61/12 – Herr Tomberg
61/23 – Frau Fischer

Bebauungsplan-Vorentwurf 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)

hier: Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Nachstehend erhalten Sie die Stellungnahme des Umweltamtes zu o.g. Bebauungsplanverfahren mit der Bitte, die Inhalte im weiteren Verfahren zu berücksichtigen bzw. in den Umweltbericht zum Bebauungsplan zu übernehmen.

4. Schutzgutbetrachtung

4.1 Mensch

a) 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.

Das Plangebiet liegt gemäß dem Bundesgesetz zum Schutz gegen Fluglärm i. d. Fassung vom 31.10.2007 (FluLärmG) vollständig innerhalb der Tagschutzzone 2 des Verkehrsflughafens Düsseldorf. Der nördliche Teil des Plangebietes ragt zu einem kleinen Teil in die Tag-Schutzzone 1 sowie minimal in die Nacht-Schutzzone. Aus dem Flugverkehr ist mit Beurteilungspegeln zwischen 66 dB(A) am Tag im nördlichen Teil und 61 dB(A) im südlichen Teil des Plangebietes zu rechnen. In der Nacht bewegen sich die Belastungen zwischen 55 dB(A) im nördlichen Teilbereich und 50 dB(A) im südlichen Teilbereich.

Im Gegensatz dazu ergeben sich die höchsten Beurteilungspegel aus dem Straßenverkehrslärm an der A44 im südwestlichen Teilbereich des Plangebietes mit Werten von bis zu 71 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht.

Durch den Neubau der Stadtbahnlinie U81 wird das Plangebiet zusätzlich durch Schienenverkehrslärm belastet. Die Trasse wird am nordwestlichen Plangebietsrand verlaufen, so dass auch an dieser Stelle mit den höchsten Belastungen zu rechnen ist. Die Beurteilungspegel erreichen am Tag Werte von bis zu 57 dB(A) am Tag und bis zu 55 dB(A) in der Nacht.

Als Summenpegel aus den Flug-, Straßen- und Schienenlärm-Beurteilungspegeln ergeben sich Gesamtverkehrslärmimmissionen von bis zu 73 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht. Die Lärmbelastung entspricht somit Lärmpegelbereich V gemäß DIN 4109 bzw. Beurteilungspegel ≥ 73 dB(A) (BP73).

Die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 für ein Gewerbegebiet von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht werden somit am südwestlichen Plangebietsrand um bis zu 6 dB(A) am Tag und bis zu 10 dB(A) in der Nacht überschritten.

Gemäß Begründungstext Teil A zum Bebauungsplan-Entwurf wird ein Ausschluss von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal festgesetzt. Da in einem eingeschränkten GEE-Gebiet jedoch eine Hotelnutzung zulässig ist, werden auch Festsetzungen für Übernachtungsräume notwendig.

Es ist sowohl der entsprechende bauliche Schallschutz wie auch die Sicherstellung einer ausreichenden Luftwechselrate bei geschlossenen Fenstern und Türen ab dem Lärmpegelbereich IV bzw. $BP \geq 63 \text{ dB(A)}$ am Tag und ab einem nächtlichen Wert von $\geq 55 \text{ dB(A)}$ bei Übernachtungsräumen in Hotels sowie ab Lärmpegelbereich V bei Büroräumen festgesetzt.

Die betroffenen Fassaden sind im Bebauungsplan entsprechend zu kennzeichnen (vgl. Abb. A5 des Schalltechnischen Gutachtens Accon, Bericht Nr. ACB-0818-7258/09, 24.08.2018).

Planbedingte Verkehrslärmerhöhungen

Mit Umsetzung des geplanten Vorhabens sind grundsätzlich auch Auswirkungen auf die schalltechnische Situation im Umfeld möglich. Maßgebliche Erhöhungen des Verkehrslärms durch die Planung an Straßen in der Umgebung, insbesondere bei Überschreitung der Pegelwerte von mehr als 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht, sind gemäß Rechtsprechung in die Abwägung einzubeziehen.

Grundsätzlich kann eine Gesundheitsgefährdung bei Außenlärmpegeln von über 70 dB(A) am Tage und über 60 dB(A) in der Nacht nicht ausgeschlossen werden. Auch wenn die Lärmsanierung bisher nicht geregelt ist, sieht die Rechtsprechung ein Verschlechterungsverbot für die Bauleitplanung vor.

Gemäß gutachterlicher Aussage sind die Straßen-Verkehrslärmeinwirkungen im Planfall praktisch identisch mit dem Prognose-Nullfall. Eine Verschlechterung der Situation an den untersuchten Immissionsorten Schlehen-, Zeisig-, Sperlings-, Starenweg sowie Eckener Straße findet nicht statt.

16. BImSchV

Es wurde gutachterlich untersucht, ob sich gemäß 16. BImSchV durch die Verlegung der Flughafenstraße sowie durch die Verlängerung der Klaus-Bungert-Straße Ansprüche dem Grunde nach an der bestehenden Bestandsbebauung ergeben. Die dargestellten Gesamtlärmpegel liegen teilweise über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, werden aber überwiegend von der Autobahn bestimmt. Der Anteil der betrachteten Straßenabschnitte von Flughafenstraße und Klaus-Bungert-Straße liegt an der nächstgelegenen Wohnbebauung ca. 10 dB(A) unterhalb der Grenzwerte. Es liegen somit keine Ansprüche dem Grunde nach auf Schallschutzmaßnahmen vor.

b) Gewerbeemissionen

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. Im eingeschränkten Gewerbegebiet GEE sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, die nach ihrem Störgrad im Mischgebiet zulässig wären.

Die Auswirkungen der Planung auf die nächstgelegenen Wohngebiete südlich der A44 wurden schallschutztechnisch untersucht (ACCON Bericht ACB-0818-7258/09 vom 24.08.18).

Beurteilungsgrundlage für Lärmimmissionen im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen ist die DIN 18005. Für Industrie-, Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm sind auch bei der Planung die einschlägigen Vorschriften mit ihren Immissionsrichtwerten zu beachten. Gemäß der DIN 18005 werden die Geräuschimmissionen im Einwirkungsbereich von gewerblichen Anlagen nach der 6. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz TA Lärm – Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm berechnet.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass bei einem Ansatz von gebietstypischen Schallemissionen eines eingeschränkten Gewerbegebietes die Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm an fast allen Immissionsorten eingehalten werden. Nur an einem Immissionsort wird eine Überschreitung von bis zu 1 dB(A) zur Nachtzeit prognostiziert. Diese geringfügige Überschreitung kann als vernachlässigbar beurteilt werden.

4.3 Boden

Kein Änderungsbedarf

4.4 Wasser

Kein Änderungsbedarf

4.5 Luft

Grundlage der nachfolgenden Stellungnahme ist ein Gutachten des Ingenieurbüros Peutz Consult GmbH, welches dem Umweltamt am 18.10.2019 vorgelegt wurde.

Das Gutachten wurde auf Grundlage von HBEFA 3.3 gefertigt; im September 2019 wurde mit 4.1 eine Version veröffentlicht, die bislang allerdings noch nicht in entsprechende Software für Anwender umgesetzt wurde. Das Ingenieurbüro behalf sich daher mit einer Abschätzung für alle drei untersuchten Luftschadstoffe am ungünstigsten Immissionsaufpunkt 12 in der Flughafenstraße.

Im Folgenden wird die berechnete Belastungssituation für Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) sowie Stickstoffdioxid (NO₂) dargestellt und anhand der maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV beurteilt.

Nullfall 2020:

Das Plangebiet selbst ist derzeit gering bebaut, verfügt über gute Durchlüftungsverhältnisse sowie über geringe verkehrliche Belastungen. Außerhalb des Plangebietes wirken die Autobahn A 44 mit ihrem Tunnelportal sowie die Aktivitäten des Flugbetriebs auf das Plangebiet ein.

Das Gutachten weist zahlreiche untersuchte Immissionsaufpunkte aus, die allerdings nicht den kleinräumigen Standortkriterien der 39. BImSchV, Anlage 3 Buchstabe C entsprechen. Sie werden im Folgenden nicht weiter erwähnt. Stattdessen konzentrieren sich die nachfolgenden Beschreibungen lediglich auf die Aufpunkte, die rechtskonform den Vorgaben der 39. BImSchV entsprechen.

Demnach ergibt sich folgendes Bild:

- ... für PM_{2,5} liegen die berechneten Konzentrationswerte für das Jahresmittel zwischen 12,8 und 13,1 µg/m³. Der Grenzwert für PM_{2,5} von 25 µg/m³ wird somit deutlich eingehalten.

- für PM₁₀ ergeben sich berechnete Konzentrationswerte für das Jahresmittel zwischen 18,2 und 18,5 µg/m³. Auch der Grenzwert für PM₁₀ von 40 µg/m³ wird somit deutlich eingehalten.
- für NO₂ liegen die berechneten Konzentrationswerte für das Jahresmittel zwischen 33,3 und 34,3 µg/m³. Somit wird auch für NO₂ die Einhaltung des Grenzwertes von 40 µg/m³ bestätigt.

Statistischen Auswertungen des LANUV NRW zufolge ist bei einem PM₁₀-Jahresmittelwert von 29 µg/m³ mit geringer Wahrscheinlichkeit und ab einem PM₁₀-Jahresmittelwert von 32 µg/m³ mit hoher Wahrscheinlichkeit mit einer Überschreitung des Kurzzeitkriteriums für PM₁₀ (der Tagesmittelwert von 50 µg/m³ darf an nicht mehr als 35 Tagen pro Kalenderjahr überschritten werden) zu rechnen. Demzufolge kann eine Überschreitung des Kurzzeitkriteriums im Plangebiet ausgeschlossen werden.

Planzustand 2020:

Mit Umsetzung der vorgelegten Planung werden für Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) geringfügige Veränderungen von weniger als 1 µg/m³ berechnet; die für NO₂ berechneten Veränderungen liegen mit maximal 2,7 µg/m³ etwas höher.

Demnach ist festzuhalten, dass auch mit Umsetzung der Planung die maßgeblichen Grenzwerte der drei untersuchten Luftschadstoffe eingehalten werden.

Abschätzung der Auswirkungen von HBEFA 4.1:

Die zu erwartenden immissionsseitigen Auswirkungen durch Nutzung von HBEFA 4.1 statt 3.3 wurden überschlägig an dem am höchsten beaufschlagten Immissionsaufpunkt 12 im Planfall in der Flughafenstraße händisch ermittelt. Hierbei handelt es sich um einen Aufpunkt, der nicht vollständig den kleinräumigen Standortkriterien der 39. BImSchV Anlage 3 Buchstabe C entspricht.

Während sich bei PM_{2,5} und PM₁₀ immissionsseitig keine Veränderung zeigt, steigt die Belastung bei NO₂ von 36,3 auf 37,9 µg/m³.

Dies wird als guter Hinweis gewertet, dass auch unter den Bedingungen von HBEFA 4.1 im Ist- und Planfall eine Grenzwerteinhaltung für PM_{2,5}, PM₁₀ und NO₂ zu erwarten ist.

4.6 Klima

Kein Änderungsbedarf

Neumann