Stadt Neuss

Bebauungsplan Nr. 456
„Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße“

Begründung
§ 9 Abs. 8 BauGB

Ergänzendes Verfahren gemäß § 214 Abs. 4 BauGB

zur Auslegung - Stand: 29.05.2020

Erstellt von:

Stadtplanung Zimmermann GmbH
Linzer Straße 31
50939 Köln

und

Cornelius Bartenbach Haesemann & Partner
Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB
Bismarckstraße 11-13
50672 Köln

1 CHRONOLOGIE 4

1.1 EINORDNUNG IN DAS PLANUNGSGESCHEHEN 4
1.2 ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG, PLANUNGSERFORDERNIS 6

2 BESTAND 9

2.1 TEILGELTUNGSBEREICH WEST (INNENSTADTRAND) 9
2.2 TEILGELTUNGSBEREICH OST (HAFENMOLE 1) 15

3 ÜBERGEORDNETE PLANUNG, VORHANDENES PLANUNGSRECHT, FACHPLANUNGEN 19

3.1 LANDESENTWICKLUNGSPLAN (LEP 2017) 19
3.2 WASSERSTRAßEN-, HAFEN- UND LOGISTIKKONZEPT 19
3.3 REGIONALPLAN(2018) 20
3.4 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN DER STADT NEUSS 22
3.5 RAHMENPLANUNG „STADTHAFEN NEUSS“ – STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT 22
3.6 BEBAUUNGSPLÄNE IM PLANGEBIET UND IN DER UMGEBUNG 23
3.7 SANIERUNGSGEBIET „ÖSTLICHER INNENSTADTRAND“ 25
3.8 EINZELHANDELSKONZEPT 26
3.9 LANDSCHAFTSPLAN 26

4 VERFAHREN UND BETEILIGUNG 27

4.1 STÄDTEBAULICHE GESAMTLÖSUNG ALS VORRANGIGES PLANUNGSZIEL 27
4.2 GRUNDSATZBESCHLUSS - 2008 (NUR WERHAHN-GELÄNDE) 27
4.3 ERSTE FRÜHZEITIGE/INFORMELLE BETEILIGUNG - 2008 27
4.4 EINLEITUNGSBESCHLUSS - 2009 (INKL. HAFENMOLE 1) 28
4.5 ZWEITE FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG - 2009 28
4.6 ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG - 2011 30
4.7 ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG - 2012 31
4.8 SATZUNGSBESCHLUSS 31
4.9 NORMENKONTROLLVERFAHREN UND ERNEUTER AUSLEGUNGSBESCHLUSS 31

5 STÄDTEBAULICHES KONZEPT 33

5.1 BAUSTRUKTUR UND NUTZUNG 33
5.1.1 TEILGELTUNGSBEREICH WEST - INNENSTADTERWEITERUNG AUF DEM WERHAHN-GELÄNDE 33
5.1.2 TEILGELTUNGSBEREICH OST – PIERBURG- GELÄNDE 37
5.2 VERKEHR 38
5.2.1 TEILGELTUNGSBEREICH WEST 38
5.2.2 TEILGELTUNGSBEREICH OST 40

6 BEGRÜNDUNG DER PLANINHALTE 41

6.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG 41
6.1.1 MISCHGEBIETE 41
6.1.2 EINGESCHRÄNKTE GEWERBEGEBIETE GE 1*, GE 2*, GE 3* UND GE 4* 45
6.1.3 EINGESCHRÄNKTES INDUSTRIEGEBIET GI* AUF DER OSTSEITE DER HAFENMOLE 1 54
6.2 MAß DER BAULICHEN NUTZUNG 54
6.2.1 HÖHE BAULICHER ANLAGEN 54
6.2.2 GRUNDFLÄCHENZAHL 56
6.2.3 GESCHOßFLÄCHENZAHL 57
6.2.4 ZAHL DER VOLLGESCHOSSE, FESTSETZUNG DER GELÄNDEOBERFLÄCHE 60
6.2.5 TECHNISCHE AUFBAUTEN 61
6.3 BAUWEISE, ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHEN, BAUGRENZEN UND BAULINIEN 61
6.4 FLÄCHEN FÜR STELLPLÄTZE UND GARAGEN, TIEFGARAGEN SOWIE NEBENANLAGEN 63
6.5 GEH-, FAHR- UND LEITUNGSRECHTE 63
6.6 ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN UND PFLANZMAßNAHMEN IN DEN BAUGEBIETEN SOWIE FÜR TEILE BAULICHER ANLAGEN 64
6.7 VERKEHRSFLÄCHEN 64
6.8 SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN 68
6.8.1 LUFTSCHADSTOFFE 68
6.8.2 LÄRM 69
6.8.3 GERUCH 82
6.9 GESTALTERISCHE FESTSETZUNGEN IM MISCHGEBIET 88
6.10 HAFENVERORDNUNG 88

7 KENNZEICHNUNGEN 88

7.1 FLÄCHEN, BEI DENEN BESONDERE BAULICHE SICHERUNGSMAßNAHMEN GEGEN NATURGEWALTEN ERFORDERLICH SIND 88
7.2 FLÄCHEN, DEREN BÖDEN ERHEBLICH MIT UMWELTGEFÄHRDENDEN STOFFEN BELASTET SIND 88

8 NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN 88

8.1 BAUDENKMALE 88
8.2 ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIETE 89

9 UMSETZUNG DER PLANUNG 90

9.1 KOSTEN 90
9.2 BODENORDNUNG 90
9.3 (EXTERNE) NATURSCHUTZRECHTLICHE AUSGLEICHSMAßNAHMEN 90
9.4 ARTENSCHUTZRECHTLICHE HINWEISE 90

Anlagen zu Teil A

Anlage A.1 Gutachten und Fachbeiträge im Rahmen der Bauleitplanung

B Umweltbericht

Separates Dokument

A Städtebaulicher Teil

1 Chronologie

Ein kurzer Abriss des langjährigen Planungsprozesses soll zunächst den Einstieg in das komplexe Vorhaben erleichtern. Die zugrundeliegende Planungsabsicht und die Rolle im Rahmen der übergeordneten gesamtstädtischen Planung werden aufgezeigt. In den Kapiteln 5 und 6 wird die Planung dann im Detail vorgestellt und begründet.

1.1 Einordnung in das Planungsgeschehen

Rahmenplanung Stadthafen Neuss - 2006

Die Planung ist im Zusammenhang mit zahlreichen kommunalen Anstrengungen zur Neuordnung und Aufwertung der Neusser Innenstadt im Übergangsbereich zum Neusser Hafen zu sehen (u. a. Wettbewerb Neuss-Hessentor, Masterplan zur Revitalisierung des ehemaligen Case-Geländes, Sanierungsgebiet Östlicher Innenstadtrand, Umgestaltung Hafenkopf, Bebauung Cretschmarhallen, Fußgängerbrücke über das Hafenbecken 1 etc.). Diese verschiedenen Aktivitäten wurden in der Rahmenplanung „Stadthafen Neuss“ aus dem Jahre 2006 zu einem tragfähigen städtebaulichen Gesamtkonzept zusammengeführt. Die im Neusser Hafen ansässige Industrie wurde dabei kontinuierlich in die Rahmenplanung einbezogen, um den Betrieben frühzeitig Gelegenheit zu geben, Ihre Belange einzubringen. Der Rat der Stadt Neuss hat die Rahmenplanung als Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung beschlossen (städtebauliches Entwicklungskonzept).

Für den Innenstadtrand sah der Rahmenplan verschiedene gemischt genutzte Stadtquartiere (GE, MK, MI) und öffentliche Freiflächen vor, die sich entlang einer neuen Hafenpromenade vom Hafenkopf im Süden bis zu den denkmalgeschützten Speichern der Neusser Lagerhausgesellschaft im Norden aufreihen. In diesen Bereich, dem sog. Werhahn- Gelände haben sich die Grundzüge der Planung bis heute kaum verändert. Auf dem ehemaligen Case- Gelände war ursprünglich eine kleinteilige Gewerbestruktur für kleine und mittlere Unternehmen geplant, z. B. aus der Lebensmittelbranche („food city“). Eine neue Straßenbrücke in Verlängerung der Collingstraße sollte das bislang nur über die Industriestraße angebundene Gelände mit der westlich angrenzenden Innenstadt verbinden.

Aufgrund der zwischenzeitlich geplanten Ansiedlung der Firma Arcelor Mittal Stahlhandel auf dem ehemaligen Case-Gelände wurden die Inhalte der Rahmenplanung hier angepasst. Die geplante Straßenbrücke konnte entfallen. Mittlerweile nutzt das Unternehmen Pierburg die Flächen.

Bebauungsplan Nr. V456 „Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße“ - 2008

Um auf der Grundlage des o. g. Rahmenplanes die planungsrechtlichen Grundlagen zur Revitalisierung ihrer überwiegend brachliegenden Grundstücke am Neuss-Düsseldorfer Hafen zu schaffen, beauftragte die Wilh. Werhahn KG die Prof. Ulrich Coersmeier GmbH mit der Erarbeitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

Um dabei den stadträumlichen Zusammenhang zu wahren, bezog die Planung auch Flächen der Stadthafen Neuss GmbH (u. a. Hafenpromenade) und ein Grundstück im Eigentum der Stadt Neuss (unterirdisches Regenklärbecken) mit ein. Der Rat der Stadt Neuss hat in seiner Sitzung am 4.4.2008 den dazu erforderlichen Grundsatzbeschluss gefasst. Eine erste informelle Unterrichtung der Öffentlichkeit und der maßgeblichen Behörden wurde im Mai 2008 durchgeführt.

Erweiterung des Geltungsbereiches - 2009, zwei Teilgeltungsbereiche

Im Rahmen der landesplanerischen Abstimmung zur parallel betriebenen Änderung des Flächennutzungsplanes hat die Bezirksregierung Düsseldorf mit Schreiben vom 9.4.2009 zu der Planung Stellung bezogen und u. a. eine Vergrößerung des Änderungsbereiches für den FNP angeregt. Im Interesse einer planerischen Konfliktbewältigung und zur langfristigen Sicherung der Hafennutzung sollte das ehe-

malige Case-Gelände auf der Hafenmole 1 in den Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung einbezogen und der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. V456 entsprechend erweitert werden.

Zur besseren Orientierung wird der bisherige Geltungsbereich des Bebauungsplanes V456 als „Teilgeltungsbereich West“ bezeichnet. Hier sollen zwischen dem Hafenbecken 1 und der Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße gemischt genutzte Innenstadtquartiere, ergänzende gewerbliche Bereiche sowie die Hafenpromenade entwickelt werden. Das ehemalige Case-Gelände auf der Hafenmole 1 wird als „Teilgeltungsbereich Ost“ bezeichnet. Hier soll in Verlängerung der Industriestraße ein Gewerbe- bzw. Industriegebiet für hafentypische Betriebe und Anlagen entstehen. An der stadtzugewandten Seite der Hafenmole 1 ist ein öffentlicher Park vorgesehen (Uferpark), der als grüner Puffer zwischen dem Innenstadtrand und dem Hafengebiet wirkt und zusätzliche Naherholungsmöglichkeiten in der Innenstadt schafft.

Erneuter Aufstellungsbeschluss im Jahre 2009

Der Rat der Stadt Neuss hat in seiner Sitzung am 25.09.2009 die veränderten Rahmenbedingungen zur Kenntnis genommen (Einbeziehung der Hafenmole 1) und für den erweiterten Geltungsbereich einen Aufstellungsbeschluss gefasst. Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange haben im November 2009 stattgefunden.

Integriertes Lärmschutzkonzept, äußere Erschließung - 2010

Im Rahmen der Untersuchungen zur Lärmvorbelastung des Plangebietes wurde deutlich, dass die bisherige Strategie zur planerischen Konfliktbewältigung in Teilbereichen überarbeitet werden musste, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse am zukünftigen Rand der Neusser Innenstadt sicherzustellen und die wirtschaftlichen Interessen der im Hafen ansässigen Betriebe angemessen zu berücksichtigen. Als Ergebnis dieser Überlegungen konnte ein mit den zuständigen Behörden gemeinsam entwickeltes integriertes Lärmschutzkonzept vorgelegt werden, das seinen Niederschlag in der Planung gefunden hatte.

Mit fortschreitender Konkretisierung der Planung war es nun auch zum ersten Mal möglich, die verkehrstechnischen Details der äußeren Erschließung auszuarbeiten, was ebenfalls zu einer Anpassung der Bauleitplanung führte.

Öffentliche Auslegung - 2011

Die Wilh. Werhahn KG stellte im Februar 2011 ein abgestimmtes und aktualisiertes Planungskonzept zur Diskussion, das als Grundlage für eine öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB diente. Die öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom 01.06.2011 bis 11.07.2011 statt. Im Zuge der oben genannten Beteiligungsverfahren gingen umfangreiche Stellungnahmen von der Planung betroffener Hafenbetriebe, den Immissionsschutzbehörden, der Industrie- und Handelskammer sowie von der Neuss-Düsseldorfer-Häfen GmbH&Co.KG ein.

Insbesondere aufgrund dieser Einwendungen wurde die Umstellung auf einen Angebotsbebauungsplan erforderlich. Des Weiteren wurden auch für die Optimierung des Planungskonzeptes umfängliche Änderungen und Anpassungen der Planung sowie der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen insbesondere in Bezug auf die Lärmproblematik notwendig.

Erneuter Aufstellungsbeschluss, öffentliche Auslegung 2012 und Satzungsbeschluss

Zur Überarbeitung des Konzeptes beauftragt die Wilh. Werhahn KG neben der Prof. Ulrich Coersmeier GmbH auch die Stadtplanung Zimmermann GmbH. Im März 2012 stellt die Wilh. Werhahn KG nun erneut ein abgestimmtes und aktualisiertes Planungskonzept zur Diskussion. Der Aufstellungsbeschluss zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 456 wird aufgehoben und für den Angebotsbebauungsplan Nr. 456 ein neues Aufstellungsverfahren durchgeführt. Hierbei werden der Aufstellungsbeschluss und der Offenlagebeschluss verbunden. Hierzu liegen folgende Unterlagen vor:

- Bebauungsplan (Planzeichnung, textliche Festsetzungen, Begründung inkl. Umweltbericht),

- Gutachten zu den Themen: Verkehr, Lärm, Luftschadstoffe, Geruch, Störfallverordnung, Altlasten, Artenschutz,
- verkehrstechnische Planung zur äußeren Erschließung.

Die öffentliche Auslegung fand vom 14.06.2012 bis zum 16.07.2012 statt. Der Satzungsbeschluss erfolgte im Rat der Stadt Neuss am 14.12.2012. Öffentlich bekannt gemacht und damit rechtskräftig wurde der Bebauungsplan am 05.09.2013.

Normenkontrollverfahren
Am 25.08.2014 stellte ein im Neusser Hafen ansässiges Unternehmen einen Normenkontrollantrag gegen den Bebauungsplan. Das Oberverwaltungsgericht Münster verkündigte sein Urteil am 30.01.2018 und erklärte den Bebauungsplan für unwirksam. Gerügt wurden formelle und materielle Gesichtspunkte. Das Gericht machte aber auch ausdrücklich deutlich, dass der Bebauungsplan in seiner Grundkonzeption nach städtebaulich erforderlich ist und die gerügten Fehler in einem ergänzenden Verfahren gem. § 214 Abs. 4 BauGB geheilt werden können.

Das Bebauungsplanverfahren wird deshalb ab dem Verfahrensschritt „öffentliche Auslegung“ wieder aufgenommen.

1.2 Ziel und Zweck der Planung, Planungserfordernis

Innenstadterweiterung bis an das Hafenbecken 1
Stadtreparatur, Stärkung des innerstädtischen Wohnens, Revitalisierung brachliegender Gewerbeflächen

Grundanliegen der Bauleitplanung ist die behutsame Erweiterung der Neusser Innenstadt mit ihrem lebendigen und vielfältigen Gefüge in Richtung Hafenbecken 1. Historisch überkommene Trennungslinien werden überwunden, eine organische Innenstadtentwicklung bindet auch die benachbarte Industrie verträglich in ein übergreifendes Gesamtkonzept ein. Angesichts zunehmender Reurbanisierungs-Tendenzen stärkt die Planung neben gewerblichen Nutzungen auch das innerstädtische Wohnen und trägt damit entscheidend zu einer nachhaltigen Belebung der Neusser City bei. Auf den gegenwärtig mindergenutzten bzw. brachliegenden Flächen auf dem sog. „Werhahn- Gelände“ zwischen der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße und dem Hafenbecken 1 sollen gemischt genutzte Quartiere entstehen. Attraktive Stadtplätze und eine geplante Promenade am Hafenbecken 1 bereichern das Freiraumangebot der Innenstadt und verknüpfen den Hafen mit der Innenstadt. Die Stadt wächst durch eine Innenentwicklung.

Sicherung der Hafennutzung auf der Hafenmole 1
Nachnutzung des ehem. Case-Geländes

Die Binnenhäfen an Rhein und Ruhr stellen als leistungsfähige multimodale Logistikstandorte wichtige öffentliche Infrastruktureinrichtungen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft dar. Ihnen kommt gerade unter dem Gesichtspunkt eines umweltverträglichen Massenguttransports auch eine ökologische Bedeutung zu. Der ca. 500 ha große Neuss-Düsseldorfer Hafen mit einer Jahresumschlagleistung (2014) von ca. 18,4 Mio. Tonnen (Hafenbetrieb) leistet als traditionelles Bindeglied zwischen Industriegewerbe und Handel einen bedeutenden Beitrag zur wirtschaftlichen Anziehungskraft der gesamten Region. Die langfristige Sicherung einer innenstadtverträglichen Hafennutzung auf der Hafenmole 1 (ehemaliges Case-Gelände) ist daher ausdrückliches Ziel der Bauleitplanung. Auf einer ca. 7 ha großen Fläche ist hier eine Niederlassung des Unternehmens Pierburg entstanden. Nur der nördliche Molenkopf ist bisher noch unbebaut.

Planerische Konfliktbewältigung
Unmittelbare Nachbarschaft von City und Hafen

Die Bauleitplanung nimmt beide Seiten des Hafenbeckens 1 in den Blick. Bislang treffen an der Rheintorstraße / Batteriestraße zwei über viele Jahrzehnte gewachsene Stadtbausteine unvermittelt aufeinander, deren unterschiedliche Anforderungen an den umgebenden Stadtraum durchaus Konfliktstoff in sich bergen. Auf der einen Seite der Rand der historischen Altstadt, mit ihrem kleinteiligen Nutzungsgefüge, den wichtigen zentralen Einrichtungen und den locker eingestreuten Wohngebieten. Auf der ande-

ren Seite der Binnenhafen mit seinen großmaßstäblichen Industriebetrieben, Umschlagplätzen und Verkehrsanlagen.

An der gemeinsamen Grenze der beiden Gebiete, im Verlauf der Rheintorstraße / Batteriestraße wird von beiden Nachbarn ein besonderes Maß an gegenseitiger Rücksichtnahme gefordert. Die Bewohner der Altstadt profitieren von der Wirtschaftskraft und dem Arbeitsplatzangebot des Hafens, sind aber auch dauerhaft mit einer erhöhten Immissions- und Verkehrsbelastung konfrontiert. Die Industrie- und Gewerbebetriebe profitieren ihrerseits von den Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten der nahen City, müssen andererseits aber verstärkte Anstrengungen beim Immissionsschutz unternehmen, um ihre Produktionsweise mit Rücksicht auf schutzbedürftige Nutzungen zu gestalten. Ohne die alltäglichen Schwierigkeiten an dieser sensiblen Nahtstelle im Stadtgrundriss schmälern zu wollen, darf jedoch auch nicht übersehen werden, dass die unmittelbare Nachbarschaft der City von Neuss mit einem der größten Binnenhäfen Deutschlands einzigartige Entwicklungspotentiale für die Gesamtstadt bietet und von außen durchaus auch als besonderer Standortfaktor der Stadt Neuss wahrgenommen wird. Die enge Verknüpfung von City und Hafen trägt im besonderen Maße zum Flair der „Hansestadt Neuss“ bei. Aufgabe der Bauleitplanung ist es nun, diese empfindliche innerstädtische Nahtstelle durch Nutzungszonierung und Gestaltung stadtverträglich zu organisieren, so dass beide Seiten nachhaltig Planungssicherheit gewinnen.

Eignung des Werhahngeländes für gemischte, innenstadttypische Nutzungen

Die Schwierigkeiten des Standortes, die in erster Linie aus der Lärmvorbelastung und der Barrierewirkung der Rheintorstraße resultieren, dürfen nicht über die besonderen Potentiale dieses Geländes hinwegtäuschen (zentrale innerstädtische Lage am Wasser, Erhalt und Umnutzung denkmalgeschützter Industriearchitektur, hervorragende ÖPNV-Anbindung, Nähe zum Hauptbahnhof).

Die brachliegenden Gewerbeflächen am Hafenbecken 1 stellen eine der letzten zusammenhängenden und verfügbaren Flächenreserven in dieser Größenordnung dar, die grundsätzlich für eine Nachverdichtung und Ergänzung der Innenstadt in Frage kommen. Bei der Erschließung kann auf bestehende Infrastruktur zurückgegriffen werden, soziale Einrichtungen in der Innenstadt werden durch den erwarteten Einwohnerzuwachs langfristig besser ausgelastet. Angesichts der Größe der geplanten Maßnahme ist davon auszugehen, dass von der Aufwertung dieses bislang vernachlässigten Randbereiches Entwicklungsimpulse für die umgebenden Quartiere ausgehen (Baulückenschließung, Sanierung des Gebäudebestandes, Wohnumfeldverbesserung etc.).

Nicht zuletzt trägt diese Maßnahme der Innenentwicklung zur Schonung des Freiraums im Außenbereich bei. Es werden lediglich bereits bebaute, versiegelte und vorbelastete Flächen in Anspruch genommen, die über keine besondere Bedeutung für Natur- und Landschaft verfügen. In dieser Hinsicht kann die Standortwahl auch unter ökologischen Gesichtspunkten als vorteilhaft bezeichnet werden.

Planungserfordernis

Angesichts der Größe und gesamtstädtischen Bedeutung des Vorhabens, seiner besonders schwierigen städtebaulichen und immissionsschutzrechtlichen Rahmenbedingungen sowie wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr und die umgebende Bebauung ist die Erarbeitung einer städtebaulichen Gesamtkonzeption und die Aufstellung eines Bebauungsplanes zur sachgerechten Umsetzung der kommunalen Entwicklungsziele zwingend erforderlich. Nur so lassen sich die im Zuge der Planung zu Tage tretenden Konfliktsituationen unter angemessener Würdigung widerstreitender Interessen sachgerecht im Wege der Abwägung bereinigen.

Die Planung ist auch zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll. Das Gelände (Teilgeltungsbereich West) befindet sich überwiegend im Eigentum der Wilh. Werhahn KG, die mittlerweile auch ihre Bemühungen zur Grundstücksaufbereitung, Baurechtsschaffung und Vermarktung verstärkt hat. So wurden z. B. aktuell leerstehende Gewerbehallen abgebrochen und Grundstücke neu zugeschnitten. Auch die Unterschutzstellung der denkmalwürdigen Industriearchitektur konnte mittlerweile abgeschlossen werden.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Siedlungszusammenhangs. In der als Maßstab beachtlichen Umgebung liegt gegenwärtig eine überwiegend gewerbliche Prägung vor. Eine gemischte Nutzung mit einem Wohnanteil von ca. 50 % ist auf der Grundlage des § 34 BauGB hier gegenwärtig nicht zu realisieren. Kleinere Flächen an der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße liegen darüber hinaus im Geltungsbe-

reich rechtskräftiger Bebauungspläne (GE, GI, Verkehrsflächen), deren Festsetzungen der Umsetzung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes entgegenstehen. Die Aufstellung der vorliegenden Planung ist für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich.

2 Bestand

Das ca. 17,7 ha große Plangebiet liegt am östlichen Rand der Neusser Innenstadt, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Neusser Hafen. Statistisch ist es den Stadtbezirken 22 (Barbaraviertel) und 03 (Hafen) zuzuordnen. Das Plangebiet umfasst die brachliegenden bzw. mindergenutzten Flächen auf beiden Seiten des Hafenbeckens 1. Der Bestand wird mit Erweiterungsmöglichkeiten gesichert. Zur besseren Orientierung wird im Folgenden das Areal an der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße als „Teilgeltungsbereich West“ angesprochen (sog. „Werhahn Gelände“), die Flächen auf der Hafenmole 1 wird „Teilgeltungsbereich Ost“ genannt (ehemaliges „Case- Gelände“ - Traktorenfabrik Case, heute überwiegend durch das Unternehmen Pierburg genutzt).

2.1 Teilgeltungsbereich West (Innenstadtrand)

Städtebauliche Situation

Der ca. 6 ha große Teilgeltungsbereich West liegt am östlichen Rand der Neusser Innenstadt, unmittelbar am Hafenbecken 1 des Neusser Hafens, ca. 700 m nordöstlich des Rathauses. Es umfasst den Bereich zwischen der Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße im Westen und dem Hafenbecken 1 im Osten. Im Süden reicht das Plangebiet bis an das bestehende UCI Kino heran. Nördlich des Plangebietes liegt das Betriebsgelände eines Logistikunternehmens. Das Plangebiet ist geprägt durch Brachflächen und historische Speichergebäude. Ehemals leerstehende Lagerhallen wurden größtenteils bereits entfernt. Das ca. 800 m lange Gelände wird in Nord-Süd Richtung von den Gleisanlagen der Neusser Eisenbahn durchzogen. Die Kaianlagen am Hafenbecken 1 begrenzen das Gebiet nach Osten.

Grundstücke im Geltungsbereich

Folgende Grundstücke befinden sich ganz oder teilweise (tw) im Geltungsbereich (von Süden nach Norden, alle Flurstücke Gemarkung Neuss):

Flur	Fl.St. Nr.	Erläuterungen zur gegenwärtigen Nutzung (Juli 2019)
9	1109 1110 1954	Umzäunter unbefestigter Lagerplatz (ehem. Freilager Werhahn Holz) im Anschluss an das UCI-Kino
	1111 1114 1955 1956 1957	Hafenrampe auf Höhe der Königstraße, Zufahrt von der Rheintorstraße zum Hafenbecken 1, Kaianlagen am Hafenbecken 1 bis zur Krone der Kaimauer Bahnanlagen
	259 260	Umzäunter Standort eines unterirdischen Regenklärbeckens der Stadtwerke Neuss, Stadtentwässerung
	1958 1960 1961 1963 1964 1965 1966 1967 1968	umzäunte Gewerbebrache, Abbruch 2010/11 ehem. Säge- und Hobelwerk Werhahn Holz, Gebäude 1 – 9 (Sägewerk, Hobelwerk, Lager- und Verladehallen, Schlosserei, Kesselhaus etc.), Kaistraße
54	144 817 820 822 825 826 830	Altbaubestand Düsseldorfer Str 1a-b (IV – X) und Brachfläche, Teilabbruch Historische Speichergebäude der Neusser Lagerhausgesellschaft, sog. „Speicherstadt“, z.T. denkmalgeschützt, Gebäude 10 – 16 (Stückgut- und Getreidespeicher, Silos, Generatoren- und Maschinenhaus, ehem. Schlosserei, Garagen, Wohn- und Bürohaus, etc.)

	831 832 833 858	
	141 816 819 821 823 827 828 859	Befestigte Wegefläche Grundstückszufahrt von der Düsseldorfer Straße abzweigend nach Norden
	702 703 715 818	Bahnfläche, Hafenbahn, Anschluss der Firma Zietzschmann (Logistik)
	829 834 750 751	Kaianlagen am Hafenbecken 1 (bis zur Krone der Kaimauer) inkl. Getreideverladeanlage
	815	umzäunte Gewerbebrache, Abbruch 2010/11, Düsseldorfer Str. 1d ehemals Holzlagerplatz Werhahn Holz, Gebäude 17 – 21, Pförtnerhaus, Lagerhallen, Kranhalle, Freiflächen

Die unmittelbare Umgebung
a) die Neusser Innenstadt im Westen

Westlich der Rheintorstraße, etwa 50 m vom Plangebiet entfernt, beginnt die Neusser Innenstadt (Stadtbezirk 01), die durch ihr vielseitiges Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie-, Freizeit- und Kulturangebot weit über die Grenzen der Stadt hinaus ihre Anziehungskraft entwickelt. Etwa 79.000 m² Verkaufsfläche im Einzelhandel stehen den Neusser Bürgerinnen und Bürgern hier zur Verfügung. Die City verfügt über attraktive öffentliche Räume und ist hervorragend an den ÖPNV angeschlossen. Ca. 12.045 (2018) Menschen wohnen hier und beleben die historische Kernstadt auch nach Geschäftsschluss. Die wichtigsten angrenzenden Nutzungen im Einzelnen (von Süd nach Nord):

- Block 1 zwischen Königstraße, Salzstraße, Hafenstraße und Rheintorstraße:
III - IV, gemischte Nutzung, Rheintorklinik, Gastronomie, Dienstleistung, ca. 90 Wohnungen, einzelne Baulücken,
- Block 2 zwischen Collingstraße, Salzstraße, Königstraße und Rheintorstraße:
III - IV, gemischte Nutzung, Westnetz- Gelände (Hochhaus, Werkstätten, Trafo etc.), Betriebshof des Tiefbauamtes der Stadt Neuss, Gastronomie, Dienstleistung, ca. 120 Wohnungen,
- Block 3 zwischen Düsseldorfer Straße, Theodor-Heuss-Platz, Collingstraße und Rheintorstraße:
III - VI, Bürogebäude der Rheinland Versicherung, Möbelhaus Knuffmann

b) einzelne Gewerbebetriebe im Nordwesten

Die Betriebe zwischen der stark befahrenen Düsseldorfer Straße und dem angrenzenden Bahndamm (Güterbahnhof Neuss) liegen ca. 25 m (im Süden) bis 70 m (im Norden) vom Plangebiet entfernt:

- Sanitätshaus, Orthopädietechnik, IV (Düsseldorfer Str. 4),
- SIXT Autovermietung, Parkplatz, Bürocontainer (Düsseldorfer Str. 6),
-KFZ-Werkstatt, Düsseldorfer Straße 8
- Clean Car Autowaschanlage mit Tankstelle, I, Düsseldorfer Str. 26
- KFZ Werkstatt, Autolackierung, Dyckhofstraße 6, unter/zwischen den Auffahrtsrampen zur Brücke über den Güterbahnhof
- umzäunter Parkplatz für Wohnmobile, unter den Rampen (s.o.).

c) „Spaghettiknoten“ im Norden

Die Straßenbrücke der Fesserstraße aus den 1970er Jahren, mit ihren zahlreichen aufgeständerten Zu- und Abfahrtsrampen, beherrscht weithin das Ortsbild und wirkt als visuelle Raumbegrenzung nach Norden. Sie überspannt auf ca. 500 m Länge den Güterbahnhof Neuss und verbindet die Düsseldorfer Straße im Osten mit der Römerstraße im Westen. Das Bauwerk ist ca. 220 m vom Plangebiet entfernt.

d) Gewerbe und Industrie im Norden, Enklave Barbaraviertel

Unmittelbar nördlich angrenzend an das Plangebiet (Grenzbebauung) befindet sich das Betriebsgelände der M. Zietzschmann GmbH & CO.KG (Logistik für Massengüter und massenhafte Stückgüter, z. B. Papier, Zellstoff, Stahl, Düsseldorfer Straße 31). Der Betrieb verfügt über einen Bahnanschluss und Verladeanlagen am Hafenbecken 1. Teile der Hallen werden von einem Ast der Hochstraße (Spaghettiknoten) überspannt. Unmittelbar gegenüber dem Betriebsgelände beginnt die drei- bis viergeschossige Wohnbebauung des Barbaraviertels.

Weiter nördlich schließt sich in ca. 400 m Entfernung an der Düsseldorfer Straße eine Shell-Tankstelle sowie die Ölmühle Sels an (ca. 500 m nördlich).

Auch der Bereich jenseits des Spaghettiknotens, an der Dyckhofstraße und Scharnhorst-Straße ist gewerblich geprägt (Baufachhandel, Werkzeug- und Systemtechnik, Rohrleitungs-, Apparate- und Industrieanlagenbau, Fleischwaren, Fleischer Ein- und Verkaufsgemeinschaft FEG, Fleischerbedarf, Druckerei, Schreiner, Reisemobil- und Caravan Service, Autohaus). Das genannte Gewerbeareal befindet sich 150 - 500 m weiter nördlich.

e) Güterbahnhof Neuss westlich der Düsseldorfer Straße

Etwa 100 m westlich des Plangebiets beginnen die ausgedehnten Gleisanlagen des ca. 15 ha großen Neusser Güterbahnhofes. Die dem Plangebiet am nächsten gelegenen Gleise haben einen Abstand von ca. 90 m.

f) UCI Kino und Cretschmarhallen im Süden

Unmittelbar südlich des Plangebietes befindet sich das Multiplexkino „UCI-Kinowelt“ (7 Säle, über 1.900 Sitzplätze) mit Fitnesscenter und zusätzlichen gastronomischen Angeboten (Hafenbar Neuss, Café, Bar, Lounge & Restaurant) am neu gestalteten Hafenplatz. Etwa 400 m südlich des Plangebiets liegt die städtische Jugendeinrichtung „greyhound pier 1“ in den sog. Cretschmarhallen.

<u>Verkehr</u>
siehe auch: Fachbeitrag Verkehr (SSP, Januar 2019)

Das Plangebiet liegt auf einer Länge von ca. 800 m an dem stark befahrenen Hauptstraßenzug Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße. Die Düsseldorfer Straße verbindet das Stadtzentrum mit der ca. 1,7 km nördlich gelegenen Landeshauptstadt Düsseldorf (Stadtteil Heerdt). Die Rheintorstraße ist zweistreifig ausgebaut, verfügt über einen markierten Fahrradstreifen am östlichen Fahrbahnrand und einen separaten Rad-/Gehweg am westlichen Straßenrand.

Im Vergleich zu Querschnittszählungen der Stadt Neuss aus dem Jahr 2006 ist die Rheintorstraße nördlich der Collingstraße (Verkehrsaufkommen von ca. 16.400 KFZ DTV) im Ergebnis von Querschnittszählungen aus den Jahren 2014 (15.760 Kfz/24h) und 2017 (14.730 Kfz/24h) weniger stark belastet, südlich der Königstraße (Verkehrsaufkommen von ca. 16.000 KFZ DTV im Jahr 2006) allerdings stärker belastet (17.480 Kfz/24h – 17.560 Kfz/24h). Da wegen der Einbahnstraßenregelung aus der Königstraße nur in die Rheintorstraße ausgefahren werden darf, gilt diese Verkehrsbelastung in etwa auch für den Abschnitt bis zur Collingstraße.

Im Vergleich zu Querschnittszählungen der Stadt Neuss aus dem Jahr 2006 ist die Düsseldorfer Straße östlich der Abzweigung Rheintorstraße (Verkehrsaufkommen von ca. 20.100 KFZ DTV) in den Jahren 2014 und 2017 weniger stark belastet (18.890 Kfz/24h – 19.630 Kfz/24h), westlich der Rheintorstraße bleibt die Belastung ungefähr gleich (10.700 Kfz/24h).

In der Mitte der vierstreifigen Straße liegen die Gleise der U-Bahnlinie 75, die hier oberirdisch fährt. Am östlichen Fahrbahnrand (in Richtung Düsseldorf) steht für Fußgänger ein Gehweg zur Verfügung. Am westlichen Fahrbahnrand befindet sich ein Rad-/Gehweg.

Unmittelbar östlich der Rheintorstraße schließt sich ein Betriebsgleis der Neusser Hafenbahn auf eigenem Gleiskörper an, das im Falle einer Havarie an der weiter nördlich gelegenen Bahnbrücke, den Anschluss der Hafenbahn an den Güterbahnhof Neuss sicherstellt. Weitere Gleise für den hafeninternen Güterverkehr befinden sich auf der Hafenrampe und an den tiefer gelegenen Kaianlagen am Hafenbecken 1.

Wenige Gehminuten westlich des Plangebietes liegt der Hauptbahnhof Neuss. Hier besteht Anschluss an die Regionalbahnen (z. B. RB38, RE4, 7, 38) und S-Bahnen (z. B. S8, S11, S28) der Deutschen Bahn. Hier befinden sich die zentralen Umsteigebahnhöfe der U-Bahnlinie 75, der Straßenbahnlinie 709 sowie die Haltestellen zahlreicher Busse.

Zusätzlicher Anschluss an den ÖPNV bietet die ca. 200 m vom Plangebiet entfernt liegende Haltestelle „Hafenstraße“ der Buslinie 864 (Düsseldorf-Heerdt – Neuss – Mönchengladbach, 60 Minuten Takt), die das Stadtzentrum Neuss mit dem nördlich gelegenen Umsteigebahnhof „Am Kaiser“ verbindet (S-Bahn, Regionalbahn).

Fußgänger und Fahrradfahrer können den Straßenzug Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße / Batteriestraße nur an drei Stellen mit einer Lichtsignalanlage queren:
- ganz im Süden, am Markt, bzw. an der Hammer Landstraße, ca. 600 m südlich des Plangebiets,
- am UCI Kino, an der Hafenstraße, ca. 100 m südlich des Plangebietes,
- im Norden an der Rheinland Versicherung, unmittelbar westlich des Plangebietes.

Umweltsituation
siehe auch Umweltbericht, Fachbeiträge zum Umweltschutz

a) Verkehrslärm und Gewerbelärm

Das Plangebiet ist erheblichen Belastungen durch Verkehrslärm ausgesetzt (siehe oben „Verkehr“ und Kapitel 6.9.2.1).

Zusätzlich wirkt auf das Plangebiet Gewerbelärm ein (siehe Kapitel 6.9.2.2).

b) Gerüche

Für die Immissionsprognose werden die Geruchsemissionen von geruchsemittierenden Unternehmen im Neuss-Düsseldorfer Hafen und im nördlich angrenzenden Umfeld berücksichtigt. Darüber hinaus werden eine Privatkaffeerösterei und ein Tierhaltungsbetrieb, der sich im Bereich der Rennbahn befindet, berücksichtigt.

c) KFZ-bedingte Luftschadstoffe

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftqualität im Plangebiet sowie der Auswirkung der Planung auf die lufthygienische Belastungssituation im Umfeld der Planung wurde eine lufthygienische Untersuchung durchgeführt (Peutz Consult, 23.03.2020).
Die Berechnungsergebnisse für den Progenosenullfall zeigen eine Einhaltung der relevanten Grenzwerte der 39. BImSchV.

d) (Grob-)Staub

Aus umwelttechnischer Sicht sind die verkehrsbedingten Luftschadstoffe der unmittelbar angrenzenden Straßen gemäß 39. BImSchV relevant. (Grob-) Staub wurde in Abstimmung mit den Behörden aufgrund der Abstände als für die Planung nicht relevant eingestuft.

e) Umgang mit gefährlichen Stoffe, Störfallverordnung, Seveso III Richtlinie

Im angrenzenden Neusser Hafen befinden sich vier Betriebe, in denen regelmäßig mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, bei denen im Falle eines schweren Betriebsunfalls damit gerechnet werden muss, dass das Leben und die Gesundheit von Menschen in Gefahr geraten könnte (Kurzgutachten zur Verträglichkeit des Bebauungsplanes Nr. 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“ der Stadt Neuss mit den benachbarten Betriebsbereichen, TÜV Nord 2009/2011). Drei Betriebe (zwei Mineralöltanklager und ein Pflanzenschutzmittellager) sind 600 bis 1.300 m vom Teilgeltungsbereich West entfernt und somit weit außerhalb der sog. Achtungsabstände gemäß KAS-18, innerhalb derer mit Schäden und Gesundheitsgefahren grundsätzlich zu rechnen wäre (200 bis 500 m Abstand).

In unmittelbarer Nähe des Plangebietes auf der Hafenmole 2 befindet sich ein ehemaliger Störfallbetrieb, bei dem zurzeit die Mengenschwellen der gelagerten störfallrelevanten Stoffe unterschritten werden. Sollte von Seiten des Unternehmens beabsichtigt sein in Zukunft die Mengenschwellen von störfallrelevanten Stoffen wieder zu erhöhen und der Betrieb dadurch potenziell wieder zu einem Störfallbetrieb werden, wäre der Betrieb durch die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes nicht schlechter gestellt, da bereits heute mit dem realisierten Uferpark eine schützenswerte Nutzung vorhanden ist, auf die Rücksicht genommen werden muss. Der Betrieb wird daher nicht weiter berücksichtigt.

f) Hochwasserschutz

Das Plangebiet liegt überwiegend außerhalb des durch ordnungsbehördliche Verordnung der Bezirksregierung Düsseldorf im Jahr 2017 festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Rheins, rechtes Ufer von Rheinstrom-km 707,0 bis 857,7 und linkes Ufer von Rhein-km 711,2 bis 865,5. Zu der Verordnung gehört eine Kartendarstellung.

Die tiefliegenden Kaianlagen am Hafenbecken1 liegen auf ca. 33,0 m ü. NN und werden regelmäßig bei starken Hochwasserereignissen überflutet. Im Dezember 1993 z. B. erreichte der Wasserstand 35,75 m ü. NN, zwei Jahre darauf, im Januar 1995 waren es 35,81 m ü. NN. Der höchste bekannte Wasserstand wurde im Januar 1926 mit 36,34 m ü. NN gemessen. Damals stand die Kaianlage ca. 3 m unter Wasser. Der für den Hochwasserschutz maßgebliche Bemessungshochwasserstand (BHW 100) liegt bei 37,2 m ü. NHN.

Der höchste schiffbare Wasserstand des Rheins - gemessen im Bereich der Hafenzufahrt - liegt bei 34,29 m ü. NN. Der mittlere Wasserstand liegt bei 28,63 m ü. NN (ca. 4,3 m unterhalb der Kaikrone).

g) Altlasten

Das sog. Werhahngelände am Hafenbecken 1 wird seit über 100 Jahren gewerblich genutzt. Ursprünglich waren hier u. a. ein Säge- und Hobelwerk inkl. Werkstätten, Kesselhaus, Trafo, Betriebstankstelle, Lagerplatz und Verladeeinrichtungen, sowie Getreide- und Stückgutlagerhäuser angesiedelt. Nach Aufgabe dieser Ursprungsnutzungen, wurden die Gebäude auch zum Abstellen von Kraftfahrzeugen oder zur Lagerung von Baustoffen und Lebensmitteln genutzt. Bis auf den Getreidespeicher der Neusser Lagerhausgesellschaft standen alle Gebäude Ende 2010 leer. Viele Gebäude wurden mittlerweile abgebrochen.

Fast der gesamte Bereich ist im Kataster der Altablagerungen und Altstandorte des Rhein-Kreises Neuss erfasst. Die einzelnen Altablagerungen bzw. Altstandorte sind im Blatt 7 „Altlastenverdachtsflächen“ gekennzeichnet. Die Einstufung beruht dabei zum einen auf der industriellen Nutzung zum anderen auf den zu vermutenden künstlichen Anschüttungen im gesamten Hafenbereich. Ein bekannter Mineralölschaden innerhalb des Altstandortes Ne-359 wurde im Rahmen von Sanierungsarbeiten in den Jahren 2010 und 2011 behoben.

Nach den Ergebnissen einer Historischen Recherche und Orientierenden Untersuchung aus dem Jahre 2005 für die Liegenschaften von ehem. Werhahn Holz und der Neusser Lagerhausgesellschaft, besteht hier kein weiterer Handlungsbedarf im Hinblick auf öffentlich rechtliche Belange.

h) Denkmalschutz, Baudenkmalpflege

Im nördlichen Plangebiet befindet sich an der Düsseldorfer Straße der ausgedehnte Gebäudekomplex der Neusser Lagerhausgesellschaft. Das Ensemble besteht aus einem zweigeschossigen Verwaltungsgebäude an der Düsseldorfer Straße, einem Stückgutlagerhaus, einem Silogebäude, einem Getreidelagerhaus sowie einer Getreideverladeanlage (1953) am Hafenbecken 1.

Das Verfahren zur Unterschutzstellung der Gebäude durch die Untere Denkmalbehörde ist mittlerweile abgeschlossen. Mit Bescheid vom 16.09.2010 stehen damit unter Denkmalschutz:

- Stückgutlagerhaus von 1924, das südliche der drei Speichergebäude, zweigeschossiger Eisenbetonbau mit massiven Backstein-Außenwänden, ca. 17 m hoch, bezogen auf OKE = 34,10 m ü. NN
- Getreide-Lagerhaus von 1896, das nördliche der drei Speichergebäude, angrenzend an das geplante Parkhaus, viergeschossiger Backsteinbau, ca. 21,5 m Höhe bezogen auf OKE = 33,92 m ü. NN. Nicht denkmalwert ist u. a. die 1957 errichtete fünfgeschossige Aufstockung über den nördlichen drei Gebäudeachsen,
- Getreide-Verladeanlage aus dem Jahre 1953, Stahlbetonbau Rahmenkonstruktion, sechs Ebenen, ca. 21 m Höhe bezogen auf die Kaianlage, ausgefacht mit Backsteinmauerwerk, Kran, pneumatische Entladevorrichtung, Bandbrücke.

Als nicht denkmalwert wurden das Silogebäude aus dem Jahre 1938 zwischen den beiden o. g. Speichern sowie das zweigeschossige Verwaltungsgebäude aus dem Jahre 1896 an der Düsseldorfer eingeschätzt.

i) Natur und Landschaft

Auf den jahrelang brachliegenden Flächen zwischen den leerstehenden Gebäuden konnte sich durch Sukzession Ruderalvegetation entwickeln. Im Hof des Verwaltungsgebäudes der Neusser Lagerhausgesellschaft stehen zwei alte Rosskastanien. Die Situation hat sich durch den nahezu flächendeckenden Abbruch der nicht erhaltenswerten Bausubstanz und den damit einhergehenden Bodenbewegungen noch einmal stark verändert.

Der westliche Teilgeltungsbereich besteht derzeit überwiegend aus versiegelten Flächen und Schotterflächen mit initialer Krautflur. Lokal kommen in den Randbereichen des Geltungsbereiches sowie zwischen den versiegelten Flächen und den Schotterflächen vereinzelte Brombeergebüsche vor. Junge Gehölzbestände kommen nur sehr vereinzelt als Straßenbegleitgrün entlang der Rheintorstraße und Düsseldorfer Straße vor.

Im Randbereich des Versickerungsbeckens befindet sich eine lineare Baumgruppe aus Berg-Ahorn und Spitz-Ahorn, von denen nach den vorliegenden Vermessungsdaten einzelne mehrstämmige Bäume einen Stammumfang von 80 cm erreichen und somit unter die Baumschutzsatzung fallen.

2.2 Teilgeltungsbereich Ost (Hafenmole 1)

Städtebauliche Situation im Plangebiet

Der ca. 11,7 ha große Teilgeltungsbereich Ost umfasst das heute durch das Unternehmen Pierburg genutzte Gelände auf der Hafenmole 1 einschließlich einer baulich noch nicht genutzten Fläche am Molenkopf.

Von 1908 bis 1997 produzierte der amerikanische Landmaschinenhersteller Case (vormals International Harvester) in seinem Neusser Werk mit mehreren Tausend Mitarbeitern vor allem Traktoren, Mähdrescher und Motoren. Der Betrieb wurde im Jahre 1997 eingestellt, die Gebäude in den folgenden Jahren abgebrochen und die vorhandenen Altlasten saniert. Einzelne Restkontaminationen im tieferen Untergrund wurden nach entsprechenden Sicherungsmaßnahmen im Boden belassen (Mineralöl, Teeröl).

Kleinere Teilflächen im Süden des Geländes wurden seit 2007 auf Grundlage des Rahmenplans „Stadthafen Neuss“ aus dem Jahre 2006 einer neuen Nutzung zugeführt (Vetten Krane & Service GmbH, Thywissen).

Am westlichen Rand der Hafenmole 1 befindet sich ein Hafengleis der Neusser Hafenbahn, das etwa in Höhe des gegenüberliegenden UCI-Kinos endet. Das Plangebiet reicht im Süden bis an die Grenzen der benachbarten Industriebetriebe heran (Thomy, Vetten Krane). Die Industriestraße wurde verkehrlich ertüchtigt und an ihrem nördlichen Ende mit einem Wendeplatz versehen (28 m Durchmesser).

Grundstücke im Geltungsbereich

Folgende Grundstücke befinden sich ganz oder teilweise (tw) im Geltungsbereich (alle Flurstücke Gemarkung Neuss):

Flur	Fl.St. Nr.	Erläuterungen zur gegenwärtigen Nutzung (Juli 2019)
4	829	Unternehmen Pierburg
	856	Optionsfläche Pierburg
	890	Uferpark
	830 835 833 834 857	Wendehammer, Erschließungsflächen (Privatstraße)
	887	Ruderverein

Die unmittelbare Umgebung

a) der Neusser Hafen

Das Plangebiet liegt im westlichen Teil des Neusser Hafens. Im Westen grenzt das Hafenbecken 1 den Hafen von der Innenstadt ab, östlich des Geländes liegt das Hafenbecken 2. Das Plangebiet ist im Westen, Norden und Osten von Wasserflächen umgeben. Der Hafen dehnt sich mit seinen insgesamt 5 Hafenbecken noch ca. 1,8 km bis zum Naturschutzgebiet Ölgangsinsel im Nordosten aus. Der Rhein liegt etwa 2,2 km entfernt.

Seit 2003 treten die bis dahin eigenständig agierenden Häfen der Nachbarstädte Neuss und Düsseldorf unter dem gemeinsamen Dach der „Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG“ an. Durch die Fusion entstand der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands in einem der wichtigsten europäischen Wirtschaftszentren (9 Mio. EW in einem Umkreis von 50 km).

Mehr als 300 Unternehmen aus den Wirtschaftsbranchen Dienstleistung, Handel, Verkehr und Logistik, Industrie, Produktion und Recycling sind im Hafen ansässig und machen ihn zu einem bedeutenden überregionalen Arbeitgeber.

b) Industrie auf der Hafenmole 1

Südlich des Plangebietes schließen sich entlang der Industriestraße die Betriebsstandorte folgender Firmen an:
- Thomy Werk Neuss (Nr. 40-42), Nestlé Deutschland AG, Lebensmittelherstellung (Senf, Mayonnaisen, Remouladen, Öle etc.) seit 1956, ca. 220 Mitarbeiter, ca. 2,3 ha Betriebsgelände. Unmittelbar an der Grenze des Plangebiets liegen ein Mitarbeiterparkplatz sowie der Wirtschaftshof mit LKW-Zufahrt,
- Vetten Krane und Service GmbH (Nr. 41), Fördertechnik, Kranbau Elektrotechnik, Stahlbau, seit 2008, Unmittelbar an der Grenze des Plangebiets liegt ein Mitarbeiterparkplatz sowie das Verwaltungsgebäude des Unternehmens,
- Walter Rau, Neusser Öl und Fett AG (36 – 40), Herstellung von Ölen und Fetten aus Kokosöl, Palmöl, Palmkernöl, Rapsöl, Sonnenblumenöl überwiegend für die Lebensmittelindustrie, seit 1929,
- C. Thywissen, Protein und Ölwerke Neuss GmbH & Co.KG (Nr. 34), Herstellung von Pflanzenölen (Rapsöl, Sonnenblumenöl) und Futtermitteln (Ölschrot), ca. 280 Mitarbeiter, seit dem 19. Jhdt.,
- Maschinenfabrik Reinartz (Nr. 14), Herstellung von Ölpressen, Filtrations- und Förderelemente, Tankbau etc.

c) gemischte Nutzung an der Einmündung zur Hammer Landstraße, Wohnen

Am südlichen Ende der Industriestraße, im Bereich Zollhafen und an der Hammer Landstraße verändert sich der Charakter des Areals. Die großmaßstäbliche Hafenindustrie tritt in den Hintergrund, kleinteiligere innerstädtische Nutzungen markieren nun den Übergang zur City:
- Wohnungsbau unmittelbar angrenzend an die Industrie (Industriestraße Nr. 2 – 12, 1, 11 und 13), ca. 35 Wohnungen in einer drei- bis viergeschossigen geschlossenen Blockrandbebauung, zzgl. ca. 12 Wohnungen in den angrenzenden Gebäuden Hammer Landstraße 11 und 13,
- Gastronomie (Musikkneipe, Imbiss),
- Einzelhandel (Küchenstudio, Möbel nach Maß, Ausstellungsräume),
- Verwaltungsgebäude (Stadt Neuss, Neuss-Düsseldorfer Häfen), Dienstleistung (z. B. Werbeagentur, Neusser Bauverein),
- Schrott und Metalle, Containerdienst.

Verkehr
siehe auch: Fachbeitrag Verkehr

Die zweispurige Industriestraße wurde in den letzten Jahren erneuert, mit einer neuen Schwarzdecke für die ca. 8 m breite Fahrbahn, geregelten Parkmöglichkeiten auch für LKW sowie mit einem einseitigen Gehweg versehen. Gleise der Neusser Hafenbahn verlaufen in der Straße bzw. entlang der Hafenbecken 1 und 2. Die Industriestraße endet im Norden an einem neu angelegten großzügigen Wendeplatz mit bepflanzter Mittelinsel. Im Süden mündet die Industriestraße in die Hammer Landstraße (lichtsignalgeregelte Kreuzung). Von hier aus kann der ca. 1,4 km östlich liegende Willy-Brandt-Ring und die Anschlussstelle zur A57 sowie der Düsseldorfer Südring erreicht werden. Das Verkehrsaufkommen in der stark befahrenen Hammer Landstraße wird mit ca. 16.400 KFZ DTV (2016) angesetzt.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zur vorliegenden Bauleitplanung wurde für die Industriestraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 3.350 KFZ DTV ermittelt. Das Verkehrsgeschehen auf der Industriestraße ist dabei erkennbar durch den LKW-Verkehr geprägt (Anliefervorgänge, Rangier- und Beladetätigkeit, wartende/parkende LKW, abgestellte Anhänger und Wechselbrücken). PKWs und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer spielen hier keine Rolle.

In der Industriestraße selbst verkehrt keine Buslinie. An der Bushaltestelle „Industriestraße“, etwa 600 m südlich des Plangebiets halten die Buslinien 842 und 874 nur stadtauswärts. Erst etwa 900 m vom Plangebiet entfernt, im Bereich des ehemaligen Busbahnhofes verbessert sich das ÖPNV-Angebot. Hier befinden sich zahlreiche Bushaltestellen sowie eine Haltestelle der Straßenbahnlinie 709. Die Ausstattung des Teilgeltungsbereiches Ost mit Mitteln des ÖPNV ist mangelhaft, was gerade angesichts der Arbeitsplatzdichte im Hafen zu bedauern ist.

Umweltsituation
siehe auch Umweltbericht, Fachbeiträge zum Umweltschutz

a) Verkehrslärm und Gewerbelärm

Das Plangebiet grenzt lediglich an einer Stelle im Süden an den öffentlichen Straßenraum (neuer Wendeplatz der Industriestraße). Hier sind schon aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens von ca. 3.350 KFZ/24d (DTV) keine Verkehrslärmprobleme zu erwarten. Die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen in der Umgebung liegen ca. 130 - 150 m (Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße) bzw. bis zu 600 m (Hammer Landstraße) entfernt. Auf das Plangebiet wirkt hingegen Schifffahrtslärm aus den angrenzenden Hafenbecken 1 und 2 ein.

Zusätzlich wirkt auf das Plangebiet Gewerbelärm ein. Bei den Berechnungen wurde für das gesamte Hafengebiet ein Schallleistungspegel tags und nachts von L_{WA}=65dB(A)/m² berücksichtigt. Der innerhalb des Bebauungsplangebietes gelegene Bereich auf der Hafenmole 1 wurde mit den festgesetzten kontingentierten flächenbezogenen Schallleistungspegeln berücksichtigt. Zusätzlich sind weitere Gewerbebetriebe westlich bzw. nördlich des Plangebietes zu berücksichtigen.

b) Gerüche

Die Hafenmole 1 ist erkennbar durch Gerüche aus den umgebenden Industriebetrieben belastet.
Durch umfangreiche Geruchsminderungsmaßnahmen der in den Häfen Neuss und Düsseldorf ansässigen Industriebetriebe ist in den vergangenen 10 Jahren eine deutliche Verbesserung der Geruchssituation eingetreten.

c) KFZ-bedingte Luftschadstoffe

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftqualität im Plangebiet sowie der Auswirkung der Planung auf die lufthygienische Belastungssituation im Umfeld der Planung wurde eine lufthygienische Untersuchung durchgeführt (Peutz Consult, 23.03.2020)

Die Berechnungsergebnisse für den Progenosenullfall zeigen eine Einhaltung der relevanten Grenzwerte der 39. BImSchV.

d) (Grob-)Staub

Aus umwelttechnischer Sicht sind die verkehrsbedingten Luftschadstoffe der unmittelbar angrenzenden Straßen gemäß 39. BImschV relevant. (Grob-)Staub wurde in Abstimmung mit den Behörden aufgrund der Abstände als für die Planung nicht relevant eingestuft.

e) Umgang mit gefährlichen Stoffe, Störfallverordnung, Seveso III Richtlinie

Im angrenzenden Neusser Hafen befinden sich vier Betriebe, in denen regelmäßig mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, bei denen im Falle eines schweren Betriebsunfalls damit gerechnet werden muss, dass das Leben und die Gesundheit von Menschen in Gefahr geraten könnte (Kurzgutachten zur Verträglichkeit des Bebauungsplanes Nr. 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“ der Stadt Neuss mit den benachbarten Betriebsbereichen, TÜV Nord 2009/2011). Drei Betriebe (zwei Mineralöltanklager und ein Pflanzenschutzmittellager) sind 600 bis 1.300 m vom Teilgeltungsbereich West entfernt und somit weit außerhalb der sog. Achtungsabstände gemäß KAS-18, innerhalb derer mit Schäden und Gesundheitsgefahren grundsätzlich zu rechnen wäre (200 bis 500 m Abstand).

In unmittelbarer Nähe des Plangebietes auf der Hafenmole 2 befindet sich ein ehemaliger Störfallbetrieb, bei dem zurzeit die Mengenschwellen der gelagerten störfallrelevanten Stoffe unterschritten werden. Sollte von Seiten des Unternehmens beabsichtigt sein in Zukunft die Mengenschwellen von störfallrelevanten Stoffen wieder zu erhöhen und der Betrieb dadurch potenziell wieder zu einem Störfallbetrieb werden, wäre der Betrieb durch die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes nicht schlechter gestellt, da bereits heute mit dem realisierten Uferpark eine schützenswerte Nutzung vorhanden ist, auf die Rücksicht genommen werden muss. Der Betrieb wird daher nicht weiter berücksichtigt.

f) Hochwasserschutz

Das Plangebiet liegt überwiegend außerhalb des durch ordnungsbehördliche Verordnung der Bezirksregierung Düsseldorf im Jahr 2017 festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Rheins, rechtes Ufer von Rheinstrom-km 707,0 bis 857,7 und linkes Ufer von Rhein-km 711,2 bis 865,5. Zu der Verordnung gehört eine Kartendarstellung.

Für die Baugebiete ist eine Geländehöhe von 37,5 m ü. NN festgesetzt, die oberhalb des hundertjährigen Bemessungshochwassers HQ 100 liegt. Der für den Hochwasserschutz maßgebliche Bemessungshochwasserstand (BHW 100) liegt bei 37,2 m ü. NHN. Der Uferpark bzw. die Böschungsflächen zu den Hafenbecken 1 und 2 liegen im Überschwemmungsgebiet.

g) Altlasten

Das ehemalige Case-Gelände ist im Kataster der Altablagerungen und Altstandorte des Rhein-Kreises Neuss aufgrund der über hundertjährigen gewerblichen Nutzung flächendeckend als Altlastfläche erfasst. Die historische Recherche ergab, dass am Standort neben dem bekannten Traktorenwerk seit 1897 auch zahlreiche andere gewerbliche Nutzungen ausgeübt wurden (Lederfabrik, Bindegarnfabrik, Walzenmühle, Stanzerei, Kraftfuttermühle, Kohlenlager, Fabrikation von Schlaucharmaturen etc.).

Nach der Stilllegung des Betriebes im Jahre 1996 wurden nach umfangreichen Bodenuntersuchungen im Zuge des Rückbaus verschiedene Bodenverunreinigungen mit Mineralöl und Teeröl saniert. Vier kleinräumige Restbelastungen mit Mineralöl wurden im tieferen Untergrund belassen, da deren Sanierung den Rahmen der Verhältnismäßigkeit der Mittel gesprengt hätte. Gleiches trifft für einen großen Teerölschaden im Süden des ehemaligen Case-Geländes zu.

h) Denkmalschutz, Baudenkmalpflege

Sämtliche Gebäude der ehemaligen Traktorenfabrik wurden nach Stilllegung des Betriebs im Jahre 1903 abgebrochen. Darunter befanden sich neben anderen grundsätzlich erhaltenswerten Gebäuden auch drei Geschoßbauten der International Harvester Company aus den Jahren 1910 bis 1923, die als Pionierbauten der sog. „daylight factory“ in Europa gelten konnten (Bindegarn-Spinnerei, Werkzeugabteilung, Schreinerei).

i) Natur und Landschaft

Das ehemalige Case-Gelände auf der Hafenmole 1 ist Teil des im 20. Jahrhundert durch Auffüllung künstlich angelegten Hafenbereiches. Die Flächen werden überwiegend durch das Unternehmen Pierburg genutzt.

Im Bereich des Uferparks sind Grünflächen aus Sträuchern und jungen Bäumen vorhanden. Die verbliebene Brach-/Schotterfläche nördlich des Pierburg-Geländes weist eine ruderale Krautflur u. a. mit Weideröschen-Arten und Nachtkerzen auf. Der begrünte Sichtschutzwall im Uferpark bietet insbesondere Vögeln, Insekten und Schmetterlingen Nahrung und Unterschlupf. Dies trägt zur biologischen Vielfalt bei.

3 Übergeordnete Planung, vorhandenes Planungsrecht, Fachplanungen

3.1 Landesentwicklungsplan (LEP 2017)

Das Plangebiet liegt innerhalb des Siedlungsraums des Mittelzentrums Neuss. Der Siedlungsraum ist entsprechend dem Stand der Regionalplanung am 01.01.2016 in der Plandarstellung des Landesentwicklungsplans nachrichtlich dargestellt (siehe Fußnote in der Legende zum LEP). Der Neuss-Düsseldorfer Hafen ist als landesbedeutsamer Hafen mit den Standorten in Neuss und Düsseldorf als Vorranggebiet festgelegt.

Im Textteil des Landesentwicklungsplanes wird unter Punkt „8.1-9 Ziel Landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen“ als Ziel der Raumordnung formuliert:

„In diesen landesbedeutsamen Häfen sind zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und von der Regionalplanung in bedarfsgerechtem Umfang Hafenflächen und Flächen für hafenaffines Gewerbe festzulegen.
Die landesbedeutsamen Häfen sind als multimodale Güterverkehrszentren zu entwickeln und sollen ihre Flächen für hafenaffines Gewerbe vorhalten. Sie sind vor dem Heranrücken von Nutzungen zu schützen, die geeignet sind, die Hafennutzung einzuschränken.
Die Wasserstraßen und mit ihnen in funktionalem Zusammenhang stehende Flächen sind so zu entwickeln, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen im multimodalen Güterverkehr (Wasser, Schiene, Straße) angemessen erfüllen können.“

Das 8.1-9 Ziel ist im Regionalplan sowie der Bauleitplanung zu beachten.

Mit Blick auf den Regionalplan wird im LEP erläutert:
„Damit für die landesbedeutsamen Häfen und für hafenaffines Gewerbe ausreichend Flächen ohne Nutzungsrestriktionen zur Verfügung stehen, sollen die Regionalpläne an den Hafenstandorten bedarfsgerecht Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit Zweckbindung zeichnerisch festlegen (unter Berücksichtigung der Gebietskulisse, der Handlungsempfehlungen und Restriktionen gemäß Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen). Außerdem müssen Einschränkungen der Hafenentwicklung durch das Näherrücken benachbarter Nutzungen mit erhöhten Ansprüchen an den Immissionsschutz vermieden werden.“

Unter Beachtung des 8.1-9 Ziel des LEP ist das Hafengebiet östlich des Hafenbeckens 1 (im Bebauungsplan: Teilgeltungsbereich Ost) als gewerblich-industrieller Bereich (GIB) mit der Zweckbindung „Standorte des kombinierten Güterverkehrs - Hafennutzungen und hafenaffines Gewerbe“ im Regionalplan festgelegt.

Die Beachtung des 8.1-9 Ziel des LEP wird daher im Kapitel „3.3 Regionalplan (2018)“ dieser Begründung gemeinsam mit der Prüfung der Beachtung der Ziele des Regionalplans erläutert.

3.2 Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept

Das Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen in der jeweils aktuellen Fassung ist für die zukünftige Entwicklung der Häfen und ihres Flächenbedarfs zu berücksichtigen. „Das neue Konzept bildet einen strategischen Leitfaden für die nordrhein-westfälische Wasserstraßen-, Hafen-und Logistikpolitik. Zugleich bietet es einen Rahmen für das abgestimmte Vorgehen der Beteilig-ten. Die Umsetzung des Konzepts erfordert weiterhin das Zusammenwirken vieler Akteure. Dazu setzt die Landesregierung ihren Ansatz fort, einen Rahmen für die Abstimmung der betroffenen privaten und öffentlichen Akteure bereit zu stellen." (Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept 2016, Seite 1)

In dem Konzept aus dem Jahre 2016 wird für den Neuss-Düsseldorfer Hafen ein aktueller Flächenbedarf von 10 ha für umschlagsnahe Logistikflächen angesetzt. Ein Bedarf für Containerumschlagsflächen besteht nicht. Zudem wird in den Handlungsempfehlungen ein weiteres Vordringen konkurrierender Nutzungen in die Hafenbereiche abgelehnt.

Die momentan brachliegenden Flächen entlang des Hafenbecken 1 würden sich als Umschlagsflächen für Container eignen, wenn man nur ihre unmittelbare Nähe zum Wasser betrachtet. Solche werden

aber vom Hafen nicht benötigt und aufgrund der geringen Tiefe der zur Verfügung stehenden Flächen ist eine Eignung für eine solche flächenintensive Nutzung (Lagerplätze für Container) vom Grundsatz eher abwegig. Ebenso verhält es sich bei den flächenintensiven umschlagsnahen Logistikflächen. Auch hier sind die zur Verfügung stehenden Flächen in ihrer Tiefe nicht ausreichend.

Das Konzept wurde im Jahr 2016 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt war dieser Bebauungsplan in der Fassung, in der er zur Überprüfung durch das OVG vorlag, bereits bekannt gemacht. Das vorliegende ergänzende Verfahren stellt also lediglich den Zustand wieder her, wie er bei der Aufstellung des Konzeptes bereits bestand. Er ermöglicht kein weiteres Heranrücken von konkurrierenden Nutzungen über das Maß hinaus, mit dem bei der Erarbeitung des Konzeptes bereits kalkuliert wurde.

Der Bebauungsplan läuft der Intention des Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen somit nicht entgegen.

3.3 Regionalplan(2018)

Unter Beachtung des 8.1-9 Ziel des Landesentwicklungsplans ist das Hafengebiet östlich des Hafenbeckens 1 (Teilgeltungsbereich Ost) als gewerblich-industrieller Bereich (GIB) mit der Zweckbindung „Standorte des kombinierten Güterverkehrs - Hafennutzungen und hafenaffines Gewerbe“ zeichnerisch festgelegt (siehe Kapitel 3.3.2 Regionalplan). Die gleiche Festlegung hat der nördliche Teil des Teilgeltungsbereiches West (ca. bis zur Mitte des GE 2) erfahren. Südlich davon ist ein Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt. Die geplanten Mischgebiete und das geplante Gewerbegebiet GE1 liegen somit im ASB.

Insoweit ist das Planungsziel der Stadt Neuss, Innenstadtnutzungen bis an das Hafenbecken I zu entwickeln, regionalplanerisch nachvollzogen worden. Im davor rechtswirksamen Gebietsentwicklungsplan (GEP99) waren sämtliche Flächen zwischen Rheintorstraße und Hafenbecken I als GIB festgelegt.

Textlich legt Ziel 1 (Z1) für GIB mit der Zweckbindung „Standorte des kombinierten Güterverkehrs - Hafennutzungen und hafenaffines Gewerbe“ u. a. fest:

„Innerhalb der mit Zweckbindung als Standort des kombinierten Güterverkehrs dargestellten Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit Zugang zu einer Wasserstraße und Anbindung an das Schienennetz sind mit Mitteln der Bauleitplanung Flächen für die innergebietliche Anbindung der Einrichtungen für den Güterumschlag zwischen See- und Landweg an das übergeordnete Schienennetz vorzuhalten.

In den Bauleitplänen dürfen neue Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und Sonderbauflächen oder die darin zulässigen Baugebiete nur in einem Abstand von mehr als 300 m von den Grenzen der GIB mit Zweckbindung Standorte des kombinierten Güterverkehrs – Hafennutzungen und hafenaffines Gewerbe – ausgewiesen werden. Ausnahmsweise sind solche Planungen in einem Abstand von weniger als 300 m möglich, wenn hierdurch kein neues Abstandserfordernis zu einem Hafenstandort ausgelöst wird.“

Der Regionalplan schafft so die räumlichen Voraussetzungen für eine positive Entwicklung der Häfen und eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Wasserstraße.

Auf Ebene des Bebauungsplans wird Ziel 1 des Regionalplans mit der Festsetzung von Gewerbe- und Industriegebieten (GE 2 (teilweise) und GE 3 im Teilgeltungsbereich West, GE 4 und GI im Teilgeltungsbereich Ost) beachtet, in denen zumindest teilweise Hafennutzungen und hafenaffines Gewerbe möglich sind und die kein neues Abstandserfordernis auslösen. Die Nutzung vorhandener Betriebsgleise und die Nutzung der Wasserstraße durch Betriebe im Hafen bleiben gewährleistet.

Der genannte Abstand von mehr als 300 m von den Grenzen des festgelegten GIB mit der Zweckbindung „Standorte des kombinierten Güterverkehrs - Hafennutzungen und hafenaffines Gewerbe“ ist vorliegend im Verhältnis zum festgelegten Hafengebiet ungefähr im Verlauf der Salzstraße erreicht. Die Flächen östlich der Salzstraße und insbesondere zwischen Rheintorstraße und Batteriestraße mit schutzbedürftigen (geplanten) Nutzungen liegen also näher am Hafengebiet.

Durch die Planung wird dennoch kein neues Abstandserfordernis ausgelöst:

Gutachterlich konnte nachgewiesen werden, dass im Hinblick auf Gerüche Betriebe im Hafen durch die Planung keine zusätzlichen Einschränkungen erfahren (siehe Kap. 6.8.3). Auch die Lärmentwicklung im Hafen ist durch die Planung nicht beschränkt:

Das integrierte Immissionsschutzkonzept (siehe Kapitel 6.8.2) basiert im Wesentlichen darauf, sämtliche Immissionsorte gemäß TA Lärm zur Hafenseite hin zu vermeiden. Deshalb sind grundsätzlich öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 nicht zulässig. Lediglich in den allseitig umbauten Innenhöfen und in den Fassadenbereichen des Mischgebietes entlang der Düsseldorfer Straße und Rheintorstraße sind öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 unter bestimmten Bedingungen, die in den textlichen Festsetzungen unter Punkt 8.4 beschrieben sind, zulässig. In der schallschutztechnischen Untersuchung konnte nachgewiesen werden, dass die relevanten Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete bei Eintritt dieser Bedingungen im Hinblick auf den Gewerbelärm eingehalten werden.

Das integrierte Immissionsschutzkonzept führt dazu, dass sich das Mischgebiet durch eigene Abschirmung vor den Gewerbelärmimmissionen der Hafenbetriebe schützt. Dadurch, dass keine neuen Immissionsorte auf der Hafenseite des Mischgebiets entstehen, werden die Hafenbetriebe in ihrer jetzigen Nutzung und bei zukünftigen Erweiterungen nicht stärker beeinträchtigt, als sie dies bereits jetzt durch die bestehenden Wohnnutzungen in Hafennähe sind. Das Z1 des Regionalplans wurde somit beachtet. Insofern ist auch das 8.1-9 Ziel des LEP beachtet, das vorgibt, das Näherrücken benachbarter Nutzungen mit erhöhten Ansprüchen an den Immissionsschutz zu vermeiden.

Das integrierte Immissionsschutzkonzept berücksichtigt gleichermaßen Grundsatz 1 (G1) für GIB mit der Zweckbindung „Standorte des kombinierten Güterverkehrs - Hafennutzungen und hafenaffines Gewerbe“:

„Grenzt ein GIB mit Zweckbindung an einen ASB oder ASB-GE, dann soll durch Bauleitplanung oder andere geeignete Maßnahmen verhindert werden, dass durch heranrückende Wohnbebauung oder heranrückende andere schutzbedürftige Nutzungen der Betrieb bereits ansässiger emittierender Gewerbe- und Industriebetriebe in diesem GIB gefährdet wird. Es soll durch die Bauleitplanung oder andere geeignete Maßnahmen auch verhindert werden, dass aufgrund heranrückender schutzbedürftiger Nutzungen Betriebserweiterungsflächen und freie Bauflächen (Reserven) in diesen GIB nicht mehr für die Erweiterung oder Ansiedlung von emittierenden Gewerbebetrieben genutzt werden können.“

Dem Grundsatz 1 ist dadurch Genüge getan, dass das integrierte Immissionsschutzkonzept, das im Rahmen dieses Bebauungsplans gesichert wird, dazu führt, dass sich die geplanten Mischgebiete durch eigene Abschirmung vor den Gewerbelärmimmissionen der Hafenbetriebe schützen, wodurch wiederum die Hafenbetriebe vor einer Beeinträchtigung durch die Mischnutzung geschützt sind, da keine neuen Immissionsorte entstehen.

3.4 Flächennutzungsplan der Stadt Neuss

Der Flächennutzungsplan wurde im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans im Parallelverfahren durch die 119. Änderung geändert. Die Flächennutzungsplanänderung umfasst folgende Darstellungen:

a) Teilgeltungsbereich West;
- Gewerbegebiet (GE) in den nördlichen Bereichen des Teilgeltungsbereich West bis einschließlich der historischen Speichergebäude der Neusser Lagerhausgesellschaft,
- im Anschluss daran nach Süden gemischte Baufläche (M) bis zum bestehenden UCI-Kino.

b) Teilgeltungsbereich Ost;
- Grünfläche am stadtseitigen Ufer des Hafenbeckens 1 (entsprechend dem „Uferpark“),
- Gewerbegebiet (GE) im westlichen Teil der Hafenmole 1 (entspricht dem eingeschränkten Gewerbegebiet GE 4*).

Der zum Hafenbecken 2 orientierte Bereich wurde aus dem Änderungsbereich der 119. FNP-Änderung entlassen, da hier die auch heute schon geltende Darstellung GI (Industriegebiet) beibehalten werden soll. Der Bereich des im Bebauungsplan festgesetzten Gewerbegebietes GE 1* ist als „Gemischte Baufläche“ dargestellt. Die Fläche ist kleiner als 0,5 ha und unterschreitet somit die Darstellungsschwelle des Flächennutzungsplanes. Entsprechend ist auch die Abgrenzung zwischen dem festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebiet GE 4* und dem eingeschränkten Industriegebiets GI im Flächennutzungsplan nicht parzellenscharf. Der Bebauungsplan Nr. 456 entspricht damit in allen Punkten den Darstellungen der 119. Flächennutzungsplanänderung.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Neuss wir zurzeit neuaufgestellt. Der aktuelle Planentwurf (Juni 2017) übernimmt die Darstellungen des aktuellen Flächennutzungsplans für den Bereich dieses Bebauungsplanes. Der Bebauungsplan Nr. 456 entspricht damit in allen Punkten den Darstellungen des in Aufstellung befindlichen neuen Flächennutzungsplans.

3.5 Rahmenplanung „Stadthafen Neuss“ – Städtebauliches Entwicklungskonzept

Der Rahmenplan „Stadthafen Neuss“ aus dem Jahre 2006 wurde vom Rat der Stadt Neuss verabschiedet und ist als „Städtebauliches Entwicklungskonzept“ im Sinne von § 1 Abs. 11 BauGB bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Der Rahmenplan umfasst im Wesentlichen den Geltungsbereich der vorliegenden Bauleitplanung. Grundanliegen des Rahmenplanes ist die Erweiterung der Neusser Innenstadt in Richtung Hafenbecken 1 sowie eine eingeschränkte Gewerbe- und Industrienutzung auf der Hafenmole 1 (ehemaliges Case-Gelände).

Die mindergenutzten bzw. brachliegenden Flächen zwischen der Batteriestraße / Rheintorstraße und dem Hafenbecken 1 werden mit gemischt genutzten Stadtbausteinen ergänzt. Entlang der Hafenkante sieht der Rahmenplan eine Promenade mit unterschiedlich nutzbaren Plätzen und vielfältigen Verknüpfungen zur Innenstadt vor. Für das ehemalige Case-Gelände schlägt der Rahmenplan eine überwiegend gewerblich orientierte Nachnutzung vor („food city“, kleine und mittlere Unternehmen z. B. aus der Lebensmittelbranche, „Cluster-/ Kompetenzfeldbildung“). Mittlerweile hat sich hier das Unternehmen Pierburg niedergelassen. Eine neue Straßenbrücke soll die Hafenmole 1 an die westlich angrenzende Innenstadt anschließen. Statt einer Straßenbrücke wurde auf Höhe der Collingstraße mittlerweile eine Fußgängerbrücke realisiert. Auf der zur Innenstadt gewandten Seite der Hafenmole 1 bietet ein mittlerweile realisierte, öffentlicher „Uferpark“ zusätzliche Möglichkeiten für eine innerstädtische Naherholung.

Im Folgenden sollen die Inhalte des Rahmenplans kurz dargestellt werden:

<u>Teilgeltungsbereich West</u>

- viergeschossige, überwiegend gewerblich genutzte Baukörper (Kerngebiet, MK1 - MK3) im Anschluss an das bestehende UCI- Kino, beidseits der Hafenrampe bis etwa in Höhe der Collingstraße. Der Bereich des unterirdischen Regenklärbeckens wurde dabei von der Bebauung ausgespart und war als Platzfläche vorgesehen,

- Kreisverkehrsplatz und neue Straßenbrücke in Verlängerung der Collingstraße, Brückenkopfbebauung (MK4), Platzfläche, Freitreppe hinunter zur Hafenpromenade,
- viergeschossige gemischt genutzte Bebauung (Mischgebiet, MI1), das neue „Hafenquartier", geschlossene Blockrandbebauung an der Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße, Öffnung zum Hafen, geschützter Blockinnenraum,
- Revitalisierung der historischen Speichergebäude (Mischgebiet, MI2) und Neubau eines Parkhauses nördlich der Speicher (MI2),
- ergänzendes, weniger intensiv genutztes Gewerbegebiet (GE8) im Übergang zur benachbarten Firma Zietzschmann (Logistik).

Teilgeltungsbereich Ost

- neue Fußgängerbrücke vom Platz südlich des UCI-Kinos schräg über das Hafenbecken 1 zum neuen Uferpark (Bolzplatz, Scaterbahn),
- Uferpark auf der stadtzugewandten Seite der Hafenmole 1 (Uferweg, Grünterrassen, Baumplätze, Inselpark an der Hafenspitze, modellierte Topographie) als abschirmendes und vermittelndes Element zwischen der Industrie und der Innenstadt (Standortverbesserung, zusätzliche Naherholungsangebote, Distanzfläche, grüner Puffer),
- kleinteilige, bis zu viergeschossige Gewerbebebauung (GE1 - GE7) im Westen der Hafenmole 1 („food city"), über die neue Straßenbrücke an die westlich angrenzende Innenstadt angeschlossen (nord-süd-gerichtete Haupterschließung, Stichstraßen),
- hochwertige Gewerbenutzung an der Hafenspitze (Hochhaus, GE7),
- Ergänzung der vorhandenen industriellen Nutzung (GI1) an der Industriestraße gegenüber dem Thomy-Werk (heute bereits in Teilen umgesetzt, Firma Vetten u. a.),
- Verlängerung der Industriestraße (LKW-Straße) auf der Ostseite der Hafenmole 1, Trennung des Schwerlastverkehrs der zukünftigen Hafennutzung vom PKW-Verkehr der „food city" (aufgrund einer entsprechenden Forderung der ansässigen Industrie),
- hafenaffine Industrieflächen auf der Ostseite der Hafenmole 1 (GI2),
- Berücksichtigung einer möglichen Trasse für die sog. „Osttangente".

Berücksichtigung des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes bei der Bauleitplanung

Mit Ausnahme der ursprünglich geplanten Straßenbrücke und dem kleinteiligen Gewerbegebiet GE1 - GE7 auf der Westseite der Hafenmole 1 („food city") finden sich alle Inhalte des Rahmenplans „Stadthafen Neuss" in der aktuellen Bauleitplanung wieder. Nach dem Wegfall der Straßenbrücke musste das städtebauliche Konzept des neuen Hafenquartiers geringfügig angepasst werden. Aufgrund der Diskussion zum Thema der Lärmschutzproblematik ergab sich des Weiteren eine Schließung der Kammstruktur hin zu einer Block- bzw. Hofbebauung. Bei der Überarbeitung des Planungskonzeptes wurde darauf geachtet, dass diese Blockstruktur weiterhin Sichtkontakt zum Hafen erhält. So ist die Lärmschutzwand mit transparenten und durchsichtigen Materialien herzustellen. Ausschließlich im dritten Obergeschoss ist eine Bebauung mittels eines Gebäudes zulässig. Dieses wird notwendig, um die Statik der Lärmschutzwand insbesondere in Bezug auf die Kosten zu fassen und ebenfalls die Reinigung der Wand zu vereinfachen. Mit dem geänderten Planungskonzept werden die Grundzüge des Rahmenplanes nicht in Frage gestellt (geschlossene Blockrandbebauung zur Straße und zum Hafen, Hafenpromenade, kompakte, kerngebietstypische Baukörper am UCI Kino, Erhalt der Hafenrampe, Sichtverbindung in Verlängerung der Königstraße).

3.6 Bebauungspläne im Plangebiet und in der Umgebung

Bebauungsplan Nr. 139 aus dem Jahre 1974
(nach Rechtskraft Bebauungsplan Nr. 456 Überlagerung, ca. 1,5 ha)

Der Bebauungsplan Nr. 139 ist rechtskräftig seit dem 21.01.1974. Es gilt die BauNVO 1968. Der Plan schafft u. a. die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine erhebliche Aufweitung des Straßenzuges Batteriestraße / Rheintorstraße (vierspurig), den Ausbau der Einmündung Collingstraße, sowie ein Neutrassierung der städtischen Ring- und Hafenbahn und eine Ertüchtigung der Hafenrampe. Östlich der Rheintorstraße werden Gewerbegebiete festgesetzt.

In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 139 heißt es dazu: „Mit dem Bebauungsplan soll die Rechtsgrundlage für die Bebauung und Erschließung des ehemaligen Fabrikgeländes Balatum und der

Flächen beiderseits der Rheintor- und Batteriestraße in Verbindung mit dem Ausbau der genannten Straßenabschnitte geschaffen werden“. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 139 bezieht dabei Flächen im Teilgeltungsbereichs West der vorliegenden Bauleitplanung mit ein (ca. 1,5 ha). Es handelt sich dabei um den südlichen Bereich zwischen dem vorhandenen UCI Kino an der Rheintorstraße und den Lagerhallen der Neusser Lagerhausgesellschaft (etwa auf Höhe der Collingstraße). Er trifft folgende Festsetzungen, die die vorliegende Bauleitplanung unmittelbar berühren:

- öffentliche Straßenverkehrsfläche, Verkehrsflächen für den Hafenbetrieb,
- zwei Gewerbegebiete südlich und nördlich der Hafenrampe, GE, IV, geschlossene Bauweise, GRZ 0,8, GFZ 2,0,
- im Gewerbegebiet am Hafenbecken 1 sind gem. § 8 (4) der BauNVO nur Betriebe und Anlagen zur Lagerung, Transport und Umschlag von Gütern zugelassen.

Der Bebauungsplan 139 wird nach Rechtskraft der vorliegenden Bauleitplanung in dem betreffenden Teilbereich bzw. durch die neuen Festsetzungen überlagert.

Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 139 für das UCI Kino im Jahre 1998

Für die Errichtung des UCI Kinos wurde der betreffende Teil des Bebauungsplanes Nr. 139 im Jahre 1998 aufgehoben, um die ursprüngliche Planungsabsicht (Lagerhaltung) den mittlerweile veränderten städtebaulichen Zielsetzungen anzupassen. In der Begründung heißt es dazu: „Die Lage am Rand der Innenstadt mit Orientierung zum Hafenbereich ist prädestiniert für Nutzungen, die die Attraktivität der Innenstadt stärken und ein Bindeglied zwischen Kernstadt und Hafen bilden“. Die planungsrechtliche Beurteilung des UCI Kinos erfolgte auf der Grundlage des § 34 BauGB.

Bebauungsplan Nr. 139/2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 139 im Jahre 2005

Der Bebauungsplan ist seit dem 30.12.2005 rechtskräftig. Es gilt die BauNVO 1990. Er sieht für das schmale Gelände zwischen dem Hafenbecken 1 und der Batteriestraße ein innenstadtverträgliches Gewerbegebiet vor, ohne die engen Nutzungsbeschränkungen (nur Lagerhaltung) des Bebauungsplanes Nr. 139. Wie bei der Ansiedlung des UCI Kinos stehen auch hier Überlegungen zur Aufwertung / Ergänzung der Innenstadt und zur planerischen Konfliktbewältigung zwischen der Hafenindustrie und der Wohnbebauung in der Kernstadt im Vordergrund (Pufferbereich).

In der Begründung heißt es dazu: „Für die Innenstadtseite des Hafenbeckens 1 ergibt sich aus diesen Zielen (… enge Verbindung von Stadt und Hafen betonen …) die Ansiedlung einer freizeitorientierten gewerblichen Nutzung aus der sich im Gegenüber zum industriell genutzten Hafen ohne gegenseitige Beeinträchtigung eine belebte Schauseite der Stadt entwickeln kann“. Besonders störende Betriebe, Tankstellen und Sexgewerbe sowie Einzelhandelsbetriebe werden ebenso wie die im Gewerbegebiet privilegierten Betriebswohnungen ausgeschlossen. Der Ausschluss der Wohnungen wird damit begründet, dass diese Wohnungen Schutzansprüche gegenüber den Industriebetrieben entwickeln und die Betriebe in ihrer Entwicklung einschränken könnten.

Bebauungsplan Nr. 149 aus dem Jahre 1970
(nach Rechtskraft Bebauungsplan Nr. 456 Überlagerung ca. 2.200 m²)

Der Bebauungsplan ist rechtskräftig seit dem 24.03.1970. Es gilt die BauNVO 1968. Dieser sehr große Bauleitplan (9 Blätter) schafft u. a. die planungsrechtlichen Grundlagen für eine umfangreiche Neuordnung des Hauptstraßennetzes. Für das Plangebiet von Bedeutung (Blatt 6 und 9) ist dabei in erster Linie der sog. „Spaghettiknoten“, die nördlich an das Plangebiet angrenzende Hochstraße. In der Begründung heißt es dazu: „Mit dem Bebauungsplan soll die Rechtsgrundlage für den Bau einer Straßenbrücke über den Rangierbahnhof mit den dazugehörigen Auf- und Abfahrtsbauwerken und die Festlegung der angrenzenden Bau- und Freiflächen geschaffen werden“.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 149 bezieht dabei in Höhe der denkmalgeschützten Speichergebäude geringfügige Flächen der vorliegenden Bauleitplanung mit ein (ca. 2.200 m², öffentliche Verkehrsfläche, Fläche für Bahnanlagen). Es handelt sich dabei um die vorhandene Grundstückszufahrt westlich der denkmalgeschützten Speichergebäude (Rampe) sowie die Trasse für das Betriebsgleis der Hafenbahn zur Firma Zietzschmann. Er trifft dabei folgende Festsetzungen, die die vorliegende Bauleitplanung unmittelbar berühren:

- öffentliche Straßenverkehrsfläche (Düsseldorfer Straße), Grünfläche,
- Industriegebiet (GI, Stufe II) östlich der Straße (z. B. Zietzschmann) GRZ 0,8, BMZ 2,0.

In unmittelbarer Nachbarschaft zur vorliegenden Bauleitplanung trifft der Bebauungsplan 149 folgende Festsetzungen:

- die westlich angrenzenden Baugebiete jenseits der Düsseldorfer Straße werden als Mischgebiet festgesetzt (MI, IV, g, GRZ 0,4, GFZ 1,1, heute u. a. Autowaschanlage),
- das nördlich angrenzende Zietzschmann Gelände wird als Industriegebiet festgesetzt (GI, Stufe II, GRZ 0,8, BMZ 6,0, max. Firsthöhe unter der Hochstraße 48,35 m üNN).

Der Bebauungsplan 149 wird nach Rechtskraft der vorliegenden Bauleitplanung in dem betreffenden Teilbereich überlagert und durch die neuen Festsetzungen ersetzt.

Bebauungsplan Nr. 149/2 aus dem Jahre 1974
(nach Rechtskraft Bebauungsplan Nr. 456 Überlagerung, ca. 500 m²)

Der Bebauungsplan ist rechtskräftig seit dem 21.01.1974. Es gilt die BauNVO 1968. Der Bebauungsplan modifiziert die Inhalte des Bebauungsplanes Nr. 149 im Bereich der Hochstraße über der Firma Zietzschmann („Stützpfeiler des Abfahrtsastes II“).

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 149/2 bezieht dabei an der Grenze zur Firma Zietzschmann geringfügige Flächen der vorliegenden Bauleitplanung mit ein (ca. 500 m², Fläche für Bahnanlagen). Es handelt sich dabei um die vorhandene Trasse für das Betriebsgleis der Hafenbahn zur Firma Zietzschmann. Er trifft dabei folgende Festsetzungen, die die vorliegende Bauleitplanung unmittelbar berühren:

- Industriegebiet ohne überbaubare Grundstücksfläche im Verlauf der vorhandenen Bahntrasse (GI, Stufe II, GRZ 0,8, BMZ 6,0, max. Firsthöhe unter der Hochstraße 48,35 m üNN).

In unmittelbarer Nachbarschaft zur vorliegenden Bauleitplanung trifft der Bebauungsplan 149/2 folgende Festsetzungen:

- einzelne Verkehrsfläche für den Brückenpfeiler im Zietzschmann-Gelände (Ast II),
- Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für die Hochstraße,
- Industriegebiet (Betriebsgelände Zietzschmann und nördlich davon), GI, GRZ 0,8, BMZ 6,0, max. Firsthöhe 48,35 m üNN, sehr großzügige überbaubare Grundstücksflächen,
- Flächen für Bahnanlagen (Hafenbahn) für die unmittelbar am Hafenbecken 1 gelegenen Flächen.

Der Bebauungsplan 149/2 wird nach Rechtskraft der vorliegenden Bauleitplanung in dem betreffenden Teilbereich überlagert und durch die neuen Festsetzungen ersetzt.

3.7 Sanierungsgebiet „Östlicher Innenstadtrand“

Der östliche Innenstadtrand, hier verstanden als Eingangssituation zum historischen Kernbereich der Neusser Innenstadt, weist eine Vielzahl von städtebaulichen und funktionalen Missständen auf. Das Sanierungsverfahren hat vordringlich die Aufgabe, ein räumlich und thematisch übergreifendes Gesamtkonzept für dieses „Bindeglied zwischen Innenstadt und Wasserkante“ zu erarbeiten, um Einzelmaßnahmen aufeinander abzustimmen und Investitionen zu bündeln. Der Rat der Stadt Neuss hat deswegen am 14.12.2007 den Grundsatzbeschluss zur Durchführung eines Sanierungsverfahrens zur Neuordnung und Revitalisierung des östlichen Innenstadtrandes gefasst.

Mittlerweile konnten die Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB abgeschlossen werden (Vorläufiger Ergebnisbericht, Karte „Bestehende Potentiale und Mängel“, Karte „Geplante Maßnahmen“). Nach Klärung einiger verkehrstechnischer Fragen im Bereich Batteriestraße soll als nächster Schritt die öffentliche Beteiligung eingeleitet werden (siehe auch: Masterplan „Neuss an den Rhein“).

Der ca. 7,9 ha große Geltungsbereich des Sanierungsgebietes umfasst neben dem Wendersplatz und dem ehemaligen Busbahnhof auch den Bereich zwischen der Batteriestraße und dem Hafenbecken 1.

Er reicht hier im Norden bis an das bestehende UCI Kino heran und liegt somit knapp außerhalb des Geltungsbereiches der vorliegenden Bauleitplanung.

Die Ziele der vorliegenden Bauleitplanung und der Sanierungsplanung stimmen vollständig überein, was die beabsichtigte städtebauliche Neuordnung und Aufwertung des östlichen Innenstadtrandes anbelangt:

- Revitalisierung des östlichen Innenstadtrandes,
- die Altstadt wieder Richtung Wasser entwickeln („ans Wasser rücken"), Wasser im städtischen Raum erlebbar machen, Schaffung einer Hafenpromenade,
- Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität der Neusser Innenstadt fördern,
- Schaffung eines repräsentativen Stadteingangs.

Die Festsetzungen der vorliegenden Bauleitplanung stehen einer Umsetzung der Sanierungsziele nicht entgegen.

3.8 Einzelhandelskonzept

Die Fortschreibung des Einzel- und Zentrenkonzepts für die Stadt Neuss (Stadt- und Regionalplanung Dr. Paul G. Jansen GmbH, Juni 20015) beschreibt einen zentralen Versorgungsbereich und zwei Standortlagen mit hoher Nahversorgungs- und Zentrenrelevanz, die für das Plangebiet von Bedeutung sind. Es wird dabei deutlich, dass die zukünftige Wohn-/Arbeitsbevölkerung in den geplanten Quartieren am Hafen auf ein vielfältiges Angebot an Handelseinrichtungen und Dienstleistungen zurückgreifen kann (über 100.000 m² Verkaufsfläche in einem Radius von zwei Kilometer). Für die Ansiedlung von zusätzlichen Einzelhandelsbetrieben im Plangebiet sind die Vorgaben des Einzelhandelskonzeptes zu berücksichtigen.

Zentraler Versorgungsbereich Hauptzentrum Innenstadt

Die Abgrenzung des Hauptzentrums Innenstadt (ca. 260 Einzelhandelsbetriebe mit ca. 53.000 m² Verkaufsfläche, 195 Komplementärnutuzungen, 59 Leerstände) verläuft im Osten entlang der Rheinstraße und der Hafenstraße. Das Plangebiet liegt damit ca. 150 m außerhalb des Hauptzentrums (gesamte Innenstadt: ca. 79.000 m² Verkaufsfläche). Das Quartier um den Theodor-Heuss-Platz (Möbelhaus Knuffmann, Post) wird als geeigneter „Ansiedlungsbereich für großflächigen nicht zentrenrelevanten Einzelhandel" dargestellt. Dieser Bereich befindet sich ca. 200 m westlich des Plangebietes (erreichbar über die Collingstraße).

Standort Römerstraße / Normannenstraße

Der Standort mit ca. 31.000 m² Verkaufsfläche, befindet sich etwa 800 m nordwestlich des Plangebietes (erreichbar über die Düsseldorfer Straße und Fesserstraße).

Standort Rheinpark-Center-Hammfeld

Ca. 2 km östlich des Plangebietes (erreichbar über die Hammer Landstraße) befindet sich der ehemaligen HUMA-Einkaufspark mit ca. 34.000 m² Verkaufsfläche. Das Einkaufszentrum entfaltet trotz seiner solitären Lage am Willy-Brandt-Ring zwischen Gewerbegebieten und Verkehrstrassen eine starke Anziehungskraft (Konzentration der Verkaufsflächen, einheitliches Management, gute Erreichbarkeit mit dem PKW etc.).

3.9 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan des Rhein-Kreises-Neuss enthält für das Plangebiet keine Festsetzungen. Etwa 1,8 km nordöstlich des Plangebiets befindet sich das Naturschutzgebiet Ölgangsinsel (N-6.2.1.1) bzw. das Landschaftsschutzgebiet „Nördliche Rheinaue zwischen Grimlinghausen und Ölgangsinsel" (L-6.2.2.4).

4 Verfahren und Beteiligung

4.1 Städtebauliche Gesamtlösung als vorrangiges Planungsziel

zur Wahl des Planungsinstrumentariums

Schon lange besteht das Ziel der Stadt Neuss, den Grenzbereich zwischen Innenstadt und Hafen städtebaulich neu zu ordnen. Dabei war es stets und ist es bis heute planerischer Wille der Stadt, eine Gesamtkonzeption für den Bereich zu erarbeiten. Die verschiedenen Hafenanrainer mit ihren teilweise widersprüchlichen Nutzungsinteressen sollen umfassend berücksichtigt und möglichst alle für die Konfliktbewältigung maßgeblichen Flächen in den Planungsprozess einbezogen werden. Nur auf diesem Wege kann eine Lösung für die vorbelastete Ausgangssituation gefunden werden, die von den zahlreichen Betroffenen mitgetragen wird. Erster wichtiger Schritt zur Umsetzung dieser Intention war der im Jahre 2006 vom Rat der Stadt als städtebauliches Entwicklungskonzept verabschiedete Rahmenplan „Stadthafen Neuss“. Auch in der vorliegenden Bebauungsplanung soll dieses Ziel der städtebaulichen „Gesamtkonzeption aus einem Guss“ weiterverfolgt werden.

Daher umfasste die Bebauungsplanung schon in den ersten Entwürfen neben dem zukünftigen Hafenquartier weitere Flächen im Norden und Süden. Dies diente der planerischen Bewältigung der immissionsschutzrechtlichen Vorbelastung, da man auf diese Weise die unmittelbar dem Hafenquartier benachbarten Nutzungen steuern konnte. Auf Hinweis der Bezirksregierung erweiterte man in der Folge den zu überplanenden Bereich um den Teilgeltungsbereich Ost auf der Hafenmole 1, um einen Grundgedanken der Planung, nämlich die Abstufung der Nutzungen hinsichtlich ihrer immissionsschutzrechtlichen Schutzwürdigkeit bzw. ihres Störgrades, konsequent verfolgen zu können.

4.2 Grundsatzbeschluss - 2008 (nur Werhahn-Gelände)

Der Rat der Stadt Neuss hat in seiner Sitzung am 04.04.2008 dem städtebaulichen Konzept für den Bereich nördlich des UCI Kinos entlang des Hafenbeckens 1 bis zum Grundstück Fa. Zietzschmann im Grundsatz zugestimmt. Die Beratung im Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung erfolgte am 04.03.2008. Die Verwaltung wird beauftragt, eine informelle Unterrichtung der Öffentlichkeit durchzuführen und die Träger öffentlicher Belange, die Informationen zur Umweltprüfung geben können, zu beteiligen.

4.3 Erste frühzeitige/informelle Beteiligung - 2008

Erste frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange - 2008

Insgesamt 24 Behörden und Träger öffentlicher Belange (TÖB) wurden mit Schreiben vom 07.05.2008 gebeten, ihre Stellungnahmen bis zum 06.06.2008 abzugeben (Rechtsgrundlage: § 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 Sätze 2 und 4 BauGB, Vorhaben- und Erschließungsplan im Bereich Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße). 12 Behörden und TÖB haben sich zu dem Verfahren geäußert.

Die überwiegende Zahl der Anregungen und Hinweise wurden aus den Bereichen Denkmalpflege, Einzelhandel und Immissionsschutz vorgetragen.

Die 2008 vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege angemahnte Unterschutzstellung der denkmalwürdigen Bausubstanz auf dem Gelände der Neusser Lagerhausgesellschaft konnte mittlerweile abgeschlossen werden. Die Empfehlungen der IHK und des Einzelhandels- und Dienstleistungsverbandes zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung zielten im Wesentlichen auf eine Übereinstimmung der einzelhandelsrelevanten Festsetzungen mit den Zielen des parallel in Aufstellung begriffenen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Neuss. Der Bebauungsplan beschränkt die Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen in den geplanten Gewerbe- und Industriegebieten. Großflächiger Einzelhandel ist überall im Plangebiet ausgeschlossen, da keine Kern- oder Sondergebiete für Einzelhandel festgesetzt werden. Den Anregungen konnte damit im Wesentlichen gefolgt werden.

Die IHK, das Wasser- und Schifffahrtsamt, die Neuss-Düsseldorfer Häfen und die Untere Immissionsschutzbehörde tragen grundsätzliche Bedenken gegen die heranrückende schutzbedürftige Bebauung vor. Es wird dabei sowohl eine Beeinträchtigung der im Hafen ansässigen Betriebe als auch eine Gesundheitsgefährdung der zukünftigen Nutzer/Anwohner am Innenstadtrand befürchtet.

Die Bewältigung des aus der räumlichen Nähe Wohnen-Gewerbe resultierenden Konflikts bildet einen Schwerpunkt der vorliegenden Bauleitplanung. Im Rahmen eines integrierten Immissionsschutzkonzeptes wurden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden planerische und bautechnische Lösungen entwickelt, mit denen den vorgetragenen Bedenken begegnet werden kann. Die von verschiedener Seite geforderten Gutachten zur Geruchsbelastung und zur Luftschadstoffsituation wurden erstellt.

Erste frühzeitige/informelle Unterrichtung der Öffentlichkeit - 2008

Mit der amtlichen Bekanntmachung vom 06.05.2008 wurde auf die Durchführung der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit durch öffentlichen Aushang vom 14.05.2008 bis einschließlich 21.05.2008 im Amt für Stadtplanung der Stadt Neuss hingewiesen. (Rechtsgrundlage: analog § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB, Informelle Unterrichtung der Öffentlichkeit zu einem Vorhaben- und Erschließungsplan im Bereich Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße).

Lediglich die Firma Zietzschmann, deren Logistikbetrieb sich unmittelbar nördlich des Plangebietes befindet, hat sich zum Verfahren geäußert. Die Hinweise und Anregungen zum Erhalt der Gleisanlagen im unmittelbaren Umfeld der Firma wurden in Abstimmung mit dem Betrieb und den Neuss-Düsseldorfer Häfen in der Planung berücksichtigt.

4.4 Einleitungsbeschluss - 2009 (inkl. Hafenmole 1)

Der Rat der Stadt Neuss hat in seiner Sitzung am 25.09.2009 dem Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. V456 Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße mit ergänzenden Maßgaben zur verkehrlichen Anbindung zugestimmt (Verbesserung der ÖPNV-Anbindung, Alternative Kreisverkehrsplatz Collingstraße, Linksabbiegespur Erschließung Nord) und die Einleitung des o. g. Planes gemäß § 12 Abs. 2 BauGB beschlossen (Bekanntmachung: 10.11.2009). Die Beratung im Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung erfolgte am 09.09.2009.

Die Verwaltung wurde beauftragt, eine frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB durch eine einwöchige Anhörung der Öffentlichkeit vorzunehmen und eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB durchzuführen.

In der gleichen Sitzung hat der Rat der Stadt Neuss auch die Aufstellung der Flächennutzungsplanänderung Nr. 119 und die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit für dieses parallel laufende Verfahren beschlossen (Düsseldorfer Straße/Rheintorstraße/Hafenmole 1).

4.5 Zweite frühzeitige Beteiligung - 2009

Zweite frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange - 2009

Insgesamt 22 Behörden und Träger öffentlicher Belange (TÖB) wurden mit Schreiben vom 29.10.2009 gebeten, ihre Stellungnahmen bis zum 04.12.2009 abzugeben (Rechtsgrundlage: § 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2 Sätze 2 und 4 BauGB, Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. V456 – Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße). 6 Behörden und TÖB haben sich zu dem Verfahren geäußert.

Das Amt für Denkmalpflege mahnt noch einmal die Unterschutzstellung der denkmalwerten Gebäude der Neusser Lagerhausgesellschaft an (mittlerweile abgeschlossen, 2010). Die Industrie- und Handelskammer, die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH und der Rhein-Kreis Neuss tragen erneut grundsätzliche Bedenken gegen die heranrückende schutzbedürftige Bebauung vor. Die wesentlichen Anregungen im Einzelnen:

- Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH -

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH stellt zunächst die grundsätzlichen Schwierigkeiten dar, die mit der Umwandlung von Hafenflächen regelmäßig einhergehen (Einschränkung des Hafenbetriebs, fehlende Expansionsmöglichkeiten, verschärfte Immissionskonflikte bei Lärm, Gerüchen und Erschütterung). Sie geht dabei ausführlich auf die hafentypische Lärmsituation ein (starke Lärmschwankungen je

nach Betriebszustand, z.T. sehr hoch liegende Schallquellen, besonders kritische Lärmquellen wie z. B. Absetztätigkeit von Containern, Schüttgutumschlag, Recycling etc.).

Die Festsetzung von Schallemissionskontingenten im Hafengelände wird abgelehnt, weil diese Betrachtungsweise der speziellen Situation in einem Industriehafen nicht gerecht werden kann. In der Stellungnahme wird weiter ausgeführt, dass bereits heute mit Überschreitungen der einschlägigen Immissionsrichtwerte an der Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße zu rechnen sei. Diese Situation würde durch die Neubebauung weiter verschärft.

Zusammenfassend bittet die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH, die Festsetzung von Wohnnutzung im Plangebiet grundsätzlich zu überdenken, weil dies nach ihrer Auffassung nicht mit dem Planungs- und Immissionsrecht vereinbar sei und sie erhebliche Beeinträchtigung des Hafenbetriebs befürchtet.

Abwägungsvorschlag:
Die Konfliktbewältigung Wohnen-Gewerbe bildet einen Schwerpunkt der vorliegenden Bauleitplanung. Im Rahmen eines integrierten Immissionsschutzkonzeptes wurden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden planerische und bautechnische Lösungen entwickelt, mit denen den vorgetragenen Bedenken begegnet werden kann. Eine Beeinträchtigung des Hafenbetriebes, - über das heute bereits vorhandene Maß hinaus - ist damit ausgeschlossen.

- Rhein-Kreis Neuss -

Auch die Untere Immissionsschutzbehörde des Kreises widmet sich ausführlich den zu erwartenden Konflikten, die mit der geplanten Festsetzung eines Mischgebietes in unmittelbarer Umgebung des Hafens verbunden sein können. Nach ihrer Auffassung wird bei der Planung der Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG nicht ausreichend beachtet. Sie verweist auf die zahlreichen Beschwerden über Lärm und Gerüche, die bereits heute auftreten und macht auf den Abwehranspruch der im Hafen ansässigen Betriebe aufmerksam. Der Verursacher – in diesem Fall die heranrückende schutzwürdige Nutzung – müsste die ggf. aus der verschärften Konfliktsituation resultierenden Aufwendungen der Betriebe tragen
Die Behörde bezweifelt, dass die gewählte Baugebietskategorie „Gewerbegebiet“ im Westteil der Hafenmole 1 den besonderen Bedürfnissen des Hafens gerecht wird. Sie weist daraufhin, dass die im Hafen ansässigen Firmen durchweg industriellen Charakter haben und deshalb als „erheblich belästigende Betriebe“ einzustufen sind, die grundsätzlich nur in einem Industriegebiet zulässig sind. Dies gilt insbesondere für die geplante Ansiedlung der Firma Arcelor. Die Behörde schlägt vor, das ehemalige Case-Gelände als Industriegebiet auszuweisen, nach Abstandserlass zu gliedern (Lärm, Staub, Geruch), sog. „Störfallbetriebe“ grundsätzlich auszuschließen und Schallemissionskontingente festzusetzen. Sie regt darüber hinaus an, keine schutzbedürftigen Nutzungen am Innenstadtrand vorzusehen, sondern hier eine gewerblich genutzte Pufferzone an der Nahtstelle zur Innenstadt vorzusehen.

Aus der Sicht der Gesundheitsvorsorge macht die Behörde auf die enorme Vorbelastung des Plangebiets durch Verkehrslärm aufmerksam [bis zu 71/63 dB(A)], die aus ihrer Sicht eine Wohnnutzung entlang der stark befahrenen Straße grundsätzlich ausschließt.

Abwägungsvorschlag:
Die Anregungen der Immissionsschutzbehörde konnten bei der Überarbeitung der Planung überwiegend umgesetzt werden. Den grundsätzlichen Bedenken zur Eignung des Standortes für eine Innenstadterweiterung, die auch in nennenswertem Umfang Wohnungsbau vorsieht, konnte durch das o. g. integrierte Immissionsschutzkonzept begegnet werden.

Zweite frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit - 2009

Mit der amtlichen Bekanntmachung vom 10.11.2009 wurde auf die Durchführung der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit durch öffentlichen Aushang vom 16.11.2009 bis einschließlich 20.11.2009 im Amt für Stadtplanung der Stadt Neuss hingewiesen. (Rechtsgrundlage: § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB). Insgesamt drei Stellungnahmen liegen vor:
Die Firma M. Zietzschmann, deren Logistikbetrieb sich unmittelbar nördlich des Plangebietes befindet, macht darauf aufmerksam, dass alle stark emittierenden Verladevorgänge auf der Hafenseite des Betriebsgeländes stattfinden und dies auch zunehmend nachts. Das Unternehmen macht deutlich, dass es sich nicht in der Lage sieht, weitergehende Betriebsbeschränkungen durch zusätzliche schutzbedürftige Nutzungen in der Umgebung hinzunehmen.

Die HIBALUS GmbH & Co.KG als damalige Eigentümerin des ehemaligen Case-Geländes wendet sich gegen die geplante Festsetzung eines Gewerbegebietes im Westteil der Hafenmole 1. Nicht nur die geplante Ansiedlung der Arcelor Mittal Stahlhandel GmbH, sondern jegliche industrielle Folgenutzung auf dem Gelände ist nach Auffassung des Unternehmens auf die weitergehenden Spielräume eines Industriegebietes angewiesen.

Die Raiffeisen-Waren-Zentrale (RWZ) weist auf die drei Betriebsstandorte des Unternehmens im Neusser Hafen hin (Zentrallager für Pflanzenschutzmittel/Störfallbetrieb, Kraftfutterwerk, Logistikzentrum). Das Unternehmen macht darauf aufmerksam, dass es trotz der großen Abstände der genannten Betriebe zum Plangebiet nicht auszuschließen sei, dass bestehende Immissionskonflikte weiter verschärft werden können. Es muss sichergestellt werden, dass die Bauleitplanung keine nachteiligen Auswirkungen auf die Betriebe hat.

Abwägungsvorschlag:
Den vorgetragenen Bedenken zum Immissionsschutz wird insofern Rechnung getragen, als durch Nutzungszonierung, Festsetzung von Emissionskontingenten und flankierende bautechnische Maßnahmen sichergestellt wird, dass die wirtschaftlichen Belange der im Hafen ansässigen Betriebe angemessen berücksichtigt werden. Das Lager für Pflanzenschutzmittel der RWZ liegt über 600 m vom Plangebiet entfernt (Gutachten des TÜV) und damit weit außerhalb der sog. „Achtungsgrenzen“ innerhalb derer mit regelmäßig mit wechselseitigen Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

4.6 Öffentliche Auslegung - 2011

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB des damaligen „Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. V 456 der Stadt Neuss einschließlich des Vorhaben- und Erschließungsplans Hafenquartier“ fand in der Zeit vom 01.06.2011 bis 11.07.2011 statt, gleichzeitig wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB über die öffentliche Auslegung in Kenntnis gesetzt und um Stellungnahme gebeten. Im Zuge der oben genannten Beteiligungsverfahren gingen umfangreiche Stellungnahmen von der Planung betroffener Hafenbetriebe, den Immissionsschutzbehörden, der Industrie- und Handelskammer sowie von der Neuss-Düsseldorfer-Häfen GmbH & Co. KG ein. Die eingegangenen Stellungnahmen setzen sich mit folgenden Hauptthemen kritisch auseinander:

- Festsetzung eines Mischgebietes als Grundlage für die Errichtung einer gem. Vorhaben- und Erschließungsplan vorgesehenen reinen Wohnbebauung (Etikettenschwindel),
- Trennungsgrundsatz und Befürchtung von Einschränkungen der betrieblichen Nutzungen und Entwicklungsmöglichkeiten der Hafenbetriebe,
- Abstandserlass sowie regelkonforme Anwendung der TA-Lärm,
- Ermittlung und Bewertung der Immissionen Schall und Geruch auch unter dem Blick betrieblicher Erweiterungsmöglichkeiten,
- Verlust an Flächen für hafenaffine Nutzungen,
- Integriertes Immissionsschutzkonzept und Lärmschutz in Form „architektonischer Selbsthilfe" (baulicher Immissionsschutz),
- Ziele der Raumordnung.

Um insbesondere den Vorwurf des Etikettenschwindels zu entkräften, wird für den Teilbereich des früheren VEP nun im Angebots-Bebauungsplan ein Mischgebiet festgesetzt. In der Umsetzung der Mischgebietsfestsetzung im Angebotsbebauungsplan regelt sich das Verhältnis der einzelnen Nutzungen im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren.

Im Rahmen der Diskussionen über die Lärmproblematik hat der Grundstückseigentümer das Planungskonzept auch aus Vermarktungsgründen überarbeitet. Dieses sieht nun eine Schließung der Kammstruktur durch geschlossene Höfe vor. Die Kopfgebäude sollen nun mit einer Lärmschutzwand sowie einer eingeschossigen Bebauung im 3. Obergeschoss verbunden werden, wodurch allseitig umschlossene Innenhöfe entstehen. Hiermit wird sichergestellt, dass die im Mischgebiet zulässigen Wohnungen öffenbare Fenster zum Hof erhalten können ohne Immissionsorte zur Hafenseite hin zu schaffen. Um eine Erlebbarkeit des Wassers bzw. des Hafen zu ermöglichen sowie eine Belichtung der Höfe sicherzustellen, wird darüber hinaus festgesetzt, dass die Lärmschutzwand nur aus transparenten und durchsichtigen Materialien zu erstellen ist. In der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan

wird aufgezeigt, dass das Planungskonzept der geschlossenen Höfe selbst bei der höchstzulässigen Lärmbelastung aus dem Hafen funktioniert („Worst-Case-Szenario").

Dabei bleibt die Maßgabe erhalten, dass die Betriebe im Hafen durch die geplante Entwicklung auf dem Werhahngelände am Westrand des Hafenbeckens I nicht über den Status quo, d. h. der bereits heute zu berücksichtigenden, schutzbedürftigen Nutzungen des nahen Innenstadtrandes eingeschränkt werden. Hieraus und nicht aus der vorliegenden Planung ergeben sich bisher schon die Entwicklungsmöglichkeiten / Einschränkungen der Hafenbetriebe.

Das Thema der Geruchsimmissionen wurde dahingehend abgearbeitet, dass die Immissionsschutzbehörden betriebliche Nacherhebungen durchgeführt haben, deren Ergebnisse nunmehr in das Geruchsgutachten eingehen.

Die Freihaltung der Flächen auf der westlichen Seite des Hafenbecken I für hafenaffine industrielle Nutzungen kann schon alleine aus der Nähe zum angrenzenden Innenstadtrand nicht in Betracht kommen. Eine Verletzung der Ziele der Landesplanung und Raumordnung besteht nicht. Für das im Parallelverfahren geführte Flächennutzungsplanänderungsverfahren wurde bereits die landesplanerische Abstimmung durchgeführt, in deren Rahmen keine Verletzung der Ziele der Raumordnung geltend gemacht wurde. Von Seiten der Landesplanung wurde vielmehr empfohlen, als Basis einer in den Bauleitplanverfahren durchzuführenden Konfliktbewältigung die Flächen der Hafenmole 1 sowohl in den Planbereich des aufzustellenden Bebauungsplanes wie auch in die Flächennutzungsplanänderung einzubeziehen und sie hinsichtlich der zulässigen Nutzungen vom eingeschränkten Industriegebiet zum eingeschränkten Gewerbegebiet abzustufen. Dieser Empfehlung wurde gefolgt.

Aufgrund der vielfältigen Änderungen der Planung und des Wechsels von einem vorhabenbezogenen zu einem Angebots-Bebauungsplan wurde das ursprüngliche Aufstellungsverfahren eingestellt. Es wurde ein Aufstellungs- und Offenlagebeschluss für den vorliegenden Bebauungsplan gefasst.

4.7 Öffentliche Auslegung - 2012

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fand vom 14.06.2012 bis zum 16.07.2012 statt. Auch die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden nach § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt.

Die Einwendungen befassten sich primär mit dem Lärmschutzkonzept, der Geruchsbelastung und mit den Vorgaben des § 50 BImSchG im Hinblick auf die Festsetzung von Mischgebieten im Teilgeltungsbereich West und eines Gewerbegebiets (GE 4) auf der Hafenmole 1. Dabei wurden insbesondere detaillierte Anregungen zu den Festsetzungen passiver und aktiver Lärmschutzmaßnahmen gegeben. Der Plangeber kam den Einwendungen durch vereinzelte Klarstellungen in den textlichen Festsetzungen und weit überwiegend durch Ergänzungen und zusätzlichen Erläuterungen in der Begründung nach.

4.8 Satzungsbeschluss

Der Satzungsbeschluss erfolgte im Rat der Stadt Neuss am 14.12.2012. Öffentlich bekannt gemacht und damit rechtskräftig wurde der Bebauungsplan am 05.09.2013.

4.9 Normenkontrollverfahren und erneuter Auslegungsbeschluss

Am 25.08.2014 stellte ein im Neusser Hafen ansässiges Unternehmen einen Normenkontrollantrag gegen den Bebauungsplan. Das Oberverwaltungsgericht Münster verkündigte sein Urteil am 30.01.2018 und erklärte den Bebauungsplan für unwirksam. Gerügt wurden formelle und materielle Gesichtspunkte.

In formeller Hinsicht ist der Bebauungsplan vor allem wegen einem Verstoß gegen § 3 Abs. 2 Satz 2 Hs. 1 BauGB unwirksam. Die Auslegungsbekanntmachung vom 07.06.2012 genügte nicht den Anforderungen, die in Bezug auf den Hinweis auf vorliegende Umweltinformationen zu beachten sind. Bei der erneuten Bekanntmachung ist daher darauf zu achten, dass alle umweltbezogene Informationen den gesetzlichen Vorschriften entsprechend tabellarisch, den jeweiligen Schutzgütern zugeordnet, mit Schlagworten versehen und unter Angabe der Datenquelle bekannt gemacht werden.

Neben diesen formellen Fehler war der Bebauungsplan auch in materieller Hinsicht fehlerhaft. Das Gericht rügte vor allem, dass das Lärmschutzkonzept im Hinblick auf den Gewerbelärm Mängel aufwies. So fehlte es z.B. an einer ausreichenden städtebaulichen Begründung für die festgesetzten Lärm-

schutzkontingente in den festgesetzten Gewerbegebieten und Industriegebieten. Des Weiteren fehlte es an Teilbereichen in den zuvor genannten Baugebieten, in denen das zugewiesene Kontingent so groß gewesen ist, dass sämtliche Betriebe zulässig gewesen wären. Alternativ hätte eine gemeindeübergreifende Gliederung gem. § 1 Abs. 4 S. 2 BauNVO stattfinden können. Der Bebauungsplan erhielt aber keinen Hinweis darauf, dass dies vom Plangeber beabsichtigt war. Die Lärmkontingentierung im Sondergebiet ist nicht von der Rechtsgrundlage des § 11 Abs. 2 S. 1 BauNVO gedeckt.

Das Lärmschutzkonzept stellte sich darüber hinaus als fehlerhaft dar, da die festgesetzten Regelungen zu öffenbaren Fenstern für schutzbedürftige Räume im Sinn der DIN 4109 in Wohneinheiten in den Mischgebieten fehlerhaft waren. Die getroffenen Ausnahmemöglichkeiten für öffenbare Fenster zur Hafenseite hin, waren zu unbestimmt. Zudem wurde bei der Abwägung nicht berücksichtigt, dass gewerbliche Nutzungen auch im MI selbst zulässig sind. Dies könnte zu einem möglichen Immissionskonflikt in den Innenhöfen führen, der den Eintritt der gutachterlich festgestellten Lärmentlastung in den Innenhöfen und damit die Voraussetzung für die Zulassung öffenbarer Fenster in den Höfen hindert.

Bei den festgesetzten Regelungen zu öffenbaren Fenstern für schutzbedürftige Räume in Gewerbeeinheiten in den Mischgebieten wurde der nächtliche Beurteilungspegel der TA Lärm nicht berücksichtigt. Dies kann insbesondere bei Beherbergungsstätten in der Nachtzeit zu Konflikten führen.

In den Gewerbegebieten wurden überhaupt keine Regelungen zu öffenbaren Fenstern für schutzbedürftige Räume getroffen, obwohl dort Nutzungen mit schutzbedürftigen Räumen regelmäßig zulässig sind (z.B. Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten).
Im Hinblick auf die schalltechnjsiche Untersuchung und die Ermittlung der Geruchsimmissionssituation wurden zum Teil Fehler bei der Ermittlung der verwendeten Daten gerügt. Beide Gutachten beschreiben zudem nicht mehr die gegenwärtige Bestandsituation im Hafen (Zeitablauf + Veränderung aufgrund von Neuansiedelungen / Modernisierungen / Schließungen) und sollten daher aktualisiert werden.

Neben diesen und weiteren Fehlern machte das Oberverwaltungsgericht aber auch ausdrücklich deutlich, dass der Bebauungsplan in seiner Grundkonzeption nach städtebaulich erforderlich ist und die gerügten Fehler in einem ergänzenden Verfahren gem. § 214 Abs. 4 BauGB geheilt werden können.

Die Schalltechnische Untersuchung, die Luftschadstoffuntersuchung, der Verkehrstechnische Fachbeitrag, die Ermittlung der Geruchsimmissionssituation und die Artenschutzrechtliche Prüfung wurden daraufhin überarbeitet und an die veränderten Rahmenbedingungen (z.B. neue Regelwerke, veränderte Datensätze usw.) angepasst.

Aufgrund der neuen Erkenntnisse aus den Gutachten und der vom Gericht gerügten Fehler wurden die Planurkunde, die textlichen Festsetzungen, die Begründung und der Umweltbericht überarbeitet. Nachdem dieser Prozess nun abgeschlossen ist, wird das Bebauungsplanverfahren ab dem Verfahrensschritt „öffentliche Auslegung“ wieder aufgenommen.

5 Städtebauliches Konzept

In einem ersten Schritt soll zunächst die städtebauliche Konzeption und das Erschließungskonzept vorgestellt werden (Kap. 5), um die stadträumliche und baulich-funktionale Zielsetzung des Bebauungsplanes zu verdeutlichen. In einem zweiten Schritt (Kap. 6) werden dann die Festsetzungen des Bebauungsplanes erläutert und begründet.

5.1 Baustruktur und Nutzung

5.1.1 Teilgeltungsbereich West - Innenstadterweiterung auf dem Werhahn-Gelände

Städtebaulicher Entwurf für den östlichen Altstadtrand

Das Plangebiet unterliegt erheblichen planerischen Beschränkungen, die jede Form der Nachnutzung entscheidend beeinflussen:

- Trennungswirkung und eingeschränkte Erreichbarkeit durch die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen (Rheintorstraße, Düsseldorfer Straße),
- Beeinträchtigung durch den Güterverkehr, Erhalt der Eisenbahninfrastruktur,
- Vorbelastung durch den Straßenverkehr (Lärm, Luftschadstoffe) und durch die gewerbliche Nutzung in der unmittelbaren Umgebung (Gerüche, Lärm),
- Hochwasser / Überschwemmungsgebiet.

Der Bebauungsplan respektiert die in Teilen widerstreitenden Ansprüche an den begrenzten Raum und entwickelt in Kenntnis der vielfältigen Zwangspunkte ein städtebauliches Gesamtkonzept, das gleichwohl ein hohes Maß an gegenseitiger Rücksichtnahme erfordert. Im Folgenden werden die einzelnen Stadtbausteine / Bauabschnitte von Süden nach Norden kurz vorgestellt.

<u>Abschnitt 1: GE1*, „Bug“ und „Königsplatzpassagen“</u>
Eingeschränktes Gewerbegebiet nördlich des UCI Kinos
rd. 4.780 m² Baugebiet, III – IV; GRZ = 0,8, GFZ = 2,2

Der Bebauungsplan sieht an dieser städtebaulich besonderen Stelle gewerblich genutzte Baukörper vor, die auf einem hochwassergeschützten Plateau errichtet werden (37,5 m ü. NN):

- „Königsplatzpassagen“:

Aus der Königstraße, d. h. aus der Perspektive der Innenstadt, entsteht ganz im Süden eine durch maximal viergeschossige Baukörper begleitete Gasse zum Hafen (Gehrecht G), die auf einem kleinen Teilabschnitt überbaut werden kann. Aus der Gasse sind Blickbeziehungen bis zur Hafenmole 1 bzw. in die Königstraße möglich. Die insgesamt drei festgesetzten, viergeschossigen Ost-West-Zeilen überragen mit ihren „Köpfen“ die Hafenpromenade. Dieses stadträumliche Gestaltungsmerkmal wiederholt sich weiter nördlich in den festgesetzten Mischgebieten. Die Zwischengebäude sind maximal dreigeschossig.

- „Bug“:

Den nördlichen Abschluss des eingeschränkten Gewerbegebietes GE1* bildet, dem heutigen Grundstücksverlauf folgend, ein nach Norden spitz zulaufender, viergeschossiger Baukörper, der sich stadträumlich in die Hafenpromenade (Geländeniveau ca. 33,3 m ü. NN) schiebt.

Großzügige Treppenanlagen sollen zwischen dem hochwassergeschützten Plateau (37,5 m ü. NN), auf dem die Baukörper errichtet werden müssen, und der ca. 4 m tiefer gelegenen Hafenpromenade vermitteln.

Der gesamte Bereich wird über eine Grundstückszufahrt (rechts-rein/rechts-raus) an der Rheintorstraße in Verlängerung der Königstraße erschlossen. Veränderungen am Straßenraum sind dazu nicht erforderlich und angesichts der vorhandenen Zwangspunkte auch baulich nicht darstellbar. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde auch eine Lösung mit einer zusätzlichen Linksabbiegespur geprüft und wegen verkehrstechnischer Mängel verworfen. Die erforderlichen PKW- Stellplätze werden in einer Tiefgarage untergebracht (ca. 100 Stellplätze in einer eingeschossigen Tiefgarage). Damit Fußgänger an dieser Stelle die stark befahrene Straße sicher überqueren können, wird eine Fußgängerampel in-

stalliert. Die zur ersten Offenlage als private Verkehrsfläche festgesetzte Rampe der Gleistrasse wird in das eingeschränkte Gewerbegebiet integriert. Diese Teilfläche liegt nicht auf der hochwasserfreien Zone von 37,5 m. In diesem Teilbereich sind keine Gebäude vorgesehen.

Abschnitt 2: Hermann-Straaten-Platz - Hafenquartier
Mischgebiete, insgesamt rd. 17.980 m² Baugebiet,
GRZ = 0,8, GFZ = 2,1 (MI 1); GFZ = 2,0 bzw. 2,1 (MI 2)

Angesichts der schwierigen städtebaulichen Rahmenbedingungen formuliert der Bebauungsplan für das Herzstück der Innenstadterweiterung eine städtebauliche Großform von insgesamt rd. 330 m Länge, um ein stadträumliches vis-a-vis zur großmaßstäblichen Baustruktur der Umgebung und gleichzeitig eine eigene Identität auszubilden.

Die Mischgebiete erstrecken sich von der nördlichen Grenze des Stadtwerke-Geländes im Süden (unterirdisches Regenklärbecken), über die Brachflächen des ehemaligen Sägewerks Werhahn Holz bis zu den denkmalgeschützten Speichergebäude im Norden. Für das gesamte Gebiet ist eine mögliche funktionale Verknüpfung geplant (Tiefgarage, Erschließungsebene, Übergänge zur Hafenpromenade etc.). Die gewählte Gebäudeanordnung sieht eine geschlossene Blockbebauung vor. Diese erlaubt es, zu schützende Nutzungen (insbesondere Wohnnutzung) von dem stark befahrenen Straßenzug Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße als auch von Immissionen aus dem Hafen in den geschützten Binnenräumen / Innenhöfen abzuschirmen. Durch eine Staffelung der Gebäudehöhen und transparente Lärmschutzwände zum Hafenbecken, bleibt die Wasserlage trotzdem erlebbar. Zur Hafenseite sind auskragende Kopfgebäude festgesetzt, um die lange Hafenfront zu rhythmisieren. Richtung der stark befahrenen Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße rücken die festgesetzten Mischgebiete ca. 15 m ab. Durch die Festsetzung von Baulinien ist auch Richtung Westen eine Rhythmisierung der Fassade durch regelmäßige Vor- und Rücksprünge festgesetzt. In Verlängerung der Collingstraße ist eine deutliche Öffnung in der Blockbebauung vorgesehen, um den Sichtbezug zwischen der Innenstadt und dem Hafenbecken zu gewährleisten. Von diesem Platz aus (Arbeitstitel: Hermann-Straaten-Platz) wird das Quartier über eine öffentliche Wegeverbindung durch die Blockinnenbereiche erschlossen.

Wegen der schwierigen Umweltbedingungen (Lärm, Geruch, Luftschadstoffe) muss die an den Hafen heranrückende Mischnutzung - die auch Wohnungsbau ermöglicht - mit besonderer Sorgfalt betrachtet werden. Angesichts der hohen Verkehrsmengen im Straßenzug Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße und der östlich gelegenen Industriegebiete im Neuss-Düsseldorfer Hafen sind daher besondere planerische und bautechnische Maßnahmen erforderlich, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen (z. B. Errichtung allseitig umbauter Innenhöfe, erhöhter baulicher Schallschutz, Einsatz von schallgedämmten Lüftungsanlagen, grundsätzlich keine öffenbaren Fenster schutzbedürftiger Räume in Richtung Hafen).

Das insgesamt ca. 1,8 ha große Gebiet wird als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Das Mischgebiet MI 1 unterscheidet sich vom MI 2 lediglich darin, dass im MI 1 die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden (Nachbarschaftsläden) analog § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässig sind, während im MI 2 Einzelhandel grundsätzlich nicht zulässig ist.

Die Erschließung erfolgt von der zukünftig ausgebauten Einmündung der Collingstraße in die Rheintorstraße (siehe Verkehr). Von hier erfolgt die Ein- und Ausfahrt in die zentrale Tiefgarage. Die erforderlichen Stellplätze werden ausschließlich in einer zentralen Tiefgarage untergebracht. Die zentrale Tiefgarage liegt hochwassergeschützt auf ca. 37,5 m ü. NN. Parallel zur Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße ist eine neue Planstraße (Breite ca. 9 m) festgesetzt, zu der sich die geplante Bebauung orientiert.

Der Straßenraum (außerhalb des Plangebiets) muss nach Westen aufgeweitet werden, um zusätzliche Linksabbiegespuren anzuordnen. Eine Lichtsignalanlage ist vorgesehen (LSA). Als Erschließungsvariante wurde im Vorfeld der Bauleitplanung auch ein Kreisverkehrsplatz an dieser Stelle geprüft, der aber aus verkehrstechnischen Gründen nicht weiterverfolgt wird. Eine Bushaltestelle (Linie 864) unmittelbar am zentralen Gebietseingang verbessert zukünftig das ÖPNV-Angebot.

Mischgebiet MI 1
Mischgebiet, insgesamt rd. 3.970 m² Baugebiet,
GRZ = 0,8, GFZ = 2,1

In Verlängerung der Collingstraße entsteht der zentrale Anknüpfungspunkt des Quartiers. Der geplante Platz ist Teil des übergeordneten städtischen Raumgefüges. Die bezogen auf die Platzfläche rd. 18 m hohen Gebäude nördlich bzw. südlich des Hermann-Straaten-Platzes fassen den öffentlichen Raum und rahmen den Blick in Richtung Hafen bzw. Innenstadt. Die tieferliegende Hafenpromenade am Wasser soll über eine großzügige Treppen- und Rampenanlage an den Platz angeschlossen werden.

Im Bereich des „Hermann-Straaten-Platzes“ sind gewerbliche Nutzungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören, wie Büros und Praxen für Freiberufler, sowie Wohnungen allgemein zulässig. Des Weiteren sind im MI 1 die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden analog § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässig.

Mischgebiet MI 2
Mischgebiet, insgesamt rd. 14.020 m² Baugebiet,
GRZ = 0,8, GFZ = 2,0 bzw. 2,1

Der mit Baulinien zur Rheintor-/Düsseldorfer Straße bzw. zum Hafen festgesetzte Großblock ist durch verbindende Bauwerke in Ost-West-Richtung in vier Blockinnenbereich (A – D) gegliedert. Ausgehend vom geplanten Platz sind diese Blockinnenbereiche öffentlich zugänglich und miteinander verbunden. Hier soll ein großzügig begrüntes und weitgehend verkehrsfreies Wohnumfeld mit unterschiedlichen Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten entstehen.

Alle geplanten Gebäude werden auf einem gegenüber dem Straßenraum leicht angehobenen, hochwassergeschützten Plateau errichtet (ca. 40,2 m üNN). Das Plateau ist für Anlieger der Mischgebiete MI 1 und MI 2 sowie für Versorgungsträger und Rettungsfahrzeuge befahrbar (Tordurchfahrten). Die privaten Wohngärten werden gegenüber der halböffentlichen Quartiersmitte noch einmal um ca. 0,5 m angehoben und mit Hecken umgeben, um die Gärten vor Einblicken von außen zu schützen.

Das „Kranmotiv“, das bereits durch die überkragenden Kopfbauten in den Königsplatzpassagen (GE 1*) als wichtiges stadträumliches Motiv festgesetzt ist, wiederholt sich entlang der Kaikante im Bereich des Mischgebietes. Die Kopfgebäude sind mit niedrigeren Zwischengebäude verbunden, die teilweise über dem Erschließungsniveau „schweben“ sollen. Um trotzdem den erforderlichen Lärmschutz zu gewährleisten, muss eine Lärmschutzwand in gleicher Höhe wie die Kopfbauten errichtet werden (mindestens 57,7 m ü NN), die die Fassade ober- bzw. teilweise auch unterhalb der Verbindungsbauwerke zu einer geschlossenen Wand ergänzt. Während die zu ergänzende Lärmschutzwand unterhalb des Verbindungsbauwerks auf den Geländesprung zwischen 40,2 m und 37,5 m zurückspringen soll, soll sie oberhalb der Verbindungsbauwerke möglichst weit Richtung Hafenfassade rücken. So können die dahinter liegenden Bereiche für eine Dachterrasse genutzt werden. Insgesamt entstehen so zwei Lärmschutzwände, welche statisch einfacher und kostengünstiger zu erstellen und ebenfalls leichter zu pflegen sind, als eine durchgängige fünfgeschossige Lärmschutzwand.

Zum Hafenbecken entsteht durch die festgesetzten Geländehöhen eine ca. 4 m hohe, neue Kaimauer, die die leicht geschwungene Hafenpromenade (ca. 33,3 m üNN) begrenzt. Auf diesem ersten Niveau (ca. 37,5 m üNN) werden die Verbindungsbauwerke zwischen den Kopfgebäuden errichtet. Hier sind alternativ auch geschützte Kleinkinderspielplätze vorstellbar. Das obere, 40,2 m hohe Geländeniveau vermittelt zum westlich angrenzenden Straßenniveau. Der Niveauunterschied zwischen oberem und unterem Niveau wird als Tiefgaragenebene genutzt.

Im nördlichen Teilbereich des MI 2 ist die abschirmende Wirkung zu einem allseitig umschlossenen Innenhof planungsrechtlich nicht gesichert ist. Eine Nutzung schutzbedürftiger Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 ist deshalb nur zulässig, wenn die Fenster zu diesen Räumen nicht öffenbar sind.

Abschnitt 3: Speichergebäude mit nördlicher Erweiterung
Gewerbegebiet GE 2*, insgesamt rd. 6.730 m² Baugebiet,
bis zu XIII; GRZ = 0,8, GFZ = 4,1 bzw. 4,8

Der Altbestand der Neusser Lagerhaus Gesellschaft bietet die Chance, die industrielle Historie des Ortes auch nach der Umgestaltung des Werhahn-Geländes ablesbar zu machen und an die Neusser Hafen-Geschichte anzuknüpfen. Zusammen mit den erhaltenswerten Verladeanlagen, den Gleisen und den vielfältigen sonstigen Spuren der Hafentätigkeit, trägt dieses Ensemble ganz entscheidend dazu bei, der geplanten neuen Stadtkante am Wasser ein unverwechselbares Erscheinungsbild zu verleihen. Die geplante Revitalisierung der überwiegend leerstehenden Gebäude ist für das Gelingen des Gesamtkonzeptes von besonderer Bedeutung.

Der Bebauungsplan sieht vor, die denkmalgeschützten Speichergebäude umzunutzen und das Ensemble an seiner zur Innenstadt, d. h. zum Münster hin orientierten Schmalseite in seiner stadträumlichen Bedeutung noch zu überhöhen. Die geplante Hafenpromenade erhält einen stadträumlich angemessenen Abschluss. In Ergänzung des Altbaubestandes ist eine abschirmende Blockrandbebauung an der Düsseldorfer Straße vorgesehen, die in den Obergeschossen an die historischen Speicher angebaut werden kann. Unmittelbar angrenzend an das denkmalgeschützte Getreide-Lagerhaus, wird zukünftig ein bis zu sechsgeschossiges Parkhaus errichtet. Hier sollen in erster Linie die erforderlichen Stellplätze für die Nutzungen innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebietes GE 2* untergebracht werden, bei denen es aufgrund der Baustruktur und der fehlenden Freiflächen nicht gelingen wird, eine nennenswerte Anzahl von Stellplätzen in oder am Gebäude zu errichten. Für den Bereich ist eine Baugenehmigung für eine Hotel- und Kongressnutzung erteilt worden.
Das Gelände wird über die vorhandene bzw. ertüchtigte Zufahrt von der Düsseldorfer Straße aus erschlossen. In diesem Zusammenhang muss das zweigeschossige Verwaltungsgebäude der Neusser Lagerhausgesellschaft an der Düsseldorfer Straße (1b) zurückgebaut werden, um ausreichend Platz für eine leistungsfähige und verkehrssichere Einmündung zu gewinnen. Dieses erfolgte in enger Abstimmung mit der Denkmalbehörde.

Abschnitt 4: Gewerbegebiet nördlich der historischen Speichergebäude
GE 3*, Handwerkerhof, ca. 5.950 m² Baugebiet, GRZ = 0,8, GFZ = 1,2

Im Norden des Plangebiets, eingerahmt von zwei Betriebsgleisen der Hafenbahn schließt sich das das eingeschränkte Gewerbegebiet GE 3* an. Die Hafenpromenade endet an der denkmalgeschützten Verladeanlage, hier setzt die eigentliche Hafennutzung wieder ein (Zaun, Ausziehgleise, Rangierflächen).

Das verbleibende Gelände im Norden, bis zur nördlich angrenzenden Fläche eines Logistikers, ist zukünftig als „Handwerkerhof“ vorgesehen. Hier können sich z. B. kleine und mittlere, hafenaffine Betriebe ansiedeln, die nicht auf eine exponierte Lage an einer Hauptverkehrsstraße angewiesen sind. Der Bereich ist über eine neue Planstraße im Verlauf einer heute vorhandenen Grundstückszufahrt an die Düsseldorfer Straße angeschlossen.

Flächenbilanz 1: Teilgeltungsbereich West

Baugebietskategorie	**Flächengröße in m² (gerundet)**	**% des TGB West (gerundet)**
Teilgeltungsbereich West	59.740 m²	100 %
GE 1*	4.780 m²	
GE 2* inkl. 80 m² Kran	6.730 m²	
GE 3*	5.950 m²	
MI 1	3.970 m²	
MI 2	14.020 m²	
Baugebiete Gesamt	**35.450 m²**	**60 %**
Fläche für Abwasserbeseitigung	1.520 m²	
Flächen für Bahnanlagen	7.140 m²	
Öffentliche Verkehrsflächen	5.880 m²	
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung	9.750 m²	
sonstige Gebiet Gesamt	**24.290 m²**	**40 %**

5.1.2 Teilgeltungsbereich Ost – Pierburg- Gelände

Gewerblich-industrielle Entwicklung auf der Hafenmole 1

Der Bebauungsplan konzentriert sich in Übereinstimmung mit den Ergebnissen des Rahmenplans „Stadthafen Neuss“ aus dem Jahre 2006 auf allgemeine Angaben zur Flächenverteilung und Nutzungszonierung im Interesse einer planerischen Konfliktbewältigung. Das Plangebiet ist über die bestehende Industriestraße erschlossen, die ausgebaut und ertüchtigt wurde.

Nutzungszonierung 1: Öffentliche Grünfläche „Uferpark“
ÖG1 und ÖG2, rd, 24.040 m²

Die öffentliche Grünfläche „Uferpark“ im Westen der Hafenmole 1 stellt ein wichtiges gestalterisches Element dar. Sie schafft eine räumliche und visuelle Trennung zwischen Innenstadt und Hafen und gleichzeitig innenstadtnahe Naherholungsflächen. Im Übergang zu den festgesetzten, eingeschränkten Gewerbe- bzw. Industriegebieten ist ein 3 - 5 m hoher, begrünter Sichtschutzwall festgesetzt. Der Uferpark ist über eine neue Fußgängerbrücke an die Hafenpromenade auf Höhe der Collingstraße angeschlossen.

Nutzungszonierung 2: eingeschränktes Gewerbegebiet GE 4*
Eingeschränkte gewerbliche Hafennutzung im Übergang zur Innenstadt, rd. 57.000 m²

In GE 4* werden Betriebe und Anlagen der Abstandsklassen I - V ausgeschlossen (1.500 m – 300 m Abstand zu nächstgelegenen Wohnbebauung), um besonders störende Anlagen von vorneherein auszuschließen. Ausnahmsweise können Betriebe der Abstandsklasse V zugelassen werden, wenn diese durch besondere technische Maßnahmen oder durch Betriebsbeschränkungen ihre Emissionen über das normalerweise zu erwartende Maß hinaus deutlich begrenzen können (sog. „Atypik“). Auch die Regelungen zur Zulässigkeit von sog. „Störfallbetrieben“ sowie die festgesetzten Lärmemissionskontingente (L_{EK}) dienen diesem Zweck. Wohnungen und Betriebe des Beherbergungsgewerbes sind hier nicht zulässig.

Nutzungszonierung 3: eingeschränktes Industriegebiet GI*
Eingeschränkte industrielle Hafennutzung, 33.000 m²

Entsprechend des Konzeptes des nach Osten hin zunehmenden Störgrades der anzusiedelnden Anlagen sind in den stadtabgewandten Bereichen am Hafenbecken 2 auch Betriebe und Anlagen mit höheren Emissionen zulässig. Hierfür setzt der Bebauungsplan, dem im Jahre 2006 beschlossenen Rahmenplan folgend, ein ca. 3,3 ha großes eingeschränktes Industriegebiet fest. Im GI* werden Betriebe und Anlagen der Abstandsklassen I – IV ausgeschlossen (1.500 m – 500 m Abstand zu nächstgelegenen Wohnbebauung).

Flächenbilanz 2: Teilgeltungsbereich Ost

Baugebietskategorie	Flächengröße in m² (gerundet)	% des TGB Ost (gerundet)
Teilgeltungsbereich Ost	117.430 m²	100 %
GE 4*	57.000 m²	
GI*	33.000 m²	
Baugebiete gesamt	**90.000 m²**	**77 %**
Öffentliche Grünflächen ÖG1 und ÖG2	24.040 m²	
öffentliche Verkehrsfläche	2.480 m²	
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	910 m²	
sonstige Gebiete gesamt	**27.430 m²**	**23 %**

5.2 Verkehr

5.2.1 Teilgeltungsbereich West

Drei Anknüpfungspunkte für die äußere Erschließung

Aufbauend auf den Ergebnissen des Verkehrskonzeptes aus der übergeordneten Rahmenplanung wurde im Vorfeld des Bebauungsplanes ein Verkehrsgutachten erarbeitet, das die Auswirkungen des Vorhabens auf die angrenzenden Straßenräume in den Blick nimmt und die geplanten öffentlichen und privaten Erschließungsanlagen im Detail festlegt. Das Verkehrskonzept wurde im Rahmen des ergänzenden Verfahrens verifiziert (SSP Consult, Januar 2018).

Die vorhandenen Verkehrsanlagen sollen weitgehend in ihrer heutigen Form erhalten bleiben. Änderungen ergeben sich grundsätzlich nur im Bereich des zentralen Erschließungspunktes „Mitte“ in Verlängerung der Collingstraße. Das Plangebiet wird an drei Stellen an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen:

Erschließung Süd

Die „Erschließung Süd“ an der Königstraße dient dem geplanten, eingeschränkten Gewerbegebiet GE 1* (Tiefgaragen, Anlieferung, Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge). Die KFZ befahren die gebäudebegleitende Tiefgarage von Süden (rechts-rein) und verlassen das Gelände nach Norden (rechts-raus). Linksabbiegen ist angesichts der Verkehrsmengen auf der Rheintorstraße nicht möglich. Der schmale öffentliche Raum zwischen der Blockrandbebauung im Westen und dem Kino bzw. dem Betriebsgleis der Neuss-Düsseldorfer Häfen im Osten lässt eine Aufweitung des Straßenraums ohne eine Nutzung des bestehenden Betriebsgleises nicht zu.

Für den nicht motorisierten Verkehr wird nördlich der Anbindung eine Lichtsignalanlage, die nur auf Anforderung von Fußgängern den Verkehrsfluss auf der Rheintorstraße unterbricht, angeordnet. Die Fußgängerfurt wird über den Gleiskörper der Hafenbahn hinweggezogen und mündet in die heutige Rampe zum Hafenbecken 1. Von hier aus kann der nicht-motorisierte Verkehr die Hafenpromenade erreichen.

Die Hafenrampe bleibt überwiegend in ihrer heutigen Form erhalten. Sie dient in erster Linie dem Not- und Rettungsverkehr für das Hafenbecken 1. Von hier aus kann auch das Betriebsgelände der Stadtwerke angefahren werden (unterirdisches Regenklärbecken).

Das Betriebsgleis der Neuss-Düsseldorfer Häfen im Verlauf der Rheintorstraße bleibt erhalten und wird weiter genutzt. Die erforderlichen technischen Sicherungsmaßnahmen bei der Querung mit dem Betriebsgleis werden mit den unmittelbar benachbarten Sicherungsmaßnahmen am Betriebshof des UCI-Kinos verknüpft. Das Betriebsgleis im Verlauf der Hafenrampe wird stillgelegt, sobald die Hafenpromenade entlang des Hafenbeckens 1 entsteht.

Erschließung Mitte - in Alternativen

Für die zentrale Hauptzufahrt des Hafenquartiers wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan grundsätzlich zwei Lösungsansätze entwickelt, die beide ausreichend leistungsfähig sind und die sich in der Örtlichkeit auch umsetzen lassen:

- Kreuzung; als Vorzugslösung wird ein Ausbau der vorhandenen Einmündung zur lichtsignalgeregelten Kreuzung mit separaten Linksabbiegespuren und einer separaten Rechtsabbiegespur von Süden kommend vorgeschlagen. Der vorhandene Straßenraum muss dazu nach Westen aufgeweitet werden,
- Kreisverkehrsplatz; alternativ ist auch ein Kreisverkehrsplatz denkbar, der außerdem notwendige Umwegfahrten in der Umgebung vermeiden und die Orientierung im weiteren Umfeld erleichtern würde.

Die Erschließungsvariante „Kreuzung“ wurde einvernehmlich nach ausführlicher Diskussion mit den zuständigen Fachbehörden wegen ihrer verkehrstechnischen Vorteile bei der weiteren Planung zugrunde gelegt. Um die zentrale Rolle dieses Bereiches noch zu unterstreichen und das ÖPNV- Angebot weiter zu verbessern, wurde schließlich noch eine zusätzliche Bushaltestelle im Kreuzungsbereich für die Linie 864 vorgesehen.

Grundsätzlich wird am Verkehrskonzept festgehalten. Gleichzeitig wird Folgendes vereinbart:

- Dem Bebauungsplanverfahren nachgelagert, wird eine erneute Verkehrszählung vorgenommen.
- Der vorliegende verkehrstechnische Entwurf wird darauf aufbauend ggf. überarbeitet.
- Der Ausbau erfolgt auf der Grundlage des überarbeiteten Entwurfs.
- Der Investor verpflichtet sich zur Tragung der daraus resultierenden (Mehr-)Kosten.

Die privaten PKW (Anwohner, Besucher) fahren von Norden oder Süden auf das Gelände, und tauchen sofort über die unter dem Hermann-Straaten-Platz, angelegte Rampe in eine zentrale Tiefgarage ab (auf ca. 37,50 m ü. NN, hochwassergeschützt). Für die Anlieferung am Hermann-Straaten-Platz und für Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge stehen beidseits der Tiefgaragenabfahrt zwei flache Rampen zur Verfügung, über die der privilegierte Verkehr das Plateau, d. h. die gemeinsame Erschließungsebene des gesamten Hafenquartiers erreicht (40,20 m ü. NN). Das Innere des Quartiers, also das unmittelbare Wohnumfeld, ist damit mit Ausnahme des privilegierten Versorgungs- und Notverkehrs nahezu verkehrsfrei.

Für Fußgänger und Fahrradfahrer stehen attraktive Aufenthalts- und Bewegungsflächen im Inneren des Hafenquartiers und entlang der Hafenpromenade zur Verfügung. Über die lichtsignalgeregelte Kreuzung an der Collingstraße kann auf kurzen Wegen die Haltestelle Theodor-Heuss Platz und der weiter westlich liegende Hauptbahnhof erreicht werden (ca. 7 Minuten Fußweg inkl. Wartezeit). Daneben sind weitere Bahnquerungen für Fußgänger angedacht.

Der vorhandene Radfahrstreifen am östlichen Fahrbahnrand der Düsseldorfer Straße bleibt erhalten. Eine untergeordnete Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer existiert noch im Bereich der Einmündung Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße. Sollte in diesem Bereich zu einem späteren Zeitpunkt eine weitere Haltestelle des ÖPNV eingerichtet werden (z. B. U75), wird durch zusätzliche technische Sicherungsmaßnahmen am Betriebsgleis der Neuss-Düsseldorfer Häfen ein weiterer Zugang zum Hafenquartier ermöglicht.

Das Betriebsgleis der Neuss-Düsseldorfer Häfen im Verlauf der Rheintorstraße bleibt erhalten. Für die Quartierzufahrt werden entsprechende technische Sicherungsmaßnahmen vorgesehen. In den seltenen Fällen, in denen das Gleis tatsächlich befahren wird, kann das Hafenquartier für jeweils wenige Minuten nicht mit dem KFZ erreicht werden.

<u>Erschließung Nord</u>

Im Bebauungsplanverfahren wurden für die Erschließung Nord mehrere Varianten untersucht. U. a. wurden kreuzungsfreie Lösungen und Lichtsignalgeregelte Lösungen geprüft. Unter Leistungsfähigkeitsgesichtspunkten war eine lichtsignalgeregelte Lösung mit Linksabbiegen möglich. Allerdings greift diese Lösung erheblich in den Verkehrsablauf auf der Düsseldorfer Straße ein und reduziert die derzeitige Verkehrsqualität spürbar. In Abstimmung mit der Stadt Neuss wird diese Lösung daher nicht weiter verfolgt. Anstelle dessen wird eine reine „Rechts-rein – Rechts-raus Lösung“ vorgesehen. Um ein unerlaubtes Linksabbiegen in Zukunft zu verhindern, wird in der Zufahrt ein Fahrbahnteiler eingebaut. Die Ausfahrer in Richtung Innenstadt müssen dann zunächst nach rechts abbiegen und können über die Scharnhorsterstraße wenden und in Richtung Innenstadt fahren. Für die aus Norden kommenden Fahrzeuge wird eine Blockumfahrung über die Collingstraße zur Düsseldorfer Straße in Fahrtrichtung Norden notwendig.

Bei der Neugestaltung wird die bestehende Rampe zum Gewerbegebiet auf 6,5 m verbreitert, so dass zukünftig auch der Begegnungsverkehr LKW / LKW möglich wird. Der Einmündungsbereich der Rampe in die Düsseldorfer Straße wird gegenüber dem Bestand deutlich großzügiger ausgebildet und kann von Lastzügen befahren werden. In diesem Zusammenhang wurde das zweigeschossige Verwaltungsgebäude der Neusser Lagerhausgesellschaft an der Düsseldorfer Straße (1b) abgerissen, um ausreichend Platz für eine leistungsfähige und verkehrssichere Einmündung zu gewinnen. Die Rampe erhält hafenseitig einen Fußweg, so dass Fußgänger ungehindert vom motorisierten Verkehr gehen können. Der die Rampe begleitende Fußweg wird mit dem Fußweg der Düsseldorfer Straße verbunden und führt auch in die festgesetzten Mischgebiete.

Öffentliche Erschließungsstraße

Von der Erschließung Mitte wird auch die öffentliche Verkehrsfläche, welche der Erschließung des Mischgebietes dient, zwischen der Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße und dem Mischgebiet erreicht. Diese ist ausschließlich in Richtung Norden zu befahren. Der Querschnitt von 9,0 m sieht einen Schutzstreifen von 0,5 m zur Hafenbahn, einen Parkstreifen von 2,5 m, eine Fahrbahn von 3,5 m und einen Gehweg von 2,5 m vor. Im Norden wird die neue Erschließungsstraße südlich der Zuwegung zum Parkhaus um das dort geplante Hotel weiträumig herumgeführt und an die öffentliche Straße zum Parkhaus als nachrangige Straße angeschlossen.

Innerhalb dieser öffentlichen Verkehrsfläche zwischen Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße und dem Mischgebiet sind auf der Bahn zugewandten Seite öffentliche Stellplätze vorgesehen. Weitere oberirdische Stellplätze sind nördlich des Mischgebietes MI 2 (vor dem geplanten Hotel, gekennzeichneter Bereich) angedacht. Ansonsten sind Stellplätze in den Mischgebieten nur unterirdisch zulässig.

5.2.2 Teilgeltungsbereich Ost

Auf der Hafenmole 1 vollzieht der Bebauungsplan zunächst den bereits abgeschlossenen Aus- und Umbau der Industriestraße nach (neuer Wendeplatz, Anschluss an den Mitarbeiterparkplatz der Firma Thomy). Entlang der Nordgrenze der Firma Vetten Krane GmbH verläuft zukünftig der öffentliche Geh- und Radweg, der die Industriestraße mit dem geplanten Uferpark verbindet.

6 Begründung der Planinhalte

Im Rahmen des Heilungsverfahrens erfolgten aufgrund materieller Mängel des für unwirksam erklärten Bebauungsplans sowie aufgrund einer veränderten Sach- und Rechtslage folgende wesentliche Anpassungen:

- Aktualisierung Kartengrundlage im Koordinatensystem (ETRS89/UTM), insbesondere Aktualisierung im Bereich des Brückenbauwerks, der Kaistraße, der Neubebauung auf der Hafenmole 1 u. a. m.)
- Entfall verkleinerter Planausschnitte für Teilbereiche zu den Themen „Immissionsschutz“, „Altlasten / Altlastenverdachtsflächen“ zugunsten von das gesamte Plangebiet umfassenden Blättern im Maßstab 1:1000
- Wegfall des Sondergebietes im TGW zugunsten einer Vergrößerung des eingeschränkten Gewerbegebietes GE2*
- Anpassung des Maßes der baulichen Nutzung bzw. Höhe baulicher Anlagen entsprechend erteilter Baugenehmigungen im GE2*
- Anpassung der Festsetzung von Auskragungen im Teilgeltungsbereich West
- Höhenfestsetzungen in den Mischgebieten (keine Festsetzung von Vollgeschossen)
- Anpassung der Lärmemissionskontingente / Zusatzkontingente, unter Berücksichtigung erteilter Genehmigungen auf der Hafenmole 1 (GE4*/GI*)
- Anpassung der Abgrenzung GE4*/GI* entsprechend erteilter Baugenehmigungen bzw. realisierter Vorhaben auf der Hafenmole 1
- Entfall Wohnausschluss in den festgesetzten Mischgebieten
- Ausschluss öffenbarer Fenster in allen Baugebieten mit eindeutig definierten Ausnahmen in den Mischgebieten
- Nachrichtliche Übernahme gesetzlich festgesetzter Überschwemmungsgebiete
- Keine Roteintragungen für Straßenplanung außerhalb des Plangebietes
- Keine Darstellungen von geplanten Treppen und Rampen
- Keine Höhenangaben / Vermassung in öffentlichen Verkehrsflächen
- Entfall von Grundwassermessstellen im Plangebiet

6.1 Art der baulichen Nutzung

6.1.1 Mischgebiete

Die Festsetzung von Mischgebieten folgt der planerischen Leitvorstellung, westlich des Hafenbeckens 1 ein kleinteiliges Nutzungsgefüge aus das Wohnen nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben und Wohnen als Erweiterung der Innenstadt vorzusehen. Nur der Nutzungskatalog eines Mischgebiets ist geeignet, insbesondere neue Bürostandorte zu schaffen und gleichzeitig durch zusätzliche innerstädtische Wohnangebote zu einer nachhaltigen Belebung der Innenstadt auch nach Geschäftsschluss beizutragen.

a) Innenstadtnahes Wohnen in der Nachbarschaft zum Hafen

Das Plangebiet zeichnet sich durch eine außerordentliche Lagegunst zu den zentralen Einrichtungen der Stadt Neuss aus. In wenigen hundert Metern Entfernung erreicht man den Hauptbahnhof sowie die sich von dort nach Südosten annähernd parallel zum Plangebiet erstreckende Haupteinkaufsstraße und ihre mit teilweise hochwertigem Einzelhandelsbesatz aufwartenden Seitenstraßen. Auch das Dreieck zwischen Quirinus-Münster, Zeughaus und Rathaus, in dem sich wesentliche Teile des öffentlichen Lebens in Neuss abspielen und sich gerade in den letzten Jahren eine gastronomische Szene mit hochfrequentierten Anziehungspunkten entwickelt hat (insbesondere an Münster- und Rathausplatz mit ihrer Außengastronomie), ist in wenigen Minuten fußläufig erreichbar.

Gleiches gilt für einige kulturelle und sportliche Stätten. Das Gelände des UCI-Kinos grenzt unmittelbar an das Plangebiet an, das Hitch-Kino und das Rheinische Landestheater Neuss befinden sich in der nahegelegenen Tranktorpassage. Südlich des Hafens grenzt das Gelände der Neusser Galopprennbahn an, auf dem sich auch das Globe-Theater mit seinem international anerkannten Shakespeare-Festival befindet.

Gleichzeitig ist die Anbindung in Richtung Düsseldorf über die Südbrücke und zu wichtigen Neusser Arbeitgebern im Gewerbegebiet Hammfeld besser, als dies für die meisten anderen Wohngebiete in

Neuss gilt. Es gibt im Stadtgebiet Neuss wohl keine weitere zur Entwicklung bereit stehende Brachfläche, die die genannten Lagevorteile in diesem Ausmaß auf sich vereinen würde.

Aufgrund dieser Ausgangslage ist es vorrangiges Planungsziel der Stadt Neuss, das nun schon lange brachliegende sog. „Werhahn-Gelände“ einer hochwertigen Nutzung zuzuführen. Schon die städtebauliche Rahmenplanung, die diesen Bebauungsplan vorbereitete, hatte zum Ergebnis, dass modernes Wohnen am Wasser auch in Neuss möglich sein und die Innenstadt mit ihrer charakteristischen Nutzungsmischung aus Gewerbe und Wohnen bis an das Hafenbecken 1 ausgedehnt werden kann.

Dem steht eine erhebliche Vorbelastung des Plangebiets durch Immissionen gegenüber. Im Osten schließt der Neuss-Düsseldorfer Hafen, einer der größten Binnenhäfen Deutschlands, an, und im Westen verläuft die verkehrlich stark belastete Rheintor- bzw. Düsseldorfer Straße. Dadurch wird hinsichtlich der Faktoren Lärm, Luftschadstoffe und Geruch eine Ausgangssituation begründet, die für eine abwägungsgerechte Planung von Wohnnutzung eine sorgfältig auf den Einzelfall abgestimmte Konfliktlösung unter Rückgriff auf besondere Schutzvorkehrungen erfordert. Die Vorbelastung wurde zunächst für jeden der genannten Faktoren ermittelt und auf dieser Grundlage einer planerischen Konfliktlösung zugeführt. Insbesondere die hohe Lärmbelastung erforderte eine Herangehensweise, die in einem spezifischen Lärmkonzept für den Standort mündete.

Die Stadt Neuss nimmt die hohe Vorbelastung abwägend in Kauf und geht die im weiteren erläuterten Wege zur Konfliktlösung, um ihr vorrangiges Planungsziel zu verwirklichen, an diesem zentral gelegenen Standort neue Angebote innenstadtnahen Wohnens und Arbeitens (im Mischgebiet) planungsrechtlich vorzubereiten. Zugunsten der Planung stellt sie in ihre Abwägung insbesondere auch die Belange der Schonung des Freiraums, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und des Vorrangs der Innenentwicklung gem. § 1a Abs. 2 S. 1 BauGB ein.

b) Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt für den südlichen Bereich westlich des Hafenbeckens 1 bis zu den historischen Lagerhäusern eine gemischte Baufläche dar. Die historischen Lagerflächen und der daran nördlich anschließende Bereich sind als Gewerbegebiet dargestellt. Die Hafenmole 1 ist stadtseitig durch eine Grünfläche eingefasst. Der Molenkopf sowie die westliche Teilfläche der Hafenmole 1 ist als Gewerbegebiet, der östliche Teil ist als Industriegebiet dargestellt. Eine der wichtigsten Planungsprämissen der vorliegenden Bebauungsplanung ist die Lösung des vorgefundenen Immissionskonflikts an der Nahtstelle der Innenstadt mit dem Neusser Hafen. Die Planung nimmt sich selbst des Konflikts an und löst ihn durch ein integriertes Lärmschutzkonzept (siehe 6.8.2).

c) Planerischer Immissionsschutz nach § 50 BImSchG

Die Planung berücksichtigt den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG. Die in Abstimmung mit den zuständigen Immissionsschutzbehörden des Rhein-Kreises Neuss sowie der Bezirksregierung Düsseldorf im vorlaufenden Verfahren entwickelte Lösung trägt dem ausdrücklichen Anliegen der Planung nach einer Bestandssicherung und Entwicklung der Betriebe im Hafengebiet Rechnung. Zugleich werden innerhalb des Plangebietes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.

Eine Nutzungszonierung, wie sie im Flächennutzungsplan und im Bebauungsplan vorgenommen wird, ist ein anerkanntes Instrument, dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG Rechnung zu tragen und einen bestehenden immissionsschutzrechtlichen Konflikt zu bewältigen. Im Rahmen dieses Bebauungsplans werden Maßnahmen festgesetzt, mit denen insbesondere die Belange des Lärmschutzes bewältigt werden (näher dazu unter 6.8.2.2 „Gewerbelärm“). Wenn der Lärmkonflikt durch ein Zusammenspiel aus Nutzungszonierung und dem aus planerischen Festsetzungen bestehenden Lärmschutzkonzept bewältigt wird, sind die Vorgaben des § 50 BImSchG erfüllt. Dies gilt, zumal § 50 BImSchG eine Abwägungsdirektive oder – insoweit ist seine Reichweite umstritten - ein Optimierungsgebot darstellt. Da die Planung stets und von vornherein das Ziel in den Vordergrund gestellt hat, den Lärmkonflikt zu lösen, wurde § 50 BImSchG mit dem gebotenen Gewicht in die Abwägung eingestellt.

In diese Abwägung sind zudem die gewichtigen städtebaulichen Belange eingegangen, die für die Planung, insbesondere für die Festsetzung von Mischgebieten an diesem Standort sprechen. Die bislang wenig attraktive Lage des brachliegenden Geländes und die eingeschränkte Zugänglichkeit der Grundstücke behindern seit Jahrzehnten eine angemessene Umnutzung. Lediglich im Bereich des UCI Kinos

ist es gelungen, eine zentrale Kultur- und Freizeiteinrichtung zu etablieren. Es besteht die Gefahr, dass sich der bestehende städtebauliche Missstand weiter verfestigen würde. Auch die Nutzungsvorgaben des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes „Stadthafen Neuss“ stehen einer rein gewerblichen Nutzung entgegen. Dem innerstädtischen Wohnen kommt danach eine besondere Rolle bei der nachhaltigen Belebung der Innenstadt zu. Nur eine kleinteilige innenstadttypische Nutzungsmischung aus Gewerbe, Dienstleistung, Kultur- Bildungs- und Freizeitangeboten und Wohnen erscheint langfristig geeignet, die Attraktivität des Standortes „Innenstadt“ auf Dauer zu sichern. Die Planung greift aktuelle Reurbanisierungstendenzen auf. Die Vermeidung von Flächenverbrauch und die Förderung der Innenentwicklung gehören zu den zentralen Anliegen gegenwärtiger Planung auf allen Ebenen.

Mischgebiet MI 1 im Bereich des Hermann-Straaten-Platzes

Im Mischgebiet MI 1 im Bereich des „Hermann-Straaten-Platzes“ sind innenstadttypische gewerbliche Nutzungen, beispielsweise Nachbarschaftsläden sowie Büros / Praxen für Freiberufler und Wohnungen zulässig. Der kompakte Block südlich des „Hermann-Straaten-Platzes“ wäre aufgrund seiner exponierten Lage im Stadtgrundriss auch für ein kleineres Büro-/Ärztehaus geeignet.

Mischgebiet MI 2 nördlich des Hermann-Straaten-Platzes

Das Mischgebiet MI 2 nördlich des „Hermann-Straaten-Platzes“ unterscheidet sich ausschließlich durch den kompletten Ausschluss des Einzelhandels vom Mischgebiet MI 1. Im MI 2 sind keine Nachbarschaftsläden vorgesehen.

Ausschluss von Tankstellen und Gartenbaubetrieben (MI 1 und MI 2)

In den festgesetzten Mischgebieten sind Gartenbaubetriebe und Tankstellen gem. § 1 Abs. 5 BauNVO ausgeschlossen, da sie dem zu entwickelnden Gebietscharakter nicht entsprechen. Eine Ansiedlung derart großflächiger Betriebe ist nirgends im Plangebiet realisierbar, ohne dass funktionale und gestalterische Beeinträchtigungen zu befürchten wären. Tankstellen sind darüber hinaus wegen des zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommens (Immissionsschutz) ausgeschlossen. Der Bedarf an Tankstellen ist durch die etwa 400 m nördlich liegende Tankstelle an der Düsseldorfer Straße gedeckt.

Die Errichtung von E-Ladesäulen ist vom Ausschluss von Tankstellen nicht betroffen, da hier deutlich geringere Frequenzen an den Ladesäulen durch Zu- und Abfahrten zu erwarten sind.

Ausschluss von Vergnügungsstätten und Sexgewerbe (MI 1 und MI 2)

In den Mischgebieten werden die nach Baunutzungsverordnung ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten sowie Spielhallen, Betriebe des Sexgewerbes sowie Unternehmen, die Wetten, insbesondere Sportwetten im Sinne des § 21 Abs. 1 S. 1 Glücksspielstaatsvertrag und Rennwetten im Sinne der §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 Rennwett- und Lotteriegesetz, vermitteln zum Schutz der Wohnnutzung im Plangebiet und der angrenzenden Wohnbebauung vor Störungen der Wohnruhe vor allem im Nachtzeitraum ausgeschlossen.

Die Rechtsprechung sieht eine Vergleichbarkeit von Sportwettbüros und Spielhallen. Demgegenüber sind sie jedoch nicht vergleichbar mit z. B. Lotto-Toto-Annahmestellen. Die Gestaltung des Wettspielangebots erzielt ihren besonderen kommerziellen Wert gerade darin, die Gäste mit dem Wettgeschehen so zu unterhalten, dass sie weiter vor Ort bleiben und auf das Wettangebot zugreifen. Wettbüros ziehen daher, ähnlich wie Spielhallen und abweichend von Lotto- und Toto-Annahmestellen, ein anderes Publikum an als ein Ladengeschäft.

Durch die Ansiedlung von Vergnügungsstätten kann es zu möglichen Verdrängungseffekten sowie weiteren zu befürchtenden Auswirkungen mit den damit verbundenen Wert- und Imageverlusten im Bereich des Plangebietes sowie der angrenzenden Innenstadt kommen. Als Folge solcher Niveauabsenkungen entstehen sogenannte 'Trading-Down-Effekte", die die weitere Ansiedlung von Vergnügungsstätten, gerade in der angrenzenden Innenstadt, nach sich ziehen können.

Um solchen Tendenzen entgegen zu treten und die städtebauliche Ordnung langfristig zu bewahren ist es Zielsetzung, die Ansiedlung von Vergnügungsstätten gemäß § 6 Abs. 3 BauNVO sowie zum Teil

gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO planungsrechtlich zu steuern und diese in den sensiblen Bereichen (direkte Nähe zur Innenstadt) auszuschließen.

Ausschluss von Einzelhandel (MI 1 und MI 2)

In den Mischgebieten MI 1 und MI 2 ist der Einzelhandel grundsätzlich ausgeschlossen. Zwecke des Einzelhandelsausschlusses sind zum einen der Schutz der zentralen Versorgungsbereiche und zum anderen die Sicherung der Flächen für andere Gewerbebetriebe. Der weitgehende Ausschluss von Einzelhandel trägt darüber hinaus auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen auf der Rheintorstraße nicht noch stärker zu erhöhen.

Eine Grundlage für den Einzelhandelsausschluss bildet die Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts der Stadt Neuss aus Juni 2015. Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches nach dem Einzelhandelskonzept. Insbesondere gehört es nicht mehr zum zentralen Versorgungsbereich „Innenstadt“. Im Einzelhandelskonzept wird besonders darauf Wert gelegt, dass im Nahbereich der zentralen Versorgungsbereiche diese nicht ausufern.

Einer näheren Einzelhandelsuntersuchung für das Plangebiet bedurfte es nicht. Wenn ein gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept die Einzelhandelsentwicklung im gesamten Stadtgebiet nachvollziehbar und widerspruchsfrei ordnet, bedarf es auf der Ebene eines Bebauungsplans, der dieses Einzelhandelskonzept für einen bestimmten Bereich umsetzen soll, keiner weiteren Differenzierung unter dem Gesichtspunkt der Zentreneignung.

Ausgenommen von dem Einzelhandelsausschluss sind im Mischgebiet MI 1 nur die Nachbarschaftsläden. In den textlichen Festsetzungen wurde die Bezeichnung „Nachbarschaftsläden (Einzelhandelsbetriebe mit einer Nutzfläche von höchstens 400 m^2)“ gewählt, da dieser Anlagentyp in ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung als festsetzungsfähig anerkannt ist (BVerwG, Beschl. v. 8.11.2004 – 4 BN 39/04; BVerwG, Beschl. v. 18.2.2009 – 4 B 54/08; OVG NRW, Urteil v. 06.12.2018- 7 A 2379/16). Die Formulierung dient insofern der Rechtssicherheit.

Dennoch ist sachgerecht mit der Tatsache umzugehen, dass die Rechtsprechung es bis heute unterlassen hat, den Begriff der „Nutzfläche“ näher zu definieren. Zudem prägte die Rechtsprechung den Begriff des Nachbarschaftsladens mit bis zu 400 qm Nutzfläche im Jahr 2004, also bevor 2005 endgültig höchstrichterlich geklärt wurde, dass die Verkaufsfläche der städtebaulich ausschlaggebende Parameter ist und welche Flächen zur Verkaufsfläche gehören (BVerwG, Urt. v. 24.11.2005 – 4 C 10/04). Ungeachtet dessen verwandte die Rechtsprechung noch 2009 im Zusammenhang mit der Definition des Nachbarschaftsladens wiederum den Begriff der Nutzfläche.

Um aber Bedenken der Unbestimmtheit zu begegnen, ist festzuhalten, dass der Plangeber für die Auslegung des Begriffs der Nutzfläche auf die vom Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 24.11.2005 (4 C 10/04, zit. nach juris, Rn. 27 f) entwickelten, als unstreitig städtebaulich relevant anerkannten Grundsätze zur Bestimmung der Verkaufsfläche zurückgreift. Demnach gehören zur Nutzfläche der Nachbarschaftsläden im Plangebiet Flächen des Windfangs und des Kassenvorraums (einschließlich eines Bereichs zum Einpacken der Ware und Entsorgen des Verpackungsmaterials) sowie diejenigen Bereiche innerhalb eines Selbstbedienungsladens, die vom Kunden zwar aus betrieblichen und hygienischen Gründen nicht betreten werden dürfen, in denen aber die Ware für ihn sichtbar ausliegt (Käse-, Fleisch- und Wursttheke etc.) und in dem das Personal die Ware zerkleinert, abwiegt und abpackt, nicht aber diejenigen Flächen, auf denen für den Kunden nicht sichtbar die handwerkliche und sonstige Vorbereitung (Portionierung etc.) erfolgt, sowie die (reinen) Lagerflächen.

Um die Bestimmtheit und damit die Rechtssicherheit der Festsetzung „Nachbarschaftsläden“ weiter zu erhöhen, sei darauf hingewiesen, dass zu den Kernsortimenten von Nachbarschaftsläden regelmäßig insbesondere Nahrungs- und Genussmittel, Drogeriewaren und Zeitungen/Zeitschriften gehören.

Nachbarschaftsläden sollen im Bereich des „Hermann-Straaten-Platzes“ möglich sein. Diese Läden sollen den zukünftigen Bewohnern und Gewerbetreibenden eine wohnungs- bzw. arbeitsplatznahe Versorgung ermöglichen und zur Belebung des Gebietes beitragen. Wegen ihrer geringen Größe ziehen sie keine Kundschaft aus den Zentren ab, sondern dienen ausschließlich der Versorgung des Gebiets selbst. Städtebaulich schädliche Auswirkungen sind hierdurch nicht zu befürchten. Größere Einzelhandelsbetriebe werden zum Schutz der angrenzenden Versorgungsbereiche ausgeschlossen.

6.1.2 Eingeschränkte Gewerbegebiete GE 1*, GE 2*, GE 3* und GE 4*

Allgemeines

Bei den Gewerbegebieten im Plangebiet handelt es sich um sog. „eingeschränkte“ Gewerbegebiete, in denen von ansiedlungswilligen Unternehmen erhöhte Anstrengungen beim betrieblichen Emmissionsschutz (Lärmemissionskontingente) verlangt werden bzw. bestimmte Nutzungen aufgrund ihres Emissionsverhaltens und der Umgang mit gefährlichen Stoffen (Störfallbetriebe) ausgeschlossen sind.

In den eingeschränkten Gewerbegebieten GE 1* und GE 2* sind nur Gewerbebetriebe zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören und aufgrund dieses Emissionsverhaltens auch in einem Mischgebiet allgemein zulässig wären. Damit ist insbesondere der Schutzanspruch der nördlich bzw. südlich angrenzenden Mischgebiete sowie weiterer maßgebender Immissionsorte im weiteren Umfeld sichergestellt. Auch in den eingeschränkten Gewerbegebieten GE3* und GE4* ist das Emissionsverhalten gewerblicher Betriebe durch die getroffen Festsetzungen eingeschränkt. In den eingeschränkten Gewerbebieten GE 3* und GE 4* erfolgt eine Gliederung nach Abstandsklassen, die Festsetzung von Lärmemissionskontingenten und eine Beschränkung von Störfallbetrieben.
Diese durchaus beachtliche Einschränkung der gewerblichen Grundstücksnutzung wird abgeleitet aus der besonderen städtebaulichen Lage an der Nahtstelle zwischen der Innenstadt mit immissionsempfindlichen Nutzungen, der Entwicklung einer neuen Stadtseite am Wasser mit einer gemischten Nutzungsstruktur aus Gewerbe und Wohnen und dem Hafen mit gewerblich-industriellen Nutzungen ohne Einschränkung des Emissionsverhaltens. Gem. § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO werden mehrere Gewerbegebiete bzw. Industriegebiete plangebietsübergreifend im Verhältnis zueinander gegliedert (siehe Hinweise, Punkt 7). Diese Regelung wird hier im Sinne des § 50 BImSchG eingesetzt. Im angrenzenden Hafengebiet sind faktische Gewerbe- bzw. Industriegebiete gemäß § 34 Abs. 2 BauGB vorhanden. In diesen besteht planungsrechtlich keine Einschränkung des Immissionsverhaltens der Betriebe, so dass dort im Hinblick darauf sämtliche Gewerbe- und Industriebetriebe planungsrechtlich zulässig sind. Daneben befinden sich nördlich des Plangebietes im städtischen Bezirk 22 „Barbaraviertel“ im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 161 (Rechtskraft 09.10.1970) festgesetzte Gewerbegebiete und ein festgesetztes Industriegebiet. In diesen Baugebieten sind gewerblich-industrielle Nutzungen ohne Einschränkungen im Hinblick auf ihr Immissionsverhalten zulässig.

Ausschluss von Vergnügungsstätten und Sexgewerbe

In den eingeschränkten Gewerbegebieten sind Vergnügungsstätten sowie Betriebe des Sexgewerbes aufgrund der Nähe zur Innenstadt und der geplanten Wohnnutzung im Plangebiet ausgeschlossen.

Durch die Ansiedlung von Vergnügungsstätten kann es zu möglichen Verdrängungseffekten sowie weiteren zu befürchtenden Auswirkungen mit den damit verbundenen Wert- und Imageverlusten im Bereich des Plangebietes sowie der angrenzenden Innenstadt kommen. Als Folge sind sogenannte 'Trading-Down-Effekte" zu erwarten, die die weitere Ansiedlung von Vergnügungsstätten, gerade in der angrenzenden Innenstadt, nach sich ziehen können.

Um solchen Tendenzen entgegen zu treten und die städtebauliche Ordnung langfristig zu bewahren, ist es Zielsetzung, die Ansiedlung von Vergnügungsstätten gemäß § 8 Abs. 3 BauNVO planungsrechtlich zu steuern und diese in den sensiblen Bereichen in direkter Nähe zur Innenstadt auszuschließen.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie Betriebsinhaber und -leiter

In den eingeschränkten Gewerbegebieten sind auch privilegierte Wohnungen ausgeschlossen, um die hier schon sowieso eingeschränkt zulässigen gewerblichen Nutzungen in ihrer Entwicklung nicht weiter zu beschränken. In unmittelbarer Umgebung bzw. im Bereich der geplanten Mischgebiete ist Wohnnutzung vorhanden bzw. kann Wohnnutzung auf Grundlage des Bebauungsplans errichtet werden. In den eingeschränkten Gewerbegebieten GE1* und GE2* sind deshalb nur Gewerbebetriebe zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören und grundsätzlich auch in einem Mischgebiet zulässig wären.

Einzelhandel

In den eingeschränkten Gewerbegebieten ist der Einzelhandel grundsätzlich ausgeschlossen. Ziele des Einzelhandelsausschlusses sind zum einen der Schutz der zentralen Versorgungsbereiche und zum anderen die Sicherung der Flächen für produzierende Gewerbebetriebe. Der weitgehende Ausschluss von Einzelhandel trägt darüber hinaus auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen auf der Rheintorstraße nicht noch stärker zu erhöhen.

Eine Grundlage für den Einzelhandelsausschluss bildet die Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts der Stadt Neuss aus Juni 2015. Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches nach dem Einzelhandelskonzept. Insbesondere gehört es nicht mehr zum zentralen Versorgungsbereich „Innenstadt“. Im Einzelhandelskonzept wird besonders darauf Wert gelegt, dass sich im Nahbereich der zentralen Versorgungsbereiche keine Einzelhandelsnutzungen ansiedeln. Für Gewerbegebiete wird im Einzelhandelskonzept (S. 151) empfohlen, von der Steuerungsmöglichkeit des Einzelhandels Gebrauch zu machen, um keine bodenrechtlichen Spannungen hervorzurufen.
Entsprechend den Empfehlungen des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Neuss sind im Plangebiet grundsätzlich Einzelhandelsbetriebe sowohl mit zentrenrelevanten als auch mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten nach § 1 Abs. 5 BauNVO ausgeschlossen.

Einer näheren Einzelhandelsuntersuchung für das Plangebiet bedurfte es nicht. Wenn ein gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept die Einzelhandelsentwicklung im gesamten Stadtgebiet nachvollziehbar und widerspruchsfrei ordnet, bedarf es auf der Ebene eines Bebauungsplans, der dieses Einzelhandelskonzept für einen bestimmten Bereich umsetzen soll, keiner weiteren Differenzierung unter dem Gesichtspunkt der Zentreneignung.

Der Einzelhandelsausschluss dient jedoch nicht nur dem Schutz der zentralen Versorgungsbereiche, sondern auch der Sicherung von Flächen für Gewerbebetriebe. Der Neusser Hafen stellt einen überragend wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Stadt Neuss dar. Die Flächen auf der Hafenmole 1 haben durch ihren Zugang zum Wasser einen besonderen Standortvorteil, so dass sie insbesondere für produzierendes, hafenaffines Gewerbe gesichert werden sollen.

Vom Einzelhandelsausschluss setzt der Bebauungsplan Rückausnahmen gem. § 1 Abs. 9 BauNVO fest. Solche Rückausnahmen sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zulässig, wenn dargelegt wird, dass das gewählte Abgrenzungskriterium marktüblichen Gegebenheiten entspricht und die Feindifferenzierung nach § 1 Abs. 9 BauNVO durch besondere städtebauliche Gründe gerechtfertigt ist. Diese Voraussetzungen sind für die im Bebauungsplan festgesetzten Rückausnahmen gegeben.

Zum einen sind Verkaufsstellen zulässig, die in unmittelbarem betrieblichen Zusammenhang mit Handwerks- und anderen Gewerbebetrieben stehen und baulich untergeordnet sind, wobei eine bauliche Unterordnung gegeben ist bei einer Verkaufsstelle, die bis zu 15 % der genehmigten Geschossfläche des übergeordneten Betriebs einnimmt und maximal bis zu 100 m² Verkaufsfläche aufweist.

Nach dieser Regelung sind die mit einem Produktions- oder Handwerksbetrieb verbundenen Einzelhandelsbetriebe, mithin Nebeneinrichtungen der in den Gewerbegebieten typischen Gewerbebetriebe, zulässig, denen die Gelegenheit gegeben werden soll, ihre Produkte auch unmittelbar an den Endverbraucher zu verkaufen. Diese Sonderregelung ist damit geeignet, die Plangebiete als Standorte des produzierenden Gewerbes zu stärken, indem sie solchen Betrieben, die in gewissem untergeordnetem Umfang eigene Waren vor Ort absetzen wollen, eine wirtschaftliche Betriebsführung ermöglicht und sie nicht dazu zwingt, in anderen Baugebieten zusätzliche Verkaufsstellen zu errichten. Die Festsetzung unterstützt damit die Ansiedlung und wirtschaftliche Führung eines Gewerbebetriebes und dient damit auch dem Ziel der Sicherung von Gewerbeflächen im Plangebiet. Daher wurden Verkaufsstellen des sog. Annexhandels nicht nur ausnahmsweise, sondern allgemein zugelassen.

Die Größenbegrenzung für die Verkaufsstellen des Annexhandels dient hierbei nicht der Beschreibung des Betriebstyps, sondern der Rechtsklarheit, indem sie von vornherein einen Missbrauch durch übergroße Geschäfte ausschließt. Die Größenbegrenzung ist mit 15% der Geschossfläche bzw. maximal 100 m² durchaus restriktiv gewählt, da die Rechtsprechung gerade bei diesbezüglich großzügigeren

Rückausnahmen schon den Widerspruch zur Grundprämisse der Einzelhandelskonzentration auf die Zentren moniert hat.

Die Werte zur Größenbegrenzung (15% bzw. 100 m²) lassen sich dabei aus der Lage und städtebaulichen Einbettung des Plangebietes erklären. Der zentrale Versorgungsbereich der Innenstadt ist nur wenige Gehminuten entfernt und damit besonders sensibel für Beeinträchtigungen durch Einzelhandel im Plangebiet. Um diesen zentralen Versorgungsbereich zu schützen, wurde die restriktive Begrenzung auf 100 m² Verkaufsfläche des Annex-Handels gefunden. Andererseits ist die Flächengröße aus Sicht des Plangebers noch groß genug, um auch hinsichtlich des Volumens größere Waren angemessen präsentieren zu können. Damit der Verkauf flächenmäßig nicht die Überhand gegenüber der Handwerks- bzw. Produktionsstätte gewinnen kann, war zudem eine prozentuale Begrenzung in Bezug zur Gesamtgeschossfläche erforderlich.

Eine weitere Einschränkung des Einzelhandelsausschlusses besteht darin, dass Einzelhandelsbetriebe des Handels mit Kraftwagen im GE 1*, GE 2* und GE 3* zulässig sind. Das Sortiment Kraftfahrzeuge ist nicht zentrenrelevant nach der Neusser Liste im Einzelhandelskonzept. Auch unter den nicht zentrenrelevanten Sortimenten nimmt der Kraftfahrzeughandel eine Sonderstellung (Atypik) ein, die eine besondere Behandlung gem. § 1 Abs. 9 BauNVO städtebaulich rechtfertigt.

Der Autohandel weist wegen der Nähe zur Produktion und des besonderen Flächenbedarfs Merkmale auf, die eine andere Behandlung als sonstigen Einzelhandel rechtfertigen. Betriebe des Typs Autohaus weisen wegen des in der Regel durchaus beachtlichen Werkstattbetriebes zumindest eine gewisse Verwandtschaft zu den Gewerbetrieben auf, die den Leitnutzungen eines Gewerbe- und Industriegebiets zuzuordnen sind. Ihre Ausnahme von dem generellen Einzelhandelsausschluss stellt damit die Tauglichkeit des Planziels, die hier betroffenen Gewerbegebiete für die dem Leitbild dieser Baugebietstypen entsprechenden gewerblichen Nutzungen zu reservieren, nicht in Frage. Die beiden entscheidenden Zwecke, der Zentrenschutz und die Sicherung gewerblicher Flächen, sind damit beide nicht tangiert durch die Zulässigkeit von Autohandelsbetrieben.

Der Hinweis auf die fehlende Zentrenrelevanz solcher Betriebe verdeutlicht vielmehr, dass speziell Autohäuser auch und gerade wegen ihrer regelmäßig mit werkstattbezogenen Dienstleistungen verbundenen Angebotspalette zu den Sonderformen des Einzelhandels gehören, die – wie die Verkaufsstellen des Annexhandels – typischerweise in Gewerbegebieten anzutreffen sind und nach der planerischen Konzeption der Stadt Neuss dort zulässig sein sollen. Dies gilt im Plangebiet auch für Autohandelsbetriebe, die die Grenze zur Großflächigkeit überschreiten. Wird großflächiger Einzelhandel mit Kraftfahrzeugen in einem der Gewerbegebiete GE1*, GE2*, GE3* im Plangebiet zugelassen, sind die negativen Auswirkungen des § 11 Abs. 3 BauNVO nicht zu erwarten. Schon in der Begründung des Verordnungsgebers zu der 1986 erfolgten Ergänzung um den § 11 Abs. 3 Satz 4 BauNVO wird betont, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe, vor allem, wenn sie wegen ihres Warenangebots (z. B. Möbelmärkte, Kraftfahrzeughandel) auf größere Flächen angewiesen sind, auch bei einer größeren Geschossfläche als 1.200 m² keine nachteiligen Auswirkungen haben müssen.

Gerade für Einzelhandelsbetriebe des Kraftfahrzeughandels kann somit im Einzelfall dargelegt werden, dass sie keine negativen städtebaulichen Auswirkungen haben. Dies gilt auch, wenn man die Kriterien des § 11 Abs. 3 Satz 4 BauNVO näher betrachtet. Die Gliederung und Größe der Stadt Neuss und ihrer Ortsteile legen nahe, dass auch ein großflächiger Kraftfahrzeughandel im Plangebiet verträglich wäre. Es handelt sich um die größte kreisangehörige Stadt Nordrhein-Westfalens, in der bereits diverse Autohäuser angesiedelt sind. Es ist nicht ersichtlich, warum ein weiteres im Plangebiet nicht verträglich sein sollte.

Das zweite in § 11 Abs. 3 Satz 4 BauNVO genannte Kriterium, die Sicherung der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung, ist bei einem Sortiment wie dem Kraftfahrzeughandel, der nicht zentrenrelevant ist, nicht beeinträchtigt. Wenn die zitierte Regelung schließlich darauf abstellt, dass schädliche Auswirkungen mit Hinblick auf das Warenangebot des Betriebes ausscheiden können, sind hier gerade solche Sortimente gemeint, die schon der Verordnungsgeber einzeln aufgezählt hat. In der Begründung zu § 11 Abs. 3 S. 4 BauNVO sind gerade Möbelmärkte und Kraftfahrzeughandel genannt. Diese Waren sind besonders groß und brauchen viel Ausstellungsfläche. Dies gilt für den Kraftfahrzeughandel sogar noch verstärkt im Vergleich zum Möbelmarkt.

Zudem hat der Kraftfahrzeughandel geringere Auswirkungen auf den Verkehr. Während bei Möbelmärkten und vergleichbaren Einzelhandelsbetrieben die Größe der Waren dazu führt, dass die Mehrzahl der Kunden mit dem Pkw anreist und die Waren transportiert, ist dies beim Kraftfahrzeughandel nicht erforderlich. Der Kraftfahrzeughandel ist damit eines der typischen Sortimente, deren Rückausnahme vom Einzelhandelsausschluss diesen grundsätzlich nicht in Frage stellt. Dies gilt auch für großflächige Betriebe des Kraftfahrzeughandels.

Die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben mit Kraftfahrzeugen wurde daher in den eingeschränkten Gewerbegebieten GE 1*, GE 2* und GE 3* zugelassen. Das eingeschränkte Gewerbegebiet GE 4* befindet sich auf der Hafenmole und stellt damit den Übergang zum Industriegebiet im Hafen dar. Es ist anders zu behandeln als die Gewerbegebiete am Innenstadtrand. Vielmehr ist es städtebauliches Ziel der Stadt Neuss, das GE 4* vollständig für produzierende Gewerbebetriebe vorzuhalten. Auch Kraftfahrzeughandel soll hier damit nicht zulässig sein.

Eine weitere Ausnahme vom Einzelhandelsausschluss besteht darin, dass in den eingeschränkten Gewerbegebieten Kioske ausnahmsweise zulässig sind. Ebenso wie mit der Zulässigkeit des Annexhandels kommt die Stadt Neuss auch hiermit einer Empfehlung des Einzelhandelskonzeptes nach. Im Einzelhandelskonzept der Stadt Neuss (S. 208) wird empfohlen, in Gewerbegebieten auf die differenzierten Steuerungsmöglichkeiten des Einzelhandels zurückzugreifen, also nicht nur reine Einzelhandelsausschlüsse vorzunehmen, sondern gerade die zur Versorgung der im Gebiet Beschäftigten erforderlichen Betriebe oder auch den Annexhandel gesondert zu behandeln.

Der Kiosk stellt eine in der ökonomischen und sozialen Realität vorkommende, marktübliche Betriebsart dar. Für die teilweise deutlich größeren sog. Tankstellen-Shops hat die Rechtsprechung bereits entschieden, dass sie eine eigene Betriebsart darstellen. Das Sortiment und die Zielgruppe sind bei den Kiosken mindestens ebenso klar abgrenzbar. Es handelt sich zumindest nicht primär um die Nahversorgung der Wohnbevölkerung, die ein sog. Nachbarschaftsladen mit ca. 400 m² Nutzfläche gewährleistet, sondern in einem Kiosk wird insbesondere der tägliche Bedarf der vor Ort Arbeitenden gedeckt. Dazu gehört der Verkauf von Getränken und Snacks, losen Backwaren, Tabakwaren, Zeitschriften etc.

Ein Kiosk hat regelmäßig eine Verkaufsfläche von bis zu 50 m². Im Einzelfall mag der Kiosk aber auch geringfügig größer sein. Da aber die Betriebsart „Kiosk“ beinhaltet, dass die Verkaufsfläche nicht deutlich größer ist, wird eine explizite Verkaufsflächenbeschränkung für nicht erforderlich gehalten. Um die im Plangebiet Beschäftigten adäquat mit den genannten Waren des täglichen Bedarfs zu versorgen, reicht nach Auffassung der Stadt Neuss aus, Kioske nicht allgemein, sondern ausnahmsweise zuzulassen.

<u>Lärm-Emissionskontingente (L_{EK})</u>
Gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO sind die festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebiete sowie das eingeschränkte Industriegebiet nach der Art der Betriebe und Anlagen und deren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften (hier Emissionsverhalten) gegliedert.

Die eingeschränkten Gewerbegebiete sowie das eingeschränkte Industriegebiet werden in insgesamt 13 Teilflächen gegliedert, wobei jedes Baugebiet mindestens aus zwei Teilflächen besteht, da dem Tatbestandsmerkmal des Gliederns nur Rechnung getragen wird, wenn das Baugebiet in einzelne Teilgebiete mit verschieden hohen Emissionskontingenten zerlegt wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. März 2015 – 4 BN 26.14, BVerwG, Urteil vom 07.12.2017 – 4 CN 7/16). Die Unterteilung orientiert sich an den festgesetzten Baugebieten. Im Bereich GE4* und GI* orientiert sich die Unterteilung der einzelnen Gebiete in Teilflächen an den bestehenden Gebäuden der Gießerei des Automobilzulieferers; die nördliche, noch unbebaute Teilfläche (GE 4* Teilfläche 4.4) ergibt sich aus der Zufahrtssituation.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ist eine Lärmkontingentierung gemäß DIN 45691 der im Plangebiet festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebiete GE 1*, GE 2*, GE 3*, GE 4* sowie für das eingeschränkte Industriegebiet GI* durchgeführt worden. Da methodisch bedingt bei der Kontingentierung nicht an allen Immissionsorten mit den dimensionierten L_{EK} die Richtwerte ausgeschöpft werden, erfolgte eine Vergabe von richtungsabhängigen Zusatzkontingenten nach DIN 45691. Zur Festlegung der Richtungen wurde in der Planzeichnung ein Bezugspunkt festgelegt. Bei den in den durch Winkelabschnitten festgelegten Sektoren gelegenen Immissionsorten ist dann bei der Ermittlung der zulässigen Emissionskontingente das aufgeführte Zusatzkontingent mit einzubeziehen.

Aufgrund der Lage des Plangebietes im Übergang zwischen dem Industriegebiet des Neuss-Düsseldorfer Hafens und der Neusser Innenstadt können nach Osten deutlich höhere Zusatzkontingente vergeben werden. In Richtung Hafen können nachts um bis zu 24 dB höhere Emissionskontingente als Richtung Innenstadt zugrunde gelegt werden. So ergeben sich beispielsweise für die beiden Teilflächen im eingeschränkten Industriegebiet Emissionskontingente L_{EK} von 69 dB(A)/m² bzw. 70 dB(A)/m² tags und 70 dB(A)/m² bzw. 71 dB(A)/m² nachts. Bei entsprechender Planung der Betriebe (Schallabschirmung nach Westen, schallintensive Tätigkeiten Richtung Osten) ist die Ansiedlung von Industriebetrieben möglich bzw. bereits erfolgt. Die genehmigten Geräuschimmissionen aus der bestehenden Gießerei unterschreiten die sich nach der durchgeführten Kontingentierung ergebenden Immissionskontingente.

Die gewerblichen Schallemissionen der zu betrachtenden Flächen wurden so bemessen, dass im Bereich der nächstgelegenen schutzbedürftigen Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 die Anforderungen gemäß der TA Lärm / der DIN 45691 eingehalten werden. Aufgrund der Vorbelastung durch vorhandene Gewerbenutzungen ist das Ziel der Kontingentierung, die Richtwerte der TA Lärm durch Gewerbenutzungen im Plangebiet um 10 dB(A) zu unterschreiten.

Das Baukonzept in den festgesetzten Mischgebieten sieht eine geschlossene Bebauung mit Ausschluss öffenbarer Fenster zu schutzbedürftigen Räumen vor. Davon ausgenommen sind Fenster zu schutzbedürftigen Räume zu den Innenhöfen und zur Rheintor-/Düsseldorfer Straße unter festgesetzten Bedingungen. Die relevanten Immissionsorte für die Kontingentierung stellen deshalb die allseitig umbauten Innenhöfe sowie die festgesetzten Fassaden zur Rheintor-/Düsseldorferstraße mit öffenbaren Fenstern dar. Bei einer Kontingentierung nach DIN 45691 wird die Abschirmwirkung der baulichen Anlagen verfahrensbedingt aber nicht berücksichtigt.

Die ermittelten Lärm-Emissionskontingente sind gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO festgesetzt. Im jeweiligen Genehmigungsverfahren muss die schalltechnische Beurteilung der Zulässigkeit von Betrieben und Anlagen gemäß DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5 erfolgen.

Relevanzkriterium der DIN 45691
Ein Vorhaben erfüllt auch die schalltechnische Festsetzung des Bebauungsplans, wenn der Beurteilungspegel dieses Vorhabens den Immissionsrichtwert der TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten um mindestens 15 dB unterschreitet.

<u>Städtebauliche Begründung für die Lärmimmissionskontingente</u>
Aus städtebaulicher Sicht spielten bei der Verteilung der Lärmimmissionskontingente folgende Aspekte eine Rolle.

Grundsätzlich wurden die höchsten Kontingente in Richtung Hafen und auf den festgesetzten Gewerbegebieten und Industriegebieten festgesetzt (Prinzip 1). Je näher man an eine schützenswerte Nutzung rückt, sei es die Innenstadt oder das neu festgesetzte Mischgebiet, desto mehr wurde versucht geringer Kontingente zuzulassen. Gegenüber dem neuen Mischgebiet ist dies in einem Teilbereich allerdings nicht gelungen. Das dort festgesetzte Kontingent ist höher als das südlich angrenzende Kontingent, obwohl dies mehr von unempfindlicheren Nutzungen umgeben ist. Erklärbar ist dies dadurch, dass auf der Hafenmole 1 die bereits bestehende Bestandsbebauung berücksichtigt und mit ihrem Emissionsverhalten abgebildet werden musste (Prinzip 2). Die Festsetzung ist aber dadurch gerechtfertigt, dass es keine öffenbaren Fenster im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 im Mischgebiet und damit keine Immissionsorte an der Hafenseite des Mischgebietes geben wird.

Beide Prinzipien kamen auch bei der Verteilung der Kontingent für das GE 2* zum Einsatz. So wurde die bereits genehmigte Hotelnutzung und Parknutzung aufgrund ihrer unterschiedlich hohen Emissionen durch unterschiedlich hohe Kontingente abgebildet. Dies korrespondiert damit, dass die Hotelnutzung mit dem geringeren Kontingent gegenüber dem Mischgebiet liegt und die Parknutzung mit dem höheren Kontingent gegenüber dem GE 3*, wodurch wieder das Prinzip geringere Kontingente gegenüber schätzenswerterer Nutzung nachvollzogen wurde.

In Gemengelagen, also wo schützenswertere und weniger schützenswertere Nutzungen gleich weit vom festgesetzten Baugebiet entfernt lagen, wurden die geringeren Kontingente in der Nähe des Immissionsortes für die schützenswertere Nutzung angeordnet (Prinzip 3).

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 1* im Anschluss an das UCI Kino

Im Süden des Teilgeltungsbereiches West wird ein eingeschränktes Gewerbegebiet GE 1* mit zwei unterschiedlichen Lärmemissionskontingenten festgesetzt. Das eingeschränkte Gewerbegebiet GE 1* bildet einen funktionalen wie baulich-räumlichen Übergang zwischen den emittierenden Industriebetrieben auf der Hafenmole 1 (z. B. Pierburg, Ölmühle Thywissen, Vetten-Krane, Thomy AG, Entfernung ca. 150 – 300 m) sowie dem unmittelbar angrenzenden Anliefer- und Wirtschaftshof des UCI Kinos einerseits und den Wohnnutzungen westlich der Rheintorstraße andererseits. Der kleineren Teilfläche 1.1 (Lärmemissionskontingent – Teilfläche 1.1 von 51 dB(A) pro m² tags und 20 dB(A) pro m² nachts) wird aufgrund ihrer Nähe zum maßgebenden Immissionsort 2 (Hafenstraße 76/ Paracelsus Klinik) ein geringfügig niedrigeres Lärmemissionskontingent zugeordnet als der Teilfläche 1.2 (Lärmemissionskontingent - Teilfläche 1.2 von 52 dB(A) pro m² tags und 21 dB(A) pro m² nachts).

Zusätzlich können die festgesetzten, richtungsabhängigen Zusatzkontingente in Anspruch genommen werden (siehe 6.8.2.2).

Alternativ kann für die Beurteilung der Zulässigkeit von Betrieben und Anlagen im jeweiligen Genehmigungsverfahren das Relevanzkriterium der DIN 45691 (siehe 6.8.2.2) angewandt werden.

Durch die ausschließliche Zulässigkeit von das Wohnen nicht wesentlich störenden Betrieben, also von gewerblichen Nutzungen, wie sie auch grundsätzlich in einem Mischgebiet anzutreffen wären, zusammen mit der Festsetzung von Lärmemissionskontingenten wird erreicht, dass planbedingt nicht mit einer zusätzlichen Verschärfung der Lärmsituation im Plangebiet gerechnet werden muss.

Durch Baulinien und Baugrenzen sind zur Hafenseite Auskragungen festgesetzt (siehe auch 6.3). Die Hafenpromenade wird durch das wiederkehrende Motiv auskragender „Köpfe“ (Kranmotiv), die in die Hafenpromenade hineinragen, städtebaulich gegliedert. Die durchgängige Nutzung der Hafenpromenade wird durch diese Überbauung nicht beeinträchtigt, was durch die durchgängige Festsetzung der Hafenpromenade deutlich gemacht wird.

Gemäß § 9 Abs. 3 Satz 2 BauGB werden im Bereich festgesetzter Auskragungen für übereinander liegende Ebenen unterschiedliche Festsetzungen getroffen:
- unterhalb der Auskragung: die in der Planzeichnung festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Hafenpromenade“,
- im Bereich der festgesetzten Auskragung: die für das unmittelbar angrenzende Baugebiet getroffenen Festsetzungen, insbesondere hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung (einschließlich festgesetzter Lärmemissionskontingente).

Durch die Differenzierung der Festsetzungen für unterschiedliche Ebenen gemäß § 9 Abs. 3 Satz 2 BauGB wird sichergestellt, dass die für die Baugebiete getroffenen Festsetzungen insbesondere hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung (einschließlich festgesetzter Lärmemissionskontingente) auch für die Auskragungen gelten.
Mit den getroffenen Festsetzungen muss die Schallleistung, die die Baukörper mit Auskragungen abstrahlen, im Vergleich zu einer ausschließlichen Überbauung innerhalb des jeweiligen Baugebiets, identisch sein.

In der schalltechnischen Untersuchung (Peutz Consult, 09.05.19) sind bei der Berechnung der Lärmemissionskontingente als schallabstrahlende Flächen die Baugebiete plus die Flächen der Auskragungen in der Horizontalprojektion berücksichtigt worden. Die DIN 45691 lässt eine vertikale Gliederung nicht zu.

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 2* im Bereich der historischen Speichergebäude und der nördlich angrenzenden Erweiterung

Die denkmalgeschützten Getreide- und Stückgutspeicher sollen durch hochwertige gewerbliche Nutzungen neu belebt und baulich ergänzt werden. Geplant ist die Errichtung eines Hotels mit Kongressnutzung.

Aufgrund der Nähe zu den südlich festgesetzten Mischgebieten ist das Lärmemissionskontingent in der Teilfläche 2.1 (Lärmemissionskontingent - Teilfläche 2.1 von 49 dB(A) pro m² tags und 20 dB(A) pro m² nachts) geringer als in den Teilflächen 2.2 und 2.3.

In Ergänzung des Bestandes bzw. der geplanten Nutzung (Teilfläche 2.2) ist eine Neubebauung an der Kaistraße vorgesehen, die an die historischen Speicher angebaut werden kann. In den Obergeschossen sind Parkdecks vorgesehen, die den Stellplatzbedarf des Vorhabens „Hotel und Kongressnutzung“ aufnehmen. Der Teilfläche 2.2 ist ein höheres Lärmemissionskontingent von 60 dB(A) pro m² tags und 22 dB(A) pro m² nachts zugeordnet. Dieser Bereich ist überwiegend von wenig empfindlichen Verkehrs- und Hafenflächen sowie von Gewerbegebieten umgeben.

Dem historischen Hafenkran ist ein eigenes Lärmemissionskontingent (Teilfläche 2.3) von 60 dB(A) pro m² tags und 24 dB(A) pro m² nachts zugeordnet, da diese Fläche durch die Hafenpromenade bzw. Bahnflächen vom Hauptbaukörper getrennt liegt – auch wenn er baulich verbunden werden kann - und räumlich näher am Hafenbecken liegt.

Zusätzlich können die festgesetzten, richtungsabhängigen Zusatzkontingente in Anspruch genommen werden (siehe 6.8.2.2).

Alternativ kann für die Beurteilung der Zulässigkeit von Betrieben und Anlagen im jeweiligen Genehmigungsverfahren das Relevanzkriterium der DIN 45691 (6.8.2.2) angewandt werden.

Durch Baugrenzen sind sowohl zur Hafenseite als auch zur Kaistraße Auskragungen außerhalb des Baugebiets festgesetzt (siehe auch 6.3), die teilweise den historischen Bestand abbilden und teilweise bauliche Erweiterungen zulassen.

Gemäß § 9 Abs. 3 Satz 2 BauGB werden im Bereich festgesetzter Auskragungen für übereinander liegende Ebenen unterschiedliche Festsetzungen getroffen:
- unterhalb der Auskragung: die in der Planzeichnung festgesetzten Verkehrsflächen bzw. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Hafenpromenade“,
- im Bereich der festgesetzten Auskragung: die für das unmittelbar angrenzende Baugebiet getroffenen Festsetzungen, insbesondere hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung (einschließlich festgesetzter Lärmemissionskontingente).
Durch die Differenzierung der Festsetzungen für unterschiedliche Ebenen gemäß § 9 Abs. 3 Satz 2 BauGB wird sichergestellt, dass die für die Baugebiete getroffenen Festsetzungen insbesondere hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung (einschließlich festgesetzter Lärmemissionskontingente) auch für die Auskragungen gelten.
Mit den getroffenen Festsetzungen muss die Schallleistung, die die Baukörper mit Auskragungen abstrahlen, im Vergleich zu einer ausschließlichen Überbauung innerhalb des jeweiligen Baugebiets, identisch sein.

In der schalltechnischen Untersuchung (Peutz Consult, 09.05.19) sind bei der Berechnung der Lärmemissionskontingente als schallabstrahlende Flächen die Baugebiete plus die Flächen der Auskragungen in der Horizontalprojektion berücksichtigt worden. Die DIN 45691 lässt eine vertikale Gliederung nicht zu.

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 3* im Norden

Das eingeschränkte Gewerbegebiet GE 3* im Norden des Plangebietes dient als „Puffer“ zwischen dem nördlich angrenzenden Logistikunternehmen und der geplanten Umnutzung und Erweiterung der denkmalgeschützten Speichergebäude in ein Hotel mit Kongressnutzung.

Die Flächen innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebiets GE 3* können von Süden (Wendehammer Kaistraße) erschlossen werden. Die Flächen eignen sich insbesondere für kleinere und mittlere Gewerbebetriebe, beispielsweise organisiert als Handwerkerhöfe. Daneben wäre die Fläche zwischen den Gleisen der Hafenbahn und der Kaianlage am Hafenbecken 1 auch geeignet für hafenaffine Nutzungen.

Gewerbebetriebe der Abstandsklassen I bis VI des Abstandserlasses NRW und Anlagen mit vergleichbarem Störgrad sind unzulässig. Zusätzlich ist für die südliche Teilfläche 3.1 ein Lärmemissionskontingent von 63 dB(A) pro m² tags und 24 dB(A) pro m² nachts festgesetzt. Für die nördliche Teilfläche 3.2

ist ein höheres Lärmemissionskontingent festgesetzt, da die nördlich angrenzende Nutzung (Logistikunternehmen) ein geringeres Schutzniveau als die südlich angrenzende Nutzung (Hotel- und Kongressnutzung) hat.

Zusätzlich können die festgesetzten, richtungsabhängigen Zusatzkontingente in Anspruch genommen werden (siehe 6.8.2.2).

Alternativ kann für die Beurteilung der Zulässigkeit von Betrieben und Anlagen im jeweiligen Genehmigungsverfahren das Relevanzkriterium der DIN 45691 (siehe 6.8.2.2) angewandt werden.

Um die Auswirkungen von Störfällen in Betrieben, die mit gefährlichen Stoffen umgehen, möglichst gering zu halten, wird die Zulässigkeit von sog „Störfallbetrieben“ stark eingeschränkt. Die Festsetzung dient dem Schutz der Wohnbevölkerung und schafft bereits auf der Ebene der Bauleitplanung Planungssicherheit für ansiedlungswillige Unternehmen.

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 4* auf der Westseite der Hafenmole 1

Die Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebietes GE 4* im westlichen Teil der Hafenmole ist grundsätzlich bereits aufgrund der bestehenden Konfliktsituation zwischen Nutzungen mit Schutzanspruch und emittierenden Gewerbe- bzw. Industriebetrieben erforderlich. Angesichts der Nähe zur Innenstadt sind gewerblich-industrielle Nutzungen auf der Hafenmole 1 in jedem Fall mit besonderen Anforderungen an den Immissionsschutz verbunden (siehe auch eingeschränktes Industriegebiet). Eine uneingeschränkte GE/GI-Nutzung, wie sie z. B. in den zentralen Bereichen des Neusser Hafens anzutreffen ist, kann sich auf der Hafenmole 1 nicht entfalten. „Erheblich belästigende Betriebe“ sind grundsätzlich nur in einem Industriegebiet (ohne Einschränkungen) zulässig. Viele der an den weiter östlich gelegenen Hafenbecken des Neusser Hafens ansässigen Betriebe (z. B. Recycling, Großbetriebe der Lebensmittelindustrie etc.) könnten aufgrund ihres Emissionsverhaltens auf der Hafenmole 1 nicht angesiedelt werden.

In der Historie der Planung erfolgte die Integration des Teilgeltungsbereiches Ost in das Plangebiet, um eine Nutzungszonierung vornehmen zu können. Der Plangeber griff damals eine diesbezügliche Anregung der Bezirksregierung Düsseldorf auf und konnte so das planerische Konzept zur Bewältigung des Immissionskonflikts um ein weiteres Instrument ergänzen. Dabei handelt es sich nicht um einen durch die vorliegende Planung entstehenden oder verschärften, sondern einen vorgefundenen Immissionskonflikt. An das (uneingeschränkte) Industriegebiet im Hafen grenzt nun das eingeschränkte Industriegebiet GI* sowie das eingeschränkte Gewerbegebiet GE 4* an. Der Teilgeltungsbereich West bildet einen neuen Stadtbaustein mit einer gemischten Nutzungsstruktur aus Gewerbe und Wohnen. Westlich der Rheintor- und Batteriestraße schließt die Neusser Innenstadt mit bestehender Wohnbebauung an.
Daneben erfahren auch die südlich angrenzenden bestehenden Betriebe auf der Hafenmole 1 keine zusätzlichen Einschränkungen durch die Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbe- statt eines Industriegebietes. Innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebietes GE 4* ist jegliche Wohnnutzung, auch von Betriebspersonal, ausgeschlossen.

Für ansässige Betriebe stellen vorhandene Nutzungen mit höherem Schutzanspruch die relevanten Immissionsorte dar. Der Bestand an schutzbedürftiger Wohnbebauung beschränkt Änderungs- und Erweiterungsbestrebungen im Neusser Hafen also bereits heute.

Gewerbebetriebe der Abstandsklassen I bis V des Abstandserlasses NRW und Anlagen mit vergleichbarem Störgrad sind unzulässig.

Die gewerblich-industrielle Nutzung auf dem Pierburg-Gelände wird entsprechend den erteilten Baugenehmigungen bzw. errichteten Hallen für die Teilflächen 4.1. bis 4.3 mit unterschiedlichen Lärmemissionskontingenten gegliedert, wobei die zulässigen Emissionen je m² Richtung Norden zunehmen. Das höhere Kontingent gegenüber der Mischgebietsfläche ist dadurch gerechtfertigt, dass entlang der Hafenseite keine öffenbaren Fenster für schutzbedürftige Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 und somit keinen neuen Immissionsorte entstehen. Die noch unbebaute Teilfläche 4.4 ist mit dem geringsten Lärmemissionskontingent von 56 dB(A) pro m² tags und 19 dB(A) pro m² nachts festgesetzt.

Die vom vorhandenen Betrieb ausgehenden Gewerbelärmimmissionen halten die sich durch die genannten Lärmemissionskontingente unter Beachtung der Zusatzkontingente ergebende Anforderung ein und bleiben daher zulässig. Sie sind auf die nördliche Teilfläche 4.4 erweiterbar.

Alternativ kann für die Beurteilung der Zulässigkeit von Betrieben und Anlagen im jeweiligen Genehmigungsverfahren das Relevanzkriterium der DIN 45691 (siehe oben und 6.8.2.2) angewandt werden.

Um die Auswirkungen von Störfällen in Betrieben, die mit gefährlichen Stoffen umgehen, möglichst gering zu halten, wird die Zulässigkeit von sog „Störfallbetrieben“ stark eingeschränkt. Die Festsetzung dient dem Schutz der Wohnbevölkerung und schafft bereits auf der Ebene der Bauleitplanung Planungssicherheit für ansiedlungswillige Unternehmen.

6.1.3 Eingeschränktes Industriegebiet GI* auf der Ostseite der Hafenmole 1

Gewerbebetriebe der Abstandsklassen I bis IV des Abstandserlasses NRW und Anlagen mit vergleichbarem Störgrad sind unzulässig. Die gewerblich-industrielle Nutzung auf dem Pierburg-Gelände wird entsprechend den erteilten Baugenehmigungen bzw. errichteten Hallen für die Teilflächen 5.1. und 5.2 mit unterschiedlichen Lärmemissionskontingenten gegliedert. Die vom vorhandenen Betrieb ausgehenden Gewerbelärmimmissionen halten die sich durch die festgesetzten Lärmemissionskontingente unter Beachtung der Zusatzkontingente ergebenden Anforderung ein und bleiben daher zulässig. Im Teilgeltungsbereich Ost bleibt die genehmigte Betriebssituation der vorhandenen Gießerei einschließlich einer Kapazitätserhöhung in der Schmelzerei auf > 20t/d unter Ausnutzung der Zusatzkontingente zulässig (Peutz Consult, Seite 36f)

Für das eingeschränkte Industriegebiet GI* bestehen nur noch geringe Einschränkungen der gewerblich-industriellen Tätigkeit im Vergleich zum unbeplanten Innenbereich auf der industriell geprägten Hafenmole 2. Gleichwohl gilt auch für das festgesetzte eingeschränkte Industriegebiet GI* die Regelung gemäß § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO, nach der mehrere Gewerbe- bzw. Industriegebiete im Verhältnis zueinander gegliedert werden können (siehe Hinweis, Punkt 7 und 6.1.2)

Um die Auswirkungen von Störfällen in Betrieben, die mit gefährlichen Stoffen umgehen, möglichst gering zu halten, wird die Zulässigkeit von sog „Störfallbetrieben“ stark eingeschränkt. Die Festsetzung dient dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Gewerbelärm und schafft bereits auf der Ebene der Bauleitplanung Planungssicherheit für die ansiedlungswilligen Unternehmen.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Höhe baulicher Anlagen, die Grundflächenzahl (GRZ) sowie die maximale Anzahl von Vollgeschossen bestimmt.

6.2.1 Höhe baulicher Anlagen

Der Bebauungsplan setzt in den festgesetzten Baugebieten Mindest- und/oder Maximalhöhen der baulichen Anlagen fest, in denen diese aus Lärmschutzgründen notwendig sind oder aufgrund unterschiedlicher Geländehöhen bzw. der Baustruktur eine alternativ ebenfalls mögliche Steuerung der Höhenentwicklung über die Zahl der Vollgeschosse nicht zu einem befriedigenden Ergebnis führt . In den Mischgebieten MI 1 und MI 2 ist die Festsetzung von Mindest- und Maximalhöhen als Lärmschutzmaßnahme notwendig. Im Gewerbegebiet GE 1* reicht dagegen die Zahl der Vollgeschosse zur Sicherstellung stadtgestalterischer Absichten aus. Die Höhe baulicher Anlagen gewerblich-industrieller Nutzungen in den Baugebieten GE 4* und GI* lassen sich dagegen besser durch maximale Gebäudehöhen (GH max) regeln, da die Geschosshöhen in der Regel deutlich von anderen Nutzungen abweichen. Die Festsetzungen im Einzelnen:

<u>Mischgebiete MI 1 und MI 2</u>

Die festgesetzten Mischgebiete sind insbesondere von der Rheintorstraße durch Verkehrslärm und vom Hafen durch Gewerbelärm vorbelastet. Das städtebauliche Konzept sieht eine geschlossene Blockbebauung mit mehreren Innenhöfe vor, die allseitig von den vorhandenen Lärmimmissionen abgeschirmt sind. Die Errichtung schutzbedürftiger Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 mit öffenbaren Fenstern sowie von Außenwohnbereichen ist erst zulässig, wenn der Innenhof, an den schutzbedürftige Räume mit öffenbaren Fenstern angrenzen, baulich allseitig in der festgesetzten Mindesthöhe umbaut ist sowie die festgesetzten Lärmschutzwände um den betroffenen Innenhof hergestellt sind. (siehe Begründung zu „allseitig umbaute Höfe - Bedingung“).

Die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen dient hier – neben ihrer städtebaulichen Bedeutung - dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Um eine hinreichende Abschirmung der Innenhöfe von Verkehrs- sowie Gewerbelärm zu gewährleisten, ist eine Festsetzung von Mindest- und Maximalhöhen jeweils zur Düsseldorfer- / Rheintorstraße und zum Hafen erforderlich. Die Höhenangaben wurden im Rahmen einer Worst-Case-Betrachtung errechnet, die für den Gewerbelärm im Hafen vorgenommen wurde (siehe Begründung zu „Gewerbelärm“).

Durch die Festsetzung der Mindesthöhe von:
- 57,7 m ü NN entlang der Hafenkante (Kopfgebäude in Verbindung mit Lärmschutzwänden unter bzw. über den Zwischenbauwerken) sowie für die Querriegel in Verbindung mit in Ost-West-Richtung ergänzenden Lärmschutzwänden und
- 53,7 m ü NN zur Düsseldorfer bzw. Rheintorstraße

ist sichergestellt, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den innenliegenden Fassaden (Innenhöfe (A) – (E)) eingehalten werden. Die im Vergleich zur hafenseitigen Bebauung mindestens ein Geschoss niedrigere Bebauung entlang der Rheintorstraße ist durch die Mindesthöhen baulicher Anlagen vor Gewerbelärm aus dem Hafen abgeschirmt. Die zusätzlich festgesetzten Maximal- bzw. Mindesthöhen ermöglichen einen Spielraum im Rahmen des Angebotsbebauungsplanes, welcher mit dem Lärmkonzept vereinbar ist.

Der nördliche Kopf im festgesetzten MI2 kann eine bauliche Höhe von bis zu 61,6 m ü. NN erreichen, das sind rund 24 m über Gelände bzw. sechs Vollgeschosse.

Im Rahmen des Angebotsbebauungsplans kann jedoch nicht sichergestellt werden, dass alle zulässigen baulichen Anlagen zeitgleich errichtet werden. Bei einer abschnittsweisen Realisierung können Außenfassaden nicht ausreichend vor Gewerbelärm geschützt sein.

Auf den in Ost-West-Richtung verlaufenden Gebäuderiegeln sind Lärmschutzwände mit einer Höhe von 57,7 m ü. NN festgesetzt. Diese Lärmschutzwände übernehmen im Fall der abschnittsweisen Realisierung den Lärmschutz, der im Fall einer zeitgleichen Realisierung aller Baublöcke durch den mindestens 57,7 m hohen Gebäuderiegel entlang der Hafenkante erfolgt. Zusätzlich ist für eine abschnittsweise Baurealisierung durch eine Bedingung gem. § 9 Absatz 2 Nr. 2 BauGB festgesetzt, dass die Blöcke (B) – (D) gemeinsam errichtet werden müssen, um öffenbare Fenster zu den Innenhöfen bzw. in den gekennzeichneten Fassadenbereichen zur Rheintor-/Düsseldorfer Straße zu ermöglichen.

<u>Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 2* - Speichergebäude und Erweiterung nach Norden</u>

Im eingeschränkten Gewerbegebiet GE 2* erfolgt eine Kombination von Vollgeschoss- und Gebäudehöhenfestsetzung. Die Festsetzungen orientieren sich am denkmalgeschützten Gebäudebestand und ermöglichen zum Teil Aufstockungen auf den Gebäuden.

Die festgesetzte, maximale Gebäudehöhe (GH max = 55,5 m ü NN) für die Erweiterung nach Norden entspricht genau der Traufhöhe des angrenzenden denkmalgeschützten Getreide-Lagerhauses (nicht dem späteren Aufbau im Norden) und ermöglicht bei einer zu erwartenden Eingangs-/Zufahrtshöhe auf Straßenniveau (37,3 m ü NN) ein ca. 18 m hohes Gebäude, in dem etwa sechs Parkebenen à 3 m Geschosshöhe Platz finden. Eine Beeinträchtigung des benachbarten Denkmals ist nicht zu befürchten.

<u>Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 3* im Norden des Teilgeltungsbereiches West</u>

Die festgesetzte, maximale Gebäudehöhe (GH max = 50 m ü. NN) ermöglicht – bezogen auf eine Geländehöhe von 37,5 m ü. NN - bis zu 12,5 m hohe bauliche Anlagen, z. B. Gewerbehallen mit 10 m lichter Höhe unter Binder oder bis zu dreigeschossige Verwaltungsgebäude. Die geplante Gebäudehöhe beeinträchtigt nicht die benachbarte Hochstraße (Spaghetti-Knoten) und ist für die zu erwartende Gebäudetypologie eines Handwerkerhofes für kleine und mittlere Betriebe in jedem Falle ausreichend. Nachbarschaftliche Belange sind angesichts der gewerblich geprägten Umgebung nicht betroffen, eine gestalterische Beeinträchtigung des Baudenkmals „Getreide-Lagerhalle“ ist schon aufgrund der Entfernung ausgeschlossen (über 100 Meter).

<u>Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 4* auf der Hafenmole 1</u>

Die festgesetzte, maximale Gebäudehöhe (GH max = 54,0 m ü. NN) ermöglicht – bezogen auf eine Geländehöhe von 37,5 m ü. NN - bis zu 16,5 m hohe bauliche Anlagen. Das entspricht in etwa der Höhe der Bebauung im gegenüberliegenden Hafenquartier. Die Beschränkung der Gebäudehöhe ist auch im Interesse einer verträglichen Nachbarschaft mit dem unmittelbar angrenzenden Uferpark erforderlich. Durch Geländemodellierung und dichte Bepflanzung im östlichen Bereich des Parks (an der Grenze

zum Gewerbegebiet) gelingt es, die hohen Gewerbegebäude zumindest in Teilen vom Park abzuschirmen.

Eingeschränktes Industriegebiet GI*

Die festgesetzte, maximale Gebäudehöhe (GH max = 64 m ü. NN) ermöglicht – bezogen auf eine Geländehöhe von 37,5 m ü. NN - bis zu 26,5 m hohe bauliche Anlagen. Das entspricht in etwa der Höhe des südlich angrenzenden Thomy Gebäudes (First: 66 m ü. NN). In ca. 200 m Entfernung vom zukünftigen Innenstadtrand sind negative gestalterische Auswirkungen auf das Hafenquartier durch die regelmäßig sehr großmaßstäblichen Industrieanlagen nicht mehr zu befürchten.

6.2.2 Grundflächenzahl

Der Bebauungsplan setzt in den Baugebieten folgende Obergrenzen für die GRZ fest:

Baugebiet	Festgesetzte GRZ	Obergrenze der GRZ nach § 17 BauNVO
GE 1*	0,8	0,8
MI 1	0,8	0,6
MI 2	0,8	0,6
GE 2*	0,8	0,8
GE 3*	0,8	0,8
GE 4*	0,8	0,8
GI*	0,8	0,8

Die Festsetzung der GRZ orientiert sich in den Gewerbe- bzw. Industriegebieten an den Obergrenzen der BauNVO, um angesichts der begrenzten innerstädtischen Flächenpotentiale günstige Ansiedlungsbedingungen für Gewerbe zu schaffen. Eine angemessene Baudichte ist daneben Voraussetzung für ein wirtschaftlich tragfähiges Erschließungs- und Vermarktungskonzept.

Die gewählten Dichtewerte orientieren sich am Bestand und tragen der Forderung nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rechnung.

In den beiden Mischgebieten MI 1 und MI 2 wird bei der GRZ die Obergrenze des § 17 BauNVO überschritten. Hier ist eine GRZ von 0,8 geplant. Die beengte Grundstückssituation, der Zwang zu einer geschlossenen Blockbebauung (Immissionsschutz) und die beabsichtigte, städtebauliche Dichte in Anlehnung an die direkte Umgebung führen zu einer besonders kompakten und verdichteten Bauform. Des Weiteren machen die außergewöhnlichen technischen Randbedingungen des Projektes (Hochwasserschutz, Altlasten, Gebäudeabbruch, Sondergründungsmaßnahmen, vollständiger Stellplatznachweis in einer Tiefgarage, erhöhter bautechnischer Aufwand beim Immissionsschutz, Ertüchtigung der äußeren Erschließung etc.) eine angemessene Baudichte als Grundlage eines wirtschaftlich tragfähigen Erschließungs- und Vermarktungskonzeptes notwendig.

Das angrenzende Straßennetz ist in der Lage, den planbedingten Zusatzverkehr aufzunehmen, so dass eine weitergehende Begrenzung der Bodennutzung auch aus diesem Grunde nicht erforderlich ist. Die negativen Auswirkungen, die generell mit einer Verdichtung einhergehen (geringer Freiflächenanteil, stadtklimatische Defizite, Kfz- Emissionen, etc.) werden durch städtebauliche Maßnahmen (nahezu verkehrsfreie Blockinnenbereiche, vollständiger Stellplatznachweis in Tiefgaragen) und grünordnerische Festsetzungen (Anpflanzen von Bäumen und Hecken etc.) gemindert. Daneben stehen zusätzliche Spiel- und Aufenthaltsflächen auf der angrenzenden Hafenpromenade und dem geplanten Uferpark zur Verfügung. Das anfallende Niederschlagswasser wird ortsnah dem Wasserkreislauf wieder zugeführt (Einleitung in das Hafenbecken 1).

Überschreitung der festgesetzten GRZ durch Nebenanlagen in den Gewerbe- (GE 1* und GE 4*) und Industriegebieten bis auf GRZ 1,0

Im eingeschränkten Gewerbegebiet GE1* wird ein kompakter innerstädtischer Baublock entstehen, der sich in seiner Höhe und Gebäudetypologie an der Umgebungsbebauung orientiert. Die Gebäude stehen

dabei auf einem hochwassersicheren Sockel (37,5 m ü. NN), der von der südlichen Plangebietsgrenze wie ein Schiffsbug nach Norden ragt. Der Grundstücksverlauf wird durch die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen vorgegeben, die in ihrer Dimensionierung nicht zu verändern sind. Angesichts dieser außergewöhnlichen Situation ist damit zu rechnen, dass das gesamte Grundstück zwischen der heutigen Hafenrampe im Westen und der Hafenpromenade im Osten mit einer Tiefgarage unterbaut werden muss, um den Stellplatzbedarf zu decken. Negative städtebauliche Auswirkungen sind mit der vollständigen Versiegelung nicht verbunden. Das Niederschlagswasser wird nach geeigneter Vorreinigung und Rückhaltung ortsnah dem Hafenbecken 1 zugeführt.

In den geplanten Gewerbe- und Industriegebieten auf der Hafenmole 1 (GE 4* und GI) wird die genannte Überschreitungsmöglichkeit der GRZ bis 1,0 eingeräumt, um den anzusiedelnden Hafenbetrieben mit ihren charakteristischen Lager-, Abstell- und Rangierflächen eine ideale Grundstücksausnutzung zu bieten. Durch die Festsetzung einer insgesamt 2,4 ha großen öffentlichen Grünfläche auf der stadtzugewandten Seite der Hafenmole 1 gelingt es darüber hinaus, die unversiegelten Flächen an einer städtebaulich sinnvollen Stelle zu bündeln und durch intensive Bepflanzung in ihrer gestalterischen und ökologischen Wirkung noch zu steigern. Die öffentlichen Grünflächen machen etwa 20 % des Bruttobaulandes auf der Hafenmole 1 aus, womit im übertragenen Sinne eine GRZ von 0,8 im gesamten Teilgeltungsbereich Ost wieder gewahrt bleibt.

6.2.3 Geschoßflächenzahl

Der Bebauungsplan setzt in den Baugebieten folgende Obergrenzen für die GFZ fest:

Baugebiet	Festgesetzte GFZ	Obergrenze der GFZ nach § 17 BauNVO
GE 1*	2,2	2,4
MI 1	2,1	1,2
MI 2	2,0 bzw. 2,1	1,2
GE 2*	4,1 bzw. 4,8	2,4
GE 3*	1,2	2,4
GE 4*	-	2,4
GI*	-	2,4

Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO

Die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO für die Geschoßflächenzahl werden im Teilgeltungsbereich West z.T. deutlich überschritten. Die nach § 17 Abs. 2 BauNVO zulässige Überschreitung der Obergrenzen ist jedoch aus folgenden besonderen städtebaulichen Gründen erforderlich.

a) Abrundung der innerstädtischen Bebauung

Der gegenwärtig teilweise heterogen strukturierte, von Baulücken, Brachflächen und leerstehenden Gewerbebauten geprägte Innenstadtrand soll durch aus dem städtebaulichen Gefüge der angrenzenden Innenstadt abgeleiteten Stadtbausteinen zum Hafen hin abgerundet werden. Als Maßstab ist hierzu die angrenzende gründerzeitlich geprägte drei- bis viergeschossige Blockstruktur an der Königstraße und an der Hafenstraße zu nennen, aber auch das benachbarte UCI Kino, der Neubau der Rheinlandversicherung (VI) und das Möbelhaus Knuffmann. Es gilt, die städtebauliche Eigenart der Innenstadt aufzugreifen und zeitgemäß zu interpretieren. Das neue Quartier soll sich anhand der Kriterien Bauhöhe, Baudichte und Gebäudetypologie nahtlos in den Bestand einfügen.

b) Schaffung einer prägnanten städtebaulichen Großform am Hafenrand

Die Planung hat darüber hinaus das Ziel, ein kompaktes Hafenquartier zu entwickeln, das sich in der großmaßstäblichen Umgebung stadträumlich behaupten kann und das genügend bauliche Präsenz aufweist, seinen zukünftigen Bewohnern ein geeignetes Wohn- und Arbeitsumfeld zu bieten (Identifikation).

c) Abschirmung vom Straßen- und Gewerbelärm

Die Planung sieht sowohl entlang des stark befahrenen Straßenzuges Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße als auch zum Hafen eine geschlossene Bebauung vor, um das Hafenquartier vom Verkehrs- und Gewerbelärm abzuschirmen. Daraus resultiert eine hohe städtebauliche Dichte. Die allseitig umschlossenen Innenhöfe in den festgesetzten Mischgebieten sind wesentlicher Bestandteil des Immissionsschutzkonzepts.

d) außergewöhnlicher Grundstückszuschnitt

Im festgesetzten Mischgebiet MI 1 (Hermann-Straaten-Platz) und im festgesetzten, eingeschränkten Gewerbegebiet GE2* nördlich der denkmalgeschützten Speicher der Neusser Lagerhausgesellschaft führt der außergewöhnliche Grundstückszuschnitt bzw. die geringe Grundstückstiefe zwischen angrenzenden Verkehrsflächen zu einer Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO, wenn auch an diesen exponierten Stellen innenstadttypische markante Baukörper errichtet werden sollen.

e) Erhalt denkmalgeschützter Bausubstanz

In GE 2*, im Bereich der denkmalgeschützten Speichergebäude der Neusser Lagerhausgesellschaft führt der Erhalt der bis zu sechsgeschossigen historischen Bausubstanz mit einer für die geplante Nutzung notwendigen Erweiterung bzw. Erhöhung zu einer deutlich überhöhten Grundstücksausnutzung.

f) außergewöhnliche technische Rahmenbedingungen

Des Weiteren machen die außergewöhnlichen technischen Randbedingungen des Projektes (Hochwasserschutz, Altlasten, Gebäudeabbruch, Sondergründungsmaßnahmen, vollständiger Stellplatznachweis in einer Tiefgarage, erhöhter bautechnischer Aufwand beim Immissionsschutz, Ertüchtigung der äußeren Erschließung etc.) eine angemessene Baudichte als Grundlage eines wirtschaftlich tragfähigen Erschließungs- und Vermarktungskonzeptes notwendig.

<u>Die Überschreitung der Obergrenzen in den einzelnen Baugebieten und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen</u>

a) MI 1

Im festgesetzten Mischgebiet MI 1, im Bereich des Hermann-Straaten-Platzes, führt die beengte Grundstückssituation, der Zwang zu einer geschlossenen Straßenrandbebauung (Immissionsschutz) und die beabsichtigte stadträumliche Betonung (Überhöhung) der Platzrandbebauung zu einer besonders kompakten und verdichteten Bauform. Die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung für Mischgebiete werden deutlich überschritten (GFZ 2,1 statt 1,2).

Negative städtebauliche Auswirkungen auf die Umgebung (z. B. Verschattung) werden durch die ausreichenden Abstände zur Nachbarbebauung vermieden (ca. 23 m Abstand zwischen den Gebäuden entlang des „Hermann-Straaten-Platzes“). Eine ausreichende Belichtung des geplanten Baukörpers ist durch seine außergewöhnlich exponierte Lage gewährleistet. Nach Osten grenzt das Hafenbecken an, südlich des Baublocks liegt das begrünte Grundstück der Stadtwerke Neuss (unterirdisches Regenklärbecken), westlich der Rheintorstraße bleiben auch zukünftig große Teile des RWE-Grundstückes aufgrund zahlreicher unterirdischer Versorgungsleitungen unbebaut. Der nächstgelegene Gewerbebau auf RWE-Gelände ist ca. 60 m entfernt. Die weitläufigen öffentlichen Freiflächen entlang der Hafenpromenade gleichen den Mangel an grundstücksbezogenen Freiflächen aus. Negative Auswirkungen auf den Verkehr sind mit der kleinräumigen Verdichtung nicht verbunden. Sämtliche erforderlichen Stellplätze werden in einer gebäudebegleitenden Tiefgarage untergebracht. Die geplante Baudichte ist nicht zuletzt im Interesse einer verträglichen Einordnung in die Umgebungsbebauung erforderlich (angrenzendes UCI Kino).

b) MI 2

Im festgesetzten Mischgebiet MI 2 werden die Obergrenzen des § 17 BauNVO für Mischgebiete ebenfalls deutlich überschritten (GFZ 2,0 im südlichen Bereich bzw. 2,1 im nördlichen Bereich statt 1,2). Auf-

grund der deutlichen Überschreitung der Obergrenzen der GFZ gemäß § 17 BauNVO wurden während des Bebauungsplanverfahrens differenzierte Betrachtungen für die Umsetzung der Festsetzungen durchgeführt, aus denen sich unterschiedliche Werte für die GFZ ergeben.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind trotz der Überschreitung gewahrt, insbesondere wurde durch geeignete Stellung der Baukörper zueinander für eine ausreichende Belichtung gesorgt. Durch die zum Rhein hin transparente Baustruktur wurde darüber hinaus die Belichtungssituation besonders in den Morgenstunden verbessert.

Die negativen Auswirkungen, die generell mit einer Verdichtung einhergehen (geringer Freiflächenanteil, stadtklimatische Defizite, Kfz- Emissionen, etc.) sind durch städtebauliche Maßnahmen (nahezu verkehrsfreier Blockinnenbereich, vollständiger Stellplatznachweis in Tiefgaragen) und grünordnerische Festsetzungen (Vegetationsanteil der Freiflächen, Anpflanzen von Bäumen und Hecken etc.) gemindert. Daneben stehen zusätzliche Spiel- und Aufenthaltsflächen auf der angrenzenden Hafenpromenade und dem geplanten Uferpark zur Verfügung.

Insbesondere die vom Lärm abgeschirmten Innenhöfe ermöglichen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse trotz einer stark von Immissionen beeinträchtigten Ausgangssituation.

c) GE 2*

Die denkmalgeschützten Speichergebäude der Neusser Lagerhausgesellschaft liegen in einem schmalen Grundstücksstreifen zwischen der Hafenpromenade im Osten und diversen Verkehrsanlagen im Westen (Düsseldorfer Straße, Kaistraße, ansteigende Rampe zur Hochstraße, Bahngleise) und verfügen bis auf einen kleinen Wirtschaftshof über keine nennenswerten privaten Freiflächen. Gleichzeitig weist dieses historische Ensemble nach Umbau, denkmalverträglichem Rückbau und punktueller Ergänzung eine Geschossfläche auf, welche allein durch den Erhalt der denkmalgeschützten Bausubstanz auf dem beengten Grundstück zu einer deutlichen Überschreitung der Obergrenzen der BauNVO (4,1 statt 2,4) führt.

Unmittelbar nördlich der denkmalgeschützten Speicher schließt sich ein Erweiterungsbau mit einer Hochgarage an, die die notwendigen Stellplätze für die geplanten Nutzungen (Hotel- und Kongressnutzung, Fitnesscenter) aufnimmt. Auch hier führt das extrem schmale Grundstück (19 - 32 m Tiefe) und die Pflicht zur Schaffung einer angemessenen Zahl von Stellplätzen zu einer sehr intensiven Grundstücksausnutzung (GFZ 4,8 statt 2,4). Negative städtebauliche Auswirkungen auf die gewerblich geprägte Nachbarschaft im Westen und Norden sind aufgrund der großen Abstände nicht zu befürchten. Im Süden schließt das geplante Parkhaus unmittelbar an die denkmalgeschützten Speicher an (Grenzbebauung).

<u>Auswirkungen auf den Verkehr und sonstige öffentliche Belange</u>

Im Rahmen eines Verkehrsgutachtens konnte nachgewiesen werden, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur einschließlich ihres planbedingten Ausbaus, zu dessen Realisierung sich ein Grundstückseigentümer im Plangebiet vertraglich verpflichtet hat, den voraussichtlichen Verkehrszuwachs bewältigen kann und keine wesentlichen Belastungen der Anwohner zu befürchten sind. Sonstige öffentliche Belange stehen nicht entgegen. Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO ist angesichts der außergewöhnlichen Lagekriterien des Plangebietes vertretbar.

<u>Beschränkung der Nutzungsintensität in GE 1* und GE 3*</u>

Im eingeschränkten Gewerbegebiet GE 1* im Süden des Teilgeltungsbereiches West wird das Maß der baulichen Nutzung geringfügig verringert (GFZ 2,2 statt 2,4), um das Verkehrsaufkommen am Erschließungspunkt geringfügig einzuschränken.

Im eingeschränkten Gewerbegebiet GE 3* im Norden des Teilgeltungsbereiches West wird das Maß der baulichen Nutzung deutlich verringert (GFZ 1,2). Die im Fachbeitrag 2012 konzipierte bauliche Gestaltung der nördlichen Anbindung (Düsseldorfer Straße – Zu-/Ausfahrt GE2* und GE3*) wurde im Verkehrsgutachten des Büros Schüßler Plan zum genehmigten Vorhaben im GE2* übernommen und als leistungsfähig eingestuft. Die Kaistraße ist in diesem Abschnitt bereits hergestellt. Eine erneute Überprüfung des Knotenpunkts ist deshalb nicht erforderlich (SSP Consult:2019, Seite 10).

6.2.4 Zahl der Vollgeschosse, Festsetzung der Geländeoberfläche

Der Bebauungsplan setzt in den eingeschränkten Gewerbegebieten GE 1* und GE 2* die Zahl der Vollgeschosse wie folgt fest:

Baugebiet	Zahl der Vollgeschosse	Höhe der maßgeblichen Geländeoberfläche m ü. NN
GE 1*	III - IV	37,5
GE 2*	III - XIII	37,5

Festsetzung der Geländehöhe

Die Festsetzung der Geländehöhen erfolgt u. a. aus Gründen des Hochwasserschutzes. Mit der Festsetzung einer Geländeoberfläche von 37,5 m ü. NN werden hochwasserfreie Ebenen geschaffen. Darüber hinaus ist die Festsetzung im Interesse der Eindeutigkeit und Bestimmtheit der Festsetzungen zur Geschoßflächenzahl und zur Zahl der Vollgeschosse unverzichtbar. Der westlich angrenzende Straßenzug Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße steigt kontinuierlich von Süden (38,5 m ü. NN) nach Norden (40,2 m ü. NN) an.

Durch die festgesetzte Geländeoberfläche ist darüber hinaus eine eindeutige Bezugsgröße zur Bestimmung der Abstandflächen gegeben.

Die in der Planzeichnung festgesetzten Geländehöhen dürfen in allen Baugebieten um bis zu 0,3 m über- bzw. unterschritten werden. Dadurch sind insbesondere notwendige Geländeanpassungen, beispielsweise im Übergang von der Oberkante des Fertigfußboden (OKFF) in den Erdgeschossen und dem Niveau des angrenzenden Außengeländes zulässig, um ein für die Entwässerung notwendiges Gefälle zu ermöglichen. In den festgesetzten Mischgebieten dürfen die in der Planzeichnung festgesetzten Geländehöhen zur Ausbildung von Terrassen oder Eingangsbereichen von Wohnungen sogar um bis zu 0,8 m überschritten werden. Diese Ausnahmeregelung ermöglicht, durch eine Anhebung der Außenwohnbereiche eine gewisse Zonierung zwischen öffentlichen und privaten Bereichen.

Die Zahl der Vollgeschosse als Maßstab der Gebäudehöhe

Der Bebauungsplan trifft Aussagen zur Zahl der Vollgeschosse und steuert auf diese Weise sowohl die Intensität der Nutzung in den jeweiligen Baugebieten als auch die Höhenentwicklung der Gebäude. Dies ist insbesondere dort zielführend, wo aufgrund der Lagekriterien des Grundstücks, der zulässigen Nutzung und der geplanten Baukörpertypologie (Orientierung, Größe und Zuschnitt der überbaubaren Grundstücksflächen etc.) hinreichend genaue Aussagen über die zukünftige Baustruktur zu treffen sind.

a) GE 1*

Die geplanten viergeschossigen Gewerbebauten (z. B. Büro) erreichen voraussichtlich eine Höhe von 51 - 52 m ü. NN (vier Vollgeschosse à 3,5 m Geschosshöhe über 37,50 m ü. NN Geländehöhe) und liegen daher geringfügig höher als die benachbarte Wohnbebauung (z. B. Eckhaus Königstraße 84 (Traufhöhe 49,7 m ü. NN). Wird auf dem obersten Vollgeschoss noch ein zurückgesetztes oberstes Nichtvollgeschoss errichtet, erreicht das Gebäude eine Gesamthöhe von ca. 55 m ü. NN. Damit werden die geplanten Gebäude in etwa genauso hoch wie das benachbarte UCI Kino (OK 54,59 m ü. NN).

b) GE 2*, Speicherstadt

Die Festsetzungen orientieren sich am denkmalgeschützten Gebäudebestand und ermöglichen eine Aufstockung des südlich gelegenen Stückgutlagerhauses, des Silogebäudes sowie des nördlichen Getreide-Lagerhauses. Zum Teil erfolgt zeitgleich die Festsetzung einer maximalen Gebäudehöhe (max. Firsthöhe, maximale Traufhöhe). Dieses wird notwendig, um im Zusammenhang mit den z. T. überhöhten Geschosshöhen im bestehenden Denkmal die Gebäudehöhe zu beschränken.

6.2.5 Technische Aufbauten

Es wird festgesetzt, dass die festgesetzten Gebäudehöhen durch technische Aufbauten um bis zu 3,0 m überschritten werden dürfen. Hiermit sollen notwendige Aufzugsüberfahrten, Kamine, Antennen etc. ermöglicht werden. Zum Schutz der angrenzenden Nachbarschaft und des Stadtbildes müssen diese Dachaufbauten jedoch mindestens 3,0 m von der Gebäudeaußenwand des obersten Geschosse zurücktreten.

6.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Baugrenzen und Baulinien

Geschlossene Bauweise

In den festgesetzten Mischgebieten erfolgt die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise in Kombination mit der Festsetzung von Baulinien einerseits um die im Rahmenplan definierte, städtebauliche Figur planungsrechtlich zu sichern (siehe unten) und andererseits, um das integrierte Lärmschutzkonzept (siehe 6.8.2) umzusetzen. Das Plangebiet ist durch erhebliche Lärmimmissionen vorbelastet, die aus verschiedenen Quellen resultieren. Von Westen her ist das Plangebiet dem Verkehrslärm der Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße, von Osten her dem Gewerbelärm aus dem Hafen ausgesetzt.

Die geschlossene Bauweise stellt sicher, dass innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand gebaut werden müssen. In Kombination mit den zu den Außenfassaden festgesetzten Baulinien entstehen so allseitig umschlossene Höfe mit zwingend festgesetzten Mindesthöhen baulicher Anlagen, die die auf das Plangebiet einwirkenden Schallimmissionen von den umschlossenen Blockinnenbereichen abschirmen. Die geplanten lärmgeschützten Innenhöfe sind in der Planzeichnung mit (A) bis (E) gekennzeichnet (siehe insbesondere Blatt 5 und Blatt 6).

Momentan sind 2 Grundstücke in den festgesetzten Mischgebieten vorhanden, die durch einen Investor entwickelt werden sollen. Grundstücksteilungen sind theoretisch gleichwohl möglich. Sollte eine Grundstücksgrenze gezogen werden, die einen der Innenhöfe teilt, ist durch die Festsetzung der geschlossenen Bauweise planungsrechtlich gesichert, dass innerhalb der Baulinien bzw. Baugrenzen stets an die seitliche Grundstücksgrenze gebaut wird, damit der Eigentümer des angrenzenden Grundstücks unmittelbar an das Nachbargebäude anbauen und die Blockbebauung damit fortsetzen bzw. schließen kann, so dass allseitig umschlossene Innenhöfe entstehen können.

Die Festsetzung zur geschlossenen Bauweise korrespondiert mit der Festsetzung der „allseitig umbauten Innenhöfe“ bzw. der festgesetzten Bauabschnitte als Bedingung nach § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BauGB für die Zulässigkeit öffenbarer Fenster zu schutzbedürftigen Räumen (siehe 6.8.2).

Überbaubare Grundstücksfläche, Baulinie, Baugrenze

a) GE 1*

Unmittelbar an der Grenze zum benachbarten UCI Kino sieht der Bebauungsplan einen viergeschossigen Baukörper vor, der als städtebaulich wirksame Raumbegrenzung der geplanten „Hafengasse“ in Fortführung der Königstraße wirkt und diese gleichzeitig vom Anlieferhof des UCI Kinos abschirmt. An der Königstraße können Fußgänger an einer Lichtsignalanlage (Fußgängerampel) die stark befahrene Rheintorstraße überqueren, und erreichen über die o. g. Hafengasse über Treppen und Rampen die tiefer gelegene Hafenpromenade. Es ist das Ziel des Bebauungsplanes, diese für die Verknüpfung des Hafens mit der Innenstadt besonders wichtige Wegeverbindung räumlich ansprechend zu fassen und durch eine bewusste Verengung des Raumes die darauf folgende großzügige Weite des Hafenblicks mit seiner eindrucksvollen Industriekulisse räumlich vorzubereiten.

Der im Mittel 8 m breite Sonderbaukörper wird sich nur als Teil einer deutlich größeren Baumaßnahme verwirklichen lassen. Der Baukörper ermöglicht z. B. einhüftige, zur Hafengasse hin orientierte Büros, die über eine Brückenkonstruktion an das benachbarte gewerblich genutzte Ensemble angeschlossen sind.

Für den angrenzenden Anlieferhof des UCI Kinos sind mit der Grenzbebauung keine Nachteile verbunden (Belichtung, Rettungswege etc.). Das UCI Kino kann nach wie vor von Norden wahrgenommen

werden (Werbung). Im Falle einer Erweiterung könnte das Kino bis an die Brandwand der geplanten Bebauung auf der Grundstücksgrenze ausgedehnt werden, ohne seinerseits Abstandsflächen einhalten zu müssen.

Durch Baulinien und Baugrenzen sind sowohl zur Hafenseite Auskragungen außerhalb der Baugebiete festgesetzt. Das wiederkehrende Motiv der „Hafenköpfen“ soll sicherstellen, dass die beiden Baukörper beiderseits der Hafengasse von der Hafenpromenade aus als Ensemble wahrgenommen werden (Überbauung der Hafenpromenade, Kranmotiv). Die durchgängige Nutzung der Hafenpromenade wird dadurch nicht eingeschränkt.

b) MI 1 und MI 2

Der Bebauungsplan setzt in den Mischgebieten für die Außenfassaden der geplanten Baukörper überwiegend Baulinien fest, um die im Rahmenplan definierte, städtebauliche Baustruktur planungsrechtlich zu sichern (siehe unten). Es soll insgesamt ein geschlossener Großblock entstehen, der zur Hafenseite mit auskragenden „Hafenköpfen“, die zur Ensemblewirkung des Hafenquartiers beitragen sollen, und zur Rheintor-/Düsseldorfer Straße mit Einschnitten rhythmisiert wird. In Verlängerung der Collingstraße wird der Hermann-Straatenplatz durch die geplante Baustruktur gefasst.

Im Zusammenspiel mit der Festsetzung zur geschlossenen Bauweise sind die festgesetzten Baulinien zusätzlich ein Baustein des integrierten Lärmschutzkonzeptes. Sollte eine Grundstücksgrenze gezogen werden, die einen der Innenhöfe teilt, ist planungsrechtlich gesichert, dass auf den festgesetzten Baulinien bis an die seitlichen Grundstücksgrenzen gebaut werden muss. Der Eigentümer des angrenzenden Grundstücks muss unmittelbar an das Nachbargebäude anbauen und die geschlossene Blockbebauung damit fortsetzen bzw. schließen, so dass allseitig umschlossene Innenhöfe mit zwingend festgesetzten Mindesthöhen baulicher Anlagen entstehen können.

Trotzdem könnte die Situation entstehen, dass ein Grundstückseigentümer entsprechend der Festsetzungen baut, andere Grundstückseigentümer, deren Grundstücke denselben Innenhof bilden bzw. zu den Innenhöfen (B) – (D) gehören, aber noch keine Bebauung errichtet haben. Solange die gemäß § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BauGB festgesetzten Bedingungen „allseitig umbauter Innenhöfe“ bzw. der festgesetzten Baureihenfolge für die Umbauung der Innenhöfe (B) – (D) nicht erfüllt sind, sind die Voraussetzungen für die Zulässigkeit öffenbarer Fenster zu schutzbedürftigen Räumen zu den Innenhöfen und in Fassaden an den gekennzeichneten Baulinien nicht erfüllt. Diese Möglichkeit sieht der Plangeber und nimmt sie in Kauf. In einem Angebots-Bebauungsplan wird die Zulässigkeit von Bauvorhaben geregelt, eine Bauverpflichtung zur Errichtung der Innenhöfe ist auf der Ebene des Angebotsplanes nicht möglich.

Die Tiefen der überbaubaren Grundstücksflächen werden dagegen lediglich mit Baugrenzen konkretisiert, um einen größeren Spielraum bei der baukörperlichen Durchformung der Gebäude zuzulassen, ohne stadträumliche Ziele in Frage zu stellen oder nachbarliche Belange zu gefährden. Die Größe der Innenhöfe und damit die Tiefe der Bebauung sind dem Gestaltungswillen der jeweiligen Bauherren überlassen. Insbesondere soll im Rahmen der Angebotsplanung durch die Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen die volle Nutzungspalette eines Mischgebietes ermöglicht werden.

c) GE 2*
Die denkmalgeschützten, baulichen Anlagen bzw. das hier genehmigte Vorhaben sind durch Baugrenzen abgebildet. Durch Baugrenzen sind auch sowohl zur Hafenseite als auch zur Kaistraße Auskragungen außerhalb der Baugebiete festgesetzt, die teilweise den historischen Bestand abbilden und teilweise bauliche Erweiterungen zulassen.

d) GE 3*
Das hier durch Baugrenzen definierte Baufenster entspricht grundsätzlich der Abgrenzung des Baugebietes. Dadurch bleibt ein großer Gestaltungsspielraum für die baulich-räumliche Entwicklung des Bereichs.

e) GE 4* und GI*
Das hier durch Baugrenzen definierte Baufenster entspricht grundsätzlich der Abgrenzung der Baugebiete. Dadurch bleibt insbesondere für den bisher unbebauten Kopf der Hafenmole 1 ein großer Gestaltungsspielraum für die baulich-räumliche Entwicklung.

Zurücktreten von technischen Aufbauten in Bezug auf die Baulinien

Die technischen Aufbauten sollen von öffentlichen Verkehrsflächen räumlich nicht bzw. kaum wahrnehmbar sein und müssen daher 3,0 m von der Gebäudeaußenwand zurücktreten (vgl. 6.2.5). Daher wird die Festsetzung erforderlich, dass technische Aufbauten von den Baulinien zurücktreten dürfen und müssen.

Überschreitung von Baulinien / Baugrenzen

Die Festsetzung zur Überschreitung von Baugrenzen bzw. Baulinien für eingeschossige Eingangsbauteile und die dazugehörigen Flächen im Untergeschoss erfolgt, um im Rahmen der nachgeordneten Baugenehmigungen architektonisch wünschenswerte Gestaltungsspielräume insbesondere zur Adressbildung zu ermöglichen, ohne städtebauliche Belange zu beeinträchtigen. Durch eine flächenmäßige Begrenzung wird sichergestellt, dass die Bauteile im Vergleich zum Hauptbaukörper jeweils untergeordnet sind.

Terrassen, Balkone und Loggien dürfen die festgesetzten Baugrenzen zu den Innenhöfen (A) – (E) um bis zu 1,5 m überschreiten. Mit dieser Festsetzung sollen attraktive Außenwohnbereiche zu den allseitig umschlossenen Innenhöfen ermöglicht werden, da nur hier Außenwohnbereiche zulässig sind.

6.4 Flächen für Stellplätze und Garagen, Tiefgaragen sowie Nebenanlagen

In den Mischgebieten MI 1 und MI 2 sowie im eingeschränkten Gewerbegebiet GE 1* sollen die notwendigen Stellplätze in einer Tiefgarage untergebracht werden, um die oberirdischen Freiflächen auf den Baugrundstücken von der Stellplatz- und Garagennutzung möglichst zu entlasten und als Grün- und Erholungsbereiche zu erhalten. Daneben wird die Luftschadstoff- und Lärmbelastung in den Blockinnenbereichen vermindert.

Die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen gelten auch unterhalb der festgesetzten Geländeoberfläche. Bei mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern, bei denen die Stellplätze in einer Tiefgarage untergebracht werden, ist im Einzelfall nicht auszuschließen, dass notwendige Kellerräume, Technikräume, oder andere untergeordnete Folgeeinrichtungen (Fahrradabstellraum, zusätzliche Archivflächen für Büros, etc.) in Tiefgaragengeschossen auch außerhalb der oberirdischen Baukontur untergebracht werden müssen. Die Festsetzung, wonach diese Anlagen ausnahmsweise auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im Untergeschoss angeordnet werden können, ermöglicht einen angemessenen Spielraum bei der Planung, ohne städtebauliche oder nachbarliche Belange zu beeinträchtigen.

6.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Im GE 1* können Fußgänger in Verlängerung der Königstraße zukünftig an einer Lichtsignalanlage (Fußgängerampel) die stark befahrene Rheintorstraße überqueren, und erreichen über die so genannte Hafengasse über Treppen und Rampen die tiefer gelegene Hafenpromenade. Die Sicherung erfolgt durch ein Gehrecht für die Allgemeinheit.

Ebenfalls soll ein Übergang von der Collingstraße zum Hafen geschaffen werden. Von dort führt ein innerer Erschließungsweg durch die Mischgebiete. Für diese Bereiche wird ein Gehrecht für die Allgemeinheit, ein Fahrrecht für die Anlieger sowie ein Fahr- und Leitungsrecht für die Versorgungsträger festgesetzt. Dabei wird das Fahrrecht für die Anlieger für den größten Teil auf die Anlieger der Mischgebiete MI 1 und MI 2 beschränkt (GFL 1). Im mit GFL 2 festgesetzten Bereich besteht zusätzlich ein Fahrrecht für die Anlieger des Gewerbegebietes GE 2*.

6.6 öffentliche Grünflächen und Pflanzmaßnahmen in den Baugebieten sowie für Teile baulicher Anlagen

Pflanzmaßnahmen im Mischgebiet

Die Festsetzungen zur Gestaltung der nicht überbauten Grün- und Freiflächen (Anpflanzen von Bäumen, Überdeckung der Tiefgaragen) dienen im gleichen Maße der Weiterentwicklung des bioklimatisch wirksamen Vegetationsbestandes, der Regenwasserrückhaltung und der Wohnumfeldverbesserung. Durch sie werden die nachteiligen ökologischen Auswirkungen, die mit der weitgehenden Unterbauung durch eine Tiefgarage einhergehen, teilweise ausgeglichen (verzögerter Abfluss des Oberflächenwassers, Förderung der Verdunstung, Verringerung des Staubgehaltes in der Luft, Verschattung der Freiflächen, etc.). Die ausschließliche Verwendung von standortgerechten Laubgehölzen ist Grundlage eines Biotop- und Artenschutzes, dem gerade in den stark versiegelten Innenstadtbereichen erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken ist.

Öffentliche Grünfläche im Teilgeltungsbereich Ost - Uferpark

Die öffentliche Grünfläche „Uferpark“ im Westen der Hafenmole 1 stellt ein wichtiges gestalterisches Element zur Standortverbesserung dar. Sie dient als grüne Kulisse gegenüber der geplanten Innenstadterweiterung und schafft zusätzliche Distanz. Der Uferpark ist in Verlängerung der Collingstraße vom Hermann-Straaten-Platz über eine Fußgängerbrücke an die Hafenpromenade angeschlossen.

Die Grünfläche gliedert sich nach Maßgabe des zugrundeliegenden Freiraumentwurfs von Kipar Landschaftsarchitekten aus dem Jahre 2009 in zwei funktional unterschiedliche Teilbereiche. Unmittelbar angrenzend an das Hafenbecken 1 ist zunächst ein ca. 10 - 15 m breiter und weitgehend ebener Bereich vorgesehen, der u. a. einen befahrbaren Weg (Rettungsweg für das Hafenbecken 1, Pflegemaßnahmen im Park) sowie Spiel- und Sportflächen beinhaltet. Im Bereich des Molenkopfes sind baulcihe Anlagen für Wassersport vorhanden (Leistungszentrum Wassersport). Angesichts der großen Abstände sind keine Probleme durch Freizeitlärm zu befürchten, die eine weitere Differenzierung der zulässigen Freizeitnutzung erforderlich machen würden. An der Grenze zum benachbarten Gewerbe- bzw. Industriegebiet ist ein 3 - 5 m hoher begrünter Sichtschutzwall festgesetzt.

Dachbegrünungen

Die Dachflächen oberhalb des jeweils obersten Geschosses von Hauptgebäuden müssen extensiv begrünt werden, wenn die Dachfläche als Flachdach bis maximal 10° Dachneigung ausgeführt wird. Von der Begrünungspflicht ausgenommen sind Dachflächen, die für Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energiequellen, für erforderliche haustechnische Einrichtungen oder für Dachöffnungen und Dachfenster genutzt werden.

6.7 Verkehrsflächen

Planbedingtes Verkehrsaufkommen

Die im Fachbeitrag 2012 beschriebene Verkehrssituation basierte auf Verkehrszählungen aus dem Jahr 2006 und einer großräumigen Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2004 (Gutachten Spiekermann). In den Jahren 2014 und 2017 fanden im Planungsgebiet weitere Verkehrszählungen statt. Sie belegen, dass sich die verkehrliche Situation im Plangebiet nicht wesentlich verändert hat. Allerdings lassen die aktuellen Verkehrszahlen vermuten, dass die Belastungen der Collingstraße im Bereich der Einmündung in die Rheintorstraße unterschätzt worden sind. Es ist ein Anstieg der Abbieger in die Collingstraße festzustellen, jedoch bei gleichzeitiger Reduzierung des geradeausfahrenden Stroms in südliche Richtung. Es handelt sich demnach um eine Verschiebung der Verkehrsströme und keine Zu- oder Abnahme (siehe auch 2.1).

Äußere Erschließung im Teilgeltungsbereich West

In Kapitel 5.2.1 wurden die drei Anknüpfungspunkte Süd (Königstraße), Mitte (Collingstraße) und Nord (Speicherstadt) erläutert.

An der Königstraße im Süden bleibt der vorhandene Straßenraum im Wesentlichen unangetastet, lediglich eine Fußgängerampel wird zukünftig das Queren der stark befahrenen Straße für Fußgänger und Fahrradfahrer erleichtern.

An der Collingstraße entsteht die zentrale Zufahrt für das Hafenquartier. Der vorhandene Straßenraum muss dazu deutlich aufgeweitet, die vorhandene Straßenraumaufteilung grundlegend verändert werden (zusätzliche Abbiegespuren, Lichtsignalanlage, Bushaltestelle etc.). Auch die zeitlich befristeten PKW-Parkplätze östlich des Bürogebäudes der Rheinland Versicherung sind von diesen Maßnahmen betroffen.

Im Norden ist ebenfalls wie im Süden eine reine Rechts-rein, Rechts-raus Erschließung vorgesehen. Der vorhandene Straßenraum der Düsseldorfer Straße bleibt im Wesentlichen unangetastet. Hier muss jedoch zur Verhinderung von Linksabbiegern ein Fahrbahnteiler eingebaut werden.

Der Bebauungsplan verzichtet darauf, diese Flächen in den Geltungsbereich mit einzubeziehen, da sich alle erforderlichen Flächen im Eigentum der Stadt Neuss befinden. Auch geltendes Planungsrecht (z. B. B-Plan 149) steht einer kurzfristigen Umsetzung nicht im Wege.

a) Erschließung Süd
Die Zufahrt zu der Tiefgarage in GE 1* liegt in Höhe der Königstraße. Als Querungshilfe für den nichtmotorisierten Verkehr wird in diesem Bereich eine Fußgängerbedarfs-Lichtsignalanlage eingerichtet. Die Anbindung Süd kann von Kfz nur von Süden aus angefahren und nach Norden verlassen werden. Durch diese Regelung werden nachteilige Wirkungen der Anbindung auf den Verkehrsablauf vermieden. Verkehrstechnische Lösungen, die ein Linksabbiegen in die Tiefgarage in GE 1* ermöglichen, würden einen erheblichen Aufwand mit ungünstigen Einflüssen auf den Verkehrsfluss auf der Rheintorstraße nach sich ziehen.

Damit aus Richtung Norden kommende Verkehrsteilnehmer die Tiefgarage im GE 1* ohne nennenswerte Probleme erreichen können, wird ein Hinweisschild angeordnet, auf dem eine Wendefahrt über den rd. 100 m entfernten Kreisverkehr an der Hafenstraße dargestellt ist. Für Ausfahrer aus der Tiefgarage in Richtung Süden besteht eine Blockumfahrt Collingstraße – Salzstraße – Königstraße – Rheintorstraße. Die mit den Wendefahrten verbundenen Umwege beschränken sich in beiden Fällen auf wenige hundert Meter und sind den wenigen betroffenen Kraftfahrern angesichts der günstigen Auswirkungen auf den dann trotz des vorhabenbedingten Verkehrs nahezu unveränderten Verkehrsfluss auf der Rheintorstraße zuzumuten. Durch die Blockumfahrten entstehen in der Spitzenstunde rund 25 zusätzliche Fahrten, außerhalb der Spitzenstunde deutlich weniger. Dabei handelt es sich ausschließlich um Pkw-Fahrten, da nur diese die Tiefgarage nutzen. Aus den sehr geringen planbedingten Mehrverkehren resultieren keine nennenswerten verkehrsbedingten Beeinträchtigungen. In den besonders schutzbedürftigen Nachtstunden, in denen zusätzliche Fahrten nur vereinzelt stattfinden, ist eine Verschlechterung der derzeitigen Situation nicht zu befürchten. Mit Blick auf die insgesamt zumutbaren Lösungen über Wendefahrten wird auf die Durchführung alternativer Lösungen in Form einer Aufweitung der Rheintorstraße und Einrichtung einer Linksabbiegespur für Fahrzeuge aus Richtung Norden sowie die Einrichtung einer Lichtsignalanlage wegen des mit beiden Alternativen verbundenen Aufwandes verzichtet. Für die Ermöglichung der gefahrlosen Querung des Betriebsgleises für Fahrzeuge in Richtung Tiefgarage sowie bei Ausfahrten aus der Tiefgarage wird die im Bereich des südlich angrenzenden UCI-Kinos vorhandene BÜSTRA-Anlage (Bahnübergangs- und Straßensicherungs-Anlage) durch je einen Signalgeber vor der Einfahrt zur Tiefgarage sowie in der Tiefgaragenausfahrt erweitert.

Den Belangen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs wird somit unter Hinnahme von geringeren Einschränkungen Rechnung getragen. Insgesamt ergeben sich für den Verkehr in alle Richtungen grundsätzlich nur marginale Veränderungen. Weitergehende Einschränkungen für Linksabbieger aus der Königstraße sowie die Wendefahrten für Linksabbieger von der/ in die Rheintorstraße werden zurückgestellt, da insgesamt das städtebauliche Interesse an der Revitalisierung der brachgefallenen Gewerbeflächen gegenüber diesen nachteiligen Auswirkungen überwiegt. Die Wendefahrten führen für die betroffenen Verkehrsteilnehmer nur zu geringen Umwegen von wenigen hundert Metern. Für Linksabbieger aus der Königstraße stellt sich die Wartezeit schon heute als ungünstig dar. Eine angemessene Verkehrsqualität ist aus Sicht des Gutachters unter Berücksichtigung der vorhabenbedingten Verkehre nicht mehr gegeben. Mit Blick auf die geringe Anzahl der betroffenen Verkehrsteilnehmer verweist die verkehrstechnische Untersuchung auf eine zu erwartende Verlagerung des Verkehrs, indem sich die Linksabbieger neue Fahrtrouten wählen, z. B. über den Kreisverkehr an der Hafenstraße. Da dies nur mit einem geringen Umweg verbunden ist, und die Kosten für einen Ausbau sowie eine Lichtsignalanlage im Bereich der Kreuzung Rheintorstraße / Königstraße in keinem Verhältnis zu dem entstehenden

Nutzung stehen, wird den mit dem Planvorhaben verfolgten, auf der städtischen Rahmenplanung basierenden städtebaulichen Zielen gegenüber der weitergehenden Einschränkung der Möglichkeit des Linksabbiegens aus der Königstraße im Vergleich zur heutigen Situation der Vorzug eingeräumt, zumal Ausweichmöglichkeiten bestehen und mit zumutbarem Aufwand genutzt werden können.

b) Erschließung Mitte (MI 1 und MI 2)
Die Ein- und Ausfahrt zur zentralen Tiefgarage liegt gegenüber der Collingstraße. Die heutige Einmündung Rheintorstraße – Collingstraße muss entsprechend ausgebaut werden. Eine Aufweitung des Straßenraums ist aufgrund des östlich angrenzenden Betriebsgleises der Hafenbahn nur nach Westen möglich. Die dafür erforderlichen Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Neuss. Festsetzungen rechtskräftiger Bebauungspläne stehen einer solchen Vergrößerung der Verkehrsfläche nicht entgegen.

In der morgendlichen Spitzenstunden ist mit fast 90 Fahrzeugen zu rechnen, die in die Tiefgarage einfahren oder die Tiefgarage verlassen. Des Weiteren ist zu beachten, dass die geplante Grundstückszufahrt auch von Versorgungsfahrzeugen genutzt wird, die von hier über flach geneigte Rampen die hochwassersicher gelegene innere Erschließungsebene des Hafenquartiers erreichen. Diese Möglichkeit steht selbstverständlich auch Rettungsfahrzeugen offen. Für Fußgänger und Fahrradfahrer stehen die o. g. Rampen und zusätzliche Treppen zur Verfügung. Zusätzlich ist auch ein behindertengerechter Zugang zum oberen Ebene sicherzustellen. Hier ist ein frei zugänglicher Aufzug innerhalb der geplanten Gebäude oder eine Rampenanlage im Mischgebiet MI 1 angedacht. Der nahezu verkehrsfreie Blockinnenraum wird in Anlehnung an die Regelungen in verkehrsberuhigten Bereichen gestaltet. Fahrzeuge müssen hier in besonderer Weise Rücksicht auf Fußgänger und Fahrradfahrer nehmen. Die Zufahrtsmöglichkeit für KFZ wird beschränkt.

Der Knoten wird zu einer lichtsignalgeregelten Kreuzung ausgebaut. Alle Fahrbeziehungen können an diesem Knoten abgewickelt werden. Der Ausbau berücksichtigt auf der Rheintorstraße separate Abbiegespuren zum Werhahn Areal, einen separaten Linksabbiegestreifen in die Collingstraße und Flächen für eine Bushaltestelle auf der Rheintorstraße. Die neue Bushaltestelle wird auf der Nordseite der Kreuzung angeordnet. In Fahrtrichtung Süd hält der Bus auf der Fahrbahn (Buskap) vor der Kreuzung. Nur Linksabbieger können an ihm vorbeifahren, Geradeausfahrer und Rechtsabbieger müssen hinter dem Bus warten. In Fahrrichtung Nord hält der Bus in einem eigenen Wartebereich nach der Kreuzung. Die Geradeausrichtung kann links an einem stehenden Bus vorbeifahren. Der Bus muss sich in den Verkehrsstrom einfädeln.

Die separaten Abbiegestreifen verhindern, dass abbiegewillige, aber wartende Fahrzeuge im starken Geradeausstrom auf der Rheintorstraße einen Rückstau verursachen. Die Führung der Fußgänger und Fahrradfahrer ist direkt, eindeutig und leicht verständlich.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist der Knoten für den motorisierten Verkehr grundsätzlich ausreichend leistungsfähig. Als resultierende Verkehrsqualität ergibt sich „D“. Der Linksabbieger in die Collingstraße erhält aufgrund der erhöhten Verkehrsstärke eine längere Freigabe, während der geradeausfahrende Verkehrsstrom weniger bekommt. Die Zufahrt der Collingstraße erfährt ebenfalls einen Zuschlag, um dem moderat gestiegenen Rechtsabbiegestrom Rechnung zu tragen. Die Bewertung des Fußgängerverkehrs ergibt am Knotenpunkt Rheintorstraße / Collingstraße die unzureichende Qualitätsstufe E. Das heißt aber nicht, das nicht alle wartenden Fußgänger bei Grünschaltung die Rheintorstraße queren könnten. Die unzureichende Qualitätsstufe resultiert aus der zu langen Sperrzeit. Gemessen an den Beeinträchtigungen eines schlechteren Kfz-Verkehrsablaufs wird die Reduzierung Verkehrsqualität der Fußgänger als das kleinere Übel angesehen. Durch eine verkehrsabgängige LSA-Steuerung könnte die Situation für die Fußgänger verbessert werden, insbesondere außerhalb der Spitzenstunde.

c) Neue Erschließungsstraße (Kaistraße)
Die neue Erschließungsstraße verläuft zwischen der zentralen und der nördlichen Anbindung sowie zwischen dem Betriebsgleis der Hafenbahn und den festgesetzten Mischgebieten. Sie wird als eine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Dabei ist vorgesehen, dass die Erschließungsstraße nur in Richtung Norden befahren werden darf. Sie soll vor allen von Anliegern und Versorgungs- und Lieferfahrzeugen genutzt werden. Die Gesamtquerschnittsbreite beträgt 9,00 m und teilt sich wie folgt auf: Schutzstreifen (zur Hafenbahn) 0,5 m, Parkstreifen 2,5 m, Fahrbahn 3,5 m und Gehweg 2,5 m.

Über die neue Erschließungsstraße können die Grundstücke in den festgesetzten Mischgebieten erreicht werden. Die neue Erschließungsstraße ist von Süden über die zentrale Anbindung aus allen Richtungen erreichbar. Beim Anfahren ist der Fußgängerquerverkehr über die nördliche Furt zu beachten. Zu dessen Sicherheit ist dort ein Blinklicht am LSA-Mast montiert. Der südliche Ast der Kaistraße wird an den nördlichen Teil der Kaistraße zum Gewerbegebiet GE 3* als nachrangige Straße angeschlossen. Die Einmündung liegt sehr dicht am Knotenpunkt der Kaistraße / Düsseldorfer Straße. Für Fußgänger gibt es südlich des Knotenpunktes eine direkte Anbindung an die Düsseldorfer Straße.

d) Erschließung Nord
Die eingeschränkten Gewerbegebiete GE 2* und GE 3* werden über den Knoten Düsseldorfer Straße / Kaistraße erschlossen. Der nördliche Teil der Kaistraße ist bereits hergestellt.
Die bisherige Grundstückszufahrt zur Neusser Lagerhausgesellschaft an der Düsseldorfer Straße wurde im Zuge der Planung ertüchtigt, um dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen aus dem „Handwerkerhof“ (GE 3*) und den künftig deutlich intensiver genutzten Speichergebäuden (GE 2*) gerecht zu werden. Im Verlauf des heute ca. 3,5 m breiten Fahrweges wurde in dem schmalen Streifen zwischen dem Gleis der Hafenbahn und den Gebäuden eine ca. 6,5 m breite Fahrbahn zzgl. eines einseitigen Gehweges mit einer Wendeanlage am Ende der Straße (Radius 10 m) hergestellt.

Die heute bereits vorhandene Verkehrsregelung „Rechts rein – Rechts raus“ soll beibehalten werden. Für aus Norden kommende Fahrzeuge wird deshalb eine Blockumfahrung über die Collingstraße zur Düsseldorfer Straße in Fahrtrichtung Norden notwendig. Um ein unerlaubtes Linksabbiegen in Zufahrt zu verhindern, wird in der Zufahrt ein Fahrbahnteiler eingebaut. Die Ausfahrer in Richtung Innenstadt müssen zunächst nach rechts abbiegen und können über die Scharnhorststraße wenden und in Richtung Innenstadt fahren.

Bei dem Gleis, das den Knotenpunkt quert, handelt es sich um ein wenig benutztes Nebengleis. Durch den Neubau der LSA ergibt sich gegenüber heute die Änderung, dass bei einer Zugfahrt die Kfz-LSA durch Handschaltung des Zugpersonals auf die Phase „Querende Nebenbahn“ geschaltet werden muss. Da sich das Zugpersonal von der ordnungsgemäßen Funktion der LSA per Augenschein überzeugen kann, ist eine BÜSTRA-Anlage nicht erforderlich.

Äußere Erschließung im Teilgeltungsbereich Ost
Die äußere Erschließung des Teilgeltungsbereichs Ost erfolgt über die Industriestraße.
Der Bebauungsplan vollzieht hier mit der Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche die bereits abgeschlossenen Straßenbaumaßnahmen am nördlichen Ende der Industriestraße nach (Wendeplatz, Zufahrt zum Mitarbeiterparkplatz Thomy). Der Bebauungsplan setzt unmittelbar angrenzend an das Betriebsgelände der Vetten Krane GmbH einen 10 m breiten Geh- und Radweg fest, der den Wendeplatz der Industriestraße mit dem Uferpark verbindet.

Durch die Entwicklung einer gewerblich-industriellen Nutzung auf dem ehemaligen Case-Gelände (Teilgeltungsbereich Ost; GI* und GE 4*) wurde im vorlaufenden Bebauungsplanverfahren ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von rd. 1.300 Kfz-Fahrten/ 24 h mit einem LKW-Anteil von 20 % (130 Kfz in der Spitzenstunde) angenommen. Die Verkehrsstärke auf der Industriestraße steigt vorhabenbedingt von 2.100 Kfz/ 24 h auf rd. 3.400 Kfz/ 24 h. Die Steigerung des Verkehrsaufkommens führt zu keinen nennenswerte Auswirkungen des Verkehrsgeschehens auf der Industriestraße. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen kann auch von der Einmündung Industriestraße/ Hammer Landstraße, die mit einer Lichtsignalanlage und einem separaten Linksabbiegerstreifen ausgestattet ist, und ebenso von der Hammer Landstraße aufgenommen werden. Insgesamt ist eine Reduzierung der heutigen Verkehrsqualität nicht zu erwarten. Die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden deshalb durch die Planung im Teilgeltungsbereich Ost nicht beeinträchtigt. Bis auf den Molenkopf wird der Teilgeltungsbereich Ost mittlerweile gewerblich-industriell genutzt.

Im Rahmen der Verifizierung des Verkehrsgutachtens wurde auf eine eigenständige Erhebung bzw. Berechnung verzichtet und für die Industriestraße vorhandene Querschnittsbelastungszahlen (3.350 Kfz/24h) übernommen.

Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Hafenpromenade“
Die Kaianlagen vom UCI Kino im Süden bis zu den denkmalgeschützten Speichergebäuden der Neusser Lagerhausgesellschaft im Norden werden zukünftig als Hafenpromenade für Fußgänger und Fahrradfahrer umgenutzt. Hier findet zukünftig kein Güterumschlag mehr statt, die Gleise der Hafenbahn

werden nicht mehr gebraucht (dazu Begründung zu „Freistellung von Bahnzwecken (Bedingung)“). Im Rahmen der Funktion des Neusser Hafens als Schutz- und Sicherheitshafen stehen die Kaianlagen grundsätzlich auch weiterhin als Anlegeplatz für Binnenschiffe zur Verfügung. Die Fläche umfasst auch den Bereich der Hafenrampe zwischen GE 1* und dem Grundstück der Stadtwerke Neuss. Hier dient die Hafenpromenade auch der Erschließung der unmittelbar angrenzenden Grundstücke (z. B. Wartung des unterirdischen Regenklärbeckens).

Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Hafen“
Auf Höhe der denkmalgeschützten Getreide-Verladeanlage endet zukünftig derjenige Teil der Kaianlagen, der zur Hafenpromenade für Fußgänger und Fahrradfahrer umgenutzt werden soll. Nördlich davon schließt sich das abgezäunte Hafengelände an. Hier endet auch das von Norden kommende Betriebsgleis der Hafenbahn (dazu Begründung zu „Freistellung von Bahnzwecken (Bedingung)“). Die neu anzusiedelnden Betriebe im „Handwerkerhof“ werden die bestehenden Kaianlagen ggf. für ihren Güter- und Warenumschlag nutzen. Die Hafenbahn steht einem größeren Kreis von Nutzern zur Verfügung und wird dementsprechend als Verkehrslärm berücksichtigt.

Bahnflächen
Die sich im Plangebiet befindenden Gleise der Hafenbahn werden, soweit sie erhalten bleiben sollen, in den Bebauungsplan übernommen. Die Bahnanlagen werden durch die Neusser Eisenbahn (Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH) genutzt.
Neben den drei Bahnquerungen im Bereich der Haupterschließung werden zur besseren Erreichbarkeit des Plangebietes zwei weitere Fußgängerquerungen umgesetzt.

Teilbereiche der Bahnflächen werden für Bahnzwecke nicht mehr benötigt und mit Nachfolgenutzungen (insbesondere Hafenpromenade, siehe oben) überplant. Die Nachfolgenutzungen werden jedoch erst zulässig, wenn die Gleise und Bahnflächen von Bahnzwecken freigestellt sind.

Nicht mehr benötigt wird die im Bebauungsplan mit der bedingten Festsetzung belegte Fläche. Vormals hatte diese Teilstrecke der Hafenbahn zur Belieferung der Grundstücke im jetzigen Plangebiet (Teilgeltungsbereich West) und nördlich davon gedient. Der Eigentümer der Grundstücke im Plangebiet hat keinen Bedarf mehr für die Andienung mit der Hafenbahn, er hat bereits den Gleisanschlussvertrag gekündigt. Der Eigentümer des nördlich des Teilgeltungsbereiches West gelegenen Grundstücks (Logistiker) hat einer Freistellung ebenfalls zugestimmt. Das Verfahren zur Freistellung wurde eingeleitet. Die Freistellung ist jedoch noch nicht erfolgt.

Unter diesen Voraussetzungen ist die Festsetzung einer Bedingung zulässig. Der Eintritt der Bedingung – die Freistellung von Bahnzwecken – ist absehbar.

Schon bevor die Freistellung erfolgt, wird der betroffene Teilbereich – bedingt – überplant. Bei der bedingt zulässigen Nutzung handelt es sich insbesondere um die Hafenpromenade. Diese ist ein wichtiger Bestandteil des städtebaulichen Konzepts. Die Nähe zum Wasser soll nicht nur für die Nutzer der neu entstehenden Gebäude, sondern für alle Bewohner der Stadt erlebbar werden. Die öffentliche Zugänglichkeit ist ein wesentliches Ziel, das die Stadt Neuss mit der Revitalisierung des Plangebietes verfolgt. Die hohe städtebauliche Bedeutung der Hafenpromenade schlägt sich hier darin nieder, dass sie schon jetzt bedingt festgesetzt wird.

Keine Auswirkungen auf eine etwaige zukünftige Stadtbahnverbindung
Der Bebauungsplan steht nicht im Widerspruch zum Nahverkehrsplan 2018 des Rhein-Kreises Neuss und zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Neuss. Die vorliegende Planung verhindert nicht den Ausbau der Stadtbahn (U 81 – Werhahnlinie). Der Straßenraum kann auch zukünftig diese Stadtbahnverbindung aufnehmen, wenn auch mit großen Umbaumaßnahmen. Auch aus Lärmschutzgründen wird eine mögliche Stadtbahnverbindung nicht verhindert, da bereits im Bestand Wohngebäude näher am Verlauf der möglichen Trasse liegen als die Baugebiete im vorliegenden Bebauungsplan.

6.8 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

6.8.1 Luftschadstoffe

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftqualität im Plangebiet sowie der Auswirkung der Planung auf die lufthygienische Belastungssituation im Umfeld der Planung wurde eine lufthygienische Untersu-

chung durchgeführt (Bericht VH 6550-1 vom 23.03.2020, Peutz Consult GmbH). Hierzu wurden Luftschadstoffausbreitungsberechnungen in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) und Stickstoffdioxid (NO_2) durchgeführt.

Die Berechnungen wurden mit dem prognostischen Windfeld- und Ausbreitungsmodell MISKAM (Mikroskaliges Ausbreitungsmodell) in der aktuellen Version 6.3 durchgeführt. Die Emissionen des Straßenverkehrs wurden auf Grundlage des aktuellen Handbuchs für Emissionsfaktoren bestimmt. Die so ermittelten Immissionen wurden mit den Grenzwerten der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BimSchV) verglichen und beurteilt.

Als Prognosejahr wird das Jahr 2022 verwendet. Es wurden folgende Fälle unter Berücksichtigung der großräumigen Hintergrundbelastung untersucht:
- Nullfall: Umgebungsbebauung gemäß Bestand, Verkehrsmengen für den Nullfall und Emissionsfaktoren für das Jahr 2022
- Planfall: Umgebungsbebauung gemäß Bestand und Bebauung des Plangebietes gemäß dem Bebauungsplan, Verkehrsmengen für den Planfall und Emissionsfaktoren für das Jahr 2022.

Für die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) und Stickstoffdioxid (NO_2) sowie die Kurzzeitkriterien für Feinstaub (PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO_2) werden die Grenzwerte der 39. BImSchV in beiden untersuchten Fällen im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten.

Durch die neuen Baukörper auf dem Plangebiet kommt es im Verlauf der Rheintorstraße zu einer Einschränkung der Belüftungssituation, welche zu Erhöhungen der Luftschadstoffkonzentrationen insbesondere an der Bestandsbebauung westlich der Rheintorstraße führt.

Die planbedingten Mehrverkehre in Kombination mit der eingeschränkten Belüftungssituation führen zu einer weiteren Erhöhung der Luftschadstoffkonzentrationen im Verlauf der Rheintorstraße, aber auch der Düsseldorfer Straße und der Batteriestraße.

6.8.2 Lärm

Ziel des Bebauungsplans ist eine freiraumschonende Innenentwicklung. Durch die Nähe zu vorhandenen Gewerbe- und Industriebetrieben sowie Verkehrs- und Sportanlagen wirken auf die geplanten Nutzungen Gewerbe- und Verkehrslärm sowie Sportlärm ein (siehe Kapitel 2 „Umweltsituation“).

Zur Beurteilung der Lärmeinwirkungen durch den Straßenverkehr, Schienen- und Schiffsverkehr, Sporteinrichtungen und durch in der Umgebung des Plangebietes gelegene Industrie- und Gewerbebetriebe sowie für die Bestimmung von Vorgaben für die geplanten Baugebiete mit emittierenden Nutzungen, welche sich auf schutzbedürftige Nutzungen auswirken können, wurde eine schalltechnische Untersuchung (VG 6550 -1 vom 09.05.2019, Peutz Consult GmbH) erstellt.

Ein schutzbedürftiger Raum im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 ist ein gegen Geräusche zu schützender Aufenthaltsraum, zum Beispiel:
- Wohnräume, einschließlich Wohndielen, Wohnküchen;
- Schlafräume, einschließlich Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten;
- Bettenräume in Krankenhäusern und Sanatorien;
- Unterrichtsräume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen;
- Büroräume;
- Praxisräume, Sitzungsräume und ähnliche Arbeitsräume.

Bei den im Plangebiet zulässigen Nutzungen ist zur Beurteilung des Schutzanspruchs zu unterscheiden zwischen:
- schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 in den festgesetzten Mischgebieten mit Nutzungen tags und nachts (Wohn- und Schlafräume, Kinderzimmer, Übernachtungsräume, aber auch Arbeitsräume/Büros, die auch zum Nachtzeitraum genutzt werden);
- schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 in den festgesetzten Mischgebieten mit ausschließlicher Nutzung im Tagzeitraum (z. B. Arbeitsräume/Büros, Unterrichtsräume/Seminarräume);

- schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 in den festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebieten mit ausschließlicher Nutzung im Tagzeitraum,
- schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 in den festgesetzten eingeschränkten Gewerbe- und Industriegebieten mit Nutzungen tags und nachts.

Dass Nutzungen nur nachts stattfinden, wird ausgeschlossen.

Aufgrund der hohen Vorbelastung des Plangebietes durch Verkehrs- und Gewerbelärm ist folgendes integrierte Lärmschutzkonzept entwickelt worden:

- Verkehrslärm

a. Passiver Schallschutz (Festsetzung maßgeblicher Außenlärmpegel, Peutz Anlage 33.1, Textfestsetzung 8.1)
b. Festsetzung schallgedämmter Lüftung für schutzbedürftige Räume (Peutz Anlage 7.1, Textfestsetzung 8.2)
c. Beschränkung von Außenwohnbereichen in allseitig umbauten Innenhöfen (Peutz Anlage 7.2, Textfestsetzung 8.3)
d. geschlossene Straßenrandbebauung mit einer Mindesthöhe von 52,5 m ü. NN (viergeschossige Bebauung) in Kombination mit einer bedingten Festsetzung „allseitig umbaute Innenhöfe“ sowie der Festsetzung von Lärmschutzwänden
e. deutlicher Abstand der geplante Gebäude von stark belasteten Straßen (> 10 m),
f. grundsätzlich Errichtung von Stellplätzen in Tiefgaragen zur Sicherung eines nahezu verkehrsfreien Wohn-/Arbeitsumfeldes

- Gewerbelärm

a. Gliederung der Gewerbe-/Industriegebiete / eingeschränkter Nutzungskatalog der Baugebiete (Textfestsetzung Nr. 1)
b. Festsetzung von Lärmemissionskontingenten für die festgesetzten eingeschränkten Gewerbe- und Industriegebiete (Textfestsetzung Nr. 1)
c. Ausschluss öffenbarer Fenster mit Ausnahmen in den Mischgebieten (Peutz Anlage 32.2, Textfestsetzung Nr. 8.4)
d. Bedingte Festsetzung „allseitig umbaute Höfe“ und Regelungen zur Bauabfolge
e. geschlossene Blockbebauung mit zwingenden Bauhöhen und ergänzenden Lärmschutzwänden (Planzeichnung, Textfestsetzung 2.1 und Textfestsetzung Nr. 8.5)
f. Berücksichtigung der Vorbelastung durch Gewerbelärm für die Zulässigkeit gewerblicher Nutzungen in den festgesetzten Mischgebieten (Textfestsetzung Nr. 8.6)

- Sportlärm

  Im nördlichen Teil des Uferparks auf der Hafenmole 1 befindet sich das Bootshaus des Neusser Rudervereins bzw. der Kanutenabteilung der SG Holzheim. Das Training findet außerhalb der morgendlichen Ruhezeit statt. Maßgeblich für die Sportlärmimmissionen beim Rudern sind die Kommunikationsgeräusche.

  Gemäß der 18. BImschV ist innerhalb der mittäglichen und abendlichen Ruhezeiten sowie außerhalb der Ruhezeiten ein Richtwert von 60 dB(A) für Mischgebiete an der hafenseitigen Fassade einzuhalten. Aufgrund der Entfernung der geplanten Bebauung vom Hafenbecken ist davon auszugehen, dass der Immissionsrichtwert nicht überschritten wird.

  Da aufgrund der Lärmvorbelastung durch Gewerbe öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen in den zum Hafen orientierten Fassaden in allen Baugebieten ausgeschlossen sind, sind keine weiteren Vorkehrungen zum Schutz gegen Sportlärm zu treffen.

In zwei Blättern zum Rechtsplan werden im Maßstab 1:1000 folgende Festsetzungen graphisch ergänzt:

- Blatt 5 „Immissionsschutz für Nutzungen im Tagzeitraum“:
  - Passiver Schallschutz (TF 8.1): die maßgeblichen Außenlärmpegel tags nach DIN 4109-1:2018-01 in 1 dB-Schritten (Peutz Consult, Anlage 33.1),

- Außenwohnbereiche in den Mischgebieten (TF 8.3): Bezeichnung der Innenhöfe (A) – (E) und graphische Kennzeichnung der Umbauung der Innenhöfe
- Ausnahmen vom Ausschluss öffenbarer Fenster in den Mischgebieten (TF 8.4): durch Baulinien festgesetzte Fassadenbereiche in den Mischgebieten, zur Rheintor-/Düsseldorfer Straße orientiert, wo öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen zulässig sind.

- Blatt 6 „Immissionsschutz für Nutzungen tags /nachts (Maximalwerte)“:
  - Passiver Schallschutz (TF 8.1): die maßgeblichen Außenlärmpegel tags /nachts (Maximalwerte) nach DIN 4109-1:2018-01 in 1 dB-Schritten (Peutz Consult Anlage 33.1),
  - Ausnahmen vom Ausschluss öffenbarer Fenster in den Mischgebieten (TF 8.4): durch Baulinien festgesetzte Fassadenbereiche in den Mischgebieten, zur Rheintor-/Düsseldorfer Straße orientiert, wo öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen zulässig sind.

6.8.2.1 Verkehrslärm

Der Teilgeltungsbereich West ist erheblichen Belastungen durch den Verkehrslärm der stark befahrenen Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße ausgesetzt. Durch die geplante Revitalisierung der heute überwiegend brachliegenden Flächen am Innenstadtrand (Plangebiet), wird es zu einer Zunahme des KFZ-Verkehrs im angrenzenden Straßennetz (planbedingter Zusatzverkehr bis zu 13 %) und damit auch zu einer voraussichtlichen Zunahme des Verkehrslärms an den straßenzugewandten Fassaden der bestehenden Bebauung kommen. Die durch den notwendigen Ausbau des Knotenpunktes Rheintorstraße / Collingstraße (außerhalb des Plangebietes) verursachten Immissionen werden auf Grundlage der 16. BImSchV geprüft (siehe unten).

Die Festsetzungen zum passiven Schallschutz dienen grundsätzlich dem Schutz der Wohn- und Arbeitsbevölkerung vor Verkehrslärm. Entsprechend den in den Blättern 5 und 6 „Immissionsschutz“ dargestellten maßgeblichen Außenlärmpegeln gem. DIN 4109-1:2018-01 sind in allen festgesetzten Baugebieten passive Schallschutzmaßnahmen an den Außenbauteilen zu treffen. Zusätzlich muss die Lüftung von schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder durch gleichwertige Maßnahmen sichergestellt werden, um eine ausreichende Luftwechselrate auch bei geschlossenen Fenstern zu gewährleisten. Die Einhaltung der Innenschallpegel gemäß VDI-Richtlinie 2719 ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

Maßgebliche Schallquellen und Immissionsorte

Die Straßenverkehrsemissionen wurden auf Grundlage des verkehrstechnischen Fachbeitrages "Erschließung zentrumsnaher Hafenflächen in Neuss" der SSP Consult, Köln (Januar 2019) ermittelt.

Die Schienenverkehrslärmimmissionen der Gleisstrecken im Bereich des Hauptbahnhofes Neuss, von zwei Gleisstrecken innerhalb des Plangebietes sowie der Straßenbahn wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan ermittelt. Für die Bahnstrecke im Bereich des Hauptbahnhofes Neuss wurden die Zugverkehrsbelastungszahlen (Prognosehorizont 2025) der Deutschen Bahn AG (03.07.2017) verwendet. Zur Beurteilung der Straßenbahnstrecke U75 wurden die Verkehrsmengen aufgrund des Jahresfahrplanes ermittelt. Die zwei innerhalb des Plangebietes verlaufenden Gleisstrecken werden teilweise freigestellt und rückgebaut, teilweise auch zukünftig, wenn auch nur durch einzelne Fahrten, genutzt. Hierbei handelt es sich um ein Anliefergleis parallel zum Hafenbecken 1 sowie ein Betriebsgleis, welches die Anbindung des nördlich gelegenen Gewerbes auch bei Hochwasser ermöglicht. Diese Gleise wurden als öffentliche Infrastruktur im Rahmen der Verkehrslärmuntersuchung berücksichtigt, da sie einem großen Kreis von Nutzern zur Verfügung stehen. Für die Schallimmissionen auf dem Anliefergleis parallel zum Hafenbecken 1 werden drei Rangierfahrten mit bis zu 200 m langen Güterzügen zum Tageszeitraum und ebenfalls eine Fahrt zum Nachtzeitraum berücksichtigt. Für das Rangieren auf dem Betriebsgleis wurde der gleiche Emissionsansatz wie für das Anliefergleis berücksichtigt. Für das Notgleis, welches zwischen Plangebiet und Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße verläuft, werden keine Fahrten berücksichtigt.

Ebenfalls wurden die Schallimmissionen der Schifffahrt bei der Verkehrslärmberechnung berücksichtigt. In der schalltechnischen Untersuchung wurden 16 Schifffahrten zum Tageszeitraum und 8 Schifffahrten zum Nachtzeitraum für jedes Hafenbecken berücksichtigt. Die Schallemissionsgrößen wurden einer

Studie des Landesumweltamtes Nordrhein-Westfalen, veröffentlicht im Jahresbericht 1999, entnommen. Zur Berücksichtigung von anlegenden Schiffen wurde eine Zusatzschallquelle im Nahbereich der Schiffsanleger berücksichtigt. Längere Schiffsmotorlaufzeiten sind nicht enthalten.

Im Plangebiet wurden die Beurteilungspegel für insgesamt 138 ausgewählte Immissionsorte im Plangebiet (Peutz, Anlage 6 und 7) an den Baugrenzen bzw. Baulinien für den Tages- und für den Nachtzeitraum berechnet.

Ergebnis der Immissionsberechnungen bezüglich Verkehrslärm und Beurteilung

Wie die Berechnungsergebnisse (Anlage 6 der schalltechnischen Untersuchung) zeigen, ergeben sich maximale Beurteilungspegel für den Verkehrslärm bei freier Schallausbreitung von bis zu 74 dB(A) zum Tages- und Nachtzeitraum im Bereich des eingeschränkten Gewerbegebietes GE3* (siehe unten). Ursache für diese hohen Pegel durch Verkehrslärm ist die unmittelbar an den Baugrenzen verlaufende Bahntrasse der Hafenbahn. Auf der Hafenmole 1 wird auf der gesamten Fläche der schalltechnische Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete im Tagzeitraum (65 dB(A)) durch Verkehrslärmimmissionen nicht überschritten.

In den festgesetzten Mischgebieten liegen bei freier Schallausbreitung die höchsten Beurteilungspegel bei bis zu 71 dB(A) für den Tageszeitraum und 65 dB(A) in der Nachtzeit an den zur Düsseldorfer Straße bzw. zur Rheintorstraße hin orientierten Fassaden (siehe unten). Der Maximalwert tritt mit rd. 71 dB(A) am Immissionsort 2 (Westfassade Kopfgebäude MI 2) auf. An den Straßen abgewandten Fassaden, insbesondere im Bereich der Innenhöfe, ergeben sich deutlich geringere Schallimmissionen. Hier wird ein maximaler Beurteilungspegel von ca. 64 dB(A) für den Tagzeitraum und ca. 61 dB(A) für den Nachtzeitraum am Immissionsort 51 (Hof A – Nordfassade) erreicht. In den Innenhöfen B – E werden die Orientierungswerte zum Teil eingehalten. An den zum Hafenbecken hin orientierten nächstgelegenen Fassaden ergeben sich aus Verkehrslärm bei freier Schallausbreitung maximale Beurteilungspegel im Mischgebiet MI 2 von bis zu 64 dB(A) im Tageszeitraum und rd. 61 dB(A) in der Nachtzeit.

Es ergeben sich damit zum Teil deutliche Überschreitungen der Schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete nach DIN 18005. Die Orientierungswerte für Mischgebiete nach DIN 18005, Beiblatt 1 betragen 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts. Nachts wird der Orientierungswert in den festgesetzten Mischgebieten bei freier Schallausbreitung an fast allen Immissionsorten überschritten. In den Innenhöfen können die schalltechnischen Orientierungswerte unter Berücksichtigung der abschirmenden bzw. reflektierenden Wirkung baulicher Anlagen im Plangebiet aber weitgehend eingehalten werden. Hier gibt es nur Überschreitungen im obersten Geschoss zur Nachtzeit. Auch an den zur Hafenseite orientierten Fassaden werden die Orientierungswerte zum Tagzeitraum eingehalten und zum Nachtzeitraum nur knapp überschritten. Hier sind öffenbare Fenster aufgrund des einwirkenden Gewerbelärms nicht zulässig (siehe unten).

Mögliche Gesundheitsgefährdung

Die Rechtsprechung geht bei Verkehrslärm von der Möglichkeit einer Gesundheitsgefährdung bei Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts aus. Sind diese Schwellen überschritten, bedarf es einer besonderen Rechtfertigung, wenn im Zuge der Bauleitplanung gleichwohl schutzbedürftige Räume ermöglicht werden sollen. Im Nachtzeitraum errechnen sich Beurteilungspegel bei freier Schallausbreitung von mehr als 60 dB(A) an insgesamt 19 Immissionspunkten innerhalb der Mischgebiete (Immissionspunkte 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 22, 23, 46, 51, 67 und 71), die überwiegend an der Düsseldorfer Straße bzw. Rheintorstraße liegen. Bei festsetzungskonformer Dimensionierung der Schalldämmung der Außenbauteile ist ein ausreichend niedriger Innenpegel bei geschlossenem Fenster in schutzbedürftigen Räumen gegenüber Verkehrslärm sichergestellt (siehe unten).

Auch im eingeschränkten Gewerbegebiet GE2*, in dem schutzbedürftige Nutzungen im Nachtzeitraum (Übernachtungsräume) zulässig sind, errechnen sich Beurteilungspegel bei freier Schallausbreitung von mehr als 60 dB(A) nachts an insgesamt 12 Immissionspunkten zur Rheintor-/Düsseldorfer Straße. Im GE3* gibt es Bereiche mit Beurteilungspegel tags über 70 dB(A) und ebenfalls Überschreitungen im Nachtzeitraum. Die Überschreitungen im Tagzeitraum im GE3* betreffen Fassaden zur Hafenseite. Die Nutzung schutzbedürftiger Räume ist in den festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebieten zum Schutz vor Gewerbelärm nur zulässig, wenn die Fenster nicht öffenbar sind. Bei festsetzungskonformer Dimensionierung der Schalldämmung der Außenbauteile ist ein ausreichend niedriger Innenpegel bei

geschlossenem Fenster in schutzbedürftigen Räumen gegenüber Verkehrslärm somit auch hier sichergestellt (siehe unten).

	Immissionsort (IO)	Maximaler Beurteilungspegel bei freier Schallausbreitung tags > 70 db(A) in [db(A)]	Maximaler Beurteilungspegel bei freier Schallausbreitung nachts > 60 db(A) in [db(A)]	Maximaler Beurteilungspegel unter Berücksichtigung der abschirmenden und reflektierenden Wirkung, nachts
Mischgebiete	IO 1		63	63
	IO 2	71	65	65
	IO 3		64	
	IO 4		65	65
	IO 5			61
	IO 6		63	
	IO 7		63	64
	IO 8		63	64
	IO 9		63	63
	IO 10		63	
	IO 12		61	
	IO 13		62	62
	IO 14		61	63
	IO 16		61	61
	IO 22		61	61
	IO 23		61	61
	IO 46		61	58
	IO 51		61	53
	IO 67		61	61
	IO 71		61	61
GE2*	IO 102		65	
	IO 103		63	
	IO 104		61	
	IO 105		65	
	IO 106		62	
	IO 107		62	
	IO 108		63	
	IO 109		63	
	IO 110		62	
	IO 112		69	
	IO 113		68	
	IO 114		66	
GE3*	IO 115		62	
	IO 116		64	
	IO 117		64	
	IO 118		64	
	IO 119		63	
	IO 120		63	
	IO 121		63	
	IO 122		63	
	IO 123		63	
	IO 124		70	
	IO 125	74	74	
	IO 126	74	74	
	IO 127	74	74	
	IO 128	74	74	
	IO 129	72	72	
	IO 130		69	

Lärmschutzmaßnahmen

Aktive Lärmschutzmaßnahmen unabhängig von den geplanten baulichen Anlagen kommen in der vorhandenen Situation (innerstädtische Bebauung, Einmündungen/Einfahrten, beengte örtliche Verhältnisse) nicht in Betracht und versprechen jedenfalls für die Obergeschosse auch keine wirksame Abhilfe. Der Bebauungsplan trägt der großflächigen Überschreitung der Orientierungswerte für Verkehrslärmimmissionen an den Fassaden (Düsseldorfer Straße bzw. Rheintorstraße) deshalb mit der Festsetzung von planerischen und konstruktiven Maßnahmen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB Rechnung, welche in Kombination gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gewährleisten (siehe vorne).

Auf der Basis der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung sind die maßgeblichen Außenlärmpegel als Isophonen in 1dB-Schritten gemäß DIN 4109-1:2018-01 („Schallschutz im Hochbau“, Ausgabe Januar 2018, Hrsg.: DIN – Deutsches Institut für Normung e. V., veröffentlicht im Ministerialblatt NRW Nr. 32 vom 28.12.2018) in Blatt 5 und 6 „Immissionsschutz“ festgesetzt. Für Nutzungen, die ausschließlich tags stattfinden (beispielsweise Büronutzung, die nicht auch nachts stattfindet), sind die maßgeblichen Außenlärmpegel für den Tagzeitraum zu verwenden. Für Nutzungen, die tags und nachts stattfinden (beispielsweise Wohnnutzung, Hotel, Arbeitsräume/Büros, die auch zum Nachtzeitraum genutzt werden), sind die maßgeblichen Außenlärmpegel tags/nachts (Maximalpegel) zu verwenden. Die Darstellung einer Kombination aus den maßgeblichen Außenlärmpegeln tags/nachts mit Maximalpegeln ist notwendig, da zwar grundsätzlich die maßgeblichen Außenlärmpegel nachts über den maßgeblichen Außenlärmpegeln tags liegen, dies jedoch an einigen Punkten nicht der Fall ist, wo vielmehr die maßgeblichen Außenlärmpegel tags zu höheren Anforderungen führen.

Entsprechend den maßgeblichen Außenlärmpegeln werden Mindestanforderungen an das gesamte bewertete Bauschalldämmmaß $R`_{w,ges}$ von Außenbauteilen festgesetzt, die bei Neu-, Um- und Anbauten einzuhalten sind. Es ergeben sich Anforderungen an das Bauschalldämmmaß der Außenbauteile gemäß den maßgeblichen Außenlärmpegeln von bis zu 79 dB(A), woraus ein mindestens einzuhaltendes bewertetes Bauschalldämmmaß der Außenbauteile $R´_{w,\ ges}$ von 49 dB(A) für Aufenthaltsräume von Wohnungen resultiert. Bei dieser Dimensionierung der Schalldämmung der Außenbauteile ist ein ausreichend niedriger Innenpegel bei geschlossenem Fenster in schutzbedürftigen Räumen gegenüber Verkehrslärm sichergestellt.

Bei der Berechnung ist das Verhältnis von Gesamtfläche des Außenbauteils (Fassade) zur Grundfläche des Aufenthaltsraumes zu berücksichtigen.
Aufgrund dessen können im Einzelfall die Anforderungen an das gesamte bewertete Bauschalldämmmaß einzelner Außenbauteile, beispielsweise in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Geschossen, unterschritten werden, wenn im bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren durch eine schalltechnische Untersuchung die Einhaltung des notwendigen Schallschutzes nachgewiesen wird. Die Regelung zur Unterschreitung der festgesetzten Bauschalldämmmaße wird zudem insbesondere bei Abschirmwirkung relevant, da die Außenlärmpegel für freie Schallausbreitung berechnet wurden.

Die Lüftung von schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 ist durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder durch gleichwertige Maßnahmen in allen Baugebieten sicherzustellen, da nur bei geschlossenen Fenstern ein ausreichend niedriger Innenpegel in schutzbedürftigen Räumen gegenüber Verkehrslärm sichergestellt ist (Peutz Consult, Anlage 7.1).

Außerdem wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt, dass in den festgesetzten Mischgebieten Außenwohnbereiche nur in allseitig umbauten Innenhöfen errichtet werden dürfen.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass eine angemessene Nutzung der Freibereiche gewährleistet ist, wenn sie keinem Dauerschallpegel ausgesetzt sind, der 62 dB(A) überschreitet, denn dieser Wert markiert die Schwelle, bis zu der unzumutbare Störungen der Kommunikation und der Erholung nicht zu erwarten sind. In den allseitig umbauten Innenhöfen sind Beurteilungspegel < 62 dB(A) im Tagzeitraum nachgewiesen (Peutz Consult, Anlage 7.2). Die Einhaltung der Beurteilungspegel < 62 dB(A) an Fassaden zu den allseitig umbauten Innenhöfen ist unabhängig von der Bedingung einer gleichzeitigen Realisierung der Bereiche (B) – (D), da der Wert 62 tags deutlich eingehalten ist bei Errichtung aller umbauten Höfe. Daher kann angenommen werden, dass die Umbauung des jeweils betroffenen Hofes reicht, um den Wert 62 tags einzuhalten. Die bedingte Festsetzung zum Bauablauf ist nur für die Zulässigkeit

öffenbarer Fenster relevant, hier sind Beurteilungspegel < 60 dB(A) nach TA Lärm in den Mischgebieten einzuhalten (siehe 6.8.2.2).

Innenstadterweiterung mit Vorbelastung, eine ganzheitliche Betrachtung

Die Umsetzung der städtebaulichen Rahmenplanung wird trotz der zum Teil deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte planerisch durch den Bebauungsplan vorbereitet. Die vorhandene Vorbelastung mit Verkehrslärmimmissionen wird dabei in Kauf genommen.

In Umsetzung der Rahmenplanung sieht der Bebauungsplan als Maßnahme der Innenentwicklung die Ausweisung von Nutzungen mit schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 (Wohn- und Schlafräume, Kinderzimmer, Arbeitsräume/Büros, Unterrichtsräume/Seminarräume) vor. In den festgesetzten Mischgebieten ist Wohnnutzung allgemein zulässig bzw. geplant. In den eingeschränkten Gewerbegebieten sind auch Nutzungen mit schutzbedürftigen Räumen (Bürogebäude, Hotel, Kongresszentrum) zulässig bzw. geplant.

Gegenüber den vorhandenen und zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen trifft der Bebauungsplan durch technisch mögliche sowie rechtlich gebotene passive Schallschutzmaßnahmen Vorsorge und ermöglicht so gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in Innenräumen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen unabhängig von den geplanten baulichen Anlagen kommen aufgrund der Innenstadtlage und der geplanten Höhe baulicher Anlage aus städtebaulicher Sicht nicht in Betracht. Die Bebauung innerhalb der festgesetzten Mischgebiete ist jedoch so konzipiert, dass durch eine geschlossene Blockbebauung mit zwingenden Bauhöhen und ergänzenden Lärmschutzwänden ruhige Innenhöfe entstehen.

So wird auch eine angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche gewährleistet. Im Schallschatten der geplanten Bebauung, d. h. innerhalb der allseitig umbauten Innenhöfe, ist die angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche im Tageszeitraum aufgrund der schallabschirmenden Wirkung der geplanten Bebauung gewährleistet. Nur zu allseitig umbauten Innenhöfen sind Außenwohnbereiche zulässig. Im Nachtzeitraum sind die Außenwohnbereiche nach der ständigen Rechtsprechung nicht schutzbedürftig.

Die Überschreitung der Schwelle von 60 dB(A) nachts an einigen Immissionspunkten im Plangebiet wird in Kauf genommen. Die Erweiterung der Innenstadt zum Wasser soll auch neue Wohnangebote schaffen und das Plangebiet beleben. Mit den festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen sind sowohl die Errichtung schutzbedürftiger Räume als auch die Nutzung der Außenwohnbereiche im Tageszeitraum mit zumutbaren Einschränkungen möglich. Eine Gefährdung der Gesundheit der künftigen Nutzer ist mit den festgesetzten Schutzmaßnahmen ausgeschlossen.

Prüfung nach 16. BImSchV

Nur die zentrale Anbindung erfordert Straßenumbaumaßnahmen, die gemäß 16. BImSchV zu beurteilen sind. Die Knotenstrombelastung der zentralen Anbindung (Knotenpunkt Rheintorstraße – Collingstraße – Plangebiet) liegt insgesamt bei 2.000 Kfz/h in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde. Die Grundbelastung übersteigt das vorhabenbedingte Verkehrsaufkommen deutlich (SSP 2019, Seite 11).

Für die Beurteilung gemäß 16.BImSchV sind nur die Immissionsorte im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme von Relevanz. In der Anlage 10.1 der Schalltechnischen Untersuchung (Peutz Consult) sind die Ergebnisse der Verkehrslärmberechnung zum Straßenumbau wiedergegeben.

Die Planung selbst führt nur zu einer geringfügigen Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen. Die Pegelerhöhungen aufgrund der reinen Verkehrsmengenzunahme im Bereich des Straßennetzes liegen für alle Immissionsorte im Bereich von 0,3 dB(A) bis 0,4 dB(A). Die Wahrnehmbarkeitsschwelle beginnt bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel bei Pegelunterschieden von 1 bis 2 dB(A). Da es sich hier um einen besonders lärmvorbelasteten innerstädtischen Bereich handelt, kann die für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Erhöhung des planbedingten Verkehrslärms unter Abwägungsgesichtspunkten auch in dem lärmkritischen Bereich von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) zur Erreichung der dargestellten Planungsziele hingenommen werden. Aufgrund der geplanten Lichtsignalanlage am Kreuzungspunkt Rheintorstraße / Collingstraße ergeben sich maximale Pegelerhöhungen von

bis zu 3 dB(A). Nur für den Rheinlandplatz 1 entsteht bei gleichzeitiger Überschreitung des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach. In einem separaten Schritt wird zu prüfen sein, ob die vorhandene Bauweise die Anforderungen der 24. BImSchV erfüllt. In der vorliegenden Situation ist dies aber zu erwarten, insbesondere da schon bei dem Bau des Gebäudes ähnlich hohe Schallpegel berücksichtigt werden mussten. Zudem sind die Anforderungen nach DIN 4109 für die Errichtung von Gebäuden höher als die Anforderungen nach der 24. BImSchV. Mit weiteren Maßnahmen in diesem gewerblich genutzten Gebäude ist somit nicht zu rechnen.

Für die Bereiche der geplanten Zufahrten zum GE 1* im Süden, GE 2* und GE 3* im Norden ergeben sich durch die geplanten Veränderungen im öffentlichen Straßenraum für Gebäude außerhalb des Plangebietes keine Ansprüche auf passiven Schallschutz gemäß 16. BImSchV.

Durch die neue Planstraße zwischen Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße und dem Mischgebiet werden an keinem Immissionsort Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV ausgelöst.

6.8.2.2 Gewerbelärm

Maßgebliche Gewerbelärmquellen sind die Betriebe im Hafen und der Betrieb eines Logistikers an der Düsseldorfer Straße 31. An der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße sind weitere gewerbliche Nutzungen, wie z. B. Tankstelle, Autovermietung, Parkplätze etc. vorhanden.

Wie die Dauerschallmessung vom 20.04.2010 bis zum 29.04.2010 ergab eine weitere Luftschalldauermessung vom 16.09.2018 bis zum 02.10.2018 in der Nachtzeit Messwerte bis zu 52 dB(A). Tagsüber wurden der Immissionsrichtwert der TA Lärm bzw. der Orientierungswert der DIN 18005 (für Mischgebiete tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A)) eingehalten.

Die Immissionsrichtwerte werden in den festgesetzten Mischgebieten und teilweise auch in den festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebieten bei freier Schallausbreitung im Nachtzeitraum auch rechnerisch deutlich überschritten.

Bei den Berechnungen wurde für das gesamte Hafengebiet ein Schallleistungspegel tags und nachts von L_{WA}=65dB(A)/m² berücksichtigt. Dieser Ansatz entspricht der orientierenden Angabe der DIN 18005 für Industriegebiete, welche die tatsächlichen Emissionen erfahrungsgemäß konservativ überschätzt. Der innerhalb des Bebauungsplangebietes gelegene Bereich auf der Hafenmole 1 wurde mit den festgesetzten kontingentierten flächenbezogenen Schallleistungspegeln berücksichtigt. Da diese tags höher sind als nachts, ergaben sich für den Tageszeitraum auch geringfügig höhere Beurteilungspegel.

Bei diesem Ansatz ergeben sich Beurteilungspegel an der geplanten Bebauung in den festgesetzten Mischgebieten an den zum Hafenbecken nächstgelegenen Fassaden bei freier Schallausbreitung (Anlage 29, Peutz Consult) von bis zu 56 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts.

Für schutzbedürftige Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 müssen deshalb besondere planerische und bautechnische Maßnahmen vorgesehen werden, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen. Öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen sind grundsätzlich ausgeschlossen (siehe unten).

Daneben wirken sich auch andere Aspekte der Planung konfliktmindernd aus:

- die geplante öffentliche Grünfläche auf der Stadtseite der Hafenmole 1 (Uferpark) trägt neben ihrer gestalterischen Wirkung auch in geringfügiger Weise zur Entspannung der Immissionssituation bei, indem sie die Distanz zwischen der Innenstadt und der gewerblich - industriellen Nutzung weiter vergrößert. Die Geländemodellierungen tragen dazu bei, zumindest die bodennahen Emissionen aus dem eingeschränkten Gewerbegebiet GE 4* geringfügig zu vermindern (z. B. Verkehrs- und Ladegeräusche),
- Ausschluss von Betriebsleiterwohnungen in den eingeschränkten Gewerbegebieten bzw. Industriegebieten,
- Beschränkung des Einzelhandels in den geplanten Gewerbegebieten, weitgehender Ausschluss von Vergnügungsstätten und Sexgewerbe.

Die im Hafen ansässigen Betriebe werden bereits heute erkennbar durch die benachbarte Innenstadt in ihrem Emissionsverhalten beschränkt. Nach der Einschätzung der zuständigen Immissionsschutzbehörden im vorlaufenden Bebauungsplanverfahren kommt etwa der Bebauung an der Rheintorstraße nach der Art der baulichen Nutzung die Schutzwürdigkeit eines reinen Wohngebietes zu. Durch die geplante Erweiterung der Neusser Innenstadt bis an das Hafenbecken 1, d. h. durch das Heranrücken weniger schutzbedürftiger Nutzungen (GE, MI) und den Ausschluss von Immissionsorten (nicht öffenbare Fenster), wird der Entwicklungsspielraum der Hafenbetriebe nicht über das bereits heute vorhandene Maß eingeschränkt.

Bestehende Betriebe an der Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße

Folgende Gewerbebetriebe, die nördlich und westlich des Plangebietes an der Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße liegen, wurden berücksichtigt:

- Lagerfläche städtisches Tiefbauamt (Düsseldorfer Straße 30),
- Parkplatz eines Stromnetzbetreibers (Collingstraße 2),
- Möbelhaus in der Collingstraße,
- Versicherungsgebäude Rheinlandplatz 1,
- Sanitätshaus, Düsseldorfer Straße 4,
- Autovermietung, Düsseldorfer Straße 6,
- Waschstraße / Tankstelle Düsseldorfer Straße,
- Logistiker, Düsseldorfer Straße 31.

Südlich des Plangebiets befindet sich ein Kino.

Weitere westlich der Rheintorstraße vorhandene gewerbliche Nutzungen in Erdgeschossen sind mischgebietsverträglich.

Betriebe im Neusser Hafen

a) Ermittlung der Gewerbelärmbelastung

Das Plangebiet rückt an die bestehenden Betriebe im Neusser Hafen heran. Eine räumliche Trennung erfolgt lediglich durch die geplante Hafenpromenade, das Hafenbecken 1 sowie den Uferpark auf der Hafenmole 1.

Für die Ermittlung und Beurteilung der auftretenden Gewerbelärmimmissionen wurde im vorlaufenden Bebauungsplanverfahren zunächst der Ansatz gewählt, die Genehmigungslage der ansässigen Betriebe zu prüfen und daraus die möglichen Schallimmissionen im Umfeld abzuleiten. Dieser Ansatz war jedoch nicht zielführend. Insbesondere war wegen der Vielzahl der vorhandenen Betriebe eine Abbildung der genehmigten Schallsituation praktisch nicht möglich. In vielen älteren Betriebsgenehmigungen wird der Aspekt des Schallimmissionsschutzes nicht erwähnt. Ferner finden sich in einzelnen Genehmigungen Aussagen zu Schallimmissionen von Teilanlagen, allerdings nicht bezogen auf die Nutzungen im gesamten Betrieb. Unabhängig davon wäre es auf diesem Weg auch nicht gelungen, das reale Schallgeschehen abzubilden.

Da es das Ziel der Planung ist, die bestehenden Betriebe – ohne Rücksicht auf deren genehmigungskonformes Emissionsverhalten – nicht einzuschränken, wurde deshalb von einer abschließenden, praktisch kaum zu bewältigenden Recherche der genehmigungskonformen Gesamtschallbelastung abgesehen.

Um die reale Schallsituation beurteilen zu können und in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Rechtsprechung, erfolgte stattdessen im räumlichen Geltungsbereich des Mischgebietes in der Zeit vom 20. bis zum 29.04.2010 sowie vom 16.09. bis zum 02.10.2018 zwei Luftschalldauermessungen der Gewerbelärmimmissionen durch den Neusser Hafen. Die Ergebnisse der Luftschalldauermessungen dokumentieren eine Einhaltung der Orientierungswerte gemäß DIN 18005 bzw. der Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm für Mischgebiete im Tageszeitraum. Auch die kurzzeitig zulässigen maximalen Geräuschspitzen tags werden eingehalten. Zum Nachtzeitraum wird der Immissionsrichtwert von 45 dB(A) an – je nach Art des Messwertes – 4 bis 7 von 7 vollständig messtechnisch erfassten Nächten überschritten. Die Überschreitungen bewegen sich dabei je nach Art des Messwertes zwischen 3,3 und 7,4 dB(A). Auch eine Überschreitung der kurzzeitig zulässigen maximalen Geräuschspitzen nachts durch Gewerbelärm konnte messtechnisch erfasst werden.

Aufgrund der ermittelten Überschreitungen wurde eine weitere Luftschallmessung zum Nachtzeitraum zwecks Lokalisierung der pegelbestimmenden Schallquellen durchgeführt. Während der Kurzzeitmessungen konnten dabei mehrere relevante Schallquellen als mitursächlich für die hohen Schallimmissionen im Plangebiet ausfindig gemacht werden.

Auch durch eine (Dauer-)Schallmessung kann jedoch die Lärmsituation im Neusser Hafen nicht vollumfänglich dargestellt werden. Die Lärmbelastung, die von einer Hafennutzung ausgeht, ist sehr heterogen. Dies gilt sowohl für den Jahresverlauf (z. B. Kampagnenbetriebe) als auch für den Tagesverlauf (z. B. Lärmspitzen bei Verladevorgängen).

Weder Lärmmessungen noch eine Recherche der genehmigten Lärmimmissionen ermöglichen die Ist-Situation bezüglich des Lärms aus dem Neusser Hafen vollständig abzubilden. Den Unsicherheiten bei der Ermittlung der Bestandssituation wird mit einer Betrachtung des „worst case“ begegnet. Daher wurden Berechnungen durchgeführt für den hypothetischen Fall einer gleichzeitigen Nutzung aller Gewerbe- und Industrieflächen im Hafen. Bei den Berechnungen wird für das gesamte Hafengebiet ein Schallleistungspegel tags und nachts von L_{WA}=65dB(A)/m² berücksichtigt. Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wird hier keine Unterscheidung zwischen Tag- und Nachtzeitraum gemacht. Gleichwohl werden auf der Immissionsseite (Plangebiet) erhöhte Anforderungen im Nachtzeitraum berücksichtigt.

Die innerhalb des Bebauungsplangebietes festgesetzten eingeschränkten Gewerbe- und Industriegebiete werden mit den festgesetzten, kontingentierten flächenbezogenen Schallleistungspegeln berücksichtigt. Das Berechnungsmodell ist in Anlage 25 der Schalltechnischen Untersuchung vom 09.05.2019 (Peutz Consult) dargestellt. Auf Basis dieses Modells wurden die Schallimmissionen aus der Hafennutzung für die Bereiche innerhalb des Plangebietes rechnerisch ermittelt.

Bei diesem Ansatz ergeben sich Gewerbelärm- Beurteilungspegel bei freier Schallausbreitung innerhalb der festgesetzten Mischgebiete an den zum Hafenbecken nächstgelegenen Fassaden von bis zu 56 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (Anlage 29, Peutz Consult). Diese worst-case Situation ist Grundlage für die Beurteilung der Umweltauswirkungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens.

Da die Planung das ausdrückliche Anliegen hat, die Betriebe im Hafengebiet in ihrem Emissionsverhalten nicht zu beschränken, wurde im vorlaufenden Bebauungsplanverfahren entschieden, den Schallkonflikt insofern durch einen Verzicht auf Immissionsorte im Sinne von Nr. A.1.3 des Anhangs zur TA Lärm an den von Gewerbelärm aus dem Hafengebiet betroffenen Fassaden zu bewältigen. Erfolgversprechende aktive Schallschutzmaßnahmen unabhängig von den geplanten baulichen Anlagen oder Minderungsmaßnahmen auf dem Ausbreitungsweg stehen im Übrigen nicht zur Verfügung.

b) Das integrierte Immissionsschutzkonzept

Für die geplante Bebauung, die an die Hafennutzung heranrückt und die deshalb mit einer einseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme auf die bestehenden Betriebe belastet ist, werden besondere planerische und bautechnische Maßnahmen festgelegt.

Die Baugebiete werden im Interesse einer abgestuften Immissionsempfindlichkeit als Industrie-, Gewerbe- und Mischgebiete festgesetzt. In den festgesetzten eingeschränkten Gewerbe- und Industriegebiete sind Lärmemissionskontingente festgesetzt (siehe 6.1.2 und 6.1.3). Durch die Zuordnung von Flächen mit unterschiedlichem Schutzanspruch wird dem Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG Rechnung getragen.

Tagsüber sind in den festgesetzten Mischgebieten die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete selbst bei einer Worst-Case-Betrachtung (freie Schallausbreitung unter Berücksichtigung der Richtwirkung der Fassaden, Anlage 29) eingehalten. Der Orientierungswert für die Nachtzeit wird jedoch an fast allen Immissionsorten überschritten, so dass eine planerische Konfliktlösung primär für die Nachtzeit zu finden war.

<u>Schutzbedürftige Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01</u>

Für alle schutzbedürftigen Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 in den festgesetzten Mischgebieten bzw. eingeschränkten Gewerbegebieten gelten unterschiedliche Orientierungswerte der DIN 18005

bzw. Immissionsrichtwerte der TA Lärm für den Tag- und Nachtzeitraum. Im eingeschränkten Industriegebiet GI* muss tags wie nachts der Immissionsrichtwert der TA Lärm von 70 dB(A) eingehalten werden. Die DIN 18005 gibt für Industriegebiete keinen Orientierungswert vor.
Für nicht schutzbedürftige Räume ist es nicht erforderlich, ebenfalls einen Ausschluss öffenbarer Fenster festzusetzen. Diese stellen keine relevanten Immissionsorte dar.

Vermeidung von Immissionsorten

Den Immissionskonflikt löst die Planung insbesondere durch eine Vermeidung von Immissionsorten gemäß TA Lärm. Ein Immissionsort gemäß TA Lärm liegt 0,5 m vor der Mitte eines geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes im Sinne der DIN 4109-1:2018-01.

In den festgesetzten Mischgebieten sind öffenbare Fenster schutzbedürftiger Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 grundsätzlich unzulässig.
Auch eine Wohnküche, also eine Küche, die nicht lediglich der Zubereitung der Mahlzeiten, sondern auch dem sonstigen Aufenthalt der Bewohner dient, wird vom Bundesverwaltungsgericht als schutzbedürftiger Raum im Sinne von Nr. A.1.3 TA Lärm angesehen (BVerwG, Urt. v. 29.08.2007 – 4 C 2/07, zit. nach juris, Rn. 22). Ob es sich im jeweiligen Einzelfall um einen schutzbedürftigen Raum, also etwa eine Wohnküche (keine öffenbaren Fenster zulässig) oder eine Küche (öffenbare Fenster zulässig) handelt, wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geprüft.

Von der Festsetzung „öffenbare Fenster unzulässig“ ausgenommen sind in den festgesetzten Mischgebieten:

- öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen zu allseitig umbauten Innenhöfen (siehe Textfestsetzung 8.4) und
- öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen zur Rheintor- bzw. Düsseldorfer Straße in den festgesetzten Fassadenbereichen (siehe Blatt 5 „Immissionsschutz für Nutzungen im Tagzeitraum“ bzw. Blatt 6 „Immissionsschutz für Nutzungen im Tag- und Nachtzeitraum“).

Für diese Bereiche konnte im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung nachgewiesen werden, dass unter Berücksichtigung der abschirmenden und reflektierenden Wirkungen baulicher Anlagen einschließlich errichteter Lärmschutzwände ein Beurteilungspegel von tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) eingehalten wird, wenn zusätzlich bestimmte bauliche Voraussetzungen gegeben sind.

Folgende bauliche Voraussetzungen sind als Bedingungen für die Zulässigkeit öffenbarer Fenster zu schutzbedürftigen Räumen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB festgesetzt:

- Der Innenhof, an den öffenbare Fenster angrenzen, muss baulich allseitig in der festgesetzten Mindesthöhe umbaut sowie die festgesetzten Lärmschutzwände um den betroffenen Innenhof hergestellt sein.
- Die Blöcke (B) – (D) müssen einschließlich der jeweiligen Lärmschutzwände gemeinsam errichtet werden.
- Die Blöcke (A) und (E) können einzeln errichtet werden.

Die zu den allseitig umschlossenen Innenhöfen gerichteten Innenfassaden der Baublöcke sind von Lärmimmissionen abgeschirmt. Das heißt aber auch, dass bei abschnittsweiser Bebauung eine nördliche oder südliche Außenfassade, an der zunächst keine Immissionsorte zulässig sind, im weiteren Baufortschritt zur Innenfassade werden kann, an der dann Immissionsorte zulässig werden. Wenn beispielsweise an einen geschlossenen Baublock ein weiterer geschlossener Baublock angebaut und dadurch eine Außenfassade des ersten Baublocks zur Innenfassade wird, werden an dieser Innenfassade Immissionsorte zulässig.

Beim Vorliegen der baulichen Voraussetzungen, die durch die Bedingungen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB festgesetzt sind, können Beurteilungspegel von tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) eingehalten werden.

Dem Plangeber ist bewusst, dass bei den derzeit gegebenen bzw. zu erwartenden Immissionen durch Gewerbelärm aus dem Neusser Hafen öffenbare Fenster in den zum Hafen zugewandten Fassaden nicht zur Anwendung kommen können.

Allseitig umbaute Innenhöfe und abschnittsweise Realisierung (Bedingung gem. § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BauGB)

Die Errichtung schutzbedürftiger Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 in den Innenhöfen (B) – (D) der festgesetzten Mischgebiete mit öffenbaren Fenstern zu Innenhöfen bzw. mit öffenbaren Fenstern in Fassaden an den gekennzeichneten Baulinien (siehe TF 8.4) ist nur zulässig, wenn bei einer abschnittsweisen Realisierung mindestens die Innenhöfe (B) – (D) baulich allseitig in der festgesetzten Mindesthöhe umbaut sowie die festgesetzten Lärmschutzwände hergestellt sind.

Die Bedingung korrespondiert mit der Festsetzung zur geschlossenen Bauweise (siehe Punkt 6.3). Beide Festsetzungen verfolgen das städtebauliche Ziel, dass innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen in den festgesetzten Mischgebieten allseitig umbaute Innenhöfe entstehen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen.

Mit der Festsetzung der geschlossenen Bauweise in Kombination mit Baulinien wird erreicht, dass innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im MI 1 oder MI 2 stets an die seitliche Grundstücksgrenze zu bauen ist. Auch wenn Grundstücksgrenzen einen der Innenhöfe A bis E durchschneiden sollten, muss stets an die seitliche Grundstücksgrenze gebaut werden. So wird sichergestellt, dass ein lückenlos umschlossener Hof entsteht, wenn der Eigentümer des angrenzenden Grundstücks anbaut.
Die Bedingung gem. § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BauGB ist zusätzlich erforderlich, da eine Festsetzung zur Bauweise einzuhalten ist, sobald gebaut wird. Aufgrund des Angebotsbebauungsplans besteht aber grundsätzlich keine Bauverpflichtung. Aufgrund der Festsetzung der Bauweise können also auch lediglich teilumbaute Höfe entstehen. Doch wäre die Bebauung an der Innenseite dieses teilumbauten Hofes noch nicht vollends lärmgeschützt, sondern zumindest aus einer Richtung noch Lärmbelastungen ausgesetzt.

Daher wird durch die Bedingung „Allseitig umbaute Innenhöfe“ festgesetzt, dass in einem nur teilweise umbauten Hof die Errichtung schutzbedürftiger Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 mit öffenbaren Fenstern zum Innenhof nicht zulässig ist. Hierfür ist der Hof erst vollständig zu umbauen. Die Erfüllung dieser Bedingung wiederum ist möglich, da kein Grundstückseigentümer mit Grenzabstand bauen darf. Das gewährleistet die Festsetzung der geschlossenen Bauweise.

Die Voraussetzungen des § 9 Abs. 2 BauGB sind gegeben. Nach der Rechtsprechung unterliegt die Anwendung des § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB spezifischen Bestimmtheitsanforderungen, weil der Zeitpunkt oder die Umstände, in denen eine Nutzung erst zulässig werden soll, schwer zu bestimmen sein können.

An welchen Stellen die Bedingung gilt, wird durch die graphische Kennzeichnung der Umbauung der Innenhöfe (A) bis (E) deutlich (Blatt 5 und 6). Die allseitige Umbauung bezieht sich auf jeden einzelnen Innenhof. Die gleichzeitige Errichtung der Umbauung der Innenhöfe (B) – (D) ist zwingend erforderlich.

Die Festsetzung einer Bedingung nach § 9 Abs. 2 BauGB bedarf zudem einer außergewöhnlichen städtebaulichen Situation. Planerischer Immissionsschutz ist als besonderer Fall im Sinne des § 9 Abs. 2 BauGB in der Rechtsprechung anerkannt. Hier ist, wie soeben dargelegt wurde, die Festsetzung allseitig umschlossener Innenhöfe wichtiger Bestandteil der planerischen Konfliktbewältigung. Die lärmgeschützten Innenhöfe ermöglichen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in einem Gebiet, das allseitig durch unterschiedliche Lärmquellen beeinträchtigt ist.

Die Festsetzung der Bedingung ist auch abwägungsgerecht, selbst wenn die entstehenden Gebäude vor Eintritt der Bedingung nur eingeschränkt nutzbar sind. Der Bedingungseintritt ist hinreichend wahrscheinlich. Derzeit gehören die Flächen der Mischgebiete einem einzigen Grundstückseigentümer, so dass der Bedingungseintritt vom Eigentümer selbst herbeigeführt werden kann. Findet eine Grundstücksteilung quer durch einen der Innenhöfe statt, sind die Grundstückseigentümer wechselseitig aufeinander angewiesen. Da jeder ein Interesse an der bestmöglichen Ausnutzung seines Grundeigentums und damit konkret an der Schaffung lärmgeschützter Innenhöfe haben wird, ist auch in diesem Fall der Bedingungseintritt hinreichend wahrscheinlich.

Würde man vom Festsetzungssystem des Bebauungsplans erwarten, Regelungen für die Erhaltung der allseitigen Umbauung zu treffen, wären die Anforderungen an die Ebene der Bauleitplanung überspannt. Sollte zukünftig ein Teil der allseitig geschlossenen Bebauung zurückgebaut werden, ist hierfür

eine Abrissgenehmigung einzuholen. Liegen Tatbestände vor, die gegen einen Rückbau sprechen, z. B. schutzbedürftige Räume mit öffenbaren Fenstern zum Innenhof, ist die Abrissgenehmigung entweder zu verweigern bzw. sind entsprechende Maßnahmen zu treffen, welche die Einhaltung des Lärmschutzkonzeptes sicherstellen. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, die Erhaltung der Umbauung oder die Errichtung eines gleichwertigen Ersatzes bei Rückbau durch Baulast im Baugenehmigungsverfahren zu sichern. Ob dies erforderlich ist, mag allerdings im Hinblick darauf bezweifelt werden, dass solche Anforderungen, etwa bei aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie Wällen oder Wänden, von denen allenthalben zur Bewältigung von Lärmkonflikten Gebrauch gemacht wird, in der Regel nicht gestellt werden.

Lärmschutzwände in den Mischgebieten MI 1 und MI 2

Entlang der geschlossenen Hafenfront sowie auf den Ost-West verlaufenden Quergebäuden ergänzen Lärmschutzwände die abschirmende Wirkung allseitig auf eine einheitliche Höhe von 57,7 m ü. NN. Mit dieser Höhe wird ein ausreichender Lärmschutz sichergestellt. Zusätzlich müssen die Lärmschutzwände ein Schalldämmmaß von mindestens 25 dB aufweisen.

Die geschlossene Bebauung entlang des Hafenbeckens einschließlich der festgesetzten Lärmschutzwände übernimmt eine Abschirmfunktion für die Richtung Rheintor- bzw. Düsseldorfer Straße gelegenen Baukörper, die eine um ein Geschoss geringere Bauhöhe aufweisen. Entsprechende Festsetzungen für minimale und maximale Bauhöhen werden im Bebauungsplan getroffen.

Gewerbliche Immissionen in den Mischgebieten

Aufgrund der hohen Vorbelastung durch Gewerbelärm, der auf das Plangebiet einwirkt, wird durch die Beschränkung von planbedingtem Gewerbelärm dafür Sorge getragen, dass die Immissionsrichtwerte zum Tag- und Nachtzeitraum an den umliegenden Immissionsorten im Plangebiet nicht überschritten werden. Eine Anzahl der zulässigen Betriebe in den Innenhöfen kann nicht geregelt werden. Dafür müssen die Geräuschimmissionen jeder Nutzung einen um 15 dB(A) reduzierten anteiligen Immissionsrichtwert der TA Lärm unterschreiten.

Durch die Unterschreitung um 15 dB(A) (Relevanzgrenze der DIN 45691) wird sichergestellt, dass auch durch mehrere gewerbliche Betriebe mit Außenbauteilen zu einem Innenhof in der Summe der Immissionsrichtwert insgesamt um mindestens 10 dB(A) unterschritten wird.

Abwägungsgerechte Planung bezüglich der Mischgebiete

In den festgesetzten Mischgebieten sind öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 grundsätzlich unzulässig. Durch den grundsätzlichen Ausschluss öffenbarer Fenster entstehen keine Immissionsorte im Sinne der TA Lärm.

Vom Ausschluss öffenbarer Fenster ausgenommen sind lediglich öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen zu allseitig umbauten, schallabgeschirmten Innenhöfen und in Fassaden, die zur Rheintor- bzw. Düsseldorfer Straße orientiert sind. Diese Fassadenbereiche sind im Bebauungsplan eindeutig mit Baulinien festgesetzt. In zur Hafenseite orientierten Fassaden bleiben öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen ausgeschlossen.

In der konkreten städtebaulichen Situation gelingt es so, die betroffenen Belange zu einem gerechten Ausgleich zu bringen. Den bestehenden Betrieben werden keine Beschränkungen zugemutet, die sie nicht schon heute aufgrund der engen Nachbarschaft zu bestehenden schutzwürdigen Nutzungen westlich der Rheintorstraße hinzunehmen hätten. Die bestehenden Betriebe erfahren deshalb im Vergleich zur heutigen Situation keinen Nachteil.

In den festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebieten sowie im eingeschränkten Industriegebiet sind öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 unzulässig, da die zum Hafen orientierten Fassaden nicht eindeutig festgesetzt werden können. Räume, die im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 nicht schutzbedürftig sind (Produktions- und Lagerflächen, Technikräume), sind vom Ausschluss öffenbarer Fenster zum Schutz vor Gewerbelärm nicht betroffen.

Die Immissionsrichtwerte tags werden in den eingeschränkten Gewerbegebieten sowie im eingeschränkten Industriegebiet mit Ausnahme von Fassadenabschnitten im GE1* (vis-a-vis des Kinos) so-

wie im GE3* (vis-a-vis Logistiker) eingehalten. Überschreitungen der Immissionsrichtwerte liegen ansonsten nur nachts vor (siehe PEUTZ Consult, Anlagen 27.1 – 27.3 und 32.1). Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass schutzbedürftige Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 (beispielsweise Büros, Sozialräume) überwiegend im Tagzeitraum genutzt werden. Im GE2* sind beispielsweise schutzbedürftige Räume im Sinne der DIN 4109-1:2018-01 geplant (Übernachtungsräume), die tags und nachts genutzt werden. Auf eine Ausnahmeregelung für öffenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen analog zu derjenigen im Mischgebiet wird in den eingeschränkten Gewerbegebieten verzichtet, da eine Abschirmwirkung vergleichbar derjenigen in den allseits umbauten Innenhöfen hier planerisch unwahrscheinlich ist. Teilweise werden großzügige Baufenster ohne Innenhöfe festgesetzt, so dass nicht mit einer solchen Abschirmwirkung zu rechnen ist; teilweise sind die Gewerbegebiete für das Entstehen einer solchen abschirmenden Baustruktur zu klein.

Abwägungsgerechte Planung bezüglich der Gewerbegebiete

Im Rahmen der gebotenen Konfliktbewältigung wird für die eingeschränkten Gewerbegebiete GE 1*, GE 2*, GE 3* und GE 4*, sowie für das eingeschränkte Industriegebiet GI* eine angemessene Nutzung ermöglicht. Gleichzeitig werden zulässige Nutzungen innerhalb der festgesetzten Gewerbe- bzw. Industriegebiete soweit beschränkt, dass ein verträgliches Nebeneinander mit schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb und außerhalb des Plangebietes möglich ist und die bestehenden Betriebe im Hafengebiet in ihrem Bestand geschützt werden.

6.8.3 Geruch

Die Erstellung der Geruchsimmissionsprognose (Ermittlung der Geruchsimmissionssituation im Rahmen des Heilungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 456 in Neuss, ANECO, Mai 2020) erfolgt auf Basis der Vorgaben der Geruchsimmissions-Richtlinie NRW. Die GIRL besitzt keine Rechtsnormqualität, sie konkretisiert jedoch die Anforderung, die sich aus der Schutzpflicht des § 5 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ergeben. Diese Vorschrift gebietet es, genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, „dass zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt (…) schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden können."

Die Untersuchungen der Geruchssituation im Neusser Hafen haben eine ca. 20-jährige Historie, auf die im Folgenden näher eingegangen wird, um insbesondere die bei der Ermittlung der Geruchsbelastung gewählte Methodik näher zu erläutern.

Für den Bereich des Neusser Hafens liegen seit einigen Jahren umfangreiche Untersuchungsergebnisse zur Geruchsbelastungssituation vor. Ergebnisse einer Geruchsimmissionsmessung mittels Rasterbegehung nach Richtlinie VDI 3940 Blatt 1, die vom RWTÜV im Jahr 1998 durchgeführt wurde, waren Ausgangspunkt für ein umfangreiches Sanierungskonzept zur Reduzierung der Geruchsemissionen im Neusser Hafen.

Zur Ermittlung der Geruchsemissionen wurden olfaktometrische Geruchsemissionsmessungen durchgeführt. Auf Basis dieser Emissionsmessungen wurde ein Geruchsemissionskataster für den gesamten Neusser Hafen erstellt und in den Folgejahren fortlaufend dem aktuellen Stand angepasst. Für das Sanierungskonzept waren Minderungsmaßnahmen zur Reduzierung der Geruchsbelastung vorzuschlagen. Für die behördliche Durchsetzbarkeit dieser Maßnahmen war nachzuweisen, inwieweit einzelne Maßnahmen, die z. T. mit erheblichen finanziellen Investitionen für die einzelnen Firmen einhergingen, zu einer tatsächlichen Verbesserung der Geruchsbelastungssituation führen.

Hierzu waren Ausbreitungsrechnungen mit einem Prognosemodell zur Ermittlung der Geruchsbelastungssituation auf Basis der gemessenen Geruchsemissionen und für die Minderungsmaßnahmen durchzuführen. Maßgebender Schritt für die Akzeptanz der Prognoseergebnisse war die Verifizierung der Modellergebnisse anhand der Ergebnisse der Rasterbegehungen, um den Nachweis zu führen, dass beide Methoden zur Ermittlung der (damals) bestehenden Geruchsbelastungssituation (Immissionsmessung mittels Rasterbegehung gegenüber Ausbreitungsrechnungen auf Basis von olfaktometrischen Emissionsmessungen) zu gleichen Ergebnissen führen. Dieser Verifizierungsschritt gelang und wurde behördenseits durch die zuständige Fachbehörde (Landesumweltamt NRW, heute: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW) geprüft und bestätigt. Die Ergebnisse dieses Untersuchungsprogramms wurden national und international veröffentlicht. Es zeigte sich, dass die Progno-

seergebnisse tendenziell höher sind als die Messergebnisse. Für andere Mehrquellensysteme wird in der Literatur mehrfach darauf hingewiesen, dass Ergebnisse von Prognosemodellen höher sind als Ergebnisse von Rasterbegehungen. Dieses Vorgehen stellte sicher, dass durch die Modellergebnisse die gemessene Geruchsbelastung wiedergegeben wird und somit die Anwendung des Ausbreitungsmodells geeignet ist, die Auswirkungen vielfältiger Minderungsmaßnahmen zu beurteilen.

Im Rahmen des Methodenvergleichs (Modellrechnung / Messung) konnte gezeigt werden, dass Gerüche aus der Papierherstellung für die Belastungssituation eine untergeordnete Rolle spielen. Der Grund dafür liegt darin, dass andere Geruchsqualitäten, z. B. Gerüche aus Ölmühlen und der Futtermittelherstellung, die Papiergerüche überlagern. Die Geruchsprüfer haben daher die Geruchsqualität „Papier“ während der Rasterbegehungen nicht festgestellt. Bei den Modellrechnungen werden die unterschiedlichen Geruchsqualitäten insgesamt addiert. Deswegen ist der Wert aus den Modellrechnungen bei vollständiger Berücksichtigung der Papiergerüche zu hoch im Vergleich zu den Begehungen. In Verbindung mit diesen Erfahrungen wurde entschieden, dass die Geruchsemissionen aus der Papierherstellung mit einem Faktor von 0.25 berücksichtigt werden. Auch diese Annahme wurde seiner Zeit durch die Fachbehörde bestätigt. Diese Erkenntnisse sind in der Literatur seit dem Jahr 2005 bekannt und wurden jüngst im Rahmen der Tagung „Gerüche in der Umwelt“ bestätigt.

Darüber hinaus wurden die Einflüsse von Gebäuden bei der Geruchsausbreitung geprüft. Es wurde entschieden und mit der Fachbehörde in NRW abgestimmt, dass die Modellrechnungen ohne die explizite Berücksichtigung von Gebäudeeinflüssen durchgeführt wurden, da die EDV-Kapazitäten noch heute an ihre Grenzen geraten und die Berücksichtigung von Gebäudeeinflüssen im vorliegenden Fall nicht zu signifikant anderen Werten, bzw. zu einer besseren Übereinstimmung mit den Messdaten führten.

Im Folgenden wird dargelegt, warum vor diesem planungshistorischen Hintergrund im Neusser Hafen auch für die vorliegende Begutachtung die Ausbreitungsrechnung die der Immissionsmessung durch Rasterbegehung vorzuziehende Methode der Ermittlung der Geruchsbelastung ist. In der Geruchsimmissions-Richtlinie NRW wird unter Nr. 4.1 folgendes geregelt:
„Die Ausbreitungsrechnung kann insbesondere dann vorgenommen werden, wenn aufgrund vorliegender Messungen oder Schätzungen anzunehmen ist, dass die vorhandene Belastung 70 vom Hundert des anzuwendenden Immissionswertes nach Tabelle 1 unterschreitet oder wenn die Ermittlung der Belastung durch Begehungen als unverhältnismäßig eingeschätzt werden muss.“

Hier stellt sich die Ausbreitungsrechnung als eine sachgerechte Methode zur Ermittlung der Geruchsbelastung neben der Immissionsmessung dar. Dies liegt erstens daran, dass das Modell für die Ausbreitungsrechnungen nachgewiesenermaßen so kalibriert wurde, dass die Genauigkeit von Ergebnissen von Prognosen die Genauigkeit von Immissionsmessungen erreicht. Dieser Nachweis wurde für eine Rechenmethode geführt, die sich in einem hinsichtlich seiner Geruchsbelastung sehr gut untersuchten Raum seit Jahrzehnten bewährt hat.

Hinzu kommt zweitens, dass Immissionsmessungen lediglich ein Immissionsgeschehen zu einem bestimmten Zeitpunkt abbilden. In einer Geruchssituation in einem Hafen, der viele Emittenten aufweist, die zudem ungleichmäßig emittieren, schwankt die Belastung - etwa bedingt durch Kampagnenbetriebe - stark. Eine Immissionsmessung kann insofern nur eine Momentaufnahme mit der entsprechend eingeschränkten Repräsentativität sein, wobei überdies die Emissionssituation während des Messzeitraum nicht nachprüfbar bekannt ist.

Dies wäre möglicherweise dann nicht relevant, wenn die GIRL hinsichtlich ihrer Methodik eine Rechtsquelle mit zwingenden normativen Vorgaben wäre. Dies ist jedoch nicht der Fall - vielmehr hat sie (lediglich) die Bedeutung eines antizipierten Sachverständigengutachtens. Mit überzeugenden gutachterlichen Ausführungen kann im Einzelfall davon abgewichen werden.

Dies gilt im vorliegenden Fall für den methodischen Vorrang, den die GIRL für die Immissionsmessung gegenüber der Ausbreitungsrechnung enthält. Dieser Vorrang muss hier mit Blick auf die große Schwankungsbreite der Geruchsbelastung relativiert werden.

Drittens fließen nun durch die Neukalibrierung auch aktuelle Erkenntnisse bei der Untersuchungsmethodik ein. So kann nun auch rechenmethodisch der neueste wissenschaftliche Erkenntnisstand herangezogen werden.

Wenn die Ermittlung der Geruchsbelastung durch Ausbreitungsrechnung hier ebenso sachgerecht ist und zudem die Immissionsmessung als Alternative die deutlich aufwändigere Methode ist, so stellt es sich im Ergebnis als unverhältnismäßig heraus, die Ermittlung der Geruchsbelastung hier durch Immissionsmessung/Begehung vorzunehmen.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Planungshistorie, die die Gleichwertigkeit der Methoden Modellrechnung und Immissionsmessung gezeigt hat, kann festgestellt werden, dass weitere Begehungen im konkreten Einzelfall unverhältnismäßig eingeschätzt werden und Ergebnisse von Modellrechnungen geeignet sind, die Geruchsbelastungssituation zu ermitteln und zu bewerten.

Die Erfahrungen aus diesen jahrelangen Untersuchungen und die fortlaufende Pflege des Geruchsemissionskatasters waren die Gründe für die Entscheidung, auf dieses bewährte Konzept zurückzugreifen. Die Ausbreitungsrechnung ist geeignet, die zur Beurteilung der Geruchsimmission angemessene Datenbasis zu liefern. Vor dem Hintergrund der Untersuchungshistorie in Neuss / Düsseldorf und zur Vergleichbarkeit der in den letzten Jahren ermittelten Ergebnisse ist die Anwendung von Prognosewerkzeugen erforderlich.

Das den Ausbreitungsrechnungen zugrunde gelegte Geruchsemissionskataster wurden von Seiten der zuständigen Behörden (Rhein-Kreis Neuss, Stadt Düsseldorf, Bezirksregierung Düsseldorf) umfangreich geprüft und nochmals aktualisiert. Zur Aktualisierung wurden neben den zuständigen Genehmigungs- und Überwachungsbehörden (Rhein-Kreis Neuss, Umweltamt der Stadt Düsseldorf, Bezirksregierung Düsseldorf) auch die IHK mit den Mitgliedsunternehmen beteiligt. In mehreren, von der IHK organisierten Informationsveranstaltungen konnte der direkte Kontakt zu den Anlagenbetreibern und somit potentiellen Geruchsemittenten geknüpft werden. Hierbei wurde konkret nach der aktuellen Datenlage hinsichtlich der anlagen- und betriebsbezogenen Geruchsdatenbasis gefragt. Alle Erkenntnisse der Informationstermine und der Rückmeldungen der Anlagen und Betriebe fließen in die aktuellen Berechnungen der Geruchsimmissionssituation im Plangebiet ein.

Die Ermittlungsmethodik berücksichtigt auch die Vorgabe in Nr. 4.4.1 GIRL sowie die entsprechenden Auslegungshinweise. Es heißt in Nr. 4.4.1 der GIRL: „Zurückliegende Messungen oder Feststellungen über Immissionen und Emissionen dürfen nur herangezogen werden, wenn sich die für die Immissionssituation im Beurteilungsgebiet maßgeblichen Verhältnissein der Zwischenzeit nicht erheblich verändert haben".
Im vorliegenden Fall werden die Veränderungen der Geruchsbelastung seit der letzten Messung gerade durch die laufende Aktualisierung des Geruchsemissionskatasters berücksichtigt. Die seinerzeitige Messung diente nur dem Kalibrierungsschritt des Vergleichs von Messung und Berechnung. Die Aktualität wird seitdem durch die Pflege des Geruchsemissionskatasters erreicht.

Für die Immissionsprognose werden die Geruchsemissionen von geruchsemittierenden Unternehmen im Neuss-Düsseldorfer Hafen und im nördlich angrenzenden Umfeld berücksichtigt. Darüber hinaus wird ein Tierhaltungsbetrieb, der sich im Bereich der Rennbahn befindet, berücksichtigt.

Im Vergleich zur im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens im Jahr 2012 durchgeführten Erstellung einer Prognose zur Geruchsimmissionssituation (15 geruchsemittierende Betriebe im Neusser und Düsseldorfer Hafen) wurden bei der fortgeschriebenen Ermittlung der Geruchsimmissionssituation (ANECO, Mai 2020) folgende Betriebe berücksichtigt:

ANECO, Bericht 120055 P vom 21.03.2012	**ANECO, Bericht 20 0297 P vom 29.05.2020**
Im Neusser Hafen berücksichtigte Anlagen	
Drei Ölmühlen	Drei Ölmühlen
Zwei Futtermittelbetriebe	Zwei Futtermittelbetriebe
Vier Lebensmittelbetriebe	Vier Lebensmittelbetriebe
Zwei Papierfabriken	Eine Papierfabrik
	Eine Schreinerei
	Eine Gießerei
	Eine Anlage zur Behandlung von Bauschutt und zur Behandlung von Baumischabfällen
Im Düsseldorfer Hafen berücksichtigte Anlagen	

Zwei Futtermittelbetriebe	Ein Futtermittelbetrieb
Ein Lebensmittelbetrieb	Ein Lebensmittelbetrieb
Eine Papierfabrik	Eine Papierfabrik
	Eine Anlage zur Lagerung von Kunststoffabfällen
Sonstige	
Zwei Tierhaltungsbetriebe	Ein Tierhaltungsbetrieb

Für drei Anlagen und Betriebe liegen den zuständigen Behörden keine Ergebnisse von Geruchsemissionsmessungen, Geruchsimmissionsprognosen oder Geruchsimmissionsmessungen vor, sie weisen jedoch Geruchsemissionen auf, die wie folgt berücksichtigt werden:

- Eine Anlage zur Behandlung von Bauschutt und zur Behandlung von Baumischabfällen auf Neusser Stadtgebiet: Für die Untersuchung wird unterstellt, dass der anlagenbezogene Geruchsstrom den Irrelevanzwert für Geruch von 0.02 einhält.
- Erweiterung einer Anlage um die Lagerung von Kunststoffabfällen auf Düsseldorfer Stadtgebiet: Die von der Anlage hervorgerufenen Geruchsimmissionen dürfen eine Wert von 0.15 im Einwirkungsbereich der Anlage nicht überschreiten.
- Für die geruchsemittierende Anlage eines Lebensmittelbetriebes in Düsseldorf wird ein anlagenbezogener Geruchsstrom ermittelt, bei dem in der Umgebung der Irrelevanzwert für Geruch von 0.02 eingehalten wird.

Die Häufung gewerblicher, teilweise geruchsintensiver Nutzungen im Neusser Hafen und damit in der Nachbarschaft zum Plangebiet, ergibt gebietsspezifische Vorbelastungen in Form von Geruchsimmissionen. Im Plangebiet selbst liegt als geruchsemittierende Anlage eine Gießerei.

Im Ergebnis der Prognose der Geruchsimmissionssituation im Rahmen des Heilungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 456 in Neuss (ANECO, Mai 2020) wird im Teilgeltungsbereich West (TGW) auf den Flächen mit vorgesehener Gewerbenutzung der Immissionswert der Geruchsimmissions-Richtlinie für Gewerbe-/Industriegebiete – mit Ausnahme des als GE3 festgesetzten Bereichs – eingehalten. Im festgesetzten Gewerbegebiet GE3 berechnet sich die Geruchsstundenhäufigkeit auf 16 bis 17 % der Jahresstunden mit Geruchsstunden, damit wird der Immissionswert leicht überschritten.

Im Bereich der festgesetzten Mischgebiete des TGW wird der Immissionswert für Wohn-/Mischgebiete mit einer Geruchsimmissions-Gesamtbelastung von 10 bis 13 % der Jahresstunden mit Geruchsstunden ausgeschöpft bzw. überschritten. Die Überschreitungen treten insbesondere im Übergang vom festgesetzten GE2 zum festgesetzten Mischgebiet auf. Wenn die gewählten Untersuchungsraster sowohl Flächenanteile in festgesetzten Mischgebieten und in festgesetzten Gewerbegebieten enthalten, werden die Immissionswerte für Wohn-/Mischgebiete zugrunde gelegt. Insofern ist die Überschreitung in diesen Bereichen für die als Gewerbegebiete festgesetzten Flächen zu relativieren, da hier die Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Das betrifft insbesondere das Rasterfeld im Bereich des Wendehammers an der Kaistraße (13 % Geruchsstundenhäufigkeit), das weit überwiegend (zu ca. 99% der Fläche) als Gewerbegebiet festgesetzt ist, sowie das südlich daran angrenzende Rasterfeld (12 % Geruchsstundenhäufigkeit). Auch im Übergang von GE1 zum festgesetzten Mischgebiet (Geruchsstundenhäufigkeit 11 %) entfallen größere Flächenanteile auf das festgesetzte Gewerbegebiet.

Die auf den Beurteilungsflächen auf der Hafenmole 1 (Teilgeltungsbereich Ost) prognostizierten Geruchsstundenhäufigkeiten betragen 17 bis 21 % der Jahresstunden. Der zur Beurteilung der Geruchsimmissionen zugrunde zu legende Immissionswert von 0.15 wird somit überschritten.

In Kap. 3.1 der GIRL, in dem auch die Immissionswerte für verschiedene Nutzungsgebiete geregelt sind, heißt es am Ende:

„Ein Vergleich mit den Immissionswerten reicht jedoch nicht immer zur Beurteilung der Erheblichkeit der Belästigung aus. Regelmäßiger Bestandteil dieser Beurteilung ist deshalb im Anschluss an die Bestimmung der Geruchshäufigkeit die Prüfung, ob Anhaltspunkte für die Notwendigkeit einer Prüfung nach Nr. 5 für den jeweiligen Einzelfall bestehen."

In Nr. 5 der GIRL heißt es:

„Für die Beurteilung, ob schädliche Umwelteinwirkungen durch Geruchsimmissionen hervorgerufen werden, ist ein Vergleich der nach dieser Richtlinie zu ermittelnden Kenngrößen mit den in Tabelle 1 festgelegten Immissionswerten nicht ausreichend, wenn
[…]
b) Anhaltspunkte dafür bestehen, dass wegen […] der ungewöhnlichen Nutzungen in dem betroffenen Gebiet oder sonstiger atypischer Verhältnisse [...] trotz Überschreitung der Immissionswerte eine erhebliche Belästigung der Nachbarschaft oder der Allgemeinheit durch Geruchsimmissionen nicht zu erwarten ist.
[…]
Nur diejenigen Geruchsbelästigungen sind als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG zu werten, die erheblich sind. Die Erheblichkeit ist keine absolut festliegende Größe, sie kann in Einzelfällen nur durch Abwägung der dann bedeutsamen Umstände festgestellt werden.
Dabei sind – unter Berücksichtigung der eventuell bisherigen Prägung eines Gebietes durch eine bereits vorhandene Geruchsbelastung (Ortsüblichkeit) – insbesondere folgende Beurteilungskriterien heranzuziehen:

- der Charakter der Umgebung, insbesondere die in Bebauungsplänen festgelegte Nutzung der Grundstücke,
- landes- oder fachplanerische Ausweisungen und vereinbarte oder angeordnete Nutzungsbeschränkungen,
- besondere Verhältnisse in der tages- und jahreszeitlichen Verteilung der Geruchseinwirkungen sowie Art und Intensität der Geruchseinwirkungen.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Grundstücksnutzung mit einer gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme belastet sein kann, die u. a. dazu führen kann, dass die Belästigte oder der Belästigte in höherem Maße Geruchseinwirkungen hinnehmen muss. Dies wird besonders dann der Fall sein, soweit einer emittierenden Anlage Bestandsschutz zukommt. In diesem Fall können Belästigungen hinzunehmen sein, selbst wenn sie bei gleichartigen Immissionen in anderen Situationen als erheblich anzusehen wären.“

Nach den Auslegungshinweisen zu Nr. 5 GIRL sind ein Beispiel für die Prüfung im Einzelfall etwa Kampagnenbetriebe.

Wendet man diese Vorgaben auf den vorliegenden Fall an, stellt sich heraus, dass es diverse Gründe für eine Beurteilung im Einzelfall gibt und ein reiner Vergleich mit den in Tabelle 1 der GIRL festgelegten Immissionswerten nicht ausreichend ist. So ist der Neusser Hafen geprägt von vielen Emissionsquellen, die zudem ein schwankendes Emissionsgeschehen aufweisen. Einige von ihnen sind Kampagnenbetriebe wie etwa die Ölmühlen. Allein aufgrund der großen Zahl an Emissionsquellen, zusätzlich aber aufgrund der schwankenden Emissionsverhältnisse bei vielen dieser Betriebe ergibt sich eine große Schwankungsbreite bezüglich der in der Umgebung wahrnehmbaren Geruchsimmissionen. Die Neusser Bevölkerung weiß und ist daran gewöhnt, dass die Geruchsimmissionen aus dem Neusser Hafen an manchen Tagen weit bis in die Innenstadt wahrnehmbar sind, während sie an anderen Tagen kaum bzw. nur in unmittelbarer Nähe des Hafens vorhanden sind.

Hinzu kommt, dass der Neusser Hafen seit jeher in großer Innenstadtnähe existiert. Zentrale Einrichtungen des Stadtkerns wie etwa das Neusser Münster, das Rathaus oder das Zeughaus sowie einige der innerstädtischen Plätze befinden sich in wenigen 100 m Entfernung zum Hafen. Das heißt, dass Neuss sich mit dem Hafen entwickelt hat und die Neusser mit ihm leben. Jeder Neusser kennt den typischen Neusser Hafengeruch. Der Hafengeruch ist in der Neusser Innenstadt und erst recht an der Hafenkante seit jeher ortsüblich, und die Fläche des Plangebietes ist seit jeher durch Geruchsbelastungen aus einer Vielzahl unterschiedlicher Hafennutzungen beaufschlagt.

Damit steht in Zusammenhang, dass die im Rahmen der Beurteilung im Einzelfall zusätzlich zu berücksichtigende Prägung des Gebietes ebenfalls auf den Hafen zurückzuführen ist. Der Charakter der Umgebung wird durch Ausweisungen von Gewerbe- und Industriegebieten bzw. entsprechenden tatsächlichen Nutzungen geprägt; lediglich westlich des Plangebietes ist eine Prägung durch Wohnnutzungen gegeben. Auch die landes- und regionalplanerischen Ausweisungen zeigen, dass der Standort an der Schnittstelle der Gewerbe- und Industrienutzung im Hafen und der innenstadttypischen Nutzungen im Westen liegt.

Auch eine im Rahmen der Beurteilung im Einzelfall zu berücksichtigende Prüfung des Rücksichtnahmegebots ergibt, dass im Plangebiet durchaus eine signifikante Geruchsbelastung hinzunehmen sein wird. Insbesondere der in der GIRL im Rahmen der Beurteilung im Einzelfall genannte Aspekt des Bestandsschutzes für die Nutzungen im Hafen ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben. Dies führt dazu, dass Belästigungen hinzunehmen sind, die an anderer Stelle als erheblich anzusehen wären.

Vor diesem Hintergrund stellt sich heraus, dass die Grenze der Erheblichkeit von Geruchsbelastungen im vorliegenden Fall deutlich nach oben verschoben werden kann. Die im Teilgeltungsbereich West vorherrschenden Geruchseinwirkungen, die bis zu 3 Prozentpunkten über dem entsprechenden Immissionswert nach Nr. 3.1 der GIRL liegen, sind insofern als nicht erheblich und damit auch nicht als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG einzuordnen. Sie sind abwägend hinzunehmen.

Einschränkungen bei den Entwicklungsmöglichkeiten einer geruchsemittierenden Anlage ergeben sich genau dann, wenn die Zusatzbelastung einer Anlage im konkreten Genehmigungsverfahren auf den Beurteilungsflächen erstmals den Irrelevanzwert überschreitet. Beispielhaft wurde für zwei Betriebe untersucht, ob durch die geplanten Nutzungen im Plangebiet Einschränkungen für geruchsemittierende Anlagen durch die im Bebauungsplan zulässigen Nutzungen zu erwarten sind. Das ist nicht der Fall. Aufgrund dessen ist zu erwarten, dass sich keine zusätzlichen Einschränkungen für geruchsemittierende Anlagen im Neusser Hafen ergeben.

Die festgesetzte Zonierung der Baugebiete aus Gründen des Lärmimmissionsschutzes entspricht einer Zonierung aufgrund der Geruchsimmissionssituation entsprechend dem Schutzanspruch der festgesetzten Nutzungen. Der Schutzanspruch der festgesetzten Mischgebiete wird auf der hafenabgewandten Seite größtenteils eingehalten.

Auf den Flächen mit Gewerbe-/Industrienutzung auf der Hafenmole ist zu beachten, dass gemäß den Auslegungshinweisen der Geruchsimmissions-Richtlinie die durch den Betrieb hervorgerufene Geruchsimmissionsbelastung für die eigenen Arbeitnehmer eine Sache des Arbeitsschutzes ist. Die Arbeitnehmer in einem anderen Betrieb sind jedoch „Nachbarn“, auch wenn sie sich nur 8 Stunden dort aufhalten. Eine kürzere Aufenthaltsdauer (ggf. auch die Art der Tätigkeit) kann allerdings dazu führen, dass ein gegenüber den Immissionswerten der Geruchsimmissions-Richtlinie erhöhter Wert zu Grunde zu legen ist.

Auf den Flächen, für die die höchste Belastung (21 % Geruchsstundenhäufigkeit) im Plangebiet prognostiziert wird, befindet sich eine Gießerei. Auf der zentralen Fläche können sich Personen allenfalls vorübergehend aufhalten. Zudem sind die Personen, die sich auf dieser Fläche aufhalten, Arbeitnehmer.

Zudem gilt für den Teilgeltungsbereich Ost das oben im Rahmen der Beurteilung im Einzelfall nach Nr. 5 GIRL für den Teilgeltungsbereich West Gesagte entsprechend. Die Anwendung der Kriterien der Ortsüblichkeit, der Prägung des Gebiets sowie des Rücksichtnahmegebots (insbesondere Bestandsschutz der emittierenden Anlagen) führt auch hier dazu, dass die bis zu 6 Prozentpunkte über dem Immissionswert nach Nr. 3.1 GIRL liegenden Geruchsimmissionen als nicht erheblich und damit auch nicht als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG einzuordnen sind. Die Überschreitung der Immissionswerte wird auch hier der Abwägung zugeführt und hingenommen.

Zusammenfassend lässt sich somit sagen, dass im Plangebiet die Immissionswerte der Geruchsimmissions-Richtlinie teilweise überschritten werden. Diese Überschreitung wird vom Plangeber aufgrund der Vorbelastung durch Gerüche im Plangebiet und in der Umgebung und unter Berücksichtigung des städtebaulichen Ziels - die Neusser Innenstand an das Hafenbecken 1 heranzuführen – als vertretbar angesehen.

Die Regelungen zur Feststellung und Beurteilung von Geruchsimmissionen (Geruchsimmissions-Richtlinie - GIRL - / RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-3-8851.4.4 – v. 5.11.2009) sind im Rahmen von Genehmigungsverfahren von geruchsemittierenden Anlagen zu beachten.

6.9 Gestalterische Festsetzungen im Mischgebiet

Die Festsetzungen zur äußeren Gestalt der Hauptgebäude und Nebenanlagen geben einen verbindlichen Gestaltungs- und Materialkanon vor, auf dessen Grundlage ein ästhetisch befriedigendes Innenstadtquartier mit einem ansprechenden Wohnumfeld entwickelt werden kann. Der Materialkanon ist zwingend erforderlich, um die einzelnen Bauabschnitte als Teil eines gemeinsamen Stadtbausteins erkennbar zu machen. Nur wenn die einzelnen Gebäude als integraler Bestandteil einer städtebaulichen Großform wahrgenommen werden, kann sich das Quartier in der heterogenen, von großmaßstäblichen Industrieanlagen, Verkehrsbauwerken und Brachflächen geprägten Umgebung behaupten und eine eigenständige Identität entwickeln.

Den Lärmschutzwänden kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Diese dürfen nur mit transparenten und durchsichtigen Materialien erstellt werden. Mit dieser Festsetzung soll sichergestellt werden, dass der Hafen bzw. das Wasser auch von den Innenhöfen erlebbar ist und eine ausreichende Belichtung sichergestellt werden kann.

6.10 Hafenverordnung

Derzeit ist eine ordnungsbehördliche Verordnung über die Bestimmung des Bereichs des Hafens Neuss und das Verhalten in diesem Hafen (Hafenverordnung Neuss) nicht in Kraft. Die Hafenverordnung vom 21.08.1981 (Amtsblatt des Regierungsbezirks Düsseldorf 1981, S. 321) galt nach ihrem § 9 Abs. 1 Satz 2 für 20 Jahre. Sie ist daher inzwischen außer Kraft getreten. Eine geltende Hafenverordnung war damit in der Abwägung nicht zu berücksichtigen.

7 Kennzeichnungen

7.1 Flächen, bei denen besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Erdbebenzone 1 (DIN 4149).

7.2 Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

In Blatt 7 „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ sind folgende Altablagerungen (AA) bzw. Altstandorte (AS) gekennzeichnet, die im Kataster der Altablagerungen und Altstandorte des Rhein-Kreis Neuss erfasst sind:

- Ne-333,01_AS: Industriestraße
- Ne-0351_AS: Neusser Lagerhausgesellschaft
- Ne-0352_AS: Sägewerk
- Ne-0353_AA: Gleisanlage zwischen Werhahn und Rheinhafen
- Ne-0354_AA: Hafenzufahrt von Rheintorstraße und Fläche des Regenklärbeckens
- Ne-0355_AA: Lagerfläche im Süden
- Ne-0358_AA: Gleisanlage zwischen Rheinhafen und Nummern 351 und 359
- Ne-1049_AA: Düsseldorfer Straße; Aufschüttung
- Ne-1065_AA: Industriestraße; Verfüllung
- Ne-1066_AA: Rheintorstraße; unsystematische Ablagerung (Trümmerschutt)
- Ne-1068_AL: Rheintorstraße; unsystematische Ablagerung
- Ne-1069_AA: Industriestraße; unsystematisch Ablagerung
- Ne-1070_AA: Industriestraße, Aufschüttung
- Ne-1071_AA: Industriestraße, unsystematische Ablagerung (Trümmerschutt)
- Ne-1072_AA: Industriestraße

8 Nachrichtliche Übernahmen

8.1 Baudenkmale

Innerhalb des Plangebiets befinden sich Baudenkmäler, die in die Denkmalliste der Stadt Neuss eingetragen sind. Bei den unter Schutz gestellten Gebäuden handelt es sich um das Stückgutlagerhaus, Teile des Getreide-Lagehauses und die Getreide-Verladeanlage der ehemaligen Neusser Lagehausgesellschaft Düsseldorfer Straße 1b (lfd. Nr. 1/365).

8.2 Überschwemmungsgebiete

Das Plangebiet liegt teilweise innerhalb des durch ordnungsbehördliche Verordnung der Bezirksregierung Düsseldorf im Jahr 2017 festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Rheins, rechtes Ufer von Rheinstrom-km 707,0 bis 857,7 und linkes Ufer von Rhein-km 711,2 bis 865,5. Zu der Verordnung gehört eine Kartendarstellung.

9 Umsetzung der Planung

9.1 Kosten

Planungskosten

Alle Planungskosten für das Bauleitplanverfahren (inkl. Vermessung, Kosten für Gutachten und Verfahrensbetreuung etc.) werden von der Wilh. Werhahn KG getragen. Für die Stadt Neuss entstehen hierdurch keine Kosten.

Kosten für die notwendige Erschließung

Die Regelungen zu den Erschließungskosten bei den öffentlichen Erschließungsmaßnahmen werden in einem Erschließungsvertrag zwischen der Wilh. Werhahn KG und der Stadt Neuss niedergelegt (Kostenverteilung, Zeitpunkt der Umsetzung, Ausbaustandards etc.). Die Maßnahmen im Einzelnen:

- Erschließung Süd, Königstraße (Fußgängerampel),
- Erschließung Mitte, Hermann-Straaten-Platz
- neue öffentliche Erschließungsstraße (Kaistraße)
- Erschließung Nord im Bereich der denkmalgeschützten Speicher (Ertüchtigung der vorhandenen Einfahrt, neue Erschließungsstraße nach Norden, Sackgasse, Wendeplatz),
- gesicherte Querung der Neusser Hafenbahn bei den o. g. Maßnahmen sowie in den in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereichen.

Die Kosten für den Ausbau der Industriestraße auf der Hafenmole 1 werden von der Stadt Neuss getragen.

Kosten für die Hafenpromenade am westlichen Rand des Hafenbeckens 1

Die Regelungen zur Herstellung und Unterhalt der geplanten Hafenpromenade werden in einem städtebaulichen Vertrag zwischen der Wilh. Werhahn KG und der Stadt Neuss niedergelegt (Kostenverteilung, Zeitpunkt der Umsetzung etc.).

Kosten für den geplanten Uferpark auf der Hafenmole 1

Die Stadt Neuss hat die öffentliche Grünfläche auf der stadtzugewandten Seite der Hafenmole 1 hergestellt. Herstellungs- und Unterhaltskosten werden von der Stadt Neuss getragen.

9.2 Bodenordnung

Öffentliche Maßnahmen zur Bodenordnung sind nicht erforderlich.

9.3 (Externe) naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

Bei dieser Maßnahme der Innenentwicklung sind naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen zur Abarbeitung der Eingriffsregelung gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB nicht erforderlich. Die Plangebietsflächen sind als Innenbereich gemäß § 34 BauGB zu betrachten, da sie durch die massiven Baudenkmale der Speichergebäude eine bauliche Prägung erfahren.

9.4 Artenschutzrechtliche Hinweise

Bei der Realisierung der Planung sind folgende Maßnahmen zu berücksichtigen, um direkte Gefährdungen artenschutzrechtlich relevanter Arten zu vermeiden bzw. zu reduzieren:

Vermeidungsmaßnahme 1: Zeitliche Beschränkung der Eingriffe in bzw. Inanspruchnahme von Vegetationsflächen und ggf. weitere Maßnahmen zur Vermeidung einer Gefährdung von Vogelbruten
Um die Umsetzung des Bebauungsplans zu ermöglichen, müssen im Rahmen der Flächenbeanspruchungen teilweise die vorhandenen Vegetationsstrukturen entfernt werden. Diese notwendigen Fäll-, Rodungs- und Räummaßnahmen müssen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit wildlebender Vogelarten stattfinden. Dies ist der Zeitraum für Revierbesetzung, Balz und Brut bis zum Ausfliegen der

Jungtiere. Hierdurch werden der Verlust von Individuen sowie die unmittelbare Beschädigung oder Zerstörung von Nestern und Eiern brütender Vögel verhindert. Die Maßnahmen sind dementsprechend im Zeitraum 1. Oktober bis Ende Februar durchzuführen, um mögliche Brutvorkommen der auftretenden planungsrelevanten und nicht planungsrelevanten Vogelarten zu berücksichtigen. Da der Flussregenpfeifer die nahezu vegetationslosen Schotterflächen auf der Brache im östlichen Vorhabenbereich als Brutplatz nutzt, ist auch deren Inanspruchnahme auf den Zeitraum Oktober bis Ende Februar zu begrenzen. Durch die Maßnahme kann für alle wildlebenden Vogelarten vermieden werden, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (unmittelbare Gefährdung von Individuen inkl. ihrer Eier und Jungtiere) eintritt.

Vermeidungsmaßnahme 2: Ökologische Baubegleitung: Kontrolle vor Flächeninanspruchnahme, Vergrämung

Sollte eine zeitliche Beschränkung der Flächenbeanspruchung z.B. aus Gründen des Baufortschritts nicht auf den Zeitraum 1. Oktober bis Ende Februar möglich sein, müsste vor der Inanspruchnahme von Flächen und Vegetationsstrukturen eine Kontrolle erfolgen, in deren Rahmen durch einen Fachmann (Ornithologe) festgestellt wird, ob die betroffenen Flächen aktuell von Vogelarten bebrütet werden. Sollte eine aktuelle Nutzung von Nestern festgestellt werden oder noch nicht flügge Jungtiere des Flussregenpfeifers beobachtet werden, ist die Flächeninanspruchnahme so lange aufzuschieben, bis nachgewiesen werden kann, dass die Fläche frei von Bruten europäischer Vogelarten ist.
Zum Schutz des auf Schotterflächen des Vorhabenbereichs brütenden Flussregenpfeifers ist zudem zu empfehlen, eine Brutansiedlung durch Vergrämungsmaßnahmen zu verhindern, um eine Flächeninanspruchnahme (z.B. für Erschließungs- und / oder Baumaßnahmen) der Schotterflächen oder weiterer im Winter geräumter Flächen in der Brutzeit zu ermöglichen. Dies kann durch das Einbringen von Pflöcken mit anheftendem Flatterband in einem Raster von maximal 10x10 m geschehen.

Vermeidungsmaßnahme 3: Kontrolle der Quartiernutzung durch die Zwergfledermaus

Anhand der aktuellen Erfassungsergebnisse ist davon auszugehen, dass der Gebäudekomplex im nordwestlichen Vorhabenbereich ein Quartier im Wochenstubenverbund der Zwergfledermaus darstellt. Die Beobachtungen erlauben aber keine genauere Aussage dazu, von wie vielen Individuen das Quartier genutzt wird und welche Bedeutung es im Wochenstubenverbund besitzt.
Daher ist vorgesehen, genauer zu überprüfen, wo genau das Wochenstubenquartier am bzw. im Gebäude liegt und von wie vielen Tieren es genutzt wird. Auch sollte erhoben werden, ob das Quartier nur zur Wochenstubenzeit oder auch z.B. als Zwischenquartier oder Winterquartier genutzt wird. Da zudem Hinweise auf weitere Einzelquartiere bestehen, sollte im Rahmen der artspezifischen Untersuchungen auch kontrolliert werden, wo weitere Gebäudequartiere der Zwergfledermaus am Gebäudekomplex bestehen. Diese Erhebungen sind relevant, um den möglichen Erhalt von Quartieren zu prüfen, eine unmittelbare Gefährdung von Tieren möglichst effizient zu vermeiden (vgl. auch Vermeidungsmaßnahme 4) sowie auch, um den Kompensationsbedarf für die Zwergfledermaus zu ermitteln.

Vermeidungsmaßnahme 4: Kontrolle von Fledermausquartieren vor Umbau/Sanierung auf aktuelle Nutzung

Um eine Tötung von Individuen des Großen Abendseglers und der Zwergfledermaus zu vermeiden bzw. die Tötungsgefahr erheblich zu mindern, ist eine Kontrolle der Quartiere unmittelbar vor dem Umbau oder der Sanierung der Gebäudestrukturen im nordwestlichen Vorhabenbereich auf eine aktuelle Nutzung durch Fledermäuse vorzusehen. Diese Kontrollen werden erleichtert, wenn im Rahmen der Vermeidungsmaßnahme 3 bereits genauere Angaben zur Lage und Größe der Quartiere gemacht werden können. Sollte der Erhalt der Quartiere nicht möglich sein, müsste die Kontrolle sicherstellen, dass diese zum Zeitpunkt des baulichen Eingriffs nicht von Fledermäusen genutzt werden. Evtl. ist es sinnvoll, die Einflug- und Einschlupfmöglichkeiten so zu verhängen, dass die Tiere zwar beim abendlichen Ausflug aus dem Quartier gelangen, dieses aber aufgrund der Verhängung am Morgen nicht wieder auffinden und auf andere Quartiere ausweichen.

Vermeidungsmaßnahme 5: Kontrolle der Gebäudestrukturen vor Umbau/Sanierung auf Brutvorkommen

Neben der Funktion als Quartierstandort von Fledermäusen werden die Gebäudestrukturen im nordwestlichen Vorhabenbereich auch von Vogelarten zur Brut genutzt. Neben den nicht-planungsrelevanten Arten Hausrotschwanz, Nilgans und Straßentaube konnte hier auch ein Brutvorkommen der planungsrelevanten Rostgans lokalisiert werden. Um eine Zerstörung von Gelegen oder eine Tötung nicht flügger Jungvögel zu verhindern, ist zu empfehlen, die Inanspruchnahme der Gebäude außerhalb der Brutzeit durchzuführen. Damit würden auch Eingriffe zur Wochenstubenzeit der Zwergfledermaus vermieden (vgl. Vermeidungsmaßnahmen 3 und 4). Sollte es nicht möglich sein, die

Inanspruchnahme von Brutplätzen außerhalb der Brutzeit durchzuführen, ist eine Kontrolle der Brutplätze unmittelbar vor dem Umbau oder der Sanierung der Gebäudestrukturen auf eine aktuelle Nutzung durch Vögel vorzusehen. Diese Kontrolle müsste sicherstellen, dass diese zum Zeitpunkt des baulichen Eingriffs nicht von Brutvögeln genutzt werden.

Vermeidungsmaßnahme 6: Vermeidung von Vogelschlag
Die Anlage großer Glasflächen kann aufgrund ihrer Transparenz oder wegen Spiegelungen zur Steigerung der Tötungsgefahr für Vogelarten führen. Sollten größere Glaselemente verwendet werden, ist zu empfehlen, vor Baubeginn durch einen Fachmann (Biologe) in Form einer schriftlichen Stellungnahme abschließend bestätigen zu lassen, dass die vorgesehenen Glaselemente und Scheiben im Hinblick auf Vogelschlag zu keinem erhöhten Kollisionsrisikos führen.
Sollte nicht ausgeschlossen werden können, dass die Verwendung von Glas am geplanten Gebäudebestand zu einer signifikanten Steigerung des Tötungsrisikos für Vogelarten führt, könnten artenschutzrechtliche Konflikte umgangen werden, indem entspiegelte Gläser mit einem geringen Außenreflexionsgrad oder mit Markierungen versehene Vogelschutzgläser verwendet werden.

Vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen)
Für die planungsrelevanten Vogelarten Bluthänfling und Flussregenpfeifer ist aufgrund ihrer speziellen Ansprüche an ihre Lebensräume nicht davon auszugehen, dass die betroffenen Individuen in das Umfeld des Vorhabenbereichs ausweichen können. Für diese Arten sind deshalb vor der Beanspruchung ihrer Lebensräume im Vorhabenbereich artspezifisch geeignete funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-Maßnahmen, continuous ecological functionality-measures) durchzuführen.
Auf einer Teilfläche von circa 20.000 qm des Flurstücks 85, Flur 13, Gemarkung Grimlinghausen sind die im Artenschutzgutachten beschriebenen CEF-Maßnahmen vor Inanspruchnahme der Baugebiete herzustellen.
Die CEF-Maßnahme für den Flussregenpfeifer wird durch die Stadt nach § 1a Abs. 3 S. 4. 2. Alt. BauGB durchgeführt. Die CEF-Maßnahme für den Bluthänfling wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages nach § 1a Abs. 3 S. 4. 1. Alt. BauGB geregelt.

Bluthänfling:
- Die beiden westlichen Reviere liegen inmitten der zu bebauenden Fläche, weshalb hier von einem Verlust auszugehen ist.
- Die beiden Reviere an der westlichen Grenze der östlichen Teilfläche liegen in der bereits hergestellten Grünfläche. Hier erfolgt kein Eingriff. Wegen der geringen Fluchtdistanz und Störungssensibilität ist auch kein indirekter Verlust oder eine Beschädigung zu sehen. Die Individuen dieser Revierzentren sind deshalb artenschutzrechtlich nicht betroffen.
- Die beiden Reviere an der östlichen Grenze der östlichen Teilfläche liegen im bewachsenen Böschungsbereich, der im Rahmen des Vorhabens nicht beeinträchtigt wird. Aus diesem Grund ist auch hier kein Verlust zu erkennen. Wegen der geringen Fluchtdistanz und Störungssensibilität ist auch kein indirekter Verlust oder eine Beschädigung zu sehen. Die Individuen dieser Revierzentren sind deshalb ebenfalls artenschutzrechtlich nicht betroffen.

Flussregenpfeifer:
- Die 3 Reviere der Art liegen in einer derzeitigen Brachfläche, für die eine gewerbliche Nutzung vorgesehen ist. Deshalb ist für den Flussregenpfeifer von einem vollständigen Verlust der drei Reviere auszugehen.

Fledermäuse
Falls der Erhalt vorhandener Fledermausquartiere nicht möglich ist, sind entsprechende Ersatzquartiere zu schaffen.

Anlage A.1
Gutachten und Fachbeiträge im Rahmen der Bauleitplanung

- Umweltbericht, Smeets Landschaftsarchitekten, Erftstadt, 25. Oktober 2012/ Mai 2020
- (Teil B der Begründung nach BauGB, siehe dort)

- Verkehrstechnischer Fachbeitrag, SSP Consult, Bergisch Gladbach, 19. März 2012; Verifizierung verkehrstechnischer Fachbeitrag, Januar 2019

- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“ in Neuss, Peutz Consult Düsseldorf, 2010 und 09. Mai 2019

- Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 456 „Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße“ in Neuss, Peutz Consult Düsseldorf, 2012 und 23.03.2020

- Kurzgutachten zur Verträglichkeit des Bebauungsplanes Nr. 456 „Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße“ der Stadt Neuss mit den benachbarten Betriebsbereichen, TÜV Nord, Essen, April 2009. Revision 2, Januar 2011

- Gutachten zur Ermittlung der Geruchsimmissionssituation im Rahmen des Heilungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“ in Neuss, ANECO, Mönchengladbach, 2011/2012 und 29.05.2020

- Historische Recherche und Orientierende Untergrunduntersuchung zur Altlastenbewertung, HPC Hürth Juni 2005, 2011 und 2012

- Abbruch der früheren Werhahn-Holz-Betriebsgebäude an der Düsseldorfer Straße in Neuss (Hafen) – Zustandsdokumentation nach Beendigung der Abbruch- und Sanierungsarbeiten in den Jahren 2010 und 2011

- Fledermausquartiere, Gebäude-Untersuchung, Ökoplan-Institut für ökologische Planungshilfe, Berlin, November 2008

- Faunistische Stellungnahme zu Flussregenpfeifer, Zwergfledermaus und Rauhhautfledermaus, Dipl.-Geogr. Rainer Galunder, öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Gewässer- und Naturschutz, Elsenroth, 11. Mai 2011

- Artenschutzrechtliche Prüfung, Kölner Büro für Faunistik, November 2018

- CEF – Maßnahmenkonzept zum Bebauungsplan Nr. 456 Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße der Stadt Neuss, Kölner Büro für Faunistik, Juni 2019

- Urteil des Oberverwaltungsgerichtes im Normenkontrollverfahren - Bebauungsplan Nr. 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“ vom 30.01.2018