

**Bericht zur
Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB
vom 01.07.2024 bis 26.07.2024
zur 158. Änderung des Flächennutzungsplans
– Weizenmühlenstraße / Kesselstraße –
Stadtbezirk 3 - Stadtteil Hafen
(Vorentwurf)**

1. Schriftlich vorgebrachte abwägungsrelevante Äußerungen zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB

Im Zeitraum vom 01.07.2024 bis 26.07.2024 wurde der Vorentwurf der 158. Flächennutzungsplanänderung im Stadtplanungsamt ausgehängt und im Internet veröffentlicht. Eine Öffentlichkeitsveranstaltung (Stadtplanung zur Diskussion) wurde für das nachfolgende Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Es wurden in dem Zeitraum folgende abwägungsrelevante Äußerungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht.

1. Anwaltskanzlei, die folgende Unternehmen und Organisationen anwaltlich vertritt:

- Verein zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen des Düsseldorfer Hafens e.V., c/o IHK zu Düsseldorf, Ernst-Schneider-Platz 1, 40212 Düsseldorf
- Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Hammer Landstraße 3, 41460 Neuss
- RheinCargo GmbH & Co. KG, Hammer Landstraße 3, 41460 Neuss
- Fortin Mühlenwerke GmbH & Co.KG, Fringsstraße 1, 40221 Düsseldorf
- Deutsche Tiernahrung Cremer GmbH & Co. KG, Weizenmühlenstr. 20, 40221 Düsseldorf
- DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Wesermünder Straße 17, 40221 Düsseldorf

1.1. Bezüglich der genauen räumlichen Abgrenzung der Spitze der Halbinsel Weizenmühlenstraße (ehem. Plange Mühle) ist auf die zeichnerische Festlegung im Regionalplan Düsseldorf (RPD) hinzuweisen.

Antwort:

Die Darstellung des Gewerbegebiets im Bereich Spitze Weizenmühlenstraße wurde an die aktuellen hafenauffinen Nutzungen angepasst. Da der Flächennutzungsplan und Regionalplan nicht parzellenscharf sind und der Flächennutzungsplan in einem Maßstab von 1:20000 dargestellt wird, kann es teilweise zu geringfügigen Abweichungen zwischen FNP und Regionalplan kommen.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

1.2. Es wird darauf hingewiesen, dass sowohl der Bereich der ehemaligen Plange Mühle als auch die Halbinsel Kesselstraße einschließlich des Kopfendes des

Hafenbeckens B erheblich durch Immissionen, insbesondere Gewerbelärm, Gerüche, Staub und Feinstaub, vorbelastet sind. Nach den vorliegenden Gutachten ist insbesondere davon auszugehen, dass der Immissionsrichtwert eines Gewerbegebiets von 50 dB(A) nachts in den geplanten Gewerbegebieten durchgängig überschritten sein dürfte. Bereits für den Planungsbereich Speditionstraße West und der dort erfolgten Festsetzung eines Mischgebietes ist von einer Vorbelastung durch Gewerbelärm von 50 dB(A) nachts ausgegangen worden, sodass vieles dafürspricht, dass auch im Bereich der näher zum Industriehafen gelegenen Plange Mühle die Immissionsrichtwerte zum Gewerbelärm überschritten sind. Die zwischenzeitlichen gutachterlichen Untersuchungen zum Projekt Pier One und auch im Bereich Plange Mühle haben dies bestätigt.

Es sollten daher bereits jetzt bei der Ermittlung des Abwägungsmaterials die Umwelteinwirkungen auf die Gewerbegebiete gutachterlich untersucht und bewertet werden.

Antwort:

Die genannten Umwelteinwirkungen werden für die Halbinsel Kesselstraße (einschließlich des Kopfende des Hafenbeckens B) gutachterlich im Rahmen des nachfolgenden Bebauungsplanverfahrens untersucht. Sofern Überschreitungen der einschlägigen Richtwerte ermittelt werden, werden diese in den neuen Gewerbegebieten und gemischten Bauflächen auf Ebene des Bebauungsplans gelöst (z.B. Nutzungsgliederung oder technische Maßnahmen). Die Umwelteinwirkungen können auf Ebene der Flächennutzungsplanung nur grundsätzlich behandelt werden. Alle für die Planung wesentlichen Umweltauswirkungen werden im Umweltbericht umfassend dargestellt. Auf der Ebene des Flächennutzungsplans entstehen keine neuen immissionsschutzrechtlichen Konflikte. Aus der FNP-Änderung leiten sich keine konkreten Bauvorhaben ab. Da die genaue Bebauung auf FNP-Ebene noch nicht feststeht, können keine genauen Immissionswerte genannt werden. Durch die Staffelung der Baugebiete nach dem Trennungsgrundsatz (SO-Hafen/Gewerbegebiet/Gemischte Baufläche) können jedoch grundsätzliche Immissionskonflikte vermieden werden, die für die vorbereitende Bauleitplanung relevant sind. So kann einerseits verhindert werden, dass schutzwürdige Nutzungen im Medienhafen und Hamm durch stark emittierende Nutzungen beeinträchtigt werden und andererseits Hafennutzungen nicht durch heranrückende Wohnnutzungen eingeschränkt werden. Somit leistet die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplanes einen Beitrag zur grundsätzlichen Vermeidung von

Immissionskonflikten. Auf der Halbinsel Weizenmühlenstraße erfolgt mit der Darstellung als Gewerbegebiet lediglich eine Anpassung an den aktuellen Bestand. Die gutachterliche Untersuchung wird im Rahmen eines etwaigen neuen Bebauungsplans durchgeführt. Dort wird sichergestellt, dass etwaige neue Gewerbenutzungen mit dem Hafen verträglich sind. Aktuell ist jedoch kein neues Bebauungsplanverfahren für die Halbinsel Weizenmühlenstraße geplant. Die Erstellung von Gutachten für die Speditionstraße wird ebenso im Rahmen eines etwaigen neuen Bebauungsplans durchgeführt. Dort wird sichergestellt, dass neue Nutzungen mit dem Hafen verträglich wird. Aktuell ist jedoch auch kein neues Bebauungsplanverfahren für die Halbinsel Speditionstraße geplant. Die Darstellung gemischte Baufläche führt zu keinen neuen immissionsschutzrechtlichen Konflikten. Die Halbinsel Speditionstraße ist teilweise bereits jetzt (industriehafenseitig/westlich) als gemischte Baufläche dargestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.3. Im Falle von zu erwartenden Überschreitungen sollte bereits jetzt in die Planung eingestellt werden, dass Immissionskonflikte nicht zu Lasten des landesbedeutsamen und regionalbedeutsamen Hafenstandortes gelöst werden. Die Entstehung neuer Immissionsorte in den geplanten Gewerbegebieten ist auszuschließen und es ist planerisch sicherzustellen, dass nachträgliche Auflagen und Einschränkungen der Hafenbetriebe sicher ausgeschlossen sind. Der Düsseldorfer Hafen muss weiterhin uneingeschränkt seine Funktion erfüllen können, sich als multimodales Güterverkehrszentrum zu entwickeln und Flächen für hafensorientierte Wirtschaftsbetriebe vorzuhalten. Es sollte daher auch bereits jetzt auf der vorbereitenden Ebene des Flächennutzungsplans klar zum Ausdruck gebracht werden, dass Immissionskonflikte nicht auf Seiten der Hafenvirtschaft, sondern ausschließlich im Bereich der neuen Gewerbegebiete zu lösen sind.

Antwort:

Ein Hinweis wurde in die Begründung aufgenommen. Der landesbedeutsame Hafen darf durch die neuen Gewerbegebiete und gemischten Bauflächen nicht beeinträchtigt werden.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

1.4. Der Bereich östlich der Speditionstraße sowie die Spitze der Halbinsel

Speditionstraße sollen künftig als gemischte Bauflächen dargestellt werden, um hier eine Nutzungsmischung mit Wohnanteilen zu ermöglichen. Es sei geplant, die gesamte Halbinsel Speditionstraße als gemischte Baufläche darzustellen. Für den Bereich westlich der Speditionstraße sind seinerzeit erhebliche Vorbelastungen durch Immissionen ermittelt worden, die beim Thema Gewerbelärm zur Berücksichtigung einer erhöhten Vorbelastung von 50 dB(A) nachts geführt haben. Wie sich die Vorbelastung durch Immissionen in den jetzt zur Umnutzung vorgesehenen Bereichen darstellt, ist nicht bekannt. Es wird daher angeregt, bereits jetzt auf der Ebene der Flächennutzungsplanänderung der Belastung durch Immissionen, insbesondere Gewerbelärm, Gerüche, Staub und Feinstaub, weiter nachzugehen, um die umweltrechtlichen Auswirkungen der Planung frühzeitig zu kennen und im Planungsprozess berücksichtigen zu können. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Vorbelastungssituation ähnlich darstellt wie im Bereich Speditionstraße West. Sofern Überschreitungen der einschlägigen Richtwerte ermittelt werden, gilt auch für die Bereiche der gemischten Bauflächen, dass diese Herausforderungen nicht zu Lasten der Hafenwirtschaft, sondern in den neuen gemischten Bauflächen selbst zu lösen sind. Die Sicherung und Weiterentwicklung des Düsseldorfer Hafens als trimodales Güterverkehrszentrum darf nicht berührt oder gar eingeschränkt werden.

Antwort:

Die Umwelteinwirkungen werden auf Ebene der Flächennutzungsplanung grundsätzlich behandelt. Die Erstellung von Gutachten für die Speditionstraße wird im Rahmen eines etwaigen neuen Bebauungsplans durchgeführt. Dort wird sichergestellt, dass neue Nutzungen mit dem Hafen verträglich sind. Aktuell ist jedoch kein neues Bebauungsplanverfahren für die Halbinsel Speditionstraße geplant.

Die Darstellung gemischte Baufläche führt zu keinen neuen immissionsschutzrechtlichen Konflikten. Die Halbinsel Speditionstraße ist teilweise bereits jetzt (industriehafenseitig/westlich) als gemischte Baufläche dargestellt.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

1.5. Für die planerische und bauliche Entwicklung des Bereiches Speditionstraße

West zu einem Mischgebiet ist seinerzeit die Hafenvereinbarung der Landeshauptstadt Düsseldorf mit den Hafenbetrieben abgeschlossen worden.

In der Vereinbarung haben sich die Vertragspartner auf die Planungsziele der Bauleitplanung, die Inhalte des Bebauungsplans Nr. 03/005, die Grundsätze zur

Bewertung von Lärmimmissionen sowie die Eintragung von Immissionsduldungs-dienstbarkeiten verständigt. Die Mitwirkung an der Ermittlung der Emissions- und Immissionssituation im Hafen wurde ebenfalls als Planungsgrundlage einvernehmlich geregelt.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat für die nachfolgende Genehmigungsebene zugesichert, die planerischen Vorhaben und Festsetzungen zur Nutzungsart, zu baulichen und technischen Vorkehrungen zum Schutz vor Gewerbelärm in der Baugenehmigung oder dem Bauvorbescheid ausdrücklich zu sichern. Vereinbart wurde hierzu, dass in der jeweiligen Baugenehmigung oder dem jeweiligen Bauvorbescheid verbindlich zu regeln ist, dass ausgehend von einer Gewerbelärmbelastung von 50 dB(A) nachts allein durch die baulichen und technischen Maßnahmen am Gebäude eine Minderung um 5 dB(A) nachts an den Immissionsorten sicherzustellen ist und Räume oder Gebäudeteile, vor deren Öffnungen der Immissionsrichtwert von 45 dB(A) nachts nicht eingehalten wird, nicht als schutzbedürftige Aufenthaltsräume im Sinne der TA Lärm genutzt werden dürfen.

Die Hafenvereinbarung und die weiteren Absprachen auch auf der nachfolgenden Genehmigungsebene waren die wesentliche Grundlage dafür, dass es im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Speditionstraße West und den auf dieser Grundlage erteilten Baugenehmigungen und Bauvorbescheiden zu keinem gerichtlichen Verfahren zwischen Hafenwirtschaft und Stadt gekommen ist. Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hatte in seiner Sitzung vom 07.07.2016 dem Abschluss der Vereinbarung zugestimmt.

Die Hafenvereinbarung ist aus unserer Sicht nicht nur für den Standort Düsseldorf, sondern landesweit ein Vorzeigeeinstrument, wie in einer solchen städtebaulichen Nahtstelle die vorgefundenen Herausforderungen gemeinsam angegangen und zukunftssicher sowohl für den Industriehafen als auch für den Medienhafen gelöst werden können. Die Hafenvereinbarung hat sowohl für die Unternehmen im landes- und regionalbedeutsamen Hafen als auch für die Investoren in dem Plangebiet Planungs- und Investitionssicherheit geschaffen. Nach alledem möchten wir anregen, auch für die jetzt zur städtebaulichen Entwicklung anstehenden Bereiche Kesselstraße und Speditionstraße Vertragsverhandlungen aufzunehmen mit dem Ziel, eine ähnliche Verständigung zu finden.

Zur weiteren Abstimmung stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Antwort:

Die Anregung wird auf Ebene des nachfolgenden Bebauungsplans behandelt. Vertragsverhandlungen sind nicht Teil einer Flächennutzungsplanänderung. Die angesprochene Hafenvereinbarung wurde auf Ebene des Bebauungsplans verhandelt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.