von einer zusätzlichen textlichen Festsetzung in der Satzung wird daher abgesehen. Die Ersatzaufforstung dient dem Ausgleich für den Wald und zielt nicht auf die Bevölkerung Nürnbergs. Eine Nutzbarkeit durch die Bevölkerung ist ein zusätzlicher Nutzen, der in der Ausgleich-Ersatz-Bilanzierung nicht zwingend angelegt ist.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - Verkehrsclub Deutschland - Bürgerverein Langwasser

Das Gutachten der SSP Consult lag während der öffentlichen Auslegung im Stadtplanungsamt zur Einsicht aus und war ebenfalls unter den Anlagen zum Umweltbericht online abrufbar. Dies wurde im Amtsblatt der Stadt Nürnberg bekanntgemacht. Ein Zugang sowohl in Papierform, als auch in digitaler Form war gegeben.

Eine Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Poststraße und der Gleiwitzer Straße über das bislang unbebaute Grundstück westlich des Geltungsbereichs kann im Rahmen

der künftigen Entwicklung der unbebauten Flächen in Abstimmung mit dem dortigen Eigentümer erfolgen. Für die planungsrechtliche Sicherung einer Fußwegeverbindung zur Gleiwitzer Straße ist die Anpassung des Bebauungsplans Nr. 4504 erforderlich, da in diesem aktuell keine öffentliche Fußwegeverbindung oder ein Geh- und Fahrtrecht festgesetzt ist. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 4645 ist die Sicherung dieses Fußwegs nicht möglich. Sollte die Fußwegeverbindung im Rahmen einer Änderung des Bebauungsplans Nr. 4504 festgesetzt werden, ist auch der östliche Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 4645 erneut zu betrachten und gegebenenfalls mit zu ändern.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur besseren Anbindung an den ÖPNV, zur Weiterführung des vorhandenen getrennten Geh- und Radwegs an der Südseite der Beuthener Straße, die Querung der Poststraße entlang der Beuthener Straße und die Wegeverbindung von der Haltestelle „Poststraße“ zum Plangebiet liegen außerhalb des Geltungsbereichs und waren kein Bestandteil der vorliegenden Planungen. Auf Grund dessen wurden die Einwände in der Begründung thematisiert, Lösungen können mit dem Bebauungsplan aber nicht aufgezeigt werden. Ein Konzept für eine Verbesserung des Modal Splits ist durch die Beschränkungen des Geltungsbereichs und des Festsetzungskatalogs nicht möglich.

Das Vorsehen von Radverkehrsmöglichkeiten auf der gesamten Länge der Poststraße kann nicht im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans planungsrechtlich gesichert werden, da die Poststraße (Fl. Nr. 180/2299 Gemarkung Langwasser) nicht vollumfänglich im Geltungsbereich liegt. Weiterhin wird die Herstellung von Radverkehrsmöglichkeiten auf der Poststraße als schwierig angesehen, da die vorhandene Fahrbahnbreite (ca. 7 m) in der Poststraße erforderlich ist, um Begegnungsverkehr von zwei Lkw abwickeln zu können. Eine Verbreiterung der Fahrbahn für das Vorsehen eines Radwegestreifens ist aufgrund angrenzender privater Grundstücksflächen, deren Bebauung teilweise nah an der Poststraße angrenzt, nicht möglich.

Eine übergeordnete Wegetrasse Richtung Bahnlinie / IKEA ist im Gesamtzusammenhang zu betrachten und zu planen. Im Geltungsbereich könnte nur eine Teilstrecke dieser Wegeverbindung vorgesehen werden. Da eine Fortführung der Wegetrasse Richtung Regensburger Straße aktuell nicht geplant ist, wird im Plangebiet im vorliegenden Bebauungsplan keine öffentliche Wegeverbindung festgesetzt. Bei künftiger Planung dieser Wegetrasse könnte eine Änderung des vorliegenden Bebauungsplans erforderlich werden.

Für eine verbesserte Fuß- und Radanbindung sowie des ÖPNV an das Plangebiet und dessen Umgebung ist eine übergeordnete Planung erforderlich. Im Bebauungsplan kann dazu keine Festsetzung getroffen werden.

Deutsche Post AG

Das Ergebnis des verkehrsplanerischen Verkehrsbeitrags hat sich trotz Berücksichtigung zusätzlicher Verkehre der Post, die im Rahmen der öffentlichen Auslegung mitgeteilt wurden, nicht geändert. Das künftige prognostizierte Verkehrsaufkommen, welches durch das geplante Logistikcenters bzw. der zulässigen Nutzungen sowie die Betriebe der Post AG hervorgerufen wird, kann über die Poststraße abgeleitet werden. Auch sind die potentiellen Erweiterungsflächen des geplanten Logistikcenters sowie eine jährliche Verkehrszunahme der Bestandsbetriebe in der Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2030 enthalten und werden somit im verkehrsplanerischen Fachbeitrag berücksichtigt.

Mit Ansiedlung des geplanten Logistikcenters im Plangebiet wird der Betrieb des Briefzentrums und der Paketzustellbasis nicht eingeschränkt. Die verkehrliche Erschließung bleibt weiterhin gesichert. Im verkehrsplanerischen Fachbeitrag ist nachgewiesen, dass das künftig prognostizierte Verkehrsaufkommen in der Poststraße abgeleitet werden kann.

Der verkehrsplanerische Fachbeitrag (Ergebnisbericht V09 September 2017) stellt dar, dass das steigende Verkehrsaufkommen durch das im Bebauungsplan Nr. 4645 geplante Logistikcenter

und durch die beiden Anlagen der Deutschen Post und DHL an der Beuthener Straße/Poststraße (LSA 595) unter Berücksichtigung der anderen Nutzungen in der Poststraße leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Zwar sind für einzelne Verkehrsbeziehungen an einzelnen Knotenpunkten bereits jetzt teilweise „sehr lange Wartezeiten die nur wenige Kraftfahrzeuge betreffen“ oder „lange, aber noch akzeptable Wartezeiten“ zu erwarten. Diese sind auf die Zeiträume bezogen, in denen wegen veranstaltungsbedingter Verkehre (insbesondere Messe) besondere Signalzeitenpläne aktiviert sind. Außerhalb dieser Aktivzeiten sind die Wartezeiten nicht kritisch. Sie stellen keine Überlastung der Poststraße und keine rechtlich relevante Betriebsbeeinträchtigung der bislang in der Poststraße ansässigen Gewerbebetriebe dar. An den anderen zwei Knotenpunkten LSA 570 (Kreuzung Beuthener Straße / Karl-Schönleben Straße) und LSA 525 (Kreuzung Hans-Kalb-Straße / Regensburger Straße) ist bereits das „allgemeine“ Verkehrsaufkommen für die Einschätzung der Leistungsfähigkeit bedeutsam. Insbesondere der Knotenpunkt LSA 525 ist aufgrund seiner Lage im Zuge der Regensburger Straße hoch belastet. Auf die Zuwächse des Vorhabens im Bebauungsplangebiet allein können die Aussagen zur Leistungsfähigkeit hier nicht zurückgeführt werden.

Durch die Verwaltung und die Logistikabteilung des Logistikzentrums wird zudem der Quell- und Zielverkehr des Vorhabens entzerrt. Der Ziel- und Quellverkehr der beiden Abteilungen wird auf Grund der unterschiedlichen Arbeitszeiten nicht im gleichen Zeitraum stattfinden.

Zu berücksichtigen ist grundsätzlich, dass die Belange des Personen- und Güterverkehrs in der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind (§1 Abs. 6 Nr.9 BauGB), die Festsetzungsmöglichkeiten der Bebauungsplanung sich aber auf Verkehrsflächen bzw. Stellplatzflächen beschränken. Weder sind ein Modal-Split, maximale Belegungszeiten, Umschlaghäufigkeiten bei Stellplätzen und sonstige verkehrstechnische Nutzungsbeschränkungen festsetzbar. Die festgesetzten Verkehrsflächen sowohl der Poststraße als auch der angrenzenden Straßen reichen für den Begegnungsverkehr von LKWs und sind für die Erschließung eines Gewerbegebiets geeignet. Verkehrslenkende Maßnahmen, wie das zentrale Leitsystem für die Messeverkehre, die Steuerungen der Lichtsignalanlagen und weitere Eingriffe in das Verkehrssystem mit dem Ziel. für die im Stadtgebiet angesiedelten Nutzungen optimale Erreichbarkeiten zu gewährleisten obliegen der Verkehrsplanung und sind über die Bebauungsplanung nicht sinnvoll abzudecken. Allein die zeitabhängige Komponente der Verkehrsauslastung der Straßen entzieht sich der statischen Planung einer Bebauungsplan-Satzung.
D.h. eine Beschränkung von Stellplätzen über den Bebauungsplan bzw. eine Regelung oder Beschränkung des Zielverkehrs ist mit Hilfe des Baugesetzbuchs nicht möglich. Durch die ausreichend dimensionierte Poststraße sowie die nachgewiesene Funktionalität an den Knotenpunkten ist die zulässige Nutzung im Bebauungsplan verkehrlich abwickelbar.

Die zulässigen Lärmemissionen der DP AG werden nicht durch das geplante Logistikcenter beeinflusst. Für die Post AG gelten aktuell und auch bei Erweiterungen des Betriebes, die im Bebauungsplan Nr. 4504 festgesetzten immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel. Diese Festsetzung wird nicht durch den vorliegenden Bebauungsplan beeinflusst, sodass auch keine Einschränkung der zulässigen Emissionsrichtwertanteile der Post AG durch die Ansiedelung des geplanten Logistikcenters hervorgerufen wird.

Die Vorbelastung durch weitere, bestehende gewerbliche Anlagen (Gewerbenutzungen nördlich des Plangebiets, Gewerbegebiet Thomas-Mann-Straße) ist nicht näher bekannt. Im Rahmen des Bebauungsplans wurden jedoch vorsorglich Immissionsrichtwertanteile angesetzt, welche der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete in den Beurteilungszeiträumen tags und nachts um 10 dB unterschreiten. Die Einhaltung der reduzierten Immissionsrichtwertanteile durch den prognostizierten Betrieb wurde im Immissionsschutzgutachten nachgewiesen.

Kosten

Durch den städtebaulichen Vertrag mit dem Investor entstehen der Stadt Nürnberg keine zusätzlichen Kosten. In diesem verpflichtet sich der Investor zur Übernahme aller durch das Vorhaben verursachten Kosten.

Zeitliche Umsetzung

Der Bebauungsplan Nr. 4645 soll im AfS am 08.02.2018 als Satzung beschlossen werden. Anschließend tritt der Bebauungsplan durch die Bekanntmachung des Beschlusses im Amtsblatt in Kraft.

Fazit

Mit Hilfe des Bebauungsplans wird Baurecht (Gewerbe) für eine im Flächennutzungsplan als Gewerbegebiet dargestellte Fläche geschaffen. Durch den Investor ist zudem nach Abschluss des Verfahrens eine zügige Bebauung sichergestellt.

Der Bebauungsplan Nr. 4645 soll als Satzung beschlossen und anschließend im Amtsblatt bekannt gemacht werden.