



Industrie- und Handelskammer  
zu Düsseldorf

IHK Düsseldorf | Postfach 10 10 17 | 40001 Düsseldorf

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Frau Nitz  
Stadtplanungsamt  
Stadtverwaltung - Amt 61  
40200 Düsseldorf

Hausadresse:  
Ernst-Schneider-Platz 1  
40212 Düsseldorf

Tel. 02 11 35 57-0

ihkdus@duesseldorf.ihk.de  
www.duesseldorf.ihk.de

13. Juni 2019

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom  
15.05.2019

Unser Zeichen  
III Jab / Fit

Durchwahl  
3557-361

Fax  
3557-379

E-Mail  
jablonowski@  
duesseldorf.ihk.de

### **Plan - Vorentwurf Nr. FNP 193 - Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße -**

(Gebiet im Hafenbecken des Düsseldorfer Hafens etwa mit der Spitze der Halbinsel Kesselstraße sowie jeweils Böschungsbereiche der Halbinseln Weizenmühlenstraße, Speditionstraße und Bremer Straße)  
hier: Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrte Frau Nitz,

mit Schreiben vom 15. Mai 2019 baten Sie uns als Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu oben genannter Planung bis zum 17. Juni 2019.

Das ca. 6,1 Hektar große Plangebiet liegt im Düsseldorfer Haupthafen östlich der Spitze der Landzunge Kesselstraße zwischen Hafenbecken A und B.

Geplant ist die Neufestsetzung eines Gewerbegebietes am Kopf der Kesselstraße sowie Gehwegeverbindungen zwischen der Westseite der Speditionstraße, dem neu geplanten Gewerbegebiet und der Spitze der Weizenmühlenstraße. Das aktuelle Nutzungskonzept sieht ein Hotel mit Gastronomieangebot und Außenterrassen vor.

Wir haben folgende Hinweise:

#### **Zu den Gutachten**

Der FNP-Änderungsbereich liegt in direkter Nachbarschaft zu einem landes- und regionalbedeutsamen Hafen. Lärmvorbelastungen durch Gewerbe- und Verkehrslärm sind nicht auszuschließen. Wie dem beigefügten **Lärmgutachten** entnommen werden kann, werden die zulässigen Immissionsrichtwerte, die für Gewerbegebiete gelten sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum – ausgenommen an zwei Fassadenabschnitten - eingehalten. An den lärmvorbelasteten Fassaden werden die Nachtlärmwerte, die in einem Gewerbegebiet eingehalten werden müssen, nur geringfügig überschritten. Hierauf wird im Bebauungsplan mit entsprechenden textlichen Festsetzungen (s. Ziffer 8 der textlichen Festsetzungen) reagiert. Zu diesem Punkt haben wir daher keine weiteren Hinweise mehr.

Allerdings können wir der Seite 34 (hier: Ziffer 5.5.3 „**Tieffrequente Geräusche**“) des Gutachtens entnehmen, dass der Schalldruckpegel im Frequenzbereich <90Hz an einigen Fassaden in Summe im Tageszeitraum bei über 35 dB(A) und im Nachtzeitraum bei über 25 dB(A) liegt. Schädliche Umwelteinwirkungen durch tieffrequente Geräusche in geschlossenen Räumen können daher nicht ausgeschlossen werden. Eine Prognose tieffrequenter Geräusche ist im Rahmen des Gutachtens nicht erstellt worden. Der Gutachter verweist aber auf DIN 4560, hier seien Hinweise zur Ermittlung und Bewertung tieffrequenter Geräusche enthalten.

Vor dem Hintergrund des Vorgenannten sowie unter Berücksichtigung der Lage und der Konstruktion der Plattform des Piers innerhalb des Hafensbeckens regen wir eine vertiefte Untersuchung der tieffrequenten Geräusche an. Es ist nicht auszuschließen, dass noch weitere ergänzende bauliche oder sonstige technische Vorkehrungen im Bebauungsplan festgesetzt werden müssen, da im Plangebiet eine Hotelnutzung mit Übernachtungsmöglichkeit geplant ist. Des Weiteren sollte das Gutachten auch Aussagen zu möglichen **Körperschallübertragungen** enthalten.

Der Änderungsbereich liegt darüber hinaus in direkter Nachbarschaft zu Mühlenbetrieben. Laut beigefügtem **Geruchsgutachten** wurden für die definierten Beurteilungsflächen Geruchsstundenhäufigkeiten von jeweils 14 Prozent der Gesamtbelastung ermittelt. Die belastungsrelevante Kenngröße liegt demnach bei 0,14 und somit unter dem nach GIRL zulässigen Immissionswert von 0,15 bzw. 15 Prozent. Konflikte sehen wir daher nicht.

Allerdings fehlt das **Staubgutachten**, das wir in unserer Stellungnahme vom 14.5.2018 (hier: Ermittlung planerische Grundlagen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens) mit Blick auf die geplante Außen-gastronomie angeregt hatten. Auch dem Umweltbericht können wir nicht entnehmen, dass sich die Kommune mit diesem Thema auseinandergesetzt hat. Vor dem Hintergrund der benachbarten Mühlenbetriebe wird dieses nochmals von uns eingefordert, anderenfalls ist nach unserem Verständnis eine sachgerechte Abwägung nicht möglich.

Vor dem Hintergrund der LKW-Verkehre von und zum Haupthafen hatten wir im Rahmen der Ermittlung planerischer Grundlagen zum Bebauungsplan ein **Verkehrsgutachten** angeregt. Es sollte gutachterlich geprüft werden, ob die sichere und störungsfreie Erreichbarkeit des landes- und regionalbedeutsamen Hafens durch LKW-Verkehre trotz der zusätzlichen Verkehre, die durch die Neuansiedlung zu erwarten sind, gewährleistet ist. Das Gutachten liegt vor. Angeregt wird unter anderem der vierspurige Ausbau der Holzstraße bis zur Kesselstraße sowie der Ausbau des Knotenpunktes Holzstraße/Kesselstraße. Diese Maßnahmen sind aus Sicht der IHK dringend notwendig und werden begrüßt.

Allerdings prognostiziert der Gutachter trotz der Verkehrsberuhigung auf Kaistraße und Zollhof und der Anpassung der Ampelschaltung mittel- bis langfristig eine Verschlechterung der Verkehrssituation. Wie dem Prognose-Planfall 1 entnommen werden kann, erwartet der Gutachter für die beiden betrachteten

Varianten auf der Holzstraße eine Qualität des Verkehrsablaufs der Stufe E. Diese übersteigt die üblicherweise als Grenzstufe herangezogene Stufe D. Fazit: Die Kapazität des Abschnitts ist erreicht und nur geringe Störungen können zu einem Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Dies beeinträchtigt nicht nur die Zulieferer, Kunden und Mitarbeiter im Medienhafen, sondern ebenso im Industriehafen, dessen einzige Zufahrt die Holzstraße darstellt.

Der Gutachter empfiehlt daher, „...zukünftig verkehrsschwache Nutzungen oder Nutzungen der Tagesganglinien konträr bzw. verschoben zu üblichen Büronutzungsganglinien und außerhalb der gängigen Spitzenstunden im Hafengebiet anzusiedeln“ und ....“innovative Mobilitätskonzepte für die zukünftigen Nutzungen zu entwickeln, um den Modal Split im Hafengebiet zu verändern“ (Verkehrsuntersuchung, Zusammenfassung, Seite 46, letzter Absatz).

Hier hinterfragen wir kritisch, welche verkehrsschwachen Nutzungen sich der Gutachter denn für ein Hafengebiet vorstellt. Hafengebiete zeichnen sich unseres Wissens nach eher durch verkehrsentensive Nutzungen denn durch verkehrsschwache Nutzungen aus. Sollte der Gutachter allein auf die neuen Nutzungen auf der Kesselstraße abstellen, sollte dieses auch so deutlich in der Zusammenfassung des Gutachtens dargestellt werden. Eine gutachterliche Empfehlung für verkehrsschwache Nutzungen im Wirtschaftshafen hingegen wäre aus unserer Sicht ein negatives Signal mit Blick auf die Entwicklungsfähigkeit des Wirtschaftshafens und ist daher zu vermeiden. Wir bitten um eine Klarstellung im Gutachten.

Das Ziel der Umsetzung innovativer Verkehrskonzepte ist zu begrüßen. So sollten im Rahmen der neuen Stellplatzsitzung Mobilitätskonzepte für die Neuansiedlung genutzt werden, um motorisierten Individualverkehr zu vermeiden. Darüber hinaus empfehlen wir in Abstimmung mit den ortsansässigen Unternehmern folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für die Anlieger im Medien- und im Industriehafen:

- Schaffung einer zweiten Hafenzufahrt durch Neubau einer Rheinbrücke parallel zur Hammer Eisenbahnbrücke,
- Verbindung der Infrastruktur für die Stadtbahnlinien 706 und 707 durch die Unterführung Kuhstraße zur besseren Anbindung der S-Bahnhalts Hamm an den Medienhafen bei Erhalt der Wendeschleife,
- Bau von Park & Ride Parkhäusern südlich der Unterführung Plockstraße und unterirdisch mit Anschluss an den Rheinfertunnel als Ersatzneubau für das Parkhaus im Bürgerpark mit Anbindung eines Shuttle-Services,
- Durchbindung der neuen Holzstraße in Richtung Kesselstraße mit Einbahnverkehr,
- dynamisches Parkleitsystem zur Vermeidung von Parksuchverkehr,
- neue Stadtbahnlinie auf der Hammer Straße zur Anbindung des Medienhafens an die Rheinkniebrücke,
- Bau von Mobilstationen,
- Ausbau von Fuß- und Radwegen.

Mit notwendigen Planungsschritten, die einer Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen vorausgehen müssen, sollte vor dem Hintergrund des gutachterlich prognostizierten Verkehrsengpasses zeitnah begonnen werden.

### **Zur Begründung**

Wir regen an, das **Kapitel 2.1. „Landes- und Regionalplan“** (Seite 2 der Begründung) um die Inhalte von Kapitel 3.3.2, Ziel 1, des rechtskräftigen Regionalplans wie folgt zu ergänzen, um den Belangen der Hafenvirtschaft hinreichend Rechnung zu tragen:

*„Der Hafen Düsseldorf ist im Regionalplan Düsseldorf (RPD) als zweckgebundener Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit der Zweckbindung „Standorte des kombinierten Güterverkehrs – Hafennutzung und hafenaaffines Gewerbe - dargestellt. Nach Kapitel 3.3.2., Ziel 1, des rechtskräftigen Regionalplans dürfen neue Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und Sonderbauflächen oder die darin zulässigen Baugebiete nur in einem Abstand von 300 m von den Grenzen der GIB ausgewiesen werden. Ausnahmsweise sind solche Planungen in einem Abstand von weniger als 300 m möglich, wenn hierdurch kein neues Abstandserfordernis zum Hafenstandort ausgelöst wird. Diese Vorgaben werden hier beachtet, da auf Ebene des Bebauungsplans lediglich die Ausweisung eines eingeschränkten Gewerbegebietes geplant ist. Zudem erfolgen weitere Festsetzungen zum Schutz vor Gewerbelärm, um die Erreichung dieses Ziels der Raumordnung sicherzustellen.“*

Des Weiteren sollte in **Kapitel 4.1. „Darstellung Gewerbegebiete (GE)“** (s. Seite 5 der Begründung) dem ersten Satz des zweiten Absatzes folgender Satz vorgeschaltet werden: *„Durch die Neudarstellung des Gewerbegebiets wird die Hafennutzung und deren Bedeutung für den trimodalen Umschlag nicht durch neue oder zusätzliche Restriktionen zu beeinträchtigt*

Freundliche Grüße

Handel, Dienstleistungen,  
Regionalwirtschaft und Verkehr



Dr. Vera Jablonowski