Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange in der Zeit vom 01.06.2011 bis zum 11.07.2011 für den Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. V 456 - Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße -

RWE

RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, Collingstraße 2, 41460 Neuss

Stadt Neuss
Stadtverwaltung
Amt für Stadtplanung
Rathaus Michaelstraße
41460 Neuss

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
11. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

Regionalservice
Regionalzentrum Neuss

Ihre Zeichen	61.3 - Go
Ihre Nachricht	25.04.2011
Unsere Zeichen	WSR-M-UP / He
Name	Willi Hermanns
Telefon	02131 / 71-2056
Telefax	02131 / 71-2052
E-Mail	willi.hermanns@rwe.com

Neuss, 06. Juli 2011

Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange an der Bauleitplanung gem. § 4 Abs. 2 BauGB
hier: Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. V456 - Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße -

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den o. g. Vorhaben- und Erschließungsplan der Stadt Neuss, der die planungsrechtliche Grundlage im Teilgeltungsbereich West für ein eingeschränktes Gewerbegebiet, Mischgebiet und Sondergebiet Parkhaus und im Teilgeltungsbereich Ost für ein eingeschränktes Gewerbegebiet und ein eingeschränktes Industriegebiet schaffen soll, bestehen unsererseits keine grundsätzlichen Bedenken.

Zur Stromversorgung der geplanten Wohnbebauung im Planbereich zwischen Collingplatz und der Düsseldorfer Straße bitten wir zwei Stationsflächen der Größe 3,00 m x 6,00 m auszuweisen.

Die Stationsflächen bitten wir entsprechend der beiliegenden Plankopie in den Vorhaben- und Erschließungsplan aufzunehmen und mit dem hierfür vorgesehenen Planzeichen als öffentliche Versorgungsfläche zu kennzeichnen.

Zur Stromversorgung der anzusiedelnden Betriebe werden sowohl Kunden- wie auch Ortnetztransformatorenstationen erforderlich. Da aus heutiger Sicht der Leistungsbedarf von geplanten Betrieben noch nicht abzusehen ist, können Standorte von weiteren Ortsnetzstationen sowie kundeneigene Trafostationen zurzeit nicht angegeben werden. Bei der Bebauung des geplanten Gebietes muss die Errichtung von weiteren Ortsnetzstationen problemlos möglich sein.

Mit freundlichen Grüßen

RWE Rhein-Ruhr
Netzservice GmbH

Christian Czajkowski

i. A. Hermanns
Willi Hermanns

ANLAGE 'ORWEG GEHEN
022.

DVGW TSM GEPRÜFT
VDN TSM GEPRÜFT

RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH
Collingstraße 2
41460 Neuss
T +49 2131 71-00
F +49 2131 71-2002
I www.rwe.com
Geschäftsführung:
Dr. Stefan Küppers
Jens Schmidt
Sitz der Gesellschaft:
Siegen
Eingetragen beim
Amtsgericht Siegen
Handelsregister-Nr.
HR B 5811
Bankverbindung:
Commerzbank Essen
BLZ 360 400 39
Kto.-Nr. 142 0967 00
BIC COBADEFF360
IBAN DE45 3604 0039
0142 0967 00
USt.-IdNr. DE 8137 98 543

Deichverband
Neue Deichschau Heerdt
Der Verbandsvorsteher

Stadtverwaltung ° Amt 67 ° 40200 Düsseldorf

Auf'm Hennekamp 47 (Nähe Witzelstraße)

Stadtverwaltung
Amt für Stadtplanung
41456 Neuss

AMT FÜR STADTPLANUNG
10. Juni 2011
STADT NEUSS
0 1 2 3 4 5 R
Eing. 09. JUNI 2011
Poststelle

Verkehrsverbindungen
Straßenbahn 701, 706, 707, 711, 713 Haltestelle Auf'm Hennekamp
S-Bahn S 6, S 7 Haltestelle D-Volksgarten
Bus 780, 782, 785 Haltestelle Feuerbachstraße

Auskunft erteilt **Herr Moch** Zimmer **1013**
Telefon (0211) 89- **92775** Telefax (0211) 89- **29139**

Datum und Zeichen Ihres Schreibens	Mein Zeichen	Datum
24.05.11/61.3-Go	67/7/NDH-Mo	06.06.2011

Bebauungsplan Nr. V456 „Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße einschließlich VEP Hafenquartier“

Sehr geehrte Damen und Herren,

seitens des Deichverbandes Neue Deichschau Heerdt bestehen gegen den o.g. B-Plan keine Bedenken. Hochwasserschutzanlagen des Verbandes bzw. deren Schutzzonen werden nicht berührt.

Anmerkung:
Die in der Begründung, Seite 13 Pkt. e), aufgeführten Angaben zum Bemessungshochwasser sind nicht exakt formuliert. Hier ist von folgenden Werten auszugehen:
Nach dem von der BezReg. Düsseldorf festgesetzten BHQ 2004 (13.500 m³/s) stellt sich am Strom-km 740,2 linkes Ufer (Einfahrt Hafen Neuss) ein Wasserstand von 37,16 m ü. NN ein. Dieser Bemessungshochwasserstand entspricht statistisch etwa einem 350-jährlichen Hochwasser.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Moch
Deichverbandstechniker

Bezirksregierung Düsseldorf

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Stadt Neuss
Ordnungsamt
Rathaus Michaelstraße
41456 Neuss

Datum 21.06.2011
Seite 1 von 2

Aktenzeichen:
22.5-3-5162024-112/11/
bei Antwort bitte angeben

Herr Schwiering
Zimmer 116
Telefon:
0211 475-9710
Telefax:
0211 475-9040
klaus.schwiering@brd.nrw.de

Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) / Luftbildauswertung
Neuss, Bebauungsplan V 456 - Rheintorstr / Düsseldorfer Str.

Ihr Schreiben vom 24.05.2011, Az.: 61.3 - Go

Die Auswertung des o.g Bereiches war teilweise nicht möglich. Daher kann die Existenz von Kampfmitteln nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Auf einem Teil der beantragten Fläche (zwischen Hafenbecken I und II) liegt ein diffuser Kampfmittelverdacht vor (in der beigefügten Karte nicht dargestellt). **Ich empfehle eine geophysikalische Untersuchung der zu überbauenden Fläche.** Sofern es nach 1945 Aufschüttungen gegeben hat, sind diese bis auf das Geländeniveau von 1945 abzuschieben. Diese bauseitig durchzuführende Arbeit vorbereitender Art sollte, falls keine anderen Gründe dagegen sprechen, zweckmäßigerweise mit Baubeginn durchgeführt werden. Zur genauen Festlegung des abzuschiebenden Bereichs und der weiteren Vorgehensweise wird um Terminabsprache für einen Ortstermin mit einem Mitarbeiter des KBD gebeten. Vorab werden dann zwingend Betretungserlaubnisse der betroffenen Grundstücke und eine Erklärung inkl. Pläne über vorhandene Versorgungsleitungen benötigt. Sofern keine Leitungen vorhanden sind, ist dieses schriftlich zu bestätigen.

Im nicht ausgewerteten Bereich sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Bei Aushubarbeiten mittels Erdbaumaschinen wird eine schichtweise Abtragung um ca. 0,50m sowie eine Beobachtung des Erdreichs hinsichtlich Veränderungen wie z.B. Verfärbungen, Inhomogenitäten empfohlen. Generell sind Bauarbeiten sofort einzustellen sofern Kampfmittel gefunden werden. In diesem Fall ist die zuständige Ordnungsbehörde, mein KBD oder die nächstgelegene Polizeidienststelle unverzüglich zu verständigen.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Mündelheimer Weg 51
40472 Düsseldorf
Telefon: 0211 475-0
Telefax: 0211 475-9040
poststelle@brd.nrw.de
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
DB bis D-Unterrath S Bf
Buslinie 729 - Theodor-Heuss-Brücke
Haltestelle:
Mündelheimer Weg
Fußweg ca. 3 min

Zahlungen an:
Landeskasse Düsseldorf
Konto-Nr.: 4 100 012
BLZ: 300 500 00 West LB AG
IBAN:
DE41300500000004100012
BIC:
WELADEDD

Bezirksregierung Düsseldorf

Erfolgen zusätzliche Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. empfehle ich eine Sicherheitsdetektion. Die weitere Vorgehensweise ist dem beiliegenden Merkblatt zu entnehmen.

Teile der beantragten Fläche sind von mir bereits ausgewertet worden. Bezüglich der alten Ergebnisse verweise ich auf die Stellungnahmen 22.5-3-5162024-122/08 vom 27.06.2008, 22.5-3-5162024-311/08 vom 05.01.2009 und 22.5-3-5162024-37/09 vom 27.02.2009. Die obigen Empfehlungen beziehen sich daher ausschließlich auf den übrigen, ergänzenden Bereich.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Internetseite *www.brd.nrw.de/ordnung_gefahrenabwehr/kampfmittelbeseitigung/service/index.html*

Im Auftrag

(Schwiering)

Bezirksregierung Düsseldorf Kampfmittelbeseitigungsdienst NRW - Rheinland

Merkblatt für das Einbringen von „Sondierbohrungen“ im Regierungsbezirk Düsseldorf

Nicht in allen Fällen ist eine gezielte Luftbildauswertung oder Flächendetektion möglich, so dass keine konkrete Aussage über eine mögliche Kampfmittelbelastung erfolgen kann. Dies trifft in der Regel in Bereichen zu, in denen bereits während der Kriegshandlungen eine geschlossene Bebauung vorhanden war. Erschwernisse insbesondere durch Schlagschattenbildung, Trümmerüberdeckung, Mehrfachbombardierung und schlechte Bildqualität kommen hinzu. Auch ist nicht immer bekannt, ob die zur Verfügung stehenden Luftbilder den letzten Stand der Kampfmittelbeeinflussung wiedergeben. Wenn es sich um ehemalige Bombenabwurfgebiete handelt, können Kampfmittelfunde nicht gänzlich ausgeschlossen werden.
Für diese Bereiche empfiehlt der staatliche Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) bei bestimmten, als besonders gefährdet einzustufenden Arbeiten eine Sicherheitsüberprüfung.

Zu diesen Arbeiten gehören insbesondere

- Rammarbeiten
- Verbauarbeiten
- Pfahlgründungen
- Rüttel- und hydraulische Einpressarbeiten

sowie vergleichbare Arbeiten, bei denen erhebliche mechanische Kräfte auf den Boden ausgeübt werden.

Zur Durchführung der Sicherheitsüberprüfungen sind nachfolgende Vorkehrungen zu treffen, die vom Eigentümer als Zustandsstörer zu veranlassen sind:

Einbringung von Sondierbohrungen - nach einem vom KBD empfohlenen Bohrraster - mit einem Durchmesser von max. 120 mm, die ggf. je nach Bodenbeschaffenheit mit PVC-Rohren (Innendurchmesser > 60mm) zu verrohren sind.

Auflagen: Die Bohrungen dürfen nur drehend mit Schnecke und nicht schlagend ausgeführt werden. Bohrkronen als Schneidwerkzeug sowie Rüttel- und Schlagvorrichtungen dürfen nicht verwendet werden. Beim Auftreten von plötzlichen ungewöhnlichen Widerständen ist die Bohrung sofort aufzugeben und um mindestens 2 m zu versetzen. Als Bohrlochtiefe ist im Regelfall (abhängig von den örtlichen Bodenverhältnissen) 7 m unter Geländeoberkante (GOK) als ausreichend anzusehen. Die GOK bezieht sich immer auf den Kriegszeitpunkt. Spülverfahren mit Spüllanze können sinngemäß verwendet werden.

Die Bohrlochdetektion erfolgt durch den KBD oder eines von ihm beauftragten Vertragsunternehmens. Für die Dokumentation der überprüften Bohrungen ist dem KBD oder dem beauftragten Vertragsunternehmen ein Bohrplan zur Verfügung zu stellen.

Da es sich bei diesen Arbeiten um zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen ohne den konkreten Hinweis einer möglichen Kampfmittelbelastung handelt, kann das Einbringen der für diese Technik erforderlichen Sondierbohrungen unter Einhaltung entsprechender Auflagen auch durch Unternehmen ausgeführt werden, die nicht der Aufsicht des KBD unterliegen.

Bitte beachten Sie, dass Terminvorschläge bzgl. der Durchführung der Arbeiten nur per Fax oder Email berücksichtigt werden können. Senden Sie dazu nachfolgende Seite ausgefüllt an die Faxnummer: 0211 - 475 90 40 oder an kbd@brd.nrw.de.

Im Auftrag
gez. Schiefers

Anmeldung von Sondierbohrungen zur Detektion

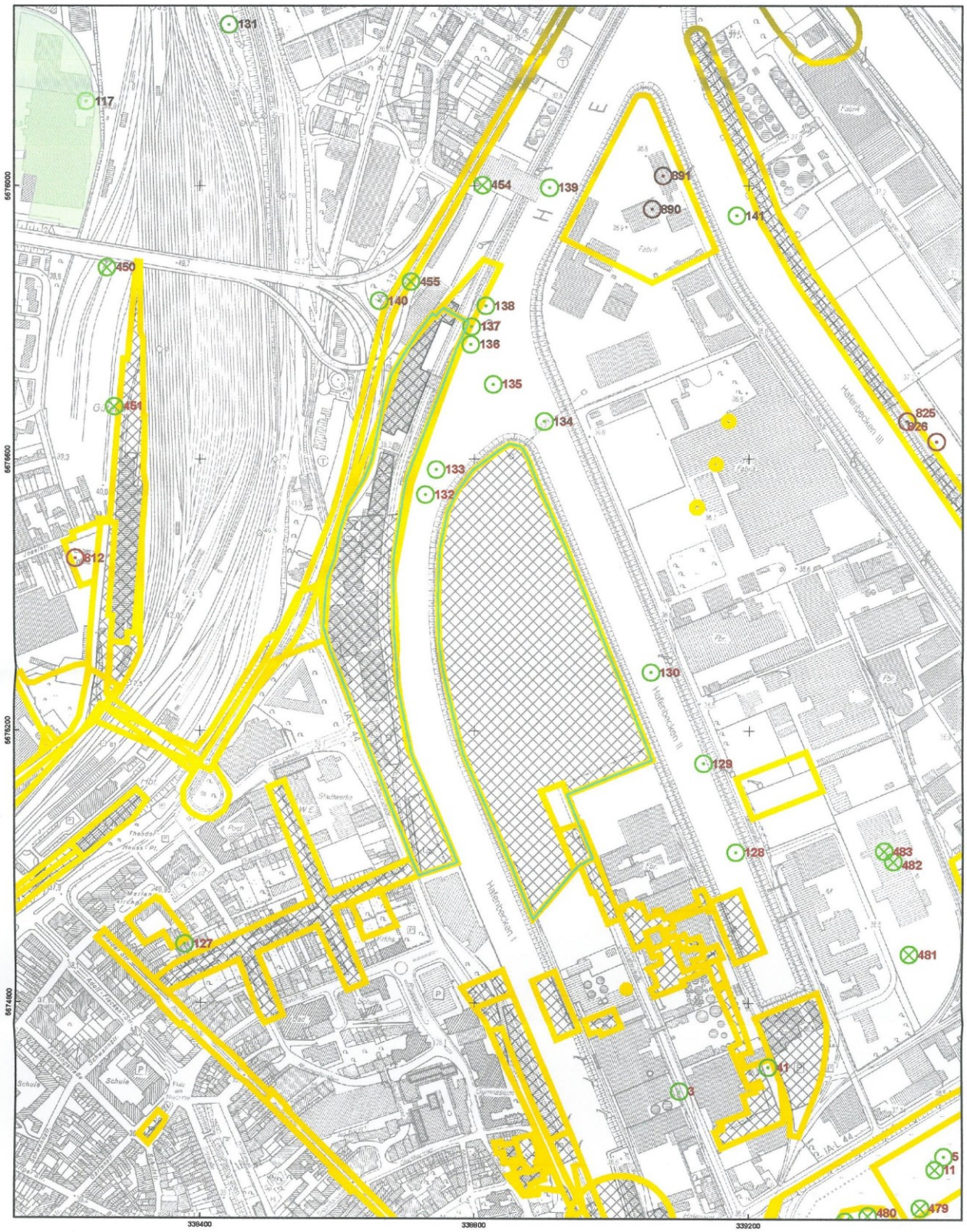
Name, Firma, Telefon: _____

_____

Aktenzeichen des KBD:	
Datum:	
Bauherr / Auftraggeber (Name, Adresse, Telefonnr., Fax)	
Bohrfirma (Name, Adresse, Telefonnr., Fax)	
Bauvorhaben und Adresse:	
Ansprechpartner auf der Baustelle zur genauen Terminabsprache (Name, Telefonnummer):	
Anzahl der Bohrungen:	
Tiefe in m der Bohrungen:	
Terminvorschlag für Detektion:	
Besonderheiten (Arbeitsschutz, usw.):	

Datum, Unterschrift: _____

Ergebnis der L. ftbildauswertung 22.5-3 5162024-112/11



Kartenmaßstab : 1:5.000

aktuelle Antragsfläche	Verdacht auf Bombenblindgänger	Panzergraben	Bunker
alte Antragsfläche	geräumte Bombenblindgänger	Laufgraben	militärische Fläche
geräumte Fläche	Schützenloch	nicht auswertbare Fläche	Stellung

Stand: 03.04.2012

Bezirksregierung Düsseldorf

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Stadt Neuss
Der Bürgermeister
Amt für Stadtplanung

41456 Neuss

Datum: 29.06.2011
Seite 1 von 6

Aktenzeichen:
53.01.04.04-V456-
Rheintorstraße
bei Antwort bitte angeben

Herr Heinzkill
Zimmer: Ce032
Telefon:
0211 475-2293
Telefax:
0211 475-2963
axel.heinzkill@
brd.nrw.de
Frau Leeser

Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. V 456 - Rheintorstraße/ Düsseldorfer Straße
Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Ihr Schreiben vom 25.05.2011, Az. 61.3-Go

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hinsichtlich der Umweltbelange der Abteilung 5 (Umwelt) der Bezirksregierung Düsseldorf werden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. der Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz (ZustVU) vom 11.12.2007 die folgenden Anregungen zum Bebauungsplanverfahren Nr. 456 V Rheintorstraße, Düsseldorfer Straße, gegeben.

Immissionsschutz

Der Planentwurf sieht vor, in dem bisher als gewerblich/industriell genutzten Bereich der Wehrhahnhallen an der Rheintorstraße und Düsseldorfer Straße (Teilgeltungsbereich West) Misch- und Gewerbegebiet auszuweisen. Das ehemalige Case-Gelände (Teilgeltungsbereich Ost) soll als Gewerbe- und Industriegebiet festgesetzt werden.

Festsetzungen GI

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Cecilienallee 2,
40474 Düsseldorf
Telefon: 0211 475-0
Telefax: 0211 475-2671
poststelle@brd.nrw.de
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
DB bis Düsseldorf Hbf
U-Bahn Linien U78, U79
Haltestelle:
Victoriaplatz/Klever Straße

Zahlungen an:
Landeskasse Düsseldorf
Konto-Nr.: 4 100 012
BLZ: 300 500 00 West LB AG
IBAN:
DE41300500000004100012
BIC:
WELADEDD

Bezirksregierung Düsseldorf

Bezüglich der Festsetzung des Industriegebietes GI (Teilgeltungsbereich Ost) als eingeschränktes GI bestehen immissionsschutzrechtlich keine Bedenken. Ich rege jedoch an, die Formulierung zu den Betriebsbereichen in den textlichen Festsetzungen wie folgt zu korrigieren:

> *In dem eingeschränkten Industriegebiet (GI) sind Betriebsbereiche gemäß § 3 Abs. 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz i.V.m. der Störfall-Verordnung unzulässig.*

Festsetzung GE1, GE2 und GE3

Bezüglich der Festsetzung der Gewerbegebiete GE1 und GE2 (Teilgeltungsbereich West) und GE3 (Teilgeltungsbereich Ost) als eingeschränkte Gewerbegebiete bestehen immissionsschutzrechtlich keine Bedenken. Ich empfehle jedoch die Formulierung zu den Betriebsbereichen in den textlichen Festsetzungen der GE wie folgt zu korrigieren:

> *In dem eingeschränkten Gewerbegebieten (GE1 bis 3) sind Betriebsbereiche gemäß § 3 Abs. 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz i.V.m. der Störfall-Verordnung unzulässig.*

Festsetzung MI1 bis MI3

Aus planungs- und immissionsschutzrechtlicher Sicht handelt es sich bei den Bereichen mit MI1 bis MI3 um eine heranrückende schutzbedürftige Nutzung mit Wohnbebauung.

Mit der geplanten Festsetzung eines Mischgebiets in unmittelbarer Umgebung des heutigen Hafens wird planungsrechtlich und immissionsschutzrechtlich eine neue Konfliktsituation geschaffen. Durch die Nachbarschaft der Industriezone Hafen und der Innenstadt von Neuss kommt es hinsichtlich der im Hafen entstehenden Immissionen immer wiederkehrend zu Nachbarschaftsbeschwerden verursacht durch Geräusche und Gerüche. Gerade die Lärmsituation zum Nachtzeitraum eines Betriebes am Hafenbecken 1 hat dazu geführt, dass sich vermehrt

Bürger über die entstehenden Geräusche beschwert haben. Darüber hinaus ist auch die bestehende Geruchssituation, bei allen Anstrengungen der Betriebe diese zu verringern, ständiger Grund für Beschwerden. Diese bestehende Immissionssituation wird durch das Heranrücken der Wohnbebauung weiter verschärft. Schließlich wird der Abstand z.B. auf die Flächen am Hafenbecken 1 deutlich reduziert.

Insofern halte ich die Planung für im Grundsatz verfehlt bzw. bedenklich. Insbesondere dem Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG wird mit dieser Planung keine ausreichende Beachtung geschenkt.

Das Heranrücken einer Wohnbebauung an das Hafenbecken 1 kann Abwehransprüche der im Hafen ansässigen Betriebe auslösen (so z.B. OVG RhPf 6.03.1979 und OVG NW 30.06.2003), die der Veranlasser der Planung auszugleichen hätte. D.h. der Veranlasser der Planung hat die aus dieser Konfliktsituation resultierenden Aufwendungen der betroffenen Betriebe zu tragen damit sich das immissionsschutzrechtliche Verursacherprinzip nicht auf den Betrieb auswirken kann. Um dies zu vermeiden ist, bezogen auf den Gewerbelärm (das Gutachten der Firma Peutz Consult, Bericht Nr. VB6550-4, belegt Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. der Orientierungswerte der DIN 18005 an der geplanten MI-Bebauung) der Vorschlag von der Firma ADU Cologne zur lärmseitigen Konfliktlösung aufgegriffen worden. Dieser sieht vor, die Grundrisse der künftigen Wohnungen in den MI so zu gestaltet, dass durch die Bauleitplanung bzw. die darauf basierenden Gebäude kein Immissionsort im Sinne der TA Lärm entsteht. Dies ist in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan unter Ziffer 8.2 festgeschrieben. Mit dem Hinweis, dass es sich hier um einen minimalistischen Immissionsschutz handelt (der von hier nicht befürwortet wird), wäre dies jedoch eine Möglichkeit dem Lärmkonflikt planerisch zu begegnen. Die Einhaltung des Innenraumpegels ist durch entsprechende schallgedämmte Außenbauteile sicherzustellen.

Bez. dem Abstand der geplanten MI-Nutzung zu den im Hafen ansässigen Betriebsbereichen wurde ein Gutachten zur Untersuchung einer möglichen Konfliktsituation durch den TÜV Nord

(G.-Nr. SEP-166/09) erstellt. Dieser weist nach, dass die für die im Hafen ansässigen Betriebsbereiche (TanQuid I und II, Rheinische Bioester (noch nicht errichtet) und RWZ) erforderlichen Sicherheitsabstände zum Plangebiet sicher eingehalten werden. Insofern bestehen aus störfallrechtlichen Aspekten keine Bedenken gegen die MI-Festsetzung.

Zur Luftschadstoffbelastung und Luftreinhalteplanung insgesamt

Gutachterlich untersucht wurden die Schadstoffe PM10, PM2,5, NO_2 und Benzol. Untersucht wurden die Nullphase (ohne Planung) sowie der Planfall 2015 mit bzw. ohne Realisierung der Maßnahme M4/52 aus dem Luftreinhalteplan (LRP) Neuss (Sperrung der Batteriestraße für den Lkw-Verkehr). Diese Maßnahme ist – zusammen mit der Verschärfung der Umweltzone (Einfahrverbot für rote Plaketten) und der Sperrung der Further Straße und Krefelder Sraße – von der Bezirksregierung Düsseldorf zum 01.03.2011 in Kraft gesetzt worden und nach den mir vorliegenden Informationen seit dem 09.05.2011 auch umgesetzt, so dass dem Planfall 2015 ohne Realisierung der Maßnahme keine weitere Bedeutung mehr zukommt.

PM10: Hinsichtlich PM10 wird der Grenzwert für das Jahresmittel (JMW) von 40 µg/m³ sicher eingehalten. Im Planfall 2015 mit Realisierung der Maßnahme M4/52 werden 29 µg/m³ unterschritten – auch die Gefahr einer Überschreitung des Tagesmittelwertes PM10 von 50 µg/m³ an mehr als 35 Tagen besteht dann nicht mehr.

PM2,5: Der Jahresmittelwert für PM2,5 wird an allen Immissionspunkten in jedem untersuchten Fall eingehalten.

NO_2: Bereits jetzt schon wird der Grenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ im Jahresmittel an den Immissionspunkten Rheintorstraße 30 und 16 überschritten. Durch die Planung und die damit einhergehende Zunahme der Verkehrsbewegungen wird eine Zunahme der Belastung prognostiziert. Durch die Realisierung der Maßnahme M4/52 wird für den Immissionspunkt Rheintorstraße 30 eine knappe Einhaltung, für die Rheintorstraße 16 eine

Überschreitung von ca. 1 µg/m³ des NO_2 - Jahresmittelwertes berechnet.

Die fortbestehende Grenzwertüberschreitung trotz Umsetzung der im LRP festgesetzten Maßnahmen macht weitere Minderungsmaßnahmen und die Fortschreibung des LRP erforderlich. Die Notwendigkeit der Fortschreibung wird im Übrigen auch dadurch belegt, dass es ausweislich der validierten Messwerte des LANUV im Jahr 2010 an den Messstellen Batteriestraße, Friedrichstraße und Krefelder Straße zu einer Überschreitung des NO_2–Jahresmittelwerts von mehr als 30 % gekommen ist. Bereits jetzt sollte daher durch die Stadt Neuss geprüft werden, ob weitere planunabhängige Maßnahmen im Bereich Rheintorstraße 16 ergriffen werden können. Im Rahmen einer LRP-Fortschreibung wird die Aufnahme der Rheintorstraße in die Umweltzone angeregt.

Benzol: Der Grenzwert von Benzol wird sicher eingehalten.

Aus Sicht der Luftreinhaltung bestehen keine Bedenken gegen die Planung, wenn vor Realisierung der baulichen Anlagen im Rahmen einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans Neuss die Rheintorstraße mit in die Umweltzone aufgenommen und die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes (JMW) für NO_2 nachgewiesen wird.

Zur Geruchsbelastung insgesamt

Hinsichtlich der mir vorliegenden Gutachten zur Geruchs- (Aneco vom 15.08.2008 -08 0448 P-) ist folgendes anzumerken:

Die den v. g. Gutachten zugrunde liegenden Eingangsdaten sind mit der Unteren Immissionsschutzbehörde des Kreises Neuss bzw. mit den entsprechenden Betrieben abzustimmen. Da die Daten nicht mit den bisher bekannten und genehmigten übereinstimmen, ist es aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht prüffähig und nicht verwertbar.

Bezirksregierung Düsseldorf

Mit Verfügung vom 16.06.2010, Az. 32.02.01.01-2307/119 Haf-522) hat das Dezernat 32 der Bezirksregierung Düsseldorf bereits darauf hingewiesen, dass das Gutachten entsprechend anzupassen ist. Dies ist scheinbar nicht erfolgt.

Die Folge eines nicht sachgerechten Gutachtens ist, dass die Abwägung auf der Grundlage nicht korrekter Tatsachen erfolgt und somit die Abwägung nicht die Anforderungen des § 1 Abs. 7 BauGB erfüllen kann.

Wasserwirtschaft

Abfallwirtschaft und Natur- und Landschaftsschutz

Die Belange der Abfallwirtschaft und des Natur- und Landschaftsschutzes im Zuständigkeitsbereich der Abteilung 5 (Umwelt) der Bezirksregierung Düsseldorf werden durch den o. g. Planentwurf nicht berührt.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

gez. Heinzkill

DAS HANDWERK
DIE WIRTSCHAFTSMACHT VON NEBENAN.

Handwerkskammer Düsseldorf

STADT NEUSS
Eing. 06. JUL 2011
Poststelle

Stadt Neuss
Amt für Stadtplanung
Markt 2
41460 Neuss

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
07. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

Wirtschaftsförderung
Standortberatung

Unser Zeichen: He-hei
Ansprechpartner: Herr Hermann
Durchwahl: 0211/8795-322
Telefax: 0211/8795-344
email: hermann@hwk-duesseldorf.de
Zimmer: 223
Datum: 4. Juli 2011

Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. V 456 – Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße – Flächennutzungsplanänderung Nr. 119 – Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße / Hafenmole 1

hier: unsere Stellungnahme zur Trägerbeteiligung und zur Offenlage
Ihr Zeichen: 61.3 - Go

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Rücksprache mit Ihrer Stadtplanung bestätigen wir Ihnen im Ergebnis unsere Stellungnahme aus der frühzeitigen Trägerbeteiligung. In diesem Zusammenhang heben wir noch einmal unsere Erwartung hervor, dass in den Mischgebieten außerhalb des VEP auch verbrauchernahe, nicht störende bis nicht wesentlich störende Handwerksbetriebe einen neuen Standort finden werden. Gleiches erhoffen wir für das sich nördlich anschließende Gewerbegebiet, für das Sie in der Entwurfsbegründung als Beispiel u.a. einen Handwerkerhof vorschlagen. Unseres Erachtens können dort servicebezogene Handwerksbetriebe angesiedelt werden, die nach heutigen Maßstäben nicht mehr in Wohn- und neuen Mischgebieten unterzubringen sind, die die innenstadtnahe Lage aber als wesentlichen Standortvorteil für sich reklamieren.

Mit freundlichen Grüßen
HANDWERKSKAMMER DÜSSELDORF

Hermann

Standortberater
Bauleitplanung/Stadtentwicklung

Georg-Schulhoff-Platz 1
40221 Düsseldorf
Postfach 10 27 55
40018 Düsseldorf

Telefon 0211 8795-0
Telefax 0211 8795-110
http://www.hwk-duesseldorf.de

Volksbank Düsseldorf Neuss eG
BLZ 301 602 13 / Konto 200 001 176
BIC GENODED1DNE
IBAN DE02 3016 0213 0200 0011 76

Postbank Köln
BLZ 370 100 50 / Konto 61 18-500
BIC PBNKDEFF
IBAN DE48 3701 0050 0006 1185 00

Rheinbahn

Telefon 0211.582-01
Fax 0211.582-1966

rheinbahn@rheinbahn.de
www.rheinbahn.de

Rheinbahn AG
Hauptverwaltung
Hansaallee 1
D-40549 Düsseldorf

Postfach 10 42 63
D-40033 Düsseldorf

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
11. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

Stadtverwaltung
Amt für Stadtplanung
41456 Neuss

Ansprechpartner Herr Geiling
Abteilung T 102
Zimmer 172
Telefon 02 11 582-1023
Fax 02 11 582-1047
E-Mail ronald.geiling@rheinbahn.de

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Ihre Nachricht vom	Datum
61.3-Go	T 1022 Ge/Mer	24.05.2011	04.07.2011

V 456 – Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir entnehmen Ihrem Vorhaben- und Erschließungsplan, dass die Strukturen im Bereich Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße verdichtet werden sollen. Wir bitten um Prüfung, ob aus Sicht der Stadt Neuss der Bedarf einer zusätzlichen Haltestelle der U75 gegeben ist. Der Ausbau der Haltestelle, falls erforderlich, muss geeignet für die Nutzung von Mobilitätseingeschränkten erfolgen. Hierzu bitten wir um frühzeitige Abstimmung.

Wir gehen davon aus, dass die neue Lichtsignalanlage auf der Düsseldorfer Straße im Bereich der Zufahrt zum nördlichen Gelände eine Bevorrechtigung unserer Stadtbahnen erhält.

Das Plangebiet wird von unseren Stadtbahnen der Linie U75 sowie unsere Busse mit der Linie 830 mit der Haltestelle „Neuss, Hbf" bedient.

Die mittlere Gehwegentfernung zur Haltestelle beträgt ca. 600 m.

Ebenso bedienen unsere Straßenbahnen der Linie 709 mit der Haltestelle „Theodor-Heuss-Platz".

Die mittlere Gehwegentfernung zur Haltestelle beträgt ca. 350 m.

Mit freundlichen Grüßen

Rheinbahn AG

Lars Asmus

i.V. Christoph Lademann

Vorstand:
Dirk Biesenbach
Sprecher des Vorstandes
Klaus Klar

Vorsitzender
des Aufsichtsrates:
Ratsherr
Andreas Hartnigk

Amtsgericht Düsseldorf
HRB 562

Ust.-Id.-Nr.
DE 119270557

Steuernummer
103/5705/0897

WestLB AG Düsseldorf
BLZ 300 500 00
Konto 1 576 511
BIC WELADEDDXXX
IBAN
DE22 3005 0000 0001 5765 11

Stadtsparkasse Düsseldorf
BLZ 300 501 10
Konto 100 127 06
BIC DUSSDEDDXXX
IBAN
DE67 3005 0110 0010 0127 06

Mit Bus und Bahn
zur Hauptverwaltung

U-Bahn
Ⓗ Rheinbahnhaus
U74 U76 U77
Ⓗ Belsenplatz
U70 U75

Bus
Ⓗ Belsenplatz
828 833 834 835
836 862

410/04.2011

Bezirksregierung Düsseldorf

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Stadtverwaltung
Amt für Stadtplanung

41456 Neuss

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
12. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

STADT NEUSS
Eing. 11. JUL 2011
Poststelle

Datum: 07.07.2011
Seite 1 von 1

Aktenzeichen:
25.11.01
bei Antwort bitte angeben

Ursula Kuchenbecker
Zimmer: 2066
Telefon:
0211 475-3773
Telefax:
0211 475-3999
Ursula.Kuchenbecker@
brd.nrw.de

Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentl. Belange zur öffentlichen Auslegung gem. § 4 Abs. 2 BauGB
Hier: Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. V 456 – Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße -

Ihr Schreiben vom 24. Mai 2011 (61.3 - Go)

Sehr geehrter Herr Heyer,

unter Bezugnahme auf Ihre Schreiben vom 24.05.2011 mit den dazugehörigen Anlagen teile ich Ihnen mit, dass von Seiten des Dezernates 25 (Verkehr) im Bezug auf das "Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. V 456 – Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße - " folgende Stellungnahme abgegeben wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass in der „Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen (vom Februar 2008) die Erschließung wassernaher Flächen für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen am Hafen Neuss-Düsseldorf als sinnvoll erachtet wird. Gerade auch am Neuss-Düsseldorfer Hafen wird eine Bedrohung durch städtebauliche Flächenansprüche gesehen, die negative Auswirkungen auf die originären Hafenaktivitäten haben könnten. Eine Beeinträchtigung des Hafenbetriebes, muss ausgeschlossen werden. Eine enge Abstimmung mit dem Neuss-Düsseldorfer-Häfen wird von unserer Seite aus vorausgesetzt.

Bezüglich einer eventuell erforderlichen Neufestsetzung der Hafengrenzen und Anpassung der Hafenverordnung Neuss gehe ich davon aus, dass die Hafenbehörde der Stadt Neuss beteiligt wurde und ihre Zustimmung erteilt hat.

Unter diesen Vorraussetzungen hat Dezernat 25 (Verkehr) keine Bedenken zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. V 456.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
U. Kuchenbecker

Ursula Kuchenbecker

Dienstgebäude:
Am Bonneshof 35
Lieferanschrift:
Cecilienallee 2,
40474 Düsseldorf
Telefon: 0211 475-0
Telefax: 0211 475-2671
poststelle@brd.nrw.de
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Bus (u. a. 721, 722)
bis zur Haltestelle:
Nordfriedhof

Bahn U78/U79
bis zur Haltestelle:
Theodor-Heuss-Brücke

Zahlungen an:
Landeskasse Düsseldorf
Konto-Nr.: 4 100 012
BLZ: 300 500 00 West LB AG
IBAN:
DE41300500000004100012
BIC:
WELADEDD

Weitergeleitet:
Personal- u. Verwaltungsmanagement (11)
8.6.11
nachrichtlich

Rhein-Kreis Neuss
Der Landrat

☐ Kreishaus Neuss · 41456 Neuss
☒ Kreishaus Grevenbroich · 41513 Grevenbroich

Stadt Neuss
Amt für Stadtplanung
41456 Neuss

STADT NEUSS
Eing. 12. JULI 2011
Poststelle

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
14. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

Kreishaus Grevenbroich
Lindenstr. 2-16
D-41515 Grevenbroich
Telefonzentralen
Neuss 02131 928 - 0
Grevenbroich 02181 601 - 0
Fax 02181 601 - 1198
info@rhein-kreis-neuss.de
www.rhein-kreis-neuss.de

Grevenbroich, 07.07.2011

Amt
Amt für Entwicklungs- und Landschaftsplanung

Gebäude
Kreishaus Grevenbroich
Lindenstraße 10
41515 Grevenbroich
Auskunft erteilt
Herr Temburg
Etage / Zimmer
4. 457
Telefon
02181 601 6120
Telefax
02181 601 6199
e-mail
planung@rhein-kreis-neuss.de

Bankverbindungen
Sparkasse Neuss
Konto 120 600
BLZ 305 500 00

Postbank Köln
Konto 301 585 03
BLZ 370 100 50

Volksbank Düsseldorf Neuss eG
Konto 500 170 001 6
BLZ 301 602 13

Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. V 456 – Rheintorstraße/ Düsseldorfer Straße
Hier: Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Offenlage

Datum und Zeichen Ihres Schreibens: 24.05.2011
Az.: 61.1-14-27

Zu der vorgelegten Planung nehme ich wie folgt Stellung:

Artenschutz:

Es bestehen keine Bedenken, sofern die im Fledermausgutachten aufgezeigten Schutzvorkehrungen (Gebäudeabriß nicht in den Monaten April bis Dezember, Neuschaffung von Quartieren, Verwendung Fledermaus verträglicher Substanzen und Materialien) umgesetzt werden.

Gesundheitsfürsorge:

Aus Sicht der Gesundheitsfürsorge bestehen weiterhin Bedenken gegen eine Wohnnutzung im Plangebiet. Zur Beurteilung der Immissionssituation wurde die Geruchssituation, die Belastung durch Luftschadstoffe und die Lärmbelastung im Plangebiet gutachterlich untersucht.

Die Untersuchung der Geruchsimmissionen im Plangebiet durch das A-NECO Institut für Umweltschutz GmbH und Co. zeigt eine deutlich wahrnehmbare Geruchsbelastung. In 8,4 bis 9,6 % der Jahresstunden treten Geruchsbelästigungen auf. Damit ist der Immissionswert der Geruchsimmissionsrichtlinie NRW (GIRL) für Mischgebiete von 10 % der Jahresstunden knapp eingehalten. Dennoch wird die Belastung des Plangebietes durch Gerüche als kritisch angesehen.

Weiterhin ist die Belastung des Plangebietes durch Stickstoffdioxyd zu beurteilen. Die
gutachterlichen Untersuchungen der Peutz Consult GmbH zeigten, dass im Süden des Plangebietes an der Rheintorstr., von der Hafenstr. bis zur Collingstr., die Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxyd auch in

naher Zukunft nicht eingehalten werden können. Selbst unter Umsetzung der Maßnahme M4/52 des Luftreinhalteplanes der Stadt Neuss (Durchfahrtverbot für LKW auf der Batteriestr.) kann erst 2020 ein Jahresmittelwert für Stickstoffdioxyd von 40 µg/m³ weitestgehend eingehalten werden. In dem Mischgebiet (MI1, MI2, MI3) mit ca. 50 % Wohnnutzung führen insbesondere die Emissionen aus dem Straßenverkehr auf der Rheintorstr. zu einer erhöhten Belastung durch Stickstoffdioxyd. Ebenfalls wird im Planfall 2015 an der Rheintorstr. 12 – 30 der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxyd von 40 µg/m³ um bis zu 4,2 µg/m³ an Bestandsgebäuden überschritten. Diese Überschreitung würde bei Realisierung der Planung durch die gegenüberliegende neu geplante Bebauung hervorgerufen, welche dann die Durchlüftung der Rheintorstraße einschränkt.

Aus gesundheitlicher Sicht kann eine dauerhaft erhöhte Stickstoffdioxydbelastung in Wohngebieten nicht toleriert werden.

Eine Verschärfung der Problematik ergibt sich für den Bereich der Zu- und Abfahrt von Tiefgaragen (Tiefgarage Süd GE1). Die dort gutachterlich vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen finden sich nicht als konkrete Festsetzungen im Bebauungsplan. Es wurde vorgeschlagen eine aktive Entlüftung der Tiefgarage über ein mindestens 10 m von allen Fassaden entferntes Abluftbauwerk oder Überdach oder Festlegung von nicht öffenbaren Fenstern für Teilbereiche der Fassade mit einer Raumbelüftung durch Außenluft aus weniger belasteten Fassadenbereichen.

Der generelle Hinweis, dass allgemein für die Zukunft von einer Verringerung der Schadstoffe ausgegangen wird, ist für Stickstoffdioxyd wenig aussagekräftig. Wie gutachterlich bestätigt, zeigen die Daten der letzten Jahre für Stickstoffdioxyd eher einen gleichbleibenden, teilweise zunehmenden Verlauf.

Die Planung ist für eine Wohnnutzung in den Teilbereichen abzulehnen, in denen eine Überschreitung des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxyd von 40µg/m³ prognostiziert wird, bzw. an den o. g. Stellen, bei denen durch Neubauten an Bestandsgebäuden eine erhöhte Stickstoffdioxydbelastung auftreten würde.

Ähnlich problematisch wie die Luftschadstoffbelastung im Plangebiet erweist sich die hohe Lärmbelastung. Zwischenzeitlich lag die Endfassung des schalltechnischen Gutachtens vom 18.01.2011, erstellt durch das Ingenieurbüro Peutz Consult GmbH, vor. Ebenso lag die ergänzende Stellungnahme zur Lärmproblematik vom ADU Cologne, Institut für Immissionsschutz GmbH zur Stellungnahme bei.

Aus der Sicht des Gesundheitsamtes bestehen aufgrund der erhöhten Lärmimmissionen im Plangebiet, insbesondere durch den Verkehrslärm der stark befahrenen Rheintorstr. / Düsseldorfer Str. Bedenken gegen die Planung.

Zur Tages- und Nachtzeit werden erhebliche Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) prognostiziert.

Entlang der Rheintorstr. / Düsseldorfer Str. treten Beurteilungspegel von stellenweise über 71 dB (A) tags und 64 dB (A) nachts auf. Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete von 60 dB (A) tags und 50 dB (A) nachts werden demnach um 11 dB (A) tags und 14 dB (A) nachts überschritten.

Bei diesen prognostizierten Verkehrslärmimmissionen im Mischgebiet muss selbst unter Berücksichtigung von passiven Lärmschutzmaßnahmen – wie der Ausschluss von Fenstern zu Aufenthaltsräumen – davon ausgegangen werden, dass insbesondere an diesen Stellen keine gesunden Wohnverhältnisse erreicht werden.

Im Rahmen der ergänzenden Stellungnahme zur Lärmproblematik wurde ein ergänzender Vorbau zur Beleuchtung der Wohneinheiten entlang der Rheintorstr. / Düsseldorfer Str. vorgeschlagen. Diese Räume müssten zur Schaffung von gesunden Wohnverhältnissen über die zum Hafen hingewandte Gebäudeseite oder mechanisch über eine Raumluftechnische Anlage mit Wärmerückgewinnung belüftet werden. Aus Sicht des Gesundheitsamtes ist diese Belüftungssituation bei Wohnnutzung nicht befriedigend zu lösen. Eine fenstergebundene Lüftung ist mit dem notwendigen Lärmschutz nicht vereinbar.

Eine Wohnnutzung, Wohnbebauung entlang der Rheintorstr. / Düsseldorfer Str. ist daher abzulehnen.

Hinsichtlich des geplanten Wohnungsbaus im Mischgebiet bestehen keine Bedenken gegen eine Ausführung, an den Stellen, wo die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 um nicht mehr als 5 dB (A) zur Tages- und Nachtzeit überschritten werden.

Zur Beurteilung der zusätzlich einwirkenden Gewerbelärm-Immissionen verweise ich auf die Ausführungen der Unteren Immissionsschutzbehörde.

Wasserwirtschaft:

Aus wasserrechtlicher Sicht bestehen gegen den Vorhaben- und Erschließungsplan Bedenken.

Diese können ausgeräumt werden, indem der schon mehrfach in den Beteiligungsverfahren geforderte Nachweis der allgemeinwohlverträglichen Niederschlagswasserbeseitigung erbracht wird. Auch ist nicht zu ersehen, wie das Niederschlagswasser einzelner Flächen belastet sein wird und ob zusätzliche Flächen für eventuell neue Abwasseranlagen und –Behandlungsanlagen notwendig werden. Die Niederschlagswasserbeseitigung wird bisher nicht im Umweltbericht behandelt.

Gleichzeitig mache ich darauf aufmerksam, dass alle neu zu errichtenden Anlagen am Gewässer einer Genehmigung nach § 99 Landeswassergesetz bedürfen. Zuständige Genehmigungsbehörde ist die Bezirksregierung Düsseldorf (Frau Wermeister). Hiervon können sowohl Gebäude, als auch Tiefgaragen aber auch ein neues Auslaufbauwerk für die Niederschlagswassereinleitung zum Hafen betroffen sein (sofern genehmigungsfähig).

Darüber hinaus ist aus wasserrechtlicher Sicht eine Versickerung von Niederschlagswasser mit der textlichen Festsetzung des VEP auszuschließen.

Abfallwirtschaft:

In der textlichen Festsetzung werden die Maßnahmen bezüglich Aushubarbeiten in belasteten Bereichen festgelegt. Dabei wird eine gutachterliche Begleitung festgelegt. Der Gutachter hat eine den abfallrechtlichen Bestimmungen konforme Verwertung/Entsorgung des anfallenden Aushubs sicherzustellen.

Daher bestehen aus abfallrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Ausführung des o.g. Planes.

Immissionsschutz:

Hinsichtlich des anlagenbezogenen Immissionsschutzes werden gemäß § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB i.V.m. der Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz (ZustVU) vom 11.12.2007 die folgenden Anregungen zum Bebauungsplanverfahren Nr. 456 V Rheintorstraße, Düsseldorfer Straße, gegeben.

Der Planentwurf sieht vor, in dem bisher als gewerblich/industriell genutzten Bereich der Wehrhahnhallen an der Rheintorstraße und Düsseldorfer Straße Misch- und Gewerbegebiet auszuweisen. Darüber hinaus soll das ehemalige Case-Gelände (Hafenmole 1) in den Planbereich aufgenommen und als GE-, bzw. GI-Fläche festgesetzt werden.

Bezüglich der Festsetzung des Bebauungsplans als gegliedertes Gewerbegebiet GE_1, GE_2 und als SO bestehen immissionsschutzrechtlich keine Bedenken. Des Weiteren bestehen keine Bedenken gegen die grundsätzliche Festsetzung von Emissionskontingenten und die Gliederungen gemäß Abstandserlass NRW 2007.

Aus planungs- und immissionsschutzrechtlicher Sicht handelt es sich bei den Bereichen der MI-Festsetzung um eine heranrückende schutzbedürftige Nutzung mit Wohnbebauung.

Mit der geplanten Festsetzung eines Mischgebiets in unmittelbarer Umgebung des heutigen Hafens wird planungsrechtlich und immissionsschutzrechtlich eine neue Konfliktsituation geschaffen.

Im Planaufstellungsverfahren sind schalltechnische Untersuchungen durchgeführt worden. Aufgrund der Komplexität und Größe des die Geräusche verursachenden Hafens konnten die daraus auf der Planfläche resultierenden Beurteilungspegel nicht für alle Betriebe und Betriebssituationen repräsentativ und mit verhältnismäßigen Mitteln ermittelt werden. Die verursachenden Betriebe liegen darüber hinaus nicht innerhalb des Plangebietes, sondern grenzen im Hafengebiet z.T. mittelbar an das Plangebiet an. Die aus der Vergangenheit vorliegenden Immissionswerte für Geräusche waren aufgrund der hiesigen Erfahrung nicht mehr verwendbar. Aus diesem Grund wurde durch das Institut Peutz Consult eine

mehrtägige Langzeitmessung durchgeführt, dessen Ergebnisse mit punktuellen Messungen im auf das Plangebiet einwirkenden Hafengebiet zur Verifizierung der Langzeitmessung ergänzt wurden.

Diese Untersuchungen haben ergeben, dass die gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte zum Nachtzeitraum für Mischgebiete von 45 dB(A), anders als die erste Voruntersuchung ergeben hatte, nicht eingehalten werden können. Im Plangebiet konnten danach Beurteilungspegel von bis zu 53 dB(A) in der lautesten Nachtstunde ermittelt werden. Mit dieser Untersuchung wurde ebenfalls deutlich, dass die gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte an den vorhandenen Immissionsorten durch die Gesamtheit der Geräusche der vorhandenen Betriebe des Hafens bereits heute überschritten werden.

Trotz dieser Überschreitungen der Immissionsrichtwerte sollte das Planvorhaben der Stadt Neuss und der Wehrhahn KG weiterverfolgt werden.

Damit aus einer schutzbedürftigen Wohnnutzung bei Nachbarbeschwerden keine nachträglichen Anordnungen im Sinne des BImSchG gegen die bestandsgeschützten Betreiber möglich sind, sieht das Immissionsschutzkonzept vor, keine Immissionsorte gemäß TA Lärm entstehen zu lassen. Dies soll durch passive Schallschutzmaßnahmen der „architektonischen Selbsthilfe", in der Form erfolgen, dass den nach DIN 4109 schutzbedürftigen Räumen nicht schutzbedürftige Räume vorgelagert werden. Diese sog. „architektonische Selbsthilfe" ist nach Rechtsprechung des BVerwG und des OVG NRW ein zulässiges Mittel zur Vermeidung erheblicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Immissionsschutzrechtes. In den entsprechenden nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren ist der schalltechnische Nachweis zu erbringen, dass und in welcher Form diese Anforderung des Bebauungsplans umgesetzt werden soll und das in den angrenzenden schutzbedürftigen Wohnräumen ein Rauminnenpegel im Nachtzeitraum von 25 dB(A) in Anlehnung an die Innenraumwerte der TA Lärm für Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden, eingehalten werden kann. Kann dieser Nachweis nicht erfolgen, handelt es sich gemäß § 15 BauNVO um ein Vorhaben, welches sich schädlichen Umwelteinwirkungen aussetzt. Derartige grundsätzlich planungsrechtlich zulässige Vorhaben sind dann im Einzelfall gemäß § 15 BauNVO zu versagen.

Mit diesem Konzept entstehen danach gemäß den Anforderungen der TA Lärm 1998 für schutzbedürftige Räume nach DIN 4109 keine Immissionsorte. Die außen vorhandenen Beurteilungspegel im Nachtzeitraum von z.T. größer 50 dB(A) führen nicht zu Schutzansprüchen der zukünftigen Bewohner. Insoweit wurde das Immissionsschutzkonzept im laufenden Bauleitplanverfahren mit der Unterer Immissionsschutzbehörde des Rhein-Kreis Neuss abgestimmt, um die aus Sicht des Immissionsschutzes entstehenden materiellrechtlichen Folgen dieser Planung hinsichtlich vorhersehbarer erheblicher Belästigungen durch Geräusche auf die schutzbedürftige Wohnbebauung und daraus resultierenden nachträglichen Anforderungen an die bestandsgeschützten Betriebe abzuwenden. Auf die planungsrechtliche Einschätzung des Bebauungsplanvorhabens der Unteren Immissionsschutzbehörde wurde in den Gesprächen zwischen Stadt Neuss, W. Wehrhahn KG und Unterer Immissionsschutzbehörde während des Verfahrens hingewiesen.

Ob mit derartig massiven Maßnahmen und technischen Eingriffen der Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG beachtet wird, wird seitens der Unteren Immissionsschutzbehörde nach wie vor bezweifelt. Aus Sicht der Unteren Immissionsschutzbehörde wird der Intention des Trennungsgrundsatzes, miteinander unverträgliche Nutzungen möglichst nicht unmittelbar aneinander angrenzend zu planen, hier nicht mehr ausreichend Rechnung getragen.

Dem Trennungsgrundsatz ist innerhalb der Abwägung ein besonderes Gewicht beizumessen (BVerwG 7.07.2004). Er kann lediglich dann durchbrochen werden, wenn ein Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe bereits seit längerer Zeit und offenbar ohne größere Probleme bestanden hat (BVerwG 13.05.2004). Davon kann gerade hier nicht ausgegangen werden.

Durch die Nachbarschaft der Industriezone Hafen und der Innenstadt von Neuss kommt es hinsichtlich der im Hafen entstehenden Immissionen immer wiederkehrend zu Nachbarschaftsbeschwerden verursacht durch Geräusche und Gerüche.

Darüber hinaus bedarf der Störcharakter der Betriebe im Hafen in deren Einwirkungsbereich aus Sicht der Unteren Immissionsschutzbehörde an der Düsseldorfer Straße zumindest einer GE-Ausweisung. Die im Hafen ansässigen Firmen weisen hinsichtlich ihrer betrieblichen Typisierung industriellen Charakter auf, der unabhängig von der Größenordnung der resultierenden Beurteilungspegel als „erheblich belästigend" zu bezeichnen ist.

Der zentrale Bereich der Planung ist die Verwirklichung von Wohnnutzung innerhalb des Plangebietes. Gemäß Begründung soll das MI in Teilen gegliedert werden, in Teilbereichen des MI das Wohnen und in Teilen Gewerbe ausgeschlossen werden. Dies ist aus Sicht der Unteren Immissionsschutzbehörde nicht zulässig, da das Mischgebiet qualitativ und quantitativ gleichrangig eine Durchmischung von Wohnen und „nicht wesentlich störendem" Gewerbe aufweisen, bzw. zulassen muss (Kommentar zur BauNVO, Fickert/Fieseler, 10. Auflage). Die in dem Plan festgesetzten Mischgebietsflächen werden überwiegend Wohnnutzung enthalten. Dies widerspricht den Anforderungen an die Durchmischung eines MI-Gebietes. Faktisch entsteht hier ein „Allgemeines Wohngebiet". Damit handelt es sich bei der Festsetzung dieser Flächen als MI um einen sog. „Etikettenschwindel" (so z.B. OVG Lüneburg, Urteil vom 27.07.1990, Az.: 1 C 11/88).
Für den Bereich des vorhabenbezogenen Plans bestehen dagegen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Festsetzung einer sogenannten Zuweisungsfestsetzung zur Sicherstellung eines bestimmten Schutzanspruchs.

Das Institut Aneco erstellte mit Datum vom 13.12.2010 ein Gutachten zur Beurteilung der Geruchssituation. Dieses Gutachten entspricht hinsichtlich der Eingangsdaten dem Gutachten in der Fassung vom 15.08.2008. Der Gutachter nimmt dort Bezug auf vorhergehende Untersuchungen aus dem Jahr 2004 und 2006. Diese Unterlagen liegen hier nicht vor. Darüber

hinaus wurde bei einem Abgleich der Eingangsdaten mit den Betrieben festgestellt, dass die Eingangsdaten nicht mit den Daten der Vorgutachten übereinstimmen. Die Daten sind auch im aktuellen Gutachten anonymisiert, so dass ein konkreter Rückschluss auf einzelne Betriebe nicht möglich ist. Des Weiteren, so führten die Betriebe in Gesprächen an, entsprächen die Emissionsdaten weder der Genehmigungs- noch der Betriebssituation. Für den Zuständigkeitsbereich des Rhein-Kreis Neuss liegen insbesondere für die vorhandenen älteren Anlagen nicht alle Emissionsdaten vor. Das Geruchsgutachten kann daher nach hiesiger Auffassung nicht für das Planverfahren verwendet werden. Eine abschließende immissionsschutzrechtliche Stellungnahme zu dem Gutachten ist nicht möglich.

In Kapitel 3.6 der Begründung wird ausgeführt, dass für den östlichen Innenstadtrandbereich ein Sanierungsplan gemäß § 136 BauGB aufgestellt wird. In dem Kapitel wird ausgeführt, dass die Stadt Neuss in der Vergangenheit einen Masterplan „Neuss an den Rhein" aufgestellt hat. Mit diesem Masterplan sind, wie sich u.a. mit der vorliegenden Planung gezeigt hat, immissionsschutzrechtliche Konflikte verbunden. Anlässlich der in diesem Verfahren festgestellten Immissionspegel im Nachtzeitraum rege ich an, mit diesem städtebaulichen Sanierungsplan auch zu überprüfen, inwieweit die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 136 Abs. 3 BauGB für den östlichen Innenstadtrandbereich gewahrt werden können.

Hinsichtlich der aus immissionsschutzrechtlicher Sicht möglichen Nutzungen für das Plangebiet wird angeregt, das Plangebiet nicht mit schutzbedürftigen Nutzungen allgemein zulässiger Wohnnutzung festzusetzen. Es wird angeregt, eine Pufferzone mit nicht wesentlich störenden gewerblichen Nutzungen, Büro und Verwaltung zu schaffen. Mit diesen Nutzungsformen, welche über ein eingeschränktes oder gegliedertes GE oder aber auch Kerngebiet (MK) ohne allgemein zulässige Wohnnutzung festgesetzt werden könnten, wäre es mit planungsrechtlichen Mitteln möglich, einen Übergang von der industriellen Hafennutzung zu dem schutzbedürftigeren Innenstadtbereich herzustellen. Es wäre darüber hinaus möglich, die Immissionssituation der angrenzenden vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen zum Innenstadtbereich zu verbessern. Die Emissionskontingente wären auf den geringeren Schutzanspruch anzupassen. Darüber hinaus rege ich an, das gegliederte GE_3 als gegliedertes GI festzusetzen. Mit der Festsetzung als GI würde auch die Herabzonierung des derzeitigen faktischen Industriegebiets auf ein Gewerbegebiet, im Hinblick auf die angrenzenden Industriebetriebe, vermieden.
Die Prüfung dieser Planung und die vorstehende immissionsschutzrechtliche Stellungnahme beziehen sich ausschließlich auf die gemäß Kommunalisierungsgesetz vom 11. Dezember 2007 an die Untere Umweltschutzbehörde übergegangenen immissionsschutzrechtlichen Aufgaben. Informationen über den bei den Bezirksregierungen verbleibenden Zuständigkeitsbereich gemäß Artikel 15 Kommunalisierungsgesetz i.V.m. § 2 Abs. 1 und Anhang 1 Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz (ZustVO) liegen hier nicht vor.

Da auf das Plangebiet Anlagen einwirken können, deren Überwachung im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Düsseldorf liegen, empfehle

ich eine Beteiligung der Bezirksregierung Düsseldorf. Dies betrifft sowohl die Lärm- und Geruchsproblematik als auch die Thematik der Betriebsbereiche gemäß der 12. BImSchV.

Petrauschke

IHK Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Standortpolitik

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
18. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

IHK Mittlerer Niederrhein | Postfach 10 10 62 | 47710 Krefeld

Stadt Neuss
Amt für Stadtplanung
Herrn Knop
41456 Neuss

STADT NEUSS
15. JULI 2011
Postanstelle

Ihre Nachricht vom

Ihr Ansprechpartner
Silke Hauser
E-Mail
hauser@krefeld.ihk.de
Telefon
02151 635-344
Telefax
02151 63544-344

Datum
11. Juli 2011

Per E-Mail vorab: stadtplanung@stadt.neuss.de
Per Fax vorab: 02131 90-2460

119. Flächennutzungsplan-Änderung „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße / Hafenmole I“ und Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“

Sehr geehrter Herr Knop,

die Stadt Neuss beabsichtigt, im Bereich Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße eine städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, deren Ziele und Grenzen in der 119. Flächennutzungsplanänderung und dem Bebauungsplanentwurf Nr. V 456 beschrieben werden.

Die Planung basiert im Wesentlichen auf der Rahmenplanung „Stadthafen Neuss“ und soll diesen Bereich des Hafens für innenstadtnahe hochwertige Nachfolgenutzungen vorbereiten. Der aktuelle Bebauungsplanentwurf sieht für den Teilgeltungsbereich West Mischgebietsflächen (MI 1, MI 2 und MI 3), ein Sondergebiet Parkhaus und zwei Gewerbegebiete (GE 1und GE 2) vor. Der Bereich des MI 2 umfasst den Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes, in dem überwiegend Wohnnutzungen entstehen sollen. Der Teilgeltungsbereich Ost beinhaltet die Flächen des ehemaligen Case-Geländes und sieht dort in westlicher Richtung einen Uferpark zur Naherholung und einen Sichtschutzwall vor.
Der Kernbereich des Grundstücks wird als Gewerbegebiet (GE 3) und der östliche Bereich als Industriegebiet ausgewiesen.

Industrie- und Handelskammer | **Mittlerer Niederrhein**
Krefeld | Nordwall 39, 47798 Krefeld | Telefon 02151 635-0, Telefax 02151 635-338 | ihk@krefeld.ihk.de
Mönchengladbach | Bismarckstraße 109, 41061 Mönchengladbach | Telefon 02161 241-0, Telefax 02161 241-105 | ihk@moenchengladbach.ihk.de
Neuss | Friedrichstraße 40, 41460 Neuss | Telefon 02131 9268-0, Telefax 02131 9268-529 | ihk@neuss.ihk.de
www.mittlerer-niederrhein.ihk.de

IHK Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Standortpolitik

Da die geplanten Baugebiete nicht mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes übereinstimmen, ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich.

Zu dem Planvorhaben hat die Industrie- und Handelskammer bereits mit Schreiben vom 5. Juni 2008 und 3. Dezember 2009 Stellung genommen. Die nunmehr vorliegende Planentwürfe werden aus gesamtwirtschaftlicher Sicht wie folgt beurteilt:

1. Teilgeltungsbereich West

1.1. Immissionsschutz – Lärm

Die neue Bebauung rückt an eine vorhandene Großgemengelage heran, die im Wesentlichen durch die stark emittierenden Nutzungen im Hafen Neuss bestimmt wird. Der Erhalt und die Entwicklung des Hafens als trimodaler Umschlagplatz und Industriegebiet darf durch die vorgesehenen Nutzungen nicht eingeschränkt werden. Schon heute ist der Bereich der Mischgebiete mit bis zu 52,4 dB(A) in der Nachtzeit so hohen Lärmeinträgen ausgesetzt, dass gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr garantiert werden können. Hierauf geht der Bebauungsplan mit Vorschlägen ein, die den Konflikt zwischen den konkurrierenden Nutzungen verhindern sollen.

Die Vorschläge sehen zum einen Lärmemissionskontingente in den Gewerbegebieten GE 2 und 3 und in dem Industriegebiet vor. In dem Gewerbegebiet GE 1 sollen nur Betriebe zulässig sein, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Mit diesen Festsetzungen soll verhindert werden, dass neu hinzukommende gewerbliche Nutzungen die Lärmeinträge im Bereich der vorhandenen und der neu geplanten Mischgebiete weiter erhöhen.

Zum anderen sind in den Mischgebieten im Plangebiet selbst auf der dem Hafen zugewandten Seite keine öffenbare Fenster schutzbedürftiger Räume zulässig. Durch architektonische oder bauliche Maßnahmen ist sicherzustellen, dass in diesen Bereichen keine Immissionsorte im Sinne der TA Lärm entstehen. Als architektonische Lösung sind unter anderem sogenannte „Winterbalkone“ vorgesehen.

Der Erfolg der Vorschläge ist davon abhängig, dass sie rechtssicher und durchsetzbar sind. Seitens der Unternehmen im Hafen Neuss besteht die Besorgnis, dass eine Verwaltungsbehörde oder ein Gericht nach Realisierung der Baumaßnahmen feststellt, dass die gewählten Regelungen rechtsunwirksam sind. Dies hätte zur Folge, dass die Unternehmen nachträgliche Auflagen für den bestehenden Betrieb befürchten müssten, Erweiterungen, die mit zusätzlichen Lärmemissionen verbunden sind abgelehnt würden und der Fortbestand des Hafens als

IHK Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Standortpolitik

trimodaler Umschlagsplatz und Industriestandort gefährdet wäre. Eine solche Folgewirkung darf aus Sicht der Industrie- und Handelskammer nicht eintreten.

Um eine rechtswirksame Abwägungsentscheidung treffen zu können, ist eine umfassende und vollständige Zusammenstellung des Abwägungsmaterials in diesem Zusammenhang von erheblichem Belang. Im Rahmen der von uns durchgeführten Mitgliederinformation sind wir von den ansässigen Unternehmen im Hafen auf folgende Kritikpunkte an der schalltechnischen Untersuchung der Peutz Consult GmbH vom 23. Dezember 2010 aufmerksam gemacht worden:

Die in dem Gutachten beschriebene Genehmigungssituation beinhaltet nicht alle Betriebs- bzw. Anlagengenehmigungen. Auch wird nicht dargelegt, inwieweit eine Erhöhung der Lärmeinträge entstehen könnte, wenn die im Hafen ansässigen Kampagnenbetriebe ihre Hauptbetriebszeit haben. Die Messungen könnten insofern ein günstigeres Bild zeichnen, als dies bei Ausnutzung aller Genehmigungen entstehen könnte. Da die gemessenen Überschreitungen von bis zu 7,4 dB(A) in der Nachtzeit ein wesentliches Kriterium für die Berechnung der Lärmemissionskontingente und für die Umsetzung der architektonischen Maßnahmen an der Mischgebietsbebauung darstellen, ist eine vollständige Ermittlung der genehmigungsrechtlich möglichen Immissionen unumgänglich.

Zudem stellen die Unternehmen die berechtigte Frage, ob und inwieweit die Planung den Entwicklungsmöglichkeiten der Betriebe und des Hafens als Umschlagplatz entgegenstehen könnte. Diese Entwicklungsmöglichkeiten sind in einem Binnenhafen, der auch eine wesentliche ökologische und verkehrspolitische Bedeutung hat, deutlich höher zu bewerten, als in einem normalen Gewerbe- oder Industriegebiet. In einem Hafen müssen naturgemäß auch nachts Verladetätigkeiten möglich sein.
Um festzustellen, ob und wenn ja in welchem Umfang mit den heranrückenden Mischgebieten Einschränkungen für den Bestand und die Entwicklungsmöglichkeiten der Betriebe verbunden sind, schlägt die Industrie- und Handelskammer erneut vor, gutachterlich feststellen zu lassen, welchen Lärmrestriktionen die im Hafen ansässigen Unternehmen bereits heute aufgrund der vorhandenen Wohnnutzungen unterliegen. Eine solche – wenn auch theoretische – Tatsachenermittlung wäre aus unserer Sicht geeignet, eine sachliche Abwägungsentscheidung herbeizuführen.

IHK Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Standortpolitik

Hierzu könnten die maßgeblichen vorhandenen Immissionsorte am Rand des Hafens dargestellt und mittels einer Berechnung in Richtung Hafen ermittelt werden, welche Beurteilungswerte an potenziellen Immissionsorten in den neuen Misch- und Gewerbegebieten von den Betrieben bereits heute einzuhalten wären. Dabei sollte sowohl die Null-Variante (ohne aufstehende Bebauung) als auch die Planvariante berechnet werden.

Unterhalb der Rohrbrücke zwischen der Ölmühle Sels und der Biodieselanlage befindet sich die Biodieselganzzugverladung der RBE GmbH & Co. KG. Dabei ist auch im Lärmgutachten zu berücksichtigen, dass zum Teil das Durchschieben von Kesselwagen am Gelände der Firma Zietzschmann vorbei erfolgt. Da die Zuwegung über die Gleise aus Richtung Zietzschmann/Werhahn erhalten bleiben muss, um die Verladeeinrichtung erreichen zu können, falls die Gleise in die andere Richtung gesperrt sind, wird auf die Emissionen durch die Rangierarbeiten bzw. der Lok an dieser Stelle hingewiesen. Inwieweit diese in den Gutachten berücksichtigt wurden, ist nicht ersichtlich.

Wie bereits in unseren bisherigen Stellungnahmen dargelegt, grenzt der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. V 456 unmittelbar an den Bebauungsplan Nr. 149/2 an, der ein Industriegebiet festsetzt. Inwieweit die planungsrechtlich möglichen Immissionswerte dieses Bebauungsplanes in die schalltechnische Untersuchung eingeflossen sind, können wir dem Gutachten nicht entnehmen. Wir weisen an dieser Stelle erneut darauf hin, dass die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben des Bebauungsplanes Nr. 149/2 in Kumulation mit der vorhandenen Bebauung an der Düsseldorfer Straße Eingang in die schalltechnische Untersuchung finden müssen.

1.2. Immissionsschutz – Gerüche

In dem Teilgeltungsbereich West gelten heute noch die für Gewerbe- und Industriegebiete maßgeblichen Immissionsrichtwerte von 15 % der Jahresstunden nach der Geruchsimmissionssrichtlinie. Durch die großräumige Umwandlung in Mischgebiete wird dieser Wert auf 10 % verringert. Die Geruchseinträge liegen nach den Feststellungen in dem ANECO-Gutachten von Dezember 2010 in diesem Bereich zwischen 8 und 10 %.

Die Unternehmen im Hafen haben uns auch bezüglich dieses Gutachtens darauf hingewiesen, dass das Gutachten nicht den aktuellen Betriebs- und Genehmigungszustand wiederspiegelt. Die Volumenströme sind teilweise wesentlich höher, als in dem Gutachten angegeben. Auch die Emissionszeiten stimmen nicht überein. Insofern bestehen Zweifel an der Richtigkeit der ermittelten Werte.

IHK Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Standortpolitik

Die Industrie- und Handelskammer schlägt bezüglich dieses Immissionsfaktors vor, zu prüfen, ob auch in diesem Fall ein Gutachten ermitteln könnte, welchen Restriktionen die im Hafen ansässigen Unternehmen bereits heute aufgrund der vorhandenen Wohnnutzungen unterliegen und welche Auswirkungen diese Restriktionen auf die zu überplanenden Flächen haben. So könnte unseres Erachtens festgestellt werden, ob der Bestand oder die Entwicklungsmöglichkeiten der Betriebe durch die Gebietsumwandlung eingeschränkt werden.

1.3. Anforderungen aufgrund internationaler und nationaler Sicherheitsregelungen

2002 wurde der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) und 2007 das Hafensicherheitsgesetz NRW eingeführt. Beide Regelwerke dienen der Terrorabwehr. Sie gelten sowohl für die betroffenen Industrieunternehmen als auch für den Gesamthafen.

Eine Wohnbebauung im Hafen wird je nach Gefahrenstufe und den zu erwartenden Änderungen des Codes zusätzliche Abwehrmaßnahmen erfordern, welche von den Anliegern oder dem Hafen zu tragen sind. Schon heute müssen bei der Verladung von Rapsschrot auf Küstenmotorschiffe für England bei der Firma O. & L. Sels GmbH & Co. KG sowie bei entsprechenden Verladetätigkeiten auf dem Zietzschmann-Gelände Absperrzäune aufgestellt sowie Wachdienste bereitgehalten werden, um den ISPS-Anforderungen bzw. den behördlichen Auflagen nachzukommen.

1.4. Erhaltung der Gleisanlagen

Die Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein hatte bereits in ihrer Stellungnahme vom 5. Juni 2008 darauf hingewiesen, dass für die Sicherstellung der Verladetätigkeit auf dem Betriebsgelände der Firma M. Zietzschmann GmbH & Co. KG neben der Gleisanlage oberhalb des Plangebietes auch eine ausreichend lange Gleisanlage zur Aufstellung eines Ganzzuges (800 Meter) in dem unteren Bereich (entlang des Hafenbeckens) erhalten bleiben muss.

Diese Anforderung betrifft auch die Rapssaatzustellung per Waggon zur Ölmühle der Firma O. & L. Sels GmbH, die teilweise auch gleichzeitig mit der Verladetätigkeit auf dem Grundstück der Firma M. Zietzschmann GmbH & Co. KG staffindet. Zudem ist die Erhaltung der Gleisanlage notwendig für die Verladetätigkeit in dem Bereich der Biodieselanlage, die über eine eigens errichtete Ganzzugverladung erfolgt und die sich bei Bedarf auch als Pflanzenverladung per Waggon nutzen lässt.

IHK Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Standortpolitik

Da nach den Vorgaben des Hafensicherheitsgesetzes NRW die Ganzzüge der Firma O. & L. Sels GmbH nicht vor dem Zietzschmann-Gelände abgestellt werden dürfen, müssen diese auf dem Werhahn-Gelände abgestellt werden.

Nach dem jetzigen Bebauungsplanentwurf sollen lediglich 250 Meter Gleisanlage entlang des Hafenbeckens erhalten bleiben. Diese Länge ist nicht ausreichend.

Weiterhin weisen wir darauf hin, dass die untere Gleisanlage direkt an der geplanten Hafenpromenade liegen bzw. in sie hineinragen wird. Diesbezüglich werden von den Unternehmen Probleme aufgrund der Anforderungen des ISPS-Codes und des Hafensicherheitsgesetzes NRW erwartet. Eine Hafenpromenade mit öffentlichem Publikumsverkehr wird je nach ausgerufener Gefahrenstufe zu verstärkten Abwehrmaßnahmen führen.

Die Vorgaben der Sicherheitsvorschriften und die Notwendigkeit der Aufstelllänge eines Ganzzuges sollten noch in den Bebauungsplan aufgenommen und mittels entsprechender Festsetzungen gesichert werden.

2. Teilgeltungsbereich Ost

Der Bereich des Hafenbeckens I auf dem ehemaligen Case-Gelände ist heute als faktisches Industriegebiet einzustufen. Diese Fläche soll nunmehr als Gewerbe- und Industriegebiet planungsrechtlich gesichert werden.

Da es sich bei diesem Teil des Bebauungsplanes rechtlich um eine Angebotsplanung handelt, hatte die Industrie- und Handelskammer empfohlen, in diesem Bereich Lärmemissionskontingente festzusetzen, um die Lärmentwicklung abschließend festzuschreiben. Dieser Empfehlung ist die Stadt Neuss mit dem nunmehr vorliegenden Bebauungsplanentwurf gefolgt.

Wie unter Ziffer 1.1. bereits dargestellt, ist für die Berechnung der Lärmemissionskontingente die vollständige Ermittlung der genehmigungsrechtlich möglichen Immissionen unumgänglich. Diese ist bislang noch nicht erfolgt.

Bei der Bestimmung der Lärmemissionskontingente ist von der Möglichkeit der richtungsbezogenen Differenzierung kein Gebrauch gemacht worden. Die Industrie- und Handelskammer regt an, diese Möglichkeit einzubeziehen, um der unterschiedlichen Schutzwürdigkeit der Flächen in Richtung Westen und Osten Rechnung zu tragen.

IHK Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Standortpolitik

Das Gewerbegebiet auf dem ehemaligen Case-Gelände ist ebenfalls Lärm- und Geruchseinwirkungen aus dem umliegenden Hafenbereich ausgesetzt. Aus der Festsetzung als Gewerbegebiet können Restriktionen für die umliegenden Industriegebiete resultieren. Eine diesbezüglich immissionsschutzrechtliche Betrachtung ist bislang noch nicht vorgenommen worden. Die Industrie- und Handelskammer regt daher erneut an, die schalltechnische Untersuchung der Peutz Consult GmbH um diesen Aspekt zu erweitern. Dabei ist sicher zu stellen, dass in den umliegenden und weiter entfernt liegenden Hafenbereichen die Ausnutzung der Lärmwerte für Industriegebiete möglich bleibt.

Eine solche Betrachtung ist aus unserer Sicht auch deshalb wichtig, da durch die Zurücknahme von Industriegebietsflächen in diesem Bereich Flächen verloren gehen, die für Umschlaganlagen grundsätzlich geeignet sein könnten.

Dann würde die Flächenumwandlung konträr zu den Zielen des Wasserstraßen- und Hafenkonzeptes NRW stehen, dass von einer erheblichen Zunahme des Güterumschlages in den Häfen sowie fehlenden Hafenflächen ausgeht und dessen Prognose unsererseits unterstützt wird.

Sollten die Flächen auf dem Case-Gelände jedoch aufgrund bereits heute bestehender Restriktionen nicht mehr für eine Bebauung mit Umschlaganlagen geeignet sein, so wäre dieser Aspekt mit einem anderen Gewicht in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Industrie- und Handelskammer schlägt vor, das ehemalige Case-Gelände nicht als Gewerbegebiet, sondern als eingeschränktes Industriegebiet festzusetzen und die Gebietsumwandlung dieses Bereichs aus der Flächennutzungsplanänderung auszuklammern.

Die Festsetzung eines eingeschränkten Industriegebietes hätte auch den Vorteil, dass dort keine solitären Bürogebäude entstehen könnten. Im Umfeld des Case-Geländes liegen mehrere Betriebe, die Stäube unterschiedlicher Größe verursachen. Beispielgebend sind die Futtermittelbetriebe und die Getreidemühle zu nennen. Konflikte mit Unternehmen in einem Gewerbegebiet könnten dann entstehen, wenn diese Stäube in Büro- oder Forschungsräume über die Klimaanlage eindringen.

IHK Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Standortpolitik

3. Einzelhandel

Die Planinhalte zum Umgang mit Einzelhandelsbetrieben sind nachvollziehbar und auf die Ziele des kommunalen Einzelhandelskonzepts der Stadt Neuss abgestimmt. So wird unter anderem in den Gewerbegebieten GE 2 und GE 3 Einzelhandel mit Bezug auf das Einzelhandelskonzept ausgeschlossen. Im GE 1 erfolgt dieser Ausschluss jedoch nicht.

Die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben im GE 1 ist vor dem Hintergrund der direkten Nachbarschaft zum UCI-Kino und der Gelenkfunktion zum Haupteinkaufsbereich aus Sicht der Industrie- und Handelskammer nachvollziehbar.

Wir regen jedoch an, die Begründung an dieser Stelle ausführlicher zu fassen, um die unterschiedlichen Zulassungsvoraussetzungen von Einzelhandelsnutzungen in den Gewerbegebieten städtebaulich ausreichend zu begründen.

4. Zusammenfassung

Vor Verabschiedung des Bebauungsplanes und der Flächennutzungsplanänderung sollten aus Sicht der Industrie- und Handelskammer folgende Aspekte abschließend geklärt werden:

1. Der immissionsschutzrechtliche Konflikt ist dauerhaft rechtssicher zu lösen, indem das Abwägungsmaterial umfassend zusammen gestellt wird. Insbesondere ist eine vollständige Ermittlung der genehmigungsrechtlichen Immissionen bezüglich Lärm, Geruch und Stäube erforderlich.

2. Es sollte eine theoretische Tatsachenermittlung erfolgen, welche die heute bestehenden Restriktionen für die Unternehmen ermittelt und im Wege der Rückwärtsrechnung darstellt, welche Beurteilungspegel an potenziellen Immissionsorten in den neuen Misch- und Gewerbegebieten von den Unternehmen bereits heute einzuhalten wären.

3. Die Nutzungsoptionen aus dem Bebauungsplan Nr. 149/2 und der Erhalt der Gleisanlagen ist in der schalltechnischen Untersuchung zu berücksichtigen.

4. In dem Bebauungsplanverfahren ist zu prüfen, ob durch die neue Bebauung - insbesondere durch die Wohnnutzungen und die öffentlich zugängliche Hafenpromenade – zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen aufgrund der Vorgaben des ISPS-Codes und des Hafensicherheitsgesetzes NRW erforderlich sind.

IHK Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Standortpolitik

5. Die Gleisanlagen entlang des Hafenbeckens im Teilgeltungsbereich West müssen soweit erhalten bleiben, dass die Aufstellung eines Ganzzuges möglich ist.

Die vorgenannten Aspekte sollten auch deshalb geklärt werden, weil erst nach vollumfänglicher Beantwortung dem gewichtigen Ziel, den Hafen Neuss als trimodalen Umschlagsplatz und Industriestandort erhalten zu können, Rechnung getragen werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Bernd Neufgen
Geschäftsführer

AMT FÜR STADTPLANUNG
01. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 R

M. ZIETZSCHMANN
GmbH & Co. KG
Logistik für Massengüter und massenhafte Stückgüter

M. Zietzschmann GmbH & Co. KG • Düsseldorfer Str. 31 • 41460 Neuss

Stadt Neuss
-Stadtplanung-
Rathaus, Michaelstr.

41456 Neuss

STADT NEUSS
30. JUNI 2011
Poststelle

41460 Neuss, den 28. Juni 2011

Düsseldorfer Straße 31
Telefon: (02131) 9251-0
Telefax: (02131) 9251-11

Postbank Köln 8370 504 BLZ 370 100 50
Kreissparkasse Düsseldorf 0001 072 842 BLZ 301 502 00
IBAN DE 38 3015 0200 0001 072 842
BIC WELADED1 KSD

USt.-IdNr. DE 119 247 452

Kontaktperson: Herr Haberland
Durchwahl: (02131) 9251–27
e-mail: g.haberland@zietzschmann-neuss.de

Ihr Zeichen	Ihr Schreiben vom	Unser Zeichen

119. Änderung des Flächennutzungsplanes „Düsseldorfer Str./Rheintorstr./Hafenmole 1“
Bebauungsplan Nr. V 456 „Rheintorstr./Düsseldorfer Str.“

Sehr geehrte Damen und Herren,

hinsichtlich der obigen Planung erlauben wir uns folgende Einwendungen:

I. Allgemeine Bewertung

Sinn, Zweck und Ziel der Raumordnungsplanung ist es nach unserem Verständnis, Konflikte zu vermeiden, und nicht, sie zu schaffen oder zu verschärfen.

Diesem Anspruch wird die vorliegende Planung nicht gerecht.

1. Emissionen

Der Entwurf sieht in großem Umfang (ca. 240 Wohneinheiten) Wohnen in einem Gebiet vor, in dem die Emissionen, insbesondere Lärmemissionen, des unmittelbar angrenzenden Hafengebiets ohnehin schon die zulässigen Werte erreichen oder überschreiten. Anders als bei der bestehenden Bebauung, bei der der Straßenlärm die Emissionen des Hafengebiets übertönt, werden diese in der geplanten Bebauung infolge der Abschottung von der Straße separat wahrgenommen und damit zumindest subjektiv als störend empfunden. Daß dies speziell bei neu zugezogenen Anwohnern zu Konflikten mit den bestehenden industriellen und gewerblichen Nutzungen führen muss, liegt auf der Hand.
An diesem Ergebnis ändern auch die vorgesehenen technischen und juristischen Taschenspielertricks nichts. Die geplante Beseitigung von Immissionspunkten (50 cm vor einem Fenster) durch eine vorgebaute zusätzliche Glasfassade verdeutlicht für jeden erkennbar, daß der absehbare Interessengegensatz zwischen ungestörtem Wohnen und gewerblich-industrieller Nutzung nur vertuscht, nicht aber beseitigt wird. Die in Aussicht genommene „Lösung“, mit einer Eintragung von Grunddienstbarkeiten einen Abwehranspruch gegen störenden Lärm auszuschließen, ist juristisch zumindest zweifelhaft, wenn nicht abwegig.

Wir arbeiten ausschließlich auf Grund der ADSp neuester Fassung und haben die Haftungsversicherung bei der Gothaer Versicherungsbank VVaG., Gothaer Allee 1, 50969 Köln gezeichnet. Transport- und Lagerversicherungen decken wir nur auf besonderen schriftlichen Auftrag.

M. Zietzschmann GmbH & Co. KG HRA Düsseldorf 228 · Geschäftsführer: Günter Haberland, Düsseldorf · pers. haftender Gesellschafter: Haberland GmbH HRB Düsseldorf 17990

M. ZIETZSCHMANN
GmbH & Co. KG
Logistik für Massengüter und massenhafte Stückgüter

2. Widersprüchlichkeit zur Landesplanung

Im Wasserstraßen- und Hafenkonzept des Landes NRW wird ausdrücklich festgestellt, dass in diesem Land mehrere hundert Hektar Hafenflächen fehlen, um der zu erwartenden Entwicklung des Güterverkehrs mit Hilfe der Binnenschifffahrt wenigstens einigermaßen ökologisch verträglich gerecht zu werden. Eindeutige Botschaft dieses Konzeptes ist, dass Umschlags- und Verkehrsflächen in Binnenhäfen auf keinen Fall aufgegeben oder gefährdet werden dürfen.

Genau dies geschieht aber durch die vorliegende Planung. Mit dem Heranrücken weiterer Wohnbebauung und der dadurch ausgelösten Herabstufung eines Teils der Hafenmole 1 zu einem GE-Gebiet, in dem nur nicht störendes Gewerbe angesiedelt werden darf, wird dort eine hafenmäßige Nutzung ausgeschlossen und als Folgewirkung sogar noch in dem dahinter liegenden GI-Gebiet zumindest erschwert, weil das neu geplante GE-Gebiet ja seinerseits Schutzauswirkungen nach sich zieht.

In der Verkehrspolitik von Land und Bund wird mehr oder minder laut darüber nachgedacht, das weiterhin steigende Verkehrsaufkommen zu entzerren. Hierzu gibt es Überlegungen – nicht zuletzt im Verkehrsministerium NRW -, durch eine Mautspreizung mehr Güterverkehr in die Nacht zu verlagern. Diese Pläne können aber nur dann Erfolg haben, wenn gerade an den Verkehrsknotenpunkten wie sie die Binnenhäfen darstellen, auch nachts be- und entladen werden kann. Dementsprechend ist zu erwarten, dass sich der Konflikt zwischen dem Ruhebedürfnis der Anwohner und einem nächtlichen Mehrverkehr sogar noch verschärft, will man den Hafen Neuss nicht seiner Weiterentwicklungsmöglichkeiten berauben.

Eine solche Inkonsistenz zwischen landespolitischer Zielsetzung und örtlicher Planung sollten sich gerade die in Neuss „regierenden" Parteien nicht erlauben, halten sie vergleichbare Widersprüchlichkeiten im Bereich der Energiepolitik doch gerade den GRÜNEN zu recht vor. Der Eindruck, den ein solches widersprüchliches Verhalten beim Bürger hinterlässt, ist verheerend.

3. „Promenade" und Hafensicherheit

Die geplante Promenade endet zwar theoretisch ein Stück weit vor unserem Gelände, dürfte aber mit absoluter Sicherheit den ein oder anderen Spaziergänger dazu verleiten, einfach am Hafenbecken weiterzugehen. Das Betreten des Sperrbereichs vor unserer Ladestelle ist jedoch nach den Bestimmungen des ISPS-Codes und des Hafensicherheitsgesetzes NRW verboten. Somit müsste am Ende der Promenade durch eine Absperrung dafür gesorgt werden, dass Unbefugte am Weitergehen gehindert werden. Gleichzeitig muss aber wegen der Notfallversorgung der Schiffsbesatzungen die Durchfahrt für Kranken-/Notarztwagen möglich bleiben.

II. Konkrete Beeinträchtigungen unseres Unternehmens

1. Gleisanlagen

Wir sind darauf angewiesen, sowohl „unten" (= Gleise direkt am Hafenbecken) als auch „oben" (=unser Anschlussgleis, das über die Trasse Düsseldorfer Str./Rheintorstr. angedient wird), Waggonzustellungen zu erhalten. Dabei behandeln wir „unten" regelmäßig Ganzzüge mit einer Länge von bis zu rund 800m. In dieser Länge benötigen wir deshalb ab unserer Umschlagstelle (= Grundstücksgrenze) gerechnet Gleisanlagen zum Abstellen der Waggons vor bzw. nach der Be-/Entladung, um den ganzen Zug

Wir arbeiten ausschließlich auf Grund der ADSp neuester Fassung und haben die Haftungsversicherung bei der Gothaer Versicherungsbank VVaG., Gothaer Allee 1, 50969 Köln gezeichnet. Transport- und Lagerversicherungen decken wir nur auf besonderen schriftlichen Auftrag.

M. Zietzschmann GmbH & Co. KG HRA Düsseldorf 228 · Geschäftsführer: Günter Haberland, Düsseldorf · pers. haftender Gesellschafter: Haberland GmbH HRB Düsseldorf 17990

M. ZIETZSCHMANN
GmbH & Co. KG
Logistik für Massengüter und massenhafte Stückgüter

behandeln zu können. Wir weisen darauf hin, dass in diesem Bereich auch häufiger Ganzzüge der Fa. Sels abgestellt werden müssen, weil sie aus Gründen der Hafensicherheit (HaSiG NRW) nicht vor unserem Gelände stehen dürfen. „Oben" reicht dagegen eine Zustellmöglichkeit für 6 Waggons (ungefähr 250 m). Die Gleise sind nach unserer Kenntnis förmlich dem Eisenbahnverkehr gewidmet, daher geben wir dem zuständigen Eisenbahnbundesamt Kopie dieses Schreibens mit der Bitte, uns bei einem eventuellen Entwidmungsverfahren zu beteiligen.

2. Lärm

Wie schon oben beschrieben sind auch wir darauf angewiesen, den verkehrspolitischen Leitlinien des Landes bzw. Bundes zu folgen und auch nachts Verladevorgänge durchzuführen. Durch die übermäßige Lautstärke des Verkehrs auf der Düsseldorfer Straße hat dies noch nie zu irgendwelchen Beanstandungen geführt, weil die Anwohner die geringe zusätzliche Geräuschbelastung nicht wahrnehmen können. In der geplanten neuen Bebauung wird dies völlig anders sein, weil sie gegen den Straßenlärm abgeschirmt ist und gerade die Wohn- und Schlafzimmer zum Hafen hin ausgerichtet sein sollen. Für Konflikte werden hier wahrscheinlich weniger die Verladevorgänge selbst sorgen, wohl auch nicht die fast ausschließlich über die Düsseldorfer Str. anfahrenden Lkw., wohl aber die unvermeidlichen Geräusche der Waggon-zustellung, die zumeist in den sehr frühen Morgenstunden erfolgt.

Mit freundlichen Grüßen
M. ZIETZSCHMANN
GmbH & Co. KG

Günter Haberland

Wir arbeiten ausschließlich auf Grund der ADSp neuester Fassung und haben die Haftungsversicherung bei der Gothaer Versicherungsbank VVaG., Gothaer Allee 1, 50969 Köln gezeichnet. Transport- und Lagerversicherungen decken wir nur auf besonderen schriftlichen Auftrag.

M. Zietzschmann GmbH & Co. KG HRA Düsseldorf 228 · Geschäftsführer: Günter Haberland, Düsseldorf · pers. haftender Gesellschafter: Haberland GmbH HRB Düsseldorf 17990

HIBALUS Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co.
Objekt EINS KG

Postanschrift: Postfach 10 11 18 – 40002 Düsseldorf
- Einschreiben/ Rückschein -

Stadtverwaltung Neuss
Amt für Stadtplanung
Rathaus Michaelstraße

41456 Neuss

Sabine Beier
☎ (0211) 8221-4222
🖷 (0211) 8221-2222
Sabine.Beier@movesta-development.de

Düsseldorf, 30.06.2011

Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. V456
Stellungnahme im Rahmen von § 3 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Zeit vom 1. Juni bis einschließlich 11. Juli 2011 findet im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. V456 die förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB statt. In unserer Eigenschaft als Eigentümerin eines 90.031 qm großen Grundstücks auf der Hafenmole 1 (Flurstück 766, Flur 4, Gemarkung Neuss) nehmen wir zur Planung wie folgt Stellung:

Würde der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. V456 in der Fassung als Satzung beschlossen, die derzeit öffentlich ausliegt, so würde der Bebauungsplan am Abwägungsfehler der Abwägungsdisproportionalität leiden und wäre demzufolge unwirksam. Abwägungsdisproportional sind Bebauungspläne immer dann, wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung betroffenen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit der einzelnen Belange außer Verhältnis steht. Bebauungspläne, die am Abwägungsfehler der Abwägungsdisproportionalität leiden, sind unverhältnismäßig und vermögen aufgrund dessen nicht, Inhalt und Schranken des Eigentums wirksam zu bestimmen. Abwägungsdisproportionale Bebauungspläne dürfen daher von den bauleitplanenden Gemeinden nicht aufgestellt werden.

Wenn der Bebauungsplans Nr. V456 in seiner derzeitigen Fassung als Satzung beschlossen würde, wäre er abwägungsdisproportional, weil die Belange der Eigentümer der Grundstücke auf der

Hafenmole 1 und der öffentliche Belang an der Vorhaltung von Flächen für die Entwicklung und Sicherung eines leistungsfähigen Neusser Binnenhafens hinter den Belang der Ausweisung von Flächen für Mischgebiete zurückgestellt würden. Diese Zurückstellung würde dem objektiven Gewicht der einzelnen Belange nicht gerecht werden. Ausgehend vom objektiven Gewicht der Belange sind die Belange der Eigentümer der Grundstücke auf der Hafenmole 1 und der öffentliche Belang an der Vorhaltung von Flächen für die Entwicklung und Sicherung eines leistungsfähigen Neusser Binnenhafens dem Interesse vorzuziehen, im Teilgeltungsbereich West Mischgebiete auszuweisen.

Denn während Mischgebiete auch an anderen Standorten im Gemeindegebiet ausgewiesen werden können, da sie keiner schiffbaren Wasseranbindung bedürfen, ist die Ansiedlung hafenaffiner industrieller Nutzungen von vornherein auf die wenigen Standorte beschränkt, die der dicht bebaute Neusser Binnenhafen bietet. Für diese industriellen Nutzungen kommen ausschließlich die wenigen noch freien Flächen im Neusser Binnenhafen in Betracht. Demgegenüber können insbesondere Wohnungen, die nach den Festsetzungen und der Begründung des Bebauungsplanentwurfs in großem Umfang in den vorgesehenen Mischgebieten errichtet werden sollen, auch weitab einer schiffbaren Wasseranbindung gebaut werden.

Gleichwohl wird im öffentlich ausliegenden Bebauungsplanentwurf der Errichtung von Wohnungen zu Lasten der hafenaffinen industriellen Nutzungen der Vorzug gegeben. Die Ausweisung der Mischgebiete im Teilgeltungsbereich West führt jedoch nicht nur dazu, dass die Flächen in diesem Teilbereich dauerhaft einer hafenaffinen industriellen Nutzung entzogen werden. Vielmehr reichen die Wirkungen dieser Planung weit über den Teilgeltungsbereich West hinaus, da sie zwangsläufig auch die restriktiven Festsetzungen für den Teilgeltungsbereich Ost nach sich ziehen. So hat die Ausweisung der aufgrund der vorgesehenen Wohnnutzung besonders schutzbedürftigen Mischgebiete im Teilgeltungsbereich West zur Folge, dass die bislang noch freien Flächen auf der Hafenmole 1 im Bebauungsplanentwurf nicht nur mit einem eingeschränkten Gewerbegebiet und einem eingeschränkten Industriegebiet überplant werden, sondern darüber hinaus noch empfindlichen Restriktionen im Hinblick auf den Lärmschutz unterworfen werden. Damit soll der Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzung Rechnung getragen und der Wohnnutzung insofern auch im Hinblick auf den Teilgeltungsbereich Ost der Vorzug vor der hafenaffinen industriellen Nutzung gegeben werden.

Dadurch wird die vom privaten Investor und Grundstückseigentümer im Teilgeltungsbereich West angestrebte Wohnnutzung einseitig privilegiert. Ihr werden die Belange der Eigentümer der Grundstücke auf der Hafenmole 1 und der öffentliche Belang an der Vorhaltung von Flächen für die Entwicklung und Sicherung eines leistungsfähigen Neusser Binnenhafens untergeordnet, obwohl das objektive Gewicht dieser Belange das private Interesse des Investors an einer Bebauung seiner brachliegenden Grundstücke mit Wohnungen überwiegt. Denn diesem privaten Interesse stehen nicht

nur die Interessen der Eigentümer der Grundstücke auf der Hafenmole 1 gegenüber, auf ihren Grundstücken hafenaffine industrielle Nutzungen anzusiedeln, sondern darüber hinaus auch der öffentliche Belang, Flächen für die zukunftsorientierte Entwicklung des Neusser Binnenhafens freizuhalten, damit diese Flächen einer hafentypischen Nutzung zugeführt werden können. Dieser öffentliche Belang ist umso gewichtiger als die hafenaffinien industriellen Nutzungen ausschließlich im Neusser Binnenhafen angesiedelt und nicht wie die Wohnnutzung auch an anderen Standorten im Gemeindegebiet verortet werden können.

Indem die Flächen auf der Hafenmole 1, die bauplanungsrechtlich bislang noch als faktisches Industriegebiet zu qualifizieren sind, mit einem eingeschränkten Gewerbegebiet bzw. einem eingeschränkten Industriegebiet überplant und darüber hinaus auch noch empfindlichen Restriktionen im Hinblick auf den Lärmschutz unterworfen werden, wird ein zentraler Bereich des Neusser Binnenhafens in ein enges Korsett gezwängt, das für Betreiber hafenaffiner industrieller Nutzungen unattraktiv ist. Die beabsichtigte Planung hätte daher zur Folge, dass die Hafenmole 1 letztlich zu einem konventionellen Gewerbegebiet herabgestuft würde, in dem sich Nutzungen ansiedeln, die nicht auf eine schiffbare Wasseranbindung angewiesen sind. Dies umso mehr als das GE 3 nach dem Bebauungsplanentwurf aufgrund des vorgesehenen „Uferparks“ ohnehin weitestgehend vom Hafenbecken abgeschnitten wird. Durch die beabsichtigte Planung würde daher nicht nur ohne Not der exklusive Standortvorteil verschenkt, den die Hafenmole 1 für hafenaffine industrielle Nutzungen bietet, sondern dem Neusser Binnenhafen auch sein Entwicklungs- und Erweiterungspotential für die Zukunft weitestgehend genommen.

Vor diesem Hintergrund kann der Bebauungsplan Nr. V456 in seiner öffentlich ausliegenden Fassung nicht als Satzung beschlossen werden. Würde er als Satzung beschlossen, so wäre der Bebauungsplan abwägungsfehlerhaft und damit unwirksam.

Mit freundlichem Gruß

HIBALUS Grundstücks-Vermietungsgesellschaft
mbH & Co. Objekt EINS KG

Sabine Beier

ppa. Markus Hamm

HIBALUS Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co.
Objekt EINS KG

Postanschrift: Postfach 10 11 18 – 40002 Düsseldorf
- Einschreiben/ Rückschein -

Stadtverwaltung Neuss
Amt für Stadtplanung
Rathaus Michaelstraße

41456 Neuss

Sabine Beier
☎ (0211) 8221-4222
(0211) 8221-2222
Sabine.Beier@movesta-development.de

Düsseldorf, 27.07.2011

Ergänzende Stellungnahmen zur Änderung des Flächennutzungsplans Nr. 119 und zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. V 456

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Zeit vom 1. Juni bis einschließlich 11. Juli 2011 hat im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. V456 die förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB stattgefunden. In unserer Eigenschaft als Eigentümerin eines 90.031 qm großen Grundstücks auf der Hafenmole 1 (Flurstück 766, Flur 4, Gemarkung Neuss) haben wir mit Schreiben vom 30. Juni 2011 zur Planung Stellung genommen.

Wir haben dargelegt, dass der Bebauungsplan Nr. V 456 in seiner derzeitigen Fassung nicht als Satzung beschlossen werden kann, weil er sonst abwägungsfehlerhaft und damit unwirksam wäre. Denn im Bebauungsplanentwurf werden die Belange der Eigentümer der Grundstücke auf der Hafenmole 1 und der öffentliche Belang an der Vorhaltung von Flächen für die Entwicklung und Sicherung eines leistungsfähigen Neusser Binnenhafens hinter den Belang der Ausweisung von Flächen für Mischgebiete zurückgestellt, obwohl diese Zurückstellung dem objektiven Gewicht der einzelnen Belange nicht gerecht wird.

Zur Begründung haben wir unter anderem darauf hingewiesen, dass die Festsetzung von Mischgebieten im Teilgeltungsbereich West nicht nur zur Folge hat, dass die Flächen in diesem

Uerdinger Straße 90, 40474 Düsseldorf – ✉ **Postfach 10 11 18, 40002 Düsseldorf** – ☎ (0211) 8221-10 – Fax (0211) 8221-3910
NATIONAL-BANK Düsseldorf, Kto.Nr. 60 158 16, BLZ 360 200 30, BIC NBAG DE 3 E, IBAN DE90 3602 0030 0006 0158 16
Sitz der Gesellschaft: Düsseldorf – Amtsgericht Düsseldorf, HR A Nr. 18102 • Steuer-Nr. 5105/5998/1409
p.h.G.: HIBALUS Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH, Sitz der Gesellschaft Düsseldorf, Amtsgericht Düsseldorf, HRB 62056
Geschäftsführer: Sabine Beier, Volker Rapp

Teilbereich dauerhaft einer hafenaffinen industriellen Nutzung entzogen werden. Vielmehr unterwirft der Bebauungsplanentwurf darüber hinaus auch die freien Flächen auf der Hafenmole 1 empfindlichen Restriktionen im Hinblick auf den Lärmschutz, um die in den Mischgebieten bauplanungsrechtlich zulässige Wohnnutzung zu schützen. Zudem werden die Flächen auf der Hafenmole 1 zum Schutz der geplanten Wohnbebauung im Teilgeltungsbereich West zu einem eingeschränkten Gewerbegebiet bzw. einem eingeschränkten Industriegebiet herabgezont. Mit diesen Festsetzungen wird ein zentraler Bereich des Neusser Binnenhafens in ein enges Korsett gezwängt, das für Betreiber hafenaffiner industrieller Nutzungen unattraktiv ist. Die beabsichtigte Planung hat daher zur Folge, dass die Hafenmole 1 letztlich zu einem konventionellen Gewerbegebiet herabgestuft wird, in dem sich Nutzungen ansiedeln, die nicht auf eine schiffbare Wasseranbindung angewiesen sind. Durch die beabsichtigte Planung würde nicht nur der exklusive Standortvorteil verschenkt, den die Hafenmole 1 für hafenaffine industrielle Nutzungen bietet, sondern dem Neusser Binnenhafen auch sein Entwicklungs- und Erweiterungspotential für die Zukunft weitestgehend genommen. Und dies nur, um Mischgebiete ausweisen zu können, die ohne Not auch an anderen Standorten im Gemeindegebiet ausgewiesen werden könnten, da sie im Gegensatz zur hafenaffinen industriellen Nutzung keiner Wasseranbindung bedürfen.

Vor diesem Hintergrund kann nicht davon gesprochen werden, dass im Bebauungsplanentwurf die von der Planung betroffenen Belange in einer Weise zum Ausgleich gebracht worden sind, die dem objektiven Gewicht der einzelnen Belange entspricht. Um unsere Stellungnahme vom 30. Juni 2011 weiter zu untermauern, bringen wir der Stadt Neuss des Weiteren die folgenden Punkte zur Kenntnis.

1. Lärmproblematik durch heranrückende Wohnbebauung

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan V 456 sieht eine Bebauung mit Wohnungen in unmittelbarer Nähe der Hafenmole 1 vor, die bislang als faktisches Industriegebiet zu bezeichnen ist. Die neu zu errichtenden Wohnhäuser werden wesentlich näher an der Hafenmole 1 liegen als alle anderen bestehenden Wohnhäuser in der benachbarten Umgebung. Da davon ausgegangen werden kann, dass für alle anderen bestehenden Wohnhäuser lediglich vom Schutzanspruch eines Mischgebietes auszugehen ist, so erzeugt schon alleine der geringere Abstand eine deutliche Verschärfung der schalltechnischen Anforderungen, die an einen neu zu errichtenden Betrieb oder eine neu zu errichtende Verladeanlage auf der Hafenmole 1 zu stellen wären. Bei einer Halbierung des Abstandes durch die neuen Häuser gegenüber den bestehenden Häusern führt dies zu

einer Verschärfung von 6 dB, beträgt der Abstand der neuen Häuser nur ein Viertel des alten, beträgt die Verschärfung sogar 12 dB. Die Regelungen der Ziffer 6.7 der TA-Lärm zur Gemengelage dienen der Lösung von vorhandenen gewachsenen Konflikten, insbesondere immer dann, wenn sich eine derartige Gemengelage schon gebildet hat, bevor die entsprechende Gesetzgebung in Kraft getreten ist. Die bestehende Wohnbebauung westlich der Düsseldorfer Straße ist älter als die zur Zeit geltende TA-Lärm von 1998 und sogar älter als deren Vorläufer von 1968. Es handelt sich um eine altherkömmliche gewachsene Situation mit einem bestehenden lärmtechnischen Konfliktpotential, welches ebenfalls aus der Vergangenheit her übernommen wurde. Nach den Grundsätzen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sollen solche Konflikte möglichst gelöst werden, eine Lösung muss jedoch technisch und wirtschaftlich möglich sein. Die entsprechenden formaljuristischen Möglichkeiten zur Lösung einer bestehenden Konfliktsituation sind in den Paragraphen 17. BImSchG bzw. 22. bis 25. BImSchG enthalten. Ihre Umsetzung im Sinne der TA-Lärm erfordert ein Vorgehen nach den Vorgaben der Ziffern 5.1 bis 5.3 der TA-Lärm mit den dazugehörigen umfangreichen Untersuchungen im Rahmen eines dann durchzuführenden Abwägungsprozesses. Nicht umsonst heißt es in Ziffer 6.7 der TA-Lärm

> *Wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkung vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen (Gemengelage), können die für die zum Wohnen dienenden Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhört werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist. Die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- oder Mischgebiete* ***sollen*** *dabei nicht überschritten werden. Es ist vorauszusetzen, dass der Stand der Lärmminderungstechnik eingehalten wird.*
>
> *Für die Höhe des Zwischenwertes nach Abs. 1 ist die konkrete Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes maßgeblich. Wesentliche Kriterien sind die Prägung des Einwirkungsgebietes durch den Umfang der Wohnbebauung einerseits und durch Gewerbe- und Industriebetriebe andererseits, die Ortsüblichkeit eines Geräusches und die Frage, welche der unverträglichen Nutzung zuerst verwirklicht wurde. Liegt ein Gebiet mit erhöhter Schutzwirkung nur in eine Richtung zur Anlage, so ist dem durch die Anordnung der Anlage auf dem Betriebsgrundstück und durch die Nutzung von Abschirmungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen.*

Besonders zu betonen ist, dass in dieser Vorgabe der TA-Lärm eine zulässige Überschreitung der Immissionsrichtwerte eines Mischgebiets nicht ausgeschlossen wird („sollen"), wäre in der Vorschrift ein eindeutiges Verbot der Überschreitung von Mischgebietswerten vorgesehen gewesen, so müsste dort „dürfen nicht überschritten werden", stehen.

Somit stellen die zu betrachtenden Mischgebiets**richt**werte an den bestehenden Wohnhäusern westlich der Düsseldorfer Straße eine ggf. überschreitbare Linie dar, wenn dies durch die vorhandenen örtlichen Gegebenheiten unvermeidbar ist.

Für Neuanlagen wie auch für Neuplanungen kann die Argumentation einer existierenden Gemengelage nur dann greifen, wenn das Hinzukommen eines neuen Konfliktes (z.B. durch eine heranrückende Wohnbebauung) in Hinblick auf die bestehende Gesamtkonfliktsituation untergeordnet und unerheblich ist. Dies ist aber gerade nach den obigen Kriterien nicht der Fall:

Durch das Heranrücken der Wohnbebauung wird ein Konfliktpotential geschaffen, das wesentlich stärker ist als das bestehende Konfliktpotential zwischen den Wohnungen westlich der Düsseldorfer Straße und dem Gebiet der Hafenmole 1.

2. Lärmschutzkonzept der Stadt Neuss

Die Stadt Neuss und der Vorhabenträger versuchen in ihrem Lärmschutzkonzept die obige Problematik dadurch zu entschärfen, dass sie Fensterkonstruktionen der neu zu errichtenden zu schützenden Häuser wählen, die so gestaltet sind, dass durch sie ein Immissionsort nicht mehr entsteht. Dafür wird das Instrument „Winterbalkon" vorgestellt. Dieser Winterbalkon besteht genaugenommen aus einem in die Fassade integrierten Kasten geringer Größe, der auf der Außen- und der Innenseite ein jeweils öffenbares Fenster enthält. Der Raum in dem Kasten ist so gering, dass dieser Kasten selber kein Aufenthaltsraum im Sinne der DIN 4109 ist. Man könnte Konstruktionen des Wintergartens auch, wie früher üblich, als „Kastendoppelfenster" bezeichnen.

Mit dieser Vorgehensweise soll höchstwahrscheinlich vermieden werden, dass der maßgebliche Immissionsort nach Nr. A 1.3 des Anhangs der TA-Lärm bei bebauten Flächen 0,5 Meter außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes nach DIN 4109, Ausgabe November 1989, liegt, indem entweder der Raum kein Aufenthaltsraum mehr ist oder das Fenster nicht mehr öffenbar ist. Bezogen auf die Konstruktion der Winterbalkone stellt sich die Frage, ob der lediglich im Lichten 1,30 Meter lange, 0,70 Meter breite und 2,70 Meter hohe Kasten mit einer 0,70 Meter breiten Türe auf der Innenseite und einem 0,70 Meter breiten Fenster auf der Außenseite überhaupt einen Raum darstellt, oder ob diese Konstruktion weiterhin als Fenster anzusehen ist. Ist es ein Raum, so ist dieser sicherlich kein

Aufenthaltsraum im Sinne der DIN 4109, ist es ein Fenster, so ist dieses entsprechend den vorgelegten Zeichnungen (Anlage A.4 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. V 456) öffenbar.

Unter einem „Winterbalkon" wird sicherlich keine Konstruktion verstanden, in der nur mit Mühe ein Stuhl aufgestellt werden kann. Die in der Anlage A.4 zur Begründung dargestellte Konstruktion ist sicherlich nicht technisch abschließend dargestellt, sodass auf andere bauphysikalische Schwächen dieser Konstruktion, die den Zeichnungen nach zu erwarten sind, hier nicht eingegangen werden soll. Das Konstrukt ist höchstwahrscheinlich der Versuch, die Vorgehensweise „Bezeichnung als Winterbalkon statt als Kastendoppelfenster" in der Begründung des Planerentwurfs zeichnerisch umsetzen zu wollen. In der Praxis hätte sich die Anforderung viel einfacher umsetzen lassen, in dem die hier zu betrachtenden Gebäude schlichtweg keine öffenbaren Fenster enthalten. Dies hätte dem Text des Anhangs A 3 der TA-Lärm noch konsequenter entsprochen als der Aufbau dieser Wintergärten.

Die Darstellungen in den Ansichten und Grundrissen des Vorhaben- und Erschließungsplans sehen zusätzlich Terrassen- und Balkonbereiche für die hier zu errichtenden Wohnhäuser vor, die naturgemäß Türen zu den dahinterliegenden Wohnräumen aufweisen müssen. Somit enthalten diese dahinterliegenden Aufenthaltsräume „öffenbare Fenster" in Form zumindest der Balkontüren. Dann liegen die zu betrachtenden Immissionsorte 0,5 Meter außen vor den Balkontüren - es sei denn, die gesamten Terrassenbereiche sind ebenfalls ringsum verglast.

Wenn somit das Lärmschutzkonzept lediglich darin besteht, solche Räume durch die vorgesetzten Winterbalkone zu schützen, für die während der Nachtzeit eine Gefährdung besteht, so muss die Nutzung der entsprechenden Räume für die Tages- und die Nachtzeit im Bebauungsplan ebenfalls strikt festgesetzt werden, wenn das Instrumentarium der Vermeidung von Immissionsorten durch „Winterbalkone" wirksam sein soll. Eine solche Festsetzung muss zulässig sein, was im Rahmen der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Gegensatz zur Aufstellung eines Angebotsbebauungsplans (keine Einschränkung auf den Maßnahmenkatalog des § 9 BauGB und die BauNVO) der Fall ist. Die Einhaltung einer solchen Festsetzung muss zudem noch überprüfbar sein. In der Praxis bedeutet dies, dass ein solches

Lärmschutzkonzept die Nutzbarkeit der einzelnen Räume der einzelnen Wohnungen im Detail fest vorschreibt und eine Abänderung dieser Nutzung nicht möglich ist.

Für das Gebiet der Hafenmole 1 wäre dies so lange nicht von Bedeutung, so lange nicht die Gefahr besteht, dass durch Nichteinhaltung dieser noch exakt zu definierenden Vorgaben der Bauausführung im Rahmen der Errichtung der Gebäude einerseits oder im Rahmen von nachträglichen Abänderungen einzelner Wohnungen andererseits eine Situation geschaffen werden kann, die dem Immissionsschutzkonzept nicht mehr entspricht. Der dann entstandene ggf. baurechtlich zweifelhafte Status muss aber nicht automatisch zum Verfall des Anspruchs auf Lärmschutz gegenüber den Betrieben im Hafen führen. Somit kann die Situation entstehen, dass zuständige Behörden in der Zukunft aufgrund von Beschwerden der Bewohner der hier zu betrachtenden Häuser im Sinne des Gesundheitsschutzes zu Gunsten der Bewohner dieser Häuser nachträgliche Anordnungen gegenüber den Betrieben auf der Hafenmole 1 erlassen. Dies wird dann unweigerlich zu juristischen Aktivitäten der betroffenen Betriebe in Form einer Klage vor dem vermutlich dann zuständigen Verwaltungsgericht führen. Das Gericht wird dann in Abwägung der Umstände des Einzelfalls ggf. zu Ungunsten der betroffenen Betriebe entscheiden. Hiergegen gibt es im Rahmen der Bauleitplanung praktisch keine Schutzmöglichkeiten, es sei denn

es gelingt, die detaillierten Festlegungen eines Vorhaben- und Erschließungsplans mit dem zugehörigen Durchführungsplan so hart bindend zu formulieren, dass eine Abweichung von den Planinhalten schon rein technisch gar nicht möglich ist,

oder es gelingt, in der Bauleitplanung eine Formulierung quasi als Ortsgesetz festzuschreiben, mit der für die Zukunft alle zuständigen Behörden und Gerichte an die im Plan vorgesehene Vorgehens- und Betrachtungsweise gebunden werden. Solch eine Regelung müsste allerdings Vorgaben von Bundesgesetzen oder zugehörigen Verwaltungsvorschriften aushebeln.

Die bisher vorliegenden Ausführungen des Plans und der Begründung sind hier jedoch nicht geeignet. Die Lösung des mit der vorgelegten Planung neu geschaffenen Immissionskonfliktes ist mit der geplanten „Vermeidung von Immissionsorten“ noch lange nicht sichergestellt.

3. Schallemissionskontingentierung

Das Verfahren der Schallemissionskontingentierung wird in der Bauleitplanung zunehmend angewandt, um bei der Aufstellung neuer gewerblicher oder industrieller Bebauungspläne eine vorausschauende Lösung potentieller Konflikte in Hinblick auf den Immissionsschutz Lärm aus gewerblichen Anlagen festzuschreiben. Auf das in einschlägigen Normen festgelegte Verfahren soll hier im Detail nicht eingegangen werden. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass es sich um eine Konvention in der sowieso schon komplexen Materie der durch Logarithmen geprägten Rechenweisen in der technischen Akustik handelt, die selbst für mathematisch gebildete Personen ohne umfangreiche Kenntnisse auf dem Gebiet der technischen Akustik und des Immissionsschutzes kaum nachvollziehbar ist.

Insbesondere besteht die Gefahr der zahlenmäßigen Verwechslung einzelner Größen im Bereich der Akustik, da quasi alle wesentlichen Zahlenangaben in der Akustik Pegel sind. Pegel sind keine absoluten Beträge, sondern geben das Verhältnis einer Größe zu einer Bezugsgröße im logarithmierten Maßstab an. Pegel sind daher
dimensionslos, das „dB" hinter dem Pegel kennzeichnet lediglich, dass es sich um einen Pegel handelt. Das Schall**im**missionskontingent L_{IK} der DIN 45680 und Schall**e**missionskontingent L_{EK} der DIN 45680 unterscheidet sich der Nomenklatur nach nur durch einen Buchstaben im Index. Bei gleichen Zahlenwerten liegen zwischen den beiden Größen aber physikalische Welten.

Für einen Laien besteht kaum die Möglichkeit sich in Hinblick auf das Nutzungspotential einer mit einem Schallemissionskontingent belegten Flächen ohne entsprechende fachliche Unterstützung durch einen Sachverständigen eine auch nur annähernd realistische Vorstellung zu entwickeln. So hat z.B. die Vertreterin der Hibalus Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt 1 KG im Rahmen einer Sitzung mit den Gutachtern des Vorhabensträgers nachgefragt, ob ein 24 Stundenbetrieb auf dem Betriebsgelände grundsätzlich möglich sei. Der Gutachter, Herr Heidelberg; hat darauf hin geantwortet, dass ein 24 Stundenbetrieb durchaus möglich sei, wenn die Lärmemissionskontingente eingehalten werden. Er hat allerdings nicht erläutert, was die Einhaltung eines Schallemissionskontingentes von L_{EK}=46 dB überhaupt bedeutet. Seine Aussage ist genau genommen lediglich redundant ohne die Frage überhaupt zu beantworten (Vergleichbar: „Passt dieser Schrank durch die Tür?" - „Ja, wenn er schmal genug ist").

Ohne auf die Besonderheiten der Schallemissionskontingentierung und das zugehörige Berechnungsverfahren hier im Detail eingehen zu wollen, ist festzustellen, dass ein Schallemissionskontingent von L_{EK} 46 dB bis L_{EK} 50 dB um mehr als 10 dB unter der Standardvorgabe der DIN 18005 für den näherungsweise vergleichbaren flächenbezogenen Schallleistungspegel von $L_{WA''}$ = 60 dB für ein Gewerbegebiet und mehr als 15 dB unter der Standardvorgabe von $L_{WA''}$ = 65 dB für ein Industriegebiet liegt, die dort gleichmäßig für die Tages- und Nachtzeit angegeben werden. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass sowohl die Schallemissionskontingente als auch die flächenbezogenen Schallleistungspegel grundstücksgrößenbezogene relativierte Werte (Schalleistung pro Quadratmeter Grundstücksfläche) sind. Reicht das Schallemissionskontingent einer Teilfläche für die darauf befindliche oder vorgesehene Nutzung nicht aus, so kann dies dadurch kompensiert werden, dass Teile anderer Flächen des Plangebietes hier akustisch mitgenutzt werden, was allerdings im Umkehrschluss bedeutet, dass diese Teilflächen eine anderweitige Nutzung mit entsprechenden Lärmemissionen dann nicht mehr zur Verfügung stehen (sie sind akustisch verbraucht). Soll ein Schallemissionskontingent von weniger als 50 dB(A) pro Quadratmeter Grundstücksfläche gegenüber dem Standardwert eines Industriegebietes durch Hinzunahme zusätzlicher Flächen kompensiert werden, dass eine übliche industrielle / gewerbliche Nutzung wieder möglich wird, so ist für die Kompensation die dreißigfache Fläche für das zu betrachtende zu nutzende Teilstück erforderlich, wenn es sich um ein GI-Gebietsnutzung handelt. Bei einer GE-Gebietsnutzung wäre es nur die zehnfache Fläche erforderlich. Liegt das Schallemissionskontingent bei 46 dB, so multiplizieren sich die obigen Flächenansätze noch einmal um den Faktor 2,5. Mit der Festlegung solcher Schallemissionskontingente schrumpft die nutzbare Fläche auf Werte im Prozentbereich.

Auch bei der Festlegung von Schallemissionskontingenten ist die bestehende nachbarschaftliche Situation in der Form zu berücksichtigen, dass die Festlegung vorhandener Immissionspunkte und neu hinzukommende Immissionspunkte als Planungsgrundlage für die notwendigen Berechnungen benötigt wird. Somit kann auch hier davon ausgegangen werden, dass sich alleine aufgrund der unterschiedlichen Entfernungen der bestehenden Immissionspunkte und der neu zu errichtenden Immissionspunkte (es sei denn, letztere werden durch das Lärmminderungskonzept vermieden- siehe oben) bei ansonsten gleichen Richtwerten eine um mindestens 5 dB unterschiedliche verschärfende Anforderungen ergibt. Wird zusätzlich die Möglichkeit

betrachtet, entsprechend dem Anhang der DIN 45691 richtungsabhängige Festlegungen in Form der richtungsabhängigen Zusatzkontingente auszunutzen, so lässt sich hierdurch noch einmal ein Unterschied von 5 dB erzielen, sodass auch hier festzustellen ist, dass sich durch das Heranrücken der neuen Wohngebäude für die hier zu betrachtenden Teilflächen schalltechnische Anforderungen ergeben, die etwa um 10 dB härter sind als die, die sich durch die bestehenden Wohnbebauungen westlich der Düsseldorfer Straße ergeben hätten.

In der Praxis ist es ein erheblicher Unterschied, ob das zulässige Schallemissionskontingent nachts zwischen L_{EK} = 46 dB und L_{EK} = 50 dB liegt, oder zwischen L_{EK} = 56 dB und L_{EK} = 60 dB. Ein Schallemissionskontingent von L_{EK} = 50 dB oder geringer ermöglicht noch nicht einmal die Überfahrt eines einzelnen LKWs über das Betriebsgelände auf der benötigten Fahrtstrecke in der Nachtzeit, ohne dass Zusatzflächen zur Kompensation erforderlich werden. Ebenso lässt sich ein Betriebsparkplatz nach den Vorgaben der Parkplatzlärmstudie oder gar den Vorgaben der RLS 90 unter Berücksichtigung der Bedingungen der TA-Lärm ohne zusätzliche Kompensationsflächen nicht errichten. Die Besonderheiten der Nutzung eines Betriebsparkplatzes besteht allerdings darin, dass die Mitarbeiter der Frühschicht üblicherweise vor 6°° Uhr morgens, also noch während der Nachtzeit, kommen und die Mitarbeiter der Spätschicht normalerweise nach 22°° Uhr, also schon innerhalb der Nachtzeit, das Gelände überfahren. Es ist somit für die Errichtung eines Betriebsparkplatzes auf dem Gelände zunächst nicht wesentlich, ob ansonsten der Betrieb während der Nachtzeit überhaupt arbeitet, da die Nutzung des Betriebsparkplatzes schon in der Nachtzeit erfolgt, wenn der übrige Betrieb sonst während der Tageszeit zweischichtig arbeitet. Das Problem in der Nachtzeit behindert somit die Tätigkeit des Betriebes noch in der Tageszeit. Eine zweischichtige Arbeitsweise muss für jedes Gewerbe- und Industriegebiet möglich sein. Für Industriegebiete ist allerdings gerade die dreischichtige Arbeitsweise der einzelnen Betriebe eine kennzeichnende Größe, was u.a. an den Vorgaben der DIN 18005 mit den gleichen Schallemissionswerten für Tages- und Nachtzeit und an den Vorgaben der Ziffer 6 der TA-Lärm mit den gleichen Immissionsrichtwerten innerhalb des Industriegebietes für die Tages- und Nachtzeit zu erkennen ist. Somit ist festzustellen, dass die Festlegung von Schallemissionskontingenten für die Nachtzeit von weniger als L_{EK} = 50 dB eine Vorgabe ist, die den Charakter eines Industriegebietes derartig einschränkt, dass das Gebiet nicht mehr als Industriegebiet oder Gewerbegebiet angesehen werden kann. Wenn mit dieser

Festlegung das Gebiet seinen ehemaligen Charakter verliert, ergibt sich eine im Bebauungsplan versteckte Nutzungsuntersagung für den Nachtbetrieb durch die Hintertüre.

4. Auswirkung der Gebietsfestsetzung GE im östlichen Teil des Plangebietes

Die Festlegung eines GE-Gebietes in einem Bebauungsplan führt dazu, dass zukünftig alle anderen Betriebe im Hafengebiet sich nach den neu festgelegten Immissionsrichtwerten dieses Gebietes richten müssen, was eine Verschärfung der schalltechnischen Anforderungen bedeuten kann. Diese Problematik lässt sich - wie geschehen - dadurch etwas abmildern, dass die Errichtung von privilegierten Wohnungen im Sinne des § 8 BauNVO innerhalb des Gewerbegebietes grundsätzlich und ohne Ausnahmen ausgeschlossen wird. Ein Ausschluss solcher Wohnungen innerhalb des Industriegebietes ist nicht erforderlich, da im Industriegebiet in der Nachtzeit die gleichen Immissionsrichtwerte gelten wie während der Tageszeit und somit nachts kein höherer Schutzanspruch für potentiell zu errichtende Privilegiertenwohnungen besteht.

Wenn somit innerhalb des Gewerbegebietes zwar Wohnen ausgeschlossen wird, um die entsprechende nachträgliche Anhebung von schalltechnischen Anforderungen gegenüber anderen Betrieben im Hafen abzumildern, so sind immer noch Aufenthaltsräume im Sinne der DIN 4109 z.B. in der Form von Büros errichtbar, für die die verschärften Anforderungen gegenüber einem bisherigen Sondergebiet Hafen, für das üblicherweise von einer GI - Ausweisung ausgegangen wird, gelten. So lange nicht auch die Errichtung von Büroräumen im östlichen Bereich des Plangebietes grundsätzlich ausgeschlossen wird, führt die Festlegung GE gegenüber allen anderen auf das Plangebiet einwirkenden Betrieben des Hafens zu einer deutlichen zusätzlichen Verschärfung der schalltechnischen Anforderungen insbesondere an bestehend technische Anlagen. Ob eine solche Problematik aufgrund der im Hafen vorhandenen Schallimmissionen im hier zu betrachtenden Teil des Plangebietes überhaupt vorhanden ist, wurde allerdings in den vorgelegten Untersuchungen nicht mit der notwendigen Intensität überprüft.

Hier wird somit ein zusätzliches Konfliktpotential geschaffen, das im Rahmen der grundsätzlich notwendigen Konfliktbewältigung noch nicht einmal angefasst wurde.

5. Auswirkung auf die Nutzbarkeit der Grundstücke auf der Hafenmole 1

Die Besonderheit von Hafengrundstücken besteht in der hafentypischen Nutzung insbesondere in Form des Umschlages von Materialien in und aus Schiffen. Die Hafenmole 1 weist dazu insbesondere aufgrund ihrer langgestreckten Struktur die besten Voraussetzungen auf. Das Schallemissionskontingent und die Ausweisung als Gewerbegebiet beschränken die potentielle Nutzung der Hafenmole 1 jedoch erheblich. Eine Nutzung der Hafenmole 1 als reine Bürofläche oder einer anderen gewerbebetriebsähnlichen Struktur ohne eigene große Schallemissionen führt aufgrund der damit verbundenen Verschärfung der schalltechnischen Anforderungen gegenüber anderen, im Hafengebiet ansässigen Firmen zu Problemen in der Genehmigungsfähigkeit selbst solcher Vorhaben, da die Gefahr besteht, dass in dem Bestandschutz anderer Betriebe eingegriffen werden könnte. Selbst eine Nutzung als Parkplatz ist entsprechend den obigen Ausführungen z.T. nicht mehr möglich. Somit ist festzustellen, dass die Hafenmole 1 durch die vorgesehene Planung in ihrer Nutzung so erheblich eingeschränkt wird, dass sie für eine hafenaffine industrielle Nutzung kaum mehr in Frage kommt.

Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Stadt Neuss und der Vorhabenträger im Rahmen der Planung in mehrerer Hinsicht den grundsätzlichen Vorgaben der Bauleitplanung, vorhandene Konflikte zu beseitigen und neue Konflikte möglichst überhaupt nicht entstehen zu lassen, nicht nachgekommen ist. Das Trennungsgebot des § 50 BImSchG wird nicht beachtet. Durch die vorgesehene Planung werden massive neue Problembereiche erzeugt, für die Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen sind, deren Inhalt im wesentlichen in der verbalen Auslegung des Textes der TA-Lärm und der Vermeidung von Begriffen besteht, insbesondere in dem der Begriff „Kastendoppelfenster" durch den Begriff „Winterbalkon" ersetzt wird. In Verbindung mit der versteckten Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit des im Plangebiet zu betrachtenden Teilgebietes des Hafens durch die Festlegung von Schallemissionskontingenten in unrealistisch niedriger Höhe werden die gewünschten Ziele des Vorhabenträgers im Abwägungsprozess einseitig zu ungunsten der im Hafen befindlichen Betriebe und hier insbesondere der Hafenmole 1 unkorrekt gewichtet. Die Kontrolle und Umsetzung der im notwendigen Lärmminderungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen ist weder unmittelbar noch langfristig sichergestellt. Der Bebauungsplan enthält somit indirekte Festlegungen als Vorlage für zuständige Behörden für zukünftige Entscheidungen, ohne das die entsprechende formale Bindungswirkung für solche

Entscheidungen in der heutigen Gesetzeslage überhaupt gegeben ist. Eine Sicherheit bisher unbeteiligter Firmen gegenüber sich aus der fehlerhaften Planung ergebenden Ansprüche, insbesondere in Hinblick auf den Bereich Lärm (aber auch Gerüche !), ist für die betroffenen Firmen nicht gegeben, da im nicht auszuschließenden Konfliktfall nicht vorhersehbar oder steuerbar ist, wie die zuständigen Gerichte im späteren Einzelfall entscheiden werden. Die Abhilfemöglichkeit in Form einer Verpflichtungserklärung der Stadt Neuss, in einem solchen Fall sämtliche potentiellen Schäden auch in der Zukunft finanziell auszugleichen, wird wohl schon aus haushaltsrechtlichen Gesichtspunkten kaum zu erzielen sein. Eine vergleichbare Verpflichtung des Vorhabenträgers selber läuft ohne die entsprechenden finanziellen Rückversicherungen ins Leere.

Vor diesem Hintergrund kann der Bebauungsplan Nr. V456 nicht als Satzung beschlossen werden. Würde er als Satzung beschlossen, so wäre der Bebauungsplan abwägungsfehlerhaft und damit unwirksam.

Mit freundlichem Gruß

HIBALUS Grundstücks-Vermietungsgesellschaft
mbH & Co. Objekt EINS KG

S. Beier

Sabine Beier

ppa.

ppa. Markus Hamm

agrifirm
Erfolg verbindet

Agrifirm Deutschland GmbH | P.O.B. 10 08 54 | D-41408 Neuss

Stadt Neuss
Bürgermeister Herbert Napp
(Rathaus)
Markt 2

41460 Neuss

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
19. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

STADT NEUSS
04. JULI 2011
Der Bürgermeister

Neuss, den 01. Juli 2011

Agrifirm Deutschland GmbH
Danziger Str. 3-5
41460 Neuss

T +49 (0)2131 181-0
F +49 (0)2131 181-204

neuss@agrifirm.de
www.agrifirm.de

Stellungnahme

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 456 - Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße -ein-schließlich des Vorhaben- und Erschließungsplans „Hafenquartier“

Sehr geehrter Herr Napp,

als erstes möchten wir Sie über unsere Namensänderung informieren. Ab dem 01.07.2011 ändert sich der Name von KOFU Tiernahrung GmbH in Agrifirm Deutschland GmbH. Sowohl Adressdaten und Ihre Ansprechpartner bleiben bestehen.

Bezug nehmend auf die amtliche Bekanntmachung der Stadt Neuss vom 16. Mai 2011 zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 456 -Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße -ein-schließlich des Vorhaben- und Erschließungsplans „Hafenquartier“ teilen wir Ihnen als betroffenes Unternehmen unsere Bedenken zum Planungsvorhaben mit:

Geruch

Im Zuge der Aufstellung des v. g. Bebauungsplanes Nr. V 456 einschließlich Vorhaben und Erschließungsplan „Hafenquartier“ wurde zur Ermittlung der Geruchsimmissionssituation eine Prognose von der ANECO GmbH & Co. erstellt. Hierbei wurden Emissionsdaten, die der ANECO GmbH & Co. bis einschließlich 2008 Vorlagen, verwendet.

Im Januar 2011 wurde die KOFU Tiernahrung GmbH von der ANECO GmbH & Co. in Abstimmung mit der Unteren Immissionsschutzbehörde des Kreises Neuss aufgefordert, die Emissionsdaten zu überprüfen, die in der Geruchsprognose berücksichtigt wurden.

Die Prüfung ergab, dass die Emissionsdaten, die den derzeitigen Zustand sowie die immissionsschutzrechtliche Zulassung widerspiegeln, nicht dem Datensatz entsprechen, der in der Prognose berücksichtigt wurde. Die aktuellen Volumenströme sind wesentlich höher (teilweise fast 50 %), als die in der

HypoVereinsbank
(BLZ 200 300 00)
Kto.-Nr. 10850238

IBAN
DE 60200300000010850238

BIC
HYVEDEMM300

Geschäftsführer
Herman ter Haar,
Claus-Peter Wölpern,
Joost Helsen

AG Neuss HRB 14085
ID-Nr. DE 183373250
Steuer-Nr. 125 / 5710 / 2158

Prognose angenommenen. Ebenso entspricht die Emissionszeit nicht der derzeitigen Zulassung. Dies wurde der ANECO GmbH & Co. mitgeteilt.

Dennoch wurden in der v. g. Geruchsprognose die derzeitigen sowie dem immissionsschutzrechtlichen Stand entsprechende Emissionsdaten nicht berücksichtigt.

Da somit keine sachgerechte Grundlage vorliegt, ist die Abwägung als fehlerhaft anzusehen.

Im Kapitel 6.9 „Umweltauswirkungen" der Begründung fehlt die Darstellung zur Geruchsimmission.

Luftschadstoffe

Von der Peutz Consult wurde eine Luftschadstoffuntersuchung bezüglich der relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM 10 und PM 25), Stickstoffdioxid (NO2) und Benzol (C6H6) durchgeführt.

Es konnte festgestellt werden, dass der zulässige Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ (Ziffer 4.2.1 TA-Luft / § 3 der 39. BImSchV) zum Schutz vor Gefahren für die menschliche Gesundheit überschritten wird. In den drei erarbeiteten Varianten konnten nachfolgend dargestellte Überschreitungen des Stickstoffdioxidwertes ermittelt werden.

Varianten	***Jahresmittelwert*** *NO2 (Überschreitung)*
Nullfall *(ohne Realisierung des B-Planes)*	*1,3 µg/m³*
Planfall 2015 *(Realisierung des B-Planes)*	*4,2 µg/m³*
Planfall 2015-M4/M52 *(Realisierung des B-Planes unter Berücksichtigung der Minderungen des Luftreinhalteplans)*	*0,9 µg/m³*

Die Überschreitung im Planfall 2015 wird aus Sicht des Gutachters durch die neue Bebauung in GE 1 hervorgerufen, da in diesem Bereich die Durchlüftung der Rheintorstraße eingeschränkt wird.

Der Gutachter stellt dar, dass durch die Minderungsmaßnahmen des Luftreinhalteplans der Stadt Neuss eine Reduzierung der Überschreitung des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid bei Realisierung des Planungsvorhabens erreicht wird.

Gemäß § 27 der 39. BImSchV „Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen" sind für Gebiete oder Ballungsräume in denen die Werte für Schadstoffe in der Luft, z. B. Stickstoffdioxid, überschritten werden, Luftreinhaltepläne zu erstellen. Diese müssen geeignete Maßnahmen enthalten,

agrifirm
Erfolg verbindet

um den Zeitraum einer Nichteinhaltung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten.

Der Luftreinhalteplan der Stadt Neuss vom 01. Dezember 2009, aufgestellt von der Bezirksregierung Düsseldorf, wurde aufgrund von Überschreitungen des im Jahr 2006 einzuhaltenden Grenzwertes für NO_2 von 48 µg/m³ (40 + 8 Toleranzmarge) an zwei Messpunkten (VNEM, VNEM2) sowie der Höhe der Messwerte an drei Messstationen mit Passivsammlern (42 bis 43 µg/m³, Krefelder Straße, Batterie-, Friedrichstraße) aufgestellt.

Hierdurch sollte eine dauerhafte Verminderung von Luftverunreinigungen und die künftige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Stadtgebiet von Neuss erreicht werden.

Es wird darauf verwiesen, dass eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit ein Vertragsverletzungsverfahren gemäß Artikel 226 EG-Vertrag auslöst. Die Bundesrepublik Deutschland ist gemäß § 31 der 39. BImSchV gegenüber der Europäischen Kommission berichtspflichtig.

Die Realisierung des Planungsvorhabens führt unter Berücksichtigung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans weiterhin zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Der Luftreinhalteplan der Stadt Neuss wird somit konterkariert.

Die Variante *„Nullfall unter Berücksichtigung der Minderungen des Luftreinhalteplans"* wurde nicht ermittelt bzw. nicht dargestellt. Eine sachgerechte Abwägung ist u. E. nicht möglich.

Zur Abwägung der Belange (Städtebaulicher Rahmenplan / Schutz menschliche Gesundheit) wird der Schutz der menschlichen Gesundheit nicht berücksichtigt.

Lärm

Im Sinne der TA-Lärm hat der Betreiber einer genehmigungsbedürftigen Anlage sicherzustellen, dass von der Industrieanlage ausgehende Geräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorrufen. Die Immissionsschutzbehörde wird hierzu maßgebliche Immissionssorte im Einwirkungsbereich der Anlage, an denen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten ist, festlegen. Wenn aufgrund der Vorbelastung (Ziffer 2.3 TA-Lärm) zu erwarten ist, dass die Immissionsrichtwerte an einem anderen Ort durch die Zusatzbelastung überschritten werden, so ist auch der Ort, an dem die Gesamtbelastung den maßgeblichen Immissionsrichtwert am höchsten übersteigt, als zusätzlicher maßgeblicher Immissionsort festzulegen.

Die planungsrechtliche Vorgabe des Vorhaben- und Erschließungsplans *„Hafenquartier"*, dass keine Immissionsorte im Mischgebiet festgelegt werden, ist nicht nachvollziehbar.

Durch die technischen Maßnahmen als formaler Winkelzug wird der Versuch unternommen, die Anforderungen der TA-Lärm zu unterlaufen. Dies geht jedoch zu Lasten der Wohnqualitäten im geplanten „Hafenquartier", was nach unserer Erfahrung zu Konflikten zwischen den Interessen der Anwohner (Lärmschutz, Schutz vor Schadstoffen u. a.) und der Industrie führen wird.

Das Planungsvorhaben birgt eindeutig immissionsschutzrechtliches Konfliktpotential.

Im Bereich der neuen Gewerbegebiete (vormals Industriegebiet) im Bebauungsplan V 456 sind künftig Immissionsrichtwerte von tags 65 dB(A) / nachts 50 dB(A) einzuhalten; derzeit ist dieser Bereich als Industriegebiet mit Immissionsrichtwerten von 70 dB(A) ausgewiesen.

Es muss sichergestellt werden, dass durch die geänderte Festsetzung keine Beschränkungen unseres derzeitigen Anlagenbetriebes erfolgen und zudem die Entwicklungsmöglichkeiten unseres Industriestandortes gewährleistet werden.

Die Abwägung (städtebaulicher Rahmenplan / Industrie und Immissionsschutz) erfolgt zu Lasten des Immissionsschutzes sowie der Industrie.

Planungsrecht

Für die neu ausgewiesene Fläche entlang des Hafenbeckens I ist die Festsetzung eines Mischgebietes nicht nachzuvollziehbar. Die Realisierung eine Nutzungsmischung im Vorhaben- und Erschließungsplan „Hafenquartier" ist nicht zu erkennen.

Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten.

Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Wie der Begründung in Kapitel „Innenstadterweiterung in belasteter Situation, eine ganzheitliche Betrachtung" zu entnehmen ist, werden den städtebaulichen Zielen (Umsetzung des B-Planes V 456 und des Vorhaben- und Erschließungsplans) Vorrang gegenüber dem Belang „menschenwürdige Umwelt" gewährt.

Zitat:

„Der Umsetzung der städtebaulichen Rahmenplanung wird auch angesichts der zum Teil deutlichen Überschreitung der Orientierungswerte (Lärm, Luftschadstoff) in der Abwägung der Vorzug gegeben".

Dem Belang einer menschenwürdigen Umwelt und des allgemeinen Klimaschutzes wird unter Berücksichtigung des Wirtschaftsstandortes im Neusser Hafen sowie unter Beachtung unseres Anlagenstandortes in der Abwägung zu wenig Rechnung getragen.

Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Planungsvorhaben zu immissionsschutzrechtlichen Konflikten führen wird und die Belange der Industrie und des Immissionsschutzes in der Abwägung nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Der Schutz der menschlichen Gesundheit und der menschenwürdigen Umwelt wurden nicht im ausreichenden Maße bewertet. Zudem erfolgte die Abwägung auf einer nicht sachgerechten Grundlage (siehe Erläuterungen zum Geruch) und ist somit fehlerhaft.

Unser Mischfutterbetrieb wird am Anlagenstandort im Neusser Hafen seit Jahrzehnten erfolgreich betrieben. Durch das Planungsvorhaben sehen wir unseren Industriestandort sowohl in seinem Bestand als auch in seinen Entwicklungsmöglichkeiten beschränkt bzw. gefährdet.

Für den Fall, dass die Agrifirm Deutschland GmbH durch das vorgesehene neue Planungsrecht im Bestand gefährdet und / oder in ihren Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt wird bzw. bei einer Anlagenerweiterung (Produktionserhöhung / Anlagentechnische Änderungen u. a.) zusätzliche Minderungsmaßnahmen (Schallschutz, Staubminderung u. a.) erforderlich werden, behält sich das Unternehmen vor, Schadensersatzansprüche beim Veranlasser der Planung geltendend zu machen.

Abschließend behalten wir uns weitere Anmerkungen, Bedenken sowie juristische Schritte im Zusammenhang mit der Realisierung des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 456 Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße - einschließlich des Vorhaben- und Erschließungsplans „Hafenquartier" vor.

Mit freundlichen Grüßen

Agrifirm Deutschland GmbH

Lenz und Johlen
Rechtsanwälte Partnerschaft

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
12. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

Lenz und Johlen · Postfach 102365 · D 50463 Köln

Stadt Neuss
Stadtverwaltung
- Amt für Stadtplanung -
41456 Neuss

STADT NEUSS
11. JULI 2011
Poststelle

Prof. Dr. Heribert Johlen[PV]
Bernhard Boecker[P]
Dr. Klaus Schmiemann[PV]
Dr. Franz-Josef Pauli[P]
Dr. Rainer Voß[PVM]
Dr. Michael Oerder[PV]
Dr. Thomas Lüttgau[PV]
Thomas Elsner[PB]
Rainer Schmitz[PV]
Dr. Alexander Beutling[PVM]
Dr. Markus Johlen[PV]
Eberhard Keunecke[PB]
Dr. Inga Schwertner[PV]
Dr. Philipp Libert[F]
Dr. Christian Giesecke, LL.M.[PVL]
Dr. Felix Pauli[V]
Dr. Giso Hellhammer-Hawig[D]
Dr. Tanja Lehmann
Martin Hahn
Dr. Kai Petra Dreesen, LL.M.[E]
Nick Kockler

P Partner i.S.d. PartGG
V Fachanwalt für Verwaltungsrecht
B Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht
M AnwaltMediator DAA
(Dr. Rainer Voß auch FU Hagen)
L McGill University (Montreal, Kanada)
E Master of European Studies
D Magister der Verwaltungswissenschaften
(DHV Speyer)
F Maîtrise en droit (Université Paris X)

Gegründet von RA Wolfgang Lenz

vorab per Telefax: 02131 / 90 24 60

Köln, den 06.07.2011
Unser Zeichen: 01454/11 15/jm

Sekretariat:
Frau Joisten

Tel.: +49 221 97 30 02-74
a.beutling@lenz-johlen.de

Flächennutzungsplanänderung Nr. 119,
- Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße / Hafenmole 1, Neuss
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 456
- Rheintorstraße / Düsseldorfer Strasse, Neuss

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der vorbezeichneten Angelegenheit zeigen wir an, dass die **Walter Rau Neusser Öl und Fett AG,** Industriestrasse 36-40, 41460 Neuss, anwaltlich von uns vertreten wird. Ordnungsgemäße Bevollmächtigung wird anwaltlich versichert.

Nach der amtlichen Bekanntmachung der Stadt Neuss liegen der Entwurf der 119. Änderung des Flächennutzungsplans sowie der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans V 456 mit Begründung in der Zeit vom 01.06.2011 bis einschließlich 11.07.2011 zu jedermanns Einsicht öffentlich aus. Während der Auslegung können Stellungnahmen schriftlich oder zur Niederschrift abgegeben werden.

Namens unserer Mandantin nehmen wir hiermit zu den beiden vorgenannten Bauleitplanverfahren wie folgt Stellung:

A.

Unsere Mandantin hat ihren Ursprung bereits vor mehr als 100 Jahren. Mit modernsten Verfahren und nach einem durchgängigen Qualitätsmanagementsystem veredelt sie ausgewählte pflanzliche Rohstoffe zu hochwertigen funktionellen Ölen und Fetten. Rund 200 Mitarbeiter sind an dem Produktionsstandort Neuss beschäftigt. Für unsere Mandantin handelt es sich um den idealen Standort mit direkter Anbindung zu den europäischen Großhäfen und ihren Rohstoffmärkten in aller Welt.

Durch die Auswahl geeigneter Rohstoffe und die sinnvoller Nutzung moderner Technologien entstehen bei unserer Mandantin funktionelle und gesunde Pflanzenfette und –öle für individuelle Anforderungen. Zunächst durchlaufen die rohen Öle einen sorgfältigen Reinigungsprozess, die Raffination. Klassisch besteht sie aus den Schritten Neutralisation, Bleichung und Desodorierung. Die Produkte werden flüssig im Tankzug oder Container verladen oder vorkristallisiert und in Einheiten von 7,5 kg bis 25 kg in Kartons oder Eimer verpackt.

Unsere Mandantin ist Eigentümerin der Grundstücke an der Industriestrasse 36-40 sowie eines Grundstückes auf der gegenüberliegenden Seite der Industriestrasse. Zur Zeit beschäftigt sie 194 Mitarbeiter und bildet 13 junge Menschen aus. Seit vielen Jahren sind diese Zahlen nicht nur stabil, sondern haben sich stetig erhöht. Auch für die kommenden Jahre wird erwartet, dass sich dieser Trend weiter fortsetzt. Unsere Mandantin hat in den letzten vier Jahren im Durchschnitt ca. 5.000.000,00 € pro Jahr in den Standort investiert. Gerade in diesem Jahr wird eine gänzlich neue Produktionsanlage (Desodorierungsanlage) mit einem Investitionsvolumen von über 5.000.000,-- € fertig gestellt. Diese Investitionspolitik soll auch in den kommenden Jahren fortgeführt werden. Am Ende soll signifikanter Ausbau des Werkes erreicht werden. Daneben werden zur Zeit auch Kooperationen mit einem Logistikunternehmen und einem ausländischen Technologieunternehmen diskutiert, was zur Ansiedlung neuer Unternehmen führen könnte.

B.

I.
Keine Anpassung an die Ziele der Raumordnung

Der Entwurf der Flächennutzungsplanänderung und der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind entgegen § 1 Abs. 4 BauGB nicht den Zielen der Raumordnung angepasst. Diese Anpassungspflicht gilt für alle raumbedeutsamen Planungen. Sie dient der Gewährleistung materieller Konkordanz.

BVerwG, Beschluss vom 25.06.2007 – 4 BN 7.07 -, BRS 71 Nr. 45

1. LEP NRW

In den Planungsunterlagen wird zutreffend darauf hingewiesen, dass der LEP NRW für das im Verdichtungsraum des Mittelzentrums Neuss gelegene Plangebiet den Vorrang der Innenentwicklung, insbesondere auch zur Mobilisierung von brachliegenden und ungenutzten Grundstücken für gewerbliche Zwecke, sowie den Ausbau von Wasserstrassen und Häfen vorsieht, um u.a. die Strasse vom Güterfernverkehr zu entlasten.

Nach der Planbegründung soll die Bauleitplanung mit der geplanten Revitalisierung innerstädtischen Gewerbebrachen und der Sicherung der Hafennutzung den Vorgaben des LEP entsprechen. Diese Erwägung verkennt jedoch den Inhalt der landesplanerischen Vorgaben gleich in zweierlei Hinsicht:

- Zum einen handelt es sich hier im Kern nicht um eine Innenentwicklung für **gewerbliche Zwecke** – es geht nämlich im Gegenteil um die Zulassung neuer, heranrückender **Wohn**nutzung an den Hafen.
- Zum anderen formuliert der LEP NRW nicht die „**Sicherung** der Hafennutzung“ als Ziel der Raumordnung und Landesplanung, sondern den „**Ausbau** von Häfen“. Von dem Ausbau des Hafens kann indes keine Rede sein, da mit der ausgelegten Bauleitplanung zugleich bisherige Hafenflächen teilweise in ein Gewerbegebiet umgewandelt und damit der bisherigen hafenafinen und industriellgeprägten Nutzung entzogen werden. Darüber hinaus ist aus den nachfolgenden Erwägungen zudem davon auszugehen, dass auch das planerische Ziel einer „Sicherung“ nicht erreicht wird.

2. Regionalplan

In den Planunterlagen wird zutreffend darauf hingewiesen, dass die Festsetzung eines Mischgebietes den Darstellungen des Regionalplanes, der zwischen dem Hafenbecken 1 und der Rheintorstrasse/Düsseldorfer Strasse „GIB" vorsieht („Soll-Vorschrift") widerspricht. Die Stadt Neuss mache hier im Interesse einer geordneten städtebaulichen Entwicklung von der Möglichkeit Gebrauch, in geringfügigem Umfang von der Soll-Vorschrift des Regionalplanes abzuweichen.

Allerdings entspricht die ausgelegte Bauleitplanung mit dem Heranrücken schutzwürdiger Wohnnutzung an den Neusser Hafen bei Überschreitung von Immissionsrichtwerten hingegen nicht einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, da sie zum einen den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und zum anderen den Belangen der im Hafen ansässigen Betriebe nicht hinreichend Rechnung trägt. Dass die Bezirksregierung Düsseldorf keine Einwände erhoben hat, ist unerheblich. Es kommt allein materiell-rechtlich darauf an, dass die ausgelegte Bauleitplanung sowohl **zeichnerisch** als auch **textlich eindeutig** den Zielen des Regionalplanes nicht angepasst ist. Während der Regionalplan textlich nicht nur den **Ausbau** der Wasserstrassen und Häfen vorsieht, sondern auch die „**Konfliktbewältigung** im Grenzbereich von Wohnen und Arbeiten", wird durch die vorliegende Bauleitplanung nicht etwa ein **bestehender** Konflikt bewältigt, sondern es wird durch eine **neue** heranrückende Wohnbebauung ein neuer Konflikt erst geschaffen. Unter Ziff. 3.2 wird als Ziel der Raumordnung ferner deutlich, dass im Standortraum Düsseldorf / Neuss ein leistungsfähiges dezentrales Güterverkehrszentrum (GVZ) bzw. eine leistungsfähige Umschlagseinrichtung für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) entwickelt werden soll.

3.

Nach alledem ist festzustellen, dass sowohl die 119. Änderung des Flächennutzungsplanes als auch der vorhabenbezogene Bebauungsplan weder den Zielen des LEP NRW noch den Zielen des Regionalplans angepasst ist. Die Verletzung der Anpassungspflicht stellt einen Verstoß gegen zwingendes Recht dar, der eine Abwägung nicht zugänglich ist und unmittelbar zur Unwirksamkeit der beiden Planungen führt.

Wir weisen ferner auf die Zielsetzungen des Landes NRW im Rahmen des Wasserstrassen- und Verkehrskonzeptes hin, das Ihnen bereits vorliegt. Die dort erklärten Ziele sollen in der für Anfang 2010 vorgesehenen Neuauflage des Gebietsentwicklungs-

plans durch die Schaffung von Hafenkerngebieten zusätzlich raumplanerisch gesichert werden.

II.
Abwägungsfehler

Darüber hinaus leiden die Entwürfe der Flächennutzungsplanänderung und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans unter mehreren beachtlichen Abwägungsfehlern und verletzen das Abwägungsgebot. Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Das in dieser Vorschrift normierte Abwägungsgebot ist verletzt, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wenn in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, wenn die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt oder wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 05.07.1974 – 4 C 50.72 -, E 45, 309 ff.;
OVG NRW, Urteil vom 19.03.2009 – 10 D 55/07.NE -

1. Trennungsgrundsatz und Abstandserlass

Die ausgelegte Bauleitplanung beachtet die Anforderungen des § 50 BImSchG im Hinblick auf den allgemeinen **Trennungsgrundsatz** nicht ausreichend.

§ 50 BImSchG dient im Sinne des **Vorsorgeprinzips** der planerischen Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch die Trennung emittierender Betriebe und schützenswerter Gebiete. Erfasst werden dabei alle Immissionen, in erster Linie Luftverunreinigungen und Lärm. In Nordrhein-Westfalen werden diese Anforderungen durch den **Abstandserlass 2007** konkretisiert. Auf ihn kann im Regelfall im Sinne einer Sachverständigenempfehlung zurückgegriffen werden, von der jedoch im Einzelfall bei sachgerechter Abwägung abgewichen werden kann.

VerfGH NRW, Urteil vom 11.07.1995, – 21/93 -, NVwZ 1996, 262;
OVG NRW, Urteil vom 17.10.1996 – 7 A D 122/94.NE -, BRS 58 Nr. 30

Als Abwägungsdirektive haben diese Anforderungen einen **besonderen** planerischen Rang. Eine Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange ist deshalb nur möglich, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht geboten ist.

BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075.04 -, E 125, 116

Ausnahmen von der grundsätzlichen Beachtungspflicht kommen vor allem bei der Überplanung vorhandener Gemengelage in Betracht, während die Vorgaben des § 50 BImSchG besonders streng ausfallen, wenn es zur **Neuplanung** eines Gebietes kommt.

Diese Anforderungen werden nicht in dem ausreichenden Maße berücksichtigt. Die für die sachgemäße Anwendung des Trennungsgebotes in der planerischen Abwägung unerlässliche konkrete Bestandsaufnahme hat nicht in einem ausreichenden Maße stattgefunden. Eine Einordnung der bestehenden Betriebe im Hafengebiet in die Abstandsliste 2007, ist soweit ersichtlich, nicht erfolgt, so dass unklar bleibt, ob die beabsichtigte Neuplanung von Mischgebieten den gesetzlichen Anforderungen genügt.

2. Neue Standortzuweisung und Gebot der Konfliktbewältigung

Die ausgelegte Bauleitplanung ist darüber hinaus auch deshalb abwägungsfehlerhaft und unwirksam, weil sie das Wesen einer planerischen Standortzuweisung grundlegend verkennt.

Ob und in welchem Umfang ein Vorhaben der planerischen Steuerung bedarf, hängt davon ab, welche Probleme seine Einordnung in die Umgebung aufwirft. Lässt sich die Koordinierung der Belange sachgerecht nur im Wege einer Abwägung sicherstellen, so ist dies auch ein hinreichendes Anzeichen für bodenrechtlich relevante Auswirkungen, die geeignet sind, ein Planungsbedürfnis auszulösen.

BVerwG, Beschluss vom 11.08.2004 – 4 B 55.04 -, BauR 2005, 832 ff.

Bei der konkreten Planung werden die sich aus der Planbedürftigkeit ergebenden Anforderungen und die Reichweite des **Gebotes der planerischen Konfliktbewältigung** nicht hinreichend gewürdigt. Von einer abschließenden Konfliktbewältigung im Bebauungsplan darf die Gemeinde Abstand nehmen, wenn die Durchführung der als not-

wendig erkannten Maßnahmen der Konfliktlösung außerhalb des Planungsverfahrens auf der Stufe der Verwirklichung der Planung sichergestellt oder zu erwarten ist. Ist die künftige Entwicklung im Zeitpunkt der Beschlussfassung hinreichend sicher abschätzbar, darf die Gemeinde dem bei ihrer Abwägung Rechnung tragen.

BVerwG, Beschluss vom 08.11.2006 – 4 BN 32/06 -, Juris;
vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 02.04.2008 – 4 BN 6.08 -, ZfBR 2008, 592;
Beschluss vom 21.02.2000 – 4 BN 43.99 -, BRS 63 Nr. 224;
OVG NRW, Beschluss vom 24.03.2005 – 10 B 2003/04.NE –

Die Lösung des festgestellten Lärmkonfliktes soll hierdurch ein **integriertes Immissionsschutzkonzept** erfolgen. Im Bebauungsplan sei ein Immissionsschutzkonzept festgesetzt, das auf die Schaffung von Immissionsorten verzichte. Durch geeignete bauliche Vorkehrungen (sogenannte Winterbalkone, zweite Fassadenebene etc.) werde gewährleistet, dass in schutzbedürftigen Räumen im Sinne der TA-Lärm die maßgeblichen Innenpegel eingehalten werden könnten. Die sogenannten Winterbalkone selbst seien nach Größe und Zuschnitt zum dauernden Aufenthalt von Personen nicht geeignet. Aufgrund der Schalldämmung der innenliegenden Fenster der Winterbalkone in gekippten Zustand, der von der ständigen Rechtsprechung mit 15 dB(A) angegeben werde, könnten die in der VDI 2719 empfohlenen Rauminnenpegel eingehalten werden. Im Sinne einer vorbeugenden Konfliktvermeidung würden entsprechende Maßnahmen an allen Hafen zuwandten Fassaden im Mischgebiet vorgesehen. Der Nachweis der Einhaltung der Innenwerte sei im **Baugenehmigungsverfahren** zu führen. Durch den Verzicht auf die Schaffung von Immissionsorten im Sinne der TA-Lärm und die Aufnahme eines Hinweises auf die bestehende Lärmvorbelastung des Plangebietes seien nachträgliche Anordnungen zu Lasten der bestehenden Betriebe ausgeschlossen. Es werde hierbei bewusst von herkömmlichen Regelungsansätzen abgewichen. Ein Abstellen auf Außenlärmpegel sowie die Schaffung von Immissionsorten im Sinne der TA-Lärm wäre für die bestehenden Betriebe im Hafengebiet mit Nachteilen verbunden. Trotz Überschreitung des nächtlichen Immissionsrichtwertes für ein Mischgebiet könnten durch die Kombination von planerischen und passiven Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für die Nacht betragen in einem Mischgebiet 45 dB(A), im Allgemeinen Wohngebiet 40 dB(A). In der Anmerkung wird darauf hingewiesen, dass bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) selbst bei nur teilweise geöffne-

tem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich sei. Die TA-Lärm bestimmt den Immissionsrichtwert für die Nacht für Mischgebiete mit 45 dB(A), für Allgemeine Wohngebiete mit 40 dB(A). Der für die Einhaltung der TA-Lärm maßgebliche Immissionsort liegt gemäß A 1.3 des Anhangs zur TA-Lärm bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raums, bei unbebauten Flächen an dem am stärksten betroffenen Rand der Fläche, wo nach dem Planungsrecht Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen erstellt werden dürfen. Da die TA-Lärm auf **Außenpegel** abstellt, besteht weiterhin die begründete Besorgnis, dass bei Lärmbeschwerden der (neuen) Nachbarn die zuständige Behörde nach Maßgabe der TA-Lärm auf die **Außenpegel** abstellt und nicht auf den Innenpegel. Ob die hier zuständigen Immissionsschutzbehörden, nämlich der Rhein-Kreis Neuss sowie die Bezirksregierung Düsseldorf, im Falle einer Nachbarbeschwerde ebenfalls auf den Innenpegel in den schutzbedürftigen Räumen abstellt, lässt sich den Planunterlagen nicht entnehmen. Selbst wenn dies der Fall wäre, ist jedoch zu besorgen, dass jedenfalls ein Verwaltungsgericht auf eine entsprechende Nachbarklage hin auf Grundlage der TA-Lärm entscheiden würde. Weder im Bundesimmissionsschutzgesetz noch in der TA-Lärm findet sich bei der Beurteilung von Gewerbelärm eine belastbare Rechtsgrundlage, wonach auf die Einhaltung von **Innenpegeln** abzustellen ist.

3. Etikettenschwindel MI 2

Nach der textlichen Festsetzung Nr. 1.1.2 „Mischgebiet MI 2“ sind nur Wohngebäude zulässig. Der Bereich des MI 2 entspricht im Wesentlichen dem Geltungsbereich des VEP „Hafenquartier“. Es handelt sich hierbei um das „**Herzstück**“ der Planung, in dem eine vier- bis sechsgeschossige (ausschließliche) Wohnbebauung geplant ist.

Ein Mischgebiet liegt indes nur dann vor, wenn es sich um eine „sowohl qualitativ als auch quantitativ zu verstehende Durchmischung von Wohnen und nicht wesentlich störendem Gewerbe“ handelt; daran fehlt es, wenn eine der beiden Nutzungsarten nach Anzahl und/oder Umfang beherrschend und in diesem Sinne „übergewichtig“ in Erscheinung tritt.

BVerwG, Urteil vom 04.05.1988 – 4 C 34.86 -

Bei der Ausweisung von Baugebieten als Mischgebiet ist darauf zu achten, dass die Ansiedlung von nicht wesentlichen störenden Gewerbebetrieben tatsächlich möglich

und zumindest auch zu erwarten ist. Demgegenüber stellt es einen **Etikettenschwindel** dar, wenn ein im Wesentlichen nur zu Wohnzwecken genutzter und künftig zu nutzender Bereich etwa im unmittelbaren Einwirkungsbereich hoch belasteter Verkehrswege oder emittierender gewerblicher Nutzungen nur aus Gründen geringerer Schutzansprüche der an sich nur vorhandenen und/oder geplanten Wohnbebauung als Mischgebiet festgesetzt wird.

> *vgl. etwa OVG NRW, Urteil vom 19.10.1993 – 10a NE 41/89 –, VGH BW, Beschluss vom 20.06.1995 – 8 S 237/95 –, BayVGH, Urteil vom 03.04.2007 – 25 N 03.1282 –*

Eine horizontale Gliederung von Mischgebieten in Bereiche nur zum Wohnen und Bereiche für nicht wesentlich störendes Gewerbe scheidet insbesondere dann aus, wenn in Wahrheit **zwei unterschiedliche Baugebiete** festgesetzt worden sind, wie dies aufgrund des Umfanges des VEP und des MI 2-Gebietes hier der Fall ist.

4. Unzureichende Berücksichtigung von betrieblichen Erweiterungsinteressen

Die ausgelegte Bauleitplanung stellt sich darüber hinaus auch deswegen als abwägungsfehlerhaft dar, da sie den Erweiterungsinteressen des Hafens und der dort ansässigen Betriebe nicht Rechnung trägt.

An verschiedenen Stellen der Planunterlagen ist davon die Rede, dass städtebauliches Ziel die „**Sicherung**“ des Hafens und der dort ansässigen Betriebe sei. Die Beschränkung auf eine Bestandssicherung der dort ansässigen Betriebe trägt jedoch den berechtigten Erweiterungsinteressen des Hafens und der dort ansässigen Betriebe nicht Rechnung – ungeachtet dessen, dass nach den vorstehenden Ausführungen auch der Bestandsschutz des Hafens und der Betriebe nicht erreicht und sichergestellt wird. Für die Stadt Neuss stellt der Hafen als Bindeglied zwischen Industriegewerbe und Handel sowie den drei Verkehrsträgern Wasserweg, Schiene und Straße bereits seit dem Mittelalter das wirtschaftliche Rückrat dar. Die Erhaltung und Förderung der Funktionsfähigkeit des Hafens und der dort ansässigen Betriebe muss daher zentrales Anliegen aller relevanten planerischen Erwägungen sein. Nicht nur durch die geplante Festsetzung von Mischgebieten, sondern auch durch die Herabzonung einer bisherigen hafenafinen Industriefläche an der Industriestraße zu einem Gewerbegebiet verschlechtert sich die Situation für die in der Umgebung ansässigen Betriebe, da sich erstmalig die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit dieser Fläche nach einem Gewerbegebiet

richten soll. Für ein Gewerbegebiet gelten z.B. bei der Beurteilung nach TA Lärm geringere Immissionsrichtwerte und Spitzenpegel. Welche Auswirkungen diese geplante Herabzonung für die vorhandenen Betriebe hat, ist nicht ermittelt, geschweige denn untersucht worden.

5. Unzureichende Ermittlung und Bewertung von Immissionen

Gegen die Ermittlung und Bewertung der Lärm- und Geruchsimmissionen als Tatsachengrundlage für die getroffenen Festsetzungen und ihre abwägende Begründung bestehen nach externer sachverständiger Prüfung ebenfalls erhebliche Einwendungen.

a.

Das im Januar 2009 vorgelegte **Schallschutzgutachten der Firma Peutz Consult** (Version VL 6550-2) ist überarbeitet worden, es liegt die Version VB 6550-4 des Gutachtens in der Version vom 23.12.2010 / 18.01.2011 vor. Dieses Gutachten baut offensichtlich auf dem oben zitierten vorausgegangenen Gutachten auf, der Nummerierung nach müsste es noch eine Version **3** zwischenzeitlich gegeben haben, die allerdings nicht ausgelegt worden ist.

aa.

Bei der Durchsicht des Gutachtens fallen viele zum Teil **wesentliche Änderungen** in Details auf. Dies ist eine bei einer Überarbeitung eines Gutachtens in der Regel zu erwartende Tatsache. Einige dieser Änderungen betreffen dabei Zahlenangaben, die sich auf die Berechnungen der Geräuschemissionen und Geräuschimmissionen bemerkbar machen können. Andere Änderungen beinhalten komplett neu eingefügte Kapitel, die sich zum Beispiel speziell mit der in der Bauleitplanung üblichen Schallemissionskontingentierung (neues Kapitel 7) oder mit der Problematik der tieffrequenten Geräusche (neues Kapitel 9) beschäftigen. Auch wurden erstmals konkrete Messungen vorgestellt (Kapitel 8).

bb. Hinweise zu Kapitel 7 - Schallemissionskontingentierung

Das Verfahren der Schallemissionskontingentierung nach DIN 45691 ist ein in der Bauleitplanung übliches Verfahren zur Bemessung der Schallemissionen einzelner Teilflächen eines Plangebietes.

Insbesondere zusammen mit der graphischen Darstellung des Verfahrens in Anlage 14 des neuen Gutachtens der Firma Peutz Consult wird das Verfahren im Gutachten in

ansprechender Form beschrieben. Die Materie der Schallemissionskontingentierung ist allerdings so komplex, dass selbst mit Lesen der zugehörigen DIN Norm DIN 45691 das Verständnis des Verfahrens selbst für Personen, die sich nicht täglich mit der technischen Akustik beschäftigen, ohne akustische Berater kaum verständlich ist. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass Schallemissionskontingente LEK reine Hilfszahlen sind, die nur dazu dienen, Schallimmissionskontingente LIK an festzulegenden Immissionspunkten zu berechnen, die dann wiederum Auslegungsbasis für schalltechnische Prognosegutachten in den jeweiligen Genehmigungsverfahren zur Errichtung der entsprechenden Anlagen in den entsprechenden Teilgebieten des Plangebietes darstellen. Das Schallemissionskontingentierungsverfahren der DIN 45691 ist somit eine einheitliche Konvention, aus der das eigentliche Vermögen einer Fläche Schall abzustrahlen nicht direkt abgeleitet werden kann. In diesem Punkt unterscheidet sich das Schallemissionskontingentierungsverfahren der DIN 45691 von den früher angegebenen (immissionswirksamen) flächenbezogenen Schalleistungspegeln.

Ohne auf die unterschiedlichen Berechnungsverfahren hier im Detail eingehen zu wollen, kann näherungsweise davon ausgegangen werden, dass in Abhängigkeit der Schallausbreitungsbedingungen die Zahlenwerte der Schallemissionskontingente und der immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel in der Größenordnung von plus/minus 2 dB voneinander abweichen. Dies entspricht zwar, bezogen auf den Energieerhalt, dem Faktor 1,6, für die folgenden Betrachtungen ist dies jedoch nicht erheblich.

Wesentlich ist, dass nach Kapitel 5.2.3 der DIN 18005 - 1, Ausgabe 2002, der Standardwert des flächenbezogenen Schallleistungspegels für ein Industriegebiet tags und nachts
LWA'' = 65 dB und für ein Gewerbegebiet tags und nachts LWA'' = 60 dB beträgt. Diese Werte können im Rahmen der oben genannten Abweichung dem Schallemissionskontingent LEK dann gleichgesetzt werden, wenn keine Zusatzkontingente für Richtungssektoren entsprechend Anhang C 3.3 der DIN 45691 festgelegt werden. Eine Festlegung von Zusatzkontingenten für Richtungssektoren ist in Kapitel 7 des Gutachtens der Firma Peutz Consult nicht enthalten und auch nicht im VEP vorgesehen.

Bei einer Schallausbreitung über Wasser sind die zulässigen Schallemissionskontingente größer als die zulässigen flächenbezogenen Schallleistungspegel.

Somit lassen sich aus den in der Tabelle 7.2 des Abschnittes 7.3 des Berichtes der Firma Peutz Consult angegebenen Schallemissionskontingenten Vergleiche mit der Nutzbarkeit der einzelnen Grundstücke in Hinblick auf ein Standardgrundstück im GE- oder GI-Gebiet ziehen. Mit Schallemissionskontingenten für die Nachtzeit von maximal LEK = 50 dB pro m² Grundstücksfläche entspricht die zugestandene Schallemission der hier zu betrachtenden Flächen nur noch 3 % des in einem Industriegebiet üblichen, bei einem Wert von LEK = 46 dB sind dies etwas mehr als 1%. **Werte dieser Größenordnung schließen eine Nutzung des Gebietes in der Nachtzeit praktisch aus**.

Beispielsweise ergibt sich aus der auch im Gutachten der Firma Peutz Consult zitierten 6. Ausgabe der Parkplatzlärmstudie (hier Abschnitt A 2.1), dass bei den angegebenen Zahlenwerten für die **Schallemissionskontingente noch nicht einmal ein Betriebsparkplatz auf den Teilflächen errichtet** werden kann, von dem während der Nachtzeit innerhalb einer Stunde lediglich pro Parkbox ein einziges Fahrzeug abfahren darf, da bei dem Ausgangswert LW0 von 63 dB, einen Zuschlag KI für die Impulshaltigkeit von 4 dB und einer der Parkbox zuzurechnenden Teilfläche von mindestens 22 m² sich schon eine flächenbezogene Schallleistung von LWA'' = 53.5 dB ergibt, die unter Betrachtung der obigen Differenz zu der LEK - Angabe immer über der Vorgabe für diese Teilflächen liegt. Wenn somit ein Betriebsparkplatz auf einer solchen Teilfläche errichtet werden soll, von dem die Mitarbeiter der Spätschicht eines Betriebes somit nach 22°° Uhr das Betriebsgelände verlassen sollen, ist bei LEK= 50 dB in etwa die gleiche Fläche, die die belegten Parkboxen des Betriebsparkplatzes einschließlich Rangierfläche und Zufahrtsanteil verbrauchen, noch einmal zur Kompensation erforderlich, damit die entsprechende obige Schallemissionskontingentierungsvorgabe überhaupt eingehalten werden kann. Bei einem Wert von LEK=46 dB ist dies etwa die fünffache Fläche. Auf dieser Fläche darf keine Aktivität mehr stattfinden.

Es gibt noch eine Vielzahl anderer Plausibilitätsbetrachtungen, die zeigen, dass Schallemissionskontingente in der festgelegten Größenordnung praktisch einen Nutzungsausschluss darstellen.

Somit ist festzustellen, dass die Einschränkung des GI- bzw. GE-Gebietes durch die Festlegung der Schallemissionskontingentierung den **wesentlichen Charakter insbesondere eines GI-Gebietes zerstört**, nämlich die Möglichkeit, Betriebe die in Hin-

blick auf Immissionen stören und eine dreischichtige Betriebsweise erfordern, dort überhaupt unterzubringen.

Dieses sich rein aus dem Berechnungsverfahren ableitbare Ergebnis zeigt, dass die Festlegung solcher Werte nicht mit dem Anspruch eines Gebietes in Hinblick auf sein im Bebauungsplan dargestellten Gebietscharakter (GI) mehr vereinbart ist.

Es stellt sich somit die Frage, warum das Berechnungsverfahren der Schallemissionskontingente insbesondere für die Nachtzeit so niedrige Werte ergibt, wohingegen während der Tageszeit Schallemissionskontingente in realistischen Größenordnungen vorgesehen sind. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass die von der Firma Peutz Consult durchgeführten Berechnungen sicherlich mathematisch / physikalisch korrekt sind. Somit ist das Ergebnis der Schallemissionskontingentierungsberechnungen eine Frage der für die Berechnungen im Vorfeld festgelegten Ansätze, insbesondere der Gesamtimmissionswerte LGI und der PlanwerteLPI. Diese in der Tabelle 7.1 angegebenen Werte gehen offensichtlich davon aus, dass es zulässig ist, auch im Rahmen der Bauleitplanung das **Irrelevanzkriterium** des Abschnittes 3.2.1 Abs. 2 der TA-Lärm anzuwenden, nach dem eine Anlage aus der Sicht des Immissionsschutzes Lärm genehmigungsfähig ist, wenn die von ihr erzeugte Zusatzbelastung irrelevant ist, also die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB unterschreitet.

Ob die Werte der Tabelle 7.1 zutreffend und ein solcher Ansatz überhaupt richtig ist, ist zu bezweifeln:

Zum einen stellt sich die Frage nach der Gültigkeit der Immissionsrichtwerte an den angegebenen einzelnen Immissionspunkten und ihre Ableitung aus den einzelnen Bebauungsplänen und deren Vorläufern, die zum Teil schon erheblich älter sind, als die hier zur Anwendung kommenden Gesetze. Der Immissionspunkt I der Tabelle 7.1 des Gutachtens der Firma Peutz Consult mit der Bezeichnung Düsseldorfer Straße 60 liegt entsprechend der Bebauungsplannummer 149, Blatt 4, nicht in einem allgemeinen Wohngebiet, sondern in einem Mischgebiet, wobei den Neuss -Düsseldorfer Häfen seitens des Planungsamtes der Stadt Neuss eine Planausgabe mit Datum vom 05.05.1970 als zur Zeit gültig vorgelegt wurde. Der nördlich angrenzende Bereich der Düsseldorfer Straße zwischen der Blücherstraße und der Gneisenau Straße weist im vorgelegten Durchführungsplan Nr. 6 mit Datum vom 02.02.1959 der Schraffur nach

Wohnflächen auf, eine Kennzeichnung als reines Wohngebiet, allgemeines Wohngebiet oder Mischgebiet ist dem Plan jedoch nicht zu entnehmen.

Bei Bebauungsplänen oder deren Vorläufern, die schon ein Alter von mehr als 40 Jahren aufweisen, stellt sich die Frage, inwieweit die Zielrichtung der damaligen Pläne der heutigen Realität überhaupt noch entsprechen. Die Neuss-Düsseldorfer Häfen haben in anderem Zusammenhang hierzu beim Rheinkreis Neuss nach der Sichtweise der zuständigen Sachbearbeiter in Hinblick auf den Schutzanspruch der hier zu betrachtenden Häuser nachgefragt und von dort die Auskunft erhalten, dass seitens des Rheinkreises Neuss für dieses Gebiet von dem Schutzanspruch eines Mischgebietes auszugehen ist, hier insbesondere, weil sich durch die Existenz der unmittelbar benachbarten Gewerbe- und Industriebetriebe dort eine Gemengelage gebildet hat. Unter diesem Ansatz ergibt sich dann das neue im VEP geplante „Wohnquartier am Hafen" als das für die Bestimmung des Schallemissionskontingente maßgebende Gebiet, welches in Hinblick auf zulässige Schallemissionen bei der reinen Betrachtungsweise nach dem Schallemissionskontingentierungsverfahren **verschärfende Ansprüche** stellt. In Verbindung mit dem geringeren Abstand und zu den zu kontingentierenden Flächen und der eindeutigen Anwendbarkeit eines Zusatzkontingents für einen Richtungssektor (zum Schutz des alten Gebietes an der Düsseldorfer Straße - siehe oben) erwirkt die Festlegung der Schallemissionskontingente eine **unnötige Verschärfung der schalltechnischen Anforderung in der Größenordnung von 10 dB** (oder umgerechnet dem Faktor 0,1 der installierbaren Schallleistung für diese Teile des Plangebietes.

Zweitens stellt sich die Frage, ob in der Bauleitplanung eine Kontingentierung unter Berücksichtigung des Irrelevanzkriteriums der TA-Lärm für eine Fläche, die etwa 10 % der Hafenfläche ausmacht, einen Wert vorgeben kann, der einem Viertel des vom Gesamthafen zulässigen Schallimmissionskontingent entsprechen darf. Hier besteht die auch im Gutachten der Firma Peutz Consult angesprochene Problematik, dass sich das Schallemissionsverhalten und hieraus ableitend das Schallimmissionsverhalten der anderen Betriebe im Hafen seitens der Firma Peutz Consult nicht realistisch ermitteln ließ. Welche Gründe die Firma Peutz Consult zu einer solchen Aussage in ihrem Gutachten veranlasst haben, sind nicht bekannt, aber sie sind vorstellbar.

Eine Schallemissionskontingentierung ist innerhalb eines Hafens aus verschiedenen Gründen mit der Struktur und Nutzung eines Hafens nicht in Einklang zu bringen, weil insbesondere die im Berechnungsverfahren der Schallemissionskontingentierung anzu-

nehmende **Gleichzeitigkeit der Nutzung alle Teilflächen mit voller Ausschöpfung der zuzugestehenden Kontingente** in einem Hafengebiet nicht gegeben ist.

Die in Kapitel 8 beschriebene offensichtlich aus obigem Grund von der Firma Peutz Consult durchgeführte „**Langzeitmessung**" über sieben Tage, die sicherlich nicht die Geräuschsituation innerhalb des Neusser Hafens auch nur an dem festgelegten Messpunkt realistisch charakterisieren kann, liefert ein **Zufallsergebnis** für einen Zeitraum innerhalb einer Wirtschaftskrise, das unter realistischen Bedingungen sicherlich am unteren Rand desjenigen liegt, was eigentlich zu erwarten ist. Dieses Ergebnis beinhaltet allerdings noch nicht die Schallemissionen aus großen Teilen des hier zu betrachtenden Plangebiets (Hafenmole 1), da dieser Teil des Plangebiets zur Zeit noch brachliegt. Es stellt zudem nicht die Situation an den existierenden Wohnhäusern im nördlicheren Bereich an der Düsseldorfer Straße dar, die für alle Entscheidungen der zuständigen Behörden im Rahmen von Untersuchungen zu Verfahren nach Ziffer 5.1 bis 5.3 der TA-Lärm als Basis erforderlich wäre.

Wird zur Erläuterung der physikalischen Zusammenhänge betrachtet, dass entsprechend den Ausbreitungsbedingungen der VDI 2714 / DIN ISO 9613 Teil 2 näherungsweise von einer Pegelabnahme von 6 dB pro Entfernungsverdopplung ausgegangen werden kann, andererseits aber zur Erhöhung der Gesamtschallleistung einer Fläche bei gleichem flächenbezogenem Schallleistungspegel um 6 dB jeweils eine Vervierfachung der Fläche erforderlich ist, ist schnell zu erkennen, dass der Einfluss der weiteren Hafenbereiche auf den als repräsentativ angenommenen Messpunkt wesentlich bedeutender ist, als im Gutachten der Firma Peutz Consult bisher angenommen wurde.

Wird zudem noch berücksichtigt, dass erfahrungsgemäß Messungen in Häfen stark schwankenden Ergebnisse in Abhängigkeit der jeweils im Nahbereich der einzelnen Messpunkte stattfindenden Hafenaktivitäten aufweisen, stellt sich die Frage, wie aussagekräftig die im Gutachten aufgeführten Messergebnisse überhaupt sind.

Der Versuch mit einer unbemannten Dauermessstation über eine Langzeitmessung ein auch nur annähernd akzeptables Ergebnis als Basis für weitere Berechnungen, insbesondere auch die Festlegung von Schallemissionskontingenten zu erhalten, muss als gescheitert angesehen werden. Trotzdem lässt sich aus den Ergebnissen des Versuches ableiten, dass an den hier zu betrachtenden Gebieten des Plans, in denen Wohnnutzung vorgesehen ist, schon jetzt eine Geräuschsituation vorliegt, die die Richtwerte eines

Mischgebietes für die Nachtzeit deutlich und weit überschreitet, wobei ggf. von noch höheren Werten als gemessen ausgegangen werden kann.

cc. Zu Kapitel 9, tieffrequente Geräusche

Die Ausführungen des Kapitels 9 „tieffrequente Geräusche und Tonhaltigkeit" des Gutachtens der Firma Peutz Consult, enthalten einen schweren Anwendungsfehler. Es ist richtig, dass das Prüfkriterium zur Bestimmung, ob Geräusche maßgebliche tieffrequente Bestandteile enthalten darin besteht, zuerst die Bestimmung der Differenz des A-bewerteten und C-bewerteten Pegels ist, dies aber grundsätzlich im **Inneren von Räumen**. Die Existenz von tieffrequenten Geräuschen aus einer Messung **im Freien** ableiten zu wollen, funktioniert nur in eine Richtung:

Werden im Freien Geräusche gemessen, deren Differenz zwischen A und C- Bewertung mehr als 20 dB beträgt, so ist das Auftreten von tieffrequenten Geräuschen in betroffenen Räumen sehr wahrscheinlich. Liegt die Differenz unter 20 dB, so ist das Auftreten tieffrequenter Geräusche jedoch bei weitem nicht ausgeschlossen.

Dies liegt zum einen daran, dass die pegelbestimmenden, hochfrequenten Anteile von Messungen im Freien bei summarischer Betrachtung den Unterschied der tieffrequenten Anteile einfach verdecken und zum anderen daran, dass die Filterwirkung der Umfassungsbauteile der einzelnen Räume mit ihrer Tiefpasscharakteristik eine Veränderung der Frequenzverteilung in Räumen erzeugen, die durch Raumresonanzen, die zudem meist im tieffrequenten Bereich auftreten und Bauteilresonanzen ggf. noch erheblich verstärkt wird. Es besteht keine Möglichkeit, mit realistischem Aufwand das Auftreten von tieffrequenten Geräuschen im Vorhinein exakt zu prognostizieren, weil der Umfang der hierfür notwendigen Ermittlungstätigkeiten unermesslich groß ist (alle ggf. betroffenen Aufenthaltsräume müssten jeweils einzeln untersucht werden).

Gerade aber **Schiffsmotoren** mit ihren niedrigen Drehzahlen sind in der Lage, tieffrequente Geräusche zu erzeugen. Üblicherweise liegt die Frequenz der tonalen Komponente im Abgasstrom von Verbrennungsmotoren (Auspuff) beim ganzzahligen Vielfachen der halben Maschinendrehzahl, wobei der Faktor u.a. durch die Anzahl der Zylinder bestimmt wird. Je weniger Zylinder die Maschine aufweist und je niedriger die Drehzahl ist, umso tiefer liegt die Grundfrequenz des meist über den Abgasweg abgestrahlten Geräusches. So erzeugen zum Beispiel Motoren von Blockheizkraftwerken bei konstanten Drehzahlen von 1.500 U/min entsprechend 25 Hz deutliche tonale

Komponenten bei 75 Hz, wenn die Maschine 6 oder 12 Zylinder aufweist. Großvolumige Schiffsmotoren laufen allerdings in der Regel mit noch niedrigeren Drehzahlen und weisen oft nur wenige Zylinder auf. Bei welcher Frequenz eines fahrenden Schiffsmotors eine Eigenresonanz im Raum getroffen wird, ist ein reines Zufallsergebnis, das sich im Vorhinein nicht bestimmen lässt. **Bauliche Abhilfemaßnahmen gegen das Auftreten tieffrequenter Geräusche innerhalb von Räumen sind kaum möglich**. Da Luftschall im unteren Frequenzbereich auf dem Ausbreitungsweg kaum (zusätzlich zur geometrischen Ausbreitungsdämpfung Adiv) bedämpft wird, tragen tieffrequente Geräusche sehr weit.

dd.
Der zuvor übersandte schalltechnische Bericht VL 6550-2 vom 13.01.2009 der Firma Peutz Consult Beratende Ingenieure VBI beschäftigte sich überwiegend mit der Verkehrslärmsituation aus Straßen- und Schienenverkehrslärm, der aus den Hafengebieten und den westlich gelegenen Stadtteilen von Neuss auf das hier zu betrachtende Plangebiet einwirkt. Inwieweit diese Berechnungen und Betrachtungen korrekt sind, kann mangels Überprüfbarkeit der entsprechenden Basisgrundlagen nicht beurteilt werden, allerdings ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Berechnungsverfahren durch die Verwendung einschlägiger Berechnungsprogramme korrekt sind.

Somit soll auf die Berechnungen aus Straßen- und Schienenverkehrslärm mit Ursachen außerhalb des Hafengebietes hier zunächst nicht eingegangen werden. Auf die Geräuschimmissionen durch Verkehrslärm, ausgehend von Geräuschen innerhalb des Hafengebietes, wird weiter unten eingegangen.

Der wesentliche Bestandteil, der hier allerdings zu betrachten ist, ist der Anteil des **Gewerbelärms**. Dies liegt in der Besonderheit der für Gewerbelärm geltenden Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit den Vorgaben der 6. allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA-Lärm), die den von Lärm betroffenen Nutzern von Wohn-, Schlaf- oder Arbeitsräumen im Sinne der DIN 4109 ein Anrecht auf die Einhaltung festgelegter Immissionsrichtwerte im Hinblick auf die Geräuschbelastung durch gewerbliche Immissionen einräumen, die von der jeweiligen Gebietsausweisung des betreffenden Gebietes, in dem sich diese Aufenthaltsräume befinden, abhängig sind. Dabei wird in der TA-Lärm auch unter Berücksichtigung einer eventuell vorhandenen gewachsenen Gemengelage ein maximaler Immissionsrichtwert von tagsüber 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) dem Wohnen

allgemein zugestanden. Diese Werte entsprechen denen eines Mischgebietes (MI) sowie dies in großen Teilen des hier zu betrachtenden Teilgeltungsbereiches West des Plangebietes vorgesehen ist. Die Besonderheit liegt darin, dass nach einschlägiger Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes NRW die einzuhaltenden Immissionsrichtwerte 0,5 Meter außen vor dem geöffneten Fenster eines Wohn-, Schlaf- oder Arbeitsraumes im Sinne der DIN 4109 gelten, was bedeutet, dass passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) als Lösung einer eventuell auftretenden Konfliktsituation zumindest im Rahmen der Neuplanung eines Gebietes im Hinblick auf gewerbliche Immissionen nicht in Frage kommen.

Eine solche strikte Vorgabe gibt es für Verkehrslärmimmissionen aus Verkehr auf öffentlich gewidmeten Straßen-, Schienen- oder Wasserwegen nicht.

Auch wenn die DIN 18005 „ Schallschutz im Städtebau“ als einschlägige DIN Norm im Rahmen der Bauleitplanung vom Grundsatz her entsprechend ihrem Einführungserlass nur hinweisenden Charakter hat, darf eine Bauleitplanung die Vorgaben der TA-Lärm als später anzuwendende allgemeine Verwaltungsvorschrift in immissionsrechtlichen oder baurechtlichen Genehmigungsverfahren nicht übergehen. Die TA-Lärm ist somit auch im Bauleitplanverfahren zu berücksichtigen. Somit bindet das Gutachten der Firma Peutz Consult richtigerweise die TA-Lärm in seine Betrachtungen mit ein (siehe hierzu die Abschnitte 4.3 und 7 sowie die Anlagen 11 und 12 des Gutachtens).

Allerdings beschränkt das Gutachten seine Betrachtungen nur auf den unmittelbaren Nachbarbereich des Plangebietes und das Plangebiet selber (Abschnitt 7.3.1) und zitiert hinsichtlich der anderen Schallemissionen zwei fremde Gutachten oder Untersuchungen aus den Jahren 2000 bis 2002, wobei diese Untersuchung dem Zitat nach offensichtlich hauptsächlich aus Immissionsmessungen bestehen, deren nähere Umstände hier nicht dargestellt sind.

Aus einer vergleichbaren Problematik im Düsseldorfer Teil der Neuss Düsseldorfer Häfen ist bekannt, dass Immissionsmessungen in unmittelbarer Hafennähe oder gar innerhalb des Hafens im Hinblick auf Aussagen zur Bauleitplanung vollkommen ungeeignet sind, da sie in der Regel Zufallsergebnisse darstellen, die von der jeweiligen momentanen Art der Hafennutzung abhängig sind. Bei vergleichbaren Messungen im Düsseldorfer Hafen an immer den gleichen Messpunkten wurden Pegel mit einer **Schwankungsbreite von teilweise deutlich über 10 dB** festgestellt, wobei noch nicht

einmal zu erkennen war, ob die festgestellten Pegel ihre Ursache in den anzurechnenden gewerblichen Geräuschen oder ihre Ursache in dem unvermeidbaren Anteil des Straßenverkehrslärms auf öffentlichen Straßen hatten.

Durch Messungen an Immissionspunkten in der Nachbarschaft von Häfen kann für den Fall, dass der Anteil des Fremdgeräusches die Messung nicht bestimmt, lediglich festgestellt werden, ob Richtwertüberschreitungen vorhanden oder möglich sind. Messungen, die Ergebnisse liefern, die deutlich unter den Richtwerten liegen, können alleine schon dadurch bedingt sein, dass wesentliche Anlagen im Hafen zum Zeitpunkt der Messungen zufälligerweise nicht in Betrieb sind. Dies ist für einen Hafen keine Ausnahmesituation, sondern die Realität, da insbesondere Verladeanlagen nur dann in Betrieb genommen werden, wenn die entsprechenden Schiffe an den entsprechenden Stellen entladen werden müssen. Es ist darauf hinzuweisen, dass seit 2000 bzw. 2002 mehr als sieben Jahre vergangen sind, in denen sich wesentliche Veränderungen auch innerhalb des Neusser Teils des Neuss Düsseldorfer Hafens ergeben haben.

Ebenso werden sich in der Zukunft sicherlich erhebliche Veränderungen weiterhin ergeben. Dies ist im Rahmen einer Planung, die ja zukunftsgerichtet ist, mit zu berücksichtigen.

Es stellt sich somit die Frage, ob die vorgelegte gutachterliche Betrachtung der Firma Peutz Consult die Problematik der Einwirkung von Schallemissionen aus Quellen außerhalb des Plangebietes auf die innerhalb des Plangebietes neu zu planenden Immissionspunkte einerseits in ausreichendem Umfang erfasst hat und andererseits potentielle Veränderungen der Gebiete außerhalb des Plangebietes im Hinblick auf die hierdurch erzeugten Einwirkungen innerhalb des Plangebietes ausreichend berücksichtigt hat und für eine entsprechende Regelung dieser Berücksichtigung gesorgt hat. Dies ist nach den bisherigen Erkenntnissen aus dem vorgelegten Gutachten beides nicht der Fall.

Die TA-Lärm kennt den Begriff des **Einwirkungsbereiches** einer Anlage. Einwirkungsbereich einer Anlage sind die Flächen, in denen von der Anlage ausgehende Geräusche einen Beurteilungspegel verursachen, der weniger als 10 dB unter dem für diese Fläche maßgeblichen Immissionsrichtwert gilt. Bei einer geplanten Ausweisung der neuen Wohnhäuser als Mischgebiet mit einem Nachtrichtwert von 45 dB(A) liegt somit der Wert für die Beurteilung des Einwirkungsbereichs hier bei 35 dB(A). Unter

der Voraussetzung, dass maßgebliche Schallquellen in Hafengebieten immer sehr hoch liegen (Kräne, Abluftanlagen und Filteranlagen von Silos, hohe Gebäude) und das hier hohe Gebäude (6 Etagen !) als Immissionspunkte anzusehen sind, weiterhin unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Schallausbreitung innerhalb eines Hafengebietes zum Teil über Wasser und zum Teil über befestigtes Gelände erfolgt, kann in erster Nährung davon ausgegangen werden, dass auf dem Schallausbereitungsweg zwischen der Schallquelle und dem Immissionspunkt lediglich eine Pegelminderung durch die geometrische Pegelabnahme A_{div} zu berücksichtigen ist. Für zusätzliche Pegelminderungen, z.B. durch Gebäudestrukturen und Luftabsorption, soll hier sicherheitshalber konservativ ein Betrag von 3 dB unabhängig von der Entfernung im Hinblick auf diese Stellungnahme berücksichtigt werden.

Dann liegt ein Immissionspunkt hier nicht mehr im Einwirkungsbereich der Anlage, wenn er folgende Abstände zur Anlage in Abhängigkeit der von der Anlage erzeugten Schallleistung aufweist:

tags		nachts	
Entfernung	Schallleistung	Entfernung	Schallleistung
M	L_{WA} in dB	m	L_{WA} in dB
50	95	50	80
100	101	100	86
150	104,5	150	89,5
200	107	200	92
300	110,5	300	95,5
400	113	400	98
500	115	500	100
800	119	800	104
1000	121	1000	106

Solange somit sicher ist, dass die entsprechenden Anlagen im Hafen bei einem Tagesbetrieb nur tags und bei einem Nachtbetrieb sowohl tags als nachts in Abhängigkeit der Entfernung zum Immissionspunkt die obigen Schallleistungspegel nicht erreichen, liegen die Immissionspunkte nicht mehr im Einwirkungsbereich der Anlage, woraus folgt, dass sie bei alleiniger Anwendung der Vorgaben der TA-Lärm diese Anlagen nicht mehr zu berücksichtigen wären. Im Rahmen der Bauleitplanung, die eine ganz-

heitliche Betrachtung verlangt, ist solch eine Vorgehensweise jedoch ggf. nicht mehr zulässig.

Es stellt sich nun die Frage, bis zu welcher Schalleistung von einem Betrieb auszugehen ist, der nicht einzeln und im Detail untersucht werden soll. Hier hilft die Aussage der DIN 18005, die davon ausgeht, dass die immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel innerhalb eines Gewerbegebietes mit tags und nachts $L_{WA''}$ = 60 dB(A) bzw. eines Industriegebiets mit tags und nachts $L_{WA''}$ = 65 dB(A) pro m² Grundstücksfläche anzunehmen ist. Dann ergeben sich in Abhängigkeit der Grundstücksfläche folgende Schallleistungspegel.

Fläche des Grundstücks der Anlage	Schallleistungspegel bei einer gewerblichen Nutzung	Schallleistungspegel bei einer industriellen Nutzung
m²	LWA in dB	LWA in dB
100	80	85
200	83	88
500	87	92
1000	90	95
2000	93	98
5000	97	102
10000	100	105
20000	103	108
50000	107	112
100000	110	115

Somit gibt die Basisvorgabe der DIN 18005 unter Berücksichtigung der beiden obigen Tabellen den Untersuchungsbereich im Hinblick auf den Einwirkungsbereich einzelner Anlagen rund um den Immissionspunkt vor.

Im Hinblick auf die Frage, ob sich somit die hier zu betrachtenden Immissionspunkte noch im Einwirkungsbereich der Anlage befinden, oder umgekehrt, ob sich die Anlage im Auswirkungsbereich der Festlegung am Immissionspunkt befindet, kann nur dann auf eine generelle Untersuchung des Betriebes verzichtet werden, wenn sicher anzu-

nehmen ist, dass die von dem Betrieb erzeugte Gesamtschallleistung die entsprechenden Werte nicht überschreitet.

Die hierzu notwendigen Hilfsmittel sind in Form von Fachveröffentlichungen unterschiedlicher Landesumweltämter bekannt. Im Hinblick z.B. auf Verladetätigkeiten ist das Heft Merkblätter 25 des Landesumweltamtes NRW zu nennen, in dem u.a. die Schallleistungspegel typischer Hafenanlagen und im Hafen eingesetzter Fahrzeuge enthalten sind. Hier werden für KLV Anlagen Schallleistungspegel in der Größenordnung von 100 dB, für Reachstacker 110 dB und für Auf- und Absetztätigkeiten von Containern ca. 90 dB etc. angegeben. Die Schallleistungspegel einzelner typischer in Häfen oft vorhandener großer Schüttgutumschlaganlagen bzw. Materialrecyclinganlagen wie z.B. Schrottplätze lassen sich aus dem Bericht der hessischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie ableiten. Dabei liegen die Schallleistungspegel für Schrottplätze in der Größenordnung von 120 dB. Alleine das Agieren von Radladern und Baggern erzeugt ohne Berücksichtigung der Materialanteile Schallleistungspegel in der Größenordnung von 110 dB. Bei kritischen Materialien (wie Schrott, grobe Steine, Glas etc.) erhöht sich die Schallleistung erheblich. Die Schallleistung großer Lüftungsanlagen, wie sie typischerweise bei Siloanlagen und Mühlenbetrieben in Häfen vorhanden sind, überschreiten auch oft den Wert von in Summe 110 dB. Letztendlich erzeugen die auf den Betriebsgeländen vorhandenen Lkw während ihrer Fahrt Schallleistungspegel in der Größenordnung von 105 dB.

Es ist somit zu erkennen, dass der Einwirkungsbereich einzelner Anlagen bzw. der Auswirkungsbereich der hier zu betrachtenden Immissionspunkte weit über die Grenzen des hier zu betrachtenden Plangebietes und weit über die Grenzen der benachbarten Gebiete, die im Gutachten der Firma Peutz Consult erfasst worden sind, ausgeht.

Es stellt sich die Frage, wie es bei der Vielzahl der im gesamten Hafengebiet existierenden Anlagen mit ihren z.T. erheblichen zu erwartenden Schallleistungspegeln bei den zitierten Messungen zu den niedrigeren Pegeln gekommen ist. Dies ist ein für Hafengebiete typischer Effekt, der darin besteht, dass die einzelnen Anlagen eines Hafens in der Regel niemals gleichzeitig in Betrieb sind, so dass sich im Mittel wesentlich niedrigere Pegel ergeben als die, die theoretisch möglich wären, wenn alle Betriebe gleichzeitig arbeiten würden. Hierauf aufbauend ergibt sich sofort die Frage, welcher Betriebszustand eines Hafens im Rahmen einer Bauleitplanung als maßgeblich zu berücksichtigen ist. Diese Fragestellung wurde im Rahmen anderer Bauleitplanverfahren

kontrovers diskutiert. Die bisherige Auffassung der zuständigen Behörden besteht dabei darin, dass im Zuge der Planungssicherheit und der Konfliktvermeidung von einer Maximalsituation, also der Gleichzeitigkeit aller im Hafen möglichen Lärmemissionen auszugehen ist. Wird dieser Auffassung seitens der zuständigen Behörden beibehalten, so ist in Bezug auf die obigen Erkenntnisse im Rahmen einer Bauleitplanung zunächst der gesamte Hafen im Hinblick auf seine potentiellen Lärmemissionen zu untersuchen (dies ist in dem vergleichbaren Fall geschehen). Anschließend ist die potentielle Geräuschsituation zu ermitteln, die sich bei gleichzeitigem Betrieb aller Anlagen an den einzelnen Immissionspunkten einstellen kann. Nach den obigen Ausführungen im Hinblick auf zu erwartenden Schallleistungspegel ist es kein Kunststück zu prognostizieren, dass der sich dann ergebende Wert deutlich über den hier zulässigen Immissionsrichtwerten für eine zukünftige neue Wohnbebauung, auch bei einer Ausweisung als Mischgebiet, liegen wird.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die grundsätzlichen Betrachtungsweisen der zuständigen Behörden in diesem Punkt nicht geteilt werden, da sie eine hafenuntypische und praxisfremde Situation darstellen. In Binnenhäfen wie auch in Seehäfen handelt es sich um ein Betriebsgeschehen, das mit den allgemeinen Betrachtungsweisen der TA-Lärm nach den Regelfallkriterien sowie den Schallemissionskontingentierungsverfahren nach DIN 45691 nicht vereinbar ist. Somit wird auch die in anderen Fällen angedachte Vorgehensweise, große Teile eines bisher als Sondergebiet Hafen ausgewiesenen Gebietes neu zu überplanen und mit Schallemissionskontingenten zu versehen, um hiermit im Hinblick auf neu zu erstellende Bebauungspläne den Einfluss benachbarter Plangebiete auf das neue Plangebiet regeln zu können, vom Grundsatz her abgelehnt.

Nach solchen bisher formal anzuwendenden Grundsätzen wäre auch hier die gewollte Festsetzung von Wohnnutzungen in einem Teil eines Hafengebietes im Rahmen der Bauleitplanung nur dann möglich, wenn die zulässigen Schallemissionen aus benachbarten Gewerbebereichen, die an der neuen Wohnnutzung geltenden Immissionsrichtwerte sicher einhalten, wobei der hierfür auch für die Zukunft notwendige Nachweis nur dann erfolgen kann, wenn auch entsprechende Beschränkungen der zulässigen gewerblichen Schallemissionen in den benachbarten Plangebieten festgelegt sind. Dies bedeutet, dass ggf. benachbarte Bebauungspläne im Hinblick auf zulässige Schallemissionen betrachtet und ggf. geändert werden müssen, also mit einer Schallemissionskon-

tingentierung überzogen werden, was, wie oben schon angedeutet, für ein Hafengebiet nicht sinnvoll ist.

Es ist sicher nicht von der Hand zu weisen, dass die hier geplante Veränderung eines zurzeit wenig genutzten Teils des Neusser Hafens sich in der Nähe einer bereits zurzeit schützenswerten Wohnbebauung u.a. an der Düsseldorfer Straße befindet, für die schon jetzt entsprechende schalltechnische Vorgaben im Hinblick auf gewerbliche Lärmimmissionen und Schallemissionen der zu betrachtenden Betriebe im Hafengebiet und in der benachbarten Umgebung gelten. Der Abstand der neu zu errichtenden Wohnhäuser zu den Lärmquellen im Hafengebiet verringert sich nur um ca. 100 Meter, was im Verhältnis zur Ausdehnung des Hafens eher wenig ist. Rein rechnerisch würde sich bei freier Schallausbreitung und einer Annahme der wesentlichen Lärmquellen im Hafen in größerer Entfernung eine nur geringe Pegelerhöhung an den neuen Wohnhäusern gegenüber der Situation ergeben, die an den bestehenden Wohnhäusern zulässig ist. In der Praxis werden allerdings die bestehenden Wohnhäuser durch die bestehenden Gebäude am westlichen Hafenrand deutlich abgeschirmt, was für die neu zu errichtenden Wohnhäuser nicht der Fall ist. Das Abreißen der zurzeit vorhandenen Gebäude und die Errichtung neuer Gebäude mit entsprechenden Lücken zwischen diesen Gebäuden kann somit bezogen auf die bestehende Geräuschsituation zu einer deutlichen Pegelerhöhung der gewerblichen Geräusche an den bestehenden Wohnhäusern an der Düsseldorfer Straße führen.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der Immissionsrichtwerte an diesen Häusern zurzeit nicht sichergestellt ist. Die in Genehmigungsverfahren nach dem Baurecht und dem Bundes-Immissionsschutzrecht erteilten Auflagen für Betriebe im Hafengebiet (und wahrscheinlich auch in der benachbarten anderen Umgebung) sahen bis 1998 (Einführung der novellierten TA-Lärm) in der Regel lediglich die Einhaltung der Immissionsrichtwerte durch die Geräuschimmissionen des zu genehmigenden Betriebes alleine vor, ohne eine Aufsummation der Pegel zu einem Gesamtpegel zu berücksichtigen. Erst ab 1998, mit Einführung der Akzeptorbezogenheit der Richtwerte, wurde dem Effekt der ungünstigen Pegeladdition Rechnung getragen, indem den Neuanlagen im Genehmigungsverfahren regelmäßig nur Anteile der zulässigen Gesamtbelastung an den Immissionspunkten zugestanden wurden. Dabei wurde und wird in der Regel das Irrelevanzkriterium des Ziffer 3.2.1 Abs. 2 der TA-Lärm angewendet, wonach Anlagen aus der Sicht des Immissionsschutzes Lärm genehmigungsfähig sind, wenn die von ihnen erzeugte Zusatzbelastung die Richtwerte an den Immissionspunk-

ten um mindestens 6 dB unterschreitet. Bei der Größe des Hafens und der Anzahl der Genehmigungen ist eine solche Vorgehensweise ggf. jedoch nicht korrekt, da alleine vier auf diese Art neu genehmigte Anlagen schon zu einer Ausschöpfung des Richtwertes an dem jeweiligen Immissionspunkt führen können. Die Lösung der Problematik ist in der TA-Lärm ebenfalls in den Ziffern. 5ff vorgesehen, wonach für eine Lösung der entstandenen Konfliktsituation nachträgliche Anforderungen an bestehende Anlagen zu stellen sind. Hierzu sind ggf. sogar Lärmminderungspläne nach § 47a BImSchG aufzustellen (siehe hierzu Ziffer 5.3 TA-Lärm).

Die Errichtung neuer Wohnhäuser in solch einem schwer zu lösenden Konfliktbereich schafft Konflikte in zweierlei Hinsicht (siehe oben), anstatt dem Grundgebot der Bauleitplanung - der Konfliktvermeidung - und dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG zu folgen.

Somit ist zu erkennen, dass auf der Basis der derzeit gültigen Gesetzeslage und Betrachtungsweise der zuständigen Behörden eine dem Planungsrecht konforme Lösung nicht möglich ist.

Unabhängig von der oben beschriebenen mehr formalen Problematik sei ergänzend auf die tatsächlich zu erwartende Problematik des Wohnens im Hafen aus der Sicht des Immissionsschutzes Lärms hingewiesen. Die Besonderheit des Wohnens im Hafen in Form aufwendig gestalteter hochwertiger Wohnanlagen, in der Regel in Innenstadtlage, hat ein hohes Preisniveau der entsprechenden Wohnungen zur Folge. Die entsprechende Käuferklientel erwartet für derartige Wohnungen eine entsprechende Wohnqualität mit der zugehörigen Ruhe, verkennend, dass sich die Wohnungen in unmittelbarer Nachbarschaft eines großflächigen Hafengebietes befinden, das wie ein Industriegebiet anzusehen ist, in dem Wohnen eigentlich unzulässig ist. Die Wohnungen in solchen Gebieten sind zwar schnell verkauft worden, die aufgetretenen Probleme im Hinblick auf tatsächliche massive Lärmbeeinträchtigung sind aber noch lange nicht gelöst. Es treten besonders Beschwerden über tieffrequente Geräuschanteile von Schiffsmotoren und Hilfsaggregaten auf Schiffen auf, die für den Betrieb der Schiffe auch während der Liegezeit im Hafen technisch erforderlich sind. Für den Bewohner einer solchen Wohnung ist es unerheblich, ob die Geräusche, die Schiffe beim Einfahren in den Hafen, beim Anlegen, beim Verholen oder durch ihre Hilfsaggregate erzeugen, Geräusche sind, die nach den Vorlagen der TA-Lärm für gewerbliche Betriebe oder nach den Vorgaben der 16. BImSchV für öffentliche Verkehrsflächen zu betrach-

ten sind - in beiden Fällen sind sie störend und belästigend. Dabei entzieht sich gerade die Betrachtungsweise der tieffrequenten Geräusche nach DIN 45680 den gebietsabhängigen Regelungen der TA-Lärm dadurch, dass die entsprechenden Ansprüche auf die Einhaltung der Vorgaben der DIN 45680 von der Art der Gebietsausweisung unabhängig sind und somit in einem reinen Wohngebiet gleichermaßen gelten wie in einem Industriegebiet. Die DIN 45680 ist allerdings über Ziffer 7.3 in der TA-Lärm eingebunden, daher ist sie nach den obigen Ausführungen prophylaktisch auch im Rahmen der Bauleitplanung zu beachten. Hierfür stehen belastbare Maßnahmen, durch die eine Beeinträchtigung durch tieffrequente Geräusche diesmal innerhalb der zu betrachtenden Wohnungen sicher ausgeschlossen werden, als festsetzbares Instrument im Rahmen der Bauleitplanung kaum zu verfügen.

Somit beinhaltet die Errichtung von Wohnräumen in unmittelbarer Nähe von Wasserstraßen ein - wie die Erfahrungen mittlerweile zeigen - erhebliches Konfliktpotential und somit ein nicht zu vernachlässigendes Risiko für Käufer und Investoren. Auch hier weist die derzeit geltende Gesetzgebung eine erhebliche Lücke und Unsicherheit im Hinblick auf die Umsetzung in der Praxis auf.

b. Geruchsimmissionen

Die Ermittlung und Bewertung der Geruchsimmissionen genügt nach diesseitiger externer sachverständiger Prüfung nicht den gesetzlichen Anforderungen.

Die vorliegende Geruchsprognose der ANECO GmbH & Co. umfasst 23 Seiten und zusätzliche Anhänge (5 Seiten). Die Geruchsimmissionsberechnung bestimmt die Immissionssituation in einem geplanten (Wohn)gebiet im Hafen der Stadt Neuss durch Immissionsberechnungen. Die auftretenden Geruchsimmissionen werden durch im Hafengebiet ansässige Gewerbebetriebe verursacht. Auftraggeber dieser Untersuchung war die Wilh. Werhahn KG.

Die seit 1998 ermittelten Geruchsemissionen (olfaktometrisch gemessen) sind nicht weiter benannt worden; es wird lediglich ausgeführt, dass diese Werte offensichtlich zu Sanierungsmassnahmen geführt haben. Es sind somit neue Emissionsdaten an den sanierten Emissionsquellen zu ermitteln. Es wird nicht ausgeführt, ob diese Ermittlungen stattgefunden haben und wie diese neuen Emissionsdaten in die hier vorliegenden Berechnungen eingegangen sind. Eine Verringerung der Emissionswerte der Papierfabriken auf ¼ der tatsächlichen Emissionskonzentration (Seite 3, 4. Absatz) ist nicht

GIRL-konform, da in der GIRL im Rahmen des Hedonik-Projektes zwischen angenehmen Gerüchen bis unangenehmen Gerüchen in verschiedenen Stufen unterschieden wird, aber nicht zwischen Geruchsintensitäten. Papierfabriken arbeiten üblicherweise im 3 Schichtbetrieb, Lebensmittelbetriebe oder Mühlen möglicherweise 2-schichtig. Es ist somit zumindest zu den Zeiten, in denen Papierfabriken vorrangig tätig sind, die hier vorgenommene Abstufung der Geruchsrelevanz der Papierfabriken zweifelhaft. Dieser Sachverhalt ist zu klären und gegebenenfalls zu korrigieren.

Im Rahmen der Immissionsbegehungen wurden die Emissionen von 15 verschiedenen Betrieben im Hafengebiet Düsseldorf und Neuss erfasst. In dem Gutachten der ANECO wurden die Betriebe nicht weiter namentlich genannt, sondern nur erwähnt, dass es sich um 3 Ölmühlen, 2 Futtermittelbetrieben, 4 Lebensmittelbetriebe, 2 Papierfabriken im Neusser Hafen sowie 2 Futtermittelbetriebe, 1 Lebensmittelbetrieb und 1 Papierfabrik im Hafengebiet Düsseldorf handelt. Die zu beurteilenden Betriebe sollten im Prognosebericht der ANECON näher bezeichnet werden. Derzeit ist nicht zu klären, ob im Rahmen der Immissionsberechnungen alle relevanten Betriebe erfasst worden sind.

Weiterhin ist in der Quellenaufstellung Seite 5 ff nicht dargestellt, ob die hier genannten Emissionskonzentrationen nach der o.g. Sanierung der Quellen messtechnisch festgestellt worden sind oder nicht. Es sollte somit dargestellt werden, wann die Emissionsmessungen durchgeführt worden sind.

Weiterhin sind die mit der Anlage E bezeichneten Geruchsstoffströme nicht nachvollziehbar, da hier offensichtlich keine Emissionskonzentrationen vorliegen. Es stellt sich die Frage, wie diese Geruchsstoffströme ermittelt worden sind. Da diese Geruchsstoffströme in ihrer Höhe relevant sind, ist es verwunderlich, dass keine Emissionskonzentrationen genannt sind.

Weiterhin ist in der Aufstellung festzustellen, dass die Papierfabriken den höchsten zeitlichen Anteil von mehr als 8000 Stunden im Jahr der Emissionen beanspruchen, die restlichen Betriebe im wesentlichen einen Bruchteil hiervon.

Es ist eine Meteorologie aus dem zwischen 1991 und 2002 der Station Düsseldorf ausgewählt. Dem textlichen Inhalt des Gutachtens ist zu entnehmen, dass offensichtlich eine Zeitreihe (AKterm) hieraus gebildet wurde, somit können auch die zeitlich differenzierten Emissionen der einzelnen Betriebe berücksichtigt werden. Ob dieses hier

entsprechend berücksichtigt (Emissionen differenziert über Tagesstunden, Wochenstunden und Monate) wurde, ist nicht nachzuvollziehen.

Die relevanten Eingangsdaten der Ausbreitungsrechnungen sind nicht beigefügt, z.B. Rechnerausdruck der Inputdateien, in denen nachvollziehbar dargestellt wird, welche Emissionsparameter neben den hier genannten z.B. Zeitparameter der Emissionsquellen, Abgasfahnenüberhöhungen aufgrund von Temperatur und Abgasgeschwindigkeit, diffuse Emissionsquellen, Flächenquellen aufgeführt sind. Die hier durchgeführten Ausbreitungsrechnungen lassen sich somit nicht nachvollziehen.

Aufgrund der oben angeführten Anmerkungen lässt sich von dieser Stelle nicht beurteilen, ob die ermittelten Ergebnisse der Berechnungen schlüssig und plausibel sind. Offensichtlich passen die hier festgestellten Ergebnisse zu den Begehungsergebnissen vorheriger Untersuchungen. Dieses ist jedoch kein Indiz dafür, dass die hier ermittelten Ergebnisse regelkonform festgestellt worden sind, da in dem vorliegenden Gutachten wesentliche Aussagen zur Nachvollziehbarkeit fehlen. Eine Prüfung im Einzelfall wäre hier zu empfehlen.

III.

1.

Es wird darauf hingewiesen, dass weite Teile des Neusser Hafens den Regelungen des **ISPS-Codes** sowie dem **Hafensicherheitsgesetz NRW** vom 30.10.2007 mit dem Ziel der Terrorabwehr unterliegt. Es ist davon auszugehen, dass die Ansiedlung von Wohnnutzungen unmittelbar am Rheinhafenbecken zu einer verschärften Risikobewertung im Sinne von § 13 HaSiG NRW führt, wobei in der Folge verschärfte Maßnahmen bei der Aufstellung des Gefahrenabwehrplans, § 16 HaSiG NW, zu Lasten der Hafenunternehmen zu befürchten sind, welche die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes weiter einschränken. Diese Belange sind in der ausgelegten Bauleitplanung bislang nicht hinreichend berücksichtigt.

2.

Es wird ferner darauf hingewiesen, dass für die überplanten Gleisanlagen westlich des Hafenbeckens 1, soweit bekannt, noch kein Entwidmungsverfahren eingeleitet und abgeschlossen worden ist. Da in einem solchen Entwidmungsverfahren auch die von

der Gleisanlage betroffenen Anlieger zu beteiligen sind, dürfte es zum heutigen Zeitpunkt wohl noch ungewiss sein, ob eine Endwidmung dieser bereits überplanten Gleisanlage erfolgen kann. Diesem Gesichtspunkt sollte daher im weiteren Verfahren nachgegangen werden.

IV.

Nach alledem regen wir an,

- von der Festsetzung eines Gewerbegebietes an der Industriestraße Abstand zu nehmen und eine Festsetzung als Industriegebiet oder Sondergebiet Hafen zu treffen und
- von der Festsetzung von Mischgebieten am Neusser Hafen ebenfalls Abstand zu nehmen und eine Nutzung vorzusehen, die einem (auch landesplanerisch geforderten) Ausbau des Hafens und den berechtigen Erweiterungsinteressen der im Hafen ansässigen Betrieben Rechnung trägt.

Wir dürfen Sie höflich bitten, uns den Eingang des Schreibens kurz schriftlich zu bestätigen.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Beutling)
Rechtsanwalt

Nestlé Deutschland AG

THOMY-WERK NEUSS
INDUSTRIESTRASSE 42 – 44
41460 NEUSS

TELEFON (0 21 31) 2 64-0
TELEFAX (0 21 31) 2 64-2 00
http://www.nestle.de

BANK
DRESDNER BANK AG, FRANKFURT
BLZ 500 800 00, KTO 0510410500
SWIFT-BIC: DRES DE FF
IBAN: DE 67 5008 0000 0510 4105 00

NESTLE DEUTSCHLAND AG · POSTFACH 10 15 32 · 41415 NEUSS

Stadt Neuss
Amt für Stadtplanung
Markt 2
41456 Neuss

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
11. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

IHRE ZEICHEN/ NACHRICHT VOM	UNSER ZEICHEN	DURCHWAHL (0 21 31) 2 64- TELEFON	TELEFAX	DATUM
	WN-T	121		8. Juli 2011

Betreff:
Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 456 (Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße) sowie der 119. Änderung des Flächennutzungsplan (Düsseldorfer Str. / Rheintorstraße / Hafenmole 1)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Zeit zwischen dem 1.6. bis einschließlich dem 11.7.2011 haben wir uns die 119. Änderung des Flächennutzungsplans sowie den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V456 angesehen.

Im Folgenden geben wir termingerecht unsere Stellungnahme zu dem Bebauungsplan und der Änderung des Flächennutzungsplans bekannt.

In dem angeführten Gutachten zu Verkehrs- und Gewerbelärm wurde eine Lärmmessung im April 2010 durchgeführt. In diesem Zeitraum kommt es saisonal bedingt zu einer geringeren Produktionsauslastung. (Weniger LKW´s, weniger Rohstoffanlieferung mit der Bahn, geringere Anlagenlaufzeiten). Das Gutachten spiegelt daher nicht die zu betrachtende Realität wieder.

In einer späteren Bebauung wird die TA-Lärm Anwendung finden. Somit muss gemäß TA-Lärm vor einem schutzbedürftigen Raum (0,5m) ein Messpunkt gesetzt werden. Die im Bebauungsplan für das Mischgebiet aufgeführten Wohnungsgrundrisse sehen schutzbedürftige Räume in Richtung Hafenmole / ehemaliges Case Gelände vor. Die im Lärmschutzgutachten aufgeführten nächtlichen Immissionswerte übersteigen die in der TA-Lärm aufgeführten Werte.

AUFSICHTSRATSVORSITZENDER: PROF.DR.WERNER BAUER
VORSTAND: GERHARD BERSSENBRÜGGE (VORSITZENDER), HANS-DIETER BISCHOF, PAOLO FAGNONI, ELKE STRATHMANN, HUBERT STÜCKE
SITZ FRANKFURT AM MAIN · REGISTERGERICHT · AMTSGERICHT FRANKFURT AM MAIN, HRB 28 163

Es wurde kein durchgängiges Lärmschutzkonzept der östlichen Gebäudefassade aufgeführt. Nur kurz wird das im Hamburger Hafen verwendete Fenster erwähnt jedoch der Einsatzort nicht genau definiert.

Im weiteren Bebauungsplan des GE3* reicht uns der aufgeführte Ausschluss von Wohnungen nicht aus. Wir fordern den Eintrag, dass in dem genannten Abschnitt nur Anlagen und Betriebe zulässig sind, die in der Nachtzeit 22 bis 6Uhr kein erhöhtes Ruhebedürfnis gegenüber der Tagzeit 6 bis 22Uhr haben. Wir fordern dass tags und nachts die Tag-Immissionsrichtwerte der TA-Lärm festgeschrieben werden.

Durch die Wohnungsbebauung und der damit verbundenen Lärmkontingente auf der Industrieseite (GE und GI) sehen wir für uns die Gefahr, dass wir geplante Produktionserweiterungen nicht mehr an dem Standort Neuss umsetzen können. Insbesondere werden zukünftig immer mehr ausgelagerte Herstellprozesse wieder zurück in die Nestlé eigene Werke verlagert. Das Thomy Werk Neuss zeichnet sich durch seine Fähigkeit aus, gerade Spezialitäten und kleine Losgrößen kosteneffizient herzustellen. Durch die geplante Wohnungsbebauung des Mischgebiets sehen wir die in Zukunft angedachten Erweiterungen bzw. das Insourcing von Produktionen daher gefährdet.

Es ist in dem Bebauungsplan nicht die Vorgehensweise geklärt, wie eine Lärmbeschwerde eines zukünftigen Bewohners des Mischgebiets behandelt wird. Wo wird gemessen? Welcher Wert ist an welcher Stelle einzuhalten? Was passiert, wenn an der Außenseite des geplanten Wohngebäudes im Mischgebiet der heutige Messwert plus 1dB gemessen wird? Was passiert, wenn an der Außenseite der heutige Messwert plus 5 oder mehr dB durch konjunktur- oder saisonalbedingte Zunahme der Hafengebietsnutzung gemessen wird?

Aus den Planungsunterlagen geht nicht konkret hervor, dass der geplante Gebietscharakter Mischgebiet auch dann als Mischgebiet bestehen bleibt, wenn das geplante Gewerbe nicht realisiert wird bzw. sich nicht realisieren lässt. Wir fordern eine klare Festlegung zur gleichzeitigen Entwicklung von Wohnen und Gewerbe, damit nicht ein sogenanntes Pseudo-Mischgebiet entsteht.

Mit freundlichen Grüßen

ppa. D. Stamm
Dorothee Stamm
Werkleiterin

i.V. J. Schmitt
Jörg Schmitt
Technischer Leiter

O. & L. SELS · NEUSS
GMBH & CO. KOMMANDITGESELLSCHAFT

O. & L. Sels GmbH & Co. KG · Düsseldorfer Str. 99-101 · 41460 Neuss · Tel.: 0 21 31/27 99-0 · Fax: 0 21 31/27 54 32

sels
SPEISEÖLE
FUTTERMITTEL

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
12. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

Stadt Neuss
Amt für Stadtplanung
Michaelstr.
41456 Neuss

Neuss, 8.7.2011

Betreff:

119. Änderung des Flächennutzungsplanes „Düsseldorfer Str./Rheintorstr./Hafenmole 1“
Bebauungsplan Nr. V 456 „Rheintorstr./Düsseldorfer Str.“

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der oben angegebenen 119. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

Grundsätzlich ist auszuführen, daß es nicht für sinnvoll erachtet wird, das ureigene Hafengebiet direkt am Wasser in ein Wohngebiet umzuwandeln. Im Flächennutzungsplan wird zwar ein Mischgebiet ausgewiesen, die ausliegenden Planungen sehen aber doch hauptsächlich Wohnbebauung vor. Im Vergleich zu anderen Städten, die ebenfalls Wohnbebauung in Hafennähe durchgeführt haben, ist darauf hinzuweisen, daß der Neusser Hafen im Verhältnis zu diesen Städten sehr aktiv und florierend ist. Der Neusser Hafen ist noch einer der größten Binnenhäfen in Deutschland, welcher der Stadt Neuss auch während der Wirtschaftskrise der vergangenen Jahre durch seine zahlreichen Unternehmen und den damit verbunden Arbeitsplätzen gut zu Gesicht gestanden hat.

Eine schutzbedürftige Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe zum Hafen und der dort ansässigen Industrie, wird die Unternehmen eher vor Erweiterungsinvestitionen abhalten und neue Investoren abschrecken.

Folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen geben wir hiermit ab:

- Es ist vorgesehen, daß die Fenster zum Hafen hin nur zum Teil gekippt werden können, da die zulässigen Schallgrenzen innerhalb der Wohnungen ansonsten überschritten werden. Bei rund 240 Wohneinheiten und dementsprechend ca. 700 neuen Anwohnern, ist es fraglich, wie verhindert wird, daß die Fenster später nicht doch von den Bewohnern manipuliert werden. Letztlich werden die Industriebetriebe durch den Bebauungsplan nicht davor geschützt, daß es zu Beschwerden von Anwohnern wg. Lärmbelästigung kommt. Gleiches gilt auch für das Thema Geruch.

Dresdner Bank 1 032 434 BLZ 300 800 00 | Sparkasse 150 128 BLZ 305 500 00 | Deutsche Bank 9 105 750 BLZ 300 700 10
HVB 363 747 175 BLZ 360 201 86 | Commerzbank 7 802 531 BLZ 300 400 00 | HSBC Trinkaus & Burkhardt 10 348 005 BLZ 300 308 80
USt.-IdNr.: DE 120 695 577 · HRA 2460 Neuss · Geschäftsführer: Julian Sels, Dr. W. Dallmann, Siebe Haagsma

O. & L. SELS · NEUSS
GMBH & CO. KOMMANDITGESELLSCHAFT

O. & L. Sels GmbH & Co. KG · Düsseldorfer Str. 99-101 · 41460 Neuss · Tel.: 0 21 31/27 99-0 · Fax: 0 21 31/27 54 32

sels
SPEISEÖLE
FUTTERMITTEL

- Neuinvestitionen bei BIMSCH-Anlagen werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung immer auch die neuen 700 Wohneinheiten einbeziehen, so dass nur mit weiter verschärften Randbedingungen Neugenehmigungen erteilt werden.
- Im Bebauungsplan muss dezidiert festgelegt werden, wie die Fenster konstruiert sein müssen und, daß es später keine Änderungen geben darf. Darüber hinaus muss im Rahmen einer Grunddienstbarkeit festgelegt werden, daß die Emissionen der Industrie zu tolerieren sind und zu keinen Gefährdungen des jetzigen Industriebestands führen sowie späteren Betriebserweiterungen nicht im Wege stehen.
- Die Bebauung und die Vermarktung des Case-Geländes werden durch die Schaffung der GE-Gebiete erheblich erschwert. Die Beibehaltung des GI-Gebietes als Ganzes wird daher gefordert.
- Die Verminderung der angebotenen GI-Flächen im Neusser Hafen laufen den aktuellen Untersuchungen entgegen, daß zukünftig der Güterumschlag zunehmen wird, mehr Flächen für logistische Dienstleitungen benötigt werden und mehr Verkehr von der Straße auf Schienen- und Wasserwege gebracht werden soll.
- Die neue Wohnbebauung würde LKW-Verkehr während der Nacht weiter erschweren.
- Die Umwandlung in ein GE Gebiet auf dem ehemaligen Case-Gelände wird dazu führen, daß neue Anlieger auf dem GE-Gebiet eigene bzw. neue Lärmschutzansprüche haben, welche die Industrie beschränken werden.
- Eine vernünftige Raumordnungsplanung sollte das Ziel haben, Konflikte zu vermeiden. Die Schaffung von Wohnraum im Neusser Hafen wird zum genauen Gegenteil führen, dies lässt sich schon seit Jahren in Düsseldorf und Köln beobachten. Erst kommt es zu Konflikten zwischen den involvierten Genehmigungsbehörden auf allen Ebenen und den Industrieunternehmen und anschließend zu Konflikten mit den Anwohnern. Selbst wenn die Industrieunternehmen jahrelange Prozesse am Ende gewinnen, so ist dies trotzdem mit erheblichen Kosten und Zeitaufwand verbunden.
- Der **International Ship and Port Facility Security Code** (**ISPS-Code**) wurde 2002 eingeführt. Er gilt sowohl für die davon betroffenen Industrieunternehmen als auch für den Gesamt-Hafen. Eine Wohnbebauung im Hafen wird je nach Gefahrenstufe und den zu erwartenden Änderungen des Codes zusätzliche Abwehrmaßnahmen erfordern, welche von den Anliegern oder dem Hafen zu tragen sind. Hierzu sollte die Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 20 (Hafensicherheit in NRW), Cecilienalle 2, 40474 Düsseldorf angehört werden, falls dies bisher nicht erfolgt ist.
- Die beiden Gleisanlagen oberhalb und unterhalb der Firma Zietschmann sollten erhalten bleiben, damit die gleichzeitige Belieferung der Firma Zietschmann als auch die Rapssaatzustellung per Waggon zur Ölmühle möglich bleibt. Gleiches gilt für die Verladetätigkeiten der Biodieselanlage (RBE) über die eigens errichtete Ganzzugverladung, die sich bei Bedarf auch als Pflanzenölverladung per Waggon nutzen lässt. Die vor der Ölmühle befindlichen Gleise sind derzeit für 6 Wochen gesperrt, da wir umfangreiche Umbaumaßnahmen durchführen. Die Firma Zietschmann erhält Ihre Züge daher zurzeit über den Schienenweg am UCI-Kino. Sollten die beiden Gleisanlagen vor und hinter der Firma Zietschmann sowie die Weiche am UCI-Kino entfernt werden, so könnte die Firma Zietschmann bei zukünftigen notwendigen Gleissperrungen nicht mehr mit Zügen versorgt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Dallmann

Dresdner Bank 1 032 434 BLZ 300 800 00 | Sparkasse 150 128 BLZ 305 500 00 | Deutsche Bank 9 105 750 BLZ 300 700 10
HVB 363 747 175 BLZ 360 201 86 | Commerzbank 7 802 531 BLZ 300 400 00 | HSBC Trinkaus & Burkhardt 10 348 005 BLZ 300 308 80

USt.-IdNr.: DE 120 695 577 · HRA 2460 Neuss · Geschäftsführer: Julian Sels, Dr. W. Dallmann, Siebe Haagsma

RBE biofuel solutions

STADT NEUSS
Eing 12. JUL 2011
61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
Poststelle
13. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

RBE Rheinische Bio Ester GmbH & Co. KG • Duisburger Str. 15 • 41460 Neuss

Stadt Neuss
Amt für Stadtplanung
Michaelstr.
41456 Neuss

Unser Zeichen
RS/IHK Id. Nr. 231 280

Durchwahl
+49 2131 665 23 – 13

Datum
Neuss, 8. Juli 2011

119. Änderung des Flächennutzungsplanes „Düsseldorfer Str./Rheintorstr./Hafenmole 1“
Bebauungsplan Nr. V 456 „Rheintorstr./Düsseldorfer Str.“

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum oben angegebenen Betreff möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

Die RBE GmbH & Co. KG hat im Jahre 2005 einen beträchtlichen Betrag in eine Biodiesel Ganzzugverladung investiert. Diese befindet sich unterhalb der Rohrbrücke zwischen der Ölmühle Sels und unserer Biodiesel Anlage.

Die Investition wurde getätigt um einen Wettbewerbsvorteil, in einem schwer umkämpften Markt, gegenüber Wettbewerbern zu haben. Flexibilität, beim Transportmedium und Schnelligkeit, bei der Verladung, sind notwendige Voraussetzungen um in diesem Umfeld zu bestehen.

Jedes Jahr verladen wir über diese Anlage zahlreiche Ganzzüge (+/- 1.000t) mit Biodiesel.

Die vorgesehene Baumaßnahme sollte keinesfalls dazu führen, dass unsere Verladetätigkeit/Flexibilität weiter eingeschränkt wird.
Bitte berücksichtigen sie, dass zum Teil das Durchschieben von Kesselwagen am Gelände der Firma Zietschmann vorbei erfolgt.
Außerdem sollte die Zuwegung über die Gleise aus Richtung Zietschmann/ Werhahn erhalten bleiben, um unsere Verladeeinrichtung erreichen zu können, falls die Gleise in die andere Richtung gesperrt sind, wie dies derzeit zum Beispiel aufgrund der umfangreichen Baumaßnahmen bei der Ölmühle Sels der Fall ist.

Auf die Emissionen durch die Rangierarbeiten bzw. der Lok wird an dieser Stelle hingewiesen.

Weiterhin möchten wir darauf hinweisen, dass ein Wohn- bzw. Mischgebiet im Rahmen des International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code), wahrscheinlich zu Schwierigkeiten für die Hafenanlieger führen wird. Insbesondere eine Uferpromenade mit öffentlichem Publikumsverkehr ist

Rheinische Bio Ester GmbH & Co. KG

Duisburger Straße 15
41460 Neuss
HRA 5467
Amtsgericht Neuss

Geschäftsführung
Ralf Schmidt

Vorsitzender des Beirats
Ludwig Sels

Commerzbank AG
BLZ 300 400 00
Konto 780 207 700
BIC-*Code* COBADEDDXXX
IBAN DE16 3004 0000 0780 2077 00

Südwestbank Stuttgart
BLZ 600 907 00
Konto 863 102 000
BIC-*Code* SWBSDESS
IBAN DE11 6009 0700 0863 1020 00

Steuernummer
125/5913/0948

USt.-ID-Nr.
DE 216 130 349

Persönlich haftend
RBE–Rheinische Bio Ester Verwaltung GmbH
(Anschrift wie vor)

HRB 10209
Amtsgericht Neuss

RBE biofuel solutions

abzulehnen, da diese zu verstärkten Abwehrmaßnahmen je nach ausgerufener Gefahrenstufe führen wird.

Grundsätzlich lehnen wir eine Wohnbebauung im Hafengebiet ab, da diese zukünftige Investitionen erschwert und die letzten noch zur Verfügung stehenden Hafengrundstücke in ihrer Verfügbarkeit und Nutzung einschränken, wie dies ja bereits an der geplanten Änderung von GI auf GE für das ehemalige CASE-Gelände ersichtlich wird.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Ralf Schmidt

Lenz und Johlen
Rechtsanwälte Partnerschaft

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
12. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

Lenz und Johlen · Postfach 102365 · D 50463 Köln

Stadt Neuss
Stadtverwaltung
- Amt für Stadtplanung -
41456 Neuss

STADT NEUSS
11. JULI 2011
Poststelle

Prof. Dr. Heribert Johlen[PV]
Bernhard Boecker[P]
Dr. Klaus Schmiemann[PV]
Dr. Franz-Josef Pauli[P]
Dr. Rainer Voß[PVM]
Dr. Michael Oerder[PV]
Dr. Thomas Lüttgau[PV]
Thomas Elsner[PB]
Rainer Schmitz[PV]
Dr. Alexander Beutling[PVM]
Dr. Markus Johlen[PV]
Eberhard Keunecke[PB]
Dr. Inga Schwertner[PV]
Dr. Philipp Libert[F]
Dr. Christian Giesecke, LL.M.[PVL]
Dr. Felix Pauli[V]
Dr. Giso Hellhammer-Hawig[D]
Dr. Tanja Lehmann
Martin Hahn
Dr. Kai Petra Dreesen, LL.M.[E]
Nick Kockler

P Partner i.S.d. PartGG
V Fachanwalt für Verwaltungsrecht
B Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht
M AnwaltMediator DAA
(Dr. Rainer Voß auch FU Hagen)
L McGill University (Montreal, Kanada)
E Master of European Studies
D Magister der Verwaltungswissenschaften
(DHV Speyer)
F Maîtrise en droit (Université Paris X)

Gegründet von RA Wolfgang Lenz

vorab per Telefax: 02131 / 9024 60

Köln, den 06.07.2011
Unser Zeichen: 01492/11 15/jm

Sekretariat:
Frau Joisten

Tel.: +49 221 97 30 02-74
a.beutling@lenz-johlen.de

Flächennutzungsplanänderung Nr. 119,
- Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße / Hafenmole 1, Neuss
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 456
- Rheintorstraße / Düsseldorfer Strasse, Neuss

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der vorbezeichneten Angelegenheit zeigen wir an, dass die **Fortin Mühlenwerke GmbH & Co. KG**, Fringsstrasse 1, 40221 Düsseldorf, anwaltlich von uns vertreten wird. Ordnungsgemäße Bevollmächtigung wird anwaltlich versichert.

Nach der amtlichen Bekanntmachung der Stadt Neuss liegen der Entwurf der 119. Änderung des Flächennutzungsplans sowie der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans V 456 mit Begründung in der Zeit vom 01.06.2011 bis einschließlich 11.07.2011 zu jedermanns Einsicht öffentlich

aus. Während der Auslegung können Stellungnahmen schriftlich oder zur Niederschrift abgegeben werden.

Namens unserer Mandantin nehmen wir hiermit zu den beiden vorgenannten Bauleitplanverfahren wie folgt Stellung:

A.

Unsere Mandantin ist Eigentümerin der Grundstücke Duisburger Strasse 5 und Danzinger Strasse 25 im Neusser Hafen. Es handelt sich hierbei jeweils um Getreidesilobetriebe, in welchen unsere Mandantin Getreide, Futtermittel und Ölsaaten lagert, umschlägt und teilweise bearbeitet. Unsere Mandantin hat das Objekt Danzinger Strasse 25 im Jahre 2004 und das Objekt Duisburger Strasse 5 im Jahre 2007 zu Eigentum erworben. Die Waren werden angenommen per LKW, Wagon oder Schiff, so dass bei der Annahme der LKW auch eine gewisse Staubentwicklung entsteht. Erhebliche Geräusche entstehen im Werk auf der Duisburger Strasse 5 durch die pneumatische Schiffsentlöschungsanlage. Auf der Danzinger Strasse wird die Ware auf LKW´s, Waggons oder Schiffe verladen, auf der Duisburger Strasse auf LKW´s. Eine Schiffsverladung ist dort ebenfalls möglich. Auf dem Grundstück Duisburger Strasse plant unsere Mandantin die Errichtung zusätzlicher Silos zur Lagerung von Getreide mit einem Investitionsvolumen von ca. 500.000,-- € bis 600.000,-- €. Zusätzlich wurde im Jahr 2008 auf der Duisburger Strasse 5 die Schiffspneumatik zu einem Preis von 260.000,-- € erneuert.

Unsere Mandantin betreibt ferner ein von den Neuss-Düsseldorfer Häfen gemietetes Objekt, ebenfalls zur Lagerung der vorgenannten Gütern auf der Hansastrasse 12. Hier wird ebenfalls Ware nur per LKW angenommen und per LKW und Schiff verladen.

Unsere Mandantin musste – zur Ermöglichung der jetzigen Planung – bereits eine Lagerhalle mit einem Lagervolumen von 20.000 t und ein Silo am Hafenbecken 1 räumen. Die vorliegende Bauleitplanung bewirkt damit keineswegs eine Sicherung der bisherigen Hafenflächen, sondern hat diese bereits faktisch zurückgedrängt.

B.

I.

Keine Anpassung an die Ziele der Raumordnung

Der Entwurf der Flächennutzungsplanänderung und der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind entgegen § 1 Abs. 4 BauGB nicht den Zielen der Raumordnung angepasst. Diese Anpassungspflicht gilt für alle raumbedeutsamem Planungen. Sie dient der Gewährleistung materieller Konkordanz.

BVerwG, Beschluss vom 25.06.2007 – 4 BN 7.07 -, BRS 71 Nr. 45

1. LEP NRW

In den Planungsunterlagen wird zutreffend darauf hingewiesen, dass der LEP NRW für das im Verdichtungsraum des Mittelzentrums Neuss gelegene Plangebiet den Vorrang der Innenentwicklung, insbesondere auch zur Mobilisierung von brachliegenden und ungenutzten Grundstücken für gewerbliche Zwecke, sowie den Ausbau von Wasserstrassen und Häfen vorsieht, um u.a. die Strasse vom Güterfernverkehr zu entlasten.

Nach der Planbegründung soll die Bauleitplanung mit der geplanten Revitalisierung innerstädtischen Gewerbebrachen und der Sicherung der Hafennutzung den Vorgaben des LEP entsprechen. Diese Erwägung verkennt jedoch den Inhalt der landesplanerischen Vorgaben gleich in zweierlei Hinsicht:

- Zum einen handelt es sich hier im Kern nicht um eine Innenentwicklung für **gewerbliche Zwecke** – es geht nämlich im Gegenteil um die Zulassung neuer, heranrückender **Wohn**nutzung an den Hafen.
- Zum anderen formuliert der LEP NRW nicht die „**Sicherung** der Hafennutzung“ als Ziel der Raumordnung und Landesplanung, sondern den „**Ausbau** von Häfen“. Von dem Ausbau des Hafens kann indes keine Rede sein, da mit der ausgelegten Bauleitplanung zugleich bisherige Hafenflächen teilweise in ein Gewerbegebiet umgewandelt und damit der bisherigen hafenafinen und industriellgeprägten Nutzung entzogen werden. Darüber hinaus ist aus den nachfolgenden Erwägungen zudem davon auszugehen, dass auch das planerische Ziel einer „Sicherung“ nicht erreicht wird.

2. Regionalplan

In den Planunterlagen wird zutreffend darauf hingewiesen, dass die Festsetzung eines Mischgebietes den Darstellungen des Regionalplanes, der zwischen dem Hafenbecken 1 und der Rheintorstrasse/Düsseldorfer Strasse „GIB" vorsieht („Soll-Vorschrift") widerspricht. Die Stadt Neuss mache hier im Interesse einer geordneten städtebaulichen Entwicklung von der Möglichkeit Gebrauch, in geringfügigem Umfang von der Soll-Vorschrift des Regionalplanes abzuweichen.

Allerdings entspricht die ausgelegte Bauleitplanung mit dem Heranrücken schutzwürdiger Wohnnutzung an den Neusser Hafen bei Überschreitung von Immissionsrichtwerten hingegen nicht einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, da sie zum einen den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und zum anderen den Belangen der im Hafen ansässigen Betriebe nicht hinreichend Rechnung trägt. Dass die Bezirksregierung Düsseldorf keine Einwände erhoben hat, ist unerheblich. Es kommt allein materiell-rechtlich darauf an, dass die ausgelegte Bauleitplanung sowohl **zeichnerisch** als auch **textlich eindeutig** den Zielen des Regionalplanes nicht angepasst ist. Während der Regionalplan textlich nicht nur den **Ausbau** der Wasserstrassen und Häfen vorsieht, sondern auch die „**Konfliktbewältigung** im Grenzbereich von Wohnen und Arbeiten", wird durch die vorliegende Bauleitplanung nicht etwa ein **bestehender** Konflikt bewältigt, sondern es wird durch eine **neue** heranrückende Wohnbebauung ein neuer Konflikt erst geschaffen. Unter Ziff. 3.2 wird als Ziel der Raumordnung ferner deutlich, dass im Standortraum Düsseldorf / Neuss ein leistungsfähiges dezentrales Güterverkehrszentrum (GVZ) bzw. eine leistungsfähige Umschlagseinrichtung für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) entwickelt werden soll.

3.

Nach alledem ist festzustellen, dass sowohl die 119. Änderung des Flächennutzungsplanes als auch der vorhabenbezogene Bebauungsplan weder den Zielen des LEP NRW noch den Zielen des Regionalplans angepasst ist. Die Verletzung der Anpassungspflicht stellt einen Verstoß gegen zwingendes Recht dar, der eine Abwägung nicht zugänglich ist und unmittelbar zur Unwirksamkeit der beiden Planungen führt.

Wir weisen ferner auf die Zielsetzungen des Landes NRW im Rahmen des Wasserstrassen- und Verkehrskonzeptes hin, das Ihnen bereits vorliegt. Die dort erklärten Ziele sollen in der für Anfang 2010 vorgesehenen Neuauflage des Gebietsentwicklungs-

plans durch die Schaffung von Hafenkerngebieten zusätzlich raumplanerisch gesichert werden.

II.
Abwägungsfehler

Darüber hinaus leiden die Entwürfe der Flächennutzungsplanänderung und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans unter mehreren beachtlichen Abwägungsfehlern und verletzen das Abwägungsgebot. Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Das in dieser Vorschrift normierte Abwägungsgebot ist verletzt, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wenn in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, wenn die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt oder wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 05.07.1974 – 4 C 50.72 -, E 45, 309 ff.;
OVG NRW, Urteil vom 19.03.2009 – 10 D 55/07.NE -

1. Trennungsgrundsatz und Abstandserlass

Die ausgelegte Bauleitplanung beachtet die Anforderungen des § 50 BImSchG im Hinblick auf den allgemeinen **Trennungsgrundsatz** nicht ausreichend.

§ 50 BImSchG dient im Sinne des **Vorsorgeprinzips** der planerischen Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch die Trennung emittierender Betriebe und schützenswerter Gebiete. Erfasst werden dabei alle Immissionen, in erster Linie Luftverunreinigungen und Lärm. In Nordrhein-Westfalen werden diese Anforderungen durch den **Abstandserlass 2007** konkretisiert. Auf ihn kann im Regelfall im Sinne einer Sachverständigenempfehlung zurückgegriffen werden, von der jedoch im Einzelfall bei sachgerechter Abwägung abgewichen werden kann.

VerfGH NRW, Urteil vom 11.07.1995, – 21/93 -, NVwZ 1996, 262;
OVG NRW, Urteil vom 17.10.1996 – 7 A D 122/94.NE -, BRS 58 Nr. 30

Als Abwägungsdirektive haben diese Anforderungen einen **besonderen** planerischen Rang. Eine Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange ist deshalb nur möglich, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht geboten ist.

BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075.04 -, E 125, 116

Ausnahmen von der grundsätzlichen Beachtungspflicht kommen vor allem bei der Überplanung vorhandener Gemengelage in Betracht, während die Vorgaben des § 50 BImSchG besonders streng ausfallen, wenn es zur **Neuplanung** eines Gebietes kommt.

Diese Anforderungen werden nicht in dem ausreichenden Maße berücksichtigt. Die für die sachgemäße Anwendung des Trennungsgebotes in der planerischen Abwägung unerlässliche konkrete Bestandsaufnahme hat nicht in einem ausreichenden Maße stattgefunden. Eine Einordnung der bestehenden Betriebe im Hafengebiet in die Abstandsliste 2007, ist soweit ersichtlich, nicht erfolgt, so dass unklar bleibt, ob die beabsichtigte Neuplanung von Mischgebieten den gesetzlichen Anforderungen genügt.

2. Neue Standortzuweisung und Gebot der Konfliktbewältigung

Die ausgelegte Bauleitplanung ist darüber hinaus auch deshalb abwägungsfehlerhaft und unwirksam, weil sie das Wesen einer planerischen Standortzuweisung grundlegend verkennt.

Ob und in welchem Umfang ein Vorhaben der planerischen Steuerung bedarf, hängt davon ab, welche Probleme seine Einordnung in die Umgebung aufwirft. Lässt sich die Koordinierung der Belange sachgerecht nur im Wege einer Abwägung sicherstellen, so ist dies auch ein hinreichendes Anzeichen für bodenrechtlich relevante Auswirkungen, die geeignet sind, ein Planungsbedürfnis auszulösen.

BVerwG, Beschluss vom 11.08.2004 – 4 B 55.04 -, BauR 2005, 832 ff.

Bei der konkreten Planung werden die sich aus der Planbedürftigkeit ergebenden Anforderungen und die Reichweite des **Gebotes der planerischen Konfliktbewältigung** nicht hinreichend gewürdigt. Von einer abschließenden Konfliktbewältigung im Bebauungsplan darf die Gemeinde Abstand nehmen, wenn die Durchführung der als not-

wendig erkannten Maßnahmen der Konfliktlösung außerhalb des Planungsverfahrens auf der Stufe der Verwirklichung der Planung sichergestellt oder zu erwarten ist. Ist die künftige Entwicklung im Zeitpunkt der Beschlussfassung hinreichend sicher abschätzbar, darf die Gemeinde dem bei ihrer Abwägung Rechnung tragen.

BVerwG, Beschluss vom 08.11.2006 – 4 BN 32/06 -, Juris;
vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 02.04.2008 – 4 BN 6.08 -, ZfBR 2008, 592;
Beschluss vom 21.02.2000 – 4 BN 43.99 -, BRS 63 Nr. 224;
OVG NRW, Beschluss vom 24.03.2005 – 10 B 2003/04.NE –

Die Lösung des festgestellten Lärmkonfliktes soll hierdurch ein **integriertes Immissionsschutzkonzept** erfolgen. Im Bebauungsplan sei ein Immissionsschutzkonzept festgesetzt, das auf die Schaffung von Immissionsorten verzichte. Durch geeignete bauliche Vorkehrungen (sogenannte Winterbalkone, zweite Fassadenebene etc.) werde gewährleistet, dass in schutzbedürftigen Räumen im Sinne der TA-Lärm die maßgeblichen Innenpegel eingehalten werden könnten. Die sogenannten Winterbalkone selbst seien nach Größe und Zuschnitt zum dauernden Aufenthalt von Personen nicht geeignet. Aufgrund der Schalldämmung der innenliegenden Fenster der Winterbalkone in gekippten Zustand, der von der ständigen Rechtsprechung mit 15 dB(A) angegeben werde, könnten die in der VDI 2719 empfohlenen Rauminnenpegel eingehalten werden. Im Sinne einer vorbeugenden Konfliktvermeidung würden entsprechende Maßnahmen an allen Hafen zuwandten Fassaden im Mischgebiet vorgesehen. Der Nachweis der Einhaltung der Innenwerte sei im **Baugenehmigungsverfahren** zu führen. Durch den Verzicht auf die Schaffung von Immissionsorten im Sinne der TA-Lärm und die Aufnahme eines Hinweises auf die bestehende Lärmvorbelastung des Plangebietes seien nachträgliche Anordnungen zu Lasten der bestehenden Betriebe ausgeschlossen. Es werde hierbei bewusst von herkömmlichen Regelungsansätzen abgewichen. Ein Abstellen auf Außenlärmpegel sowie die Schaffung von Immissionsorten im Sinne der TA-Lärm wäre für die bestehenden Betriebe im Hafengebiet mit Nachteilen verbunden. Trotz Überschreitung des nächtlichen Immissionsrichtwertes für ein Mischgebiet könnten durch die Kombination von planerischen und passiven Schallschutzmaßnahmen g gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für die Nacht betragen in einem Mischgebiet 45 dB(A), im Allgemeinen Wohngebiet 40 dB(A). In der Anmerkung wird darauf hingewiesen, dass bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) selbst bei nur teilweise geöffne-

ten Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich sei. Die TA-Lärm bestimmt den Immissionsrichtwert für die Nacht für Mischgebiete mit 45 dB(A), für Allgemeine Wohngebiete mit 40 dB(A). Der für die Einhaltung der TA-Lärm maßgebliche Immissionsort liegt gemäß A 1.3 des Anhangs zur TA-Lärm bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raums, bei unbebauten Flächen an dem am stärksten betroffenen Rand der Fläche, wo nach dem Planungsrecht Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen erstellt werden dürfen. Da die TA-Lärm auf **Außenpegel** abstellt, besteht weiterhin die begründete Besorgnis, dass bei Lärmbeschwerden der (neuen) Nachbarn die zuständige Behörde nach Maßgabe der TA-Lärm auf die **Außenpegel** abstellt und nicht auf den Innenpegel. Ob die hier zuständigen Immissionsschutzbehörden, nämlich der Rhein-Kreis Neuss sowie die Bezirksregierung Düsseldorf, im Falle einer Nachbarbeschwerde ebenfalls auf den Innenpegel in den schutzbedürftigen Räumen abstellt, lässt sich den Planunterlagen nicht entnehmen. Selbst wenn dies der Fall wäre, ist jedoch zu besorgen, dass jedenfalls ein Verwaltungsgericht auf eine entsprechende Nachbarklage hin auf Grundlage der TA-Lärm entscheiden würde. Weder im Bundesimmissionsschutzgesetz noch in der TA-Lärm findet sich bei der Beurteilung von Gewerbelärm eine belastbare Rechtsgrundlage, wonach auf die Einhaltung von **Innenpegeln** abzustellen ist.

3. Etikettenschwindel MI 2

Nach der textlichen Festsetzung Nr. 1.1.2 „Mischgebiet MI 2" sind nur Wohngebäude zulässig. Der Bereich des MI 2 entspricht im Wesentlichen dem Geltungsbereich des VEP „Hafenquartier". Es handelt sich hierbei um das „**Herzstück**" der Planung, in dem eine vier- bis sechsgeschossige (ausschließliche) Wohnbebauung geplant ist.

Ein Mischgebiet liegt indes nur dann vor, wenn es sich um eine „sowohl qualitativ als auch quantitativ zu verstehende Durchmischung von Wohnen und nicht wesentlich störendem Gewerbe" handelt; daran fehlt es, wenn eine der beiden Nutzungsarten nach Anzahl und/oder Umfang beherrschend und in diesem Sinne „übergewichtig" in Erscheinung tritt.

BVerwG, Urteil vom 04.05.1988 – 4 C 34.86 -

Bei der Ausweisung von Baugebieten als Mischgebiet ist darauf zu achten, dass die Ansiedlung von nicht wesentlichen störenden Gewerbebetrieben tatsächlich möglich

und zumindest auch zu erwarten ist. Demgegenüber stellt es einen **Etikettenschwindel** dar, wenn ein im Wesentlichen nur zu Wohnzwecken genutzter und künftig zu nutzender Bereich etwa im unmittelbaren Einwirkungsbereich hoch belasteter Verkehrswege oder emitierender gewerblicher Nutzungen nur aus Gründen geringerer Schutzansprüche der an sich nur vorhandenen und/oder geplanten Wohnbebauung als Mischgebiet festgesetzt wird.

> *vgl. etwa OVG NRW, Urteil vom 19.10.1993 – 10a NE 41/89 –, VGH BW, Beschluss vom 20.06.1995 – 8 S 237/95 –, BayVGH, Urteil vom 03.04.2007 – 25 N 03.1282 –*

Eine horizontale Gliederung von Mischgebieten in Bereiche nur zum Wohnen und Bereiche für nicht wesentlich störendes Gewerbe scheidet insbesondere dann aus, wenn in Wahrheit **zwei unterschiedliche Baugebiete** festgesetzt worden sind, wie dies aufgrund des Umfanges des VEP und des MI 2-Gebietes hier der Fall ist.

4. Unzureichende Berücksichtigung von betrieblichen Erweiterungsinteressen

Die ausgelegte Bauleitplanung stellt sich darüber hinaus auch deswegen als abwägungsfehlerhaft dar, da sie den Erweiterungsinteressen des Hafens und der dort ansässigen Betriebe nicht Rechnung trägt.

An verschiedenen Stellen der Planunterlagen ist davon die Rede, dass städtebauliches Ziel die „**Sicherung**“ des Hafens und der dort ansässigen Betriebe sei. Die Beschränkung auf eine Bestandssicherung der dort ansässigen Betriebe trägt jedoch den berechtigten Erweiterungsinteressen des Hafens und der dort ansässigen Betriebe nicht Rechnung – ungeachtet dessen, dass nach den vorstehenden Ausführungen auch der Bestandsschutz des Hafens und der Betriebe nicht erreicht und sichergestellt wird. Für die Stadt Neuss stellt der Hafen als Bindeglied zwischen Industriegewerbe und Handel sowie den drei Verkehrsträgern Wasserweg, Schiene und Straße bereits seit dem Mittelalter das wirtschaftliche Rückrat dar. Die Erhaltung und Förderung der Funktionsfähigkeit des Hafens und der dort ansässigen Betriebe muss daher zentrales Anliegen aller relevanten planerischen Erwägungen sein. Nicht nur durch die geplante Festsetzung von Mischgebieten, sondern auch durch die Herabzonung einer bisherigen hafenafinen Industriefläche an der Industriestraße zu einem Gewerbegebiet verschlechtert sich die Situation für die in der Umgebung ansässigen Betriebe, da sich erstmalig die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit dieser Fläche nach einem Gewerbegebiet

richten soll. Für ein Gewerbegebiet gelten z.B. bei der Beurteilung nach TA Lärm geringere Immissionsrichtwerte und Spitzenpegel. Welche Auswirkungen diese geplante Herabzonung für die vorhandenen Betriebe hat, ist nicht ermittelt, geschweige denn untersucht worden.

5. Unzureichende Ermittlung und Bewertung von Immissionen

Gegen die Ermittlung und Bewertung der Lärm- und Geruchsimmissionen als Tatsachengrundlage für die getroffenen Festsetzungen und ihre abwägende Begründung bestehen nach externer sachverständiger Prüfung ebenfalls erhebliche Einwendungen.

a.

Das im Januar 2009 vorgelegte **Schallschutzgutachten der Firma Peutz Consult** (Version VL 6550-2) ist überarbeitet worden, es liegt die Version VB 6550-4 des Gutachtens in der Version vom 23.12.2010 / 18.01.2011 vor. Dieses Gutachten baut offensichtlich auf dem oben zitierten vorausgegangenen Gutachten auf, der Nummerierung nach müsste es noch eine Version **3** zwischenzeitlich gegeben haben, die allerdings nicht ausgelegt worden ist.

aa.

Bei der Durchsicht des Gutachtens fallen viele zum Teil **wesentliche Änderungen** in Details auf. Dies ist eine bei einer Überarbeitung eines Gutachtens in der Regel zu erwartende Tatsache. Einige dieser Änderungen betreffen dabei Zahlenangaben, die sich auf die Berechnungen der Geräuschemissionen und Geräuschimmissionen bemerkbar machen können. Andere Änderungen beinhalten komplett neu eingefügte Kapitel, die sich zum Beispiel speziell mit der in der Bauleitplanung üblichen Schallemissionskontingentierung (neues Kapitel 7) oder mit der Problematik der tieffrequenten Geräusche (neues Kapitel 9) beschäftigen. Auch wurden erstmals konkrete Messungen vorgestellt (Kapitel 8).

bb. Hinweise zu Kapitel 7 - Schallemissionskontingentierung

Das Verfahren der Schallemissionskontingentierung nach DIN 45691 ist ein in der Bauleitplanung übliches Verfahren zur Bemessung der Schallemissionen einzelner Teilflächen eines Plangebietes.

Insbesondere zusammen mit der graphischen Darstellung des Verfahrens in Anlage 14 des neuen Gutachtens der Firma Peutz Consult wird das Verfahren im Gutachten in

ansprechender Form beschrieben. Die Materie der Schallemissionskontingentierung ist allerdings so komplex, dass selbst mit Lesen der zugehörigen DIN Norm DIN 45691 das Verständnis des Verfahrens selbst für Personen, die sich nicht täglich mit der technischen Akustik beschäftigen, ohne akustische Berater kaum verständlich ist. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass Schallemissionskontingente LEK reine Hilfszahlen sind, die nur dazu dienen, Schallimmissionskontingente LIK an festzulegenden Immissionspunkten zu berechnen, die dann wiederum Auslegungsbasis für schalltechnische Prognosegutachten in den jeweiligen Genehmigungsverfahren zur Errichtung der entsprechenden Anlagen in den entsprechenden Teilgebieten des Plangebietes darstellen. Das Schallemissionskontingentierungsverfahren der DIN 45691 ist somit eine einheitliche Konvention, aus der das eigentliche Vermögen einer Fläche Schall abzustrahlen nicht direkt abgeleitet werden kann. In diesem Punkt unterscheidet sich das Schallemissionskontingentierungsverfahren der DIN 45691 von den früher angegebenen (immissionswirksamen) flächenbezogenen Schalleistungspegeln.

Ohne auf die unterschiedlichen Berechnungsverfahren hier im Detail eingehen zu wollen, kann näherungsweise davon ausgegangen werden, dass in Abhängigkeit der Schallausbreitungsbedingungen die Zahlenwerte der Schallemissionskontingente und der immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel in der Größenordnung von plus/minus 2 dB voneinander abweichen. Dies entspricht zwar, bezogen auf den Energieerhalt, dem Faktor 1,6, für die folgenden Betrachtungen ist dies jedoch nicht erheblich.

Wesentlich ist, dass nach Kapitel 5.2.3 der DIN 18005 - 1, Ausgabe 2002, der Standardwert des flächenbezogenen Schallleistungspegels für ein Industriegebiet tags und nachts
LWA'' = 65 dB und für ein Gewerbegebiet tags und nachts LWA'' = 60 dB beträgt. Diese Werte können im Rahmen der oben genannten Abweichung dem Schallemissionskontingent LEK dann gleichgesetzt werden, wenn keine Zusatzkontingente für Richtungssektoren entsprechend Anhang C 3.3 der DIN 45691 festgelegt werden. Eine Festlegung von Zusatzkontingenten für Richtungssektoren ist in Kapitel 7 des Gutachtens der Firma Peutz Consult nicht enthalten und auch nicht im VEP vorgesehen.

Bei einer Schallausbreitung über Wasser sind die zulässigen Schallemissionskontingente größer als die zulässigen flächenbezogenen Schallleistungspegel.

Somit lassen sich aus den in der Tabelle 7.2 des Abschnittes 7.3 des Berichtes der Firma Peutz Consult angegebenen Schallemissionskontingenten Vergleiche mit der Nutzbarkeit der einzelnen Grundstücke in Hinblick auf ein Standardgrundstück im GE- oder GI-Gebiet ziehen. Mit Schallemissionskontingenten für die Nachtzeit von maximal LEK = 50 dB pro m² Grundstücksfläche entspricht die zugestandene Schallemission der hier zu betrachtenden Flächen nur noch 3 % des in einem Industriegebiet üblichen, bei einem Wert von LEK = 46 dB sind dies etwas mehr als 1%. **Werte dieser Größenordnung schließen eine Nutzung des Gebietes in der Nachtzeit praktisch aus**.

Beispielsweise ergibt sich aus der auch im Gutachten der Firma Peutz Consult zitierten 6. Ausgabe der Parkplatzlärmstudie (hier Abschnitt A 2.1), dass bei den angegebenen Zahlenwerten für die **Schallemissionskontingente noch nicht einmal ein Betriebsparkplatz auf den Teilflächen errichtet** werden kann, von dem während der Nachtzeit innerhalb einer Stunde lediglich pro Parkbox ein einziges Fahrzeug abfahren darf, da bei dem Ausgangswert LW0 von 63 dB, einen Zuschlag KI für die Impulshaltigkeit von 4 dB und einer der Parkbox zuzurechnenden Teilfläche von mindestens 22 m² sich schon eine flächenbezogene Schallleistung von LWA'' = 53.5 dB ergibt, die unter Betrachtung der obigen Differenz zu der LEK - Angabe immer über der Vorgabe für diese Teilflächen liegt. Wenn somit ein Betriebsparkplatz auf einer solchen Teilfläche errichtet werden soll, von dem die Mitarbeiter der Spätschicht eines Betriebes somit nach 22°° Uhr das Betriebsgelände verlassen sollen, ist bei LEK= 50 dB in etwa die gleiche Fläche, die die belegten Parkboxen des Betriebsparkplatzes einschließlich Rangierfläche und Zufahrtsanteil verbrauchen, noch einmal zur Kompensation erforderlich, damit die entsprechende obige Schallemissionskontingentierungsvorgabe überhaupt eingehalten werden kann. Bei einem Wert von LEK=46 dB ist dies etwa die fünffache Fläche. Auf dieser Fläche darf keine Aktivität mehr stattfinden.

Es gibt noch eine Vielzahl anderer Plausibilitätsbetrachtungen, die zeigen, dass Schallemissionskontingente in der festgelegten Größenordnung praktisch einen Nutzungsausschluss darstellen.

Somit ist festzustellen, dass die Einschränkung des GI- bzw. GE-Gebietes durch die Festlegung der Schallemissionskontingentierung den **wesentlichen Charakter insbesondere eines GI-Gebietes zerstört**, nämlich die Möglichkeit, Betriebe die in Hin-

blick auf Immissionen stören und eine dreischichtige Betriebsweise erfordern, dort überhaupt unterzubringen.

Dieses sich rein aus dem Berechnungsverfahren ableitbare Ergebnis zeigt, dass die Festlegung solcher Werte nicht mit dem Anspruch eines Gebietes in Hinblick auf sein im Bebauungsplan dargestellten Gebietscharakter (GI) mehr vereinbart ist.

Es stellt sich somit die Frage, warum das Berechnungsverfahren der Schallemissionskontingente insbesondere für die Nachtzeit so niedrige Werte ergibt, wohingegen während der Tageszeit Schallemissionskontingente in realistischen Größenordnungen vorgesehen sind. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass die von der Firma Peutz Consult durchgeführten Berechnungen sicherlich mathematisch / physikalisch korrekt sind. Somit ist das Ergebnis der Schallemissionskontingentierungsberechnungen eine Frage der für die Berechnungen im Vorfeld festgelegten Ansätze, insbesondere der Gesamtimmissionswerte LGI und der PlanwerteLPI. Diese in der Tabelle 7.1 angegebenen Werte gehen offensichtlich davon aus, dass es zulässig ist, auch im Rahmen der Bauleitplanung das **Irrelevanzkriterium** des Abschnittes 3.2.1 Abs. 2 der TA-Lärm anzuwenden, nach dem eine Anlage aus der Sicht des Immissionsschutzes Lärm genehmigungsfähig ist, wenn die von ihr erzeugte Zusatzbelastung irrelevant ist, also die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB unterschreitet.

Ob die Werte der Tabelle 7.1 zutreffend und ein solcher Ansatz überhaupt richtig ist, ist zu bezweifeln:

Zum einen stellt sich die Frage nach der Gültigkeit der Immissionsrichtwerte an den angegebenen einzelnen Immissionspunkten und ihre Ableitung aus den einzelnen Bebauungsplänen und deren Vorläufern, die zum Teil schon erheblich älter sind, als die hier zur Anwendung kommenden Gesetze. Der Immissionspunkt I der Tabelle 7.1 des Gutachtens der Firma Peutz Consult mit der Bezeichnung Düsseldorfer Straße 60 liegt entsprechend der Bebauungsplannummer 149, Blatt 4, nicht in einem allgemeinen Wohngebiet, sondern in einem Mischgebiet, wobei den Neuss -Düsseldorfer Häfen seitens des Planungsamtes der Stadt Neuss eine Planausgabe mit Datum vom 05.05.1970 als zur Zeit gültig vorgelegt wurde. Der nördlich angrenzende Bereich der Düsseldorfer Straße zwischen der Blücherstraße und der Gneisenau Straße weist im vorgelegten Durchführungsplan Nr. 6 mit Datum vom 02.02.1959 der Schraffur nach

Wohnflächen auf, eine Kennzeichnung als reines Wohngebiet, allgemeines Wohngebiet oder Mischgebiet ist dem Plan jedoch nicht zu entnehmen.

Bei Bebauungsplänen oder deren Vorläufern, die schon ein Alter von mehr als 40 Jahren aufweisen, stellt sich die Frage, inwieweit die Zielrichtung der damaligen Pläne der heutigen Realität überhaupt noch entsprechen. Die Neuss-Düsseldorfer Häfen haben in anderem Zusammenhang hierzu beim Rheinkreis Neuss nach der Sichtweise der zuständigen Sachbearbeiter in Hinblick auf den Schutzanspruch der hier zu betrachtenden Häuser nachgefragt und von dort die Auskunft erhalten, dass seitens des Rheinkreises Neuss für dieses Gebiet von dem Schutzanspruch eines Mischgebietes auszugehen ist, hier insbesondere, weil sich durch die Existenz der unmittelbar benachbarten Gewerbe- und Industriebetriebe dort eine Gemengelage gebildet hat. Unter diesem Ansatz ergibt sich dann das neue im VEP geplante „Wohnquartier am Hafen" als das für die Bestimmung des Schallemissionskontingente maßgebende Gebiet, welches in Hinblick auf zulässige Schallemissionen bei der reinen Betrachtungsweise nach dem Schallemissionskontingentierungsverfahren **verschärfende Ansprüche** stellt. In Verbindung mit dem geringeren Abstand und zu den zu kontingentierenden Flächen und der eindeutigen Anwendbarkeit eines Zusatzkontingents für einen Richtungssektor (zum Schutz des alten Gebietes an der Düsseldorfer Straße - siehe oben) erwirkt die Festlegung der Schallemissionskontingente eine **unnötige Verschärfung der schalltechnischen Anforderung in der Größenordnung von 10 dB** (oder umgerechnet dem Faktor 0,1 der installierbaren Schallleistung für diese Teile des Plangebietes.

Zweitens stellt sich die Frage, ob in der Bauleitplanung eine Kontingentierung unter Berücksichtigung des Irrelevanzkriteriums der TA-Lärm für eine Fläche, die etwa 10 % der Hafenfläche ausmacht, einen Wert vorgeben kann, der einem Viertel des vom Gesamthafen zulässigen Schallimmissionskontingent entsprechen darf. Hier besteht die auch im Gutachten der Firma Peutz Consult angesprochene Problematik, dass sich das Schallemissionsverhalten und hieraus ableitend das Schallimmissionsverhalten der anderen Betriebe im Hafen seitens der Firma Peutz Consult nicht realistisch ermitteln ließ. Welche Gründe die Firma Peutz Consult zu einer solchen Aussage in ihrem Gutachten veranlasst haben, sind nicht bekannt, aber sie sind vorstellbar.

Eine Schallemissionskontingentierung ist innerhalb eines Hafens aus verschiedenen Gründen mit der Struktur und Nutzung eines Hafens nicht in Einklang zu bringen, weil insbesondere die im Berechnungsverfahren der Schallemissionskontingentierung anzu-

nehmende **Gleichzeitigkeit der Nutzung alle Teilflächen mit voller Ausschöpfung der zuzugestehenden Kontingente** in einem Hafengebiet nicht gegeben ist.

Die in Kapitel 8 beschriebene offensichtlich aus obigem Grund von der Firma Peutz Consult durchgeführte „**Langzeitmessung**" über sieben Tage, die sicherlich nicht die Geräuschsituation innerhalb des Neusser Hafens auch nur an dem festgelegten Messpunkt realistisch charakterisieren kann, liefert ein **Zufallsergebnis** für einen Zeitraum innerhalb einer Wirtschaftskrise, das unter realistischen Bedingungen sicherlich am unteren Rand desjenigen liegt, was eigentlich zu erwarten ist. Dieses Ergebnis beinhaltet allerdings noch nicht die Schallemissionen aus großen Teilen des hier zu betrachtenden Plangebiets (Hafenmole 1), da dieser Teil des Plangebiets zur Zeit noch brachliegt. Es stellt zudem nicht die Situation an den existierenden Wohnhäusern im nördlicheren Bereich an der Düsseldorfer Straße dar, die für alle Entscheidungen der zuständigen Behörden im Rahmen von Untersuchungen zu Verfahren nach Ziffer 5.1 bis 5.3 der TA-Lärm als Basis erforderlich wäre.

Wird zur Erläuterung der physikalischen Zusammenhänge betrachtet, dass entsprechend den Ausbreitungsbedingungen der VDI 2714 / DIN ISO 9613 Teil 2 näherungsweise von einer Pegelabnahme von 6 dB pro Entfernungsverdopplung ausgegangen werden kann, andererseits aber zur Erhöhung der Gesamtschallleistung einer Fläche bei gleichem flächenbezogenem Schallleistungspegel um 6 dB jeweils eine Vervierfachung der Fläche erforderlich ist, ist schnell zu erkennen, dass der Einfluss der weiteren Hafenbereiche auf den als repräsentativ angenommenen Messpunkt wesentlich bedeutender ist, als im Gutachten der Firma Peutz Consult bisher angenommen wurde.

Wird zudem noch berücksichtigt, dass erfahrungsgemäß Messungen in Häfen stark schwankenden Ergebnisse in Abhängigkeit der jeweils im Nahbereich der einzelnen Messpunkte stattfindenden Hafenaktivitäten aufweisen, stellt sich die Frage, wie aussagekräftig die im Gutachten aufgeführten Messergebnisse überhaupt sind.

Der Versuch mit einer unbemannten Dauermessstation über eine Langzeitmessung ein auch nur annähernd akzeptables Ergebnis als Basis für weitere Berechnungen, insbesondere auch die Festlegung von Schallemissionskontingenten zu erhalten, muss als gescheitert angesehen werden. Trotzdem lässt sich aus den Ergebnissen des Versuches ableiten, dass an den hier zu betrachtenden Gebieten des Plans, in denen Wohnnutzung vorgesehen ist, schon jetzt eine Geräuschsituation vorliegt, die die Richtwerte eines

Mischgebietes für die Nachtzeit deutlich und weit überschreitet, wobei ggf. von noch höheren Werten als gemessen ausgegangen werden kann.

cc. Zu Kapitel 9, tieffrequente Geräusche

Die Ausführungen des Kapitels 9 „tieffrequente Geräusche und Tonhaltigkeit" des Gutachtens der Firma Peutz Consult, enthalten einen schweren Anwendungsfehler. Es ist richtig, dass das Prüfkriterium zur Bestimmung, ob Geräusche maßgebliche tieffrequente Bestandteile enthalten darin besteht, zuerst die Bestimmung der Differenz des A-bewerteten und C-bewerteten Pegels ist, dies aber grundsätzlich im **Inneren von Räumen**. Die Existenz von tieffrequenten Geräuschen aus einer Messung **im Freien** ableiten zu wollen, funktioniert nur in eine Richtung:

Werden im Freien Geräusche gemessen, deren Differenz zwischen A und C- Bewertung mehr als 20 dB beträgt, so ist das Auftreten von tieffrequenten Geräuschen in betroffenen Räumen sehr wahrscheinlich. Liegt die Differenz unter 20 dB, so ist das Auftreten tieffrequenter Geräusche jedoch bei weitem nicht ausgeschlossen.

Dies liegt zum einen daran, dass die pegelbestimmenden, hochfrequenten Anteile von Messungen im Freien bei summarischer Betrachtung den Unterschied der tieffrequenten Anteile einfach verdecken und zum anderen daran, dass die Filterwirkung der Umfassungsbauteile der einzelnen Räume mit ihrer Tiefpasscharakteristik eine Veränderung der Frequenzverteilung in Räumen erzeugen, die durch Raumresonanzen, die zudem meist im tieffrequenten Bereich auftreten und Bauteilresonanzen ggf. noch erheblich verstärkt wird. Es besteht keine Möglichkeit, mit realistischem Aufwand das Auftreten von tieffrequenten Geräuschen im Vorhinein exakt zu prognostizieren, weil der Umfang der hierfür notwendigen Ermittlungstätigkeiten unermesslich groß ist (alle ggf. betroffenen Aufenthaltsräume müssten jeweils einzeln untersucht werden).

Gerade aber **Schiffsmotoren** mit ihren niedrigen Drehzahlen sind in der Lage, tieffrequente Geräusche zu erzeugen. Üblicherweise liegt die Frequenz der tonalen Komponente im Abgasstrom von Verbrennungsmotoren (Auspuff) beim ganzzahligen Vielfachen der halben Maschinendrehzahl, wobei der Faktor u.a. durch die Anzahl der Zylinder bestimmt wird. Je weniger Zylinder die Maschine aufweist und je niedriger die Drehzahl ist, umso tiefer liegt die Grundfrequenz des meist über den Abgasweg abgestrahlten Geräusches. So erzeugen zum Beispiel Motoren von Blockheizkraftwerken bei konstanten Drehzahlen von 1.500 U/min entsprechend 25 Hz deutliche tonale

Komponenten bei 75 Hz, wenn die Maschine 6 oder 12 Zylinder aufweist. Großvolumige Schiffsmotoren laufen allerdings in der Regel mit noch niedrigeren Drehzahlen und weisen oft nur wenige Zylinder auf. Bei welcher Frequenz eines fahrenden Schiffsmotors eine Eigenresonanz im Raum getroffen wird, ist ein reines Zufallsergebnis, das sich im vorhinein nicht bestimmen lässt. **Bauliche Abhilfemaßnahmen gegen das Auftreten tieffrequenter Geräusche innerhalb von Räumen sind kaum möglich**. Da Luftschall im unteren Frequenzbereich auf dem Ausbreitungsweg kaum (zusätzlich zur geometrischen Ausbreitungsdämpfung Adiv) bedämpft wird, tragen tieffrequente Geräusche sehr weit.

dd.
Der zuvor übersandte schalltechnische Bericht VL 6550-2 vom 13.01.2009 der Firma Peutz Consult Beratende Ingenieure VBI beschäftigte sich überwiegend mit der Verkehrslärmsituation aus Straßen- und Schienenverkehrslärm, der aus den Hafengebieten und den westlich gelegenen Stadtteilen von Neuss auf das hier zu betrachtende Plangebiet einwirkt. Inwieweit diese Berechnungen und Betrachtungen korrekt sind, kann mangels Überprüfbarkeit der entsprechenden Basisgrundlagen nicht beurteilt werden, allerdings ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Berechnungsverfahren durch die Verwendung einschlägiger Berechnungsprogramme korrekt sind.

Somit soll auf die Berechnungen aus Straßen- und Schienenverkehrslärm mit Ursachen außerhalb des Hafengebietes hier zunächst nicht eingegangen werden. Auf die Geräuschimmissionen durch Verkehrslärm, ausgehend von Geräuschen innerhalb des Hafengebietes, wird weiter unten eingegangen.

Der wesentliche Bestandteil, der hier allerdings zu betrachten ist, ist der Anteil des **Gewerbelärms**. Dies liegt in der Besonderheit der für Gewerbelärm geltenden Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit den Vorgaben der 6. allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA-Lärm), die den von Lärm betroffenen Nutzern von Wohn-, Schlaf- oder Arbeitsräumen im Sinne der DIN 4109 ein Anrecht auf die Einhaltung festgelegter Immissionsrichtwerte im Hinblick auf die Geräuschbelastung durch gewerbliche Immissionen einräumen, die von der jeweiligen Gebietsausweisung des betreffenden Gebietes, in dem sich diese Aufenthaltsräume befinden, abhängig sind. Dabei wird in der TA-Lärm auch unter Berücksichtigung einer eventuell vorhandenen gewachsenen Gemengelage ein maximaler Immissionsrichtwert von tagsüber 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) dem Wohnen

allgemein zugestanden. Diese Werte entsprechen denen eines Mischgebietes (MI) sowie dies in großen Teilen des hier zu betrachtenden Teilgeltungsbereiches West des Plangebietes vorgesehen ist. Die Besonderheit liegt darin, dass nach einschlägiger Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes NRW die einzuhaltenden Immissionsrichtwerte 0,5 Meter außen vor dem geöffneten Fenster eines Wohn-, Schlaf- oder Arbeitsraumes im Sinne der DIN 4109 gelten, was bedeutet, dass passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) als Lösung einer eventuell auftretenden Konfliktsituation zumindest im Rahmen der Neuplanung eines Gebietes im Hinblick auf gewerbliche Immissionen nicht in Frage kommen.

Eine solche strikte Vorgabe gibt es für Verkehrslärmimmissionen aus Verkehr auf öffentlich gewidmeten Straßen-, Schienen- oder Wasserwegen nicht.

Auch wenn die DIN 18005 „ Schallschutz im Städtebau“ als einschlägige DIN Norm im Rahmen der Bauleitplanung vom Grundsatz her entsprechend ihrem Einführungserlass nur hinweisenden Charakter hat, darf eine Bauleitplanung die Vorgaben der TA-Lärm als später anzuwendende allgemeine Verwaltungsvorschrift in immissionsrechtlichen oder baurechtlichen Genehmigungsverfahren nicht übergehen. Die TA-Lärm ist somit auch im Bauleitplanverfahren zu berücksichtigen. Somit bindet das Gutachten der Firma Peutz Consult richtigerweise die TA-Lärm in seine Betrachtungen mit ein (siehe hierzu die Abschnitte 4.3 und 7 sowie die Anlagen 11 und 12 des Gutachtens).

Allerdings beschränkt das Gutachten seine Betrachtungen nur auf den unmittelbaren Nachbarbereich des Plangebietes und das Plangebiet selber (Abschnitt 7.3.1) und zitiert hinsichtlich der anderen Schallemissionen zwei fremde Gutachten oder Untersuchungen aus den Jahren 2000 bis 2002, wobei diese Untersuchung dem Zitat nach offensichtlich hauptsächlich aus Immissionsmessungen bestehen, deren nähere Umstände hier nicht dargestellt sind.

Aus einer vergleichbaren Problematik im Düsseldorfer Teil der Neuss Düsseldorfer Häfen ist bekannt, dass Immissionsmessungen in unmittelbarer Hafennähe oder gar innerhalb des Hafens im Hinblick auf Aussagen zur Bauleitplanung vollkommen ungeeignet sind, da sie in der Regel Zufallsergebnisse darstellen, die von der jeweiligen momentanen Art der Hafennutzung abhängig sind. Bei vergleichbaren Messungen im Düsseldorfer Hafen an immer den gleichen Messpunkten wurden Pegel mit einer **Schwankungsbreite von teilweise deutlich über 10 dB** festgestellt, wobei noch nicht

einmal zu erkennen war, ob die festgestellten Pegel ihre Ursache in den anzurechnenden gewerblichen Geräuschen oder ihre Ursache in dem unvermeidbaren Anteil des Straßenverkehrslärms auf öffentlichen Straßen hatten.

Durch Messungen an Immissionspunkten in der Nachbarschaft von Häfen kann für den Fall, dass der Anteil des Fremdgeräusches die Messung nicht bestimmt, lediglich festgestellt werden, ob Richtwertüberschreitungen vorhanden oder möglich sind. Messungen, die Ergebnisse liefern, die deutlich unter den Richtwerten liegen, können alleine schon dadurch bedingt sein, dass wesentliche Anlagen im Hafen zum Zeitpunkt der Messungen zufälligerweise nicht in Betrieb sind. Dies ist für einen Hafen keine Ausnahmesituation, sondern die Realität, da insbesondere Verladeanlagen nur dann in Betrieb genommen werden, wenn die entsprechenden Schiffe an den entsprechenden Stellen entladen werden müssen. Es ist darauf hinzuweisen, dass seit 2000 bzw. 2002 mehr als sieben Jahre vergangen sind, in denen sich wesentliche Veränderungen auch innerhalb des Neusser Teils des Neuss Düsseldorfer Hafens ergeben haben.

Ebenso werden sich in der Zukunft sicherlich erhebliche Veränderungen weiterhin ergeben. Dies ist im Rahmen einer Planung, die ja zukunftsgerichtet ist, mit zu berücksichtigen.

Es stellt sich somit die Frage, ob die vorgelegte gutachterliche Betrachtung der Firma Peutz Consult die Problematik der Einwirkung von Schallemissionen aus Quellen außerhalb des Plangebietes auf die innerhalb des Plangebietes neu zu planenden Immissionspunkte einerseits in ausreichendem Umfang erfasst hat und andererseits potentielle Veränderungen der Gebiete außerhalb des Plangebietes im Hinblick auf die hierdurch erzeugten Einwirkungen innerhalb des Plangebietes ausreichend berücksichtigt hat und für eine entsprechende Regelung dieser Berücksichtigung gesorgt hat. Dies ist nach den bisherigen Erkenntnissen aus dem vorgelegten Gutachten beides nicht der Fall.

Die TA-Lärm kennt den Begriff des **Einwirkungsbereiches** einer Anlage. Einwirkungsbereich einer Anlage sind die Flächen, in denen von der Anlage ausgehende Geräusche einen Beurteilungspegel verursachen, der weniger als 10 dB unter dem für diese Fläche maßgeblichen Immissionsrichtwert gilt. Bei einer geplanten Ausweisung der neuen Wohnhäuser als Mischgebiet mit einem Nachtrichtwert von 45 dB(A) liegt somit der Wert für die Beurteilung des Einwirkungsbereichs hier bei 35 dB(A). Unter

der Voraussetzung, dass maßgebliche Schallquellen in Hafengebieten immer sehr hoch liegen (Kräne, Abluftanlagen und Filteranlagen von Silos, hohe Gebäude) und das hier hohe Gebäude (6 Etagen !) als Immissionspunkte anzusehen sind, weiterhin unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Schallausbreitung innerhalb eines Hafengebietes zum Teil über Wasser und zum Teil über befestigtes Gelände erfolgt, kann in erster Nährung davon ausgegangen werden, dass auf dem Schallausbereitungsweg zwischen der Schallquelle und dem Immissionspunkt lediglich eine Pegelminderung durch die geometrische Pegelabnahme A_{div} zu berücksichtigen ist. Für zusätzliche Pegelminderungen, z.B. durch Gebäudestrukturen und Luftabsorption, soll hier sicherheitshalber konservativ ein Betrag von 3 dB unabhängig von der Entfernung im Hinblick auf diese Stellungnahme berücksichtigt werden.

Dann liegt ein Immissionspunkt hier nicht mehr im Einwirkungsbereich der Anlage, wenn er folgende Abstände zur Anlage in Abhängigkeit der von der Anlage erzeugten Schallleistung aufweist:

tags		nachts	
Entfernung	Schallleistung	Entfernung	Schallleistung
M	L_{WA} in dB	m	L_{WA} in dB
50	95	50	80
100	101	100	86
150	104,5	150	89,5
200	107	200	92
300	110,5	300	95,5
400	113	400	98
500	115	500	100
800	119	800	104
1000	121	100	106

Solange somit sicher ist, dass die entsprechenden Anlagen im Hafen bei einem Tagesbetrieb nur tags und bei einem Nachtbetrieb sowohl tags als nachts in Abhängigkeit der Entfernung zum Immissionspunkt die obigen Schallleistungspegel nicht erreichen, liegen die Immissionspunkte nicht mehr im Einwirkungsbereich der Anlage, woraus folgt, dass sie bei alleiniger Anwendung der Vorgaben der TA-Lärm diese Anlagen nicht mehr zu berücksichtigen wären. Im Rahmen der Bauleitplanung, die eine ganz-

heitliche Betrachtung verlangt, ist solch eine Vorgehensweise jedoch ggf. nicht mehr zulässig.

Es stellt sich nun die Frage, bis zu welcher Schalleistung von einem Betrieb auszugehen ist, der nicht einzeln und im Detail untersucht werden soll. Hier hilft die Aussage der DIN 18005, die davon ausgeht, dass die immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel innerhalb eines Gewerbegebietes mit tags und nachts $L_{WA''}$ = 60 dB(A) bzw. eines Industriegebiets mit tags und nachts $L_{WA''}$ = 65 dB(A) pro m² Grundstücksfläche anzunehmen ist. Dann ergeben sich in Abhängigkeit der Grundstücksfläche folgende Schallleistungspegel.

Fläche des Grundstücks der Anlage	Schallleistungspegel bei einer gewerblichen Nutzung	Schallleistungspegel bei einer industriellen Nutzung
m²	LWA in dB	LWA in dB
100	80	85
200	83	88
500	87	92
1000	90	95
2000	93	98
5000	97	102
10000	100	105
20000	103	108
50000	107	112
100000	110	115

Somit gibt die Basisvorgabe der DIN 18005 unter Berücksichtigung der beiden obigen Tabellen den Untersuchungsbereich im Hinblick auf den Einwirkungsbereich einzelner Anlagen rund um den Immissionspunkt vor.

Im Hinblick auf die Frage, ob sich somit die hier zu betrachtenden Immissionspunkte noch im Einwirkungsbereich der Anlage befinden, oder umgekehrt, ob sich die Anlage im Auswirkungsbereich der Festlegung am Immissionspunkt befindet, kann nur dann auf eine generelle Untersuchung des Betriebes verzichtet werden, wenn sicher anzu-

nehmen ist, dass die von dem Betrieb erzeugte Gesamtschallleistung die entsprechenden Werte nicht überschreitet.

Die hierzu notwendigen Hilfsmittel sind in Form von Fachveröffentlichungen unterschiedlicher Landesumweltämter bekannt. Im Hinblick z.B. auf Verladetätigkeiten ist das Heft Merkblätter 25 des Landesumweltamtes NRW zu nennen, in dem u.a. die Schallleistungspegel typischer Hafenanlagen und im Hafen eingesetzter Fahrzeuge enthalten sind. Hier werden für KLV Anlagen Schallleistungspegel in der Größenordnung von 100 dB, für Reachstacker 110 dB und für Auf- und Absetztätigkeiten von Containern ca. 90 dB etc. angegeben. Die Schallleistungspegel einzelner typischer in Häfen oft vorhandener großer Schüttgutumschlaganlagen bzw. Materialrecyclinganlagen wie z.B. Schrottplätze lassen sich aus dem Bericht der hessischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie ableiten. Dabei liegen die Schallleistungspegel für Schrottplätze in der Größenordnung von 120 dB. Alleine das Agieren von Radladern und Baggern erzeugt ohne Berücksichtigung der Materialanteile Schallleistungspegel in der Größenordnung von 110 dB. Bei kritischen Materialien (wie Schrott, grobe Steine, Glas etc.) erhöht sich die Schallleistung erheblich. Die Schallleistung großer Lüftungsanlagen, wie sie typischerweise bei Siloanlagen und Mühlenbetrieben in Häfen vorhanden sind, überschreiten auch oft den Wert von in Summe 110 dB. Letztendlich erzeugen die auf den Betriebsgeländen vorhandenen Lkw während ihrer Fahrt Schallleistungspegel in der Größenordnung von 105 dB.

Es ist somit zu erkennen, dass der Einwirkungsbereich einzelner Anlagen bzw. der Auswirkungsbereich der hier zu betrachtenden Immissionspunkte weit über die Grenzen des hier zu betrachtenden Plangebietes und weit über die Grenzen der benachbarten Gebiete, die im Gutachten der Firma Peutz Consult erfasst worden sind, ausgeht.

Es stellt sich die Frage, wie es bei der Vielzahl der im gesamten Hafengebiet existierenden Anlagen mit ihren z.T. erheblichen zu erwartenden Schallleistungspegeln bei den zitierten Messungen zu den niedrigeren Pegeln gekommen ist. Dies ist ein für Hafengebiete typischer Effekt, der darin besteht, dass die einzelnen Anlagen eines Hafens in der Regel niemals gleichzeitig in Betrieb sind, so dass sich im Mittel wesentlich niedrigere Pegel ergeben als die, die theoretisch möglich wären, wenn alle Betriebe gleichzeitig arbeiten würden. Hierauf aufbauend ergibt sich sofort die Frage, welcher Betriebszustand eines Hafens im Rahmen einer Bauleitplanung als maßgeblich zu berücksichtigen ist. Diese Fragestellung wurde im Rahmen anderer Bauleitplanverfahren

kontrovers diskutiert. Die bisherige Auffassung der zuständigen Behörden besteht dabei darin, dass im Zuge der Planungssicherheit und der Konfliktvermeidung von einer Maximalsituation, also der Gleichzeitigkeit aller im Hafen möglichen Lärmemissionen auszugehen ist. Wird dieser Auffassung seitens der zuständigen Behörden beibehalten, so ist in Bezug auf die obigen Erkenntnisse im Rahmen einer Bauleitplanung zunächst der gesamte Hafen im Hinblick auf seine potentiellen Lärmemissionen zu untersuchen (dies ist in dem vergleichbaren Fall geschehen). Anschließend ist die potentielle Geräuschsituation zu ermitteln, die sich bei gleichzeitigem Betrieb aller Anlagen an den einzelnen Immissionspunkten einstellen kann. Nach den obigen Ausführungen im Hinblick auf zu erwartenden Schallleistungspegel ist es kein Kunststück zu prognostizieren, dass der sich dann ergebende Wert deutlich über den hier zulässigen Immissionsrichtwerten für eine zukünftige neue Wohnbebauung, auch bei einer Ausweisung als Mischgebiet, liegen wird.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die grundsätzlichen Betrachtungsweisen der zuständigen Behörden in diesem Punkt nicht geteilt werden, da sie eine hafenuntypische und praxisfremde Situation darstellen. In Binnenhäfen wie auch in Seehäfen handelt es sich um ein Betriebsgeschehen, das mit den allgemeinen Betrachtungsweisen der TA-Lärm nach den Regelfallkriterien sowie den Schallemissionskontingentierungsverfahren nach DIN 45691 nicht vereinbar ist. Somit wird seitens der Neuss-Düsseldorfer Häfen auch die in anderen Fällen angedachte Vorgehensweise, große Teile eines bisher als Sondergebiet Hafen ausgewiesenen Gebietes neu zu überplanen und mit Schallemissionskontingenten zu versehen, um hiermit im Hinblick auf neu zu erstellende Bebauungspläne den Einfluss benachbarter Plangebiete auf das neue Plangebiet regeln zu können, vom Grundsatz her abgelehnt.

Nach solchen bisher formal anzuwendenden Grundsätzen wäre auch hier die gewollte Festsetzung von Wohnnutzungen in einem Teil eines Hafengebietes im Rahmen der Bauleitplanung nur dann möglich, wenn die zulässigen Schallemissionen aus benachbarten Gewerbebereichen, die an der neuen Wohnnutzung geltenden Immissionsrichtwerte sicher einhalten, wobei der hierfür auch für die Zukunft notwendige Nachweis nur dann erfolgen kann, wenn auch entsprechende Beschränkungen der zulässigen gewerblichen Schallemissionen in den benachbarten Plangebieten festgelegt sind. Dies bedeutet, dass ggf. benachbarte Bebauungspläne im Hinblick auf zulässige Schallemissionen betrachtet und ggf. geändert werden müssen, also mit einer Schallemissionskon-

tingentierung überzogen werden, was, wie oben schon angedeutet, für ein Hafengebiet nicht sinnvoll ist.

Es ist sicher nicht von der Hand zu weisen, dass die hier geplante Veränderung eines zurzeit wenig genutzten Teils des Neusser Hafens sich in der Nähe einer bereits zurzeit schützenswerten Wohnbebauung u.a. an der Düsseldorfer Straße befindet, für die schon jetzt entsprechende schalltechnische Vorgaben im Hinblick auf gewerbliche Lärmimmissionen und Schallemissionen der zu betrachtenden Betriebe im Hafengebiet und in der benachbarten Umgebung gelten. Der Abstand der neu zu errichtenden Wohnhäuser zu den Lärmquellen im Hafengebiet verringert sich nur um ca. 100 Meter, was im Verhältnis zur Ausdehnung des Hafens eher wenig ist. Rein rechnerisch würde sich bei freier Schallausbreitung und einer Annahme der wesentlichen Lärmquellen im Hafen in größerer Entfernung eine nur geringe Pegelerhöhung an den neuen Wohnhäusern gegenüber der Situation ergeben, die an den bestehenden Wohnhäusern zulässig ist. In der Praxis werden allerdings die bestehenden Wohnhäuser durch die bestehenden Gebäude am westlichen Hafenrand deutlich abgeschirmt, was für die neu zu errichtenden Wohnhäuser nicht der Fall ist. Das Abreißen der zurzeit vorhandenen Gebäude und die Errichtung neuer Gebäude mit entsprechenden Lücken zwischen diesen Gebäuden kann somit bezogen auf die bestehende Geräuschsituation zu einer deutlichen Pegelerhöhung der gewerblichen Geräusche an den bestehenden Wohnhäusern an der Düsseldorfer Straße führen.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der Immissionsrichtwerte an diesen Häusern zurzeit nicht sichergestellt ist. Die in Genehmigungsverfahren nach dem Baurecht und dem Bundes-Immissionsschutzrecht erteilten Auflagen für Betriebe im Hafengebiet (und wahrscheinlich auch in der benachbarten anderen Umgebung) sahen bis 1998 (Einführung der novellierten TA-Lärm) in der Regel lediglich die Einhaltung der Immissionsrichtwerte durch die Geräuschimmissionen des zu genehmigenden Betriebes alleine vor, ohne eine Aufsummation der Pegel zu einem Gesamtpegel zu berücksichtigen. Erst ab 1998, mit Einführung der Akzeptorbezogenheit der Richtwerte, wurde dem Effekt der ungünstigen Pegeladdition Rechnung getragen, indem den Neuanlagen im Genehmigungsverfahren regelmäßig nur Anteile der zulässigen Gesamtbelastung an den Immissionspunkten zugestanden wurden. Dabei wurde und wird in der Regel das Irrelevanzkriterium des Ziffer 3.2.1 Abs. 2 der TA-Lärm angewendet, wonach Anlagen aus der Sicht des Immissionsschutzes Lärm genehmigungsfähig sind, wenn die von ihnen erzeugte Zusatzbelastung die Richtwerte an den Immissionspunk-

ten um mindestens 6 dB unterschreitet. Bei der Größe des Hafens und der Anzahl der Genehmigungen ist eine solche Vorgehensweise ggf. jedoch nicht korrekt, da alleine vier auf diese Art neu genehmigte Anlagen schon zu einer Ausschöpfung des Richtwertes an dem jeweiligen Immissionspunkt führen können. Die Lösung der Problematik ist in der TA-Lärm ebenfalls in den Ziffern. 5ff vorgesehen, wonach für eine Lösung der entstandenen Konfliktsituation nachträgliche Anforderungen an bestehende Anlagen zu stellen sind. Hierzu sind ggf. sogar Lärmminderungspläne nach § 47a BImSchG aufzustellen (siehe hierzu Ziffer 5.3 TA-Lärm).

Die Errichtung neuer Wohnhäuser in solch einem schwer zu lösenden Konfliktbereich schafft Konflikte in zweierlei Hinsicht (siehe oben), anstatt dem Grundgebot der Bauleitplanung - der Konfliktvermeidung - und dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG zu folgen.

Somit ist zu erkennen, dass auf der Basis der derzeit gültigen Gesetzeslage und Betrachtungsweise der zuständigen Behörden eine dem Planungsrecht konforme Lösung nicht möglich ist.

Unabhängig von der oben beschriebenen mehr formalen Problematik sei ergänzend auf die tatsächlich zu erwartende Problematik des Wohnens im Hafen aus der Sicht des Immissionsschutzes Lärms hingewiesen. Durch die enge Zusammenarbeit der Neuss-Düsseldorfer Häfen mit anderen Hafenbetrieben in Städten Nordrhein-Westfalens und anderen Bundesländern sind den Neuss-Düsseldorfer Häfen Erfahrungen aus der Errichtung von Wohnungen in Hafengebieten bekannt geworden. Die Besonderheit des Wohnens im Hafen in Form aufwendig gestalteter hochwertiger Wohnanlagen, in der Regel in Innenstadtlage, hat ein hohes Preisniveau der entsprechenden Wohnungen zur Folge. Die entsprechende Käuferklientel erwartet für derartige Wohnungen eine entsprechende Wohnqualität mit der zugehörigen Ruhe, verkennend, dass sich die Wohnungen in unmittelbarer Nachbarschaft eines großflächigen Hafengebietes befinden, das wie ein Industriegebiet anzusehen ist, in dem Wohnen eigentlich unzulässig ist. Die Wohnungen in solchen Gebieten sind zwar schnell verkauft worden, die aufgetretenen Probleme im Hinblick auf tatsächliche massive Lärmbeeinträchtigung sind aber noch lange nicht gelöst. Es treten besonders Beschwerden über tieffrequente Geräuschanteile von Schiffsmotoren und Hilfsaggregaten auf Schiffen auf, die für den Betrieb der Schiffe auch während der Liegezeit im Hafen technisch erforderlich sind. Für den Bewohner einer solchen Wohnung ist es unerheblich, ob die Geräusche, die

Schiffe beim Einfahren in den Hafen, beim Anlegen, beim Verholen oder durch ihre Hilfsaggregate erzeugen, Geräusche sind, die nach den Vorlagen der TA-Lärm für gewerbliche Betriebe oder nach den Vorgaben der 16. BImSchV für öffentliche Verkehrsflächen zu betrachten sind - in beiden Fällen sind sie störend und belästigend. Dabei entzieht sich gerade die Betrachtungsweise der tieffrequenten Geräusche nach DIN 45680 den gebietsabhängigen Regelungen der TA-Lärm dadurch, dass die entsprechenden Ansprüche auf die Einhaltung der Vorgaben der DIN 45680 von der Art der Gebietsausweisung unabhängig sind und somit in einem reinen Wohngebiet gleichermaßen gelten wie in einem Industriegebiet. Die DIN 45680 ist allerdings über Ziffer 7.3 in der TA-Lärm eingebunden, daher ist sie nach den obigen Ausführungen prophylaktisch auch im Rahmen der Bauleitplanung zu beachten. Hierfür stehen belastbare Maßnahmen, durch die eine Beeinträchtigung durch tieffrequente Geräusche diesmal innerhalb der zu betrachtenden Wohnungen sicher ausgeschlossen werden, als festsetzbares Instrument im Rahmen der Bauleitplanung kaum zu verfügen.

Somit beinhaltet die Errichtung von Wohnräumen in unmittelbarer Nähe von Wasserstraßen ein - wie die Erfahrungen mittlerweile zeigen - erhebliches Konfliktpotential und somit ein nicht zu vernachlässigendes Risiko für Käufer und Investoren. Auch hier weist die derzeit geltende Gesetzgebung eine erhebliche Lücke und Unsicherheit im Hinblick auf die Umsetzung in der Praxis auf.

b. Geruchsimmissionen

Die Ermittlung und Bewertung der Geruchsimmissionen genügt nach diesseitiger externer sachverständiger Prüfung nicht den gesetzlichen Anforderungen.

Die vorliegende Geruchsprognose der ANECO GmbH & Co. umfasst 23 Seiten und zusätzliche Anhänge (5 Seiten). Die Geruchsimmissionsberechnung bestimmt die Immissionssituation in einem geplanten (Wohn)gebiet im Hafen der Stadt Neuss durch Immissionsberechnungen. Die auftretenden Geruchsimmissionen werden durch im Hafengebiet ansässige Gewerbebetriebe verursacht. Auftraggeber dieser Untersuchung war die Wilh. Werhahn KG.

Die seit 1998 ermittelten Geruchsemissionen (olfaktometrisch gemessen) sind nicht weiter benannt worden; es wird lediglich ausgeführt, dass diese Werte offensichtlich zu Sanierungsmassnahmen geführt haben. Es sind somit neue Emissionsdaten an den sanierten Emissionsquellen zu ermitteln. Es wird nicht ausgeführt, ob diese Ermittlungen

stattgefunden haben und wie diese neuen Emissionsdaten in die hier vorliegenden Berechnungen eingegangen sind. Eine Verringerung der Emissionswerte der Papierfabriken auf ¼ der tatsächlichen Emissionskonzentration (Seite 3, 4. Absatz) ist nicht GIRL-konform, da in der GIRL im Rahmen des Hedonik-Projektes zwischen angenehmen Gerüchen bis unangenehmen Gerüchen in verschiedenen Stufen unterschieden wird, aber nicht zwischen Geruchsintensitäten. Papierfabriken arbeiten üblicherweise im 3 Schichtbetrieb, Lebensmittelbetriebe oder Mühlen möglicherweise 2-schichtig. Es ist somit zumindest zu den Zeiten, in denen Papierfabriken vorrangig tätig sind, die hier vorgenommene Abstufung der Geruchsrelevanz der Papierfabriken zweifelhaft. Dieser Sachverhalt ist zu klären und gegebenenfalls zu korrigieren.

Im Rahmen der Immissionsbegehungen wurden die Emissionen von 15 verschiedenen Betrieben im Hafengebiet Düsseldorf und Neuss erfasst. In dem Gutachten der ANECO wurden die Betriebe nicht weiter namentlich genannt, sondern nur erwähnt, dass es sich um 3 Ölmühlen, 2 Futtermittelbetrieben, 4 Lebensmittelbetriebe, 2 Papierfabriken im Neusser Hafen sowie 2 Futtermittelbetriebe, 1 Lebensmittelbetrieb und 1 Papierfabrik im Hafengebiet Düsseldorf handelt. Die zu beurteilenden Betriebe sollten im Prognosebericht der ANECON näher bezeichnet werden. Derzeit ist nicht zu klären, ob im Rahmen der Immissionsberechnungen alle relevanten Betriebe erfasst worden sind.

Weiterhin ist in der Quellenaufstellung Seite 5 ff nicht dargestellt, ob die hier genannten Emissionskonzentrationen nach der o.g. Sanierung der Quellen messtechnisch festgestellt worden sind oder nicht. Es sollte somit dargestellt werden, wann die Emissionsmessungen durchgeführt worden sind.

Weiterhin sind die mit der Anlage E bezeichneten Geruchsstoffströme nicht nachvollziehbar, da hier offensichtlich keine Emissionskonzentrationen vorliegen. Es stellt sich die Frage, wie diese Geruchsstoffströme ermittelt worden sind. Da diese Geruchsstoffströme in ihrer Höhe relevant sind, ist es verwunderlich, dass keine Emissionskonzentrationen genannt sind.

Weiterhin ist in der Aufstellung festzustellen, dass die Papierfabriken den höchsten zeitlichen Anteil von mehr als 8000 Stunden im Jahr der Emissionen beanspruchen, die restlichen Betriebe im wesentlichen einen Bruchteil hiervon.

Es ist eine Meteorologie aus dem zwischen 1991 und 2002 der Station Düsseldorf ausgewählt. Dem textlichen Inhalt des Gutachtens ist zu entnehmen, dass offensichtlich eine Zeitreihe (AKterm) hieraus gebildet wurde, somit können auch die zeitlich differenzierten Emissionen der einzelnen Betriebe berücksichtigt werden. Ob dieses hier entsprechend berücksichtigt (Emissionen differenziert über Tagesstunden, Wochenstunden und Monate) wurde, ist nicht nachzuvollziehen.

Die relevanten Eingangsdaten der Ausbreitungsrechnungen sind nicht beigefügt, z.B. Rechnerausdruck der Inputdateien, in denen nachvollziehbar dargestellt wird, welche Emissionsparameter neben den hier genannten z.B. Zeitparameter der Emissionsquellen, Abgasfahnenüberhöhungen aufgrund von Temperatur und Abgasgeschwindigkeit, diffuse Emissionsquellen, Flächenquellen aufgeführt sind. Die hier durchgeführten Ausbreitungsrechnungen lassen sich somit nicht nachvollziehen.

Aufgrund der oben angeführten Anmerkungen lässt sich von dieser Stelle nicht beurteilen, ob die ermittelten Ergebnisse der Berechnungen schlüssig und plausibel sind. Offensichtlich passen die hier festgestellten Ergebnisse zu den Begehungsergebnissen vorheriger Untersuchungen. Dieses ist jedoch kein Indiz dafür, dass die hier ermittelten Ergebnisse regelkonform festgestellt worden sind, da in dem vorliegenden Gutachten wesentliche Aussagen zur Nachvollziehbarkeit fehlen. Eine Prüfung im Einzelfall wäre hier zu empfehlen.

III.

1.

Es wird darauf hingewiesen, dass weite Teile des Neusser Hafens den Regelungen des **ISPS-Codes** sowie dem **Hafensicherheitsgesetz NRW** vom 30.10.2007 mit dem Ziel der Terrorabwehr unterliegt. Es ist davon auszugehen, dass die Ansiedlung von Wohnnutzungen unmittelbar am Rheinhafenbecken zu einer verschärften Risikobewertung im Sinne von § 13 HaSiG NRW führt, wobei in der Folge verschärfte Maßnahmen bei der Aufstellung des Gefahrenabwehrplans, § 16 HaSiG NW, zu Lasten der Hafenunternehmen zu befürchten sind, welche die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes weiter einschränken. Diese Belange sind in der ausgelegten Bauleitplanung bislang nicht hinreichend berücksichtigt.

2.
Es wird ferner darauf hingewiesen, dass für die überplanten Gleisanlagen westlich des Hafenbeckens 1, soweit bekannt, noch kein Entwidmungsverfahren eingeleitet und abgeschlossen worden ist. Da in einem solchen Entwidmungsverfahren auch die von der Gleisanlage betroffenen Anlieger zu beteiligen sind, dürfte es zum heutigen Zeitpunkt wohl noch ungewiss sein, ob eine Entwidmung dieser bereits überplanten Gleisanlage erfolgen kann. Diesem Gesichtspunkt sollte daher im weiteren Verfahren nachgegangen werden.

IV.

Nach alledem regen wir an,

- von der Festsetzung eines Gewerbegebietes an der Industriestraße Abstand zu nehmen und eine Festsetzung als Industriegebiet oder Sondergebiet Hafen zu treffen und
- von der Festsetzung von Mischgebieten am Neusser Hafen ebenfalls Abstand zu nehmen und eine Nutzung vorzusehen, die einem (auch landesplanerisch geforderten) Ausbau des Hafens und den berechtigen Erweiterungsinteressen der im Hafen ansässigen Betrieben Rechnung trägt.

Wir dürfen Sie höflich bitten, uns den Eingang des Schreibens kurz schriftlich zu bestätigen.

Mit freundlichen Grüßen

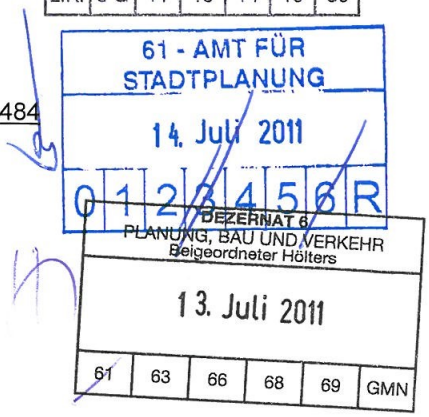
(Dr. Beutling)
Rechtsanwalt

RITTERSHAUS
Rechtsanwälte

Postfach 10 27 55 • 68027 Mannheim

Stadtverwaltung Neuss
Herrn Bürgermeister Herbert Napp
Markt 2

41460 Neuss



Vorab per Telefax: 02131 902484
Seiten: 23

11. Juli 2011 HF-hm

Sekretariat: H. Messerschmitt, C. Bundschuh
Durchwahl: (0621) 4256-231
E-Mail: hartmut.fischer@rittershaus.net

1. **119. Änderung des Flächennutzungsplans „Düsseldorfer Straße, Rheintorstraße, Hafenmole 1“**
   Unser Zeichen: HF/01860/11
2. **Bebauungsplan Nr. V456 „Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße“ - einschließlich des Vorhaben- und Erschließungsplans „Hafenquartier“**
   Unser Zeichen: HF/01859/11

Sehr geehrter Herr Napp,

wir vertreten die Grundstücksgesellschaft Neuss GbR, Dieter Fahrner, Gebr. Kaltenbach GmbH & Co. KG, Cresbacher Straße 4, 72280 Dornstetten.

Unsere Mandantin ist Eigentümerin der nachfolgend beschriebenen Grundstücke im Neusser Hafen, die an Gewerbe- und Industriebetriebe vermietet sind:

MANNHEIM
Prof. Dr. GERALD RITTERSHAUS
RAINER DIETMANN
Prof. Dr. CHRISTOF HETTICH
Dr. ANDREAS NOTZ
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Dr. BERND-MICHAEL ZINOW
Dr. DANIEL WEISERT
KURT WERNER KÜHN
NICO RITTERSHAUS *
VERENA EISENLOHR LL.M.
BRITTA MARTENSEN
Dr. MARTIN BÜRMANN
Dr. ANNETTE SÄTTELE
Fachanwältin für Arbeitsrecht
Dr. HARTMUT FISCHER
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
CHRISTIANE BORNMANN
ANDREAS JUNG
Dr. CORINNA MICKEL
Steuerberaterin
Dr. PATRICK CERTA
Fachanwalt für Handels- u. Gesellschaftsrecht
STEFAN KÜRSCHNER
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Dr. MARTIN SCHMIDHUBER
Dr. WERNER H. BORN
Dr. CLAUDIA PLESSKE
CHRISTINA ESCHENFELDER
Dr. MANFRED STOPFKUCHEN-MENZEL
Vorsitzender Richter am VGH a.D.
Dr. MATTHIAS KEILBACH
Dr. ANDREAS TORKA
Abogado (Alicante)
Dr. MATTHIAS UHL
RAOUL KREIDE
Dipl.-Betriebswirt (BA)
VIOLA KELCH
Fachanwältin für Arbeitsrecht
KONSTANZE WAGNER
KATJA REYHER
HANS-PETER REPNIK

FRANKFURT am Main
WENDELIN FRHR. von KETELHODT
Notar
Dr. WOLF-HENRIK FRIEDRICH
HELLA FRFR. von KETELHODT
JÖRG DÖHRER
Fachanwalt für Arbeitsrecht
MARK OLIVER KÜHN LL.M.
Attorney at Law (New York)
Dr. MARKUS BAUER
BERNHARD NAUJACK LL.M.
Attorney at Law (New York)
Notar
WALTHER von WIETZLOW
Dr. MICHAEL KÜHN
LARS SCHMIDT
PEY-FEN FUH LL.M., LL.B.
CLAUDIA CORDES
CHRISTOPH KULENKAMPFF

MÜNCHEN
TIM KNORR LL.M.
Attorney at Law (New York)
Dr. DANIEL F. BERG
Fachanwalt für Handels- u. Gesellschaftsrecht
Dr. ANDREAS NOTZ **
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Dr. CORINNA MICKEL **
Steuerberaterin

** In Bürogemeinschaft*
*** Zweigstelle*

Anschrift Immobilie	**Mieter**
Bockholtstraße 96-98	Spedition Fahrner Neuss GmbH
Duisburger Straße 11 (2 Hallen)	Dachser GmbH & Co. KG
Duisburger Straße 11 (2 Hallen)	Spedition Fahrner Neuss GmbH
Memeler Straße 1	RWZ Rhein-Main eG

Die Planentwürfe haben wir durchgesehen. Daran anschließend ist nicht ausgeschlossen, dass die Bauleitplanung der Stadt Neuss zu Beeinträchtigungen bei der Nutzung der Grundstücke führt. Für unsere Mandanten ist es jedoch wichtig, dass die Grundstücke wie bisher genutzt werden können. Ferner müssen Änderungen und Erweiterungen der Nutzungen möglich sein. Daher nehme ich im Namen der Grundstücksgesellschaft Neuss GbR, Dieter Fahrner, Gebr. Kaltenbach GmbH & Co. KG, sowie diese wiederum im Namen ihrer Mieter, der Spedition Fahrner Neuss GmbH und der Dachser GmbH & Co. KG, wie folgt Stellung:

Die ausgelegten Entwurfsunterlagen für die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigen nicht hinreichend die Interessen der Eigentümerin und der vorhandenen Gewerbe- und Industriebetriebe. Bei den Gutachten ist der Sachverhalt vielfach nicht hinreichend aufgearbeitet. Ferner sind erteilte Genehmigungen nicht zugrunde gelegt und die Schlussfolgerungen nicht immer zwingend. Wegen der Einzelheiten nehme ich zur Vermeidung von Wiederholungen auf die als **Anlage** beigefügte Stellungnahme vom 11. Juli 2011 für die RWZ Bezug, die zum Gegenstand dieser Stellungnahme gemacht wird.

Im Rahmen der allgemeinen Fristenkontrolle bitte ich um eine kurze schriftliche Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Fischer
Rechtsanwalt

RITTERSHAUS
Rechtsanwälte

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
14. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

Postfach 10 27 55 • 68027 Mannheim

Stadtverwaltung Neuss
Herrn Bürgermeister Herbert Napp
Markt 2

41460 Neuss

2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | stv. BM
Wv. | STADT NEUSS | V.V.
Tel.R. | 13. JULI 2011 | z.V.
R | Der Bürgermeister | z.w.V.
z.K. | 9 G | 11 | 13 | 14 | 15 | 30

Vorab per Telefax: 02131 902484
Seiten: 21

DEZERNAT 6
PLANUNG, BAU UND VERKEHR
Beigeordneter Hölters
13. Juli 2011
61 | 63 | 66 | 68 | 69 | GMN

11. Juli 2011 HF-hm

Sekretariat: H. Messerschmitt, C. Bundschuh
Durchwahl: (0621) 4256-231
E-Mail: hartmut.fischer@rittershaus.net

1. **119. Änderung des Flächennutzungsplans „Düsseldorfer Straße, Rheintorstraße, Hafenmole 1“**
   Unser Zeichen: HF/02202/09
2. **Bebauungsplan Nr. V456 „Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße“ - einschließlich des Vorhaben- und Erschließungsplans „Hafenquartier“**
   Unser Zeichen: HF/02203/09

Sehr geehrter Herr Napp,

wir vertreten die Raiffeisen Waren-Zentrale Rhein-Main eG, Altenberger Straße 1 a, 50668 Köln, einschließlich deren Niederlassungen Zentrallager für Gefahrstoffe, Duisburger Straße 18, 41460 Neuss, Logistik Nord, Memelnerstraße 1, 41460 Neuss, die den Logistikstandort betreibt, die Raiffeisen Kraftfutterwerke GmbH, Duisburger Straße 16, 41460 Neuss, sowie die Grundstücksgesellschaft Neuss GbR D. Fahner + Gebr. Kaltenbach GmbH & Co. KG, Cresbacherstrasse 4, 72280 Dornstetten (im Folgenden: **RWZ**).

MANNHEIM
Prof. Dr. GERALD RITTERSHAUS
RAINER DIETMANN
Prof. Dr. CHRISTOF HETTICH
Dr. ANDREAS NOTZ
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Dr. BERND-MICHAEL ZINOW
Dr. DANIEL WEISERT
KURT WERNER KÜHN
NICO RITTERSHAUS*
VERENA EISENLOHR LL.M.
BRITTA MARTENSEN
Dr. MARTIN BÜRMANN
Dr. ANNETTE SÄTTELE
Fachanwältin für Arbeitsrecht
Dr. HARTMUT FISCHER
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
CHRISTIANE BORNMANN
ANDREAS JUNG
Dr. CORINNA MICKEL
Steuerberaterin
Dr. PATRICK CERTA
Fachanwalt für Handels- u. Gesellschaftsrecht
STEFAN KÜRSCHNER
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Dr. MARTIN SCHMIDHUBER
Dr. WERNER H. BORN
Dr. CLAUDIA PLESSKE
CHRISTINA ESCHENFELDER
Dr. MANFRED STOPFKUCHEN-MENZEL
Vorsitzender Richter am VGH a.D.
Dr. MATTHIAS KEILBACH
Dr. ANDREAS TORKA
Abogado (Alicante)
Dr. MATTHIAS UHL
RAOUL KREIDE
Dipl.-Betriebswirt (BA)
VIOLA KELCH
Fachanwältin für Arbeitsrecht
KONSTANZE WAGNER
KATJA REYHER
HANS-PETER REPNIK

FRANKFURT am Main
WENDELIN FRHR. von KETELHODT
Notar
Dr. WOLF-HENRIK FRIEDRICH
HELLA FRFR. von KETELHODT
JÖRG DÖHRER
Fachanwalt für Arbeitsrecht
MARK OLIVER KÜHN LL.M.
Attorney at Law (New York)
Dr. MARKUS BAUER
BERNHARD NAUJACK LL.M.
Attorney at Law (New York)
Notar
WALTHER von WIETZLOW
Dr. MICHAEL KÜHN
LARS SCHMIDT
PEY-FEN FUH LL.M., LL.B.
CLAUDIA CORDES
CHRISTOPH KULENKAMPFF

MÜNCHEN
TIM KNORR LL.M.
Attorney at Law (New York)
Dr. DANIEL F. BERG
Fachanwalt für Handels- u. Gesellschaftsrecht
Dr. ANDREAS NOTZ**
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Dr. CORINNA MICKEL**
Steuerberaterin

** In Bürogemeinschaft*
*** Zweigstelle*

Die Stadt Neuss hat den Entwurf der 119. Änderung des Flächennutzungsplans sowie den Entwurf des Bebauungsplans Nr. V456 in der Zeit vom

1. Juni 2011 bis 11. Juli 2011

öffentlich ausgelegt.

Die Planunterlagen haben wir durchgesehen. Im Wesentlichen soll die Innenstadt in Richtung Hafen erweitert und ein übergreifendes Gesamtkonzept für die im Hafen ansässige Industrie geschaffen werden. Damit ist eine äußerst komplexe Thematik angesprochen. Sehr umfangreiche Unterlagen sind vorgelegt und zahlreiche Gutachten erstellt worden. Soweit hierbei herausgestellt wird, dass die Betriebe im Neusser Hafen keine Nachteile erhalten sollen, wird dies von der RWZ ausdrücklich begrüßt. Hierfür ist ein sehr detailliertes und feinsinniges Konzept entwickelt worden. In der Kürze der Offenlagefrist ist es allerdings nicht möglich, die über Monate und Jahre entstandenen Unterlagen und Gutachten detailliert zu prüfen und im Einzelnen Stellung zu nehmen. Allerdings sollen innerhalb der Offenlagefrist verschiedene Aspekte herausgestellt werden, die von den verschiedenen Beteiligten nach Auffassung der RWZ noch nicht hinreichend berücksichtigt wurden. Einzelheiten auch zu weiteren, noch nicht aufgegriffenen Themen sollen ggf. noch ergänzend aufgezeigt werden.

Vorangestellt sei, dass mit der Bauleitplanung unter anderem eine schutzwürdige Wohnbebauung an den Industriehafen Neuss heranrücken soll, obwohl die zahlreichen Betriebe seit Jahrzehnten vorhanden sind und sich entwickelt haben. Ferner ist auch mit künftigen Änderungen und Erweiterungen zu rechnen. Daher wird sich die geplante Wohnbebauung einem erheblichen Emissionsniveau aussetzen. Demgegenüber müssen die im Industriehafen vorhandenen Betriebe mit einer heranrückenden Wohnbebauung rechnen, auf die sie künftig Rücksicht nehmen müssen. Soweit bisher in anderen Industriestädten vergleichbare Versuche unternommen wurden, mussten die Planungen verworfen werden. Soweit ein Satzungsbeschluss gefasst wurde, hat er einer gerichtlichen Kontrolle zum Beispiel in Offenbach nicht Stand gehalten. Daher ist mindestens mit erheblichen Unsicherheiten für alle Beteiligten zu rechnen, obwohl sachgerechte und belastbare Grundlagen für die bauliche und betriebliche Entwicklung erfor-

derlich sind. Folglich sollte die Planung kritisch überprüft und die zugrunde gelegten Unterlagen sachgerecht fortentwickelt werden.

Hierzu im Einzelnen:

I. 119. Änderung des Flächennutzungsplans:

Ziel des Flächennutzungsplans ist es, durch die Darstellung eines Mischgebietes die Neusser Innenstadt an die Wasserkante heranzuführen und die gewerbliche Nutzung auf der Hafenmole 1 zu sichern.

Voraussetzung nach § 1 Abs. 3 BauGB ist eine städtebauliche Erforderlichkeit, die sich grundsätzlich an den Zielen der Stadt Neuss ausrichtet. Allerdings muss die Zielsetzung plausibel sein. Die Stadt Neuss hat hierzu umfangreiche Untersuchungen vorgenommen. Die Ergebnisse zu dem Bedarf von Wohnbauland und Gewerbeflächen wurden auch mit der IHK Mittlerer Niederrhein erörtert. Die Ergebnisse des Unternehmergesprächs vom 7. April 2011 wurden in einem Positionspapier festgehalten. Darin heißt es ausdrücklich, dass Neuss als Wohnstandort dauerhaft gestärkt werden soll. Allerdings ist die demographische Entwicklung negativ. Die Zahl der Sterbefälle übertrifft die Zahl der Geburten. Folglich bedarf es bereits erheblicher Zuwanderungen, um eine Nutzung der Bestandsgebäude sicherzustellen. Deutlich mehr Zuwanderungen sind erforderlich, um eine Nachfrage nach neuem Wohnbauland zu schaffen. Demgegenüber ist nicht erkennbar, woher die Zuwanderungen und dann erst recht nach Neuss kommen sollen. Die gesetzlichen Regelungen für Zuwanderungen sind zwar gelockert worden, jedoch ist bei der statistisch nachweisbar steigenden Zahl der Sterbefälle gegenüber der Anzahl der Geburten eine erhöhte Anforderung zu stellen, die erwünschten Zuwanderungen zu konkretisieren und mit Tatsachen zu belegen. Daher muss der Bedarf für zusätzliches Wohnbauland in diesem konkreten Fall nachgewiesen werden.

Problematisch sind die gemischten Bauflächen, die mit den gewerblichen Bauflächen auf dem Case-Gelände an die Betriebe im Hafen heranrücken sollen. Die bauliche Entwicklung auf dem ehemaligen Case-Gelände soll zwischen den gemischten Flächen und dem Industriehafen mittelbar einen Übergang bilden. Da ein

Investor für das Case-Gelände aber bereits sein Interesse zurückgenommen hat und kein weiterer Investor erkennbar ist, muss in die Abwägung eingestellt werden, dass die gemischten Bauflächen realisiert werden, nicht aber eine gewerbliche Nutzung auf dem ehemaligen Case-Gelände. Folglich sollte berücksichtigt werden, dass auch eine Konfliktlösung für den Fall erfolgt, in dem das Case-Gelände nicht bebaut wird. Dies trifft insbesondere dann zu, sofern es bei der Entwicklung der Brachflächen eben nicht um die Entwicklung von Gewerbe-/ Industrieflächen, sondern vornehmlich um die Realisierung der Mischbebauung mit dem Ziel „Wohnen“ geht.

Ferner ist aus den Unterlagen nicht zu entnehmen, dass die in Bezug auf Lärm und Geruch entstehenden Konflikte sachgerecht aufgearbeitet sind. Da in dem Entwurf im Wesentlichen auf die Einzelheiten des Bebauungsplans Bezug genommen wird, soll hierzu im Folgenden Stellung genommen werden, wobei die Hinweise zu dem Bebauungsplanentwurf entsprechend auch für die Änderung des Flächennutzungsplanes gelten.

Derzeit sei nur festgehalten, dass die bisher ausgelegten Unterlagen nicht den Schluss zulassen, die zu beurteilenden Sachverhalte seien zutreffend und umfassend ermittelt. Ferner ist nicht erkennbar, dass die Änderungs- und Erweiterungsabsichten der RWZ, die noch im Einzelnen dargestellt werden sollen, berücksichtigt sind.

Folglich sollten die fachlichen Grundlagen aufgearbeitet werden. Vermutlich wird sich daraus eine Änderung des Planungsziels ergeben, die hiermit angeregt wird. Es muss sichergestellt sein, dass auch die Betriebe der RWZ im Neusser Industriehafen keine Einschränkungen zu erwarten haben und notwendige Änderungen/Erweiterungen vornehmen können. Zudem - folgte die Stadt Neuss nur den vorgelegten Ausarbeitungen für die 119. Änderung des Flächennutzungsplans – könnte die Konfliktsituation aufgelöst werden, wenn die für die Stadt Neuss eruierten potentiell geeigneten Wohnbauflächen planerisch umgesetzt würden.

II. Bebauungsplan Nr. V456:

1. Städtebauliche Rechtfertigung:

Die in dem Entwurf der Begründung herausgestellten und umfassenden Argumente für die Innenstadterweiterung rechtfertigen noch nicht den planerischen Konflikt, der durch die heranrückenden Mischgebiete entstehen wird. Zwar heißt es in Nr. 4.1 des Begründungsentwurfs, dass eine Gesamtkonzeption erarbeitet wurde, um die verschiedenen Hafenanrainer mit ihren teilweise widersprüchlichen Nutzungsinteressen zu berücksichtigen und eine Konfliktbewältigung zu ermöglichen. Jedoch kann und muss eine Gesamtkonzeption einen anderen Inhalt haben.

Der Konflikt wird nicht durch die planerische Leitvorstellung kompensiert, im Herzen der geplanten Innenstadterweiterung ein kleinteiliges Nutzungsgefüge aus nicht wesentlich störendem Gewerbe und Wohnen vorzusehen (Seite 35 des Begründungsentwurfs). Eine nachhaltige Belebung der Innenstadt auch nach Geschäftsschluss wird durch - vereinfacht gesagt - nicht schutzwürdige Wohnungen nicht erreicht.

Auf das vorrangige Planungsziel der Stadt Neuss, dass sogenannte „Werhahn-Gelände" einer hochwertigen Nutzung zuzuführen (Seite 36), kann auch wie die im Übrigen aufgeführten Aspekte keine Belange begründen, die die Zuspitzung des städtebaulichen Konflikts rechtfertigen.

2. Bebauungsplan/Vorhabenbezogener Bebauungsplan:

Aus den zeichnerischen Festsetzungen ist zu entnehmen, dass sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein (normaler) Bebauungsplan beabsichtigt sind. Im BauGB ist diese Kombination nicht ausdrücklich vorgesehen. Zwar ist sie auch nicht ausdrücklich ausgeschlossen, jedoch verbietet sich eine Verbindung wegen der unterschiedlichen Regelungssysteme.

3. Rechtfertigung für Konflikt:

Die Planung versucht, dem Grundsatz des § 50 BImSchG Rechnung zu tragen, nach dem für eine bestimmte Nutzung vorgesehene Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auch sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Dieser Grundsatz einer räumlichen Trennung sich gegenseitig beeinträchtigender Nutzungen ist zwar nur ein zu berücksichtigender Belang. Je weniger aber diesem Belang Rechnung getragen wird, umso mehr muss eine Gemeinde eine Konfliktbewältigung durch planerische Festsetzungen vornehmen, schädliche Umwelteinwirkungen, ungesunde Wohnverhältnisse, nicht zumutbare Betroffenheiten sowie Eingriffe in eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetriebe zu vermeiden (so bereits BVerwG Urteil vom 25.02.1977 - IX C 22.75 -, BVerwGE 52, 122 (126 f.); Urteil vom 05.07.1974 - IX C 50.72 -, BVerwGE 45, 309 (327); Söfker in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, BauGB, § 1 BauNVO Rn. 228 ff., VGH Kassel, Urteil vom 22.04.2010 - 4 C 306/09.N).

Die Stadt Neuss hat in den Entwürfen ein äußerst umfangreiches und komplexes Programm für Maßnahmen vorgesehen, die den Konflikt lösen sollen. Dabei lassen die ausgelegten Unterlagen nicht erkennen, dass die einzelnen Maßnahmen wie aber auch die Gesamtheit der bemerkenswert ausdifferenzierten Überlegungen die Schwelle desjenigen unterschreiten, was noch städtebaulich vertretbar und im Übrigen rechtlich zulässig ist. Kurz gesagt sollen in den Mischgebieten Wohnnutzungen zulässig sein, die aber nicht wie eine in Mischgebieten zu schützende Wohnbebauung behandelt werden. Die Nutzung von Außenbereichen ist ausgeschlossen, umfangreiche Anforderungen an die Schalldämmmaße der Gebäude sind vorgesehen, schutzwürdige Räume müssen zwangsbelüftet werden und soweit überhaupt Fenster geöffnet werden dürfen, sollen sie durch sogenannte Winterbalkone mit einem Glaskasten umgeben werden, der die Ermittlung maßgeblicher Immissionsorte ausschließen soll. Zentrale Überlegung der Planung in den Mischgebieten ist es, durch Ausschluss von Wandöffnungen zu schutzwürdigen Wohnräumen keine maßgeblichen Immissionsorte zu schaffen, vor denen in einem Abstand

von 0,5 m der Gewerbe- und Industrielärm gemessen würde. Die feinsinnige Überlegung, derartige Immissionsorte auszuschließen, führt aber nicht dazu, dass die in den Mischgebieten zulässigen Wohnungen - vereinfacht gesagt - schutzlos werden. Wenn Wohnnutzungen - selbst in einem Mischgebiet - zugelassen werden sollen, müssen auch die Rahmenbedingungen für eine Wohnnutzung geschaffen werden, selbst wenn sie bloß in einem Mischgebiet errichtet werden. Hierfür reicht es nicht aus, die passiven Anforderungen an die Wohngebäude derart anzuheben, dass in den Wohnräumen ein bestimmter Lärmwert nicht überschritten wird. Lärm ist nur einer von vielen Gesichtspunkten, der für ein gesundes Wohnen von Bedeutung ist. Zu berücksichtigen ist auch die Vielzahl der weiteren Standortfaktoren. Hierzu gehört der im Industriehafen entstehende Geruch, der umfangreiche Pkw- und Lkw-Verkehr, die Standortnähe zum Industriehafen usw.. Bei einer Gesamtbetrachtung der nachteiligen Auswirkungen auf neue Wohnungen bedarf es zusätzlicher und noch nicht erkennbarer Gründe, nach denen ein Wohnen mit Zwangsbelüftung, dicken Mauern, öffenbaren Fenstern hinter einem Glaskasten usw. städtebaulich zu rechtfertigen ist.

Sollten für die städtebauliche Rechtfertigung hinreichende Gründe gefunden werden, müsste das Lärmkonzept überzeugen.

4. Lärmkonzept:

Wie im Begründungsentwurf auf Seite 8 ausgeführt, werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete sowohl tagsüber als auch nachts deutlich überschritten. Darüber hinaus ist das Plangebiet gewerblichen Schallemissionen aus den Industrie- und Gewerbebetrieben im Neusser Hafen ausgesetzt, die deutlich über die nach der TA-Lärm für Mischgebiete zulässigen Richtwerte hinausgehen. Die darauf aufbauende Konzeption ist aber nur tragfähig, wenn der Sachverhalt zutreffend ermittelt ist. Daran fehlt es, wie an einigen Beispielen aufgezeigt werden soll.

a) Vorbelastung:

Nach der schalltechnischen Untersuchung von Peutz Consult vom 23. Dezember 2010 hat lediglich eine temporäre Lärmmessung stattgefunden. Bei der Dauermessung über einen Zeitraum von einer Woche wurde zwar die Ist-Situation ermittelt und daraus auch abgeleitet, dass die Bewohner des Mischgebiets einem Beurteilungspegel von < 60 dB(A) tags und < 52 dB(A) nachts im Außenbereich ausgesetzt sind. Hierbei handelt es sich jedoch um eine punktuelle Betrachtung. Es ist unberücksichtigt geblieben, ob bei den Betrieben volle oder geringe Auslastung herrschte. Nicht anzunehmen ist, dass ausgerechnet in diesem einwöchigen Zeitfenster alle Betriebe gleichzeitig Volllast gefahren wurden. Eine Worst-Case-Betrachtung wurde offensichtlich nicht vorgenommen, da nicht aufgearbeitet wurde, ob es sich tatsächlich um die ungünstigste Situation handelt. Konkret ist nicht ausgeschlossen, dass die Vorbelastung einige Tage früher oder einige Wochen später deutlich höher ist. Ferner ist nicht aufgearbeitet, ob der Lärm berücksichtigt ist, den die einzelnen Betriebe im Neusser Hafen nach den erteilten Genehmigungen verursachen dürfen. Von der gutachterlich herausgestellten Recherche bei den einzelnen Unternehmen ist der RWZ nichts bekannt. In einer Besprechung am 27. Juni 2011 hat der Gutachter deswegen auch erläutert, Genehmigungen nicht verwertet zu haben, da ihm die Unterlagen nicht zugänglich waren.

Ferner sind Änderungen des Emissionsverhaltens der Betriebe im Neusser Hafen nicht berücksichtigt, obwohl sie für derartige Betriebe typisch sind. Die Anforderungen des Marktes machen es erforderlich, bauliche und organisatorische Änderungen vorzunehmen, die sich auch auf das Emissionsverhalten auswirken. Daher sollte gutachterlich aufgearbeitet werden, welche Änderungen des Lärmniveaus in einem Industriehafen insgesamt und für die einzelnen Betriebe zu erwarten sind. Ferner muss aufgearbeitet werden, ob ein derartiges Kontingent noch die Ausweisung eines Mischgebiets zulässt.

Für die zukünftige Bebauung des ehemaligen Case-Geländes wurde in dem schalltechnischen Gutachten angenommen, dass die festgelegten Immissionswerte 60 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts in dem Mischgebiet nicht überschreiten. Dabei handelt es sich um eine theoretische Größe. Der Gutachter weist nicht nach, dass die Werte eingehalten werden können. Der Nachweis dürfte auch nur schwer möglich sein, da zum Beispiel nicht nur der Verkehr auf dem Betriebsgelände berücksichtigt werden muss, sondern auch teilweise auf öffentlichen Straßen.

Soweit der Gutachter bestimmte Emissionskontingente für neun Teilgebietsflächen auf der Hafenmole 1 und dem nördlichen Gebiet der Mischgebietsfläche festsetzt, werden Werte von 61 dB(A) und 65 dB(A) tagsüber und zwischen 46 dB(A) und 50 dB(A) aufgelistet. In Anbetracht der Tatsache, dass bereits die Lärmentwicklung durch Stapler- und Lkw-Verkehr in einem Gewerbe- und Industriebetrieb zu höheren Werten führt, ist ein Nachweis erforderlich, welche (leisen) Gewerbe sich ansiedeln können.

Nur vorsorglich sei angemerkt, dass eine Emissionskontingentierung zu Flächen vorgenommen wurde, die hierfür nicht geeignet sind.

b) Keine maßgeblichen Immissionsorte:

Zentrales Konstrukt der Konzeption ist der Verzicht auf Immissionsorte im Sinne von Nr. A1.3 des Anhangs zur TA-Lärm (Seite 59 der Begründung).

Den Planunterlagen ist nicht zu entnehmen, dass der Verzicht auf maßgebliche Immissionsorte die planerische Zulassung von Wohnbauvorhaben in einem Bereich ermöglicht, in dem - unstreitig - die zulässigen Immissionsrichtwerte tags und nachts deutlich überschritten sind.

Eine ausdrückliche Legitimation in der TA-Lärm fehlt.

Nach Sinn und Zweck der TA-Lärm kann ein Verzicht auf maßgebliche Immissionsorte - vereinfacht gesagt - nicht zur Unanwendbarkeit des Regelungssystems der TA-Lärm führen. Um die Schutzbedürftigkeit eines Vorhabens oder einer Fläche zu ermitteln, sieht die TA-Lärm gerade die Ermittlung eines maßgeblichen Immissionsorts vor. Ferner liegt der Systematik die Vorstellung zugrunde, dass schutzwürdige Wohnungen auch öffenbare Fenster zu schutzwürdigen Räumen haben, so dass 0,5 m vor einem derartigen Fenster beurteilt werden soll, ob der jeweilige Richtwert eingehalten wird. Die TA-Lärm ist auf eine Planung, die auf Immissionsorte verzichtet, nicht ausgelegt.

Die TA-Lärm kann in derartigen Fällen auch nicht entsprechend angewendet werden, weil ihre Anwendung ohne maßgebliche Immissionsorte keine brauchbaren Ergebnisse liefert.

Hinzu kommt, dass der Verzicht im Wesentlichen durch als Wintergärten bezeichnete Glasvorbauten erreicht werden soll, die vor schutzwürdige Fenster gebaut werden sollen. Ursache ist nicht das Bedürfnis der Wohnnutzung, sondern gerade der Zweck, eine deutliche Überschreitung der zulässigen Richtwerte zu vermeiden.

Das Ergebnis wird dadurch bestätigt, dass die TA-Lärm nicht auf den passiven Schallschutz zugeschnitten ist, der im konkreten Fall geplant wird.

Schließlich fehlt der Nachweis, dass die als Wintergärten bezeichneten Vorbauten nicht selbst als schutzwürdige Räume angesehen werden müssen, da sie Öffnungen erhalten sollen. Jedenfalls im Sommer können sich die Bewohner darin über einen längeren Zeitraum aufhalten. Hinzu kommt, dass der Lärm durch den als Wintergarten bezeichneten Vorbau bei geöffneten Fenstern bzw. Türen in den dahinter liegenden schutzwürdigen Wohnraum gelangen kann. Nach der Systemskizze des sogenannten Winterbalkons ist eine derartige Öffnung möglich.

Selbst wenn keine maßgeblichen Immissionsorte vorhanden wären, darf nicht starr und schematisch auf bestimmte Immissionsrichtwerte abgestellt werden. Vielmehr sind die besonderen tatsächlichen Verhältnisse des Einzelfalls zu berücksichtigen und nach Maßgabe der Schutzwürdigkeit des jeweiligen Gebiets zu korrigieren (BVerwG, Beschluss vom 06.08.1982 - 7 B 67.82). Folglich müsste ein sachgerechter Immissionsrichtwert in einem zu ermittelnden Bereich vor dem als Wintergarten bezeichneten Vorbau herangezogen und auf seine Einhaltung überprüft werden.

Als Zwischenergebnis lässt sich festhalten, dass bei der gewählten Konstruktion, auf maßgebliche Immissionsorte zu verzichten, gutachterlich ermittelt werden müsste, ob eine sachgerechte Nutzung von Wohnungen möglich wäre, bei der ungesunde Wohnverhältnisse vermieden werden. Bisher hat die Berücksichtigung der Werte der TA-Lärm brauchbare Ergebnisse für die Praxis geliefert. Wird ihre Anwendung jedoch bewusst ausgeschlossen, müssen fachliche Grundlagen entwickelt werden, die zu sachgerechten Ergebnissen führen. Die notwendige Tatsachen- und Beurteilungsgrundlage sowie die Entwicklung der hierfür notwendigen Verfahren müssen die Stadt Neuss und der Vorhabenträger herbeiführen. Erst daran anschließend ist eine abschließende Beurteilung möglich.

c) Schicksal des Konzepts:

Würde das Lärmschutzkonzept tragfähig sein, müsste seine Anwendung in der Praxis berücksichtigt werden. Wie allgemein bekannt ist, verhalten sich Bauherren nicht immer rechtskonform. Daher ist die Entstehung von Wohnhäusern realistisch, die - bewusst oder unbewusst - keine als Wintergärten bezeichnete Vorhaben oder die im Übrigen festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen aufweisen und nachträgliche Einbauten unmöglich sind. Hierdurch würde eine faktische Bebauung entstehen, die zwar rechtswidrig wäre, aber zu Klagen der Bewohner führen würde. Die Untere Bauaufsichtsbehörde ist aus personellen und organisatorischen Gründen kaum in der Lage, ein Vollzugsdefizit zu vermeiden.

Schließlich kann es die Untere Bauaufsichtsbehörde versäumen, die passiven Schutzmaßnahmen in der Baugenehmigung umzusetzen. Die Betriebe im Neusser Hafen werden davon in der Regel keine Kenntnis erhalten. Wird eine Baugenehmigung bestandskräftig, ist es für die Betriebe wie die RWZ kaum möglich, eine Aufhebung der rechtswidrigen Baugenehmigung durchzusetzen. Im Übrigen würde hierdurch eine faktische Überwachungspflicht der Gewerbe- und Industriebetriebe begründet.

Erhalten Betriebe Kenntnis davon, dass die Bauaufsichtsbehörde den Bebauungsplan nur unzureichend umsetzt, müssen sie sämtliche Baugenehmigungen prüfen und Klage erheben, wenn die passiven Maßnahmen nicht hinreichend vorgesehen wurden.

Ist der nachträgliche Einbau von als Wintergärten bezeichneten Vorbauten oder die Nachrüstung von passiven Schallschutzmaßnahmen aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht mehr möglich, stellt sich die Frage, ob die Klage eines Bewohners auf nachträgliche Anordnungen zulasten des emittierenden Betriebes Erfolg haben wird. Wurde abweichend von einer Baugenehmigung gebaut, mag der Schutzanspruch des Bewohners reduziert sein. Wurde das Bauvorhaben auf der Grundlage einer rechtswidrigen, aber bestandskräftigen Baugenehmigung errichtet, die nicht mehr zurückgenommen werden kann, hat der Bewohner eine Rechtsposition erlangt, die die zuständige Behörde verpflichten kann, nachträgliche Auflagen zulasten des Betriebes anzuordnen.

Wie wahrscheinlich das Szenario ist, können weder die RWZ noch die Stadt Neuss einschließlich des Vorhabenträgers beurteilen. Wenn das Szenario aber nicht völlig ausgeschlossen ist, muss ein Fehlerfolgenregime vorgesehen werden.

Da - soweit ersichtlich - der Vorhabenträger noch Eigentümer der Flächen ist, auf denen ein Mischgebiet ausgewiesen werden soll, könnte versucht werden, den Konflikt zu vermindern, auch wenn er nicht völlig ausge-

schlossen wird. Vor Veräußerung der Grundstücke an Dritte könnte sich der Vorhabenträger beschränkt persönliche Grunddienstbarkeiten bewilligen, nach denen sich die jeweiligen Eigentümer zugunsten eines noch zu ermittelnden Dritten verpflichten, die Emissionen aus dem Neusser Hafen zu dulden und keine emissionsmindernden Ansprüche zulasten der Betriebe geltend zu machen. In der Rechtsprechung ist jedoch anerkannt, dass eine derartige Verpflichtung nur soweit gehen kann, wie ein Privater über seine Rechte disponieren kann. Sofern durch die Immissionen Gesundheitsgefahren entstehen können, hilft auch eine Grunddienstbarkeit nicht weiter. Um jedoch zumindest ein Teil des Risikos zu reduzieren, sollte der Vorhabenträger beschränkt persönliche Dienstbarkeiten im Grundbuch eintragen. Hierdurch hätten die künftigen Bewohner auch die Möglichkeit, überhaupt von dem Immissionskonflikt und seinen Minderungsmaßnahmen zu erfahren. Käufer von Wohnungen sehen, soweit sie keine spezialisierten Gutachter, Baubeamte oder Richter sind, vor Erwerb keinen Bebauungsplan oder seine Begründung ein.

5. Gerüche:

Der Planentwurf geht davon aus, dass die Grenzwerte der Geruchsimmissionsrichtlinie NRW zum Beispiel für Wohn- und Mischgebiete eingehalten wird. Grundlage ist das Gutachten zur Erstellung einer Prognose zur Geruchsimmissionssituation vom 13. Dezember 2010.

Bei Durchsicht des Gutachtens fällt auf, dass es zum Beispiel nicht den Anforderungen der Richtlinie NRW für die Erstellung an eine ordnungsgemäße Geruchsprognose entspricht. Ferner ist die Einhaltung der Werte aus verschiedenen Gründen nicht nachgewiesen. Beispielhaft sei auf Folgendes hingewiesen:

Für die Ausbreitungsberechnung wurden unter anderem Geruchsdaten einzelner Quellen herangezogen. Nach Angaben des Gutachters wurden lediglich Daten bis zum Jahr 2008 erfasst. Damit sind Änderungen in den letzten Jahren nicht berücksichtigt.

Soweit ersichtlich wurden im Übrigen veraltete Daten verwendet, die noch aus älteren Gutachten und den dazugehörigen Erhebungen vor Ende 2007 stammen. Hinzu kommt, dass jedenfalls für die Betriebe der RWZ die aus den erteilten Genehmigungen ersichtlichen Daten und Ableitbedingungen nicht berücksichtigt wurden.

Folglich ist davon auszugehen, dass die Ausbreitungsberechnung der ANECO die prognostizierten Werte von 8,4 bis 9,6 Prozent der Geruchsstunden/Jahresstunden im geplanten Mischgebiet unterschätzt. Da bereits eine geringe Abweichung zu einer Erhöhung des betrachteten Immissionsraumes führen kann, kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Schwellenwert von 10 Prozent für Mischgebiete überschritten wird. Das zu beplanende Gebiet stünde dann aber wegen des Geruchs nicht für eine Mischgebietsausweisung zur Verfügung.

Der Gutachter geht auf Seite 3, vierter Absatz, davon aus, dass bei den Modellrechnungen die unterschiedlichen Geruchsqualitäten addiert wurden. Deswegen sei der Wert aus der Modellrechnung bei vollständiger Berücksichtigung der Papiergerüche im Vergleich zu den Begehungen zu hoch. Daran anschließend heißt es wie folgt:

> „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 seinerzeit durch die Fachbehörde bestätigt."

Eine Äußerung der Fachbehörde ist nicht ersichtlich. Im Übrigen ist kein sachliches Argument erkennbar, das die Vorgehensweise des Gutachters legitimiert.

Interessant ist schließlich die Überlegung des Gutachters, die üblicherweise zu berücksichtigenden Einflüsse von Gebäuden bei der Geruchsausbreitung nicht zu prüfen,

„da die EDV-Kapazitäten 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 führen."

Seite 3, drittletzter Absatz.

Ob die EDV-Kapazitäten des Gutachters tatsächlich nicht ausgereicht haben, ist ebenso wenig erkennbar wie die eingesetzte Hardware. Erfahrungsgemäß gibt es ausreichend elektronische Möglichkeiten, Modelle zu berechnen. Der hierfür erforderliche Zeitraum mag etwas größer sein. Zur Aufklärung des Sachverhalts wird jedoch angeregt, die Berechnung nachzuholen.

Der Gutachter weist darauf hin, dass die Ergebnisse seines Projekts im Rahmen verschiedener nationaler und internationaler Fachtagungen dem interessierten Fachpublikum vorgestellt wurden. Es wird angeregt, die hierzu entstandenen Dokumente beizuziehen und auch die Reaktionen des Fachpublikums aufzulisten. Anderenfalls ist keine Beurteilung möglich.

Schließlich geht der Gutachter davon aus, dass eine Ausbreitungsberechnung bereits dann vorgenommen werden darf, wenn aufgrund vorliegender Messungen und Schätzungen diese Werte unter 70 Prozent des zu betrachtenden Immissionswertes liegen. Folglich müssten die Ergebnisse nur geringer als 7 Prozent (Schwellenwert MI: 10 Prozent) liegen. Die Berechnung ergibt aber gerade Werte von 8,4 Prozent bis 9,6 Prozent. Somit hätte eigentlich durch Begehung olfaktrometrisch ermittelt werden müssen. Aus welchem Grund die Begehung unverhältnismäßig sein sollte, zeigt der Gutachter nicht auf. Im Übrigen wurden nach Erfahrung der RWZ derartige Begehungen vor Jahren bei früheren Gutachten des gleichen Instituts mit sehr ähnlichen Zielsetzungen wesentlich umfänglicher bereits durchgeführt. Dies hält die RWZ auch für erforderlich, weil das sensible Planungsgebiet ohnehin mit sehr knappen Werten betrachtet wird. Darüber hinaus ist die zu betrachtende Fläche des Plangebiets ohnehin überschaubar und ließe sich ohne Weiteres räumlich eingrenzen.

Der Gutachter zeigt nicht auf, worauf sich das bei der Berechnung zugrunde gelegte Raster mit einer Kantenlänge von 125 m stützt. Mit diesem Ansatz wurden für das geplante Mischgebiet 21 und für das Gewerbe- und Industriegebiet lediglich neun Beurteilungsflächen für die Bewertung herangezogen. Die Rasterung ist insbesondere für die Beurteilung des Mischgebiets zu grobmaschig, da sie sich auch nicht an den geplanten Gebäudeentwürfen orientiert. Es ist davon auszugehen, dass bei geringeren Rasterflächen und einer sachgerechten Beurteilung im Übrigen die für ein Mischgebiet erforderlichen Schwellenwerte von 10 Prozent überschritten werden.

Dem Gutachten sind keine Messprotokolle beigefügt. Gerade darin sind aber Angaben zur Rechengenauigkeit enthalten, die für eine sachgerechte Beurteilung und Stellungnahme zu weiteren Aspekten des Gutachtens erforderlich sind.

Das Gutachten weist Wertungswidersprüche auf. Einerseits wurde auf Begehungen verzichtet, weil die olfaktrometrisch ermittelten Daten mit den Begehungsergebnissen korrespondieren. Andererseits seien die Papiergerüche bei den Modellrechnungen deutlich höher ausgefallen, als bei den Begehungen. Folglich ist eine Begehung erforderlich.

Schließlich bleiben viele Fragen offen. Beispielhaft ist nicht erkennbar, welche Genehmigungen der Beurteilung zugrunde gelegt wurden, wie sich die Rechengenauigkeit auf die Ergebnisse auswirkt usw..

Der Gutachter müsste schließlich der Frage nachgehen, welche Änderungen und Erweiterungen der vorhandenen Betriebe im Neusser Hafen möglich sind. Die bloße Beurteilung, dass derzeit bestimmte Werte nicht überschritten werden, greift zu kurz. Es wird angeregt, hierzu eine fachliche Beurteilung herbeizuführen.

6. Staub:

Da von Betrieben insbesondere der RWZ im Neusser Hafen Staub emittiert wird, der nachteilige Auswirkungen auf eine heranrückende Wohnnutzung haben kann, sollte die Staubproblematik aufgearbeitet und einer Konfliktlösung zugeführt werden.

7. Kfz-bedingte Luftschadstoffe:

Aus dem Luftreinhalteplan für die Stadt Neuss (Bez. Reg. Düsseldorf am 01.12.2009) wurden die NOx Immissionen betrachtet. Der JMW liegt nach der 39. BImSchV bei 40 µg/ m³. Es wird erkannt, dass die NOx-Immissionen an einigen Punkten zu hoch sind und es werden einige Maßnahmen abgeleitet, um die Situation zu entschärfen. Im Luftreinhalteplan werden unter Stufe 4 (S. 101) die Maßnahmen M4/52, M4/53 und M4/54 aufgeführt. Dies sind Maßnahmen, bei denen es um die Sperrung der Batteriestrasse, der Krefelder Straße und der Further Strasse für KFZ mit einem zulässigen Gesamtgewicht von > 3,5 t geht. Im Gutachten der Fa. PEUTZ Consult wird gerade die Maßnahme M4/ 52 (Batteriestrasse) aufgegriffen. Sie ist auf S. 29 in Tab. 8.3 als „Planfall 2015 (M4/52)" bezeichnet. Es wird rechnerisch begründet, dass die Sperrung der Straße für den LKW-Verkehr eine adäquate Maßnahme sei, um den NOx-Wert unter 40 µg/ m³ zu senken. Dies führt nach Berechnung des Gutachters zu einer Senkung um 3,3 µg/ m³ NOx (2011: S. 34) und nur an der Rheintorstrasse 16 (Immissionsort 9) noch zu einer leichten Überschreitung um 0,9 µg/ m³ (vgl. 2011: Tab. 8.3, S. 29).

Berücksichtigt man allerdings die Tatsache, dass es sich bei den NOx-Belastungen um eine Verteilungsbetrachtung von Schadstoffen in der Luft - also einem geographischen Raum - handelt, so ist leicht abzuleiten, dass eine Entlastung an einer Stelle innerhalb einer Gesamtfläche „Hafen" zwangsweise zu einer zusätzlichen Belastung an anderer Stelle führen muß. Ob diese Belastung dann auch zu einer Überschreitung des Grenzwertes an anderer Stelle führen wird, arbeitet der Gutachter nicht auf.

Bereits dem Luftreinhalteplan ist aber zu entnehmen (S. 55, Abb. 3.2.3/4), dass schon im Jahr 2004 (Industrie) im Hafen sowohl Überschreitungen existierten und an einigen Stellen im Hafen die Werte knapp unter den 40 µg/ m³ lagen. Im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung sind die Werte nicht gesunken und es ist anzunehmen, dass durch die Maßnahme M4/ 52 durchaus auch eine Überschreitung des Grenzwertes an anderer Stelle einhergehen kann. Dies sollte durch den Gutachter aufgearbeitet werden.

Ferner ist festzuhalten, dass das Gutachten auf einen sehr engen Betrachtungsraum abgestellt ist.

8. Betriebe werden auf den Bestand gesetzt:

Die Stadt Neuss geht davon aus, dass die an Emittenten reiche Umgebung nicht zur Rücksicht auf die Wohnbebauung verpflichtet wird. Vielmehr soll sich die (geplante) Wohnbebauung selbst schützen (Seite 38, Seite 37 usw.).

Für die RWZ hatten wir bereits im Rahmen der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit auf die Betriebe und deren Änderungs- und Erweiterungsnotwendigkeiten hingewiesen. In dem Begründungsentwurf wird hierauf auf Seite 26 wie folgt erwidert:

> „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. …“

Mit dem Hinweis auf die angemessene Berücksichtigung wird deutlich, dass in dem Bestand der eingerichteten Betriebe eingegriffen werden soll, wenn auch - jedenfalls aus Sicht der Stadt Neuss - angemessen.

Dass der Bebauungsplanentwurf die Betriebe im Industriehafen einschließlich der Betriebe der RWZ auf den Bestand setzten wird, lässt sich an zwei weiteren Beispielen darstellen:

Der Lärmbeurteilung liegt eine Lärmmessung zugrunde, deren Ergebnisse den sogenannten ungünstigsten Betriebszustand und damit das höchste Emissionsverhalten der Betriebe im Industriehafen darstellen soll. Hierauf wurden die komplexen Festsetzungen zum passiven Schallschutz ermittelt. Wenn aber gerade die durch die Messung ermittelten Lärmwerte trotz der komplexen Kompensationsversuche gerade noch eingehalten werden, sind im Umkehrschluss Änderungen und/oder Erweiterungen vorhandener Betriebe unzulässig, die zu zusätzlichen oder geänderten Emissionen führen. Ferner ist eine Emissionskontingentierung vorgesehen, bei deren Ermittlung die Vorbelastung der Betriebe im Industriehafen berücksichtigt wird. Auch hierbei wird ein bestimmtes Lärmniveau der vorhandenen Betriebe zugrunde gelegt, um den Betrieben in den neuen Gewerbegebieten ein bestimmtes Emissionsverhalten zu ermöglichen. Wenn aber bei der Emissionskontingentierung ein bestimmtes Lärmniveau der Betriebe im Hafen (als obere Grenze) zugrunde gelegt wird, sind Änderungen und/oder Erweiterungen künftig unzulässig, die zu geänderten oder zusätzlichen Emissionen führen. Im Übrigen sei angemerkt, dass die Lärmkontingente bereits überschritten sind, da sie auf einer nicht repräsentativen Messung beruhen, die - wie aufgezeigt - über eine Woche erfolgt ist, ohne den Nachweis des Worst-Case-Zustandes zu führen.

Die Annahme, die im Neusser Hafen eingerichteten Betriebe müssten auch künftig nicht mehr Rücksicht nehmen, als bisher, geht aus einem weiteren Grund fehl. Bei den Emissionsbeurteilungen wurde die zwischenzeitlich entstandene Situation zugrunde gelegt. Hierzu gehört, dass auf dem ehemaligen Case-Gelände keine baulichen Anlagen mehr vorhanden sind, die bisher - vereinfacht gesagt - einen Puffer zwischen dem Neusser Hafen und der Bebauung Richtung Neusser Innenstadt dargestellt haben. Daher sollte aufgearbeitet werden, ob durch den Abriss der baulichen Anlagen auf dem ehemaligen Case-Gelände rechtswidrige Zustände entstanden sind, weil nunmehr „der Puffer“ weggefallen ist.

Sollte sich herausstellen, dass der Abriss der Gebäude zu einer rechtswidrigen Emissionssituation geführt hat, wird den eingerichteten Betrieben keine

Rücksicht auf eine möglicherweise rechtswidrige Situation abgefordert werden können.

Vor diesem Hintergrund sollte das Emissionsschutzkonzept überarbeitet und - vereinfacht gesagt - prüfbar dargelegt werden, dass den Betrieben der RWZ wie auch den übrigen Betrieben im Neusser Hafen zusätzliche Emissionen möglich sind, um die für Betriebe notwendigen Änderungen und Erweiterungen vornehmen zu können.

Sollten die Betriebe wie die RWZ nicht mit nachträglichen Auflagen oder Hindernissen bei Änderungen oder Erweiterungen zu rechnen haben, könnte die Stadt Neuss die zuständigen Immissionsschutz- und Baubehörden um eine schriftliche Bestätigung bitten, nach der bei Realisierung der Planung nicht ordnungsbehördlich eingeschritten oder keine Ablehnungsgründe abgeleitet werden.

9. Bestand:

Die RWZ verfügt in Neuss über drei Standorte:

a) Zentrallager für Gefahrstoffe aus dem Agrarbereich, Duisburger Straße 18,
b) Kraftfutterwerk mit Lagerhallen, Duisburger Straße 16 und
c) ein Logistikzentrum, Memeler Straße 1.

Die drei Betriebe liegen in mittlerer Entfernung zu den Plangebieten.

Eigentümer des Grundstücks Memeler Straße 1 ist die Grundstücksgesellschaft Neuss GbR D. Fahner + Gebr. Kaltenbach GmbH & Co. KG, Cresbacherstrasse 4, 72280 Dornstetten.

Den Planunterlagen ist nicht zu entnehmen, ob die eingerichteten Betriebe der RWZ sowie der Umfang der jeweiligen Tätigkeiten wie zum Beispiel ein Drei-Schicht-Betrieb hinreichend berücksichtigt wurden. Es wird angeregt, das

Emissionsverhalten der Betriebe in die Abwägung einzustellen. Auswirkungen auf die Verkehrs- und damit auch Luftschadstoffzunahme wurde entsprechend diesbezüglich nicht berücksichtigt.

10. Erweiterungsabsichten:

Damit die Stadt Neuss die Erweiterungsabsichten sachgerecht berücksichtigen kann, sei auf Folgendes hingewiesen:

Es ist geplant, dass das Kraftfutterwerk seine Produktion von 200.000 t pro Jahr auf 300.000 t pro Jahr erhöhen soll. Hierdurch wird mehr Geruch, Staub sowie Lkw- und Schiffsverkehr entstehen. Für den Standort Logistik Neuss wird nach überschlägiger Betrachtung der Lkw-Verkehr von derzeit nachts 20 Lkws auf ca. 50 Lkws zunehmen. Tagsüber wird mit einer Erhöhung des Lkw-Verkehrs von 100 auf 250 Lkws zu rechnen sein. Die Anzahl der Palettenbewegungen für tags wird von 400 Stück auf 800 bis 1.000 Stück (rein und raus) steigen. Für das Zentrallager für Gefahrstoff wird eine Kapazitätserhöhung auf maximal 750 t angestrebt. Mit den Vorarbeiten für die Planungen ist begonnen.

Vor dem aufgezeigten Hintergrund regen wir an, die Grundlagen für die Bauleitplanung zu vervollständigen und zu aktualisieren.

Für eine kurze Eingangsbestätigung im Rahmen der allgemeinen Fristenkontrolle wären wir dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Fischer
Rechtsanwalt

C. THYWISSEN
GMBH
ÖLMÜHLE

C. THYWISSEN GmbH • Postfach 10 14 54 • 41414 Neuss

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
13. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

Vorab per Telefax-Nr. 02131-902460

Stadt Neuss
Amt für Stadtplanung
Rathaus
Michaelstraße
41456 Neuss

Neuss, 11. Juli 2011

Industriestraße 34
D-41460 Neuss
Tel. +49 (0)21 31/26 04-1
Fax +49 (0)21 31/26 04-220
info@cthywissenoel.de
www.c-thywissen.de

Deutsche Bank AG, Düsseldorf
BLZ 300 700 10
Konto-Nr. 9 108 903
BIC (Swift) Code: DEUT DE DD
IBAN-Code:
DE 43 300 700 10 0910 8903 00

HSBC Trinkaus & Burkhardt,
Düsseldorf
BLZ 300 308 80
Konto-Nr. 160 140 011
BIC (Swift) Code: TUB DD EDD
IBAN-Code:
DE 29 3003 0880 0160 1400 11

1. **Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 456**
   Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße
   einschließlich des Vorhaben- und Erschließungsplans „Hafenquartier“
2. **119. Änderung des Flächennutzungsplans**
   Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße / Hafenmole 1
   Öffentliche Auslegung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Neuss hat den Bebauungsplanentwurf Nr. V 456 – „Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße – einschließlich des Vorhaben- und Erschließungsplans „Hafenquartier““ sowie die 119. Änderung des Flächennutzungsplans – „Düsseldorfer Straße/Rheintorstraße/Hafenmole 1“ öffentlich ausgelegt. Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung. Die Stellungnahme erfolgt gleichzeitig auch im Namen der zu unserem Unternehmen gehörenden Protein und Ölwerke Neuss GmbH & Co. KG.

I.
Einleitung

1. Der B-Plan Nr. V 456 sieht eine planungsrechtliche Neuordnung von Teilen des Hafengebietes Neuss vor. Der Plan ist dabei in zwei Teilbereiche unterteilt, den Teilgeltungsbereich West (Wehrhahn-Gelände), der am Innenstadtrand liegt, und den Teilgeltungsbereich Ost, der die Hafenmole 1 mit dem ehemaligen CASE-Gelände betrifft.

   Der Teilgeltungsbereich West wird im Westen durch die Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße begrenzt, im Osten durch das Hafenbecken 1. Im Süden des Gebiets liegt das UCI Kino, im Norden das Betriebsgelände der Firma Zietzschmann.

C. THYWISSEN GMBH ÖLMÜHLE

Die Planung sieht hier ein eingeschränktes Gewerbegebiet (GE 1), drei zusammenhängende Mischgebiete (MI 1-3), ein Sondergebiet sowie ein weiteres eingeschränktes Gewerbegebiet (GE 2) vor.

Die Grenze des Teilgeltungsbereichs Ost (Hafenmole 1) wird durch das Hafenbecken beschrieben, im Süden durch die angrenzenden Industriebetriebe Thomy und Vetten Krane. Innerhalb dieses Teilgeltungsbereichs soll im Westen ein eingeschränktes Gewerbegebiet (GE 3) und im Osten ein eingeschränktes Industriegebiet festgesetzt werden.

2. Die C. Thywissen GmbH und die Protein und Ölwerke Neuss GmbH & Co. KG sind an der Industriestraße 34 ansässig. Eigentümer der Betriebsgrundstücke in der Industriestraße ist die C. Thywissen GmbH. Die Protein und Ölwerke Neuss GmbH & Co. KG betreibt dort seit Mitte des 19. Jahrhunderts verschiedene industrielle Anlagen zur Veredelung pflanzlicher Rohstoffe zu hochwertigen Ölen und Fetten, u.a. zur Produktion von Pflanzenölen. Die Anlagen sind immissionsschutzrechtlich genehmigt. Die Genehmigungen schließen den Nachtbetrieb mit ein. Die Anlagen werden sieben Tage/Woche betrieben. Von ihnen gehen im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und der Vorgaben aus den bestehenden Genehmigungen Lärm- und Geruchsemissionen aus. Die Luftlinie des Betriebs zum südlichen Ende des Teilgebiets West misst ca. 400 m, zum Teilgebiet Ost ca. 300 m. Die immissonsschutzrechtlichen Genehmigungen enthalten Lärmschutzauflagen, die an festgelegte Immissionsorte anknüpfen. Im Bereich des Plangebiets liegen keine dieser Immissionsorte.

   An der Industriestraße befinden sich beidseits der Straße weitere Industriebetriebe. Bei dem Gebiet der Hafenmole 1 handelt es sich, auch wenn kein Bebauungsplan für diese Flächen besteht, der Art nach um ein Industriegebiet. Dies schließt das ehemalige Case-Gelände ein. Auch diese Betriebe verursachen Lärm- und Geruchsimmissionen.

   Die Industriestraße ist eine der Erschließung der Industriebetriebe auf der Hafenmole 1 dienende Sackgasse. Auf ihr findet seit Jahrzehnten, bedingt durch die Lage der Industriebetriebe und die begrenzte Breite der Hafenmole, erheblich Rangierverkehr durch Schwer-LKWs statt. Zusätzlich werden die Industriebetriebe über die vorhandenen Industriegleise und über die Hafenanbindung durch Schiffe versorgt.

3. Unsere Unternehmen stehen einer Bauleitplanung, die die Attraktivität der Stadt Neuss erhöht, grundsätzlich aufgeschlossen und positiv gegenüber. Wir können uns auch vorstellen, dass im Teilgeltungsbereich West neben gewerblichen Nutzungen in begrenztem Umfang Wohnnutzung zugelassen wird. Dabei müssen jedoch die berechtigten Belange der vorhandenen Industrie- und Gewerbegebiete im Neusser Hafen und des Neusser Hafens selbst gewahrt werden. Dies schließt nicht nur die Betriebe in ihrem

C. THYWISSEN
GMBH
ÖLMÜHLE

Bestand, sondern auch zukunftsorientierte Entwicklungsmöglichkeiten der ansässigen Unternehmen und der vorhandenen Hafengebiete ein. Bauleitplanerische Maßnahmen in der Hafenumgebung und im Hafen selbst dürfen nicht dazu führen, dass die Unternehmen als Folge der Planung strengeren Umweltanforderungen unterliegen oder in anderer Weise in ihren Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt sind.

Wir sind der Auffassung, dass die gegenwärtigen Planentwürfe dies nicht hinreichend berücksichtigen. Die bisher durchgeführten Ermittlungen sind nicht ausreichend, dies betrifft vor Allem die Lärmsituation. Die Entwürfe entsprechen nach unserer Auffassung nicht den Anforderungen an die Erforderlichkeit von Bebauungsplänen, an die Berücksichtigung übergeordneter Planung. Probleme bereiten insbesondere das Gebot der Konfliktbewältigung und das Abwägungsgebot. Die Festsetzungen zur Lösung der Konfliktsituation sind unseres Erachtens in der vorgesehenen Form nicht geeignet. Die Planentwürfe bedürfen daher mindestens einer erheblichen Überarbeitung und wesentlicher Änderungen.

II.
Teilgeltungsbereich West

Der neuralgische Punkt in der Bauleitplanung stellt für die Industriebetriebe am Hafen die Immissionssituation im Teilgeltungsbereich West dar. Dies gilt vor Allem in Bezug auf Lärmimmissionen, aber auch hinsichtlich sonstiger Immissionen, zum Beispiel Staub und Gerüchen.

1. Festsetzung von Mischgebieten und Gewerbegebieten

Die immissions- und bauplanungsrechtliche Ausgangslage stellt sich so dar, dass im mittleren Teil des Teilgeltungsbereichs West die Mischgebiete MI1 – MI3 gem. § 6 BauNVO festgesetzt sind. Dabei sind in MI2 - bis auf eine marginale Ausnahme - nur Wohngebäude zulässig. Vorgesehen sind offenbar um die 280 Wohnungen. In den eingeschränkten Gewerbegebieten G1 und G2 ist die Wohnnutzung ausgeschlossen. Diese Festsetzungen erfolgen, um angesichts der bestehenden Immissionssituation überhaupt die Einhaltung der maßgeblichen Lärmgrenzwerte für Verkehrslärm und Gewerbelärm erreichen zu können.

Wir haben erhebliche Zweifel, dass es zulässig ist, so wie zur Zeit vorgesehen ein Mischgebiet mit nahezu ausschließlich zulässiger Wohnbebauung festzusetzen. Faktisch handelt es sich bei den vorgesehenen Nutzungsvorgaben im Mischgebiet MI 2 um ein Wohngebiet. Dies wird am Vorhaben- und Erschließungsplan offenkundig, es sind hier nur Wohngebäude geplant. Eine solche Festsetzung dürfte nicht möglich sein.

C. THYWISSEN GMBH
ÖLMÜHLE

2. Unzureichende Ermittlung der Lärmimmissionen

Als Maßstab für das immissionsschutzrechtliche Schutzniveau ist in Bezug auf Gewerbelärm die TA Lärm heranzuziehen. Die Richtwerte für das hier vorliegende Mischgebiet sind 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

a) Bestandssituation - Genehmigungsrecherche

Die maßgeblichen Richtwerte für Mischgebiet sollen nach den Feststellungen des Lärmgutachtens Peutz vom 23.12.2010 während des Messzeitraums zur Nachtzeit um bis zu 7,4 dB(A) überschritten worden sein.[1] Die Durchführung der Messungen und die Ergebnisse genügen nach unserer Auffassung nicht den Anforderungen an die Ermittlung der im Bestand vorliegenden Immissionen.

Erster Ansatz der Ermittlung der Lärmimmissionslage muss eine Recherche der Genehmigungssituation sein. Eine solche hat jedoch nicht stattgefunden. In der Planbegründung und im Lärmgutachten wird festgestellt, eine Genehmigungsrecherche sei nicht zielführend. Stattdessen wurde eine schalltechnische Messung vom 20.04. bis zum 29.04.2011 durchgeführt, aus der die oben genannten Werte stammen.

Ohne Genehmigungsrecherche fehlt jede Kenntnis von Art und Umfang der genehmigten Anlagen in der Umgebung des Plangebiets. Deshalb ist nach der Rechtsprechung des BVerwG eine Ermittlung der tatsächlichen Genehmigungssituation zur Beurteilung der Schutzwürdigkeit bestehender Gewerbe- und Industriebetriebe in der Umgebung unabdingbar. Die Genehmigungsrecherche kann nicht ersetzt werden durch bloße Messungen, da aus der Messungen keine hinreichenden Rückschlüsse darüber gezogen werden können, ob und in welchem Umfang die Genehmigungen in der Umgebung ausgenutzt wurden.

Es mag sein, dass beim Aufstellungsverfahren eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gem. §§ 12, 30 Abs. 2 BauGB eine Genehmigungsrecherche schwieriger ist als bei der Aufstellung eines Bebauungsplans gem. § 30 Abs. 1 BauGB. Belange des Lärmschutzes sind jedoch in gleicher Weise zu beachten. Das Abwägungsgebot enthält bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen keine Abstriche an die Ermittlungserfordernisse.

b) Ermittlungsdefizite umd falsche Ermittlungsgrundlagen

1 Vgl. Schalltechnische Untersuchung von Peutz Consult, S. 33.

C. THYWISSEN
GMBH
ÖLMÜHLE

Wir halten das Lärmgutachten Peutz für ungenügend. Es ermittelt und bewertet zwar ausführlich die Verkehrslärmimmissionen und enthält auch Detailberechnungen zu den Lärmkontingenten, enthält aber gravierende Defizite bei der Behandlung der Lärmimmissionen aus den bestehenden Industriebetrieben.

Das Lärmgutachten stellt eine der zentralen Grundlagen für die Abwägung dar. Lärmschutz und damit die Verpflichtung zur Ermittlung von Lärmbelastungen sind abwägungserhebliche Belange. Insoweit sind Prognosen anzustellen, bei denen die zum Zeitpunkt der Planung verfügbaren Methoden angewandt werden müssen. Somit sind an das Gutachten in Bezug auf Rechercheaufwand und inhaltliche Vollständigkeit hohe Anforderungen zu stellen.

- Die Darstellung der Lärmsituation ist ungenügend. Welche Werte im Bereich der Mischgebiete aus dem Hafengebiet und dort aus den unterschiedlichen Richtungen auftreten, ergibt sich aus dem Gutachten nur teilweise. Die Tagwerte werden teilweise überhaupt nicht dargestellt. Es ist nicht erkennbar, welche Werte innerhalb der Bebauung in den Mischgebieten entstehen werden. Deshalb lässt sich auch nicht beurteilen, ob in wenn ja, wo Außenwohnbereiche hinreichend geschützt sein werden.

- Die Aussagen unter Nr. 8.4.1 zu den Grundlagen und Nutzungen sind selektiv und nicht repräsentativ. Es ist auch nicht klar, wie sich diese Aussagen auf die Beurteilung auswirken. Als Beispiele seien genannt:

  - Berechnungen aus dem Jahr 2000 sind nicht hilfreich. Um was für Messungen es sich im Jahr 2000 handelte, wird nicht dargelegt.
  - Bei Ansorge Logistik soll es eine Begrenzung von 70 dB(A) zur Tagzeit geben. Daraus lassen sich keine Rückschlüsse für den in den MI-Gebieten ankommenden Nachtlärm ziehen.
  - Bei den Aussagen zu Zietzschmann sind die Vergleiche ungeeignet und pauschal. Was sind die vergleichbaren Nutzungen, welche Nutzungen mit welchen Genehmigungen werden verglichen, in welchem Umfang sind Verladetätigkeiten betrachtet?
  - Bei unserem Betrieb (Thywissen, Protein und Oelwerke Neuss) sind die Aussagen nicht brauchbar. Die behauptete Minderung der Immissionen bezieht sich nach unserer Auffassung nicht auf die geplanten Mischgebiete. Erweiterungen und laufende Verfahren sind nicht berücksichtigt.
  - Die Aussage, an der Rheintorstraße südlich an das Plangebiet angrenzend an den Kinokomplex befinde sich Wohnbebauung mit

C. THYWISSEN GMBH ÖLMÜHLE

höherem Immissionsschutz als bei der geplanten Bebauung, ist falsch. Es ist nicht klar, welche Bebauung gemeint ist. Die behauptete Schutzbedürftigkeit besteht nicht, die Aussage missachtet die rechtlichen Maßstäbe.

- Die Messung im Zeitraum 20.04. bis 29.04.2011 ist nicht repräsentativ. Aus ihr können hinsichtlich der tatsächlich schutzwürdigen Belange der Hafenbetriebe in Bezug auf Lärmimmissionen keine verlässlichen Rückschlüsse gezogen werden. Eine Messung über den Zeitraum von etwas mehr als einer Woche vermag diesen Anforderungen angesichts der komplexen Lärmimmissionslage im Neusser Hafenbereich nicht zu erfüllen, da das Ergebnis in vielerlei Hinsicht eher als ein Zufallsprodukt denn als taugliche Tatsachenermittlung zu betrachten ist. Dies gilt für die Auswahl des Zeitraumes und die Länge der Messungen.

- Es ist nicht bekannt, welche Betriebe in diesem Zeitraum in welchem Umfang produziert haben.

- Es ist nicht bekannt, welche Betriebe überhaupt über Nachtgenehmigungen verfügen.

- Schutzwürdig sind genehmigte Nutzungen auch, wenn die Genehmigung derzeit nicht vollständig ausgenutzt wird. Dies ist nicht berücksichtigt.

- Betriebe haben Anspruch auf Ausnutzung ihrer Genehmigung nachts, auch wenn in der Genehmigung nicht ausdrücklich der Nachtbetrieb eingeschlossen ist.

- Die in den Genehmigungen enthaltenen Lärmschutzauflagen sind nicht bekannt. Deshalb kann bei keinem der Betriebe angenommen werden, dass seine Befugnis, im Rahmen des genehmigten Betriebs Lärm zu emittieren, nach der TA Lärm 1998 begrenzt ist. Teilweise haben die Betriebe Genehmigungen, die ausdrücklich an die alte TA Lärm ohne akzeptorbezogene Beurteilung anknüpfen. Diese Genehmigungen vermitteln insoweit Bestandsschutz.

- Es sind offenbar keinerlei Ermittlungen darüber angestellt worden, ob und in welchem Umfang Änderungs- und Erweiterungsgenehmigungen bestehen, die noch nicht ausgenutzt sind, bzw. solche Vorhaben beantragt sind oder sich in der Planung befinden. So ist bei Thywissen / den Protein und Ölwerken Neuss GmbH & Co. KG seit Dezember 2010 ein

C. THYWISSEN
GMBH
ÖLMÜHLE

Genehmigungsverfahren für eine Erweiterung der Anlagen anhängig. Mit der Erweiterung sind zwar keine relevanten Erhöhungen der Lärmimmissionen in Richtung Westen (zur Innenstadt) verbunden, in die Richtung Nordnordost, in der die Plangebiete liegen, sind aber keine Einschränkungen vorgesehen.

- Bei der Beurteilung kann auch nicht darauf abgestellt werden, dass schutzwürdige Nutzungen im Innenstadtbereich von Neuss gleichzeitig mögliche Lärmimmissionen der Betriebe in Richtung des Plangebietes begrenzen. Dies kann nur individuell beurteilt werden, hängt vom jeweiligen Betrieb, den Emissionen, als Puffer wirkender Bebauung, etwaig zielgerichteter Ableitung von Lärmimmissionen etc. ab.

- Die Gebiete im Innenstadtbereich sind Bestandteil einer Großgemengelage. Sie haben keinen Anspruch auf einen vollen, ihrem Gebietscharakter entsprechenden Lärmschutz, so wie umgekehrt für die Hafenbetriebe nicht bis an die Grenze des Hafengebietes Lärmimmissionswerte von 70/70 dB(A) gelten. Die Schutzwürdigkeit gegenüber dem aus dem Hafen stammenden Industrielärm ist insoweit durch das Gebot der Rücksichtnahme eingeschränkt.

- Bei den Hafenbetrieben handelt es sich teilweise um Kampagnenbetriebe, die in bestimmten Zeiten in deutlich erhöhtem Maße produzieren. Dies ist bei der einwöchigen Messung nicht berücksichtigt. Es ist auch nicht ermittelt worden.

- Die Messergebnisse sind ganz offenbar als Wert für einen Maximalschutz der Industriebetriebe in der Umgebung in die weitere Beurteilung der Lärmsituation eingeflossen. Selbst wenn man unterstellt, dass die Werte repräsentativ sind, erfassen sie nicht bestehende und zukünftige Erweiterungsmöglichkeiten für die Betriebe. Auch insoweit genießen die Betriebe aber Schutz vor einer Einschränkung durch heranrückende schutzwürdigere Nutzungen.

- Beim Bestandslärm aus dem Hafen gibt es im Gutachten keine Einzelzuordnungen von Immissionen.

- Schiffsverkehr ist offenbar gar nicht betrachtet.

- Ebenso ist der den Gewerbebetrieben zuzuordnende Schienenverkehr der Schienenbahn, die bis in die Plangebiete hereinreicht, nicht berücksichtigt.

C. THYWISSEN GMBH ÖLMÜHLE

- Gemessen wurde bei der Dauermessung lediglich an einem Messort, nur etwa eine Woche lang, wobei Messwerte nur für einen Teil dieser Tage vorliegen. Welche Betriebe an diesen Immissionen mitwirkten, ist nicht erkennbar. Eine Kontrollrechnung nach den bestehenden Genehmigungen gibt es nicht. Auch werden die Werte aus den unter Nr. 8.4.1 angeführten Messungen aus dem Jahr 2000 erst gar nicht angegeben.

- Die weitere Messung am 18./19.04.2010 lässt keine Rückschlüsse auf die von einzelnen Betrieben stammenden Immissionen bzw. Immissionsanteile zu. Es wurde offenbar nicht richtungsbezogen gemessen.

- Das Gutachten stellt die Immissionen aus den Industriebetrieben im Hafen getrennt nach Bestand und Neubebauung CASE-Gelände dar. Welche Verknüpfungen hier bestehen, wird nicht behandelt. Das gleiche gilt für das Zusammenwirken mit den zukünftigen Immissionen aus den neu geplanten Gewerbegebieten GE1 und GE2.

- Im Gutachten finden sich keine Aussagen zur möglichen Erweiterungen der bestehenden Industrienutzungen im Hafen. Zuschläge, um die Erweiterungsmöglichkeiten abzusichern, sind offenbar nicht vorgenommen worden.

- Das Gutachten enthält an verschiedenen Stellen Aussagen, die nicht fachlich intendiert sind, sondern Gegenstand der Abwägung sein müssen.

c) *Kontingentierung ehem. CASE-Gelände*

Ein gesondertes großes Problem ergibt sich daraus, dass gleichzeitig das ehemalige CASE-Gelände überplant wird und hier Gebiete mit eigener Schutzwürdigkeit, gesichert durch Lärmkontingente, entstehen sollen.

Aus den Unterlagen geht hervor, dass die Freiflächen im Hafen in die Messergebnisse nicht mit eingeflossen sind. Die Planung hätte danach zur Folge, dass bei Neubebauung von Hafenflächen die daraus entstehenden zusätzlichen Immissionen bei der Bemessung des Lärmschutzes, der innerhalb des neuen MI-Gebietes durch architektonischen Selbstschutz geschaffen werden soll, nicht erfasst ist. Die Schutzmaßnahmen reichen danach nicht aus. Dies führt zwangsläufig dazu, dass die bestehenden Betriebe insgesamt eingeschränkt werden, da es insoweit für die bestehenden Hafenbetriebe keine Absicherung gibt

C. THYWISSEN GMBH
ÖLMÜHLE

wie sie Lärmkontingent beispielsweise für das ehemalige CASE-Gelände vorsehen.

Die Ermittlung der Lärmsituation hat hier die Besonderheit, dass bei den neuen MI-Gebieten sowohl der Lärm aus den vorhandenen Betrieben als auch der zukünftige Lärm aus dem ehemaligen CASE-Gelände berücksichtigt werden muss. Da für das CASE-Gelände Lärmkontingente vorgesehen sind, wirken diese für die Flächen wie „Lärmrechte". Wenn der Gesamtlärm ansteigt, führt dies dann zwangsläufig dazu, dass das verbleibende, nicht als Lärmkontingent festgesetzte Gesamtmaß der Lärmimmissionen aus dem übrigen Hafengebiet eingeschränkt wird. Dieses Lärmmaß ist eben kein festgesetztes „Recht" wie ein Lärmkontingent. Deshalb stellt die hier vorgesehene Kombination aus faktischer Lärmsituation und neuen mit Lärmkontingenten versehenen Teilflächen eine erhebliche Benachteiligung der Hafenbetriebe außerhalb des CASE-Geländes dar. Dieser Konflikt zwischen bestehender Hafenindustrie und kontingentierten neuen Betrieben kann nur dann angemessen gelöst werden, wenn sichergestellt ist, dass das verbleibende Maß an zulässigen Lärmimmissionen – sprich das Maß an Selbstschutz in den MI-Gebieten – die vollständige Ausnutzung der Genehmigungen der Hafenbetriebe einschließlich angemessener Erweiterungsmöglichkeiten zulässt. Darüber gibt es aber wie oben schon dargelegt keine Ermittlungen und deshalb auch keine Erkenntnisse.

Es ist völlig unklar, woher die für die Flächen des CASE-Geländes gewählten Kontingent stammen. Gutachterlich können sie nicht festgelegt worden sein. Sie müssen also planerisch vorgegeben worden sein. Dies ist aber nicht offengelegt, weder hinsichtlich des Maßstabs noch hinsichtlich der Höhe. Bei dieser Festlegung ist Voraussetzung, dass die Lärmsituation im Hafen ausreichend ermittelt ist, da nur dann das verbleibende Maß, das Spielraum für die Kontingente gibt, erfasst werden kann. Insoweit sehen wir ebenfalls ein Ermittlungsdefizit.

Es ist zudem nicht erkennbar, wo nach den Vorstellungen der Planung die Schutzwürdigkeit der neuen GE-Flächen vor Lärm aus den benachbarten Betrieben in der Industriestraße liegen soll. Es muss sichergestellt sein, dass für diese Gewerbebetriebe keine größere Schutzwürdigkeit besteht als für Industriebetriebe, da andernfalls die benachbarten Unternehmen durch die Überplanung des CASE-Geländes erheblich eingeschränkt würden.

d) Zusätzliche Lärmimmissionen aus GE1

C. THYWISSEN GMBH
ÖLMÜHLE

Bei den neuen MI-Gebieten, insbesondere bei MI1, müssen neben dem Lärm aus den vorhandenen Betrieben und dem zukünftigen Lärm aus dem ehemaligen CASE-Gelände auch die zukünftigen Immissionen aus den neu geplanten Gewerbegebieten nördlich und südlich der Mischgebiete berücksichtigt werden. Dies ist, soweit wir erkennen können, nicht geschehen. Die Stellungnahme der ADU cologne geht von einem für die Tolerierung von Gewerbelärm maßgeblichen Wert von tags < 60 dB(A) und nachts < 52 dB(A) aus. Damit soll offenbar auf die Ergebnisse der Messungen im Gutachten Peutz abgestellt werden. Gemeint sind aber die bestehenden immissionen aus dem Hafen. Problematisch ist dies, weil gerade das MI 1 im unmittelbaren Einwirkungsbereich des Gewerbegebiets GE1 liegt und die Lärmimmissionen aus Richtung Süden, Osten und Nordosten ergänzen und verstärken. Dass hier nur nicht wesentlich störendes Gewerbe zulässig sein soll, genügt nicht, da diese Begrenzung nicht gleichbedeutend ist mit einer Begrenzung auf irrelevanten Lärm.

3. Unzureichende Lösung des Lärmkonflikts

Unabhängig von den soeben dargestellten Zweifeln an einer ausreichenden Ermittlung der Immissionsgrundlagen geht auch die Planung davon aus, dass die Richtwerte in Nr. 6.1 c) TA Lärm für Mischgebiete schon durch die von den Hafenbetrieben ausgehenden Lärmimmissionen ganz erheblich überschritten werden.

Diesem Problem soll ein für die Planung entwickeltes integriertes Immissionsschutzkonzept begegnen (vgl. Begründung zum Bebauungsplan Nr. V 456, S. 59 ff.). Dieses Konzept umfasst eine Reihe von Maßnahmen, die den Immissionskonflikt entschärfen und somit dem Vorhaben insgesamt zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit verhelfen sollen. Wir erkennen das Ziel an, durch die Planung den Industriebetrieben im Hafen keinerlei Einschränkungen aufzuerlegen. Wir sind aber der Auffassung, dass unabhängig von der unzureichenden Ermittlung der Lärmsituation die vorgesehenen Maßnahmen unzureichend sind. Die beabsichtigten Festsetzungen reichen nicht aus.

a) Gebietseinteilung und –abstufung - Mischgebietsfestsetzung

Um eine abgestufte Immissionsempfindlichkeit zu erreichen, wurden die Gebiete als Industrie-, Gewerbe- und Mischgebiete festgesetzt. Dadurch soll dem Trennungsgrundsatz in § 50 BImSchG Rechnung getragen werden. Grundsätzlich ist die Abstufung von Gebieten ein zulässiges Mittel, um Immissionskonflikten durch die Bauleitplanung zu begegnen. Dass wir indes die konkrete Ausgestaltung gerade der Mischgebiete im Bebauungsplanentwurf kritisch sehen, ist oben bereits dargelegt worden.

C. THYWISSEN GMBH
ÖLMÜHLE

b) *Vermeidung von Immissionsorten i. S. d. TA Lärm und Einhaltung von Innenpegeln*

Um Immissionskonflikten vorzubeugen, wird bei der Planaufstellung zu Mitteln des sog. passiven Schallschutzes gegriffen. Aktiver Schallschutz, bspw. in Form einer Schallschutzmauer, wird aus praktischen sowie finanziellen Erwägungen als nicht realisierbar bezeichnet. Durch den Einsatz von sog. Winterbalkonen sollen in den von Gewerbelärm betroffenen Räumen vermieden werden, dass Immissionsorte im Sinne der A.1.3 der TA Lärm entstehen. Geplant ist, ein lärmimmissionsrechtlich „taubes Gebiet" zu schaffen. Stattdessen sollen die Innenpegel VDI 2719 maßgeblich sein. (Dies ist allerdings in der Begründung des Bebauungsplans missverständlich ausgedrückt, da dort von „maßgeblichen Innenpegeln" in „schutzbedürftigen Räumen i. S. d. TA Lärm" die Rede ist.) Selbst wenn man davon ausgeht, dass Maßnahmen des passiven Schallschutzes zur Lösung von Immissionskonflikten durch Gewerbelärm grundsätzlich zulässig sind, reichen die dazu im Bebauungsplan vorgenommenen Festsetzungen in Nr. 8.2 nicht aus und sind teilweise auch ungeeignet.

(1) Unter Punkt 8.2 der textlichen Festsetzungen heißt es diesbezüglich:

„In den Fassaden, die [...] entsprechend gekennzeichnet sind, [...] sind öffenbare Fenster schutzbedürftiger Räume im Sinne der DIN 4109 unzulässig. Durch architektonische oder bauliche Maßnahmen ist sicherzustellen, dass Immissionsorte im Sinne von A. 1. 3 Buchstabe a) der TA Lärm nicht entstehen."

Auch bei einer Analyse der textlichen Festsetzungen im Zusammenhang mit der Begründung bleibt unklar, welche Vorgaben genau gemacht werden sollen. Nach der Festsetzung erscheint es einerseits so, als ob öffenbare Fenster vor schutzbedürftigen Räumen generell unzulässig sein sollen. Dies soll aber tatsächlich wohl nicht der Fall sein, was sich aus einer der Stellungnahme der ADU cologne angefügten Darstellung eines Winterbalkons von der Prof. Ulrich Coersmaier GmbH ergibt. Die Winterbalkone passen so wie geplant nicht zu der Festsetzung. Sie sind eindeutig öffenbar. Damit ist die Festsetzung widersprüchlich.

(2) Die geforderten Maßnahmen werden nicht ausreichend konkretisiert. Außer in der nicht der öffentlichen Auslegung zugehörigen Systemdarstellung ist kein Ausführungsvorschlag erhältlich. In der Stellungnahme

C. THYWISSEN GMBH ÖLMÜHLE

von ADU Cologne zur Lärmproblematik, der der genannte Ausführungsvorschlag angefügt ist, wird zur Konkretisierung auf das Genehmigungsverfahren verwiesen. Dies genügt in der vorliegenden Form nicht.

In der vorliegenden Konstellation ist die Zulässigkeit eines solchen „Konflikttransfers" auf das Genehmigungsverfahren zweifelhaft. Das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung fordert, dass von jedem Bebauungsplan die ihm zuzurechnenden „Konflikte" zu lösen sind. Der Bebauungsplan Nr. V 456 lässt Wohnbebauung näher an emittierende Industriebetriebe heranrücken, womit ihm zumindest eine Verschärfung der Immissionskonflikte zuzurechnen ist. Die Wirksamkeit der passiven Schallschutzmaßnahmen ist einer der neuralgischen Punkte der Bebauungsplanaufstellung.

(3) Das Konzept, die Wohnungen nach ihren Grundrissen so zu planen, dass im Sinne der TA Lärm keine Immissionsorte entstehen, ist in ungeeigneter Form geplant. Das geplante „Raumkonzept" führt rechtlich nicht zu den beabsichtigten Ergebnissen. Es bestehen Zweifel, ob die immissionsschutzrechtlichen Konflikte bei Öffnung sowohl der Fenster des schutzwürdigen Raumes als auch des Winterbalkons durch die hier vorgeschlagene Maßnahme noch bewältigt werden.

- Das Vorschalten von „Räumen" mit der geplanten Wirkung setzt voraus, dass es sich um echte Räume handelt. Loggien, Wintergärten, vorgehängte Fassaden und ähnliche architektonische Mittel sind zwar im Prinzip geeignet, in den dahinter liegenden Räumen ausreichenden Schallschutz zu schaffen. Dies setzt aber voraus, dass die Schutzmaßnahmen nicht selbst zur Lärmseite hin öffenbar sind. Hier sollen aber die vorgesetzten „Räume" selbst Fenster erhalten, die wiederum öffenbar sind. Damit handelt es sich ohne weitere Festsetzungen gerade nicht um ausreichende Maßnahmen, um das Vorliegen eines Immissionsortes auszuschließen. Im Ergebnis werden Kastenfenster vorgegeben. Der „Trick", den „Raum" einfach so klein zu halten, dass keine übliche Möblierung vorgenommen werden kann, führt so wenig wie bei anderen Kastenfenstern nicht dazu, dass die Anwendung der TA Lärm ausgeschlossen wird. Die Folge ist, dass die Immissionbelastung 50 cm vor dem geöffneten Fenster dieser vorgesetzten „Räume" zu messen ist. Damit führt das geplante Konzept nicht zum gewünschten Erfolg.

C. THYWISSEN GMBH ÖLMÜHLE

- Die Begrenzung von Schallschutzmaßnahmen auf notwendige Fenster ist unzureichend. Die TA Lärm unterscheidet so nicht.

- Für MI3 sind Schallschutzmaßnahmen gar nicht vorgesehen.

- Die Festsetzung geht von nicht öffenbaren Fenstern in weiten Teilen der Mischgebiete zur Hafenseite aus. Gleichzeitig dürfen in den MI1 und MI2 wegen der Verkehrslärmimmissionen zur Straßenseite hin keine Kinder- und Schlafzimmer geschaffen werden. Es ist zweifelhaft, ob das den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse genügt.

c) *Fehlerhafte Zusammenschau von Vorbelastung und Kontingenten*

Die Gewerbelärmproblematik wird nur an den Messergebnissen der bestehenden Hafenindustrie ausgerichtet. Die zusätzlichen zukünftigen Immissionen, die aus dem ehemaligen CASE-Gelände auf die Mischgebiete einwirken werden, bleiben unberücksichtigt.

Es ist nicht klar erkennbar, woran sich die Bemessung der Kontingentierung orientiert. Die Werte erscheinen im Gutachten ohne jede Begründung, sie werden lediglich in ihrer Verteilung auf die einzelnen Teilgebiete diskutiert. Woher das Gesamtkontingent stammt, bleibt unklar ebenso wie das Zusammenwirken mit den übrigen Immissionen. In der Begründung wird auf die Irrelevanzschwelle von 6 dB(A) hingewiesen. Zusammenrechnungen dazu fehlen. Im Übrigen gilt die Irrelevanzschwelle nur bei Einzelgenehmigungen, sie kann nicht ein ganzes Gebiet mit einer Vielzahl von Nutzungen abdecken, in diesem Fall haben auch Immissionsanteile mit 6 dB(A) unter den Richtwerten Relevanz und erhöhen den Gesamtimmissionswert. Hinzu kommt, dass auch hier jeder Puffer fehlt.

Mindestens hätte statt eines Ansatzes von 6 dB(A) ein Ansatz von 10 oder 15 dB(A) unter dem Richtwert gewählt werden müssen, um tatsächlich Irrelevanz der zusätzlichen Immissionen zu sichern.

d) *Eingriff in Bestandsschutz und Erweiterungsinteresse der Betriebe*

Dadurch, dass die genehmigten und die tatsächlichen Immissionen nicht ausreichend ermittelt wurden, wird bereits in den Bestandsschutz der Hafenbetriebe eingegriffen. Entgegen ihrer Zielsetzung erreicht die Planung es leider nicht, den Bestand der Hafenbetriebe unberührt zu lassen. Erst recht bleibt jedes

Erweiterungsinteresse der Betriebe unberücksichtigt. Auch die geplanten Erweiterungen von Thywissen / den Protein und Ölwerken Neuss werden nicht berücksichtigt.

Der Immissionskonflikt wird nach allem durch die Planung nicht entschärft. Vielmehr wird die Immissionssituation im Hafengebiet durch die geplante neue Wohnbebauung zugespitzt. Eine solche Planung steht im Konflikt mit dem Trennungsgrundsatz in § 50 BImSchG. Der Trennungsgrundsatz gilt als Planungsdirektive und kann nur in Ausnahmefällen durchbrochen werden.

Der Ansatz, der Trennungsgrundsatz greife bei sog. Gemengelagen nicht ein, ist falsch. Durch die Wohnbebauung wird die Gemengelage in der jetzigen Form erst geschaffen. Das planungsrechtliche Instrument der Gemengelage kann nicht dazu herangezogen werden, Abweichungen zwischen einer bestandsgeschützten industriellen Nutzung und einer völlig neuen Planung von Wohnungen zu rechtfertigen.

Es kann ebenfalls nicht argumentiert werden, die Planung verstoße nicht gegen den Trennungsgrundsatz und das Gebot der gerechten Abwägung, weil den Betrieben keine Beschränkungen zugemutet würden, die sie nicht schon heute aufgrund schutzwürdiger Nutzungen westlich der Rheintorstraße hinzunehmen hätten. Diese Nutzungen sind den Immissionen nicht in gleicher Intensität ausgesetzt. Sie sind aufgrund der bestehenden Vorbelastung weit weniger schutzwürdig. Sie liegen zudem in anderer Richtung.

Im Rahmen der Planaufstellung werden die privaten Belange der im Hafen ansässigen Industriebetriebe zwar in ihrer Bedeutung gesehen, aber ihr Gewicht verkannt und im Ergebnis falsch abgewogen. Die wirtschaftlichen Belange der Unternehmen sind rechtlich geschützt. Dies gilt auch für das Interesse an einer Erweiterung oder Änderung des Unternehmens.

e) Anforderungen an gesundes Wohnen

Angesichts der Ausgestaltung der Planung im Bereich der Mischgebiete haben wir auch Zweifel, ob die Anforderungen an gesundes Wohnen noch eingehalten werden können. Dies hat seinen Grund darin, dass die Gebäude eingezwängt sind durch die Straße, von der grenzwertüberschreitende Verkehrslärmimmissionen auf die Gebäude einwirken, und dem Hafen, von dem grenzwertüberschreitende Gewerbelärmimmissionen auf die Mischgebiete wirken. In beiden Fällen soll die Einhaltung ausreichenden Lärmschutzes allein durch die neuen Nutzungen selbst erfolgen. Stellt man dies tatsächlich - wie erforderlich - vollständig sicher, so

C. THYWISSEN GMBH ÖLMÜHLE

müssen die zum Aufenthalt bestimmten Räume, zumindest die Wohn- und Schlafräume sowie Kinderzimmer ohne öffenbare Fenster und trotzdem ausreichend belüftet sein. Außenwohnbereiche werden bestenfalls nur sehr eingeschränkt in einzelnen eng verbleibenden Bereichen möglich sein. Bei der Belüftung kommt hinzu, dass diese im Konflikt mit der Überschreitung der Grenzwert der 39. BImSchV steht. In dem jetzt vorgesehenen Umfang („Gärten") dürften die Anforderungen an Außenwohnbereiche nicht erfüllt sein.

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass bei einer großen Zahl von Wohnungen und der Gestaltung der Baukörper die Anforderungen an eine ausreichende Besonnung nicht erfüllt sein werden.

f) Keine Ermittlung des Gesamtlärms

Das Lärmgutachten enthält leider auch keine Ermittlung des Gesamtlärms aus Verkehrslärm und Gewerbelärmimmissionen. Infolge dessen ist auch nicht feststellbar, in welchem Umfang der sich aus Verkehrslärm und Gewerbelärm zusammengesetzte Gesamtlärm auf die Wohnnutzungen in den Mischgebieten einwirkt. Folglich kann diese Belastung auch nicht in der Abwägung behandelt werden.

4. Absicherung der Festsetzungen

Das Lärmschutzkonzept soll im Wesentlichen über Festlegungen in den einzelnen Genehmigungen abgesichert werden. Damit wird, wie oben dargelegt, die Lösung des Lärmkonfliktes letztlich auf das Einzelgenehmigungsverfahren verschoben. Dies ist aus unserer Sicht bedenklich. Abgesehen davon, dass dies angesichts der unzureichenden Festsetzungen im Bebauungsplan selbst nicht ausreicht, um dem Gebot der Konfliktbewältigung zu genügen, führt dies auch dazu, dass der Schutz der Industriebetriebe im Hafen nicht dauerhaft gewährleistet ist.

Zunächst muss sich aus dem Bebauungsplan selbst unmittelbar ergeben, dass die Festsetzungen dem Schutz der Hafenbetriebe vor zusätzlichen immissionsschutzrechtlichen Anforderungen dienen. Dies muss qualitativ so geschehen, dass die Industriebetriebe im Hafen sich auf diese Bebauungsplanfestsetzungen berufen können. Die Regelungen müssen „drittschützend" ausgestaltet sein. Nur dann ist es möglich, dass sich die Betriebe, die außerhalb des Plangebiets ansässig sind, sich auch auf solche Festsetzungen in einem Einzelgenehmigungsverfahren berufen können. Ein solcher „Drittschutz" muss gesichert sein.

C. THYWISSEN GMBH ÖLMÜHLE

Wir plädieren dafür, dass neben den Festsetzungen zum architektonischen Schallschutz der Vorhabenträger im Vorhaben- und Erschließungsplan auch unmittelbar die Verpflichtung übernimmt, die aus dem Hafengebiet herrührenden Immissionen in den vorgesehenen Mischgebieten hinzunehmen und zu dulden und sicherzustellen, dass dies auch die Nutzer der Grundstücke und vorgesehenen baulichen Anlagen tun. Auch diese Verpflichtung muss drittschützend ausgestaltet sein. Über den Vorhaben- und Erschließungsplan ist die Stadt Neuss auch in der Lage, mit dem Grundstückseigentümer eine dingliche Absicherung einer solchen Duldungsverpflichtung vorzusehen. Solche Verpflichtungen gibt es auch in vergleichbaren Fällen. Durch sie wird abgesichert, dass im Falle einer Veräußerung der Grundstücke oder von Wohnungen die Verpflichtungen weitergegeben werden und auch den neuen Eigentümer/Nutzer treffen.

5. Geruchsimmissionen

Ausweislich des im Planverfahren vorgelegten Gutachtens zu den Geruchsimmissionen ist mit erheblichen Geruchsbelastungen zu rechnen. Die von ANECO dargestellten rechnerisch ermittelten Belastungen nach der GIRL liegen an der Grenze des Zulässigen. Vergleicht man die Aussagen, die rechnerisch ermittelt werden, mit den tatsächlichen Belastungen, so stellt man erhebliche Unterschiede in der Verteilung fest. Im Bereich der Landeshauptstadt Düsseldorf wurden bei der Hafenplanung zur Absicherung Ermittlungen der tatsächlichen Geruchsbelastungen durch Begehungen durchgeführt. Wir regen an, dies auch hier zu prüfen. Darüber konnten wesentlich genauere Verteilungen der Ausbreitung der Geruchsemissionen ermittelt werden.

Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass unser Unternehmen in den vergangenen Jahren erhebliche Maßnahmen zur Minderung der Geruchsimmissionen durchgeführt hat und von unserem Betrieb keine erheblichen Geruchsbelastungen auf die Plangebiete einwirken.

6. Staubimmissionen, sonstige Luftschadstoffe

Von den Industriebetrieben im Hafen herrührende Staubimmissionen sind offenbar nicht untersucht worden. In der Planbegründung finden sich lediglich Aussagen zu den Luftschadstoffen im Hinblick auf Feinstaub, Stickstoffoxide und Benzol. Insoweit liegt eine Luftschadstoffuntersuchung vor.

C. THYWISSEN GMBH ÖLMÜHLE

Hinsichtlich der Stickoxide dokumentiert die durchgeführte Untersuchung eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte. Da es sich bei den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV um Grenzen zur Gesundheitsgefährdung handelt, sind diese Überschreitungen jedenfalls erheblich. Es ist aus unserer Sicht bedenklich, dass in einem solchen Bereich - ungeachtet der prognostizierten Verbesserungen aufgrund der Luftreinhalteplanung - neue schutzwürdige Wohnnutzungen in einen solchen Bereich hineingeplant werden, die gleichzeitig wegen der Überschreitung der Lärmimmissionen auf beiden Seiten belüftete Fenster benötigen. Dies führt dazu, dass die Luftschadstoffe nicht von den Wohnungen abgehalten werden können. Deshalb müsste die Belüftung von anderer Seite, der Straße abgewandt, erfolgen

7. Bahnlinie

Wir weisen darauf hin, dass sich nach unserer Kenntnis im Bereich der vorgesehenen Plangebiete an der Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße entlang des Ufers Bahngleise befinden.

III.
Teilgeltungsbereich Ost

Auch der Teilgeltungsbereich Ost wirft immissionsschutzrechtliche Probleme auf.

1. Festlegung der Lärm-Emissionskontingente

Die Festlegung von Lärm-Emissionskontingenten gemäß der DIN 45691 ist auf Grundlage des § 1 Abs. 4 BauNVO - wie hier geschehen - möglich. Unzureichend ist aus unserer Sicht allerdings die Berücksichtigung der Vorbelastung des Mischgebiets durch vorhandene Gewerbelärmemissionen. Laut schalltechnischer Untersuchung (S. 22) der Firma Peutz Consult wurde die Vorbelastung in der Weise in die Berechnungen eingebunden, dass der einzuhaltende Immissionsrichtwert – und damit der Ausgangspunkt für die Berechnung der Emissionskontingente – um 6 dB(A) reduziert wurde. Dies ist wie oben dargelegt nicht ausreichend. Wird die Irrelevanzschwelle bei einer Vielzahl von Nutzungen in einem großflächigen Gebiet zum Maßstab für zulässige zusätzliche Lärmemissionen gemacht, so greift sie nicht mehr. In diesem Fall muss eine Schwelle von mindestens 10 oder sogar 15 dB(A) gewählt werden.

Bei der Bestimmung der Lärmkontingente ist von der Möglichkeit richtungsbezogener Differenzierung kein Gebrauch gemacht worden. Eine solche Differenzierung bietet sich aber angesichts der unterschiedlichen Schutzwürdigkeit der Gebiete im Westen auf der einen Seite und im Osten auf der anderen Seite an.

C. THYWISSEN GMBH ÖLMÜHLE

Es gibt leider auch keine Untersuchungen im Lärmschutzgutachten, zu welchen konkreten Immissionswerten die vorgesehene Kontingentierungen zusammen mit den gemessenen und der Planung zugrunde gelegten Lärmimmissionen aus dem Hafengebiet führt. Auch bei Anwendung der Irrelevanzgrenze müssen sich zumindest rechnerisch Erhöhungen nachweisen lassen. Wegen der großflächigen Überplanung des bisher brachliegenden Gebietes können sich Unterschiede entlang der Mischgebiete ergeben, die erheblich sind.

Zusätzlich ist auch hier anzumerken, dass Lärmimmissionen, die vom Schiffsverkehr herrühren, insoweit nicht berücksichtigt sind. Auch die neu vorgesehenen Gewerbe- und Industrienutzungen im ehemaligen Case-Gelände können eine Schiffsanbindung mit entsprechenden Verladeverkehr erhalten. Dieser Lärm ist den Betrieben zuzurechnen. Es ist nicht erkennbar, ob und wie dies bei der Kontingentierung berücksichtigt wurde.

Diese derzeitigen Mängel beim Lärmkonzept für die neuen Nutzungen im Teilgeltungsbereich Ost treffen nicht nur mittelbar die bestehenden Hafenbetriebe, weil sie faktisch deren durch die passiven Schallschutzmaßnahmen in den Mischgebieten abzusicherndes „Lärmkontingent" reduzieren, das sich aus ihrem Bestandsschutz und ihren Erweiterungsinteressen ergibt, sondern das Zusammenwirken mit dem bestehenden Lärm aus dem Hafen führt auch dazu, dass die tatsächliche Lärmeinwirkung auf die Mischgebiete erheblich höher sein wird als angenommen. Unabhängig davon, dass bereits die bestehenden Immissionen aus dem Hafen nur unzulänglich ermittelt und deshalb nicht in vollem Umfang eingeschätzt worden sind, werden die neuen Nutzungen aus dem Teilgeltungsbereich Ost auf die neuen Mischgebiete einwirken. Wie dieser Konflikt gelöst werden soll, ist nicht erkennbar. Die Planung geht offenbar davon aus, dass ein solcher Konflikt gar nicht entstehen kann. Dies ist aber nicht richtig. Die Emissionsrechte der neuen Gewerbe- und Industriebetriebe im Teilgeltungsbereich Ost sollen als durchsetzbare „Rechte" auch gegenüber der gegenüberliegenden Mischgebiete verstanden werden. Dies führt dann zu Einschränkungen des Schutzes in den Mischgebieten und den dort befindlichen Wohnungen. Mittelbar beeinträchtigt dies genauso auch die bestehenden Hafenbetriebe, da deren Emissionsrechte nicht durch Kontingente gegenüber heranrückender schutzwürdiger Bebauung abgesichert sind und im Zweifel zurücktrefen müssen.

Damit wird nach unserer Auffassung auch in Bezug auf den Teilgeltungsbereich Ost das Planungsziel, keine Beeinträchtigung der bestehenden Hafenbetriebe zu schaffen, nicht erfüllt.

61950253v1

C. THYWISSEN GMBH ÖLMÜHLE

2. Festsetzungen nach dem Abstandserlass NRW

Im eingeschränkten Gewerbegebiet GE 3 sowie im eingeschränkten Industriegebiet GI wurden Festsetzungen nach dem Abstandserlass NRW getroffen und zulässige Abstandsklassen festgelegt. Im Zusammenhang damit fällt auf, dass weder im GE3 noch im GI die im südlichen Hafenbereich ansässigen Industriebetriebe (Ölmühle, Futtermittelmühlen) zulässig wären. Für die bestehenden Industriebetriebe an der Industriestraße wäre es wünschenswert, in einem Teilbereich zunächst Erweiterungsflächen zu erhalten. Dies ist durch die Festsetzungen nach dem Abstandserlass nicht möglich. Damit wird auch räumlich eine Erweiterung der bestehenden Industriebetriebe an der Industriestraße erheblich eingeschränkt. Für den beabsichtigten Schutz des neuen Mischgebietes sind die Festsetzungen nach dem Abstandserlass nicht erforderlich. Ein entsprechender Schutz könnte auch durch eine ausreichend sichere Lärmkontingentierung und gegebenenfalls zusätzliche Festsetzungen im Hinblick auf sonstige Immissionen vorgenommen werden. Die Industriebetriebe an der Industriestraße benötigen auch zukünftig Erweiterungsflächen. Wir bitten deshalb darum, das Konzept auch insoweit zu ändern und auf den angrenzenden Flächen auch Nutzungen im Zusammenhang mit den bestehenden Industriebetrieben zuzulassen, wenn ein ausreichender Immissionsschutz gesichert ist.

3. Immissionskonflikt innerhalb des Teilgeltungsbereichs Ost und gegenüber den Hafenbetrieben

Problemträchtig ist auch die Tatsache, dass das eingeschränkte Industriegebiet zumindest nachts Schutzansprüchen aus dem nebenliegenden eingeschränkten Gewerbegebiet ausgesetzt werden könnte. Der Bebauungsplan sieht keine Festsetzungen vor, die einen solchen Schutz ausschließen. Wir schlagen vor, für das eingeschränkte Gewerbegebiet Genehmigungen für die Nutzung zur Nachtarbeit auszuschließen.

Noch problematischer ist allerdings, dass das eingeschränkte Gewerbegebiet Schutzansprüche zur Tag- wie zur Nachtzeit auch gegenüber den bestehenden Industriebetrieben an der Industriestraße geltend machen könnte. Auch insoweit sieht der Bebauungsplan weder Festsetzungen vor, die einen solchen Schutz ausschließen und damit die bestehenden Hafenbetriebe absichern, noch wird das Problem bisher offenbar überhaupt gesehen.

Wir schlagen auch insoweit neben Festsetzungen im Bebauungsplan (passiver Schallschutz) zivilrechtliche Absicherungen einer Duldung der Immissionen aus dem Hafengebiet, insbesondere aus der Industriestraße vor. Diese zivilrechtliche Absicherung muss durch dingliche Sicherungen zu Gunsten der Industriebetriebe an der Industriestraße abgesichert werden.

C. THYWISSEN
GMBH
ÖLMÜHLE

IV.
Flächennutzungsplan-Änderung

Aus den unter Ziff. I und II. dargelegten Gründen haben wir auch Bedenken gegen die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes. Auch die Flächennutzungsplan-Änderung berücksichtigt die betroffenen Belange der Industriebetriebe im Hafen nicht ausreichend. Das integrierte Schutzkonzept ist nicht geeignet, die planerisch beabsichtigte Konfliktbewältigung tatsächlich zu erreichen. Es werden neue schutzwürdige Nutzungen vorgesehen und damit neue Konflikte geschaffen, die nicht gelöst werden.

Ungeachtet dieser Bedenken ist auch die Festlegung einer Gemischten Baufläche im Bereich des südlichen Gewerbegebietes (südlich der geplanten Mischgebiete) problematisch. Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese Fläche nicht als Gewerbegebiet dargestellt werden soll, wie dies auch für den nördlichen Teil vorgesehen ist. Eine Ausweisung als gemischte Baufläche deutet darauf hin, dass in diesem Bereich zukünftig zusätzlich schutzwürdigere Nutzungen vorgesehen werden sollen. Dies vermittelt den Eindruck, dass die Festsetzung eines Gewerbegebietes an dieser Stelle nicht die tatsächliche Absicht der Stadt widerspiegelt. Insoweit stimmen Flächennutzungsplanung und die vorgesehene Bebauungsplanung nicht überein. Wir schlagen deshalb vor, an dieser Stelle im Flächennutzungsplan ebenfalls die Darstellung Gewerbegebiet vorzusehen.

Wie schon oben dargelegt ist bisher eine Aufgabe der bestehenden Bahnanlagen in diesem Bereich nicht gesichert.

Erhebliche Bedenken bestehen auch hinsichtlich der Darstellung eines Mischgebietes in dem Bereich, in dem der Bebauungsplan Mischgebiete vorsieht. Der Flächennutzungsplan weist selbst darauf hin, dass hier keine gemischten Nutzungen vorgesehen sind, sondern statt dessen ca. 280 Wohnungen entstehen sollen. Wohnnutzung in dieser Form ist in einem Mischgebiet nicht möglich.

Aus alledem ergibt sich, dass der Bebauungsplan-Entwurf Nr. V 456 in der vorliegenden Fassung insbesondere im Hinblick auf die immissionsschutzrechtlichen Probleme unzureichend ist. Wir regen an, die angesprochenen immissionsschutzrechtlichen Fragen zunächst nachzuermitteln und das Konzept anschließend so anzupassen, dass den Interessen der Industriebetriebe (einschließlich dem Interesse an einer langfristigen Bestandssicherung und Erweiterungen) ausreichend Rechnung getragen ist.

C. THYWISSEN
GMBH
ÖLMÜHLE

Für nähere Erläuterungen unserer Haltung und Rückfragen stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
C. THYWISSEN GMBH

61950253v1

Giesen - Wekos
GmbH & Co. KG

Eisen- und Rohstoffhandel
Zertifiziert DIN · EN · ISO 9001
MOODY INTERNATIONAL
ESN
Zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb gemäß § 52 KrW - AbfG

61 - AMT FÜR STADTPLANUNG
11. Juli 2011
0 1 2 3 4 5 6 R

Giesen-Wekos GmbH & Co. KG · Duisburger Str. 15c · 41460 Neuss

Stadt Neuss
Stadtverwaltung
Amt für Stadtplanung
Michaelstraße

41460 Neuss

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht	*Unser Zeichen, Unsere Nachricht*	*Telefon*	*41460 Neuss, den*
	Bz	02131/1619-50	11.07.11

Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. V 456 – Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße;
Flächennutzungsplanänderung Nr. 119, Offenlage
hier: Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

in obiger Angelegenheit erlauben wir uns folgende Stellungnahme:

Die Fa. Giesen-Wekos GmbH & Co. KG / Phönix Rohstoffhandel GmbH & Co. KG sind seit dem Jahr 1992 ansässige Metallschrottverarbeitungs- und Schrotthandelsunternehmen. Als solche handelt es sich bei unseren Betrieben um so genannte „erheblich störende Gewerbebetriebe", welche ausschließlich in einem Industriegebiet wie dem Neusser Hafen genehmigungsfähig sind. Aufgrund unserer Entwicklung als stetig wachsende industrielle Unternehmen sind wir in besonderem Maße auf den Erhalt industriegebietstypischer Genehmigungsvoraussetzungen auch im Hinblick auf künftige Änderungs- bzw. Erweiterungsgenehmigungsverfahren angewiesen.

Dem vorgelegten Bebauungsplan sowie dem übergeordneten Flächennutzungsplan ist zu entnehmen, dass der Vorhabenträger im Wesentlichen die Errichtung von umfangreichen Wohnnutzungen im Bereich der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße plant. Vor diesem Hintergrund ist zu besorgen, dass die bei in Kraft treten der entsprechenden Bebauungspläne sich etablierende Wohnnutzung mit massiven Abwehransprüchen der dann schutzbedürftigen und schutzwürdigen Wohnnutzer zu rechnen ist.

...
UST.-ID.-NR.: DE 121646182 . Steuer-Nr. : 125/5818/4687
Zentrallager: 41460 Neuss · Duisburger Str. 15c · Postanschrift : 41405 Neuss · Postfach 100544
Tel.: 02131 - 161950 · Telefax 02131 – 161920 · email: andreas.vogt@giesen-wekos.de
Homepage: www.giesen-wekos.de
Die Gesellschaft ist eine Kommanditgesellschaft mit Sitz in Neuss, Registergericht Neuss HRA 6020
Persönlich haftende Gesellschafterin ist die Firma Giesen - Wekos GmbH mit Sitz in Neuss, Registergericht Neuss HRB 11146
Geschäftsführer: Michael Balzer, Ratingen · Werner Neumann, Mönchengladbach. Erfüllungsort und Gerichtsstand Neuss.
Wir arbeiten ausschließlich aufgrund der vom BDS festgelegten allg. Geschäftsbedingungen für den Schrotthandel in der neuesten Fassung.
· Bankverbindung: Bankhaus Lampe KG · BLZ: 48020151 · Konto: 234880
Sparkasse Düsseldorf · BLZ: 30050110 · Konto: 1004369888

Giesen - Wekos
GmbH & Co. KG

Eisen- und Rohstoffhandel
Zertifiziert DIN · EN · ISO 9001
MOODY INTERNATIONAL
ESN
Zertifizierter Entsorgungs-fachbetrieb gemäß § 52 KrW - AbfG

Giesen-Wekos GmbH & Co. KG · Duisburger Str. 15c · 41460 Neuss

Die planerische Festsetzung entsprechender Wohnnutzungen im unmittelbaren Nahbereich zu einem industriellen Hafengebiet, wie dem Neusser Hafen, halten wir sowohl aus rechtlichen als auch aus wirtschaftlichen bzw. industriepolitischen Gründen für unzulässig. bzw. verfehlt. Wir lehnen diese daher aus den nachfolgenden Gründen ab.

Dem Planentwurf ist zu entnehmen, dass die künftigen umfangreichen Wohnnutzungen auf Grundlage einer Mischgebietsfestsetzung planerisch ermöglicht werden sollen. Im Wesentlichen ist jedoch festzustellen, dass tatsächlich gar keine gebietstypisch vorauszusetzende Nutzung durch Mischung aus Gewerbe und Wohnen vorgesehen ist, sondern im Wesentlichen ein allgemeines Wohngebiet. Bei der Festsetzung eines Mischgebiets handelt es sich daher um einen so genannten „Etikettenschwindel", welcher auf Grundlage des Baugesetzbuchs unzulässig und daher nichtig ist.

Die in der Planbegründung vorgetragene Rechtfertigung der Ansiedlung von Wohnnutzung, wonach durch „nicht öffenbare Fenster" für spätere Genehmigungsverfahren der Hafenindustrie keine neuen Immissionsaufpunkte geschaffen werden, ist unzureichend und stellt damit keine rechtmäßige Planbegründung dar. In keiner Weise ist nachvollziehbar bzw. im Einzelnen nachweisbar begründet, warum die durch den Vorhabenträger vorgeschlagene technische Ausführung der zum Hafen zugewandten Fensterfassaden dazu geeignet sein sollen, die Begründung neuer Immissionsaufpunkte zu verhindern. Bei genauer Betrachtung der technischen Ausführung ist davon auszugehen, dass tatsächlich eine Öffenbarkeit der Fenster / Winterbalkone-Konstruktion möglich ist. Im Übrigen ist auf Grundlage der aktuellen Rechtsprechung davon auszugehen, dass entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan nicht dazu geeignet sind, eine anderweitige schalltechnische Betrachtung durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden auszuschließen. So ist zu erwarten, dass in künftigen Einzelgenehmigungsverfahren oder aber auch im Falle von Abwehransprüchen einzelner Wohnnutzer seitens der Immissionsschutzbehörden gleichwohl entsprechende Immissionsaufpunkte nach der 4. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetzt (TA-Lärm) im Bereich der neuen Wohnungen ausgemacht werden. In keiner Weiser ist vorgetragen, dass durch entsprechende rechtsverbindliche belastbare öffentlich-rechtliche Regelungen zwischen der Gebietskörperschaft Stadt Neuss und den zuständigen Immissionsschutzbehörden entsprechende Absprachen getroffen wurden, welche auch nach dem Wechsel heute noch zuständiger Mitarbeiter belastbar bleiben.

...
UST.-ID.-NR.: DE 121646182 . Steuer-Nr. : 125/5818/4687
Zentrallager: 41460 Neuss · Duisburger Str. 15c · Postanschrift : 41405 Neuss · Postfach 100544
Tel.: 02131 - 161950 · Telefax 02131 – 161920 · email: andreas.vogt@giesen-wekos.de
Homepage: www.giesen-wekos.de
Die Gesellschaft ist eine Kommanditgesellschaft mit Sitz in Neuss, Registergericht Neuss HRA 6020
Persönlich haftende Gesellschafterin ist die Firma Giesen - Wekos GmbH mit Sitz in Neuss, Registergericht Neuss HRB 11146
Geschäftsführer: Michael Balzer, Ratingen · Werner Neumann, Mönchengladbach. Erfüllungsort und Gerichtsstand Neuss.
Wir arbeiten ausschließlich aufgrund der vom BDS festgelegten allg. Geschäftsbedingungen für den Schrotthandel in der neuesten Fassung.
· Bankverbindung: Bankhaus Lampe KG · BLZ: 48020151 · Konto: 238880
Sparkasse Düsseldorf · BLZ: 30050110 · Konto: 1004369888

Giesen - Wekos
GmbH & Co. KG

Eisen- und Rohstoffhandel
Zertifiziert DIN · EN · ISO 9001
MOODY INTERNATIONAL
ESN
Zertifizierter Entsorgungs-fachbetrieb gemäß § 52 KrW - AbfG

Giesen-Wekos GmbH & Co. KG · Duisburger Str. 15c · 41460 Neuss

Im Rahmen der Planbegründung wird vorgetragen, dass die vorgelegten Festsetzungen gegen die Festsetzungen des gültigen Regionalplans verstoßen. Es ist nicht nachvollziehbar, aus welchem Grund sich der Vorhabenträger über die an dieser Stelle sachgerechten Festsetzungen des Regionalplans hinwegsetzt. Wie bereits dargestellt, ist die sachliche- und räumliche Trennung zwischen Wohnnutzungen und industriell-gewerblichen Nutzungen im Regionalplan sachgerecht. Es ist davon auszugehen, dass durch die angeblich durch die Bezirksregierung Düsseldorf vorgelegte Genehmigung zur Abweichung von Festsetzungen des Regionalplans unrechtmäßig und damit möglicherweise unzulässig ist. Eine nähere rechtliche Überprüfung konnte mangels Vorlage des angeblichen Genehmigungsbescheids der Bezirksregierung Düsseldorf nicht geprüft werden.

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Festsetzung von Wohnnutzung im Nahbereich des Industriehafens gegen den Trennungssatz gemäß § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz verstößt.

Weiterhin ist es so, dass die verkehrspolitischen Planungen zur Erweiterung der Güterverkehrskapazitäten auf Landes- und Bundesebene eine Stärkung der Binnenhäfen als Güterverteilzentren vorsehen. Diese sind insbesondere Voraussetzung für die auch aus ökologischen Gründen verstärkt notwendige Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Verkehrsträger Schienenweg und Wasserweg. Entsprechende Planungen finden sich unter anderem im Wasserstraßen- und Verkehrskonzept des Landes Nordrhein-Westfalen, welches bereits seit vielen Jahren fortgeschrieben wird. In diesem Zusammenhang widersinnig ist es, dass das so genannte „Case"-Gelände, d. h. die Hafenmole östlich des Plangebietes Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße nunmehr mit minderwertigem Gewerbegebietscharakter festgesetzt werden soll. Auf Grund dieser planerischen Festsetzungen sind erheblich störende Betriebe in diesem Bereich künftig grundsätzlich und unabhängig von der jeweiligen Immissionssituation ausgeschlossen. Damit ist auch eine sinnvolle hafenbetriebliche Nutzung dieses großen und dringend benötigten Hafenareals ausgeschlossen. Entsprechendes ergibt sich auch aus den Festsetzungen zur Schallkontingentierung in diesem Bereich. Nach unserer Einschätzung sind diese Festsetzungen derart restriktiv vorgenommen worden, dass eine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung jedenfalls zur Nachtzeit praktisch ausgeschlossen ist. Ob ein derartig tief greifender Eingriff in Nutzungsrechte zulässig ist, darf bezweifelt werden.

Den vorgelegten Immissionsgutachten fehlt grundsätzlich eine nachvollziehbare und plausible Tatsachengrundlage. Insbesondere ist die erforderliche Genehmigungsrecherche als Grundlage für die schalltechnische Betrachtung ausgeblieben. Die durchgeführte so genannte „Langzeitmessung"

...
UST.-ID.-NR.: DE 121646182 . Steuer-Nr. : 125/5818/4687
Zentrallager: 41460 Neuss · Duisburger Str. 15c · Postanschrift : 41405 Neuss · Postfach 100544
Tel.: 02131 - 161950 · Telefax 02131 – 161920 · email: andreas.vogt@giesen-wekos.de
Homepage: www.giesen-wekos.de
Die Gesellschaft ist eine Kommanditgesellschaft mit Sitz in Neuss, Registergericht Neuss HRA 6020
Persönlich haftende Gesellschafterin ist die Firma Giesen - Wekos GmbH mit Sitz in Neuss, Registergericht Neuss HRB 11146
Geschäftsführer: Michael Balzer, Ratingen · Werner Neumann, Mönchengladbach. Erfüllungsort und Gerichtsstand Neuss.
Wir arbeiten ausschließlich aufgrund der vom BDS festgelegten allg. Geschäftsbedingungen für den Schrotthandel in der neuesten Fassung.
· Bankverbindung: Bankhaus Lampe KG · BLZ: 48020151 · Konto: 238880
Sparkasse Düsseldorf · BLZ: 30050110 · Konto: 1004369888

Giesen - Wekos
GmbH & Co. KG

Eisen- und Rohstoffhandel
Zertifiziert DIN · EN · ISO 9001
MOODY INTERNATIONAL
ESN
Zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb gemäß § 52 KrW - AbfG

Giesen-Wekos GmbH & Co. KG · Duisburger Str. 15c · 41460 Neuss

ist auf Grund der aus den Gutachten ersichtlichen Schwankungsbreiten nicht geeignet, eine zutreffende Grundlage für eine entsprechende Bebauungsplanung zu schaffen.

Im Gebiet des Rhein-Kreis-Neuss fehlt es insgesamt an ausreichenden Flächen für industrielle Nutzungen mit entsprechender planungsrechtlicher Ausweisung. Aus unserer Sicht ist es nicht nachvollziehbar, dass die verbleibenden Industriegebietsflächen zusätzlich in Frage gestellt und gefährdet werden, weil generell „Wohnen am Wasser" eine bestimmte angebliche Attraktivität zugemessen wird. In unseren Augen weist der Neusser Hafen eine besondere Attraktivität für Industrieunternehmen – nicht jedoch für Wohnnutzungen – auf. Die seitens der Stadt Neuss vorgestellten Gutachten für die erforderliche Erweiterung von Wohnnutzungen im Kreisgebiet ergeben vielfältige Möglichkeiten der Erweiterung bestehender Wohnbereiche – nicht jedoch im Bereich des Neusser Hafens. Nach allem sind die vorgelegten Pläne grundsätzlich und bereits im Ansatz abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen
Giesen - Wekos GmbH & Co. KG
Eisen- und Rohstoffhandel

Michael Balzer
- Geschäftsführer-

...
UST.-ID.-NR.: DE 121646182 . Steuer-Nr. : 125/5818/4687
Zentrallager: 41460 Neuss · Duisburger Str. 15c · Postanschrift : 41405 Neuss · Postfach 100544
Tel.: 02131 - 161950 · Telefax 02131 – 161920 · email: andreas.vogt@giesen-wekos.de
Homepage: www.giesen-wekos.de
Die Gesellschaft ist eine Kommanditgesellschaft mit Sitz in Neuss, Registergericht Neuss HRA 6020
Persönlich haftende Gesellschafterin ist die Firma Giesen - Wekos GmbH mit Sitz in Neuss, Registergericht Neuss HRB 11146
Geschäftsführer: Michael Balzer, Ratingen · Werner Neumann, Mönchengladbach. Erfüllungsort und Gerichtsstand Neuss.
Wir arbeiten ausschließlich aufgrund der vom BDS festgelegten allg. Geschäftsbedingungen für den Schrotthandel in der neuesten Fassung.
· Bankverbindung: Bankhaus Lampe KG · BLZ: 48020151 · Konto: 238880
Sparkasse Düsseldorf · BLZ: 30050110 · Konto: 1004369888