

Zusammenfassende Erklärung
gemäß § 10 Abs. 4 BauGB
zum Bebauungsplan Nr. 03/005 (alt: 5275/022)
- Speditionstraße West -

Stadtbezirk 3

Stadtteil Hafen

Das Gebiet des Vorentwurfes erstreckte sich zum Beginn des Planverfahrens und somit zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Nordwesten auf einen etwas kleineren Planbereich, der noch nicht die Uferpromenade (ehemalige Kranbahn) als öffentliche Verkehrsfläche beinhaltete. Im Südosten erstreckte sich der Geltungsbereich noch nicht auf die gesamte Wendeanlage der Speditionstraße.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde am 10.05.2004 im Zusammenhang mit drei weiteren, ursprünglich zeitlich parallel verlaufenden Bebauungsplänen zur Düsseldorfer Hafenentwicklung, durchgeführt. Bezogen auf den Bebauungsplan-Vorentwurf wurden folgende Fragen bzw. Themen angesprochen und behandelt:

- Führt die Entwicklung eines Mischgebiets zu erhöhten Auflagen und Kosten für bestehende Betriebe im Hafen?
- Sind die (seinerzeitig angenommenen) Geruchsimmissionen auch für die Vollzugsbehörde (seinerzeit staatliches Umweltamt) akzeptabel?
- Werden die Lärmbelastungen aus der Rheinschifffahrt beachtet?
- Wird die Bebauung an der Kesselstraße als Schallschutz vor der Bebauung der Speditionstraße fertiggestellt?
- Die TA Lärm ist zu beachten.
- Wie werden die entfallenden Stellplätze ersetzt?

Hierauf wurde nach seinerzeitigem Kenntnisstand geantwortet. Demnach wurde erwartet, dass Auflagen für die Betriebe eher durch neuere Umweltauflagen – nicht aber durch die geplanten Mischgebiete – entstehen können.

Die Ermittlungen und Prognosen zu Geruchsimmissionen waren dabei zum Zeitpunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung noch nicht mit dem damaligen staatlichen Umweltamt abgestimmt. Die in der Beteiligung thematisierten Lärmbelastungen der Rheinschifffahrt wie auch die Anforderungen der TA Lärm wurden bei der Planung beachtet. Da Lärmschutzaufgaben für bauliche Nutzungen entlang der Landzungen Kesselstraße und Speditionstraße unabhängig voneinander umsetzbar sein sollten, war eine zeitliche Priorisierung der Landzunge Kesselstraße nicht gewollt. Zum Ersatz der entfallenden Stellplätze wurde seinerzeit auf ein anderes Planvorhaben (sog. Streamer -> heutiges Bauprojekt 'Float') verwiesen, das Raum für Stellplätze schaffen sollte.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 BauGB beteiligt. Insbesondere haben die Bezirksregierung Düsseldorf, die seinerzeitige Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co.KG sowie die Industrie- und Handelskammer (IHK) Bedenken hervorgebracht. Mit der Entwicklung eines Mischgebiets in der Nachbarschaft zum Hafen wurde die Schaffung einer neuen Konfliktsituation, möglicherweise mit unzumutbaren Immissionsbelastungen, erwartet. Es wurde angeregt, die westlich gelegene Landzunge „Kesselstraße“ als gewerbliche Pufferzone einzurichten. Den Anregungen und Bedenken wurde mit dem Argument begegnet, dass mit der Planung der Trennungsgrundsatz beachtet werde. Zudem wurde dargelegt, dass mit der Belegung des Medienhafens durch das Mischgebiet an der Speditionstraße - selbst bei der Notwendigkeit von baulichen und technischen Vorkehrungen an den geplanten Gebäuden - die Vorteile gegenüber einer Beibehaltung des vormaligen Planungsrechts (Gewerbegebiet) überwiegen. Überdies wurde gefordert, alle Bebauungspläne im Düsseldorfer Hafen zu einem Bauleitplanverfahren zusammenzufassen. Da dies aus planungsrechtlicher wie immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht erforderlich und zweckmäßig war, wurde dies zurückgewiesen. Der Einwendung des Hafenbetreibers, dass die Entwicklungsfähigkeit der im Hafen ansässigen Betriebe nicht vorrangig durch die Wohngebiete von Hamm begrenzt werde, konnte durch Genehmigungsrecherchen sowie durch ein Lärmgutachten begegnet werden.

Mit der Einleitung der ersten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans gegenüber dem Vorentwurf nunmehr auf die ehemalige Krahnbahn am Hafenbecken A sowie auf die gesamte Wendeanlage der Speditionstraße ausgeweitet. Die erste öffentliche Auslegung des Plan-Entwurfs erfolgte vom 22.04.2008 bis einschließlich 27.05.2008 gemeinsam mit drei weiteren Hafenbebauungsplänen. Anlässlich der öffentlichen Auslegung haben Träger öffentlicher Belange und Privatpersonen zur Planung Stellung genommen.

Zahlreiche Einwendungen, insbesondere die des Hafenbetreibers sowie einzelner Industrie- und Gewerbebetriebe im Hafen sowie die der IHK, bezogen sich auf die Ermittlung der Immissionssituation im Plangebiet. Es wurden Anregungen vorgebracht, die auf einen vertieften Untersuchungsbedarf – insbesondere hinsichtlich der Umweltbelange Lärm, Luftschadstoffe, Artenschutz und Gerüche – hinwiesen. Diesen Anregungen wurde umfassend gefolgt. Die Ermittlungen der Immissionssituation wurden seit Ende der ersten Offenlage durch neue Gutachten zum Feinstaub, zum Lärm und zur Geruchssituation ergänzt und aktualisiert. Für den Belang des Artenschutzes wurde ein separates Gutachten erstellt. Auch die Untersuchungen zur Genehmigungssituation einzelner Industrie- und Gewerbebetriebe im relevanten Einzugsgebiet des Bebauungsplans 'Speditionstraße West' wurden aktualisiert und ergänzt. Die Einschätzung der jeweiligen Genehmigungssituation wurde dabei mit der Unteren Immissionsschutzbehörde abgestimmt. Den durch die Einwender vorgebrachten Bedenken hinsichtlich möglicher Ermittlungsdefizite, Prognoseungenauigkeiten oder Fehleinschätzungen konnte damit begegnet werden.

Ferner wurden (insbesondere seitens der Bezirksregierung Düsseldorf) Bedenken vorgebracht, dass sich im Plangebiet kein Mischgebiet unter Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse realisieren lassen würde. Hier wurde eine Missachtung des Trennungsgrundsatzes des §50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie des Gebots der Konfliktbewältigung befürchtet. Nach den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchungen wurden diese Bedenken nicht geteilt. Die für ein Mischgebiet maßgeblichen Immissionswerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid, Geruch sowie für Gewerbelärm zur Tagzeit werden im Plangebiet eingehalten. Planbedingte Konflikte (Gewerbelärm nachts und Verkehrslärm) wurden durch differenzierte Schutzvorkehrungen im Plangebiet, die in einem ausgewogenen Verhältnis von Aufwand zum Nutzen stehen, gelöst. Der Anregung, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie den Trennungsgrundsatz in der Planung zu beachten, wurde damit in vollem Umfang gefolgt.

Mehrere Stellungnahmen aus dem Kreis der auf das Plangebiet einwirkenden Industrie- und Gewerbebetriebe drückten Bedenken aus, dass die Belange der Hafenwirtschaft einschließlich der Belange des Güterverkehrs sowie die Interessen einzelner Betriebe an der Fortführung und Entwicklung ihres jeweiligen Betriebs durch das an den Hafen heranrückende Mischgebiet beeinträchtigt würden. Diesem Aspekt wurde aufgrund der Einwendungen aus der Offenlage vertieft nachgegangen und er wurde in die gutachterlichen Untersuchungen einbezogen. Es wurde festgestellt, dass diesbezügliche Bedenken aufgrund der im Plangebiet vorzufindenden Immissionssituation und aufgrund der nachhaltigen Festsetzungen zum Selbstschutz des Mischgebiets unbegründet waren.

Die Festsetzungen zum baulichen Selbstschutz des Mischgebiets wurden aufgrund der Einwendungen jedoch in Abstimmung mit den zuständigen Aufsichts- bzw. Immissionsschutzbehörden so konkretisiert, dass sie künftig in den jeweiligen Einzel-Genehmigungsverfahren der Industrie- und Gewerbebetriebe im Hafen keine Beschränkungen im Rahmen der Anwendung der TA Lärm bewirken. Somit wurde sichergestellt, dass die gewerblichen Nutzungen – einschließlich des trimodalen Güterumschlags – in ihrer Entwicklungsfähigkeit im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht nicht eingeschränkt werden. Des Weiteren wurden in untergeordnetem Umfang unterschiedliche Anregungen, wie beispielsweise zur Beachtung des Hochwasserschutzes vorgebracht. Die eingebrachten Bedenken konnten weitgehend ausgeräumt oder in der Planung berücksichtigt werden.

Die nach der ersten Offenlage durchgeführten, umfangreichen Nachuntersuchungen und Erkenntnisse führten zu Änderungen des Bebauungsplans. Diese betrafen insbesondere die Kennzeichnung der Gewerbelärmvorbelastung und die daraus resultierende Konkretisierung der Festsetzung zum baulichen und technischen Schallschutz. In untergeordnetem Umfang wurden zudem Änderungen an den Zulässigkeiten einzelner Nutzungen im Mischgebiet sowie bei den Geh- Fahr- und Leitungsrechten vorgenommen. Diese wurden in den Entwurf des Bebauungsplans eingearbeitet und es fand eine zweite öffentliche Auslegung vom 19.07.2011 bis zum 19.08.2011 statt.

Im Rahmen der zweiten öffentlichen Auslegung gingen teilweise umfangreiche Stellungnahmen, insbesondere von betroffenen Betrieben des Düsseldorfer Hafens, ein. Hierin wurde zum Teil auf vorangegangene, bereits im Rahmen der ersten Offenlage abgewogene Stellungnahmen verwiesen. Überdies ließen einzelne Einwander die aktualisierten bzw. neuen Umweltgutachten durch Sachverständige prüfen. Den inhaltlichen Anmerkungen der Sachverständigen konnte nach fachlicher Prüfung sowie anhand der Ergebnisse der zwischenzeitlich, während der ersten Offenlage durchgeführten ergänzenden Untersuchungen, qualifiziert begegnet werden, so dass hieraus keine maßgeblichen Änderungen des Abwägungsergebnisses resultierten. Einzelne planungsrelevante Hinweise der Einwander wurden redaktionell in die Planunterlagen eingearbeitet (z.B. Aufnahme der Gewerbelärmvorbelastung in die textliche Festsetzung Nr.8, Konkretisierung des Begriffs der Loggia, Anpassung der Dachbegrünung u.a.). Zudem wurde nach erneuter Prüfung der Genehmigungssituation im Düsseldorfer Haupthafen, zur Rücksichtnahme auf ein im Hafen ansässiges Logistikunternehmen, der Richtungssektor für nachweispflichtige Fassaden vergrößert. Nach der zweiten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans wurde zudem die Ermittlung des Abwägungsmaterials zum Störfallbetriebsbereich des Containerhafens um neue Erkenntnisse ergänzt.

Nach einer Einzelfallbetrachtung wurde ein angemessener Abstand zu diesem Betriebsbereich mit 900 m ermittelt. Somit liegt das geplante Mischgebiet mit rund 820 m Entfernung zum Containerhafen innerhalb, jedoch am äußersten Rand des empfohlenen Abstandsradius'. Das für die geplanten Mischnutzungen gegebene Risikopotenzial durch Störfallbetriebsbereiche wurde im Fall des Containerhafens unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowie unter Einbeziehung aller anlagen- und störfallspezifischen Aspekte jedoch als äußerst gering eingestuft. Überdies erfolgte nach der zweiten öffentlichen Auslegung eine Änderung der schriftlichen Festsetzung zum baulichen Schallschutz. Dabei wurden im Sinne der Planungssicherheit für die Hafенbetriebe insbesondere Regelungen zu teilöffnbaren Fenstern gestrichen. Die Festsetzungen zum baulichen Schallschutz wurden damit im Sinne der Betriebe noch eindeutiger an der TA Lärm ausgerichtet.

Infolge dieser Änderungen wurde eine erneute (dritte) öffentliche Auslegung durchgeführt. Diese erfolgte vom 06.01.2015 bis 06.02.2015. In dieser wurden zu den umweltrelevanten Sachverhalten im Wesentlichen Stellungnahmen vorgebracht, die auf vorangegangene Stellungnahmen verwiesen. Da sich die Ermittlung der Umweltsituation im Plangebiet sowie in dessen Umgebung gegenüber der vorangegangenen 2. Offenlage nicht maßgeblich verändert hat, haben die bisherigen Abwägungsergebnisse weiterhin Bestand; es konnte auf den bisherigen Umgang mit den Umweltthemen – mit Ausnahme kleinerer Aktualisierungen – verwiesen werden. Änderungen des Bebauungsplans ergaben sich hieraus bis zum Satzungsbeschluss nicht.

Auch nach Abwägung der vorgetragenen Sachargumente kamen für die Stadt Düsseldorf, keine anderweitigen Planungsmöglichkeiten in Betracht.

**Zum Beschluss des Rates
der Landeshauptstadt
Düsseldorf vom 15.09.2016**

61/12- B - 03/005

Düsseldorf, 04.10.2016

**Der Oberbürgermeister
Planungsamt
Im Auftrag**


(Franken)

