

19/3
Umweltamt

61/12 – Herr Tomberg
61/23 – Herr Herding

Stadtverwaltung Düsseldorf Amt 61					
0	1	2	3	4	5
Eing. 08. SEP. 2017					
Foderführung/ Bearbeitung			61/		
Frau/Herr H. Tomberg					

05.09.2017 as 25146

B-Plan Nr. 06/011 – Airport City West

(Gebiet etwa südlich des Flughafens Düsseldorf, nördlich der Autobahn A44 sowie zwischen der Flughafenstraße und der Klaus-Bungert-Straße)

- Stand vom 28.07.2017 –

Ermittlung planerischer Grundlagen, Aufforderung zur Äußerung gemäß § 4 Abs.1 BauGB

Nachstehend erhalten Sie die Stellungnahme des Umweltamtes zu o. g. B-Plan. Ich bitte die Belange in den Umweltbericht zum Bebauungsplan zu übernehmen.

Bedarf an öffentlichen Depotcontainern für Altpapier, Altglas und Altkleider

Da es sich um ein Gewerbegebiet handelt, besteht kein Bedarf an neuen Depotcontainer-Stationen. Bestehende Depotcontainer-Stationen sind nicht betroffen. Es bestehen daher keine Bedenken.

4 Schutgutbetrachtung

4.1 Auswirkungen auf den Menschen

a) Lärm

Verkehrslärm

Das Plangebiet wird maßgeblich durch den Flugbetrieb des Flughafens Düsseldorf sowie durch die südlich verlaufende Autobahn A44, die Flughafenstraße und die Klaus-Bungert-Straße belastet. Zukünftig muss noch mit den Emissionen der geplanten Linie U81 gerechnet werden.

Die jeweiligen Belastungen aus Straßen-, prognostizierten Straßenbahn- (sofern die Planung entsprechend fortgeschritten ist) sowie Fluglärm sind in einem schalltechnischen Gutachten zu ermitteln. Eine geschossweise Darstellung der prognostizierten Beurteilungspegel ist ebenso wie eine Betrachtung der planinduzierten Mehrverkehre in der Umgebung und eine Untersuchung nach der 16. BImSchV (Neubau und / oder wesentliche Änderung der Straßen) durchzuführen. Sofern die neue DIN 4109 noch nicht bauordnungsrechtlich eingeführt wurde, ist auf die Interimslösung der Stadt Düsseldorf zurückzugreifen.

Gewerbelärm

Das Plangebiet grenzt südlich an das Gelände des Flughafens Düsseldorf, an die Werkstätten und die Winterdiensthalle, an. Östlich des Plangebietes befindet sich ein Büro- und Dienstleistungspark in einem MK Gebiet. Bei der Neuausweisung des GEe - Gebietes ist kein Konflikt zu den benachbarten Nutzungen (Werkstätten und Büros) zu besorgen.

Die nächste empfindliche Nutzung, wie Wohnnutzung, befindet sich in einem ausreichenden Abstand.

4.3 Boden

a) Altablagerungen im Umfeld des Plangebietes (500m-Radius)

Im Umfeld des Plangebietes befinden sich die Altablagerungen mit den Katasternummern 28, 33, 93, 522 und 523.

Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse aus den Bodenluftmessprogrammen und den Entfernungen sind Auswirkungen auf das Plangebiet durch Gasmigration von diesen Altablagerungen nicht zu besorgen.

b) Altablagerungen im Plangebiet

Im Plangebiet befinden sich keine Altablagerungen

c) Altstandorte im Plangebiet

Im Plangebiet befinden sich die Altstandorte mit den Katasternummern 6595 und 6700.

Altstandort 6595:

Die Registrierung des Altstandortes beruht auf der ehemaligen Nutzung des Grundstücks durch Tankdienstservice-Gesellschaften, einer Spedition sowie einer Tankstelle mit Nebengebäuden.

Altstandort 6700:

Die Registrierung des Altstandortes beruht auf der ehemaligen militärischen Nutzung des Grundstücks. Seit ca. 1907 wurde das Gelände als Exerzierplatz, Segelflugplatz und Schießstand genutzt, seit 1938 als Flugplatz und seit 1948 als Kaserne der britischen Streitkräfte.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde dem Umweltamt ein Bodengutachten vorgelegt. Demnach sind die vorliegenden Bodenbelastungen mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK), Schwermetallen und perfluorierten Tensiden (PFT) lokal begrenzt und können im Rahmen einzelner Bauvorhaben mit verhältnismäßigem Aufwand saniert werden. Entsprechende Regelungen erfolgen dann per Nebenbestimmungen in zukünftigen Genehmigungsverfahren.

Weitere Gutachten sind für das Bebauungsplanverfahren nicht erforderlich.

4.4 Wasser

a) Grundwasser

Grundwasserstände:

Der höchste ermittelte Grundwasserstand HHGW1926 liegt bei 31,00 m ü NN, der höchste gemessene Grundwasserstand HGW1988 bei 29,50 (Osten) - 29,00 (Westen) m ü NN. Gemäß dem Plan der minimalen Grundwasserflurabstände 1945-2007 liegen die minimalen Grundwasserflurabstände im Bereich > 5m.

In diesem Bereich hat der Rheinpegel noch einen erkennbaren Einfluss auf die Grundwasserstände (Pegel 00281 – Eckener Straße – etwa Westgrenze des B-Plangebietes - Schwankungsbreite im Messzeitraum 3,1 m). Der mittlere Grundwasserstand liegt bei rund 27,81 m ü NN.

Grundwassertemperatur:

Die mittlere Grundwassertemperatur liegt in diesem Bereich bei 13,3°C.

Grundwasserbeschaffenheit:

Die Situation der Grundwasserbeschaffenheit ist gekennzeichnet durch die südlich verlaufende CKW-Grundwasserverunreinigung Saargemünder Straße, im weiter entfernten

Zustrom der PFT-Verunreinigung ausgehend vom Tanklager sowie diffusen bzw. noch nicht auskartierten, punktuellen PFT-Grundwasserverunreinigungen auf dem südlichen Flughafengelände.

Das B-Plangebiet liegt im nördlichen Randbereich einer großflächigen Grundwasserverunreinigung mit chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW). Für den angefragten Bereich wurden in den letzten vier Jahren jedoch nur geringe CKW-Gehalte festgestellt (Grundwassermessstelle 00281, Gehalte zwischen 2,3 µg/l und 4,4 µg/l 2013-2016).

Des Weiteren liegt das B-Plangebiet südlich einer großflächigen Grundwasserverunreinigung mit PFT. In unmittelbarer Nähe zum angefragten Bereich wurde im Jahre 2013 ein leicht erhöhter PFT-Gehalt von 56 ng/l (Grundwassermessstelle 01864) festgestellt, weitere Auffälligkeiten durch PFT im Grundwasser wurden im Bereich und im direkten Umfeld des B-Plangebietes bisher nicht festgestellt.

b) Niederschlags- und Schmutzwasserbeseitigung

Es besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur ortsnahen Niederschlagswasserbeseitigung gemäß § 44 Landeswassergesetz (LWG NW), da das Plangebiet bereits vor dem 01.01.1996 kanaltechnisch erschlossen und bebaut wurde.

Das Plangebiet ist an die vorhandene Mischwasserkanalisation angeschlossen. Die abwassertechnische Erschließung ist dadurch gesichert.

c) Oberflächengewässer / Hochwasserbelange

Im B-Plangebiet verlaufen keine oberirdischen Gewässer. Oberflächengewässer- sowie Hochwasserbelange sind nicht betroffen.

d) Wasserschutzzonen

Das Plangebiet befindet sich in der Wasserschutzzone III B des Wasserschutzgebietes Am Staad.

4.5 Luft

a) Lufthygiene

Zur konkreten lufthygienischen Belastung im Plangebiet liegen weder Messwerte von Stadt oder Land vor noch verfügt die Stadt über Berechnungsergebnisse. Von daher kann nur mit den Angaben des Flughafens selbst gearbeitet werden: Hierbei handelt es sich um den Luftqualitätsmessbericht 2016 sowie eine Abschätzung für das Jahr 2027 im Bereich Airport City II. Demnach ist festzuhalten:

Ist-Zustand:

Bei einer gesetzten Hintergrund-Belastung für NO₂ von 29 µg/m³ ergibt sich im Plangebiet eine maximale Gesamtbelastung 39,85 µg/m³. Der maßgebliche Grenzwert für NO₂ von 40 µg/m³ gemäß 39. BImSchV wird somit knapp eingehalten.

Bei einer gesetzten Hintergrund-Belastung für PM₁₀ von 23 µg/m³ ergibt sich im Plangebiet eine maximale Gesamtbelastung 28,2 µg/m³. Der maßgebliche Grenzwert für PM₁₀ von 40 µg/m³ gemäß 39. BImSchV wird somit deutlich eingehalten. Statistischen Auswertungen des LANUV NRW zufolge ist bei einem Jahresmittelwert von bis zu 30 µg/m³ auch mit einer Einhaltung des Kurzzeitkriterium (Überschreitungshäufigkeit) gemäß 39. BImSchV zu rechnen.

Planzustand:

Anmerkung: Der Flughafen geht in seiner Abschätzung für das Bezugsjahr 2027 für beide betrachteten Luftschadstoffe von einer jeweils um $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ reduzierten Hintergrundbelastung aus.

Im Sinne einer konservativen Betrachtung wird für NO_2 auch weiterhin von einer Hintergrund-Belastung von $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ausgegangen. Somit ergibt sich im Plangebiet eine maximale NO_2 -Gesamtbelastung $33,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der maßgebliche Grenzwert für NO_2 von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemäß 39. BImSchV wird somit deutlich eingehalten.

Bei einer ebenfalls konservativ angesetzten Hintergrund-Belastung für PM_{10} von $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ergibt sich im Plangebiet eine maximale Gesamtbelastung $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der maßgebliche Grenzwert für PM_{10} von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemäß 39. BImSchV wird somit deutlich eingehalten. Statistischen Auswertungen des LANUV NRW zufolge ist bei einem Jahresmittelwert von $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auch mit einer Einhaltung des Kurzzeitkriterium (Überschreitungshäufigkeit) gemäß 39. BImSchV zu rechnen.

4.6 Klima

a) Globalklima

Es ist kein Verschattungsgutachten erforderlich, da keine Wohnnutzung geplant ist.

b) Stadtklima

Ausgangssituation

Das Plangebiet ist derzeit zu großen Teilen versiegelt und mit überwiegend zweigeschossiger Zeilenbebauung mit eingestreuten Grün- und Parkplatzflächen sowie Einzelbaumbestand ausgestaltet. Der Verlauf der Flughafenstraße und Teile der angrenzenden Stellplatzanlagen sind mit Bäumen eingefasst. Im südlichen Teil des Plangebiets befindet sich entlang der A44 ein flächenartiger Baumbestand.

Die Planungshinweiskarte für die Landeshauptstadt Düsseldorf (2012) ordnet das Plangebiet einem großflächigen „Lastrum der Gewerbe- und Industrieflächen“ zu (siehe Anlage 1). Dieser Lastrum ist durch eine hohe thermische Belastung und eine schlechte Belüftungssituation geprägt. Die Planungshinweiskarte empfiehlt für diesen Lastrum das Freihalten von Belüftungsbahnen, die Entsiegelung und Begrünung von Freiflächen und den Aufbau von Gehölz- und Baumreihen im Übergangsbereich zur Wohnbebauung. Der bestehende flächenhafte Baumbestand im südlichen Teil des Plangebiets entlang der A 44 ist daher besonders wichtig, um insbesondere der Ausdehnung des Wärmeinseleffekts in die südliche anschließende Wohnbebauung entgegenzuwirken.

Das Plangebiet gehört darüber hinaus zu einer Zone städtischer Überwärmung, die sich auf das Flughafenumfeld konzentriert. Das verdeutlicht der Karte der Lufttemperaturverteilung (siehe Anlage 2) aus der Klimaaanalyse für die Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Flächen dieser roten Zone zeigen eine starke Überwärmung von 2,5 Kelvin und entsprechen damit der städtischen Wärmeinsel rund um die Düsseldorfer Innenstadt.

Planung

Die Planung sieht ein Baukonzept aus mehreren fünf- bis siebengeschossigen Baukörpern vor und stellt eine bauliche Verdichtung gegenüber der Ausgangssituation dar. Aus stadtklimatischer Sicht es daher besonders wichtig, alle Möglichkeiten zu nutzen, um einer Zunahme der bestehenden thermischen Belastung entgegenzuwirken. In erster Linie sind dabei Maßnahmen zur Entsiegelung und zum Erhalt sowie zur Erweiterung von Grün- und Freiflächen anzustreben. Die Planung bietet hierzu stadtklimatisch positive Ansatzpunkte.

- Entsiegelung: Um einen größeren Anteil unversiegelter Flächen außerhalb der Baukörper zu sichern, sieht die Planung vor, Stellplätze grundsätzlich in unterirdischen Anlagen

unterzubringen und oberirdische Stellplätze nur eingeschränkt zuzulassen. Auch weitere Möglichkeiten der Entsiegelung von ungenutzten Flächen oder Abstandsflächen sind anzustreben.

- Erhalt bzw. Ausbau von Grün- und Freiflächen: Besonders wichtig ist der in der Planung vorgesehene möglichst weitgehende Erhalt der als Wald einzustufenden Grünstrukturen im Südteil des Plangebiets. Auch die in der Planung vorgesehene 30 m breite Grünverbindung zur Landschaftsbrücke der A 44, die Pflanzung von Bäumen entlang der Klaus-Bungert-Straße und die Begrünung von Grundstücksbereichen nördlich der Klaus-Bungert-Straße sind wichtig für das Plangebiet.

Darüber hinaus sollten auch weitere Maßnahmen eingeplant werden, um die Wärmeabstrahlung der Oberflächen zu verringern, z.B.:

- Beschattung versiegelter Flächen
- Verwendung von Materialien mit hohen Albedowerten
- Bepflanzung von Dächern und nicht überbauter Flächen.

c) Klimaanpassung

Infolge des Klimawandels sind geänderte Bedingungen, insbesondere

- häufigere und länger andauernde Hitzeperioden mit höheren Temperaturen und
- häufigere und intensivere Starkregenereignisse

zu berücksichtigen. Durch diese Klimaveränderungen werden insbesondere innerstädtische Gebiete mit hoher Bebauungsdichte und hohem Versiegelungsgrad zusätzlich durch Hitze und Starkregen belastet.

Um der zusätzlichen thermischen Belastung durch den Klimawandel entgegenzuwirken, sind Maßnahmen, die zur Verbesserung der klimatischen Situation im Plangebiet beitragen (siehe Stadtklima) besonders wichtig und tragen zur Klimaanpassung bei.

Im Hinblick auf zunehmende Starkregenereignisse unterstützen Maßnahmen zur Reduzierung und Verzögerung des Spitzenabflusses durch Retention des Niederschlagswassers und ortsnahe Verdunstung (z.B. Dachbegrünungen und Grünflächen mit Speicherpotenzial) die Klimaanpassung.



Neumann

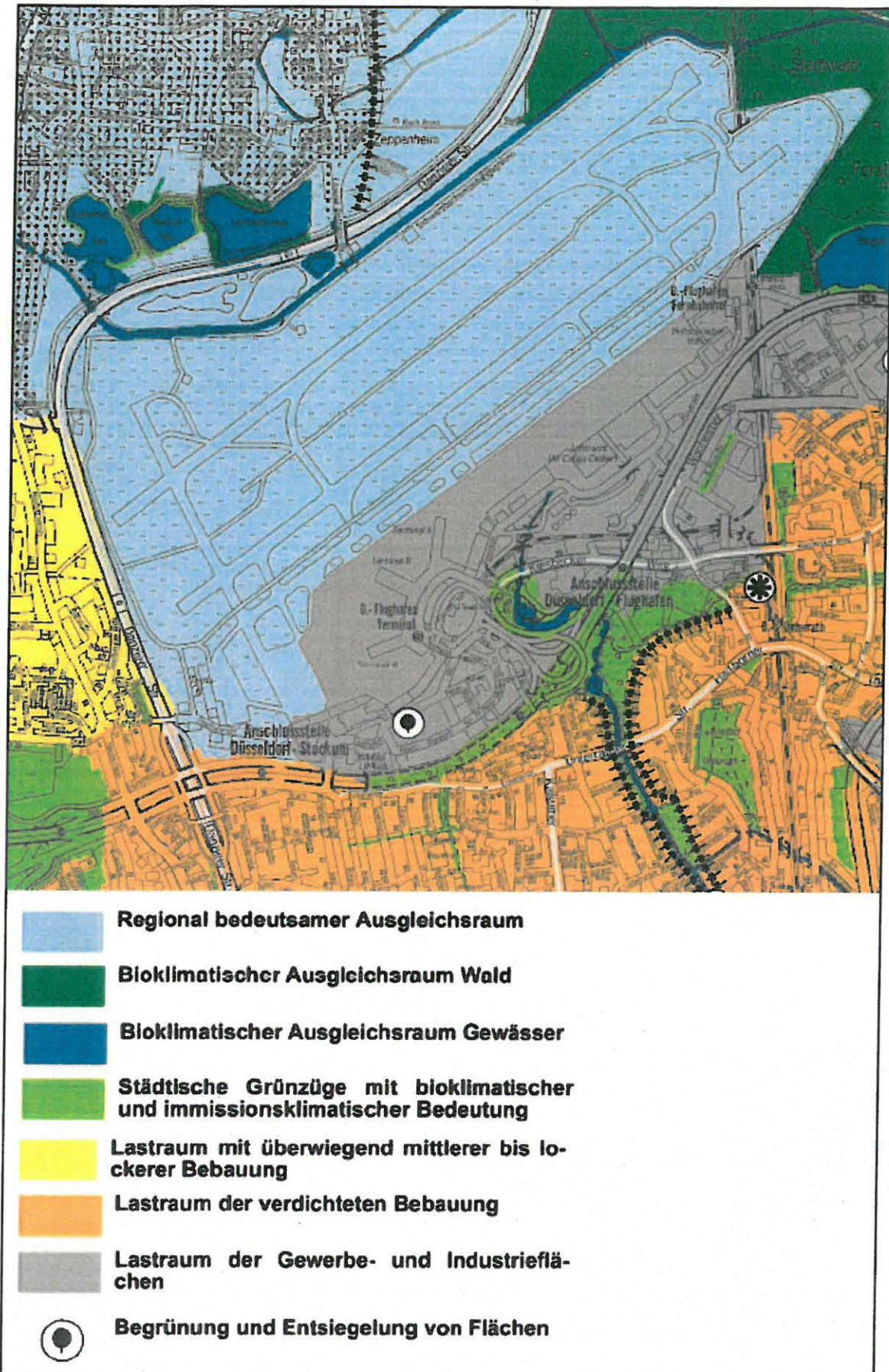
Anlagen

Anlage 1: Auszug aus der Planungshinweiskarte der Landeshauptstadt Düsseldorf (2012)

Anlage 2: Auszug aus der Karte der Lufttemperaturverteilung (2012)

Anlage 1

Auszug aus der Planungshinweiskarte der Landeshauptstadt Düsseldorf (2012)



Anlage 2

Auszug aus der Karte der Lufttemperaturverteilung (2012):
relative nächtliche Lufttemperaturen in 2 m Höhe bei Strahlungswetterlage

