

Begründung
zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 06/011
- Airport City West -
- Stadtbezirk 5 - Stadtteil Lohausen -
und
- Stadtbezirk 6 - Stadtteil Unterrath -

Hinweis:

**Die rot markierten Textpassagen wurden aufgrund der aktualisierten
Planung im Vergleich zur öffentlichen Auslegung des B-Plan-Entwurfs
06/011 Airport City West angepasst.**

Teil A - Städtebauliche Aspekte	5
1 Planungsanlass.....	5
2 Örtliche Verhältnisse	5
2.1 Beschreibung des Plangebietes.....	5
2.2 Bestand.....	5
2.3 Umgebung	6
2.4 Verkehr und Erschließung	6
2.5 Infrastruktur	6
2.6 Grünstrukturen.....	7
3 Gegenwärtiges Planungsrecht.....	7
3.1 Regionalplan	7
3.2 Flächennutzungsplan (FNP).....	7
3.3 Bebauungs-, Durchführungs- und Fluchtlinienpläne, Paragraph 34, Paragraph 35 Baugesetzbuch.....	8
4 Sonstige Satzungen, Pläne und Konzepte.....	8
4.1 Gewerbe- und Industriekernzonen	8
5 Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	8
5.1 Planungsziel.....	8
5.2 Städtebauliches Konzept.....	9
5.3 Freiraumkonzept und Wegeführung.....	9
5.4 Verkehrskonzept.....	10
5.5 Anpassung des Planungsrechts.....	10
6 Inhalt des Bebauungsplans	10
6.1 Art der baulichen Nutzung	10
6.2 Maß der baulichen Nutzung.....	14
6.3 Bauweise	16
6.4 Stellplätze und Garagen, Bereiche für Ein- und Ausfahrt.....	17
6.5 Ver- und Entsorgung.....	17
6.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	18
6.7 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	19
6.8 Artenschutz.....	19
6.9 Grünplanerische Inhalte.....	20
6.10 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen.....	21

6.11	Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	23
7	Nachrichtliche Übernahmen/ Hinweise	23
7.1	Altstandorte	23
7.2	Standorte für Transformatoren	23
7.3	Löschwasserversorgung.....	24
7.4	Kampfmittel	24
7.5	Bauschutzbereich.....	24
7.6	Anlagenschutzbereich.....	24
7.7	Fluglärmschutzzonen.....	25
7.8	Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone der BAB 44	25
7.9	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag	25
7.10	Dach- und Tiefgaragenbegrünung	25
7.11	Baumpflanzungen	25
7.12	Artenschutz.....	25
7.13	Wasserschutzzonen.....	26
7.14	Luftreinhalteplan und Umweltzone	26
7.15	Feste Brennstoffe.....	26
7.16	Denkmalschutz.....	26
8	Verfahren	26
8.1	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraf 3 Absatz 1 Baugesetzbuch	26
8.2	Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß Paragraf 4 Absatz 1 Baugesetzbuch	27
8.3	Behördenbeteiligung gemäß Paragraf 4 Absatz 2 Baugesetzbuch	27
8.4	Öffentliche Auslegung gemäß Paragraf 3 Absatz 2 Baugesetzbuch.....	27
9	Soziale Maßnahmen	27
10	Bodenordnende Maßnahmen	27
11	Kosten für die Gemeinde	27
Teil B – Umweltbericht		28
12	Zusammenfassung.....	28
13	Beschreibung des Vorhabens.....	29
14	Ziele des Umweltschutzes im Gebiet	30
15	Schutzgutbetrachtung	31
15.1	Mensch.....	32
15.1.1	Verkehrslärm	32

15.1.2	Gewerbeemissionen	34
15.1.3	Elektromagnetische Felder (EMF)	34
15.1.4	Störfallbetriebsbereiche	35
15.1.5	Beseitigung und Verwertung von Abfällen	36
15.2	Natur und Freiraum.....	36
15.2.1	Flächennutzung und -versiegelung	36
15.2.2	Tiere, Pflanzen und Landschaft	37
15.2.3	Artenschutzrechtliche Prüfung	40
15.3	Boden	41
15.3.1	Altablagerungen im Umfeld des Plangebietes.....	41
15.3.2	Altablagerungen im Plangebiet	41
15.3.3	Altstandorte im Plangebiet	41
15.4	Wasser.....	42
15.4.1	Grundwasser.....	42
15.4.2	Niederschlags- und Schmutzwasserbeseitigung	42
15.4.3	Oberflächengewässer	44
15.4.4	Wasserschutzgebiete.....	44
15.4.5	Hochwasserbelange	44
15.5	Luft.....	44
15.5.1	Lufthygiene.....	44
15.5.2	Umweltfreundliche Mobilität	46
15.6	Klima	47
15.6.1	Globalklima.....	47
15.6.2	Stadtklima	48
15.6.3	Klimaanpassung	49
15.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	51
15.8	Wechselwirkungen sowie Kumulierung.....	51
16	Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten	54
17	Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)	54
18	Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)	55
19	Weitere Angaben	56

Teil A - Städtebauliche Aspekte

1 Planungsanlass

Im Jahr 2003 begann die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH mit der Entwicklung der Fläche der ehemaligen britischen Kaserne südwestlich des Flughafengeländes. Der westliche Teil der Kaserne – das Plangebiet des vorliegenden Bebauungsplan-Entwurfs – wurde aufgrund der für den Flughafenbetrieb notwendigen Nutzung durch die Bundespolizei nicht in das damalige Bebauungsplanverfahren einbezogen.

Durch den Bebauungsplan 5382/029 „Airport City“ wurde seinerzeit Planungsrecht für einen qualitativ hochwertigen Büro- und Dienstleistungsstandort in Flughafennähe geschaffen. Zur Sicherung der freiraumplanerischen Qualitäten wurde für den Gesamtstandort ein freiraumplanerischer Wettbewerb erstellt. Mittlerweile ist der erste Abschnitt der Airport City fast in Gänze bebaut. Aufgrund der weiterhin bestehenden Flächennachfrage strebt die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH die Erweiterung des Dienstleistungsstandortes auf das angrenzende Gelände der Bundespolizei an. Für einen neuen Standort der Bundespolizei wird zurzeit eine Alternative entwickelt, sodass die heutigen Flächen mittelfristig für eine Neunutzung zur Verfügung stehen.

2 Örtliche Verhältnisse

2.1 Beschreibung des Plangebietes

Das Plangebiet „Airport City West“ liegt überwiegend im Norden des Stadtteils Unterrath sowie teilweise im Stadtteil Lohausen und grenzt unmittelbar an das Gelände des Flughafens Düsseldorf an. Der Geltungsbereich ist etwa 5,1 Hektar groß und umfasst im Wesentlichen den jetzigen Standort der Bundespolizeiinspektion „Flughafen Düsseldorf“ sowie eine oberirdische Stellplatzanlage.

2.2 Bestand

Die vorhandenen Gebäude werden durch die Bundespolizei im Zusammenhang mit dem Flughafen genutzt. Die Bebauung auf dem zu großen Teilen versiegelten Gelände stellt sich als überwiegend zweigeschossige Zeilenbebauung mit eingestreuten Grün- und Parkplatzflächen dar. Im zentralen Bereich befindet sich ein unterirdischer Bunkerraum. Der Standort der Bundespolizei soll mittelfristig aufgegeben werden, ein Umzug innerhalb des Flughafenbereichs wird vorbereitet.

Nördlich des aktuellen Verlaufs der Flughafenstraße befinden sich nicht-öffentliche Stellplätze des Flughafens.

2.3 Umgebung

Im Norden grenzen Flughafennutzungen wie Werkstätten und die Winterdiensthalle an. Im Osten liegt unmittelbar der Büro- und Dienstleistungspark „Airport City“. Hier grenzt das Plangebiet an den westlichen Abschnitt der Klaus-Bungert-Straße an. Im Süden wird das Plangebiet von der teilweise unterirdisch geführten Trasse der Bundesautobahn 44 (Flughafentunnel) begrenzt; die Bundesautobahn 44 ist in diesem Bereich von einer Grünanlage überdeckt. Im Westen bildet die Flughafenstraße die Grenze.

2.4 Verkehr und Erschließung

Die Haupteerschließung des Plangebietes erfolgt derzeit von Norden über die Flughafenstraße. Diese hat einen geschwungenen Verlauf und stellt sich als zweispurige Sammelstraße dar. Von Osten her ist das Plangebiet an die bestehende Klaus-Bungert-Straße angeschlossen, die der internen Erschließung der bestehenden Airport City dient. Das Gelände der Bundespolizei ist nicht öffentlich zugänglich. Insofern besteht im Plangebiet derzeit für die Öffentlichkeit keine fußläufige Durchgängigkeit.

Das Plangebiet ist vom S-Bahnhaltepunkt 'Flughafen Terminal' erreichbar und somit an das überörtliche Schienennetz angebunden. Aktuell befindet sich die Anbindung des Flughafens Düsseldorf an das Stadtbahnnetz in der Umsetzung. Über die Stadtbahnlinie 81 soll im Norden der Stadt Düsseldorf die Anbindung des Flughafens an die Messe über den Freiligrathplatz erfolgen. Langfristig ist eine Verknüpfung mit dem linksrheinischen Raum und der Stadt Ratingen vorgesehen. An der östlich gelegenen Haltestelle 'Flughafen Verwaltung' auf der Flughafenstraße verkehren zudem die Buslinien SB51, 721, 760 und 896. Somit ist das Areal auch für die Nutzer der Buslinien gut erreichbar.

Fußläufig ist das Plangebiet nur circa 5 Minuten von den Flughafenterminals A, B und C entfernt. Durch Nutzung des Sky-Trains ab Flughafenterminal ist eine Anbindung an den DB-Bahnhof ‚Flughafen Düsseldorf‘ vorhanden.

2.5 Infrastruktur

Innerhalb des Plangebiets wurden Entwässerungsleitungen im Bereich der geplanten Flughafenstraße bereits im Zuge der Erschließungsmaßnahmen der bestehenden

Airport City verlegt. Die östlichen Baufelder der Airport City West können an die Bestandsleitungen der Klaus-Bungert-Straße angeschlossen werden. Weitere Ver- und Entsorgungsleitungen werden im Zuge der verkehrstechnischen Baumaßnahmen erstellt.

2.6 Grünstrukturen

Die Flächen des Plangebiets sind insbesondere im Bereich der heutigen Parkplätze mit Einzelbaumbestand durchsetzt. Der heutige Verlauf der Flughafenstraße sowie Teile der angrenzenden Stellplatzanlagen sind dementsprechend durch Bäume eingefasst. Im südlichen Teil, auf einer Länge zwischen 40 und 100 Metern entlang der Bundesautobahn 44 befinden sich zudem flächenhafte Baumbestände.

3 Gegenwärtiges Planungsrecht

3.1 Regionalplan

Im gültigen Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (2018) liegt das Plangebiet, ebenso wie die bestehende Airport City, im Allgemeinen Siedlungsbereich. Im Grundsatz 2 des Kapitels 5|1|5 wird dargelegt:

Die Gewerbeflächen an den Flugplätzen in Düsseldorf, Weeze und Mönchengladbach sollen für flughafenaffines Gewerbe vorgesehen werden.

3.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Düsseldorf ist das Plangebiet seit der 13. Änderung des Flächennutzungsplans fast gänzlich als Kerngebiet dargestellt. Die Änderung erfolgte im Zuge der planungsrechtlichen Vorbereitung des Gewerbe- und Dienstleistungsstandorts Airport City im Jahr 2004.

Kerngebiete dienen gemäß Paragraph 7 Baunutzungsverordnung vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Das Plangebiet greift die begonnenen Entwicklungen der Airport City auf. Aufgrund der landesplanerischen Vorgaben, Kerngebiete nur noch in zentralen Versorgungsbereichen festzusetzen und der begrenzten Möglichkeiten Einzelhandel in Kerngebieten zu steuern, wird für das Plangebiet als Art der baulichen Nutzung ein eingeschränktes Gewerbegebiet angestrebt. Aufgrund der Einschränkungen der Zulässigkeit auf nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe mit dem Ziel, den bestehenden Büro- und Dienstleistungsstandort zu erweitern, entspricht der Bebauungsplan der Intention der

13. Änderung des Flächennutzungsplanes und kann als aus dieser entwickelt betrachtet werden.

3.3 Bebauungs-, Durchführungs- und Fluchtlinienpläne, Paragraf 34, Paragraf 35 Baugesetzbuch

Das Plangebiet überlagert Teile des rechtskräftigen Bebauungsplans Nummer 5382/022 aus dem Jahr 1975. Dieser diente der städtebaulichen Neuordnung im Zuge des Baus der Bundesautobahn 44 und setzt für das Plangebiet ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Kaserne“ fest. Der Bebauungsplan Nummer 5382/022 entspricht mit seinen Festsetzungen nicht den im Plangebiet angestrebten Zielen und wird durch den Bebauungsplan-Entwurf 06/011 in Teilen überplant. Unmittelbar östlich an das Plangebiet grenzt der Bebauungsplan Nummer 5382/029 „Airport City“ aus dem Jahr 2005 an. Dieser setzt Kerngebiete fest und dient der Entwicklung des Büro- und Dienstleistungsstandortes Airport City (erster Abschnitt). Der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf knüpft unmittelbar an die bereits rechtskräftigen Festsetzungen an und setzt die städtebaulichen Strukturen fort.

4 Sonstige Satzungen, Pläne und Konzepte

4.1 Gewerbe- und Industriekernzonen

Die im Rahmen des Masterplan Industrie erstellte Flächenstrategie für die produktions- und handwerksgeprägten Branchen „Gewerbe- und Industriekernzonen in Düsseldorf“ wurde vom Rat der Stadt am 13.12.2018 als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß Paragraf 1 Absatz 6 Nummer 11 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen. Es handelt sich um ein Entwicklungskonzept gemäß Paragraf 1 Absatz 6 Nummer 11 BauGB und ist daher bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Kategorie A – gewerbliche Infrastruktureinrichtungen (Flughafen).

5 Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

5.1 Planungsziel

Städtebauliches Ziel ist die Entwicklung eines hochwertigen, modernen Büro- und Dienstleistungsstandortes mit zum Teil flughafenbezogenen Nutzungen als Erweiterung der bestehenden Airport City. Durch die Umnutzung eines künftig

brachfallenden Stützpunktes der Bundespolizei wird die Inanspruchnahme von Freiflächen in der Umgebung des Flughafens vermieden. Durch die Entwicklung erfolgt die bauliche Abrundung des Geländes südlich des Flughafens sowie die städtebauliche und verkehrliche Integration des Plangebietes in das Umfeld unter teilweiser Nutzung vorhandener Infrastruktur.

5.2 Städtebauliches Konzept

Das Planungskonzept sieht die Weiterführung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Strukturen der bestehenden Airport City vor. Somit wird der Büro- und Dienstleistungsstandort Airport City in seiner Gesamtheit abgeschlossen.

Das Bebauungskonzept sieht grundsätzlich eine Verteilung der Baukörper entsprechend der im ersten Abschnitt der Airport City bereits vorhandenen Strukturen vor. Dementsprechend wird die Fortführung der Flughafenstraße (Flughafenstraße neu) in ihrem Verlauf südlich durch Baukörper eingefasst.

Die Geschossigkeit soll im südöstlichen Bereich bei maximal fünf Geschossen liegen. Im nördlichen und westlichen Bereich wird entlang der Flughafenstraße für die straßenbegleitende Bebauung ein Mindestmaß von fünf und ein Höchstmaß von sieben Geschossen festgesetzt. In den rückwärtigen, nicht unmittelbar an die Flughafenstraße angrenzenden Baufeldern wird eine Bauweise mit bis zu maximal sieben Vollgeschossen vorgesehen. Den städtebaulich wünschenswerten baulichen Abschluss im Westen bildet ein weitgehend mit mindestens fünf und maximal sieben Geschossen geplanter Baukörper, dessen Eckbereich zwingend mit sieben Geschossen auszubilden ist. Somit soll ein städtebaulicher Abschluss der in ihrem Verlauf künftig begrügten Flughafenstraße ermöglicht werden.

5.3 Freiraumkonzept und Wegeführung

Zur Wertigkeit und dem Erhalt von Gehölzen und Bäumen fanden Vorabstimmungen mit dem zuständigen Fachamt sowie dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW statt. Die als Wald einzustufenden, vorhandenen Grünstrukturen innerhalb der Anbauverbotszone der Bundesautobahn 44 werden demnach so weit wie möglich erhalten. Im Übergang der Waldflächen zur Bebauung soll ein gestufter Waldrand entwickelt werden. Zudem ist eine Durchgrünung des Plangebiets vorgesehen. Dies erfolgt durch straßenbegleitende Freiflächen und Baumpflanzungen, eine zwingend umzusetzende Dachbegrünung und der Entwicklung einer etwa 30 Meter breiten, für die Öffentlichkeit zugänglichen Freifläche. Die Elemente des Begrünungskonzeptes

der Airport City in Form der Pflanzung von Bäumen entlang der Klaus-Bungert-Straße werden in dem Geltungsbereich der Airport City West übernommen.

5.4 Verkehrskonzept

Die Erschließung des Gewerbegebiets erfolgt zum einen über die geplante Flughafenstraße, deren östlich bereits vorhandener, geradliniger Verlauf im Norden des Plangebiets fortgeführt wird. Zum anderen wird eine im Innern des Gewerbegebiets gelegene Verbindung zwischen der vorhandenen Klaus-Bungert-Straße im Osten und der Flughafenstraße im Norden geschaffen.

Mit der Entwicklung des Büro- und Dienstleistungsstandortes wird künftig eine fußläufig durchgängige Begehbarkeit vorgesehen und über ein Geh- und Fahrradfahrrecht gesichert. Hierzu werden die geplanten Nutzungen durch straßenbegleitende Gehwege mit der bestehenden Airport City vernetzt. Zudem wird das Plangebiet über eine Freifläche an das Wegesystem der Landschaftsbrücke der Bundesautobahn 44 für Fußgänger und Radfahrer angebunden.

Analog zum Baurecht in der bestehenden Airport City sind Stellplätze grundsätzlich in unterirdischen Anlagen vorgesehen und oberirdische Stellplätze nur sehr eingeschränkt zulässig, um einen größeren Anteil begrünter Flächen außerhalb der Baufenster und somit eine hohe Qualität des Freiraums im Plangebiet zu sichern.

5.5 Anpassung des Planungsrechts

Ziel des Bebauungsplan-Entwurfs ist die Entwicklung eines eingeschränkten Gewerbegebiets (GEe), in dem nur nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe zugelassen werden. Die Nutzung, städtebauliche Ausrichtung und Höhenentwicklung der geplanten Gebäude knüpfen dabei an die in der Airport City vorhandenen baulichen Strukturen und deren Höhen an und entwickeln sie angemessen fort. Das Plangebiet wird außerdem an die im Umfeld vorhandenen Grünstrukturen - insbesondere zur Grünfläche / Landschaftsbrücke auf der Bundesautobahn 44 - angebunden.

6 Inhalt des Bebauungsplans

6.1 Art der baulichen Nutzung

Eingeschränktes Gewerbegebiet (GEe)

Es wird ein eingeschränktes Gewerbegebiet gemäß Paragraph 8 Baunutzungsverordnung festgesetzt, um das Plangebiet entsprechend der

gewerblichen Nutzungen der bestehenden Airport City als hochwertigen Büro- und Dienstleistungsstandort zu entwickeln. Das Plangebiet wird hierzu hinsichtlich seiner Nutzungen gegliedert; es werden nur solche Nutzungen im Geltungsbereich zugelassen, die der Entwicklung eines hochwertigen Büro- und Dienstleistungsstandorts dienen. Dies umfasst nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, die im Sinne des Paragraph 6 Absatz 1 Baunutzungsverordnung mischgebietsverträglich sind. Unter dieser Voraussetzung sind Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie gastronomische Angebote und Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zulässig. Weitere zulässige Nutzungen im Plangebiet sind Betriebe des Beherbergungsgewerbes, da hierfür im Umfeld des Flughafens eine entsprechende Nachfrage gegeben ist. Auch Anlagen für kulturelle Zwecke sind zulässig, um einen attraktiven Branchenmix innerhalb des Gewerbegebiets zu ermöglichen.

Die Festsetzung als eingeschränktes Gewerbegebiet leitet sich damit aus den übergeordneten Planungszielen ab und begründet sich in der Fortführung des bewährten Nutzungskonzepts der östlich angrenzenden bestehenden Airport City verbunden mit der außerordentlichen Lagegunst im Bereich des Flughafens.

Ausnahmsweise Zulässigkeit von Nutzungen

Showrooms als Nutzung von Büro- oder Verwaltungsgebäuden zu Ausstellungs- oder Verkaufszwecken, die über den klassischen Einzelhandel hinausgehen, sind im Plangebiet ausnahmsweise zulässig, um den Nutzungsmix um diese Funktionen bei Bedarf erweitern zu können. Anlagen für sportliche Zwecke – insbesondere mit großem Flächenbedarf und hohem Besucherverkehr – sind im Plangebiet städtebaulich nicht gewollt, da diese der Zweckbestimmung eines Büro- und Dienstleistungsstandorts widersprechen würden. Für großflächige Sportanlagen stehen zudem andere Flächen im Stadtgebiet zur Verfügung. Gleichwohl soll die Ansiedlung kleinerer Anlagen, die eine aus dem Gebiet entstehende Nachfrage bedienen können (wie zum Beispiel Fitnessstudios) im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden. Unter dieser Prämisse werden Anlagen für sportliche Zwecke im Plangebiet nur ausnahmsweise für zulässig erklärt. Die ausnahmsweise Zulässigkeit von Kindertagesstätten und Großtagespflegen begründet sich im Ziel der Bereitstellung einer arbeitsplatznahen Betreuungsmöglichkeit für Kinder. Sowohl die vorhandene als auch die geplante Betriebsstruktur in der Airport City ist auf arbeitsplatzintensive und nicht störende Einrichtungen ausgelegt. Insofern ist die mögliche Ansiedlung einer Kindertagesstätte eine sinnvolle Ergänzung der Infrastruktur des vorhandenen Standorts. Zwar dürfen Kindertagesstätten gemäß

Paragraf 5 Fluglärmschutzgesetz in den Tag-Schutzzonen in der Regel nicht errichtet werden; die zuständigen Behörden können jedoch Ausnahmen zulassen. In der Lärmschutzzone 1 können demnach Kindertagesstätten ausnahmsweise zulässig sein, sofern ein öffentliches Interesse an deren Ansiedlung besteht. Da für die Schaffung arbeitsplatznaher Betreuungseinrichtungen ein Bedarf besteht und da diese sozialen Einrichtungen im Sinne einer Stadt der kurzen Wege mit verkehrsvermeidender Nutzungszuordnung in öffentlichem Interesse stehen, wird eine ausnahmsweise Zulässigkeit festgesetzt. Dabei ist durch die Ausnahmeregelung sichergestellt, dass keine unverträglichen Einrichtungen beziehungsweise Aufenthaltsbereiche im Freien entstehen werden. Die ausnahmsweise Zulässigkeit von Tageskliniken in der bestehenden Airport City ist im Plangebiet auf Anlagen für gesundheitliche Zwecke erweitert worden. Das Angebot von Tageskliniken beinhaltet heutzutage auch Betten für die kurzfristige Unterbringung von Patienten zum Beispiel als Nachsorge nach Operationen oder Ähnlichem. Entsprechende Nutzungen sollen durch den Bebauungsplan-Entwurf ermöglicht werden.

Ausnahmsweise können sogenannte Nachbarschaftsläden (Convenience-Stores) mit maximal 400 Quadratmetern Verkaufsfläche zur Versorgung der am Standort Beschäftigten zugelassen werden. Diese bilden in Düsseldorf einen gängigen Betriebstypen.

Ausschluss von Nutzungen

Unter Berücksichtigung der Entwicklung eines hochwertigen Büro- und Dienstleistungsstandortes sind Nutzungen, durch die die angestrebte Qualität des geplanten Quartiers gefährdet sein kann, nicht zulässig. Lagerhäuser, Lagerplätze sowie Tankstellen werden als Art der baulichen Nutzung im Plangebiet nicht zugelassen. Ziel der Planung ist es, arbeitsplatzintensives Gewerbe innerhalb des Plangebietes anzusiedeln. Entsprechend ist eine möglichst hohe Ausnutzung dieses attraktiven Gewerbestandortes anzustreben. Lagereinrichtungen und Tankstellen weisen einen hohen Flächenverbrauch mit einer geringen Anzahl an Arbeitsplätzen auf, sodass diese Nutzungen den gewünschten Planungszielen entgegenstehen. Anlagen für kirchliche und soziale Zwecke sind – mit Ausnahme von Kindertagesstätten – innerhalb des Plangebiets ausgeschlossen. Aufgrund der räumlichen Trennung von Wohnsiedlungsbereichen und der Lage angrenzend am Flughafen sind entsprechende Einrichtungen innerhalb des Plangebiets städtebaulich nicht vertretbar. Besonders lärmempfindliche Nutzungen wie Betriebswohnungen werden aufgrund der Lage des Plangebiets innerhalb der Erweiterten Lärmschutzzone gemäß Landesentwicklungsplan (LEP) sowie der Tag-Schutzzone 2 gemäß

Fluglärmenschutzgesetz als unzulässig festgesetzt. Zudem sind eine Notwendigkeit sowie das städtebauliche Erfordernis von Betriebsleiterwohnungen an einem Büro- und Dienstleistungsstandort nicht gegeben. Vergnügungsstätten (wie Nachtlokale jeglicher Art, Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sowie Wettbüros, Spiel- und Automatenhallen) und Sexshops können städtebauliche Fehlentwicklungen im Plangebiet und der unmittelbaren Umgebung einleiten (sogenannte „trading-down-Effekte“) und werden daher im Plangebiet ausgeschlossen. Ebenfalls sollen Bordelle und bordellähnliche Einrichtungen ausgeschlossen werden, um eine städtebauliche Fehlentwicklung im Plangebiet und der unmittelbaren Umgebung zu vermeiden. Diese stehen nicht nur den vorgenannten städtebaulichen Zielsetzungen des Plangebietes entgegen, sondern würden auch das Image der Airport City nachteilig beeinflussen und möglicherweise zu einer negativen Außenwirkung führen.

Die Stadt Düsseldorf hat das Ziel, die gewachsenen Versorgungszentren zu erhalten und zu stärken. Die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben erfolgt vorrangig in den dafür vorgesehenen Zentren und an integrierten Standorten. Das Plangebiet liegt außerhalb eines solchen Versorgungszentrums. Aufgrund seiner isolierten Lage zwischen Flughafen und der Autobahn soll die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten daher zum Schutz der Düsseldorfer Zentren vermieden werden. Diese sind daher im gesamten Gebiet mit Ausnahme von Nachbarschaftsläden unzulässig. Nachbarschaftsläden sind ein in Düsseldorf häufig anzutreffender Betriebstyp mit in der Regel nicht mehr als 400 m² Verkaufsfläche. Dieser Betriebstyp dient ausschließlich der Versorgung des unmittelbar angrenzenden Gebietes. In diesem Gebiet können Nachbarschaftsläden die Beschäftigten in geringem Umfang mit Nahrungs- und Genussmitteln, aber auch mit Zeitungen und Zeitschriften und Drogeriewaren versorgen.

Durch die Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebietes mit nur nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben wird auf der Ebene des Bebauungsplans im Plangebiet überdies die Ansiedlung von Anlagen ausgeschlossen, die einen Betriebsbereich im Sinne von Paragraph 3 Absatz 5a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) bilden. Solche Störfallbetriebe sind in dem für Büro- und Hotelnutzungen vorgesehenen Gebiet aus Gründen des Immissionsschutzes beziehungsweise des Schutzes der im Plangebiet arbeitenden Menschen nicht vorgesehen. Für solche Betriebe sind besser geeignete Flächen mit einem geringeren Konfliktpotenzial an anderer Stelle im Stadtgebiet vorgesehen.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl, der Geschossflächenzahl, der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse sowie der maximal zulässigen Gebäudehöhe bestimmt. Zur planungsrechtlichen Sicherung des städtebaulichen Konzeptes werden die folgenden Festsetzungen getroffen.

Grundflächenzahl (GRZ)

Es wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 festgesetzt. Dies bedeutet, dass 80 Prozent des Baugrundstückes mit baulichen Anlagen überbaut werden dürfen. Darüber hinaus wird eine Überschreitung der GRZ von 0,8 durch Tiefgaragen, die das Baugrundstück lediglich unterbauen, bis zu einer GRZ von 1,0 zugelassen. Die festgesetzte Grundflächenzahl entspricht damit der in Paragraph 17 Baunutzungsverordnung vorgeschriebenen Obergrenze der Grundflächenzahl von 0,8 für Gewerbegebiete. Die Überschreitung bis zu einer GRZ von 1,0 durch unterhalb der Geländeoberfläche befindliche bauliche Anlagen ist gemäß Paragraph 17 Absatz 2 Baunutzungsverordnung durch das vorliegende städtebauliche Konzept begründet. Mit der angestrebten flächensparenden Bauweise durch hohe bauliche Dichte ist zu erwarten, dass die zum Nachweis der Stellplätze anzulegenden Tiefgaragen über 80 Prozent der Fläche des Baugrundstücks umfassen werden. Da im Plangebiet unterschiedliche grünordnerische Maßnahmen vorgesehen sind, insbesondere die Freifläche zwischen der Landschaftsbrücke der Bundesautobahn 44 und der Planstraße, und da die baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche aufgrund einer grünordnerischen Gestaltung nicht wahrnehmbar sein werden, ist dies städtebaulich vertretbar. Die Festsetzung einer GRZ von 0,8 sowie die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen stellt sicher, dass das Plangebiet nicht vollflächig mit Hochbauten überplant wird, sondern dass vielmehr gebietsintern Freiräume mit Potenzial zur Begrünung und Raum für ausreichende Belüftung und Besonnung gelassen werden. Damit ist sichergestellt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet und keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Gemäß dem städtebaulichen Ziel der Innenentwicklung wird ferner im Hinblick auf die Knappheit von attraktiven innerstädtischen Flächen ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden gewährleistet und eine derzeit mindergenutzte Fläche einer neuen Nutzung zugeführt.

Geschossflächenzahl (GFZ)

Durch die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse in Verbindung mit den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen und der Grundflächenzahl, werden die in Paragraph

17 Baunutzungsverordnung genannten Orientierungswerte der Geschossflächenzahl (GFZ) für Gewerbegebiete von 2,4 überschritten. Die Überschreitung der Orientierungswerte der GRZ sowie der GFZ begründet sich in dem städtebaulichen Ziel, mit einer kompakten Bauweise möglichst viele Freiraum- und Waldanteile im Plangebiet zu erhalten beziehungsweise zu entwickeln. Aufgrund der verdichteten Bauweise können durch die Planung ca. 6.600 Quadratmeter Wald gesichert und ca. 4.400 Quadratmeter Wald neu angelegt werden. Mit der Festsetzung der angestrebten Dichtewerte werden auch künftig gesunde Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gewährleistet werden. In der Abwägung werden zudem als ausgleichende Maßnahmen für die Überschreitung der Orientierungswerte die vorhandenen Freiflächen entlang der südlichen Plangebietsgrenze (Festsetzung von Waldflächen) sowie südlich des Plangebietes in Form der Landschaftsbrücke der Bundesautobahn 44 inklusive der diese innerhalb des Plangebietes anbindende privaten Grünfläche (Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern – B2), die parkähnlich gestaltet wird, berücksichtigt. Darüber hinaus wird durch die Festsetzung von Pflanzmaßnahmen zwischen der internen Erschließung (Planstraße) und den überbaubaren Grundstücksflächen eine Durchgrünung des Plangebietes gesichert. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt. Durch die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes in die Festsetzungen des Bebauungsplans wird eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung gewährleistet. Die jeweils südlich an die Bebauungsstrukturen angrenzenden Freiräume sichern eine gute Belichtung der geplanten Baukörper von Südwesten und Nordosten.

Der mit der Verwirklichung der baulichen Dichte entstehende motorisierte Individualverkehr kann unter Berücksichtigung der guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (S-Bahn, Stadtbahn, Bahn) leistungsfähig abgewickelt werden und eine nachhaltige Entwicklung innenstadtnaher Flächen sichern. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die Festsetzung einer dauerhaften intensiven Bepflanzung von Freiräumen sowie der Verpflichtung flache beziehungsweise flach geneigte Dächer zu begrünen, ausgeschlossen.

Zahl der Vollgeschosse

Die Höhe der Baukörper im Plangebiet wird durch die Festsetzung der maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse sowie der maximalen Gebäudehöhe definiert. Die Festsetzungen sichern die Weiterführung des städtebaulichen Konzeptes der bestehenden Airport City und beschränken die Anzahl der Vollgeschosse nördlich der Klaus-Bungert-Straße und im Westen des Plangebiets auf maximal sieben

Vollgeschosse. Zur Wahrung der städtebaulichen Qualität erfolgt zur plangebietsprägenden Raumkante der im Plangebiet verlaufenden Flughafenstraße die Festsetzung eines Mindestmaßes von fünf Vollgeschossen. In diesem Abschnitt werden als städtebaulich wünschenswerter Abschluss am westlichen Ende der Flughafenstraße für den Eckbereich sieben Vollgeschosse als zwingendes Maß festgesetzt. Für innenliegende Baufelder wird auf eine Festsetzung des Mindestmaßes verzichtet, um eine größere Flexibilität zu ermöglichen. Im Südosten des Plangebiets - östlich der zur Landschaftsbrücke führenden Pflanzfläche B2 - wird die Anzahl der Vollgeschosse in Anlehnung an das östlich gelegene Gebiet auf maximal fünf beschränkt.

Höhe der baulichen Anlagen

Die beabsichtigte Höhenentwicklung schlägt sich auch in den Festsetzungen zur höchstzulässigen Gebäudehöhe nieder. Diese wird in Meter über Normalhöhennull im Deutschen Haupthöhennetz (DHHN2016) festgesetzt. Die Festsetzung der Gebäudehöhe bezieht sich auf den höchsten Punkt des Gebäudes gemessen an Normalhöhennull (zum Beispiel Oberkante Attika, Dachfirst). Ausgehend von einem Höhenniveau der geplanten Erschließungsstraßen und Fußwege von rund 38 Metern über Normalhöhennull im Bereich der Planstraße erlauben die Festsetzungen im Bereich von fünf zulässigen Vollgeschossen Gebäude mit einer Höhe von maximal 26 Metern und im Bereich von sieben zulässigen Geschossen Gebäude mit einer Höhe von maximal 34 Metern über Gelände. **Entsprechend der geltenden Rechtslage bedürfen Bauwerke und Kräne, die im Plangebiet errichtet werden sollen, im Baugenehmigungsverfahren einer luftrechtlichen Zustimmung. Insoweit wird im Einzelfall geprüft, inwieweit Bauwerke auf die luftrechtlichen Belange auszurichten sind. Hierzu sind Bauanträge für die Gebäude und Kräne unter Angabe von Bauhöhen und der Art und Umfang der Dachaufbauten zur Begutachtung vorzulegen, so dass die Belange des Luftverkehrs in jedem Falle berücksichtigt werden.**

6.3 Bauweise

Aus Gründen einer größtmöglichen Flexibilität bei der künftigen Entwicklung der Airport City West wird auf die Festsetzung einer Bauweise gemäß Paragraf 22 Baunutzungsverordnung verzichtet.

Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen festgesetzt. Die Lage der Baugrenzen orientiert sich überwiegend parallel zu den umgebenden Erschließungsflächen. Im Süden des Plangebiets verlaufen die Baugrenzen im

östlichen Bereich entlang der Anbauverbotszone der Bundesautobahn 44. Um größere Teile des im Plangebiet vorhandenen Waldes erhalten und als solchen sichern zu können, verspringen die Baugrenzen im Südwesten des Plangebiets nach Norden. Damit werden größere, zusammenhängende Flächen des vorhandenen Waldes von einer Überbauung ausgeschlossen und somit erhalten. Um dem Platzbedarf der vorgesehenen Tiefgaragen gerecht zu werden, können die überbaubaren Grundstücksflächen auf den künftigen Grundstücken durch Tiefgaragen überschritten werden. Da es sich hierbei lediglich um Unterbauungen handelt, die künftig zu begrünen sind, ist diese Regelung städtebaulich verträglich und auch in Anbetracht der Möglichkeit, den ruhenden Verkehr weitgehend aus dem Stadtbild zu verbannen, angemessen. Ausgenommen von einer Unterbaumöglichkeit durch Tiefgaragen sind die für freiraumbezogene Nutzungen vorgesehenen Pflanzflächen B2 und B3. Nebenanlagen im Zusammenhang mit der Ver- und Entsorgung des Plangebiets können auf privaten Grundstücken außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ausnahmsweise zugelassen werden, soweit sie das Stadtbild und die öffentlich zugänglichen Flächen nicht negativ beeinträchtigen. Soweit Nebenanlagen – auch im Zusammenhang mit der Ver- und Entsorgung, Tiefgaragen et cetera – innerhalb der Anbauverbotszone der Bundesautobahn 44 geplant werden, ist eine Genehmigung durch die Straßenbauverwaltung unabhängig des Bebauungsplanverfahrens erforderlich.

6.4 Stellplätze und Garagen, Bereiche für Ein- und Ausfahrt

Stellplätze und Garagen sind entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung, eine hohe Qualität des Freiraums im Plangebiet zu sichern, grundsätzlich in Tiefgaragen unterzubringen. Um künftigen Bauherren die Möglichkeit zu geben eine geringe Anzahl an Stellplätzen beispielsweise für Kunden oberirdisch anzubieten, werden diese in begrenztem Maße (maximal 10 Prozent der Grundstücksfläche inklusive Zufahrten) zugelassen.

6.5 Ver- und Entsorgung

Im Zuge der Herstellung der technischen Infrastruktur für die bestehende Airport City wurde eine Erweiterung um das aktuelle Plangebiet bereits berücksichtigt. Erforderliche Entwässerungsleitungen wurden im geplanten Verlauf der Flughafenstraße neu verlegt. Die Ver- und Entsorgung des Plangebiets wird in Leitungen, die in den GFL-Flächen liegen, gesichert.

Das im Plangebiet anfallende Schmutzwasser wird über den Hauptsammler Nord durch einen Düker unter dem Rhein zur Kläranlage Düsseldorf-Nord geführt.

Das Niederschlagswasser der befestigten Flächen kann gesammelt und an der Brücke der Flughafenstraße über die Bundesautobahn 44 in den Ratherbroicher Grenzgrabenkanal geleitet werden. Von dort gelangt es in westlicher Richtung zur Regenwasserbehandlungsanlage Lohausen, wo es behandelt und danach in den Rhein geleitet werden kann. Im Zuge des Konzeptes zur Ableitung des Niederschlagswassers ist in der Abwägung berücksichtigt, dass das Plangebiet heute bereits überwiegend bebaut und an die private Trennkanalisation der Flughafen AG angeschlossen ist. Den Vorgaben des Paragraf 44 Absatz 1 Landeswassergesetz NRW in Verbindung mit dem Paragraf 55 Absatz 2 Wasserhaushaltsgesetz wird somit entsprochen.

Es wird darauf hingewiesen, dass in Abhängigkeit der zukünftigen Nutzungen der Gebäude für das Plangebiet Netzumspannstellen in den Gebäuden erforderlich werden. Diese straßenseitig gelegenen Netzumspannstellen sind im Zuge der technischen Ausbauplanung im Einvernehmen mit den künftigen Bauherren durch Grunddienstbarkeiten zugunsten des Versorgungsträgers zu sichern.

6.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Die festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (GFL) ergänzen das bestehende Erschließungssystem der Airport City innerhalb des Plangebietes und dienen der öffentlich-rechtlichen Sicherung der Erschließung der Neubebauung. Es ist beabsichtigt, die Straßen in privatem Eigentum zu belassen. Da die geplanten Straßen ausschließlich die Erschließungsfunktion für die geplante Airport City übernehmen, werden Fahrrechte zugunsten der Anlieger, von Notfall- und Entsorgungsfahrzeugen und solchen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie Anliegern des sonstigen Flughafengeländes festgesetzt. Damit ist sichergestellt, dass die Erschließung der gesamten Airport City gesichert werden kann. Für Fußgänger und Radfahrer hingegen können die künftigen Straßen durchaus eine Verbindungsfunktion zum Beispiel vom Deckel des Autobahntunnels in Richtung Flughafen übernehmen. Die fußläufige Durchlässigkeit der Straßen steht somit in einem öffentlichen Interesse. Insoweit werden innerhalb des geplanten Straßennetzes sowie in den Übergangsbereichen zum Deckel der Autobahn Geh- und Fahrradfahrrechte zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Die zur Versorgung des Plangebiets mit Strom, Wasser, Fernwärme und Anderem notwendigen Leitungen sollen innerhalb des geplanten Erschließungssystems verlegt werden. Hierfür sichert der Bebauungsplan-Entwurf die entsprechenden Geh- Fahr- und Leitungsrechte.

Innerhalb der südlich der Planstraße festgesetzten Pflanzfläche ist eine öffentliche Zuwegung als Anbindung des Plangebiets an die Landschaftsbrücke der Bundesautobahn 44 anzulegen, die eine Verbindung an die südlich gelegenen Unterrather Wohngebiete schafft. Hierzu setzt der Bebauungsplan eine 3 Meter breite Wegtrasse fest, die mit einem Geh- und Fahrradfahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit die angestrebte Verbindung sicherstellt.

6.7 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Zur Sicherung einer hohen Qualität des Freiraums im Plangebiet werden insbesondere im zentralen Bereich des Plangebiets Flächen für das Anpflanzen von Bäumen festgesetzt. Entlang der im Plangebiet festgesetzten Flughafenstraße neu sowie der im zentralen Bereich vorgesehenen Planstraße werden in Anlehnung an den jeweils östlich bestehenden Verlauf, straßenbegleitende Baumreihen entwickelt. Der Bebauungsplan-Entwurf sichert diese Baumpflanzungen im Straßenraum durch entsprechende Festsetzung linearer Baumstrukturen. Südlich der Planstraße ist eine etwa 30 Meter mal 75 Meter große Fläche zum Anpflanzen von Bäumen festgesetzt (B2). Durch die Festsetzung wird die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes der Airport City West gesichert. Die Fläche stellt innerhalb des hochverdichteten Büro- und Dienstleistungsstandortes neben den straßenbegleitenden Pflanzmaßnahmen einen wichtigen Bestandteil des Freiraums dar, der die Aufenthaltsqualität im Plangebiet gewährleistet. Sie bindet darüber hinaus die südlich gelegenen Freiraumstrukturen bis in den zentralen Bereich des Plangebietes ein. Über ein Geh- und Fahrradfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit ist die Erreichbarkeit der südlich gelegenen Landschaftsbrücke über der Bundesautobahn 44 für die Öffentlichkeit an das Plangebiet gesichert. Durch die Breite von 3 Metern für die Wegeverbindung wird die Nutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet. Darüber hinaus wird zur Schaffung eines Übergangsbereiches zum Wald und um einen ausreichenden Abstand der geplanten Bebauung und dem angrenzenden Wald zu sichern, eine mit Rasen, Stauden und bodendeckenden Gehölzen bepflanzte Fläche festgesetzt (B3).

6.8 Artenschutz

Im November 2015 wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung für das Plangebiet durchgeführt (Froelich & Sporbeck GmbH: Airport City II Artenschutzprüfung, 26. November 2015, ergänzt durch Deckblatt zur Artenschutzprüfung, 11. März 2020). Demnach werden durch den Bebauungsplan-Entwurf für keine in NRW planungsrelevante Art erhebliche Störungen mit Auswirkungen auf den

Erhaltungszustand der lokalen Population entstehen (Verbotstatbestand nach Paragraph 44 Absatz 1 Nummer 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)). Es werden auch keine essentiellen Habitatbestandteile entnommen, beschädigt oder zerstört (Verbotstatbestand nach Paragraph 44 Absatz 1 Nummer 3 in Verbindung mit Absatz 5 Bundesnaturschutzgesetz) und die ökologischen Funktionen der Lebensstätten bleiben im räumlichen Zusammenhang erhalten.

6.9 Grünplanerische Inhalte

Als Kompensation für den hohen Versiegelungsgrad im Plangebiet werden diverse Begrünungsmaßnahmen wie die einfach intensive Begrünung flacher und flach geneigter Dächer sowie Anforderungen an die Begrünung von Tiefgaragen festgesetzt.

Im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag wurde die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung entsprechend dargestellt und entsprechende Festsetzungen für den Bebauungsplan-Entwurf getroffen. Obwohl der Bebauungsplan-Entwurf unterschiedliche Erhaltungs- sowie Neupflanzungsmaßnahmen vorsieht, verbleibt nach Bewertung des durch den Bebauungsplan-Entwurf vorbereiteten Eingriffs in den zum Teil hochwertigen Baumbestand beziehungsweise Wald nach Durchführung einer Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung ein Defizit. Demnach besteht das Erfordernis, zum Ausgleich des Waldverlustes im Plangebiet, Flächen außerhalb des Geltungsbereichs mit Wald aufzustocken. Die Ersatzaufforstungen für den Bebauungsplan 06/011 'Airport City West' mit einer Größe von 1,03 ha erfolgen auf einem Teilbereich einer 2,5 ha großen, als Dauergrünland genutzten Flächen im Norden der Stadt Düsseldorf (Gemarkung Bockum, Flur 4, Flurstück 64). Die Fläche wird mit standortgerechten Gehölzarten der potenziellen natürlichen Vegetation aufgeforstet und als naturnaher Laubwald entwickelt. Die Umsetzung und Pflege erfolgen durch den Flughafen in Abstimmung mit dem Gartenamt der Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Fläche soll im Eigentum der Landeshauptstadt Düsseldorf verbleiben. Die Zuordnung der Maßnahme zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt erfolgt über eine vertragliche Regelung. Die Waldumwandlung wurde mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Niederrhein abgestimmt; ein Antrag auf Waldumwandlung verbunden mit der Festlegung der Ersatzaufforstung ist in Bearbeitung. Hinsichtlich der Details zu den grünordnerischen Maßnahmen und zur Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung wird auf den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan-Entwurf (August 2021) verwiesen.

Flächen für Wald

Zur planungsrechtlichen Sicherung des Waldbestandes wird dieser im Bebauungsplan-Entwurf als Fläche für Wald festgesetzt. Südlich des vorgesehenen Grünstreifens verläuft durch die Fläche für Wald eine Verbindung zur südlich gelegenen Landschaftsbrücke über die Bundesautobahn 44. Pflanz- und Pflegemaßnahmen für diesen Bereich werden im Rahmen des Planvollzugs geregelt.

Tiefgaragenbegrünung

Im Bebauungsplan-Entwurf wird festgesetzt, dass Tiefgaragen mit einer Substratschicht von mindestens 80 Zentimeter zuzüglich Drainschicht zu versehen sind. Im Bereich von Baumpflanzungen ist eine 1,30 Meter starke Substratschicht zuzüglich Drainschicht vorzusehen. Das Tiefgaragenbegrünungssubstrat ist entsprechend der jeweils bei Eingang des Bauantrages aktuellen Fassung der FLL-Dachbegrünungsrichtlinie vorzusehen. Damit wird eine angemessene Qualität der Begrünung von Tiefgaragendeckeln festgesetzt.

Dachbegrünung

Im Bebauungsplan-Entwurf wird festgesetzt, dass Flachdächer und flach geneigte Dächer bis maximal 15 Grad Dachneigung unter Beachtung der brandschutztechnischen Bestimmungen mit einer artenreichen standortgerechten Mischvegetation einfach intensiv zu begrünen sind. Die Stärke der Bodensubstratschicht muss mindestens 40 Zentimeter zuzüglich Drainschicht betragen. Von der verpflichtenden Dachbegrünung ausgenommen sind verglaste Flächen und technische Aufbauten, soweit sie gemäß anderer Festsetzungen auf der Dachfläche zulässig sind. Diese Ausnahme von der Verpflichtung zur Begrünung gilt nicht für aufgeständerte Fotovoltaikanlagen. Das Dachbegrünungssubstrat ist entsprechend der jeweils bei Eingang des Bauantrages aktuellen Fassung der FLL-Dachbegrünungsrichtlinie vorzusehen. Damit wird eine angemessene Qualität der Begrünung von Tiefgaragendeckeln festgesetzt.

6.10 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Lärm

Die Ermöglichung eines Büro- und Dienstleistungsstandortes bereitet einerseits eine Intensivierung der heutigen Nutzung des Geländes vor: lärmempfindliche (Wohn-) Nutzungen im Umfeld der Airport City sind vor möglichem Gewerbe- und Straßenverkehrslärm zu schützen. Andererseits werden neue Büroflächen ermöglicht, deren Nutzer wiederum gegenüber den umliegenden Schallquellen Flughafen sowie

Bundesautobahn 44 zu schützen sind. Grundlage für die Festsetzungen von Lärmpegelbereichen ist die schalltechnische Untersuchung der ACCON GmbH vom 03.08.2021 – Bericht Nr. ACB-0821-7258/09_rv4.

Auf das Plangebiet wirken Flug-, Straßen- und Schienenverkehrslärm ein. Die Gesamtverkehrslärm-Immissionen halten Beurteilungspegel von bis zu 71 dB(A) am Tag sowie bis zu 64 dB(A) in der Nacht ein. Aufgrund der Summierung der einzelnen Lärmimmissionen wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung insbesondere wegen der Fluglärmimmissionen und der nahegelegenen Autobahn punktuell geringfügig überschritten. Mit den im Bebauungsplan-Entwurf getroffenen Festsetzungen werden innerhalb der geplanten Bebauung die erforderlichen Innenraumpegel zur Sicherstellung gesunder Arbeitsverhältnisse dennoch gewährleistet. Für schutzwürdige Räume innerhalb der neu geplanten Bauflächen ergeben sich Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile auf Grundlage der maßgeblichen Außenlärmpegel (L_a), die nach der aktuellen Fassung der Normenreihe DIN 4109 („Schallschutz im Hochbau“) vom Januar 2018 zu bestimmen sind. Es ergeben sich für die Baufelder maßgebliche Außenlärmpegel, die den Lärmpegelbereichen IV bis V entsprechen. Entsprechend der von der Stadt Düsseldorf angewandten Interimslösung werden in der Planzeichnung die ermittelten Beurteilungspegel zur Tagzeit für die jeweiligen Baugrenzen festgesetzt. Auf Grund der Verkehrslärm-Immissionen zur Nachtzeit werden Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen im eingeschränkten Gewerbegebiet ausgeschlossen. Für die allgemein zulässigen Hotels und die ausnahmsweise zulässigen Boardinghouses erfolgen entsprechende Festsetzungen für diese schutzwürdigen Nutzungen. Maßnahmen, wie die Gewährleistung einer ausreichenden Luftwechselrate tragen zum Schutz dieser innerhalb des Plangebietes zulässigen Nutzungen bei. Damit sind gesunde Arbeitsverhältnisse innerhalb des Plangebietes gewährleistet. Im Rahmen des nachfolgenden Genehmigungsverfahrens ist für Boardinghouses / Beherbergungsbetriebe zu prüfen, ob die erforderlichen Maßnahmen aus den textlichen Festsetzungen eingehalten sind und damit ein gesunder Schlaf gewährleistet werden kann.

Entlüftung Tiefgaragen

Zur Sicherung einer angemessenen Luftqualität in Bodennähe des Plangebiets wird festgesetzt, dass Tiefgaragen über Dach der aufstehenden oder angrenzenden Gebäude zu entlüften sind. Somit wird vermieden, dass in der Summe der Tiefgaragenentlüftungen im Plangebiet negative Auswirkungen auf die Luftqualität im öffentlichen Raum entstehen. Abweichende Lüftungsanlagen der Tiefgaragen sind nur

zulässig, wenn gutachtlich nachgewiesen wird, dass umliegende Nutzungen und Gebäude nicht beeinträchtigt werden.

6.11 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Mit dem Ziel einer in Material und Form ausgewogen gestalteten Dachlandschaft, wird eine einheitliche Dachform und -neigung im Plangebiet festgesetzt. Demnach sind nur flache oder flach geneigte Dächer bis maximal 15 Grad zulässig. Über dem obersten Vollgeschoss ist jeweils ein weiteres Geschoss möglich, wenn dieses gegenüber der Außenwand des Baukörpers zurücktritt (allseits um mindestens 2 Meter). Zum einen wird den künftigen Bauherren somit eine größere Ausnutzung ihres Baugrundstückes ermöglicht, zum anderen kann gewährleistet werden, dass das oberste, zurückgesetzte Geschoss nicht zu massiv in den Straßenraum einwirkt. Im Einzelfall kann es erforderlich werden, dass zur Erschließung des zurückgesetzten Geschosses untergeordnete technische Aufbauten in Form von Fahrstuhlüberfahrten für das oberste Geschoss notwendig werden. Für Einzelfälle wird insoweit festgesetzt, dass ausnahmsweise Aufzugsüberfahrten von bis zu 1,50 m oberhalb der Dachfläche des zurückgesetzten Geschosses zulässig sind, sofern diese zur Erschließung dieses Geschosses erforderlich sind. Maßgeblich ist dabei, dass diese Aufbauten in ihrer Gestaltung der Fassade des zurückgesetzten Geschosses angepasst sind.

7 Nachrichtliche Übernahmen/ Hinweise

Im Bebauungsplan wurden verschiedene textliche und zeichnerische Hinweise aufgenommen. Diese Hinweise dienen dem Schutzbedürfnis der Allgemeinheit und tragen der Informationspflicht gegenüber Grundstückseigentümern und Bauherren im Plangebiet Rechnung.

Dies sind im Einzelnen:

7.1 Altstandorte

Gemäß dem Kataster der Altstandorte der Landeshauptstadt Düsseldorf liegen im Plangebiet die Altstandorte mit den Kataster-Nummern 6596 und 6700. Die betroffenen Flächen sind gemäß Paragraph 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB durch Kreuzschraffur (X X X X) im Bebauungsplan-Entwurf gekennzeichnet.

7.2 Standorte für Transformatoren

Die Standorte für Transformatoren im Plangebiet sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens mit der Stadtwerke Düsseldorf AG abzustimmen.

7.3 Löschwasserversorgung

Der Grundschutz zur Löschwasserversorgung im Plangebiet ist im Rahmen der Erschließungsplanung sicherzustellen.

7.4 Kampfmittel

Die Existenz von Kampfmitteln kann im Plangebiet nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Vor Baubeginn ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu benachrichtigen.

7.5 Bauschutzbereich

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf International. Bauvorhaben innerhalb des Plangebietes unterliegen den sich aus Paragraf 12 Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (Bundesgesetzblatt Teil 1 Seite 698), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 11 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (Bundesgesetzblatt Teil 1 Seite 2808), ergebenden Beschränkungen. Bauvorhaben, die die nach Paragraphen 12 bis 17 LuftVG festgesetzten Höhen überschreiten, bedürfen einer besonderen luftrechtlichen Zustimmung.

Das Plangebiet liegt innerhalb des 1,5 Kilometer-Halbmessers um den Flughafenbezugspunkt (FBP 1). Bauwerke, die im Plangebiet errichtet werden sollen, bedürfen ab einer Höhe von 10 Metern über Grund im Baugenehmigungsverfahren einer luftrechtlichen Zustimmung.

7.6 Anlagenschutzbereich

Das Plangebiet ist von Anlagenschutzbereichen gemäß Paragraf 18a LuftVG betroffen. Zu errichtende Bauwerke bedürfen daher einer Entscheidung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF), ob durch die Errichtung Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Diese Entscheidung kann verbindlich erst im Baugenehmigungsverfahren getroffen werden. Insofern kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch das BAF zu einem späteren Zeitpunkt Auflagen hinsichtlich zulässiger Bauhöhen, sowie der Ausrichtung und Materialverwendung der Fassaden gemacht werden. **Bauvorhaben sind zur Einzelfallprüfung unter Angabe von Bauhöhen hierzu der zuständigen Luftfahrtbehörde vorzulegen.**

7.7 Fluglärmschutzzonen

Das Plangebiet liegt gemäß Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Düsseldorf vom 25.11.2011 vollständig innerhalb der Tag-Schutzzone 2, im Norden ragen Flächen in die Tag-Schutzzone 1 sowie die Nachtschutzzone hinein. Demzufolge findet das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. I, S. 2550) Anwendung. **Das Plangebiet liegt gemäß Landesentwicklungsplan NRW innerhalb der Erweiterten Lärmschutzzone. Bauwillige sind in der Baugenehmigung auf die erhebliche Lärmbelastung durch den Flugverkehr hinzuweisen.**

7.8 Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone der BAB 44

Das Plangebiet befindet sich zu einem Teil sowohl innerhalb der Anbauverbotszone als auch in der Anbaubeschränkungszone gemäß Paragraph 9 Absatz 1 und 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

7.9 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag

Zum Bebauungsplan wurde ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag erarbeitet, der die Gestaltung und die Bepflanzung konkretisiert. Die Gestaltungs- und Ausführungsplanung der Grünflächen ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durch ein qualifiziertes Fachbüro mit dem Garten-, Friedhofs- und Forstamt der Landeshauptstadt Düsseldorf als Fachbehörde abzustimmen.

7.10 Dach- und Tiefgaragenbegrünung

Der Begrünungsaufbau und die verwendeten Materialien und Substrate für die Dach- und Tiefgaragenüberdeckung sind gemäß der jeweils bei Eingang des Bauantrags als Richtlinie eingeführten Fassung der „FLL-Richtlinie für die Planung, Ausführung und Instandhaltung von Dachbegrünungen“ auszuführen. (FLL= Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. Bonn)

7.11 Baumpflanzungen

Bei Baumpflanzungen ist die Liste der Zukunftsbäume der Landeshauptstadt Düsseldorf zu beachten.

7.12 Artenschutz

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des Paragraph 39 Absatz 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sollten notwendige Baumfällungen und

Gehölzrodungen nur außerhalb der Brutzeiten, also vom 1. Oktober bis zum 28. (29.) Februar, durchgeführt werden.

Die Gebäude sind vor Abbruch auf Vorkommen von Fledermäusen sowie Bruten von Vögeln zu untersuchen. Günstigstenfalls sollten die Gebäude außerhalb der Vogelbrutzeit abgebrochen werden. Eine ökologische Baubegleitung der Abbrucharbeiten durch eine fachkundige Person ist in jedem Fall erforderlich.

7.13 Wasserschutzzonen

Das Plangebiet liegt innerhalb der Wasserschutzzone III B der Wassergewinnungsanlage „Am Staad“, in der bestimmte Auflagen für den Wasserschutz zu beachten sind. Die zugehörige Verordnung ist am 19.02.2010 in Kraft getreten.

7.14 Luftreinhalteplan und Umweltzone

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Luftreinhalteplans, jedoch außerhalb der ausgewiesenen Umweltzone Düsseldorf – Stufe 3.

7.15 Feste Brennstoffe

Es besteht eine ordnungsbehördliche Verordnung über die Einzelraumbefeuerungsanlagen für feste Brennstoffe (Düsseldorf Festbrennstoffverordnung – FBStVO in der derzeit gültigen Fassung).

7.16 Denkmalschutz

Bei Erdingriffen im Plangebiet wird auf die Meldepflicht und das Verhalten bei der Entdeckung von archäologischen Bodenfunden gemäß Paragraphen 15 und 16 Denkmalschutzgesetz (DSchG NRW) hingewiesen.

8 Verfahren

8.1 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 3 Absatz 1 Baugesetzbuch

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung fand vom 04.12.2017 bis zum 02.01.2018 statt. In einer Veranstaltung am 12.12.2017, an der ca. 10 Bürgerinnen und Bürger teilnahmen, wurde der Öffentlichkeit die Planung zusätzlich vorgestellt. In diesem Beteiligungsschritt wurden keine Stellungnahmen eingebracht.

8.2 Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß Paragraf 4 Absatz 1 Baugesetzbuch

Mit Schreiben vom 04.08.2017 wurden die Behörden aufgefordert, bis zum 04.09.2017 Stellung zum Planverfahren zu nehmen. Die vorgebrachten Stellungnahmen behandelten insbesondere die Themen Bauhöhenbeschränkung, Walderhalt- und Waldausgleich sowie weitere Begrünungsmaßnahmen.

8.3 Behördenbeteiligung gemäß Paragraf 4 Absatz 2 Baugesetzbuch

Mit Schreiben vom 20.08.2019 wurden die Behörden aufgefordert, bis zum 20.09.2019 Stellung zum Planverfahren zu nehmen. Die vorgebrachten Stellungnahmen behandelten insbesondere die Themen Kindertageseinrichtung, Denkmalschutz, Walderhalt- und Waldausgleich sowie weitere Begrünungsmaßnahmen.

8.4 Öffentliche Auslegung gemäß Paragraf 3 Absatz 2 Baugesetzbuch

Mit Schreiben vom 26.04.2021 wurde den Behörden und der Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben, bis zum 31.05.2021 Stellung zum Planverfahren zu nehmen. Die vorgebrachten Stellungnahmen behandelten insbesondere die Themen Flugsicherheit und Umgang mit Leitungsinfrastruktur. Ansonsten wurden verschiedene Hinweise zu den Themenfeldern Denkmalschutz und Geologie vorgebracht.

9 Soziale Maßnahmen

Der Bebauungsplan wird sich nicht nachteilig auf Wohn- oder Arbeitsverhältnisse auswirken. Soziale Maßnahmen sind nicht erforderlich.

10 Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen nach Paragrafen 45 ff. BauGB sind nicht erforderlich.

11 Kosten für die Gemeinde

Der Landeshauptstadt Düsseldorf entstehen durch die Planung keine Kosten.

Teil B – Umweltbericht

12 Zusammenfassung

Das Plangebiet „Airport City West“ liegt im Norden des Stadtteils Unterrath in unmittelbarer Nähe zum Gelände des Flughafens Düsseldorf. Im rund 5,1 ha großen Geltungsbereich soll ein hochwertiger, moderner Büro- und Dienstleistungsstandort als Erweiterung der bestehenden Airport City entwickelt werden.

Innerhalb des Plangebietes wird ein eingeschränktes Gewerbegebiet (GEe) festgesetzt. Zudem werden Flächen für Wald festgesetzt. Weitere Festsetzungen enthalten Maßgaben zur Bepflanzung sowie zur Dach- und Tiefgaragenbegrünung.

Das Plangebiet wird maßgeblich durch Fluglärm des Flughafens Düsseldorf sowie durch Straßenverkehrslärm der südlich verlaufenden Autobahn A 44, der Flughafenstraße und der Klaus-Bungert-Straße belastet. Zukünftig muss noch mit den Emissionen der geplanten Stadtbahnlinie U81 gerechnet werden. 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 am südwestlichen Plangebietsrand um bis zu 6 dB(A) am Tag und bis zu 9 dB(A) in der Nacht überschritten. Dementsprechend werden Maßnahmen zum baulichen Schallschutz festgesetzt, so dass eine planerische Konfliktbewältigung möglich ist. Gesunde Arbeitsverhältnisse können dadurch gewährleistet werden.

Mit Umsetzung der Planung werden gewerbliche Schallimmissionen hervorgerufen. Das Plangebiet liegt in Nachbarschaft zu gewerblichen Nutzungen, für diese entstehen keine Konflikte. Nur an einem Immissionsort südlich der A 44 außerhalb des Plangebietes wird eine Überschreitung von bis zu 1 dB(A) zur Nachtzeit prognostiziert. Diese geringfügige Überschreitung kann als vernachlässigbar beurteilt werden. Gesunde Arbeitsverhältnisse können gewährleistet werden.

Der Versiegelungsgrad (einschließlich teilversiegelter Flächen) liegt im Bestand bei knapp 50 %. Mit Umsetzung der Planung steigt der entsprechende Versiegelungsgrad auf 72 %. Zur Kompensation für den hohen Versiegelungsgrad werden verschiedene Festsetzungen zur Bepflanzung und Begrünung getroffen.

Ein Drittel des Plangebiets ist mit Wald bewachsen. Eine Waldfläche von rund 5.136 m² geht aufgrund der erforderlichen Anpassungen des Geländeneiveaus in der Bauphase dauerhaft verloren. Zum Ausgleich des Waldverlustes im Plangebiet wird daher als Ersatz eine circa 10.300 m² große Fläche im Norden der Stadt Düsseldorf (Gemarkung Bockum Flur 4, Flurstück 64) aufgeforstet.

Es wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Demnach werden durch das Vorhaben für keine planungsrelevante Art erhebliche Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population entstehen.

Im Plangebiet befinden sich keine Altablagerungen, aber zwei Altstandorte. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Bodengutachten erstellt. Demnach sind die vorliegenden Bodenbelastungen lokal begrenzt und können im Rahmen einzelner Bauvorhaben saniert werden. Eine planerische Konfliktbewältigung kann also gewährleistet werden, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.

Das Plangebiet ist heute bereits überwiegend bebaut und an die private Trennkanalisation der Flughafen AG angeschlossen. Den Vorgaben des Landeswassergesetzes wird entsprochen. Die Entwässerung wird im Trennsystem erfolgen.

Das Plangebiet befindet sich in der Wasserschutzzone III B des Wasserschutzgebietes „Am Staad“. Oberflächengewässer und Hochwasserbelange sind nicht betroffen.

Ein Immissionsgutachten weist nach, dass das Plangebiet gegenwärtig nicht von Grenzwertüberschreitungen für die Luftschadstoffe Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) sowie Stickstoffdioxid (NO₂) gemäß 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) betroffen ist. Auch mit der Umsetzung der Planung werden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten.

Das Plangebiet gehört zu einer Zone städtischer Überwärmung, die sich auf das Flughafenumfeld konzentriert. Um der thermischen Belastung entgegenzuwirken, werden Maßnahmen zum Erhalt des Waldbestandes, zur Bepflanzung sowie zur Dach- und Tiefgaragenbegrünung festgesetzt.

13 Beschreibung des Vorhabens

Das Plangebiet „Airport City West“ liegt im Norden des Stadtteils Unterrath in unmittelbarer Nähe des Geländes des Flughafens Düsseldorf an. Der Geltungsbereich ist etwa 5,1 ha groß und umfasst im Wesentlichen den jetzigen Standort der Bundespolizeiinspektion „Flughafen Düsseldorf“ sowie eine oberirdische Stellplatzanlage. Zudem ist das Plangebiet zu circa einem Drittel mit Wald bestockt. Angrenzend befinden sich im Norden Flughafenutzungen wie Werkstätten und die Winterdiensthalle, im Osten der Büro- und Dienstleistungspark „Airport City“, im

Süden die teilweise unterirdisch geführte Trasse der A 44 (Flughafentunnel) und im Westen die Flughafenstraße.

Städtebauliches Ziel ist die Entwicklung des Plangebiets zu einem hochwertigen, modernen Büro- und Dienstleistungsstandort mit zum Teil flughafenbezogenen Nutzungen als Erweiterung der bestehenden Airport City. Das Planungskonzept sieht die Weiterführung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Strukturen der vorhandenen Airport City vor. Für einen neuen Standort der Bundespolizei wird zurzeit eine Alternative entwickelt.

Der Bebauungsplan setzt ein eingeschränktes Gewerbegebiet G_{Ee} fest. Zulässig sind nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, die mischgebietsverträglich sind. Wohnnutzungen sind im gesamten Plangebiet unzulässig. Boardinghouses und Hotelnutzungen werden aber als Nutzungen zugelassen.

Die Grundflächenzahl wird mit 0,8 festgesetzt. Eine Überschreitung der festgesetzten Grundflächenzahl von 0,8 durch Unterbauung mit Tiefgaragen bis 1,0 ist zulässig. Ausgenommen hiervon sind die Pflanzflächen B2 und B3. Die Geschossigkeit liegt zwischen fünf und sieben Geschossen.

Darüber hinaus werden Flächen für Wald festgesetzt. Weitere Festsetzungen enthalten Maßgaben zur Bepflanzung sowie zur Dach- und Tiefgaragenbegrünung.

Die Erschließung des zukünftigen Gewerbegebiets erfolgt zum einen über die geplante neue Flughafenstraße sowie über eine Verbindung der vorhandenen Klaus-Bungert-Straße im Osten und der Flughafenstraße im Norden. Eine fußläufige Durchgängigkeit des Gebiets ist vorgesehen und wird über ein Gehrecht und Fahrradfahrrecht gesichert. Zudem wird das Plangebiet über eine Freifläche an das Wegesystem der Landschaftsbrücke der A 44 für Fußgänger und Radfahrer angebunden.

14 Ziele des Umweltschutzes im Gebiet

Umweltschutzziele werden auf der Ebene der Europäischen Union, auf Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene festgelegt.

Für die Bauleitplanung wichtige Umweltziele resultieren vor allem aus den fachgesetzlichen Grundlagen wie beispielweise dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), dem Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) und dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sowie aus fachplanerischen Grundlagen.

Die Ziele des Umweltschutzes geben Hinweise auf anzustrebende Umweltqualitäten im Planungsraum. Im Rahmen der Umweltprüfung dienen die Ziele als Maßstäbe für die Beurteilung der Auswirkungen der Planung und zur Auswahl geeigneter Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen für Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

Für dieses Planverfahren fachlich relevante Planungen gibt es zum Beispiel auf den Gebieten Grünordnung, Stadtklima und Luftreinhaltung.

Die grünplanerischen Empfehlungen des „gesamstädtischen Grünordnungsplan 2025“ finden sich im Abschnitt „Tiere, Pflanzen und Landschaft“ und die Aussagen der „stadtklimatischen Planungshinweiskarte Düsseldorf (2012)“ sind im Abschnitt „Stadtklima“ wiedergegeben.

Mit dem „Klimaanpassungskonzept für die Landeshauptstadt Düsseldorf (KAKDUS)“ liegt ein strategisches Handlungskonzept vor, dessen Leitlinien im Abschnitt „Klimaanpassung“ behandelt werden. Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat sich mit Ratsbeschluss vom 04. Juli 2019 zum Ziel gesetzt, den Ausstoß an dem klimaschädigenden Kohlenstoffdioxid bis zum Jahr 2035 auf 2 Tonnen pro Jahr und Einwohner zu begrenzen. Eine wichtige Maßnahme hierzu ist die Minimierung des Energiebedarfs von Neubaugebieten und eine emissionsarme Deckung desselben. Der Masterplan Green-City Mobility beinhaltet kurzfristige Maßnahmen und Perspektiven zur Reduktion des Luftschadstoffes Stickstoff(di)oxid. Die Maßnahmen und Projekte dieser Konzepte betreffen nur zum Teil die Bauleitplanung.

15 Schutzgutbetrachtung

Im Folgenden wird die Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens je Schutzgut beschrieben. Es werden die aus dem Festsetzungsumfang des Planes resultierenden Eingriffe dargestellt, die nachteiligen Umweltauswirkungen herausgearbeitet sowie mögliche Vermeidungsstrategien aufgezeigt.

Mögliche temporäre Auswirkungen auf die Umwelt während der Bauphase sowie deren Vermeidung werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens berücksichtigt. Hierbei sind beispielsweise Schutzmaßnahmen für zu erhaltende Bäume und Beregnungsmaßnahmen zur Verminderung der Staubentwicklung bei Abrissarbeiten zu nennen.

15.1 Mensch

15.1.1 Verkehrslärm

Das Plangebiet wird maßgeblich durch den Flugbetrieb des Flughafens Düsseldorf sowie durch die südlich verlaufende Autobahn A 44, die Flughafenstraße und die Klaus-Bungert-Straße belastet. Zukünftig muss noch mit den Emissionen der geplanten Stadtbahnlinie U81 gerechnet werden.

Für das Bebauungsplangebiet wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt (ACCON GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 06/011 Airport City West der Stadt Düsseldorf. ACCON Bericht ACB-0821-7258/09 rev4, 03.08.2021).

Das Plangebiet liegt gemäß dem Bundesgesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der 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 an den geplanten Bauflächen aus dem Straßenverkehrslärm an der A 44 im südwestlichen Teilbereich des Plangebietes mit Werten von bis zu 70 dB(A) am Tag und 63 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 71 dB(A) am Tag und 64 dB(A) in der Nacht. Die Lärmbelastung entspricht somit Lärmpegelbereich IV bis V bzw. ≥ 63 dB(A) bzw. ≥ 68 dB(A) (BP68) gemäß DIN 4109.

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 9 dB(A) in der Nacht überschritten.

Der Bebauungsplan setzt einen Ausschluss von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal fest. Da in einem eingeschränkten GEE-Gebiet jedoch eine Hotelnutzung zulässig ist, werden auch Festsetzungen für Übernachtungsräume notwendig.

Es ist daher die Sicherstellung einer ausreichenden Luftwechselrate bei geschlossenen Fenstern und Türen ab dem Lärmpegelbereich IV bzw. BP ≥ 63 dB(A) am Tag und ab einem nächtlichen Wert von ≥ 55 dB(A) bei Übernachtungsräumen in Hotels sowie ab Lärmpegelbereich V bei Büroräumen festgesetzt. Die betroffenen Fassaden werden im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet.

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- und Starenweg sowie Eckener Straße findet nicht statt.

Beurteilung nach 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (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 circa 10 dB(A) unterhalb der Grenzwerte. Es liegen somit keine Ansprüche dem Grunde nach auf Schallschutzmaßnahmen vor.

15.1.2 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 Kerngebiet. Bei der Neuausweisung des eingeschränkten Gewerbegebietes ist kein Konflikt zu den benachbarten Nutzungen (Werkstätten und Büros) zu erwarten. Im eingeschränkten Gewerbegebiet 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 A 44 wurden schallschutztechnisch untersucht (ACCON GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 06/011 Airport City West der Stadt Düsseldorf. ACCON Bericht ACB-0821-7258/09_rv4, 03.08.2021).

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 Geräuschemissionen 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 außerhalb des Plangebiets südlich an der A 44 wird eine Überschreitung von bis zu 1 dB(A) zur Nachtzeit prognostiziert. Für das menschliche Ohr ist diese geringe Überschreitung nicht wahrnehmbar und kann daher als vernachlässigbar beurteilt werden.

15.1.3 Elektromagnetische Felder (EMF)

Im Plangebiet ist derzeit keine Quelle starker elektromagnetischer Strahlung bekannt. Zur Stromversorgung des Bebauungsgebietes sind nach heutigem Planungsstand vier Netzumspannstellen erforderlich. Der Einwirkungsbereich beträgt hier 1 m um die Anlage. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens werden die Standorte der geplanten Netzstationen im Hinblick auf mögliche Auswirkungen von elektromagnetischen Feldern auf sensible Nutzungen überprüft. Wenn die Vorgaben der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV), des Abstandserlasses NRW von 2007 sowie den Hinweisen zur Durchführung der

Verordnung über elektromagnetische Felder (RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 09.11.2004) beim Neubau und bei Heranrücken der schützenswerten Nutzungen an bestehende Anlagen berücksichtigt werden, sind keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Eine über diese Vorgaben hinausgehende Minimierung von Strahlenbelastungen ist aus Vorsorgegründen jedoch empfehlenswert.

15.1.4 Störfallbetriebsbereiche

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat für die Störfallbetriebe die „angemessenen Abstände“ mit Detailkenntnissen im Sinne der Seveso-II-Richtlinie und der Störfallverordnung ermittelt. Die Begutachtung wurde im Jahr 2013 durch die TÜV Nord Systems GmbH & Co. KG fertiggestellt. Das wesentliche Ergebnis ist in der „Managementfassung“ des Gutachtens zur Verträglichkeit von Störfallbetriebsbereichen im Stadtgebiet Düsseldorf (Landeshauptstadt Düsseldorf, August 2014) zusammengefasst. Seit der Begutachtung im Jahr 2013 ist die Seveso III-Richtlinie als europäische Rahmengesetzgebung in Kraft getreten. Eine Umsetzung in nationales Recht ist im März 2017 erfolgt. Im Jahr 2021 hat die Stadt Düsseldorf die Zahl der ansässigen Betriebe mit Störfallbetriebsbereichen anhand des „Kartographischen Abbildungssystems für Betriebsbereiche und Anlagen nach der Störfallverordnung“ (KABAS), in dem die angemessenen Abstände gemäß Seveso-III-Richtlinie berücksichtigt werden und das durch das „Landesamt für Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz“ (LANUV) gepflegt wird, aktuell überprüft.

Am Flughafen Düsseldorf befindet sich ein Betrieb mit Störfallbetriebsbereich im Sinne der Seveso-II-Richtlinie bzw. der 12. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Störfallverordnung, 12. BImSchV). Allerdings befindet sich das Plangebiet außerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes.

Gemäß KABAS sind alle weiteren bekannten, außerhalb des Plangebietes gelegenen Störfallbetriebsbereiche für diese Planung nicht relevant. Die sogenannten „angemessenen Abstände“ werden eingehalten.

Eine Betroffenheit durch Störfallbetriebsbereiche liegt somit nicht vor.

Im Plangebiet wird künftig die Ansiedlung von Anlagen ausgeschlossen, die einen Betriebsbereich im Sinne von Paragraph 3 Absatz 5a BImSchG (Störfallbetriebe) bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereiches darstellen.

15.1.5 Beseitigung und Verwertung von Abfällen

Bodenmaterialien, die bei den geplanten Baumaßnahmen ausgehoben werden, unterliegen den abfallrechtlichen Regelungen. Ausgenommen davon ist natürliches Bodenmaterial ohne Fremd Beimengungen, das in seinem natürlichen Zustand an dem Ort, an dem es ausgehoben wurde, zu Bauzwecken wiederverwertet werden soll (§ 2 Abs. 2 Nr. 11 und § 3 Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG i. V. m. § 2 Nr. 1 Bundesbodenschutzverordnung - BBodSchV). Weitere abfallrechtliche Anforderungen werden in den entsprechenden Bauantragsverfahren verbindlich geregelt.

Der Umgang mit mineralischen Gemischen aus Rückbau- oder Abbruchmaßnahmen im Plangebiet unterliegt abfallrechtlichen Regelungen. Im Fall der Lagerung, Behandlung, Aufbereitung oder des Einbaus dieser Gemische sind immissionsschutz-, abfall- und wasserrechtliche Anforderungen zu beachten, die in eigenständigen Verfahren, z.B. wasserrechtliche Erlaubnis verbindlich geregelt werden.

Die Entsorgung und Verwertung von Abfällen und Wertstoffen ist über die hierzu bestehende Infrastruktur gesichert.

15.2 Natur und Freiraum

15.2.1 Flächennutzung und -versiegelung

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen den Standort der Bundespolizeiinspektion „Flughafen Düsseldorf“ mit der entsprechenden Infrastruktur sowie eine Stellplatzanlage. Zudem ist das Plangebiet zu etwa einem Drittel mit Wald im Sinne des Bundeswaldgesetzes (BWaldG) bestockt. Auf der Fläche befinden sich überwiegend standortgerechte Laubbäume.

Darüber hinaus befindet sich auf dem Parkplatz der Bundespolizei, entlang der Flughafenstraße sowie auf der teils versiegelten Freifläche östlich der Bundespolizei Baumbestand, der unter die Bestimmungen der Baumschutzsatzung fällt.

Tabelle 1: Versiegelungsbilanz

	Versiegelt (m²)	%	Teilversiegelt (m²)	%	Unversiegelt (m²)	%	Summe (m²)
Bestand¹	18.986	38	6.197	12	25.476	50	50.660
Planung	31.604	63	4.709 ²	9	14.334	28	50.647 ³
%-Bilanz		+25		-3		-22	

Zukünftig erhöht sich der Anteil versiegelter Flächen zu Ungunsten der unversiegelten Flächen. Der Anteil der teilversiegelten Flächen verändert sich nur geringfügig.

15.2.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans.

FFH-Gebiete oder europäische Schutzgebiete sind weder direkt noch indirekt betroffen. Ebenso sind im Biotopkataster des Landesamtes für Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz (LANUV NRW) keine gesetzlich geschützten Biotope verzeichnet.

Der Grünordnungsplan 2025 – rheinverbunden (GOP I) ordnet das Plangebiet dem Teilraum 21 „Flughafen und Messe“ zu, in dem der Freiraum vorrangig den Funktionen Naherholung, Grünvernetzung und Biotopverbund dient. Entwicklungsziel ist unter anderem die Schaffung von Wegeanschlüssen an die Verbindler. Der GOP I stellt darüber hinaus im Süden unmittelbar an das Plangebiet angrenzend den grünen Flughafendeckel auf der A 44 als öffentliche Parkanlage dar.

Baumschutzsatzung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist die Baumschutzsatzung der Stadt Düsseldorf anzuwenden. Unter die Bestimmungen der Düsseldorfer Baumschutzsatzung fallen alle Bäume mit einem Stammumfang von 80 cm beziehungsweise 50 cm bei mehrstämmigen Bäumen, gemessen in 1 m Höhe über dem Boden. Ausgenommen sind lediglich Obstbäume mit Ausnahme von Wallnuss- und Esskastanienbäumen. Nicht in den Geltungsbereich der Baumschutzsatzung

¹ Die Angaben entsprechen dem tatsächlichen Bestand, nicht dem planungsrechtlichen Ausgangszustand, der u.a. der Bewertung der Eingriffe zugrunde liegt.

² Hierunter werden im Planzustand nicht versiegelte, aber unterbaubare begrünte Flächen im Gewerbegebiet geführt.

³ Abweichungen in der Flächensumme um wenige m² werden in der Ungenauigkeit der Flächenermittlung der Gis-Anwendung bei unterschiedlichen Projektionen und durch Rundungsfehler verursacht.

fallen zudem Bäume innerhalb von Waldflächen im Sinne des Bundeswaldgesetzes bzw. des Landesforstgesetzes.

Derzeit fallen 38 Bäume im Bebauungsplangebiet unter die Baumschutzsatzung. Im Planzustand können davon 4 Bäume erhalten werden, 34 satzungsgeschützte Bäume entfallen (vgl. Tabelle 2 Baumbilanz). Zudem befinden sich außerhalb der Waldflächen 32 nicht satzungsgeschützte Bäume im Bebauungsplangebiet, diese entfallen vollständig.

Als Ersatzpflanzungen werden 50 Einzelbäume neu im Straßenraum der Planstraße, der Flughafenstraße und der Klaus-Bungert-Straße angepflanzt. Zudem sind in der Pflanzfläche B2 20 Bäume zur Anpflanzung festgesetzt. In der Pflanzfläche B1 ist je 300 m² ein Baum festgesetzt, d.h. in Summe werden hier mindestens 4 Einzelbäume neu angepflanzt. Eine Unterbauung der Pflanzflächen B1 ist möglich. Diese Neupflanzungen können als Ersatzpflanzungen im Sinne der Baumschutzsatzung angerechnet werden (vgl. Tabelle 2 Baumbilanz). Bäume auf Tiefgargagen werden bei entsprechender Substratstärke zu 50% als Ersatzpflanzung anerkannt.

Tabelle 2: Baumbilanz außerhalb der Waldflächen

Bäume im B-Plan 06/011		satzungs- geschützte Bäume*	nicht satzungs- geschützte Bäume	Gesamtanzahl Bäume
	Bestand	38	32	70
Planung	Fällung (planbedingt)	34	32	66
	Erhalt	4	0	4
	Anpflanzung (private Flächen) - durch TF im B-Plan gesichert -	-	74	74
	Bilanz = Erhalt + Anpflanzung - nach Umsetzung B-Plan -	4	74	78

satzungsgeschützte Bäume*: Ausgleichspflichtig gemäß der Baumschutzsatzung Düsseldorf sind ausschließlich die satzungsgeschützten Bäume

Wald

Auf Grund der Nähe zur A 44 wirken die Waldflächen ausgleichend auf das Lokalklima. Gemäß den Aussagen zum Wald im Landesentwicklungsplan (LEP) und im Regionalplan Düsseldorf genießt im Regierungsbezirk Düsseldorf das Ziel der Walderhaltung einen besonders hohen Stellenwert. Die Inanspruchnahme von Waldbereichen ist daher zu vermeiden beziehungsweise auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Die Erhaltung von Waldflächen besitzt somit auch im Stadtgebiet Düsseldorf (Waldanteil circa 12 % und damit deutlich unter dem Landesdurchschnitt von 27 %) eine hohe Bedeutung.

Zur planungsrechtlichen Sicherung des südlich gelegenen Waldbestandes wird dieser im Bebauungsplan als Fläche für Wald festgesetzt. Die vorhandenen Waldflächen werden so weit wie möglich erhalten. Ein Teil der Waldfläche kann aufgrund der erforderlichen Anpassungen des Geländeneiveaus in der Bauphase nicht erhalten werden. Es ist zudem erforderlich, aufgrund der Windwurfgefahr zwischen den Waldflächen und den geplanten Gebäuden einen Übergang zu schaffen. Eine Waldfläche von rund 5.136 m² geht dauerhaft verloren. Im Übergang zwischen den Waldflächen und der Bebauung soll nach Abschluss der Bauphase der Wald als gestufter Waldrand entwickelt werden. Zum Ausgleich des Waldverlustes im Plangebiet wird als Ersatz eine circa 10.300 m² große Aufforstungsfläche im Norden der Stadt Düsseldorf (Gemarkung Bockum Flur 4, Flurstück 64) aufgeforstet. Der Waldverlust wird somit im Verhältnis 1:2 kompensiert. Diese Fläche befindet sich im städtischen Eigentum. Ein Antrag auf eine dauerhafte Waldumwandlung wird beim Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Niederrhein gestellt.

Zur Kompensation für den hohen Versiegelungsgrad, zur Sicherung einer hohen Qualität des Freiraums und zur Schaffung eines Übergangsbereiches zum Wald im Plangebiet werden verschiedene Festsetzungen zur Bepflanzung und Begrünung getroffen. Im Einzelnen werden festgesetzt:

Anpflanzungen

Innerhalb der festgesetzten Fläche B1 ist pro 300 m² Fläche mindestens ein Baum anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten (Pflanzqualität: Stammumfang 20-25 cm). Die verbleibenden Flächen sind mit Ausnahme notwendiger Zufahrten zu begrünen. Innerhalb der festgesetzten Fläche B2 sind mindestens 20 Bäume anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten (Pflanzqualität: Stammumfang 20-25 cm). Die verbleibenden Flächen sind zu begrünen. Die festgesetzten Flächen (B3) sind vollständig mit Landschaftsrasen, Stauden oder bodendeckenden Gehölzen zu begrünen.

Entlang der Planstraße sind mindestens 25 Einzelbäume einer Art anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten (Pflanzqualität: Stammumfang 20-25 cm). Entlang der westlichen Seite der Klaus-Bungert-Straße sind mindestens 7 Einzelbäume einer Art anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten (Pflanzqualität: Stammumfang 20-25 cm). Entlang der Flughafenstraße neu sind mindestens 18 Einzelbäume anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten (Pflanzqualität: Stammumfang 20-25 cm).

Tiefgaragenbegrünung

Auf Tiefgaragendecken oder unterirdischen Gebäudeteilen, soweit sie nicht durch Gebäude oder andere zulässige Nutzungen überbaut werden, ist eine Vegetationsfläche bestehend aus einer mindestens 80 cm starken

Bodensubstratschicht zuzüglich Drainschicht fachgerecht aufzubauen. Für Baumpflanzungen ist die Stärke der Bodensubstratschicht auf mindestens 130 cm zuzügliche Drainschicht zu erhöhen. Das durchwurzelbare Substratvolumen muss mindestens 50 m³ je Baumstandort betragen. Das Tiefgaragenbegrünungssubstrat ist entsprechend der jeweils bei Eingang des Bauantrages aktuellen Fassung der FLL-Dachbegrünungsrichtlinie vorzusehen.

Dachbegrünung

Flachdächer und flach geneigte Dächer bis maximal 15 Grad Dachneigung sind unter Beachtung der brandschutztechnischen Bestimmungen mit einer artenreichen standortgerechten Mischvegetation einfach intensiv zu begrünen. Die Stärke der Bodensubstratschicht muss mindestens 40 cm zuzüglich Drainschicht betragen. Von der verpflichtenden Dachbegrünung ausgenommen sind verglaste Flächen und technische Aufbauten, soweit sie gemäß anderer Festsetzungen auf der Dachfläche zulässig sind. Diese Ausnahme von der Verpflichtung zur Begrünung gilt nicht für aufgeständerte Fotovoltaikanlagen. Das Dachbegrünungssubstrat ist entsprechend der jeweils bei Eingang des Bauantrages aktuellen Fassung der FLL-Dachbegrünungsrichtlinie vorzusehen.

15.2.3 Artenschutzrechtliche Prüfung

Da ein Vorkommen planungsrelevanter Vogel-, Amphibien- und Fledermausarten nicht grundsätzlich auszuschließen war, wurde im November 2015 eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt (Froelich & Sporbeck GmbH: Artenschutzprüfung Airport City II, 26.11.2015).

Demnach werden durch das Vorhaben für keine planungsrelevante Art erhebliche Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population entstehen (Verbotstatbestand nach Paragraph 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG). Es werden auch keine essentiellen Habitatbestandteile entnommen, beschädigt oder zerstört (Verbotstatbestand nach Paragraph 44 Absatz 1 Nummer 3 in Verbindung mit Absatz 5 BNatSchG). Die ökologischen Funktionen der Lebensstätten bleiben im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Als Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen werden Fällzeitenbeschränkungen, Beschränkungen der Abrisszeiten sowie eine ökologische Baubegleitung beschrieben. Im Bebauungsplan sind dazu sowie zur Vermeidung von Vogelschlag entsprechende Hinweise aufgenommen worden.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

15.3 Boden

15.3.1 Altablagerungen im Umfeld des Plangebietes

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 erwarten.

15.3.2 Altablagerungen im Plangebiet

Im Plangebiet befinden sich keine Altablagerungen.

15.3.3 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 circa 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 ein Bodengutachten vorgelegt (Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH: Gefährdungsabschätzung und Orientierende Untersuchung Airport City II in 40474 Düsseldorf vom 22.04.2016). 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.

15.4 Wasser

15.4.1 Grundwasser

Grundwasserstände

Der höchste ermittelte Grundwasserstand (HHGW)1926 liegt bei 31,00 m ü NN, der höchste gemessene Grundwasserstand (HGW)1988 bei 29,50 (Osten) bis 29,00 (Westen) m ü NN. Gemäß dem Plan der minimalen Grundwasserflurabstände 1945-2007 liegen die minimalen Grundwasserflurabstände im Bereich > 5 m.

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 Grundwasserverunreinigung Saargemünder Straße mit chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW), im weiter entfernten Zustrom der Verunreinigung mit Perfluorierten Tensiden (PFT) ausgehend vom Tanklager sowie diffusen beziehungsweise noch nicht auskartierten, punktuellen PFT-Grundwasserverunreinigungen auf dem südlichen Flughafengelände.

Das Plangebiet liegt im nördlichen Randbereich einer großflächigen Grundwasserverunreinigung mit chlorierten Kohlenwasserstoffen. 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 Perfluorierten Tensiden. 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 Perfluorierte Tenside im Grundwasser wurden im Bereich und im direkten Umfeld des Bebauungsplangebietes bisher nicht festgestellt.

15.4.2 Niederschlags- und Schmutzwasserbeseitigung

Das Plangebiet ist heute bereits überwiegend bebaut und an die private Trennkanalisation der Flughafen AG angeschlossen. Den Vorgaben des Paragraf 44

Absatz (1) Landeswassergesetz NRW in Verbindung mit dem Paragraf 55 Wasserhaushaltsgesetz Absatz (2) wird somit entsprochen.

Östlich des Plangebietes befindet sich der rechtskräftige B-Plan Nummer 5382/029 „Airport City“. Die Entwässerung hier wurde seinerzeit im Trennsystem mit Anschluss an das Kanalnetz der Flughafen AG geplant. Im weiteren Verlauf erfolgt die Einleitung in das öffentliche Kanalnetz. Beim damaligen Bau der Kanalisationsanlagen wurde der zweite Bauabschnitt (aktuelles Plangebiet „Airport City West“) bereits hydraulisch berücksichtigt.

Analog dazu soll die Entwässerung des aktuellen Plangebiets ebenfalls im Trennsystem erfolgen.

Nach Paragraf 3 der Satzung über die Abwasserbeseitigung der Grundstücke im Stadtgebiet Düsseldorf (Abwassersatzung) vom 21.12.2011 ist das Plangebiet über die private Entwässerung des Flughafens im Trennsystem an die öffentliche Abwasseranlage anzuschließen. Im Rahmen der Benutzungspflicht ist sämtliches Abwasser (Schmutz- und Niederschlagswasser) des Plangebietes nach Maßgabe dieser Satzung der öffentlichen Abwasseranlage zuzuleiten. Hierfür ist gemäß Paragraf 6a der Abwassersatzung für jedes Baugrundstück zu gegebener Zeit, rechtzeitig vor der erstmaligen Einleitung von Abwasser, beziehungsweise vor dem erstmaligen Anschluss an den öffentlichen Kanal unter Vorlage von prüffähigen Entwässerungszeichnungen ein Antrag zum Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage beim Stadtentwässerungsbetrieb Abteilung Grundstücksentwässerung zu stellen. Die jeweiligen Entwässerungsanträge sind vorab mit der technischen Abteilung des Flughafens Düsseldorf abzustimmen.

Die Entwässerungsanlage ist unter Beachtung der einschlägigen EN- und DIN-Normen (insbesondere der DIN 1986-100), Unfallverhütungs- und Sicherheitsvorschriften sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erstellen und zu betreiben.

Falls die jeweilige Ableitung über ein fremdes Grundstück erfolgt, sind für das jeweilige Grundstück die Eigentums-, Unterhaltungs- und Nutzungsrechte durch eine Baulasteintragung und eine Grunddienstbarkeit gemäß Paragraf 3 (3) und Paragraf 6 (5) der Abwassersatzung rechtlich zu sichern.

Das Abpumpen von Grund- und/oder Drainagewasser in die öffentliche Abwasseranlage ist aus betrieblichen Gründen gemäß Paragraf 7 (10) grundsätzlich nicht zulässig.

Die Beschaffenheit der anfallenden Abwässer muss den Anforderungen der wasserrechtlichen Vorschriften und des Paragraf 7 der Abwassersatzung entsprechen. Die Abwässer sind daher erforderlichenfalls entsprechend vorzubehandeln oder ordnungsgemäß zu entsorgen.

15.4.3 Oberflächengewässer

Im Plangebiet verlaufen keine oberirdischen Gewässer. Oberflächengewässer sind nicht betroffen.

15.4.4 Wasserschutzgebiete

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

15.4.5 Hochwasserbelange

Hochwasserbelange sind nicht betroffen.

15.5 Luft

15.5.1 Lufthygiene

Grundlage der nachfolgenden Stellungnahme ist eine Luftschadstoffuntersuchung (Peutz Consult GmbH: Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 06/011 „Airport City West“ in Düsseldorf Unterrath. Bericht-Nr. CA 5232-1 vom 05.08.2021).

Das Gutachten wurde auf Grundlage des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA 4.1) gefertigt.

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 2023

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 11,8 und 11,9 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 16,1 und 16,4 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 30,4 und 31,2 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 2023

Mit Umsetzung der vorgelegten Planung werden für Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) geringfügige Veränderungen von weniger als 1 µg/m³ berechnet. Die für Stickstoffdioxid (NO₂) berechneten Veränderungen variieren mit -0,6 bis maximal + 1,9 µg/m³ etwas stärker.

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

Entlüftung von Tiefgaragen

Es wird festgesetzt, dass Tiefgaragen über Dach der aufstehenden und angrenzenden Gebäude zu entlüften sind. Von dieser Festsetzung kann abgewichen und ausnahmsweise eine anderweitige (mechanische oder natürliche) Lüftungsanlage der Tiefgarage realisiert werden, wenn über ein mikroskaliges, lufthygienisches Ausbreitungsgutachten (z.B. MISKAM) im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen wird, dass der Vorsorgewert für Stickstoffdioxid (NO₂) für das Jahresmittel von 33,9 µg/m³ eingehalten wird.

Unter Anwendung der in Düsseldorf beobachteten Konzentrationen in den Tagstunden an Werktagen in der Zeitspanne von 7 bis 18 Uhr werden für sensible Nutzungen wie:

- Kita und Spielplatzfreifläche
- öffentliche und private Flächen zu Freizeitnutzung
- Wohnnutzungen

Vorsorgewerte entwickelt. Sie berücksichtigen das zu erwartende Hintergrundniveau (HG) sowie den gültigen Grenzwert der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid (NO₂).

Die Formel ist gültig für HG-Werte unter 35 µg/m³ und lautet:

$$\text{Vorsorgewert} = \text{HG} + (40 - \text{HG} * 1,08) / 1,46$$

Somit ergibt sich bei einem Hintergrundwert von 25 µg/m³ (im Bereich des zentralen Stadtgebietes) für das Plangebiet ein Vorsorgewert von 33,9 µg/m³. Das Ergebnis muss auf eine Nachkommastelle abgerundet werden.

Der Vorsorgewert gibt an, dass bei seiner Einhaltung die NO₂-Konzentration von 40 µg/m³ in den werktäglichen Tagstunden (7 bis 18 Uhr) im Mittel nicht überschritten wird. Bei Einhaltung des Vorsorgewertes werden keine Vorgaben zur Art der Tiefgaragen-Entlüftung bzw. aus lufthygienischer Sicht keine Vorgabe zur Belüftung der Aufenthaltsräume gemacht. Im Falle der Überschreitung des Vorsorgewertes ist die Tiefgarage über Dach zu entlüften.

15.5.2 Umweltfreundliche Mobilität

Die Landeshauptstadt Düsseldorf entwickelt seit 2014 ein aus rund 700 Einzelmaßnahmen bestehendes stadtweites Radhauptnetz. Dieses soll unter der Prämisse der Erhöhung der Radverkehrssicherheit insbesondere für den Alltagsverkehr genutzt werden. Es ist dementsprechend auf eine größtmögliche Steigerung der Radverkehrsmengen ausgelegt. Innerhalb der Stadt sollen Hauptverbindungswege für Radfahrer entstehen, die diesen eine einfache und gute Orientierung im gesamten Stadtgebiet ermöglichen. Über eine Freifläche wird das Plangebiet an das Wegesystem der Landschaftsbrücke der A 44 für Fußgänger und Radfahrer angebunden. Dort bestehen Anbindungen an das Radhauptnetz Richtung Innenstadt bzw. Richtung Stockum und Unterrath.

Um die Nutzung des Fahrrades für den Alltag weiter zu fördern, sollten bei der Gestaltung der Außenbereiche auch entsprechende Abstellmöglichkeiten (ebenerdig, überdacht) Berücksichtigung finden. Die Verpflichtung, beim Neubau von Wohn- und

Geschäftsgebäuden sowie weiteren Anlagen ausreichende Abstellplätze für Fahrräder bereitzustellen, ergibt sich aus Paragraf 48 Bauordnung NRW in der derzeit gültigen Fassung. Die Umsetzung erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Das Plangebiet befindet sich im direkten Umfeld des Flughafens Düsseldorf mit seiner sehr guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (Nah- und Fernverkehr). Fußläufig ist das Plangebiet nur ca. 5 Minuten von den Flughafenterminals A, B und C entfernt. Durch Nutzung des Sky-Trains ab Flughafenterminal ist eine Anbindung an den DB-Bahnhof „Flughafen Düsseldorf“ mit seinen überregionalen Verbindungen vorhanden.

Zudem ist das Plangebiet durch die S-Bahnhaltestelle „Flughafen Terminal“ regional leistungsfähig angebunden. An der östlich gelegenen Haltestelle „Flughafen Verwaltung“ in der Flughafenstraße verkehren zudem die Buslinien SB51, 721, 760 und 896. Die Haltestellen sind fußläufig in wenigen Minuten zu erreichen.

Über die geplante Stadtbahnlinie U 81 soll zukünftig die Anbindung des Flughafens an die Messe über den Freiligrathplatz erfolgen. Langfristig ist eine Verknüpfung mit dem linksrheinischen Raum und der Stadt Ratingen vorgesehen.

15.6 Klima

15.6.1 Globalklima

Zum Schutz des Globalklimas tragen vor allem die Verringerung von Treibhausgasemissionen durch Einsparung von fossil erzeugter Energie beziehungsweise der Einsatz regenerativer Energieträger bei. Hierzu zählen unter anderem Maßnahmen an Gebäuden und die Vermeidung von Kfz-Verkehr. Dem Einsatz regenerativer Energieträger kommt eine zunehmende Bedeutung zu. Verschiedene Möglichkeiten der Reduktion von Treibhausgasen ergeben sich allerdings erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wie zum Beispiel die Anforderungen an die Wärmedämmung von Gebäuden (siehe Bauordnung NRW in Verbindung mit dem Gebäude Energie Gesetz).

Zur Vermeidung von Autofahrten ist unter dem Stichwort „Stadt der kurzen Wege“ die günstige Lage des Plangebietes in der Siedlungsstruktur des Flughafens Düsseldorf mit Anschluss an den Nah- sowie Fernverkehr der Bahn sowie an das Nahverkehrsnetz der Rheinbahn (Bus und Stadtbahn) hervorzuheben. Hinweise zur umweltfreundlichen Mobilität sind im Kapitel 15.5.2 erläutert.

15.6.2 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 A 44 ein flächenartiger Baumbestand.

Die stadtklimatische Planungshinweiskarte für die Landeshauptstadt Düsseldorf (2012) ordnet das Plangebiet einem großflächigen „Lastraum der Gewerbe- und Industrieflächen“ zu. Ein derartiger Lastraum ist im Allgemeinen durch eine schlechte Belüftungssituation geprägt. Für das Plangebiet selbst sind jedoch keine wesentlichen Einschränkungen der Durchlüftungsverhältnisse anzunehmen. Die Planungshinweiskarte empfiehlt für diesen Lastraum 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. Die Klimaanalyse für die Landeshauptstadt Düsseldorf stellt eine starke Überwärmung von 2,5 Kelvin für die Flächen fest. Das Plangebiet entspricht damit der städtischen Wärmeinsel rund um die Düsseldorfer Innenstadt.

Planung

Die Planung sieht ein Bauungskonzept aus mehreren fünf- bis siebengeschossigen Baukörpern vor und stellt eine bauliche Verdichtung gegenüber der Ausgangssituation dar. Aus stadtklimatischer Sicht ist 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:

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 (maximal 10 % der Grundstücksfläche).

Zur planungsrechtlichen Sicherung des Waldbestandes wird dieser im Bebauungsplan als Fläche für Wald festgesetzt. Der Bebauungsplan setzt des Weiteren fest, dass straßenbegleitend (Flughafenstraße neu, Planstraße, westliche Seite Klaus-Bungert-Straße) Baumreihen entwickelt werden. Südlich der Planstraße ist eine etwa 30 m x 75 m große Fläche zum Anpflanzen von Bäumen festgesetzt (B2). Darüber hinaus wird zur Schaffung eines Übergangsbereiches zum Wald und um einen ausreichenden Abstand der geplanten Bebauung zu dem angrenzenden Wald zu sichern, eine mit Rasen und bodendeckenden Gehölzen bepflanzte Fläche festgesetzt (B3). Zudem wird festgesetzt, dass Flachdächer und flach geneigte Dächer bis maximal 15 Grad Dachneigung mit einer artenreichen, standortgerechten Vegetation einfach intensiv und dauerhaft zu begrünen und dass unterbaute Grundstücksflächen zur Erhöhung des Grünflächenanteils als Vegetationsflächen mit einer Substratüberdeckung zuzüglich Dränschicht auszubilden sind.

Darüber hinaus sollten auch weitere Maßnahmen eingeplant werden, um die Wärmeabstrahlung der Oberflächen zu verringern, zum Beispiel durch die Verwendung von Materialien mit hohen Albedowerten.

15.6.3 Klimaanpassung

Infolge des Klimawandels sind geänderte Bedingungen, insbesondere häufigere und länger andauernde Hitzeperioden mit höheren Temperaturen sowie 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 (zum Beispiel Dachbegrünungen und Grünflächen mit Speicherpotenzial) die Klimaanpassung.

Überflutungsschutz

Der Überflutungsschutz vor urbanen Sturzfluten spielt im gesamten Stadtgebiet eine immer größere Rolle. Im Rahmen der Veröffentlichung des Klimaanpassungskonzeptes der Landeshauptstadt Düsseldorf (KAKDus) und

insbesondere durch das dazu gehörende Kartenwerk zu Gefährdungen durch Sturzfluten werden Hinweise gegeben, ob möglicherweise im jeweiligen Plangebiet mit Sturzfluten gerechnet werden muss.

Für das vorliegende Plangebiet trifft eine solche Betroffenheit in geringem Maße zu. Es ist hier aber nicht auszuschließen, dass bei Extremregenereignissen hohe Wasserstände erreicht werden können, was bei der weiteren Planung zwingend zu berücksichtigen ist.

Um die Entstehung und die Auswirkungen von Sturzfluten in diesem Teilbereich minimieren zu können, sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Begrenzung der Versiegelung (zum Beispiel Platzgestaltung durch Grünflächen, Ausbildung von Gründächern),
- Gestaltung von abflusssensiblen Gelände (zum Beispiel Geländeneigung vom Gebäude weg, Ausbildung von Notwasserwegen, Bereitstellung von Retentionsräumen),
- Anpassung der Gebäudearchitektur (zum Beispiel Gebäudeöffnungen, wie Zufahrten Tiefgarage, Eingänge, Bodenfenster, außerhalb von Geländesenken und von Geländeneigung abgewandt).

Dadurch sind bei der Planung insbesondere zu berücksichtigen:

- die topografischen Gegebenheiten und Abflüsse außerhalb des Plangebietes,
- mögliche Zuflüsse von angrenzenden Gebieten,
- Fließwege innerhalb des Plangebietes,
- natürliche Überflutungsgebiete,
- Entwicklung der Gelände- und Straßenausbauhöhen: Hierbei ist zu beachten, dass das Gelände im Plangebiet mindestens auf das Niveau der umliegenden Straßen angehoben werden soll.
- Im Einzelfall sollte geprüft werden, inwieweit überflutungsgefährdete Bereiche von Bebauungen freigehalten werden können.
- Die Gestaltung des Geländes sollte sich an den überflutungsgefährdeten Bereichen orientieren.

Für besonders gefährdete Bereiche sollten frühzeitig entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen werden. Hierzu zählen insbesondere: Türöffnungen und bodentiefe Fenster, Treppenabgänge in Untergeschossen, Kellerfenster,

Lichtschächte, Tiefgaragenzu- und -ausfahrten, gegebenenfalls muss das Gelände angehoben werden.

15.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Durch die Ausweisungen im Bebauungsplan sind keine unmittelbaren Auswirkungen auf baudenkmalpflegerische Belange zu erwarten. Im Bereich des Plangebiets befand sich ein ehemaliger Fliegerhorst und eine Flughafenkaserne. Der Landschaftsverband Rheinland – Amt für Denkmalpflege sieht in den noch vorhandenen Fragmenten keinen Denkmalwert, da diese zudem überbaut und renoviert wurden. Weitere Kultur- und sonstige Sachgüter sind im Plangebiet nicht bekannt.

Das Vorhandensein von Bodendenkmälern im Plangebiet kann trotz der bereits vorhandenen Nutzung nicht ausgeschlossen werden. In den Festsetzungen wird auf die Meldepflichten gemäß Paragraf 15 Denkmalschutzgesetz (DSchG) NRW und gemäß Paragraf 16 DSchG NRW hingewiesen. Die Entdeckung von Bodendenkmälern unterliegt grundsätzlich der Anzeigepflicht. Bodendenkmäler und Entdeckungsstätten sind unverändert zu erhalten.

Nach dem kulturlandschaftlichen Fachbeitrag zur Landesentwicklungsplanung in Nordrhein-Westfalen liegt das Plangebiet innerhalb der Kulturlandschaft Rheinschiene im ausgewiesenen historischen Kulturlandschaftsbereich (KLB) 19.02 Düsseldorf. In der Kulturlandschaft Rheinschiene ist die Dynamik des schnellen, technisch bedingten Umwandlungsprozesses deutlich ablesbar, wobei die Industrialisierung eine wichtige raumprägende Phase der Kulturlandschaftsentwicklung darstellt. Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung des Plangebietes einzuordnen.

15.8 Wechselwirkungen sowie Kumulierung

Bei der Beurteilung von Umweltauswirkungen sind auch die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu berücksichtigen, da sich die Schutzgüter nicht immer eindeutig voneinander trennen lassen. Die einzelnen Schutzgüter erfüllen jeweils bestimmte Funktionen in Natur und Landschaft, stehen aber oftmals auch in Beziehung zu anderen Schutzgütern und sind dort ebenfalls von Bedeutung. In der nachstehenden Matrix wird ein grober Überblick gegeben:

Übersicht über die verfahrensrelevanten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern im Bebauungsplan Nummer 06/011 - Airport City West -

Wirkung von →						
Wirkung auf ↓	Mensch	Pflanzen/ Tiere/ Landschaft	Boden/ Fläche	Wasser	Klima / Luft	Kultur- u. Sachgüter
Mensch		Erholungsraum (+) Vielfalt der Arten und Strukturen verbessert die Erholungswirkung (+) Naturerlebnis (+)	Standort für Siedlung und Verkehr (+) Landwirtschaft (+)	Wassernutzung (+) Erholung (+)	Frischlucht (+) Ausgleichsfunktion (+)	
Pflanzen/ Tiere/ Landschaft	Lebensraum- u. Landschaftsverlust (-) Störungen von Tieren (-) Artverschiebungen (-)		Lebensraum für Pflanzen und Tiere (+)	Wassernutzung (+) Lebensraum (+)		Alte Gebäude bieten Lebensraum (+)
Boden/ Fläche	Verlust von Bodenfunktionen (-) Schadstoffeinträge (-) Verdichtung (-)	Erhalt von Bodenfunktionen (+)		Stoffverlagerung (-)		Versiegelung (-)
Wasser	Verringerung Grundwasserneubildung (-) Erhöhung Oberflächenabfluss (-) Schadstoffeinträge (-)	Ungestörte Grundwasserneubildung (+) Filterung von Schadstoffen durch Pflanzen (+)	Speicher, Filter- und Pufferfunktion (+)			
Klima/ Luft	Emissionen (-) Behinderung des Luftaustausches (-) Aufheizung durch Versiegelung (-)	Frischlucht (+) Kaltluftproduktion (+)	klimatischer Ausgleichsraum (+) Kaltluftproduktion (+) Staubbildung (-)	klimatischer Ausgleichsraum (+) Kaltluftproduktion (+)		
Kultur u. Sachgüter					Witterungseinflüsse (-)	

Legende: (+) positive Wirkung, (-) negative Wirkung

Quelle: in Anlehnung an Storm/ Bunge: Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung 2020, 2. Band, Kapitel Wechselwirkungen

Lesebeispiel: Wirkung von Schutzgut Wasser auf Schutzgut Klima/Luft: klimatischer Ausgleichsraum und Kaltluftproduktion (positive Wirkungen)

Wechselwirkungen mit Bedeutung für die Erhaltungsziele und die Schutzzwecke von Natura 2000-Gebieten im Sinne des BNatSchG sind nicht zu erwarten, da weder innerhalb noch im näheren Umfeld des Plangebiets Natura 2000-Gebiete vorhanden sind.

Kumulative Wirkungen entstehen aus dem Zusammenwirken verschiedener Einzeleffekte. Durch die Häufung von Einwirkungen, die einzeln betrachtet gegebenenfalls als geringfügig einzuschätzen sind, ergeben sich unter Umständen in Summe erhebliche negative Umweltauswirkungen. Deshalb sind im Rahmen der Umweltprüfung in der Bauleitplanung auch die voraussichtlichen Umweltauswirkungen eines Planvorhabens im Zusammenwirken mit bereits bestehenden und geplanten Bebauungsplänen relevant.

Unmittelbar östlich an das Plangebiet grenzt der Bebauungsplan Nummer 5382/029 „Airport City“ an. Dieser setzt Kerngebiete fest. Durch den Bebauungsplan 5382/029 „Airport City“ wurde mit dem Satzungsbeschluss vom 16.12.2004 Planungsrecht für einen qualitativ hochwertigen Dienstleistungsstandort in Flughafennähe geschaffen. Zur Sicherung der freiraumplanerischen Qualitäten wurde für den Gesamtstandort ein freiraumplanerischer Wettbewerb erstellt.

Das Planungskonzept für den Bebauungsplan Nummer 06/011 sieht die Weiterführung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Strukturen der bestehenden Airport City vor. Das Baukonzept nimmt eine Verteilung der Baukörper entsprechend der im ersten Abschnitt der Airport City bereits vorhandenen Strukturen auf. Somit wird der Büro- und Dienstleistungsstandort Airport City in seiner Gesamtheit abgeschlossen.

Grundsätzlich werden die voraussichtlichen Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter in jedem Bauleitplanverfahren gesondert erfasst und beurteilt. Dabei werden kumulative Wirkungen im Rahmen der Berücksichtigung von Vorbelastungen teilweise auch indirekt mit einbezogen, beispielsweise spielt bei der Beurteilung der Luftqualität die Hintergrundbelastung eine Rolle. Darüber hinaus werden im Rahmen der Bebauungsplanung Maßnahmen zur Vermeidung und zum

Ausgleich getroffen, um negative Umweltauswirkungen so gering wie möglich zu halten.

Für das Bebauungsplanverfahren Nummer 06/011 – Airport City West – ist im Hinblick auf mögliche kumulative Umweltauswirkungen ein Überschreiten von Erheblichkeitsschwellen nicht zu erwarten. Die Notwendigkeit, Maßnahmen zu ergreifen, besteht somit nicht.

16 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Im Jahr 2003 begann die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH mit der Entwicklung der Fläche der ehemaligen britischen Kaserne südwestlich des Flughafengeländes. Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans (der westliche Teil der Kaserne) wurde aufgrund der für den Flughafenbetrieb notwendigen Nutzung durch die Bundespolizei nicht in das damalige Bebauungsplanverfahren einbezogen.

Zur Sicherung der freiraumplanerischen Qualitäten wurde für den Gesamtstandort ein freiraumplanerischer Wettbewerb erstellt. Die Fortentwicklung der Airport City soll grundsätzlich auf den bereits vorliegenden städtebaulichen beziehungsweise freiraumplanerischen Ideen aufbauen.

Mittlerweile ist der erste Abschnitt der Airport City fast vollständig bebaut. Wegen der weiterhin bestehenden Flächennachfrage strebt die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH die Erweiterung des Dienstleistungsstandortes auf das angrenzende Gelände der Bundespolizei an. Aufgrund der beabsichtigten Fortentwicklung des ersten Bauabschnitts wurden keine Alternativstandorte untersucht.

17 Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Das Plangebiet überlagert Teile des rechtskräftigen Bebauungsplans Nummer 5382/022 aus dem Jahr 1975. Dieser diente der städtebaulichen Neuordnung im Zuge des Baus der Autobahn A 44 und setzt für das Plangebiet ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Kaserne“ fest. Für den nördlichen Bereich des Plangebiets (etwa nördlich der Planstraße) sowie einem kleineren östlichen Teilbereich liegen keine Bebauungspläne vor. Vorhaben sind hier nach Paragraph 34 BauGB zu beurteilen.

Bei Nichtdurchführung der Planung würde im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nummer 5382/022, der jetzige Standort der Bundespolizeiinspektion im Wesentlichen erhalten bleiben. Insoweit sind hier die Umweltauswirkungen der Nullvariante mit denen des Basisszenarios vergleichbar. Es ginge allerdings die Möglichkeit verloren, die Fläche städtebaulich neu zu gestalten und einen qualitativ hochwertigen Dienstleistungsstandort in Flughafennähe zu schaffen.

Für die Bereiche des Plangebiets, für die keine Bebauungspläne vorliegen, müssten sich geplante Vorhaben im Sinne des Paragraphen 34 Baugesetzbuch nach der Eigenart der Umgebung einfügen. Hier wären Vorhaben zulässig, die sich an den vorhandenen städtebaulichen Strukturen orientieren. Dies ansetzend, ist davon auszugehen, dass eine Bebauung möglich wäre, allerdings mit nur einer geringeren baulichen Dichte. Insbesondere die geplanten Geschossigkeiten wären nach Paragraph 34 Baugesetzbuch nicht umsetzbar. Insoweit wäre hier mit geringeren Umweltauswirkungen zu rechnen.

18 Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Beobachtung der Luftschadstoffbelastung des Plangebietes mittels der stadtweiten kontinuierlichen Luftgüteüberwachung ausreichend ist.

Die gutachterlich prognostizierten Verkehrs-Lärmimmissionen sind anhand der regelmäßig aktualisierten Verkehrslärmkarte der Landeshauptstadt Düsseldorf auf Abweichungen zu überprüfen.

Die nicht versiegelte Fläche ist festzustellen und mit der Versiegelungsprognose zu vergleichen.

Unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen gemäß Paragraph 4c Baugesetzbuch können für das Schutzgut Wasser im Rahmen der regelmäßigen Grundwassergüte- und Oberflächengewässerüberwachung erkannt werden.

Nachteilige Veränderungen können beispielsweise durch defekte Kanäle oder den unsachgemäßen Umgang mit Chemikalien verursacht werden.

Sollten bei den Erdarbeiten zukünftiger Bauvorhaben unvorhergesehene Bodenverunreinigungen erkannt werden, so kann der Umgang damit dann, falls erforderlich, über ein spezielles Monitoring (zum Beispiel gutachterliche Begleitung von Sanierungs- oder Sicherungsmaßnahmen) überwacht werden.

Das Monitoring beginnt fünf Jahre nach Ende der öffentlichen Auslegung und ist in einem Fünfjahresturnus regelmäßig durchzuführen. Fünf Jahre nach Beendigung der Bauarbeiten ist die Überwachung der Umweltauswirkungen letztmalig durchzuführen.

19 Weitere Angaben

Die angewendeten Techniken entsprechen dem anerkannten Stand der für dieses Vorhaben gültigen Regeln. Es ist davon auszugehen, dass die eingesetzten Stoffe und die zur Anwendung vorgesehenen Materialien den gesetzlichen Anforderungen entsprechen und aufsichtsbehördlich zugelassen sind. Weitere Angaben und/oder Auflagen werden im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren formuliert.

Die verwendeten technischen Verfahren und Regelwerke zur Ermittlung der schutzgutbezogenen Auswirkungen sind in den jeweiligen Fachkapiteln erläutert. Auch Art und Umfang der erwarteten Emissionen können den jeweiligen Fachabschnitten des Umweltberichtes entnommen werden. Bei der Zusammenstellung der Angaben für die Umweltprüfung traten in dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren keine technischen oder inhaltlichen Schwierigkeiten auf (Anlage 1, Absatz 3a BauGB).

Referenzliste der verwendeten Quellen:

- Landeshauptstadt Düsseldorf: Landschaftsplan der Landeshauptstadt Düsseldorf, Dezember 2016
- Landeshauptstadt Düsseldorf: Gesamtstädtischer Grünordnungsplan 2025 – rheinverbunden, April 2014
- Landeshauptstadt Düsseldorf: Planungshinweiskarte für die Landeshauptstadt Düsseldorf, 2012
- Landeshauptstadt Düsseldorf: Klimaanpassungskonzept Düsseldorf (KAKDUS), April 2017
- Landeshauptstadt Düsseldorf: Masterplan Green-City Mobility, Juli 2018
- Landeshauptstadt Düsseldorf: Radhauptnetz der Landeshauptstadt Düsseldorf, 2015
- Verkehrsgutachten: Mueda: Airport City II Verkehrsprognose 2027 Schlussbericht (Dus_05), Mai 2016

- Schallgutachten: ACCON GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 06/011 Airport City West der Stadt Düsseldorf. ACCON Bericht ACB-0821-7258/09_rev4, 03.08.2021
- Grünplanungsgutachten: BKR Aachen, Noky & Simon: Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum BP 06/011 'Airport City West', 09.08.2021
- Artenschutzgutachten: Froelich & Sporbeck GmbH: Artenschutzprüfung Airport City II vom 26.11.2015 ergänzt durch Deckblatt zur Artenschutzprüfung, 11.03.2020
- Altlastengutachten: Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH: Gefährdungsabschätzung und Orientierende Untersuchung Airport City II in 40474 Düsseldorf, 22.04.2016
- Lufthygienegutachten: Peutz Consult GmbH: Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 06/011 „Airport City West“ in Düsseldorf Unterrath. Bericht-Nr. CA 5232-1, 05.08.2021