

Stadt Neuss

Bebauungsplan Nr. 456
„Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße“

Begründung

§ 9 Abs. 8 BauGB

zur Satzung
Stand: 15.11.2012

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Erstellt von:

Stadtplanung Zimmermann GmbH
Linzer Straße 31
50939 Köln

und

Cornelius Bartenbach Haesemann & Partner
Gesellschaft bürgerlichen Rechts
Bismarckstraße 11-13
50672 Köln

Inhalt	Seite
A Städtebaulicher Teil	
1. Chronologie und Planungsabsicht.....	4
1.1 Einordnung in das Planungsgeschehen.....	4
1.2 Ziel und Zweck der Planung, Planungserfordernis	6
2. Bestand	7
2.1 Teilgeltungsbereich West (Innenstadtrand)	8
2.2 Teilgeltungsbereich Ost (Hafenmole 1).....	13
3. Übergeordnete Planung, vorhandenes Planungsrecht, Fachplanungen	17
3.1 Landesentwicklungsplan (LEP)	17
3.2 Regionalplan	17
3.3 Flächennutzungsplan der Stadt Neuss	19
3.4 Rahmenplanung „Stadthafen Neuss“ – Städtebauliches Entwicklungskonzept	20
3.5 Bebauungspläne im Plangebiet und in der Umgebung.....	22
3.6 Sanierungsgebiet „Östlicher Innenstadtrand“	24
3.7 Einzelhandelskonzept	24
3.8 Landschaftsplan	25
4. Verfahren und Beteiligung	25
4.1 Städtebauliche Gesamtlösung als vorrangiges Planungsziel	25
4.2 Grundsatzbeschluss - 2008 (nur Werhahn-Gelände)	25
4.3 Erste frühzeitige/informelle Beteiligung - 2008	25
4.4 Einleitungsbeschluss - 2009 (inkl. Hafenmole 1)	26
4.5 Zweite frühzeitige Beteiligung - 2009	27
4.6 Öffentliche Auslegung - 2011	28
4.7 Öffentliche Auslegung - 2012	29
5. Städtebauliches Konzept	30
5.1 Baustruktur und Nutzung	30
5.1.1 Teilgeltungsbereich West - Innenstadterweiterung auf dem Werhahn-Gelände	30
5.1.2 Teilgeltungsbereich Ost – ehemaliges Case- Gelände.....	34
5.2 Verkehr.....	35
5.2.1 Teilgeltungsbereich West.....	35
5.2.2 Teilgeltungsbereich Ost	37
6. Begründung der Planinhalte	37
6.1 Art der baulichen Nutzung.....	37
6.1.1 Mischgebiet	37
6.1.2 Eingeschränkte Gewerbegebiete GE 1*, GE 2*, GE 3* und GE 4*	41
6.1.3 Eingeschränktes Industriegebiet GI* auf der Ostseite der Hafenmole 1	46
6.1.4 Sondergebiet Parkhaus.....	47
6.2 Maß der baulichen Nutzung	47
6.2.1 Höhe baulicher Anlagen.....	48
6.2.2 Grundflächenzahl	49
6.2.3 Geschoßflächenzahl.....	50
6.2.4 Zahl der Vollgeschosse, Festsetzung der Geländeoberfläche	53
6.2.5 Technische Aufbauten.....	54
6.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Baugrenzen und Baulinien.....	54
6.4 Flächen für Stellplätze und Garagen, Tiefgaragen sowie Nebenanlagen	57
6.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	57
6.6 Bepflanzung und Naturschutz	57
6.7 Verkehrsflächen	58
6.8 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen	59
6.9 Gestalterische Festsetzungen im Mischgebiet	62
6.10 Umweltauswirkungen	62
6.10.1 Luftschadstoffe	62

Unwirksamer Satzungsbeschluss

6.10.2	Lärmschutz.....	63
6.10.2.1	Verkehrslärm	64
6.10.2.2	Gewerbelärm	67
6.10.3	Geruch.....	75
6.11	Auswirkungen auf den Verkehr	78
6.12	Freistellung von Bahnzwecken (Bedingung gem. § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BauGB)	82
6.13	Hafenverordnung.....	82
7.	Umsetzung der Planung	83
7.1	Kosten	83
7.2	Bodenordnung	84
7.3	Externe naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen	84

Anlagen zu Teil A

Anlage A.1 Gutachten und Fachbeiträge im Rahmen der Bauleitplanung

B Umweltbericht

Separates Dokument

Unwirksamer Satzungsbeschluss

A Städtebaulicher Teil

1. Chronologie und Planungsabsicht

Ein kurzer Abriss des langjährigen Planungsprozesses soll zunächst den Einstieg in das komplexe Vorhaben erleichtern. Dabei wird es insbesondere darauf ankommen, die zugrundeliegende Planungsabsicht zu verdeutlichen und die Rolle des Projekts im Rahmen der übergeordneten gesamtstädtischen Planung aufzuzeigen. In den Kapiteln 5 und 6 wird die Planung dann im Detail vorgestellt.

1.1 Einordnung in das Planungsgeschehen

Rahmenplanung Stadthafen Neuss - 2006

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

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

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

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

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

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

Erweiterung des Geltungsbereiches - 2009, zwei Teilgeltungsbereiche

Im Rahmen der landesplanerischen Abstimmung zur parallel betriebenen Änderung des Flächennutzungsplanes hat die Bezirksregierung Düsseldorf mit Schreiben vom 9.4.2009 zu der Planung Stellung bezogen und u. a. eine Vergrößerung des Änderungsbereiches für den FNP angeregt. Im Interesse einer planerischen Konfliktbewältigung und zur langfristigen Sicherung der Hafennutzung sollte das ehemalige Case-Gelände auf der Hafenmole 1 in den Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung einbezogen und der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. V456 entsprechend erweitert werden.

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

Erneuter Aufstellungsbeschluss im Jahre 2009

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

Integriertes Lärmschutzkonzept, äußere Erschließung - 2010

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

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Öffentliche Auslegung - 2011

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

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

Erneuter Aufstellungsbeschluss und öffentliche Auslegung 2012

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

- Bebauungsplan (Planzeichnung, textliche Festsetzungen, Begründung inkl. Umweltbericht),
- Gutachten zu den Themen: Verkehr, Lärm, Luftschadstoffe, Geruch, Störfallverordnung, Altlasten, Artenschutz,
- verkehrstechnische Planung zur äußeren Erschließung.

Die öffentliche Auslegung fand vom 14.06.2012 bis zum 16.07.2012 statt.

1.2 Ziel und Zweck der Planung, Planungserfordernis

Innenstadterweiterung bis an das Hafenbecken 1

Stadtreparatur, Stärkung des innerstädtischen Wohnens, Revitalisierung brachliegender Gewerbeflächen,

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

Sicherung der Hafennutzung auf der Hafenmole 1

Nachnutzung des ehem. Case-Geländes

Die Binnenhäfen an Rhein und Ruhr stellen als leistungsfähige multimodale Logistikstandorte wichtige öffentliche Infrastruktureinrichtungen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft dar. Ihnen kommt gerade unter dem Gesichtspunkt eines umweltverträglichen Massenguttransports auch eine ökologische Bedeutung zu. Der ca. 500 ha große Neuss-Düsseldorfer Hafen mit einer Jahresumschlagleistung (2010) von ca. 13,5 Mio. Tonnen leistet als traditionelles Bindeglied zwischen Industriegewerbe und Handel einen bedeutenden Beitrag zur wirtschaftlichen Anziehungskraft der gesamten Region. Die langfristige Sicherung einer innenstadtverträglichen Hafennutzung auf der Hafenmole 1 (ehemaliges Case-Gelände) ist daher ausdrückliches Ziel der Bauleitplanung.

Planerische Konfliktbewältigung

Unmittelbare Nachbarschaft von City und Hafen

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

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Eignung des Werhahngeländes für gemischte innenstadtypische Nutzungen

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

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

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

Planungserfordernis

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

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

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils. In der als Maßstab beachtlichen Umgebung liegt gegenwärtig eine überwiegend gewerbliche Prägung vor. Eine gemischte Nutzung mit einem Wohnanteil von ca. 50 % ist auf der Grundlage des § 34 BauGB hier gegenwärtig nicht zu realisieren. Kleinere Flächen an der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße liegen darüber hinaus im Geltungsbereich rechtskräftiger Bebauungspläne (GE, GI, Verkehrsflächen), deren Festsetzungen der Umsetzung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes entgegenstehen. Die Aufstellung der vorliegenden Planung ist für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich.

2. Bestand

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

2.1 Teilgeltungsbereich West (Innenstadtrand)

Städtebauliche Situation

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

Grundstücke im Geltungsbereich

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

Flur	Fl.St. Nr.	Erläuterungen zur gegenwärtigen Nutzung (Februar 2012)
9	1109	Umzäunter unbefestigter Lagerplatz (ehem. Freilager Werhahn Holz) im Anschluss an das UCI-Kino
	1110	
	1111	
	1112	
	1113	
	1114	Zufahrt
260	1114	Hafenrampe auf Höhe der Königstraße, Zufahrt von der Rheintorstraße zum Hafenbecken 1, Kaianlagen am Hafenbecken 1 bis zur Krone der Kaimauer
	260	Umzäunter Standort eines unterirdischen Regenklärbeckens der Stadtwerke Neuss, Stadtentwässerung
	258	umzäunte Gewerbebrache, Abbruch 2010/11
	259	ehem. Säge- und Hobelwerk Werhahn Holz, Gebäude 1 – 9 (Sägewerk, Hobelwerk, Lager- und Verladehallen, Schlosserei, Kesselhaus etc.)
	54	Altbaubestand Düsseldorfer Str 1a-b (IV – X) und Brachfläche, Teilabbruch
	143	Historische Speichergebäude der Neusser Lagerhausgesellschaft, sog. „Speicherstadt“, z.T. denkmalgeschützt, Gebäude 10 – 16 (Stückgut- und Getreidespeicher, Silos, Generatoren- und Maschinenhaus, ehem. Schlosserei, Garagen, Wohn- und Bürohaus, etc.)
140	140	Befestigte Wegefläche
	141	Grundstückszufahrt von der Düsseldorfer Straße abzweigend nach Norden
	142	
	288	
	752	Bahnfläche, Hafenbahn, Anschluss der Firma Zietzschmann (Logistik)
	750	Kaianlagen am Hafenbecken 1 (bis zur Krone der Kaimauer) inkl. Getreideverladeanlage
146	146	umzäunte Gewerbebrache, Abbruch 2010/11, Düsseldorfer Str. 1d ehemals Holzlagerplatz Werhahn Holz, Gebäude 17 – 21, Pfortnerhaus, Lagerhallen, Kranhalle, Freiflächen

Die unmittelbare Umgebung

a) die Neusser Innenstadt im Westen

Westlich der Rheintorstraße, etwa 50 m vom Plangebiet entfernt, beginnt die Neusser Innenstadt (Stadtbezirk 01), die durch ihr vielseitiges Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie-, Freizeit- und Kulturangebot weit über die Grenzen der Stadt hinaus ihre Anziehungskraft entwickelt. Etwa 79.000 m² Verkaufsfläche im Einzelhandel stehen den Neusser Bürgerinnen und Bürgern hier zur Verfügung. Die City verfügt über attraktive öffentliche Räume und ist hervorragend an den ÖPNV angeschlossen. Ca. 11.400 Menschen wohnen hier und beleben die historische Kernstadt auch nach Geschäftsschluss. Die wichtigsten angrenzenden Nutzungen im Einzelnen (von Süd nach Nord):

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

b) einzelne Gewerbebetriebe im Nordwesten

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

- Sanitätshaus, Orthopädietechnik, IV (Düsseldorfer Str. 4),
- SIXT Autovermietung, Parkplatz, Bürocontainer (Düsseldorfer Str. 6),
- Einsatzstelle Neuss der Deutschen Bahn AG - Geschäftsbereich Netz, Bahnstrom und Elektrotechnik NNT 5, II, Düsseldorfer Straße 8
- Clean Car Autowaschanlage mit Tankstelle, I, Düsseldorfer Str. 26
- KFZ Werkstatt, Autolackierung, Dyckhofstraße 6, unter/zwischen den Auffahrtsrampen zur Brücke über den Güterbahnhof
- umzäunter Parkplatz für Wohnmobile, Imbisswagen etc., unter den Rampen (s.o.).

c) „Spaghettiknoten“ im Norden

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

d) Gewerbe und Industrie im Norden, Enklave Barbaraviertel

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

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

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

e) Güterbahnhof Neuss westlich der Düsseldorfer Straße

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

f) UCI Kino und Cretschmarhallen im Süden

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Verkehr

siehe auch: Fachbeitrag Verkehr

Das Plangebiet liegt auf einer Länge von ca. 800 m an dem stark befahrenen Hauptstraßenzug Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße. Die Düsseldorfer Straße verbindet das Stadtzentrum mit der ca. 1,7 km nördliche gelegenen Landeshauptstadt Düsseldorf (Stadtteil Heerdt). Die Rheintorstraße mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 16.500 KFZ DTV ist zweistreifig ausgebaut, verfügt über einen markierten Fahrradstreifen am östlichen Fahrbahnrand und einen separaten Rad-/Gehweg am westlichen Straßenrand.

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

Die Düsseldorfer Straße weist östlich der Abzweigung Rheintorstraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 20.000 KFZ DTV auf. In der Mitte der vierstreifigen Straße liegen die Gleise der U-Bahnlinie 75, die hier oberirdisch fährt. Am östlichen Fahrbahnrand (in Richtung Düsseldorf) steht für Fußgänger ein Gehweg zur Verfügung. Am westlichen Fahrbahnrand befindet sich ein Rad-/Gehweg.

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

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Fußgänger und Fahrradfahrer können den Straßenzug Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße / Batteriestraße nur an drei Stellen im Schutze einer Lichtsignalanlage queren:

- ganz im Süden, am Markt, bzw. an der Hammer Landstraße, ca. 600 m südlich des Plangebiets,
- am UCI Kino, an der Hafenstraße, ca. 100 m südlich des Plangebietes,
- im Norden an der Rheinland Versicherung, unmittelbar westlich des Plangebietes.

Umweltsituation

siehe auch Umweltbericht, Fachbeiträge zum Umweltschutz

a) Verkehrslärm und Gewerbelärm

Das Plangebiet ist erheblichen Belastungen durch den Verkehrslärm von der stark befahrenen Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße ausgesetzt [bis ca. 69 dB(A) tagsüber und ca. 62 dB(A) nachts]. Die einschlägigen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete [60/50] - anwendbar etwa für die beiden benachbarten Innenstadtblöcke westlich der Rheintorstraße (Königstraße-Hafenstraße-Collingstraße) - werden sowohl tagsüber als auch nachts deutlich überschritten. An den Straßen abgewandten Fassaden, insbesondere im Bereich der geplanten Innenhöfe, ergeben sich jedoch deutlich geringer Schallimmissionen. An dem zum Hafenbecken hin orientierten nächstgelegenen Fassaden ergeben sich aus Verkehrslärm Beurteilungspegel von bis zu 48 dB(A) zum Tagzeitraum um ca. 45 dB(A) zum Nachtzeitraum. Darüber hinaus ist das Plangebiet gewerblichen Schallemissionen aus den Industrie- und Gewerbebetrieben im Neusser Hafen ausgesetzt. Die einschlägigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete [60/45] - s.o. - werden nachts deutlich überschritten.

b) Gerüche

Angesichts der bundesweit einmaligen Häufung von geruchsintensiven Anlagen (z. B. 3 Ölmühlen, Lebensmittel- und Tierfutterfabriken, insgesamt 15 relevante Betriebe) im Hafen sowie von zwei Tiererhaltungsbetrieben im Bereich der Rennbahn ist das Plangebiet erkennbar durch Gerüche belastet, die sich eindeutig gewerblichen Quellen zuordnen lassen. Als Ergebnis einer entsprechenden Ausbreitungs-

rechnung kann festgehalten werden, dass die Gerüche in ca. 9 - 10 % der Jahresstunden in dem betroffenen Gebiet wahrgenommen werden. Damit werden die einschlägigen Grenzwerte der Geruchsimmissionsrichtlinie NRW (GIRL) einer Geruchshäufigkeit von 10 % der Jahresstunden für Wohn- und Mischgebiete eingehalten. Die verbleibenden Geruchsimmissionen sind nach Rechtslage zulässig und zumutbar. Gerüche, die regelmäßig Ekel oder Übelkeit verursachen, treten nicht auf.

c) KFZ-bedingte Luftschadstoffe

Aufgrund des starken Verkehrsaufkommens in der Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße treten beidseits des Fahrbahnrandes erhöhte Luftschadstoffbelastungen auf. Die Jahresmittelwerte für Fein- und Feinstaub, für Benzol sowie für Stickstoffdioxide unterschreiten dabei im gesamten Plangebiet die festgesetzten Grenzwerte der 39. BImSchV.

Für den Bereich der Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage Süd (GE 1*) besteht in Kombination mit der hohen Stickstoffdioxidbelastung der Rheintorstraße die Möglichkeit einer Grenzwert-Überschreitung an der Fassade im näheren Umfeld des Tiefgaragentores bei Umsetzung des Bebauungsplanes. Da noch keine konkreten Informationen über Stellplatzzahlen usw. in der Tiefgarage vorliegen, wurden die geplanten Tiefgaragen des Bauvorhabens bei der Untersuchung nicht explizit berücksichtigt. Bei Überschreitung des NO₂-Grenzwertes bestehen jedoch Minderungsmaßnahmen in Form von beispielsweise einer aktiven Entlüftung der Tiefgarage über ein mindestens zehn Meter von allen Fassaden entferntes Abluftbauwerk oder über Dach. Alternativ könnten für Teilbereiche der Fassaden nicht öffnbare Fenster mit einer Raumbelüftung mit Außenluft aus weniger belasteten Fassadenbereichen im Baugenehmigungsverfahren festgelegt werden.

d) (Grob-)Staub

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

Im angrenzenden Neusser Hafen befinden sich vier Betriebe, in denen regelmäßig mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, bei denen im Falle eines schweren Betriebsunfalls damit gerechnet werden muss, dass das Leben und die Gesundheit von Menschen in Gefahr geraten könnte (Mineralöltanklager, Biodieselproduktion, Pflanzenschutzmittellager). Die Betriebe sind 600 bis 1.300 m vom Teilgeltungsbereich West entfernt und somit weit außerhalb der sog. Achtungsgrenzen, innerhalb derer mit Schäden und Gesundheitsgefahren grundsätzlich zu rechnen wäre (200 bis 250 m Abstand).

f) Hochwasserschutz

Das Plangebiet liegt außerhalb des durch Verordnung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 09.06.2011 über die „Vorläufige Sicherung für das Überschwemmungsgebiet des Rheins im Regierungsbezirk Düsseldorf zwischen Rheinstrom-km 707 rechtes Ufer und 711,2 linkes Ufer und 857,7 rechtes Ufer und 865,5 linkes Ufer“ (bekannt gemacht im Abl.Reg.Df 2011 S. 212) vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes. Zu der Verordnung gehört eine Kartendarstellung. In dieser Karte sind neben dem Überschwemmungsgebiet zusätzlich überschwemmungsgefährdete Gebiete dargestellt. Im Falle eines Versagens der öffentlichen Hochwasserschutzeinrichtungen am Rhein, können weite Teile des Hafengeländes überflutet werden (überschwemmungsgefährdeter Bereich). Der Teilgeltungsbereich West des Plangebiets liegt teilweise innerhalb des in der Karte dargestellten überschwemmungsgefährdeten Gebiets. Die Verordnung sieht unter „3. Schutzbestimmungen“ Rechtsfolgen für Bereiche innerhalb des Überschwemmungsgebietes, nicht aber für Bereiche im „überschwemmungsgefährdeten Gebiet“ vor.

Die tiefliegenden Kaianlagen am Hafenbecken¹ liegen auf ca. 33,0 m üNN und werden regelmäßig bei starken Hochwasserereignissen überflutet. Im Dezember 1993 z. B. erreichte der Wasserstand 35,75 m üNN, zwei Jahre darauf, im Januar 1995 waren es 35,81 m üNN. Der höchste bekannte Wasserstand wurde im Januar 1926 mit 36,34 m üNN gemessen. Damals stand die Kaianlage ca. 3 m unter Wasser. Das hundertjährige Bemessungshochwasser HQ 100 ist mit 37,20 m üNN zzgl. 30 cm Freibord festgesetzt (37,50 m üNN).

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

g) Altlasten

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

Der gesamte Bereich ist im Altlastenkataster des Rhein-Kreises Neuss als Altlastfläche erfasst. Die Einstufung beruht dabei zum einen auf der industriellen Nutzung zum anderen auf den zu vermutenden künstlichen Anschüttungen im gesamten Hafenbereich. Ein bekannter Mineralölschaden innerhalb des Altstandortes Ne-359 wurde im Rahmen von Sanierungsarbeiten in den Jahren 2010 und 2011 behoben.

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

h) Denkmalschutz, Baudenkmalpflege

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

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

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

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

i) Natur und Landschaft

Das Plangebiet ist nahezu vollständig versiegelt oder bebaut. Bis auf einzelne Ruderalflächen und Gehölzgruppen am Fuße der Gebäude, auf Böschungen oder entlang von Wegen / Bahngleisen finden sich nennenswerte Vegetationsbestände lediglich auf dem Grundstück der Stadtwerke (unterirdisches Regenklärbecken, Wiese). Auf den jahrelang brachliegenden Flächen zwischen den leerstehenden Gebäuden konnte sich durch Sukzession Ruderalvegetation entwickeln. Im Hof des Verwaltungsgebäudes der Neusser Lagerhausgesellschaft stehen zwei alte Rosskastanien. Die Situation hat sich durch den nahezu flächendeckenden Abbruch der nicht erhaltenswerten Bausubstanz und den damit einhergehenden Bodenbewegungen in den letzten Monat noch einmal stark verändert.

Im Rahmen einer Fledermausuntersuchung im Jahre 2008 wurde festgestellt, „dass sich an der Außenfassade der Getreidehalle (= denkmalgeschützter Getreidespeicher) im Dachbereich ein Zwergfleder-

Unwirksamer Satzungsbeschluss

mausquartier befindet. Nach dem Verhalten der Tiere und der Jahreszeit handelt es sich dabei höchstwahrscheinlich um Paarungs- und Zwischenquartiere“ (Ökoplan, Berlin November 2008). Auch das Vorkommen der Rauhaufledermaus kann aufgrund der Lage am Rhein nicht ausgeschlossen werden.

Selbst bei Verlust eines im abzureißenden Gebäudes vermuteten Zwischen- bzw. Paarungsquartiers wird die ökologische Funktion dieser Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt. Das Quartiersangebot für diese Art ist gerade im innerstädtischen Bereich ausreichend groß. Außerdem nutzt diese Art in der Regel mehrere Zwischenquartiere. Der Eintritt von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen in Bezug auf Fledermäuse durch das Vorhaben ist daher nicht zu erwarten.

2.2 Teilgeltungsbereich Ost (Hafenmole 1)

Städtebauliche Situation im Plangebiet

Der ca. 11,7 ha große Teilgeltungsbereich Ost umfasst das heute brachliegende ehemalige Case- Gelände auf der Hafenmole 1. Der amerikanische Landmaschinenhersteller Case (vormals International Harvester) produzierte in seinem Neusser Werk seit 1908 mit mehreren Tausend Mitarbeitern vor allem Traktoren, Mähdrescher und Motoren. Der Betrieb wurde im Jahre 1997 eingestellt, die Gebäude in den folgenden Jahren abgebrochen und die vorhandenen Altlasten saniert. Einzelne Restkontaminationen im tieferen Untergrund wurden nach entsprechenden Sicherungsmaßnahmen im Boden belassen (Mineralöl, Teeröl).

Kleinere Teilflächen im Süden des Geländes, wurden seit 2007 im Einklang mit den städtebaulichen Vorgaben des Rahmenplans „Stadthafen Neuss“ aus dem Jahre 2006 einer neuen Nutzung zugeführt (Vetten Krane & Service GmbH, Thywissen). Die geplante Ansiedlung der Firma Arcelor Mittal Stahlhandel GmbH jedoch, die seit dem Jahre 2007 intensiv betrieben wurde, konnte bis heute nicht zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden. Das Unternehmen hat Ende 2010 signalisiert, dass die ursprüngliche Ansiedlungsabsicht unter veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann.

Das Gelände liegt brach und ist zur Industriestraße hin abgezaunt. Am westlichen Rand der Hafenmole 1 befindet sich ein Hafengleis der Neusser Hafenbahn, das etwa in Höhe des gegenüberliegenden UCI-Kinos endet. Das Plangebiet reicht im Süden bis an die Grenzen der benachbarten Industriebetriebe heran (Thomy, Vetten Krane). Im Vorgriff auf die geplante Ansiedlung Arcelor wurde die Industriestraße ertüchtigt und an ihrem nördlichen Ende mit einem Wendepplatz versehen (28 m Durchmesser).

Grundstücke im Geltungsbereich

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

Flur	Fl.St. Nr.	Erläuterungen zur gegenwärtigen Nutzung (Februar 2011)
9	766	Gewerbebrache, zur Industriestraße hin eingezäunt
	776 tw	Gewerbebrache, westlicher Rand der Hafenmole 1 und neuer Wendepplatz an der Industriestraße
	774	Gewerbebrache, Zufahrt zum Mitarbeiterparkplatz Thomy
	25, 258 tw	Gewerbebrache zwei kleine rechteckige Flächen im südwestlichen Plangebiet, etwa auf Höhe des gegenüberliegenden UCI-Kinos

Die unmittelbare Umgebung

a) der Neusser Hafen

Das Plangebiet liegt im westlichen Teil des Neusser Hafens. Im Westen grenzt das Hafenbecken 1 den Hafen von der Innenstadt ab, östlich des Geländes liegt das Hafenbecken 2. Das Plangebiet ist im Westen, Norden und Osten von Wasserflächen umgeben. Der Hafen dehnt sich mit seinen insgesamt 5 Ha-

Unwirksamer Satzungsbeschluss

fenbecken noch ca. 1,8 km bis zum Naturschutzgebiet Ölgangsinsel im Nordosten aus. Der Rhein liegt etwa 2,2 km entfernt.

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

Der Neuss-Düsseldorfer Hafen erreicht auf einer Gesamtfläche von 500 ha mit ca. 250 Mitarbeitern einen Gesamtgüterumschlag von über 13,5 Mio. Tonnen im Jahr (2010). Mehr als 300 Unternehmen aus den Wirtschaftsbranchen Dienstleistung, Handel, Verkehr und Logistik, Industrie, Produktion und Recycling sind im Hafen ansässig und machen ihn zu einem bedeutenden überregionalen Arbeitgeber.

b) Industrie auf der Hafenmole 1

Südlich des Plangebietes schließen sich entlang der Industriestraße die Betriebsstandorte folgender Firmen an:

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

Am südlichen Ende der Industriestraße, im Bereich Zollhafen und an der Hammer Landstraße verändert sich der Charakter des Areals. Die großmaßstäbliche Hafenindustrie tritt in den Hintergrund, kleinteiligere innerstädtische Nutzungen markieren nun den Übergang zur City:

- Wohnungsbau unmittelbar angrenzend an die Industrie (Industriestraße Nr. 2 – 12, 1, 11 und 13), ca. 35 Wohnungen in einer drei- bis viergeschossigen geschlossenen Blockrandbebauung, zzgl. ca. 12 Wohnungen in den angrenzenden Gebäuden Hammer Landstraße 11 und 13,
- Gastronomie (Musikkneipe, Imbiss),
- Einzelhandel (Küchenstudio, Möbel nach Maß, Ausstellungsräume),
- Verwaltungsgebäude (Stadt Neuss, Neuss-Düsseldorfer Häfen), Dienstleistung (z. B. Werbeagentur, Neusser Bauverein),
- Schrott und Metalle, Containerdienst.

Verkehr

siehe auch: Fachbeitrag Verkehr

Die zweispurige Industriestraße wurde in den letzten Jahren erneuert, mit einer neuen Schwarzdecke für die ca. 8 m breite Fahrbahn, geregelten Parkmöglichkeiten auch für LKW sowie mit einem einseitigen Gehweg versehen. Gleise der Neusser Hafenbahn verlaufen nördlich der Straße. Die Industriestraße endet im Norden an einem neu angelegten großzügigen Wendeplatz mit bepflanzter Mittelinsel. Im Süden mündet die Industriestraße in die Hammer Landstraße (lichtsignalgeregelte Kreuzung). Von hier aus kann der ca. 1,4 km östlich liegende Willy-Brandt-Ring und die Anschlussstelle zur A57 sowie der Düsseldorfer Südring erreicht werden. Das Verkehrsaufkommen in der stark befahrenen Hammer Landstraße wird mit ca. 16.000 KFZ DTV angesetzt.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zur vorliegenden Bauleitplanung wurde für die Industriestraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 2.100 KFZ DTV ermittelt. Das Verkehrsgeschehen auf der Industriestraße ist dabei erkennbar durch den LKW-Verkehr geprägt (Anliefervorgänge, Rangier- und Beladetätigkeit,

wartende/parkende LKW, abgestellte Anhänger und Wechselbrücken). PKWs und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer spielen hier keine Rolle.

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

Umweltsituation

siehe auch Umweltbericht, Fachbeiträge zum Umweltschutz

a) Verkehrslärm und Gewerbelärm

Das Plangebiet grenzt lediglich an einer Stelle im Süden an den öffentlichen Straßenraum (neuer Wendepplatz der Industriestraße). Hier sind schon aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens von ca. 2.100 KFZ DTV keine Verkehrslärmprobleme zu erwarten. Die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen in der Umgebung liegen ca. 130 - 150 m (Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße) bzw. bis zu 600 m (Hammer Landstraße) entfernt. Auf das Plangebiet wirkt hingegen Schifffahrtslärm aus den angrenzenden Hafenbecken 1 und 2 ein.

Die einschlägigen Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete [65/55] werden sowohl tagsüber als auch nachts deutlich unterschritten. Die Maximalpegel liegen im Süden des Plangebietes - unmittelbar an der Industriestraße - tagsüber bei ca. 60 dB(A), um weiter nördlich auf unter 50 dB(A) zurückzugehen. Nachts erreichen die Maximalpegel an der Industriestraße bis zu 55 dB(A), verringern sich aber weiter nördlich auf unter 45 dB(A).

Das Plangebiet ist gewerblichen Schallemissionen aus den Industrie- und Gewerbebetrieben im Neusser Hafen ausgesetzt. Eine Luftschallmessung in der Nacht vom 18.05. auf den 19.05.2010 zeigt, dass im östlichen Teil der Hafenmole 1 nachts bis zu 55 dB(A) erreicht werden. In größerer Entfernung von den Industriebetrieben, auf der stadtzugewandten Seite der Hafenmole 1, geht die Lärmbelastung dann auf unter 50 dB(A) zurück. Angesichts der im Hafen üblichen Betriebszeiten ist davon auszugehen, dass sich die Schallentwicklung auch tagsüber in einem vergleichbaren Rahmen bewegt. Die einschlägigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Industriegebiete [70 dB(A)] können damit überall im Teilgeltungsbereich Ost eingehalten werden. Legt man die anspruchsvolleren Schallschutzkriterien eines Gewerbegebietes zugrunde, wird deutlich, dass es für eine Gewerbegebietsnutzung im östlichen Teil (am Hafenbecken 2) der Hafenmole 1 zu laut ist. Hier werden die einschlägigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Gewerbegebiete [65/50 dB(A)] nachts überschritten.

b) Gerüche

Das ehemalige Case-Gelände ist erkennbar durch Gerüche aus den umgebenden Industriebetrieben belastet. Anders als im weiter westlich gelegenen Innenstadtrand, überschreiten die Gerüche hier weit aus öfter die Wahrnehmungsschwelle. Eine entsprechende Ausbreitungsrechnung kommt zu dem Ergebnis, dass in etwa 10 - 14 % der Jahresstunden Gerüche mit eindeutig gewerblichem Ursprung auf dem Case-Gelände wahrgenommen werden können. Damit werden die einschlägigen Grenzwerte der Geruchsimmissionsrichtlinie NRW (GIRL) einer Geruchshäufigkeit von 15 % der Jahresstunden für Gewerbe- und Industriebetriebe eingehalten. Die verbleibenden Geruchsimmissionen sind nach Rechtslage zulässig und zumutbar. Gerüche, die regelmäßig Ekel oder Übelkeit verursachen, treten nicht auf. Durch umfangreiche Geruchsminderungsmaßnahmen der in den Häfen Neuss und Düsseldorf ansässigen Industriebetriebe ist in den vergangenen 10 Jahren eine deutliche Verbesserung der Geruchssituation eingetreten.

c) KFZ-bedingte Luftschadstoffe

Angesichts des geringen Verkehrsaufkommens auf der Industriestraße können Belastungen des ehemaligen Case-Geländes durch KFZ-bedingte Luftschadstoffe vernachlässigt werden. Die entsprechenden Schadstoffkonzentrationen für Feinstaub, Feinstaub, Benzol und Stickstoffdioxid sind im Bereich der allgemeinen Hintergrundbelastung zu erwarten. Die einschlägigen Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten.

d) (Grob-)Staub

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

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

Im angrenzenden Neusser Hafen befinden sich vier Betriebe, in denen regelmäßig mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird. Die Betriebe sind 650 bis 1.000 m vom Teilgeltungsbereich Ost entfernt und somit weit außerhalb der sog. Achtungsgrenzen, innerhalb derer mit Schäden und Gesundheitsgefahren grundsätzlich zu rechnen wäre (200 - 250 m Abstand).

f) Hochwasserschutz

Das Plangebiet liegt außerhalb des durch Verordnung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 09.06.2011 über die „Vorläufige Sicherung für das Überschwemmungsgebiet des Rheins im Regierungsbezirk Düsseldorf zwischen Rheinstrom-km 707 rechtes Ufer und 711,2 linkes Ufer und 857,7 rechtes Ufer und 865,5 linkes Ufer“ (bekannt gemacht im Abl.Reg.Ddf 2011 S. 212) vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes. Zu der Verordnung gehört eine Kartendarstellung. In dieser Karte sind neben dem Überschwemmungsgebiet zusätzlich überschwemmungsgefährdete Gebiete dargestellt. Im Falle eines Versagens der öffentlichen Hochwasserschutzeinrichtungen am Rhein, können weite Teile des Hafengeländes überflutet werden (überschwemmungsgefährdeter Bereich). Der Teilgeltungsbereich Ost des Plangebiets liegt teilweise innerhalb des in der Karte dargestellten überschwemmungsgefährdeten Gebiets. Die Verordnung sieht unter „3. Schutzbestimmungen“ Rechtsfolgen für Bereiche innerhalb des Überschwemmungsgebietes, nicht aber für Bereiche im „überschwemmungsgefährdeten Gebiet“ vor.

Das ehemalige Case-Gelände ist überwiegend eben. Die Geländehöhe beträgt zwischen 36,0 und 36,5 m üNN. Die Fläche wird demnach nur im Falle eines Katastrophenhochwassers wie z. B. im Jahre 1926 (36,34 m üNN) teilweise überflutet. Das hundertjährige Bemessungshochwasser HQ 100 ist mit 37,20 m üNN zzgl. 30 cm Freibord festgesetzt (37,50 m üNN). In diesem Fall stünde das gesamte Gelände (wie auch weite Teile des Neusser Hafens) komplett unter Wasser.

g) Altlasten

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

Nach der Stilllegung des Betriebes im Jahre 1993 wurden nach umfangreichen Bodenuntersuchungen im Zuge des Rückbaus verschiedene Bodenverunreinigungen mit Mineralöl und Teeröl saniert. Vier kleinräumige Restbelastungen mit Mineralöl wurden im tieferen Untergrund belassen, da deren Sanierung den Rahmen der Verhältnismäßigkeit der Mittel gesprengt hätte. Gleiches trifft für einen großen Teerölschaden im Süden des ehemaligen Case-Geländes zu (alle Standorte im Bebauungsplan gekennzeichnet).

h) Denkmalschutz, Baudenkmalpflege

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

i) Natur und Landschaft

Das ehemalige Case-Gelände auf der Hafenmole 1 ist Teil des im 19. Jahrhundert durch Auffüllung künstlich angelegten Hafenbereiches. Die ehemals gewerblich genutzte und nahezu vollständig versiegelte Fläche wurde mit Abbruch der Gebäude freigelegt. Auf dem Gelände hat sich mittlerweile an verschiedenen Stellen Ruderalvegetation in unterschiedlichen Sukzessionsstadien eingestellt. Einzelne Gehölzgruppen finden sich an den Böschungen zu den angrenzenden Hafenbecken.

Der geplante, begrünte Sichtschutzwall eignet sich für die Anpflanzung von Gehölzen und Stauden, die neben der gestalterischen auch eine Artenschutzfunktion erfüllen. So sollten überwiegend einheimische Arten verwendet werden, die insbesondere Vögeln, Insekten und Schmetterlingen zu jeder Jahreszeit Nahrung und Unterschlupf bieten. Dies trägt zur biologischen Vielfalt im Sinne von „Natur in der Stadt“ bei. Auch Beerenfrüchte bildende Koniferen sind geeignet, diese Funktion zu erfüllen.

3. Übergeordnete Planung, vorhandenes Planungsrecht, Fachplanungen

3.1 Landesentwicklungsplan (LEP)

Der LEP NRW formuliert für das im Verdichtungsraum des Mittelzentrums Neuss gelegene Plangebiet folgende Ziele der Raumordnung und Landesplanung:

- Vorrang der Innenentwicklung (C.I.2.3), insbesondere auch zur Mobilisierung von brachliegenden und ungenutzten Grundstücken für gewerbliche Zwecke (C.II.2.3),
- Ausbau von Wasserstraßen und Häfen (D.I.2.2), um u. a. die Straße vom Güterfernverkehr zu entlasten (siehe auch: § 28 LEPro: Erhalt und Ausbau der Binnenhäfen).

Etwa 1,8 km östlich des Plangebietes stellt der LEP (Teil B) Gebiete mit Freiraumfunktion am westlichen Ufer des Rheins dar (Naturschutzgebiet Ölgangsinsel, Landschaftsschutzgebiet Nördliche Rheinaue zwischen Grimlinghausen und Ölgangsinsel).

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Es besteht die Zielsetzung, im Plangebiet neue Nutzungen anzusiedeln, die sowohl den Anforderungen und Interessen der bestehenden Betriebe im Neusser Hafen gerecht werden, gleichwohl jedoch einen Beitrag zur Heranführung, Öffnung und Attraktivierung des Neusser Hafens an die Innenstadt leisten können. Im Bezug auf das raumordnerische Ziel unter C.II.2.3 (Arrondierung vorhandener Gewerbe- und Industriestandorte) eignen sich die gegenwärtig mindergenutzten bzw. brachliegenden Flächen zwischen der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße und dem Hafenbecken 1 nicht mehr für zeitgemäße hafenauffine Nutzungen, da diese andere Ansprüche an den Standort stellen. Auch die Bezirksregierung Düsseldorf teilt diese Einschätzung. Für moderne Umschlaganlagen, logistikorientierte Betriebe oder Betriebe mit hohem Frachtaufkommen, das über die Wasserwege abgewickelt werden muss, reicht heute der schmale Streifen zwischen dem Hafenbecken 1 und der Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße nicht mehr aus. Aus diesem Grund kann auch das im LEP NRW formulierte Ziel von einem Ausbau der Häfen an dieser Stelle nicht verfolgt werden (D.I.2.2). Ein Ausbau des Hafens an diesem Standort ist aufgrund der genannten Gegebenheiten (Grundstückszuschnitt, angrenzende Immissionsorte, etc.) gegenwärtig nicht (mehr) möglich.

Daher erfolgt hier eine Sicherung der anderen Flächen, welche der Hafennutzung weiterhin zur Verfügung stehen können. Hierzu wird im Bebauungsplanverfahren die Bewältigung des immissionschutzrechtlichen Konflikts weiter konkretisiert. Die Nutzung des bestehenden Hafens wird durch die bestehende Planung nicht weiter eingeschränkt.

Die Bauleitplanung entspricht mit der geplanten Revitalisierung der innerstädtischen Gewerbebrachen und der Sicherung der Hafennutzung den Vorgaben des LEP.

3.2 Regionalplan

Planzeichnung

Auf dem Kartenblatt 4706 (Düsseldorf) sind das Plangebiet und seine unmittelbare Umgebung wie folgt dargestellt:

- GIB; Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen nordöstlich der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße und in dem schmalen Geländestreifen zwischen der Düsseldorfer Straße und dem westlich angrenzenden Bahngelände. Hier sollen vorrangig gewerbliche Betriebe im Bestand gesichert, ausgebaut und angesiedelt werden. Insbesondere emittierende Betriebe sollen dort untergebracht werden (Soll-Vorschrift),
- ASB; Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) westlich der Rheintorstraße, im Norden beginnend bei dem dreieckigen Bürogebäude der Rheinland Versicherung. Im ASB sollen Wohnungen, Wohnfolgeeinrichtungen, zentralörtliche Einrichtungen und sonstige Dienstleistungen, gewerbliche Arbeitsstätten und wohnungsnahe Freiflächen zusammengefasst werden (Soll-Vorschrift),
- Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße), Anschlussstelle Fesserstraße,
- Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Stadtbahnlinie U75 in der Düsseldorfer Straße, Stadtbahnhaltestellen Hauptbahnhof, Theodor-Heus-Platz, Blücherstraße und Anschluss an den Hafen,
- Oberflächengewässer (Hafenbecken).

Text

Der Regionalplan formuliert für das Plangebiet folgende Ziele der Raumordnung und Landesplanung:

- Vorrang der Stadtinnenentwicklung, umweltverträgliche Verdichtung und Abrundung der städtischen Innenbereiche, Sanierung und Mobilisierung von Brachflächen (Kap. 1.1: regionale Siedlungsstruktur, Ziel 2.1),
- Funktionsmischung verstärken (Kap. 1.2: Allgemeine Siedlungsbereiche, Ziel 1: „verkehrsreduzierende bzw. –vermeidende Zuordnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen“),
- Konfliktbewältigung im Grenzbereich von Wohnen und Arbeiten, gegenseitige Beeinträchtigungen und Belästigungen verhindern: „Grenzen Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen und Allgemeine Siedlungsbereiche aneinander, so ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass Belästigungen nicht neu entstehen und vorhandene Belästigungen möglichst verringert werden.“ (Kap. 1.3: Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen, Ziel 1.3),
- Wasserstraßen und Häfen für den umweltverträglichen Güterverkehr erhalten und ausbauen, Häfen stärker in Güterverkehrszentren integrieren (Kap. 3.5: Wasserstraßen und Häfen, Ziele 1 und 2),
- ÖPNV; Die Erläuterungskarte 5 „Personenverkehrsnetz“ (S. 77 ff) betont die überregionale Bedeutung der vorhandenen Stadtbahnlinie (U75, Streckennummer 416) in der Düsseldorfer Straße, mit ihren Verknüpfungspunkten zur Bahn (Hauptbahnhof und HP Am Kaiser),
- Güterverkehr: Die Erläuterungskarte 6 „Güterverkehrsnetz“ stellt die Bahnanlagen westlich des Plangebiets als wichtigen Bestandteil eines Projektes „Ringzug Rhein-Ruhr“ dar. Daneben ist die Hafenbahn als „nicht Bundeseigene Bahnstrecke“ gekennzeichnet.

Bauleitplanung an die Ziele der Regionalplanung angepasst

Die geplante Revitalisierung von Gewerbebrachen im Herzen der Stadt Neuss zum Zwecke der Innenstadtweiterung bzw. -abrundung berücksichtigt in besondere Weise das Gebot der Innenentwicklung. Durch angemessene Nachverdichtung und innenstadttypische Funktionsmischung wird der vorhandene Siedlungsschwerpunkt weiter gestärkt.

Aufgabe einer nach Kriterien des Immissionsschutzes gestalteten Nutzungszonierung im Übergangsbereich City-Hafen ist es dabei, die planungsrechtlichen Grundlagen für eine verträgliche Nachbarschaft von Wohnen und Arbeiten zu schaffen. Insofern wird der Forderung des Regionalplans im besonderen Maße Rechnung getragen, wonach an der Nahtstelle von Wohnen und Arbeiten „durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen ist, dass Belästigungen nicht neu entstehen und vorhandene Belästigungen möglichst verringert werden“ (Ziel 1.3 Konfliktbewältigung s.o.). Die Bewältigung des Nutzungskonfliktes Wohnen - Gewerbe bildet einen Schwerpunkt in der vorliegenden Bauleitplanung.

Die Einbeziehung der Industrie- und Gewerbeflächen auf der Hafenmole 1 geht auf eine Forderung der Bezirksregierung Düsseldorf zurück („Hafenaktivitäten bauleitplanerisch sichern, Hafenziele des GEP 99 gewährleisten“).

Im Regionalplan wird der Bereich zwischen dem Hafenbecken 1 und der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße als „GIB“ (Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen) dargestellt.

Allgemein gilt laut dem Textteil des Regionalplans für GIB:

„In den Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) sollen gewerbliche Betriebe im Bestand gesichert, ausgebaut und angesiedelt werden. Insbesondere emittierende Betriebe sollen dort untergebracht werden.“

Durch die Soll-Formulierung ist die Verbindlichkeit dieses Erfordernisses zurückgenommen. Seit der Bundesgesetzgeber im ROG 2009 Soll-Ziele nicht zugelassen hat, ist davon auszugehen, dass Soll-Formulierungen als Grundsätze der Raumordnung, also als nicht verbindliche Vorgaben für nachfolgende Abwägungsentscheidungen anzusehen sind.

Des Weiteren gilt für die Grenzen von GIB zu ASB (Allgemeinen Siedlungsbereichen) laut dem Textteil des Regionalplans:

„Grenzen Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen und Allgemeine Siedlungsbereiche aneinander, so ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass Belästigungen nicht neu entstehen und vorhandene Belästigungen möglichst verringert werden.“

Dieses Erfordernis wurde mit einer Ist-Formulierung versehen und ist somit als Ziel der Raumordnung anzusehen, das verbindlich ist und nachgeordneten Planungsträgern keine Abwägungsspielräume zubilligt.

Die hier zu bewältigende Planungssituation ist geprägt durch den Übergang von einer industriellen zu einer innerstädtischen Nutzung auf verhältnismäßig kleinem Raum. Während die erstgenannte Vorgabe grundsätzlich für alle GIB gilt, bezieht sich die letztgenannte Vorgabe gerade auf Ausgangslagen wie die vorliegende. Schon daher liegt es nahe, die spezielle Vorschrift für die Grenzbereiche von GIB und ASB hier vorrangig zu beachten. Dazu kommt noch der höhere Verbindlichkeitsgrad der Ist-Formulierung im Vergleich zur Soll-Formulierung.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Aus diesen Gründen macht die Stadt Neuss hier im Interesse einer geordneten städtebaulichen Entwicklung von der Möglichkeit Gebrauch, in geringfügigem Umfang von der Sollvorschrift des Regionalplanes abzuweichen, wonach in einem GIB vordringlich emittierende Gewerbebetriebe angesiedelt werden sollen. Dies tut sie gerade, um die Planung dem letztgenannten Ziel der Raumordnung anpassen zu können, durch geeignete Maßnahmen einen verträglichen Übergang im Grenzbereich der beiden Nutzungsbereiche sicherzustellen. Die Stadt Neuss setzt ein Mischgebiet – als typisches Gebiet des Nutzungsübergangs – fest und trägt durch noch ausführlich zu erläuternde Vorkehrungen dafür Sorge, dass immissionsschutzrechtliche Konflikte bewältigt und ein abgewogenes Nebeneinander der Nutzungen geschaffen werden.

Der Bauleitplanung stehen auch insofern keine landesplanerischen Bedenken entgegen, als die Bezirksregierung Düsseldorf im Rahmen einer Voranfrage zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung (119. FNP-Änderung) in diesem Punkt keine Einwände erhoben hat (Landesplanerische Ersteinschätzung, Schreiben vom 09.04.2009).

Die Bezirksregierung Düsseldorf betont, dass sich der betroffene Bereich „nicht mehr zur Hafennutzung eignet“ (schmäler Grundstückszuschnitt, Immissionsschutzprobleme wegen angrenzender Wohnbebauung, eingeschränkte Erschließungsmöglichkeit etc.). Sie führt weiter aus: „Unter städtebaulichen Gesichtspunkten kann die Entwicklung der Neusser Innenstadt jedoch nachvollzogen werden, so dass eine befriedigende Konfliktlösung zwischen den konkurrierenden Flächennutzungen gefunden werden muss“.

Schließlich kann unter Berücksichtigung der parzellenunscharfen Darstellung des Regionalplanes somit festgehalten werden, dass alle im GEP 99 formulierten Entwicklungsziele von der Bauleitplanung angemessen berücksichtigt werden. Dem Anpassungsgebot nach § 1 Abs. 4 BauGB wird entsprochen.

3.3 Flächennutzungsplan der Stadt Neuss

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Neuss in der Fassung der Neubekanntmachung vom 05.01.1995 stellt für das Plangebiet und die unmittelbare Umgebung folgendes dar:

- Industriegebiet (GI) für die Baugebiete im nördlichen Abschnitt des Teilgeltungsbereiches West (zwischen dem Hafenbecken 1 und dem Straßenzug Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße, etwa bis auf Höhe der Collingstraße) und für den gesamten Teilgeltungsbereich Ost (Hafenmole 1),
- Gewerbegebiet (GE) für die Baugebiete im südlichen Bereich des Teilgeltungsbereiches West (von der Collingstraße bis zum bestehenden UCI-Kino),
- Fläche für Bahnanlagen (Gleisanlagen der Neuss-Düsseldorfer Häfen),
- Wasserfläche (Hafenbecken 1),
- überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraßen (Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße),
- gemischte Baufläche (M) westlich des Plangebietes (inkl. Parkhaus, Umspannwerk),
- Fläche für Gemeinbedarf (Krankenhaus) an der Einmündung der Hafenstraße.

Abweichung von den zeichnerischen Darstellungen des Flächennutzungsplans

Der vorliegende Bebauungsplan widerspricht der Darstellung des wirksamen Flächen-nutzungsplanes in folgenden Punkten:

- Festsetzung von Mischgebieten im Bereich der FNP-Darstellung „GE“ bzw. „GI“ im Teilgeltungsbereich West,
- Festsetzungen einer öffentlichen Grünfläche (Uferpark) und eines eingeschränkten Gewerbegebietes im Bereich der FNP-Darstellung „GI“ im Teilgeltungsbereich Ost, auf der Hafenmole 1.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat im Rahmen einer Voranfrage zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung ihre grundsätzliche Zustimmung zur Planänderung in Aussicht gestellt (siehe Kap. 3.2).

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Änderung des Flächennutzungsplanes

Der FNP wird im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans im Parallelverfahren geändert (119. Änderung). Die zweite Offenlage dieser Änderung fand vom 26.06.2012 bis zum 26.07.2012 statt. Der Entwurf zur Flächennutzungsplanänderung sieht folgende Darstellungen vor:

a) Teilgeltungsbereich West;

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

b) Teilgeltungsbereich Ost;

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

Der zum Hafenbecken 2 orientierte Bereich wurde aus dem Geltungsbereich der 119. FNP-Änderung entlassen, da hier die auch heute schon geltende Darstellung GI (Industriegebiet) beibehalten werden soll. Der Bebauungsplan Nr. 456 entspricht damit in allen Punkten den Darstellungen der 119. Flächen-nutzungsplanänderung.

Der Bereich des im Bebauungsplan festgesetzten Gewerbegebietes GE 1* wird im geänderten Flächennutzungsplan als „Gemischte Baufläche“, der Bereich des Sondergebietes Parkhaus als Gewerbegebiet dargestellt. Beide Gebiete sind kleiner als 0,5 ha und unterschreiten somit die Darstellungsschwelle des Neusser Flächennutzungsplanes. Daneben dient das Sondergebiet Parkhaus den angrenzenden festgesetzten Gewerbegebieten zur Versorgung mit Stellplätzen. Somit ist das Sondergebiet Parkhaus den angrenzenden gewerblichen Nutzungen eindeutig als zugehörig zu bewerten.

3.4 Rahmenplanung „Stadthafen Neuss“ – Städtebauliches Entwicklungskonzept

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

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

Wenige Monate nach Abschluss der Rahmenplanung trat die Firma Arcelor Mittal mit dem Wunsch an die Stadt heran, auf dem ehem. Case-Gelände einen großmaßstäblichen Stahlhandel zu errichten. Die Planung wurde daraufhin auf der Hafenmole 1 entsprechend angepasst (Wegfall der geplanten Straßenbrücke, Verzicht auf das engmaschige öffentliche Straßennetz auf der Hafenmole 1). Der geplante Uferpark an der stadtzugewandten Seite konnte erhalten werden. Im Folgenden sollen die Inhalte des Rahmenplans kurz dargestellt werden:

Teilgeltungsbereich West

- viergeschossige, überwiegend gewerblich genutzte Baukörper (Kerngebiet, MK1 - MK3) im Anschluss an das bestehende UCI- Kino, beidseits der Hafenrampe bis etwa in Höhe der Collingstraße. Der Bereich des unterirdischen Regenklärbeckens wurde dabei von der Bebauung ausgespart und war als Platzfläche vorgesehen.
- Kreisverkehrsplatz und neue Straßenbrücke in Verlängerung der Collingstraße, Brückenkopfbebauung (MK4), Platzfläche, Freitreppe hinunter zur Hafenpromenade,
- viergeschossige gemischt genutzte Bebauung (Mischgebiet, MI1), das neue „Hafenquartier“, geschlossene Blockrandbebauung an der Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße, Öffnung zum Hafen, geschützter Blockinnenraum,
- Revitalisierung der historischen Speichergebäude (Mischgebiet, MI2) und Neubau eines Parkhauses nördlich der Speicher (MI2),
- ergänzendes, weniger intensiv genutztes Gewerbegebiet (GE8) im Übergang zur benachbarten Firma Zietzschmann (Logistik).

Teilgeltungsbereich Ost

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

Berücksichtigung des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes bei der Bauleitplanung

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

3.5 Bebauungspläne im Plangebiet und in der Umgebung

Bebauungsplan Nr. 139 aus dem Jahre 1974

(nach Rechtskraft Bebauungsplan Nr. 456 Teilaufhebung, ca. 1,5 ha)

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

In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 139 heißt es dazu: „Mit dem Bebauungsplan soll die Rechtsgrundlage für die Bebauung und Erschließung des ehemaligen Fabrikgeländes Balatum und der Flächen beiderseits der Rheintor- und Batteriestraße in Verbindung mit dem Ausbau der genannten Straßenabschnitte geschaffen werden“. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 139 bezieht dabei Flächen im Teilgeltungsbereichs West der vorliegenden Bauleitplanung mit ein (ca. 1,5 ha). Es handelt sich dabei um den südlichen Bereich zwischen dem vorhandenen UCI Kino an der Rheintorstraße und den Lagerhallen der Neusser Lagerhausgesellschaft (etwa auf Höhe der Collingstraße). Er trifft folgende Festsetzungen, die die vorliegende Bauleitplanung unmittelbar berühren:

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

Der Bebauungsplan 139 wird nach Rechtskraft der vorliegenden Bauleitplanung in dem betreffenden Teilbereich aufgehoben und durch die neuen Festsetzungen ersetzt.

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

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

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

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

Ergänzung der Innenstadt und zur planerischen Konfliktbewältigung zwischen der Hafenindustrie und der Wohnbebauung in der Kernstadt im Vordergrund (Pufferbereich).

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

Bebauungsplan Nr. 149 aus dem Jahre 1970

(nach Rechtskraft Bebauungsplan Nr. 456 Teilaufhebung, ca. 2.200 m²)

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

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

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

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

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

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

Bebauungsplan Nr. 149/2 aus dem Jahre 1974

(nach Rechtskraft Bebauungsplan Nr. 456 Teilaufhebung, ca. 500 m²)

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

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

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

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

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

3.6 Sanierungsgebiet „Östlicher Innenstadtrand“

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

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

Der ca. 7,9 ha große Geltungsbereich des Sanierungsgebietes umfasst neben dem Wendersplatz und dem ehemaligen Busbahnhof auch den Bereich zwischen der Batteriestraße und dem Hafenbecken 1. Er reicht hier im Norden bis an das bestehende UCI Kino heran und liegt somit knapp außerhalb des Geltungsbereiches der vorliegenden Bauleitplanung.

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

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

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

3.7 Einzelhandelskonzept

Das Einzelhandelskonzept für die Stadt Neuss (Stadt- und Regionalplanung Dr. Paul G. Jansen GmbH, 14.09.2009) beschreibt drei zentrale Versorgungsbereiche, die für das Plangebiet von Bedeutung sind. Es wird dabei deutlich, dass die zukünftige Wohn-/Arbeitsbevölkerung in den geplanten Quartieren am Hafen auf ein vielfältiges Angebot an Handels- und Dienstleistungsangebot zurückgreifen kann (über 100.000 m² Verkaufsfläche in einem Radius von zwei Kilometer). Für die Ansiedlung von zusätzlichen Einzelhandelsbetrieben im Plangebiet sind die Vorgaben des Einzelhandelskonzeptes zu berücksichtigen.

Hauptzentrum Innenstadt

Die Abgrenzung des Hauptzentrums Innenstadt (ca. 320 Einzelhandelsbetriebe mit ca. 57.000 m² Verkaufsfläche, 220 Dienstleistungsbetriebe) verläuft im Osten entlang der Rheinstraße und der Hafenstraße. Das Plangebiet liegt damit ca. 150 m außerhalb des Hauptzentrums (gesamte Innenstadt: ca. 79.000 m² Verkaufsfläche). Das Quartier um den Theodor-Heuss-Platz (Möbelhaus Knuffmann, Post) wird als geeigneter „Ansiedlungsbereich für großflächigen nicht zentrenrelevanten Einzelhandel“ darge-

stellt. Dieser Bereich befindet sich ca. 200 m westlich des Plangebietes (erreichbar über die Collingstraße).

Nebenzentrum Römerstraße

Der ehem. „Kaufpark Römerstraße“, (ca. 9.400 m² Verkaufsfläche), befindet sich etwa 800 m nordwestlich des Plangebietes (erreichbar über die Düsseldorfer Straße und Fesserstraße).

Nebenzentrum Rheinpark-Center-Hammfeld

Ca. 2 km östlich des Plangebietes (erreichbar über die Hammer Landstraße) befindet sich der ehemalige HUMA-Einkaufspark mit ca. 37.000 m² Verkaufsfläche. Das Einkaufszentrum entfaltet trotz seiner solitären Lage am Willy-Brandt-Ring zwischen Gewerbegebieten und Verkehrsstrassen eine starke Anziehungskraft (Konzentration der Verkaufsflächen, einheitliches Management, gute Erreichbarkeit mit dem PKW etc.).

3.8 Landschaftsplan

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

4. Verfahren und Beteiligung

4.1 Städtebauliche Gesamtlösung als vorrangiges Planungsziel

zur Wahl des Planungsinstrumentariums

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

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

4.2 Grundsatzbeschluss - 2008 (nur Werhahn-Gelände)

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

4.3 Erste frühzeitige/informelle Beteiligung - 2008

Erste frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange - 2008

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

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

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

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

Die Konfliktbewältigung Wohnen-Gewerbe bildet einen Schwerpunkt der vorliegenden Bauleitplanung. Im Rahmen eines integrierten Immissionsschutzkonzeptes wurden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden planerische und bautechnische Lösungen entwickelt, mit denen den vorgetragenen Bedenken begegnet werden kann. Die von verschiedener Seite angemahnten Gutachten zur Geruchsbelastung und zur Luftschadstoffsituation liegen mittlerweile ebenfalls vor.

Erste frühzeitige/informelle Unterrichtung der Öffentlichkeit - 2008

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

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

4.4 Einleitungsbeschluss - 2009 (inkl. Hafenmole 1)

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

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

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

4.5 Zweite frühzeitige Beteiligung - 2009

Zweite frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange - 2009

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

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

- Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH -

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH stellt zunächst die grundsätzlichen Schwierigkeiten dar, die mit der Umwandlung von Hafenflächen regelmäßig einhergehen (Einschränkung des Hafenbetriebs, fehlende Expansionsmöglichkeiten, verschärfte Immissionskonflikte bei Lärm, Gerüchen und Erschütterung). Sie geht dabei ausführlich auf die hafentypische Lärmsituation ein (starke Lärmschwankungen je nach Betriebszustand, z.T. sehr hoch liegende Schallquellen, besonders kritische Lärmquellen wie z. B. Absetztätigkeit von Containern, Schüttgutumschlag, Recycling etc.).

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

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

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

- Rhein-Kreis Neuss -

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

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

Zweite frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit - 2009

Mit der amtlichen Bekanntmachung vom 10.11.2009 wurde auf die Durchführung der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit durch öffentlichen Aushang vom 16.11.2009 bis einschließlich 20.11.2009 im Amt für Stadtplanung der Stadt Neuss hingewiesen. (Rechtsgrundlage: § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB). Insgesamt drei Stellungnahmen liegen vor:

Die Firma M. Zietzschmann, deren Logistikbetrieb sich unmittelbar nördlich des Plangebietes befindet, macht darauf aufmerksam, dass alle stark emittierenden Verladevorgänge auf der Hafenseite des Betriebsgeländes stattfinden und dies auch zunehmend nachts. Das Unternehmen macht deutlich, dass es sich nicht in der Lage sieht, weitergehende Betriebsbeschränkungen durch zusätzliche schutzbedürftige Nutzungen in der Umgebung hinzunehmen.

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

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

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

4.6 Öffentliche Auslegung - 2011

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

- Festsetzung eines Mischgebietes als Grundlage für die Errichtung einer gem. Vorhaben- und Erschließungsplan vorgesehenen reinen Wohnbebauung (Etikettenschwindel),
- Trennungsgrundsatz und Befürchtung von Einschränkungen der betrieblichen Nutzungen und Entwicklungsmöglichkeiten der Hafenbetriebe,
- Abstandserlass sowie regelkonforme Anwendung der TA-Lärm,
- Ermittlung und Bewertung der Immissionen Schall und Geruch auch unter dem Blick betrieblicher Erweiterungsmöglichkeiten,

- Verlust an Flächen für hafenauffine Nutzungen,
- Integriertes Immissionsschutzkonzept und Lärmschutz in Form „architektonischer Selbsthilfe“ (baulicher Immissionsschutz),
- Ziele der Raumordnung.

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

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

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

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

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

4.7 Öffentliche Auslegung - 2012

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

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

5. Städtebauliches Konzept

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

5.1 Baustruktur und Nutzung

5.1.1 Teilgeltungsbereich West - Innenstadterweiterung auf dem Werhahn-Gelände

Städtebaulicher Entwurf für den östlichen Altstadtrand

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

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

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

Abschnitt 1: GE1*, „Bug“ und „Königsplatzpassagen“

Eingeschränktes Gewerbegebiet nördlich des UCI Kinos
4.805 m² Baugebiet III – IV, GRZ = 0,8, GFZ = 2,2

Der Bebauungsplan sieht an dieser herausgehobenen Stelle miteinander verbundene kompakte gewerblich genutzte Baukörper vor, die auf einem hochwassergeschützten Plateau errichtet werden (37,5 m üNN):

- „Königsplatzpassagen“;
Aus der Königstraße, d. h. aus der Perspektive der Innenstadt, entsteht ganz im Süden eine durch viergeschossige Gebäude begleitete Gasse zum Hafen (Gehrecht G1). Für den Erfolg des Gesamtprojektes sind solche selbstverständlichen Verknüpfungen und Blickbeziehungen von besonderer Bedeutung. Sie dienen u. a. der Orientierung in der Stadt. Die beiden nördlich des G1 liegenden viergeschossigen Ost-West-Zeilen überragen mit ihren „Köpfe“ die Hafenpromenade und bereiten ein stadträumliches Gestaltungsmerkmal vor, das weiter nördlich die Kaikante des gesamten Hafenquartiers prägen wird.
- „Bug“;
Dem heutigen Grundstücksverlauf folgend entsteht ein nach Norden spitz zulaufendes viergeschossiges Gebäude, das stadträumlich den Beginn des folgenden Promenadenabschnittes markiert. Am nördlichen Ende des Plateaus vermittelt eine großzügige Treppe zwischen den beiden Ebenen (oben: 37,5 m üNN, unten: ca. 33,3 m üNN). Die viergeschossigen Hauptgebäude werden durch dreigeschossige untergeordnete Gebäudeteile miteinander verbunden. Die geplante Gasse zum Hafen wird durch ein Brückenbauwerk überspannt.

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Gleistrasse wird in das eingeschränkte Gewerbegebiet integriert. Diese Teilfläche liegt nicht auf der hochwasserfreien Zone von 37,5 m. In diesem Teilbereich sind keine Gebäude vorgesehen.

Abschnitt 2: Collingplatz - Hafenquartier

Mischgebiet, insgesamt 17.960 m² Baugebiet,
III - VI; GRZ = 0,8, GFZ = 2,0; 2,1

Angesichts der schwierigen städtebaulichen Rahmenbedingungen formuliert der Bebauungsplan für das Herzstück der Innenstadtweiterung eine kraftvolle städtebauliche Großform von insgesamt 330 m Länge, um den einzelnen Baukörpern in der großmaßstäblichen Baustruktur der Umgebung ausreichend Halt und Identität zu verleihen. Eine neue Adresse entsteht.

Der Abschnitt 2 erstreckt sich von der nördlichen Grenze des Stadtwerke-Geländes im Süden (unterirdisches Regenklärbecken), über die Brachflächen des ehemaligen Sägewerks Werhahn Holz bis zu den denkmalgeschützten Speichergebäude im Norden. Für das gesamte Gebiet ist eine mögliche funktionale Verknüpfung geplant (Tiefgarage, Erschließungsebene, Grenze zur Hafenpromenade etc.). Die gewählte Gebäudeanordnung sieht eine Blockbebauung vor. Diese erlaubt es den zukünftigen Nutzern, sich von dem stark befahrenen Straßenzug Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße abzuschirmen, eigene geschützte Binnenräume / Höfe zu entwickeln und aufgrund der transparenten Lärmschutzwand das Hafenbecken zu erleben. Lediglich in Verlängerung der Collingstraße ist eine deutliche Öffnung in der Blockbebauung vorgesehen, um den Sichtbezug zwischen der Innenstadt und dem Hafenbecken zu gewährleisten. Von hier aus wird das Quartier erschlossen.

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Die abweichende Bauweise sieht nach Norden, Süden und Westen jeweils vor, dass ohne Grenzabstand gebaut werden muss. Nach Osten in Richtung Hafen wird eine transparente und durchsichtige Hafenfront festgesetzt. Hier ist neben den Kopfgebäuden und seinen Anbauten ausschließlich im 3. Obergeschoss eine als Gebäude nutzbare Bebauung zulässig. Die darunter bzw. darüber liegenden Geschosse sind mit einer gläsernen Lärmschutzwand zu versehen.

Das insgesamt ca. 1,8 ha große Gebiet wird als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Das Mischgebiet MI 1 unterscheidet sich vom MI 2 lediglich darin, dass im MI 1 die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden analog § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO vorstellbar sind, welche im MI 2 wiederum ausgeschlossen werden sollen.

Mischgebiet MI 1

Mischgebiet, insgesamt 3.957 m² Baugebiet,
IV - V; GRZ = 0,8, GFZ = 2,1

Entlang des „Collingplatzes“ (Arbeitstitel) können innenstadttypische gewerbliche Nutzungen wie, Büros und Praxen für Freiberufler sowie Wohnungen vorgesehen werden. Des Weiteren sind hier, wie oben geschrieben, die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden analog § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO vorstellbar. Die Erschließung erfolgt von der zukünftig ausgebauten Einmündung der Collingstraße in die Rheintorstraße.

Im Kreuzungsbereich Collingstraße / Rheintorstraße entsteht die zentrale Zufahrt. Der Straßenraum muss dazu nach Westen aufgeweitet werden, um zusätzliche Linksabbiegespuren anzuordnen. Eine Lichtsignalanlage ist vorgesehen (LSA). Die erforderlichen Stellplätze werden in einer zentralen, gebäudebegleitenden Tiefgarage untergebracht. Als Erschließungsvariante wurde im Vorfeld der Bauleitplanung auch ein Kreisverkehrsplatz an dieser Stelle geprüft, der aber aus verkehrstechnischen Gründen nicht weiterverfolgt wird. Eine Bushaltestelle (Linie 864) unmittelbar am zentralen Gebietseingang verbessert zukünftig das ÖPNV-Angebot.

In Verlängerung der Collingstraße entsteht der zentrale Anknüpfungspunkt des Quartiers. Im Gegensatz zu den eher zurückgezogenen Gebäuden im Inneren, orientiert sich die Bebauung am Collingplatz stärker nach außen. Der Platz ist Teil des übergeordneten städtischen Raumgefüges. Die fünfgeschossigen, gemischt genutzten Gebäude beidseits des Collingplatzes fassen den öffentlichen Raum und unterstreichen die besondere Bedeutung dieses Ortes. Die untere Hafenpromenade am Wasser wird über eine großzügige Treppen- und Rampen an die Innenstadt angeschlossen.

Mischgebiet MI 2

Mischgebiet, insgesamt 14.003 m² Baugebiet,
III - VI; GRZ = 0,8, GFZ = 2,0; 2,4

Im Mischgebiet MI 2 soll ebenfalls eine gemischte Nutzung entstehen. Entlang der stark befahrenen Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße ist eine geschlossene Schallschutzbauung vorgesehen. Das Innere des geplanten Quartiers ist durch die Blockbebauung vollständig vom Straßen- und Gewerbelärm abgeschirmt. Die geplante Bebauung rückt ca. 15 m von der bestehenden Straße ab.

Die wichtigsten städtebaulichen Gefügemerkmale des Mischgebietes MI 2 im Einzelnen:

- Baublöcke;
Generell sind im Mischgebiet MI 2 bei schützenswürdigen Nutzungen (Wohnen) nur geschlossene Baublöcke zulässig. Eine Ausnahme bildet der nördlichste Bereich, in dem derzeit ein Hotel angedacht ist. Bei rein gewerblichen Nutzungen ist ein geschlossener Baublock nicht notwendig. Allerdings ist trotzdem ohne seitlichen, hinteren und vorderen Grenzabstand zu bauen, um sicherzustellen, dass für die angrenzenden Baublöcke (evt. andere Grundstückseigentümer) auch schützenswürdige Nutzungen entstehen können.
- die Schallschutzbauung im Westen, der Rücken des Quartiers;
viergeschossige geschlossene Straßenrandbebauung, die durch räumliche Aufweitungen und transparente Verbindungsbauteile in einzelne Abschnitte unterteilt wird. Der Bebauungsplan greift eine Anregung des Stadtplanungsamtes Neuss auf und sieht parallel zur Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße eine zusätzliche ca. 9 m breite öffentliche Erschließungsstraße vor.
- die Nord-Süd-Zeilen
Im geschützten Blockinnenraum werden viergeschossige Nord-Süd orientierte Zeilen geplant. Durch diese Zeilen entstehen im Mischgebiet kleine, halböffentliche Innenhöfe.
- die Köpfe am Hafen, Hafenfront
Das „Kranmotiv“, das bereits durch die überkragenden Köpfe in den Königsplatzpassagen (GE 1*) als wichtiges stadträumliches Motiv eingeführt wurde, prägt nun vollends das Erscheinungsbild der Kaikante. Markante VI-geschossige Gebäude kragen teilweise über die neue Kaimauer, verzahnen die benachbarten Räume und rhythmisieren die Hafenansicht. Die Kopfgebäude erhalten seitlich max. viergeschossige Anbauten. An diese Anbauten wird die Lärmschutzwand angehängen. Zwischen den Kopfgebäuden soll im dritten Obergeschoss ein eingeschossiger Verbindungsbau erstellt werden. Unterhalb dieses Verbindungsbauteils wird eine Lärmschutzwand notwendig. Diese soll auf den Geländesprung zwischen 40,2 m und 37,5 m zurückspringen. Oberhalb des Verbindungsbauteils ist ebenfalls eine Lärmschutzwand vorgesehen, welche in Richtung Hafen rückt. So können die rückwärtigen Bereiche für eine Dachterrasse genutzt werden. Insgesamt entstehen so zwei Lärmschutzwände, welche statisch einfacher und kostengünstiger zu erstellen und ebenfalls leichter zu pflegen sind, als eine durchgängige fünfgeschossige Lärmschutzwand.
- das Plateau, die angehobene Quartiersmitte;
Alle geplanten Gebäude werden auf einem gegenüber dem Straßenraum leicht angehobenen, hochwassergeschützten Plateau errichtet (ca. 40,2 m üNN). Hier entsteht ein großzügig begrüntes und weitgehend verkehrsfreies Wohnumfeld mit unterschiedlichen Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Das Plateau ist für Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge befahrbar (Tordurchfahrten). Auch die zentrale Tiefgarage liegt hochwassergeschützt auf ca. 37,5 m üNN. Die privaten Wohngärten werden gegenüber der halböffentlichen Quartiersmitte noch einmal

um ca. 0,5 m angehoben und mit Hecken umgeben, um die Gärten vor Einblicken von außen zu schützen.

- die harte Kaikante;
Im Osten formuliert der Bebauungsplan ebenfalls eine leicht geschwungene Kante zum Hafenbecken, die als ca. 4 m hohe neue Kaimauer die geplante Hafenpromenade begrenzt. Oberhalb dieser Kaikante werden die Lärmschutzwände, die Verbindungsbauteile sowie die Kopfgebäude ein einheitliches Stadtbild zum Hafen erschaffen.
- die Hafenterrassen - eine Zwischenebene;
Da die Hafenpromenade auf ca. 33,3 m üNN, und damit ca. 5,5 - 7 m unter dem Straßenniveau liegt, war es erforderlich, das Gelände in zwei Schritten abzusenken. Andernfalls wäre die Hafenpromenade durch eine ca. „zweigeschossige“ Wand begrenzt, wodurch stadträumliche Zusammenhänge verloren gingen und funktionale Verknüpfungen nur schwer herzustellen wären. Das obere 40,2 m hohe Geländeniveau stellt die große gemeinsame Quartiersmitte dar. Die abgesenkten Terrassen auf ca. 37,5 m üNN werden dagegen hauptsächlich den Gebäuden unmittelbar an der Hafenpromenade zugeordnet. Hier sind alternativ auch geschützte Kleinkinderspielflächen vorstellbar.
- nördliche Nutzung;
Im Norden des Mischgebietes MI 2 ist derzeit ein Hotel geplant. In diesem Bereich ist kein geschlossener Baublock möglich, daher ist hier keine Wohnnutzung vorzusehen.

Abschnitt 3: Speicherstadt

Gewerbegebiet, insgesamt 4.171 m² Baugebiet,
III - XI; GRZ = 0,8, GFZ = 3,6

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

Der Bebauungsplan sieht vor, die denkmalgeschützten Speicher umzunutzen und das Ensemble an seiner zur Innenstadt, d. h. zum Münster hin orientierten Schmalseite mit einer prägnanten Überbauung des Stückgutlagerhauses und / oder des Silogebäudes sowie in seiner stadträumlichen Bedeutung noch zu überhöhen. Die geplante Hafenpromenade erhält einen stadträumlich angemessenen Abschluss. Von hier blickt man zurück auf die Kuppel von St. Quirin.

Das Spektrum möglicher Nutzungen ist angesichts der Lagegunst und der attraktiven baulichen Hülle besonders groß, auch wenn die vorhandene Baustruktur deutliche Rahmenbedingungen formuliert. Im Erdgeschoss wären z. B. gastronomische Einrichtungen, Veranstaltungs- oder Ausstellungs- und Verkaufsräume vorstellbar. Angesichts der Größe des Ensembles kämen auch überregional tätige Institutionen als Nutzer in Frage (z. B. Bildungseinrichtungen). Die Obergeschosse stehen überwiegend für Büros zur Verfügung.

Die für diesen Bereich erforderlichen Stellplätze können z. B. in einem neu zu errichtenden mehrgeschossigen Parkhaus im Anschluss an die denkmalgeschützten Speicher untergebracht werden (Sondergebiet Parkhaus). Das Gelände wird über die vorhandene und zukünftig ertüchtigte Zufahrt von der Düsseldorfer Straße aus erschlossen. In diesem Zusammenhang muss das zweigeschossige Verwaltungsgebäude der Neusser Lagerhausgesellschaft an der Düsseldorfer Straße (1b) werden, um ausreichend Platz für eine leistungsfähige und verkehrssichere Einmündung zu gewinnen. Dieses erfolgte in enger Abstimmung mit der Denkmalbehörde.

In Ergänzung des Altbaubestandes ist eine abschirmende Blockrandbebauung an der Düsseldorfer Straße vorgesehen, die in den Obergeschossen an die historischen Speicher angebaut werden kann. An dieser Stelle ist u. a. ein Hotel als denkbare Nutzung im Gespräch.

Abschnitt 4: Parkhaus und Gewerbegebiet nördlich der historischen Speichergebäude

Sondergebiet Parkhaus: ca. 2.497 m² Baugebiet, GRZ = 0,8, GFZ = 4,7
GE 3*, Handwerkerhof, ca. 5.940 m² Baugebiet, GRZ = 0,8, GFZ = 1,2

Ganz im Norden, etwas abseits der gesamtstädtischen Wahrnehmung, eingerahmt von zwei Betriebsgleisen der Hafenbahn schließt sich das Sondergebiet „Parkhaus“ und das eingeschränkte Gewerbegebiet GE 3* an. Die Hafenpromenade endet an der denkmalgeschützten Verladeanlage, hier setzt die eigentliche Hafennutzung wieder ein (Zaun, Ausziehgleise, Rangierflächen).

Unmittelbar angrenzend an das denkmalgeschützte Getreide-Lagerhaus, wird zukünftig ein bis zu sechsgeschossiges Parkhaus errichtet (Sondergebiet „Parkhaus“). Hier sollen in erster Linie die erforderlichen Stellplätze für die denkmalgeschützten Speichergebäude (GE 2*) untergebracht werden, bei denen es aufgrund der Baustruktur und der fehlenden Freiflächen nicht gelingen wird, eine nennenswerte Anzahl von Stellplätzen in oder am Gebäude zu errichten. Darüber hinaus steht das Parkhaus auch für Nutzer des geplanten Neubaus an der Düsseldorfer Straße (MI 2, evt. „Hotel“) oder für das nördlich angrenzende Gewerbegebiet GE 3* zur Verfügung. Bei einer Doppelspindellösung kann dieses Parkhaus oberirdisch z. B. bis zu 300 Stellplätze aufnehmen.

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

Flächenbilanz 1: Teilgeltungsbereich West

Baugebietskategorie	Flächengröße in m ²	% des TGB West
Teilgeltungsbereich West	59.411 m ²	100 %
GE 1*	4.805 m ²	
GE 2* inkl. 50 m ² Kran	4.171 m ²	
GE 3*	5.940 m ²	
MI 1	3.957 m ²	
MI 2	14.003 m ²	
Sondergebiet „Parkhaus“	2.497 m ²	
Baugebiete Gesamt	35.373 m²	60 %
Stadtentwässerung	1.621 m ²	
Flächen für Bahnanlagen	6.398 m ²	
Flächen für Bahnanlagen inkl. Bahnquerung	436 m ²	
Öffentliche Verkehrsflächen	7.024 m ²	
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung	8.559 m ²	
sonstige Gebiet Gesamt	24.038 m²	40 %

Fehler: 0 m²

5.1.2 Teilgeltungsbereich Ost – ehemaliges Case- Gelände

Nachnutzung von Industriebrachen auf der Hafenmole 1

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

Nutzungszonierung 1: Öffentliche Grünfläche „Uferpark“

ÖG1 und ÖG2, 24.036 m²

Die öffentliche Grünfläche „Uferpark“ im Westen der Hafenmole 1 stellt ein wichtiges gestalterisches Element zur Standortverbesserung dar. Sie dient als grüne Kulisse gegenüber der geplanten Innenstadterweiterung und schafft zusätzliche Distanz. Der Uferpark wird zukünftig in Höhe des Kinos an der Rheintorstraße über eine neue Fußgängerbrücke an die Hafenpromenade angeschlossen (außerhalb des Geltungsbereiches). An der Grenze zum benachbarten Gewerbe- bzw. Industriegebiet ist ein 3 - 5

m hoher begrünter und überkronter Sichtschutzwall vorgesehen. Vom Mischgebiet aus fängt sich dort der Blick und rückt die mögliche Gewerbe- bzw. Industriebebauung in die zweite Reihe.

Nutzungszonierung 2: eingeschränktes Gewerbegebiet GE 4*

stadtverträgliche Hafennutzung im Übergang zur Innenstadt, 58.226 m²

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

Nutzungszonierung 3: eingeschränktes Industriegebiet GI*

stadtverträgliche Hafennutzung, 31.771 m²

Entsprechend dem Konzept des nach Osten hin zunehmenden Störgrades der anzusiedelnden Anlagen lassen sich in den stadtabgewandten Bereichen am Hafenbecken 2 nun durchaus auch Betriebsteile unterbringen, bei denen sich stärkere Emissionen nicht vermeiden lassen. Hierfür setzt der Bebauungsplan, dem im Jahre 2006 beschlossenen Rahmenplan folgend, ein ca. 3,2 ha großes eingeschränktes Industriegebiet fest. In GI* werden Betriebe und Anlagen der Abstandsklassen I – IV ausgeschlossen (1.500 m – 500 m Abstand zu nächstgelegenen Wohnbebauung).

Flächenbilanz 2: Teilgeltungsbereich Ost

Baugebietskategorie	Flächengröße in m ²	% des TGB Ost
Teilgeltungsbereich Ost	87.422 m ²	100 %
GE 4*	58.226 m ²	
GI*	31.771 m ²	
Baugebiete gesamt	89.997 m ²	77 %
Öffentliche Grünflächen ÖG1 und ÖG2	24.036 m ²	
öffentliche Verkehrsfläche	2.478 m ²	
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	911 m ²	
sonstige Gebiete gesamt	27.425 m ²	23 %

5.2 Verkehr

5.2.1 Teilgeltungsbereich West

Drei Anknüpfungspunkte für die äußere Erschließung

Aufbauend auf den Ergebnissen des Verkehrskonzeptes aus der übergeordneten Rahmenplanung wurde im Vorfeld des Bebauungsplanes ein Verkehrsgutachten erarbeitet, das die Auswirkungen des Vorhabens auf die angrenzenden Straßenräume in den Blick nimmt und die geplanten öffentlichen und privaten Erschließungsanlagen im Detail festlegt. Die vorhandenen Verkehrsanlagen sollen dabei weitgehend in ihrer heutigen Form erhalten bleiben. Änderungen ergeben sich hauptsächlich im Bereich des zentralen Erschließungspunktes „Mitte“ in Verlängerung der Collingstraße. Das Plangebiet wird an drei Stellen an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen:

Erschließung Süd

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

der Neuss-Düsseldorfer Häfen im Osten lässt eine Aufweitung des Straßenraums ohne eine Nutzung des bestehenden Betriebsgleises nicht zu.

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

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

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

Erschließung Mitte - in Alternativen

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

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

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

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

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

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

Erschließung Nord

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

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

Öffentliche Erschließungsstraße

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

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

5.2.2 Teilgeltungsbereich Ost

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

6. Begründung der Planinhalte

6.1 Art der baulichen Nutzung

6.1.1 Mischgebiet

Allgemeines

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Die Festsetzung eines Mischgebietes folgt der planerischen Leitvorstellung, im Herzen der geplanten Innenstadterweiterung ein kleinteiliges Nutzungsgefüge aus nicht wesentlich störendem Gewerbe und Wohnen vorzusehen. Nur dieser für die Neusser Innenstadt typische Nutzungsmix ist geeignet, das innerstädtische Dienstleistungsspektrum zu erweitern, zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen und durch zusätzliche innerstädtische Wohnformen zu einer nachhaltigen Belegung der Innenstadt auch nach Geschäftsschluss beizutragen.

a) Innenstadtnahe Wohnen in der Nachbarschaft zum Hafen

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

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

Gleichzeitig ist die Anbindung in Richtung Düsseldorf über die Südbrücke und zu wichtigen Neusser Arbeitgebern im Gewerbegebiet Hammfeld besser, als dies für die meisten anderen Wohngebiete in Neuss gilt. Es gibt im Stadtgebiet Neuss wohl kaum eine weitere zur Entwicklung bereit stehende Freifläche, die die genannten Lagevorteile in diesem Ausmaß auf sich vereinen würde.

Aufgrund dieser Ausgangslage ist es vorrangiges Planungsziel der Stadt Neuss, das nun schon lange brachliegende sog. „Werhahn-Gelände“ einer hochwertigen Nutzung zuzuführen, die einen Schwerpunkt darauf legt, Bewohner von der Lagegunst des Standortes profitieren zu lassen. Schon die städtebauliche Rahmenplanung, die diese Bebauungsplanung vorbereitete, hatte zum Ergebnis, dass modernes Wohnen am Wasser auch in Neuss möglich sein und die Innenstadt mit ihrer charakteristischen Nutzungsmischung aus Gewerbe und Wohnen bis an die Hafenbecken ausgedehnt werden kann.

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

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

b) Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren zu dieser Bebauungsplanung geändert und stellt zukünftig für den Bereich der beiden Mischgebiete MI 1 und MI 2 eine gemischte Baufläche dar. Eine der wichtigsten Planungsprämissen der vorliegenden Bauleitplanung ist die Lösung des vorgefundenen Immissionskonflikts an der empfindlichen Nahtstelle der Innenstadt mit dem Neusser Hafen. Die Planung nimmt sich selbst des Konflikts an und löst ihn durch ein integriertes Lärmschutzkonzept, das un-

abhängig von der Umgebung für den Schutz der möglichen Wohnbevölkerung Sorge trägt. Die an Emittenten reiche Umgebung wird nicht zur Rücksicht auf die Bebauung im Mischgebiet verpflichtet; vielmehr schützt sich diese Bebauung selbst. Daher wird der Nutzungskonflikt nicht verschärft und die Pufferfunktion der Mischbaufläche nicht beeinträchtigt.

c) Planerischer Immissionsschutz nach § 50 BImSchG

Auch die Vorgaben des § 50 BImSchG hält die Planung ein. Die in Abstimmung mit den zuständigen Immissionsschutzbehörden des Rhein-Kreises Neuss sowie der Bezirksregierung Düsseldorf in den letzten Monaten entwickelte Lösung trägt dem ausdrücklichen Anliegen der Planung nach einer Bestandssicherung der Betriebe im Hafengebiet Rechnung. Zugleich werden innerhalb des Plangebietes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.

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

In diese Abwägung sind zudem die gewichtigen städtebaulichen Belange eingegangen, die für die Planung, insbesondere für die Festsetzung von Mischgebieten an diesem Standort sprechen. Die bislang wenig attraktive Lage des brachliegenden Geländes und die eingeschränkte Zugänglichkeit der Grundstücke behindern seit Jahrzehnten eine angemessene Umnutzung des Geländes. Lediglich im Bereich des UCI Kinos ist es gelungen, eine zentrale Kultur- und Freizeiteinrichtung zu etablieren. Es besteht die Gefahr, dass sich der bestehende städtebauliche Missstand weiter verfestigen würde. Auch die Nutzungsvorgaben des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes „Stadthafen Neuss“ stehen einer rein gewerblichen Nutzung entgegen. Dem innerstädtischen Wohnen kommt danach eine besondere Rolle bei der nachhaltigen Belebung der Innenstadt zu. Nur eine kleinteilige innenstadtypische Nutzungsmischung aus Dienstleistung, Kultur- Bildungs- und Freizeitangeboten und Wohnen erscheint langfristig geeignet, die Attraktivität des Standortes „Innenstadt“ auf Dauer zu sichern. Die Planung greift aktuelle Reurbanisierungs-Tendenzen auf. Die Vermeidung von Flächenverbrauch und die Förderung der Innenentwicklung gehören zu den zentralen Anliegen gegenwärtiger Planung auf allen Ebenen.

Mischgebiet MI 1 im Bereich der Einmündung Collingstraße

Im Mischgebiet MI 1, im Bereich des „Collingplatzes“ können sich innenstadtypische gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss (z. B. Gastronomie am Hafen, die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden) sowie Büros / Praxen für Freiberufler und Wohnungen in den Obergeschossen ansiedeln. Der kompakte Block südlich des „Collingplatzes“ wäre aufgrund seiner exponierten Lage im Stadtgrundriss auch für ein kleineres Büro-/Geschäftshaus geeignet.

Mischgebiet MI 2, nördlich der Hapterschließung

Das Mischgebiet MI 2 nördlich der Hapterschließung vom „Collingplatz“ unterscheidet sich ausschließlich durch den kompletten Ausschluss des Einzelhandels vom Mischgebiet MI 1. Im MI 2 sind keine Nachbarschaftsläden vorgesehen.

Ausschluss von Wohnen (MI 1 und MI 2)

Im Mischgebiet MI 1 ist eine Teilfläche, im Mischgebiet MI 2 sind zwei Teilflächen gekennzeichnet, bei denen die nach § 6 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO allgemein zulässigen Wohngebäude nicht zulässig sind. Der „Wohnausschluss 1“ bezieht sich auf alle Geschosse, der „Wohnausschluss 2“ nur auf die Geschosse oberhalb des 3. Obergeschosses.

Der Wohnungsausschluss in diesen Teilbereichen ist aus Lärmschutzschutzgründen erforderlich. Der im Plangebiet vorgefundene Lärmkonflikt wirkt sich insbesondere zulasten der Wohnnutzung im Mischgebiet aus, da die Orientierungswerte für Mischgebiete lediglich nachts überschritten werden. Gerade für die Wohnnutzung war der Konflikt somit planerisch zu bewältigen (dazu näher Begründung zum integrierten Immissionsschutzkonzept unter „Gewerbelärm“).

Der Wohnungsausschluss ist nur für einzelne Flächen festgesetzt, so dass der allgemeine Charakter eines Mischgebietes gewahrt bleibt. Im mit „Wohnausschluss 1“ gekennzeichneten Bereich im Norden des Mischgebietes MI 2 ist derzeit eine Hotelnutzung angedacht.

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

Im Plangebiet werden die in den Mischgebieten MI 1 und MI 2 zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen gem. § 1 Abs. 5 BauNVO ausgeschlossen, da sie dem zu entwickelnden Gebietscharakter nicht entsprechen. Eine Ansiedlung derart großflächiger Betriebe ist nirgends im Plangebiet realisierbar, ohne dass funktionale und gestalterische Beeinträchtigungen zu befürchten wären. Tankstellen sind darüber hinaus wegen des zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommens (Immissionsschutz) ausgeschlossen. Der Bedarf an Tankstellen ist durch die etwa 400 m nördlich liegende Shell- Tankstelle an der Düsseldorf Straße gedeckt.

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

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

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

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

Um solchen Tendenzen entgegen zu treten und die städtebauliche Ordnung langfristig zu bewahren ist es Zielsetzung, die Ansiedlung von Vergnügungsstätten gemäß § 6 Abs. 3 BauNVO sowie zum Teil gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO planungsrechtlich zu steuern und diese in den sensiblen Bereichen (direkte Nähe zur Innenstadt) auszuschließen.

Ausschluss von Einzelhandel (MI 1 und MI 2)

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

Eine Grundlage für den Einzelhandelsausschluss bildet das Einzelhandelskonzept der Stadt Neuss aus September 2009. Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches nach dem Einzelhandelskonzept. Insbesondere gehört es nicht mehr zum zentralen Versorgungsbereich „Innenstadt“. Im Einzelhandelskonzept wird besonders darauf Wert gelegt, dass im Nahbereich der zentralen Versorgungsbereiche diese nicht ausufern.

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

Ausgenommen von dem Einzelhandelsausschluss sind im Mischgebiet MI 1 nur die Nachbarschaftsläden. In den textlichen Festsetzungen wurde die Bezeichnung „Nachbarschaftsläden (Einzelhandelsbetriebe mit einer Nutzfläche von höchstens 400 m²)“ gewählt, da dieser Anlagentyp in ständiger höchstgerichtlicher Rechtsprechung als festsetzungsfähig anerkannt ist (BVerwG, Beschl. v. 8.11.2004 – 4 BN 39/04; BVerwG, Beschl. v. 18.2.2009 – 4 B 54/08). Die Formulierung dient insofern der Rechtssicherheit.

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

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

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

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

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

Allgemeines

Bei den Gewerbegebieten im Plangebiet handelt es sich um sog. „eingeschränkte“ Gewerbegebiete, bei denen von ansiedlungswilligen Unternehmen erhöhte Anstrengungen beim betrieblichen Immissionsschutz verlangt werden (Lärmemissionskontingente, Ausschluss besonders störender Nutzungen etc.). In einzelnen Fällen (GE 1* und GE 2*) sind von vornherein nur nicht wesentlich störende Betriebe zulässig. Diese durchaus beachtliche Einschränkung der gewerblichen Grundstücksnutzung wird abgeleitet aus der besonders empfindlichen städtebaulichen und immissionsschutzrechtlichen Situation an der Nahtstelle von Innenstadt und Hafen.

Der geringere Schutzanspruch dieser Gewerbegebiete einerseits und ihr vermindertes, durch Festsetzung gedrosseltes Emissionsverhalten andererseits lässt diese Gebiete sozusagen als Puffer zwischen unverträglichen Nutzungen wirken.

Ausschluss von Vergnügungsstätten und Sexgewerbe

In den eingeschränkten Gewerbegebieten sind Vergnügungsstätten sowie Betriebe des Sexgewerbes aufgrund der Nähe zur Innenstadt ausgeschlossen.

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

Um solchen Tendenzen entgegen zu treten und die städtebauliche Ordnung langfristig zu bewahren ist es Zielsetzung, die Ansiedlung von Vergnügungsstätten gemäß § 6 Abs. 3 BauNVO sowie zum Teil gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO planungsrechtlich zu steuern und diese in den sensiblen Bereichen (direkte Nähe zur Innenstadt) auszuschließen.

Wohnungen

In den eingeschränkten Gewerbegebieten sind Wohnungen aller Art ausgeschlossen, weil diese Nutzungen Schutzansprüche gegenüber den im Hafen ansässigen Industriebetrieben entwickeln und die Betriebe in ihrer Entwicklung einschränken können. Da die angrenzenden Innenstadtblöcke bzw. die geplanten Baublöcke im Mischgebiet bereits ausreichend Wohnraum in der Nähe der geplanten Gewerbebetriebe zur Verfügung stellen, wird es nicht als erforderlich angesehen, darüber hinaus immissionsbelastetes Wohnen innerhalb der Gewerbegebiete zuzulassen.

Ausschluss von Einzelhandel

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

Eine Grundlage für den Einzelhandelsausschluss bildet das Einzelhandelskonzept der Stadt Neuss aus September 2009. Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches nach dem Einzelhandelskonzept. Insbesondere gehört es nicht mehr zum zentralen Versorgungsbereich „Innenstadt“. Im Einzelhandelskonzept wird besonders darauf Wert gelegt, dass im Nahbereich der zentralen Versorgungsbereiche diese nicht ausufern. Für Gewerbegebiete wird im Einzelhandelskonzept (S. 208) empfohlen, von der Steuerungsmöglichkeit des Einzelhandels Gebrauch zu machen, um keine bodenrechtlichen Spannungen hervorzurufen. Daher ist der zentrenrelevante Einzelhandel im Plangebiet grundsätzlich ausgeschlossen.

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

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

Zudem sieht auch das Einzelhandelskonzept für die Stadt Neuss im Plangebiet keine Konzentration von nicht zentrenrelevantem Einzelhandel vor. Daher ist nicht nur der zentrenrelevante, sondern grundsätzlich auch der nicht zentrenrelevante Einzelhandel im Plangebiet nach § 1 Abs. 5 BauNVO ausgeschlossen.

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

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

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

Die Größenbegrenzung für die Verkaufsstellen des Annexhandels dient hierbei nicht der Beschreibung des Betriebstyps, sondern der Rechtsklarheit, indem sie von vornherein einen Missbrauch durch übergroße Geschäfte ausschließt. Die Größenbegrenzung ist mit 15% der Geschossfläche bzw. 100 m² durchaus restriktiv gewählt, da die Rechtsprechung gerade bei diesbezüglich großzügigeren Rückausnahmen schon den Widerspruch zur Grundprämisse der Einzelhandelskonzentration auf die Zentren moniert hat.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

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

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

Der Hinweis auf die fehlende Zentrenrelevanz solcher Betriebe verdeutlicht vielmehr, dass speziell Autohäuser auch und gerade wegen ihrer regelmäßig mit werkstattbezogenen Dienstleistungen verbundenen Angebotspalette zu den Sonderformen des Einzelhandels gehören, die – wie die Verkaufsstellen

des Annexhandels – typischerweise in Gewerbegebieten anzutreffen sind und nach der planerischen Konzeption der Stadt Neuss dort zulässig sein sollen. Dies gilt im Plangebiet auch für Autohandelsbetriebe, die die Grenze zur Großflächigkeit überschreiten. Wird großflächiger Einzelhandel mit Kraftfahrzeugen in einem der Gewerbegebiete im Plangebiet zugelassen, sind die negativen Auswirkungen des § 11 Abs. 3 BauNVO nicht zu erwarten. Schon in der Begründung des Verordnungsgebers zu der 1986 erfolgten Ergänzung um den § 11 Abs. 3 Satz 4 BauNVO wird betont, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe, vor allem, wenn sie wegen ihres Warenangebots (z. B. Möbelmärkte, Kraftfahrzeughandel) auf größere Flächen angewiesen sind, auch bei einer größeren Geschossfläche als 1.200 m² keine nachteiligen Auswirkungen haben müssen.

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

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

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

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

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

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

Ein Kiosk hat regelmäßig eine Verkaufsfläche von bis zu 50 m². Im Einzelfall mag der Kiosk aber auch geringfügig größer sein. Da aber die Betriebsart „Kiosk“ beinhaltet, dass die Verkaufsfläche nicht deutlich größer ist, wird eine explizite Verkaufsflächenbeschränkung für nicht erforderlich gehalten. Um die

im Plangebiet Beschäftigten adäquat mit den genannten Waren des täglichen Bedarfs zu versorgen, reicht nach Auffassung der Stadt Neuss aus, Kioske nicht allgemein, sondern ausnahmsweise zuzulassen.

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 1* im Anschluss an das UCI Kino

Im Süden des Teilgeltungsbereiches West wird ein eingeschränktes Gewerbegebiet GE 1* im Sinne einer abgestuften Nutzungsintensität und Schutzbedürftigkeit festgesetzt, um zwischen den emittierenden Industriebetrieben auf der Hafenmole 1 (z. B. Ölmühle Thywissen, Vetten-Krane, Thomy AG, Entfernung ca. 150 - 300 m) sowie dem unmittelbar angrenzenden Anliefer- und Wirtschaftshof des UCI Kinos einerseits und den Wohnnutzungen westlich der Rheintorstraße andererseits zu vermitteln.

Durch die ausschließliche Zulässigkeit nicht wesentlich störender Betriebe, also von innenstadttypischen gewerblichen Nutzungen, wie sie auch grundsätzlich in einem Mischgebiet anzutreffen wären, wird erreicht, dass aus dem Gebiet heraus nicht mit einer zusätzlichen Verschärfung der Lärmsituation gerechnet werden muss.

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 2* im Bereich der historischen Speichergebäude

Die denkmalgeschützten Getreide- und Stückgut Speicher sollen umgenutzt und ergänzt werden. Der imposante Altbaubestand der Neusser Lagerhausgesellschaft bietet dabei einzigartige Möglichkeiten, hochwertige gewerbliche Nutzungen in historischen Industriegebäuden mit ihrem unverwechselbaren Charme anzubieten. Das Spektrum möglicher Nutzungen ist angesichts der Lagegunst und der attraktiven baulichen Hülle besonders groß.

In Ergänzung des Altbaubestandes ist eine Bebauung an der Düsseldorfer Straße vorgesehen, die in den Obergeschossen an die historischen Speicher angebaut werden kann. An dieser Stelle wurde im Vorfeld des Bauleitplanes u. a. die Errichtung eines Hotels untersucht. Die Betriebe müssen sich an die Begrenzung durch das festgesetzte Lärmemissionskontingent halten.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 3* im Norden

Ähnlich wie das südliche GE 1* dient dieses etwas zurückgezogene Gewerbegebiet GE 3* im Norden des Plangebietes als Puffer zwischen dem nördlich angrenzenden Logistikunternehmen Zietzschmann und den zukünftig umgenutzten denkmalgeschützten Speichergebäuden der Neusser Lagerhausgesellschaft.

Das Gewerbegebiet am Ende der neuen Erschließungsstraße bietet sich zunächst für eine eher lockere Gewerbebebauung auf großen zusammenhängenden Flächen an. Die Stellplätze lassen sich hier kostengünstig ebenerdig unterbringen. Das Gelände eignet sich in erster Linie für kleinere und mittlere Gewerbebetriebe, die in der in der Innenstadt regelmäßig große Schwierigkeiten haben angesichts zunehmend steigender Immissionsschutzauflagen ausreichend Werkstatt- und Lagerflächen vorzuhalten. Hier kann ein sog. „Handwerkerhof“ Abhilfe schaffen, indem er innerstädtisch orientierten Betrieben aus dem Handwerk einen verbrauchernahen Standort anbietet. Daneben wäre die Fläche zwischen den Gleisen der Hafenbahn und der Kaianlage am Hafenbecken 1 auch geeignet für Betriebe, die im Hafen ihre Dienstleistungen anbieten (hafenaffine Nutzungen).

Gewerbebetriebe der Abstandsklassen I bis VI des Abstandserlasses NRW und Anlagen mit vergleichbarem Störgrad sind unzulässig. Die Betriebe müssen sich außerdem an die Begrenzung durch das festgesetzte Lärmemissionskontingent halten. Um die Auswirkungen von Störfällen in Betrieben, die mit gefährlichen Stoffen umgehen, möglichst gering zu halten, wird die Zulässigkeit von sog. „Störfallbetrieben“ stark eingeschränkt. Die genannten Festsetzungen dienen dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Gewebelärm und schaffen bereits auf der Ebene der Bauleitplanung Planungssicherheit für die ansiedlungswilligen Unternehmen.

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 4* auf der Westseite der Hafenmole 1

Die gewerblich / industrielle Folgenutzung auf dem ehemaligen Case-Gelände wird entsprechend der örtlichen Verhältnisse und dem zu erwartenden Störgrad der anzusiedelnden Betriebe und Anlagen gegliedert. Die Festsetzung eines Gewerbegebietes im westlichen Teil der Hafenmole orientiert sich dabei

an der tatsächlichen planungsrechtlichen Ausgangslage. Angesichts der Nähe zur Innenstadt wird deutlich, dass eine stadtverträgliche Hafennutzung auf dem ehemaligen Case-Gelände in jedem Fall mit besonderen Anforderungen beim Immissionsschutz verbunden sein wird. Eine uneingeschränkte GE/GI-Nutzung, wie sie z. B. in den zentralen Bereichen des Neusser Hafens anzutreffen ist, kann sich in diesem Teilbereich nicht entfalten. Das bedeutet, dass die Festsetzungen des Bebauungsplanes der Ansiedlung eines Unternehmens entgegenstehen können, das unabhängig von seiner Größe einen industriellen Charakter aufweist. Solche „erheblich belästigenden Betriebe“ sind grundsätzlich nur in einem Industriegebiet zulässig. Viele der in der Tiefe des Neusser Hafens ansässigen Betriebe (z. B. Recycling, Großbetriebe der Lebensmittelindustrie etc.) können aufgrund der besonderen Anforderungen an der Nahtstelle zur Innenstadt und den erhöhten Immissionsschutzauflagen hier nicht angesiedelt werden.

Dies ist allerdings nicht den neu hinzutretenden Baugebieten am Innenstadtrand geschuldet, sondern ist Ausdruck der bereits heute bestehenden Konfliktsituation, wie auch im Rahmen der begleitenden Schallschutzuntersuchung deutlich wurde. Betrachtet man andererseits die gewerblichen Ansiedlungen der letzten Jahre in vergleichbaren Situationen, so fällt auf, dass durchaus nicht mehr alle Hafenanlieger auf den weiten Spielraum eines Industriegebietes angewiesen sind. Die immer stärkere Ausdifferenzierung innerhalb der Logistikbranche führt u. a. dazu, dass zunehmend auch weniger stark emittierende Betriebe Hafenflächen nachfragen.

In der Historie der Planung erfolgte seinerzeit die Integration des Teilgeltungsbereiches Ost in das Plangebiet, um eine Nutzungszonierung vornehmen zu können. Der Plangeber griff damals eine diesbezügliche Anregung der Bezirksregierung Düsseldorf auf und konnte so das planerische Konzept zur Bewältigung des Immissionskonflikts an der Nahtstelle zwischen Innenstadt und Hafen um ein weiteres Instrument ergänzen. Dabei handelt es sich nicht um einen durch die vorliegende Planung entstehenden oder verschärften, sondern einen vorgefundenen Lärmkonflikt. An das Industriegebiet im Hafen grenzt nun das GE 4 an, bevor jenseits der Hafenmole 1 die bestehende Wohnbebauung anschließt. Die neu geplanten Mischgebiete fügen sich zwangslos in diese Nutzungszonierung ein, die auch der Bewältigung des bereits bestehenden Lärmkonflikts dient.

Daneben erfahren auch die angrenzenden bestehenden Betriebe keine Einschränkung durch die Festsetzung eines Gewerbe- statt eines Industriegebietes. Innerhalb des Gewerbegebietes GE 4 wurde jegliche Wohnnutzung auch von Betriebspersonal ausgeschlossen. Wohn- und Gewerbenutzungen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Schutzbedürftigkeit gegen Lärm tags/nachts grundlegend (dazu näher unter „Gewerbelärm – Schutzwürdigkeit der Nutzungen im Mischgebiet“). Für den Nachtzeitraum liegt daher im Gewerbegebiet GE 4 sowie im angrenzenden Industriegebiet keine höhere Schutzwürdigkeit als zum Tageszeitraum vor.

Für die angrenzenden Firmen stellen andere vorhandene Bebauungen aufgrund der deutlich strengeren Immissionsrichtwerte die relevanten Immissionsorte dar. Der Bestand an schutzwürdiger Wohnbebauung beschränkt Änderungs- und Erweiterungsbestrebungen im Neusser Hafen also bereits heute. Ein Immissionsrichtwert von 65 dB(A) am Tag und in der Nacht durch die Ausweisung des Gewerbegebietes GE 4 stellt daher keine zusätzliche Einschränkung für Industriebetriebe im Umfeld dar.

Für das Gewerbegebiet GE 4 wurde mit der pauschalen Festsetzung der Anforderungen gemäß Lärmpegelbereich III auch ein passiver Schallschutz festgesetzt. Gewerbebetriebe der Abstandsklassen I bis V des Abstandserlasses NRW und Anlagen mit vergleichbarem Störgrad sind unzulässig. Die Betriebe müssen sich außerdem an die Begrenzung durch das festgesetzte Lärmemissionskontingent halten. Um die Auswirkungen von Störfällen in Betrieben, die mit gefährlichen Stoffen umgehen, möglichst gering zu halten, wird die Zulässigkeit von sog. „Störfallbetrieben“ stark eingeschränkt. Die genannten Festsetzungen dienen dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Gewerbelärm und schaffen bereits auf der Ebene der Bauleitplanung Planungssicherheit für die ansiedlungswilligen Unternehmen.

6.1.3 Eingeschränktes Industriegebiet GI* auf der Ostseite der Hafenmole 1

Als letztes Glied in der Kette der abgestuften Nutzungen wird am Ostrand der Hafenmole ein eingeschränktes Industriegebiet festgesetzt, das nur noch geringe Einschränkungen der gewerblichen Tätigkeit vorsieht und den Übergang zum unbeplanten Innenbereich auf der industriell geprägten Hafenmole 2 vorbereitet. Hier sind lediglich Betriebe der Abstandsklasse I - IV ausgeschlossen. Zu den festgesetz-

ten Emissionskontingenten, der beschränkten Zulässigkeit von Störfallbetrieben und von Einzelhandel siehe oben (Begründung zu Gewerbegebieten).

6.1.4 Sondergebiet Parkhaus

Das geplante Parkhaus dient dem Stellplatznachweis der umliegenden Baugebiete (GE 2*, GE 3*, etc.), sichert damit die Umnutzung der denkmalgeschützten Speichergebäude und verbessert die Erreichbarkeit des Geländes mit dem PKW. Das geplante Parkhaus ist an allen Seiten von wenig empfindlichen Verkehrs- und Hafenflächen sowie von Gewerbebetrieben umgeben, so dass mit Immissionskonflikten nicht zu rechnen ist.

Für das Parkhaus wird ein Sondergebiet festgesetzt, da keine der Festsetzungsmöglichkeiten des § 9 Abs. 1 BauGB dem Ziel der Festsetzung gerecht wird und sich das Gebiet nach § 11 Abs. 1 BauNVO wesentlich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 BauNVO unterscheidet.

Eine Festsetzung als öffentliche Parkgarage nach § 9 Abs. 1 Nr. 11, 2. Alt. BauGB kommt nicht in Betracht, da das Parkhaus primär privaten Stellplatzbedarf decken statt öffentliche Parkflächen zur Verfügung stellen soll. Die Festsetzung von Gemeinschaftsstellplätzen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB scheidet nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aus, da das Parkhaus nicht nur den Stellplatzbedarf mehrere Baugrundstücke eines Baugebiets decken soll, sondern die erforderlichen Stellplatzflächen für die Kraftfahrzeuge der Bewohner oder Arbeitnehmer aus mehreren Baugebieten hier konzentriert werden sollen. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesverwaltungsgericht etwa bereits ein Sondergebiet „Stellplätze“ akzeptiert.

Die ältere höchstrichterliche Rechtsprechung bot demgegenüber die Möglichkeit an, Parkhäuser als Fläche mit besonderem Nutzungszweck nach § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB festzusetzen. Der besondere Nutzungszweck ergibt sich dann aus dem Angewiesensein der zuzulassenden Anlage oder Einrichtung auf einem bestimmten Standort.

Die Möglichkeiten der Festsetzung von Flächen und Einrichtungen nach § 9 Abs. 1 BauGB und der von Sondergebieten schließen sich nicht grundsätzlich aus. Hier wurde dem Sondergebiet der Vorzug gegeben, weil der beplanten Fläche Baugebietscharakter gegeben werden soll. Das Parkhaus hat durchaus bedeutsamen Flächenbedarf und setzt bei Ausnutzung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung eine doch erhebliche Bautätigkeit voraus, die aus Sicht der Stadt Neuss den Charakter einer Fläche mit besonderem Nutzungszweck übersteigt.

Auch besteht der nach § 11 Abs. 1 BauNVO erforderliche wesentliche Unterschied zu anderen Baugebieten, insbesondere zum Gewerbegebiet. Um die angrenzenden Nutzungen im Plangebiet realisieren zu können, damit also die Planung im Ganzen „funktioniert“, ist die Schaffung von ausreichend Stellplätzen in großer räumlicher Nähe Bedingung. Unmittelbar angrenzend an das GE 2*, das die historischen Speichergebäude umfasst und den größten Stellplatzbedarf auslöst, ist dafür die geeignete Fläche, die nach dem planerischen Willen der Stadt Neuss daher für diesen alleinigen Zweck ausgewiesen werden soll.

Wollte man mit diesem Ziel ein Gewerbegebiet festsetzen, müsste man nach § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO alle im Gewerbegebiet typischerweise vielgestaltigen Nutzungen bis auf die gewollte Parkhausnutzung ausschließen. Ob dies regelungstechnisch zulässig wäre und ob das Ergebnis noch die Bezeichnung „Gewerbegebiet“ verdient hätte, ist sehr zweifelhaft.

Mit Rücksicht darauf ist die Festsetzung eines Sondergebietes hier städtebaulich gerechtfertigt. Durch die Festsetzung des Sondergebiets sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen gerade und ausschließlich für das an diesem Standort erforderliche Parkhaus geschaffen werden. Wird ein Sondergebiet festgesetzt, indem die Nutzungen eines Gebietstyps so eingengt werden, dass das Sondergebiet als Baugebietsrelikt unter Aufgabe der allgemeinen Zweckbestimmung erscheint, ist den Erfordernissen des § 11 Abs. 1 BauNVO nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts regelmäßig Rechnung getragen.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

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

6.2.1 Höhe baulicher Anlagen

Der Bebauungsplan setzt in ausgewählten Baugebieten Mindest- und Maximalhöhen der baulichen Anlagen fest, in denen aufgrund der geplanten Baustruktur eine alternativ ebenfalls mögliche Steuerung der Höhenentwicklung über die Zahl der Vollgeschosse nicht zu einem befriedigenden Ergebnis führt oder dieses aus Lärmschutzgründen notwendig wird. So lassen sich z. B. Industrieanlagen (Fördereinrichtungen, Silos, Lager, Maschinen etc.) i.d.R. nur sehr unzulänglich mit dem Mittel des Vollgeschosses nach BauNVO beschreiben. In den Mischgebieten MI 1 und MI 2 ist die Festsetzung von Mindest- und Maximalhöhen aufgrund der Lärmschutzthematik notwendig. Bei dem Gewerbegebiet GE 1*, in dem nur nicht wesentlich störende Betriebe zulässig sind (z. B. Büro) reicht dagegen die Zahl der Vollgeschosse zur Sicherstellung stadtgestalterischer Absichten aus. Die Festsetzungen im Einzelnen:

Mischgebiete MI 1 und MI 2

Die Mischgebiete MI 1 und MI 2 sind von der Rheintorstraße durch Verkehrslärm und vom Hafen durch Gewerbelärm vorbelastet. Daher beruht das städtebauliche Konzept darauf, dass mehrere lärmgeschützte Innenhöfe entstehen, die allseits von abschirmender Riegelbebauung umgeben sind. Eine Festsetzung zur abweichenden Bauweise gewährleistet, dass die Umbauung der Höfe lückenlos erfolgt (siehe Begründung zu „Bauweise“), durch die Festsetzung einer Bedingung wird erreicht, dass Wohnnutzung erst zulässig ist, wenn ein jeweils vollständig umbauter Hof entstanden ist (siehe Begründung zu „Allseits umbaute Höfe - Bedingung“).

Auch die Höhenfestsetzungen dienen – neben ihrer städtebaulichen Bedeutung - dem Lärmschutz. Um eine hinreichende Abschirmung der Innenhöfe von Verkehrs- sowie Gewerbelärm zu gewährleisten, ist eine Festsetzung von Mindest- und Maximalhöhen jeweils zur Düsseldorfer / Rheintorstraße und zum Hafen erforderlich. Die Höhenangaben wurden im Rahmen einer Worst-Case-Betrachtung errechnet, die für den Gewerbelärm im Hafen vorgenommen wurde (siehe Begründung zu „Gewerbelärm“).

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Die in der Planzeichnung festgesetzten Höhen verbinden das architektonische und städtebauliche Grundkonzept mit einer Lösung der Lärmproblematik. Durch die Festsetzung der Mindesthöhe von 57,7 m entlang der Hafenkante (Kopfgebäude und Lärmschutzwand) und der Maximalhöhe von 53,7 m zur Düsseldorfer bzw. Rheintorstraße ist sichergestellt, dass die Richtwerte der TA Lärm an den Innenfassaden (Innenhöfen (A) – (E)) eingehalten werden, wenn die allseitige Umbauung des jeweiligen Hofes realisiert wird. Die jeweiligen zusätzlich festgesetzten Maximal- bzw. Mindesthöhen ermöglichen einen Spielraum im Rahmen des Angebotsbebauungsplanes, welcher mit dem Lärmkonzept vereinbar ist.

Im Rahmen des Angebotsbebauungsplans kann jedoch nicht sicher gestellt werden, dass alle Baublöcke zeitgleich errichtet werden. Bei dem Bau von nur einem Baublock sind dessen Außenfassaden im Süden und Norden nicht ausreichend vor dem Gewerbelärm geschützt. Dieser Schutz entsteht erst, wenn der benachbarte Baublock angebaut wird und die Nord- bzw. Südfassaden dadurch von der Außen- zur abgeschirmten Innenfassade werden.

Es muss jedoch auch für den Zeitraum Sorge getragen werden, in dem ein isolierter Baublock errichtet ist. Daher werden auf den in Ost-West-Richtung verlaufenden Gebäuderiegeln Lärmschutzwände mit einer Höhe von 57,7 m üNN festgesetzt. Diese Lärmschutzwände übernehmen demnach im dem Fall der abschnittswisen Realisierung (nach derzeitigem Kenntnisstand sind die Lärmschutzwände dann auf den Ost-West ausgerichteten ‚Kammgebäuden‘ notwendig) den Lärmschutz, der im Fall einer zeitgleichen Realisierung aller Baublöcke durch den mindestens 57,7 m hohen Gebäuderiegel entlang der Hafenkante erfolgt.

Auf die festgesetzten Lärmschutzwände auf den in Ost-West-Richtung verlaufenden Gebäuderiegeln kann nach den getroffenen Festsetzungen verzichtet werden, wenn und soweit nachgewiesen wird, dass durch die auf dem Grundstück errichtete Bebauung ein gleichwertiger Lärmschutz für das jeweilige Baugebiet dauerhaft gewährleistet wird. Dies ist z. B. der Fall, wenn die Hafenkante bereits gebaut ist. Von dieser Ausnahmeregelung kann also beispielsweise Gebrauch gemacht werden, wenn mehrere Blöcke oder das gesamte Vorhaben zeitgleich errichtet werden.

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 2* - Speichergebäude

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

Sondergebiet Parkhaus

OK = 55,5 m üNN; das entspricht genau der Traufhöhe des angrenzenden denkmalgeschützten Getreide-Lagerhauses (nicht dem späteren Aufbau im Norden) und ermöglicht bei einer zu erwartenden Eingangs-/Zufahrtshöhe auf Straßenniveau (37,3 m üNN) ein ca. 18 m hohes Gebäude, in dem etwa sechs Parkebenen à 3 m Geschosshöhe Platz finden. Eine Beeinträchtigung des benachbarten Denkmals ist nicht zu befürchten.

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 3* im Norden des Teilgeltungsbereiches West

OK = 50 m üNN; damit können auf dem ca. 37,5 m üNN hohen Gelände bis zu 12,5 m hohe Gewerbegebäude errichtet werden; z. B. Gewerbehallen mit 10 m lichter Höhe unter Binder, oder bis zu dreigeschossige Verwaltungsgebäude. Die geplante Gebäudehöhe beeinträchtigt nicht die benachbarte Hochstraße (Spaghettiknoten) und ist für die zu erwartende Gebäudetypologie eines Handwerkerhofes für kleine und mittlere Betriebe in jedem Falle ausreichend. Nachbarschaftliche Belange sind angesichts der gewerblich geprägten Umgebung nicht betroffen, eine gestalterische Beeinträchtigung des Baudenkmals „Getreide-Lagerhalle“ ist schon aufgrund der Entfernung ausgeschlossen (über 100 Meter).

Eingeschränktes Gewerbegebiet GE 4* auf der Hafenmole 1

OK = 54,0 m üNN; unter der Maßgabe, dass das gegenwärtig auf ca. 36,5 m üNN gelegene Brachland im Zuge einer hochwasserangepassten Neubesiedelung auf die HQ 100 – Höhe von 37,5 m üNN angeschüttet wird, können dann bis zu 16,5 m hohe Gewerbegebäude und Anlagen errichtet werden. Das entspricht in etwa der Höhe der viergeschossigen Riegelgebäude im gegenüberliegenden Hafenquartier. Die Beschränkung der Gebäudehöhe ist auch im Interesse einer verträglichen Nachbarschaft mit dem unmittelbar angrenzenden Uferpark erforderlich. Durch Geländemodellierung und dichte Bepflanzung im östlichen Bereich des Parks (an der Grenze zum Gewerbegebiet) gelingt es, die hohen Gewerbegebäude zumindest in Teilen vom Park abzuschirmen.

Eingeschränktes Industriegebiet GI*

OK = 64 m üNN; hier sind bei einer zukünftigen Geländehöhe von 37,50 m üNN bis zu 26,5 m hohe Industrieanlagen zulässig. Das entspricht in etwa der Höhe des südlich angrenzenden Thomy Gebäudes (First: 66 m üNN). In ca. 200 m Entfernung vom zukünftigen Innenstadtrand sind negative gestalterische Auswirkungen auf das Hafenquartier durch die regelmäßig sehr großmaßstäblichen Industrieanlagen nicht mehr zu befürchten.

6.2.2 Grundflächenzahl

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

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

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

Die gewählten Dichtewerte orientieren sich am Bestand, greifen innenstadtypische Strukturmerkmale der umgebenden Bebauung auf und tragen der Forderung nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rechnung.

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

Das Straßennetz in der unmittelbaren Umgebung ist – gerade auch unter Berücksichtigung der in einem städtebaulichen Vertrag mit einem Grundstückseigentümer im Plangebiet geregelten Ausbaumaßnahmen - in der Lage, den planbedingten Zusatzverkehr aufzunehmen, so dass eine weitergehende Begrenzung der Bodennutzung auch aus diesem Grunde nicht erforderlich ist. Die negativen Auswirkungen, die generell mit einer Verdichtung einhergehen (geringer Freiflächenanteil, stadtklimatische Defizite, Störung durch Kfz- Emissionen, etc.) sind durch städtebauliche Rahmenbedingungen (nahezu verkehrsfreier Innenraum, vollständiger Stellplatznachweis in der Tiefgarage) und geeignete grünordnerische Festsetzungen (Anpflanzen von Bäumen und Hecken etc.) ausgeglichen. Daneben stehen zusätzliche Spiel- und Aufenthaltsflächen auf der angrenzenden Hafenpromenade und dem geplanten Uferpark zur Verfügung. Das anfallende Niederschlagswasser wird ortsnahe dem Wasserkreislauf wieder zugeführt (Einleitung in das Hafenbecken 1).

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

Im eingeschränkten Gewerbegebiet GE1* wird ein kompakter innerstädtischer Baublock entstehen, der sich in seiner Höhe und Gebäudetypologie an der Umgebungsbebauung orientiert. Die Gebäude stehen dabei auf einem hochwassersicheren Sockel (37,5 m üNN), der von der südlichen Plangebietsgrenze wie ein Schiffsbug nach Norden ragt. Der Grundstücksverlauf wird durch die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen vorgegeben, die in ihrer Dimensionierung nicht zu verändern sind. Angesichts dieser außergewöhnlichen Situation ist damit zu rechnen, dass das gesamte Grundstück zwischen der heutigen Hafenrampe im Westen und der Hafenpromenade im Osten mit einer Tiefgarage unterbaut werden muss, um den Stellplatzbedarf zu decken. Negative städtebauliche Auswirkungen sind mit der vollständigen Versiegelung nicht verbunden. Das Niederschlagswasser wird nach geeigneter Vorreinigung und Rückhaltung ortsnahe dem Hafenbecken 1 zugeführt.

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

6.2.3 Geschoßflächenzahl

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

Baugebiet	Festgesetzte GFZ	Obergrenze der GFZ nach § 17 BauNVO
GE 1*	2,2	2,4
MI 1	2,1	1,2
MI 2	2,0 bzw. 2,1	1,2
GE 2*	3,6	2,4
Sondergebiet Parkhaus	4,7	2,4
GE 3*	1,2	2,4
GE 4*	-	2,4
GI*	-	2,4

Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO

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

a) Abrundung der innerstädtischen Bebauung

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

b) Schaffung einer prägnanten städtebaulichen Großform am Hafenrand

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

c) außergewöhnliche technische Rahmenbedingungen

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

d) Abschirmung vom Straßen- und Gewerbelärm

Die Planung sieht eine durchgehend viergeschossige geschlossene Bebauung entlang des stark befahrenen Straßenzuges Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße sowie eine vier- bis sechsgeschossige Bebauung zum Hafen vor, um das Hafenquartier vom Verkehrs- und Gewerbelärm abzuschirmen. Aus diesem Grunde ist eine hohe Verdichtung am westlichen und östlichen Rand des Gebietes unerlässlich. Zudem sind gerade die allseits umschlossenen Innenhöfe wesentlicher Bestandteil des Immissionsschutzkonzeptes.

e) außergewöhnlicher Grundstückszuschnitt

In MI 1 (Collingplatz) und im Sondergebiet Parkhaus nördlich der denkmalgeschützten Speicher der Neusser Lagerhausgesellschaft führt der außergewöhnliche Grundstückszuschnitt bzw. die geringe Grundstückstiefe zwischen angrenzenden Verkehrsflächen zu einer zwangsläufigen Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO, wenn auch an diesen exponierten Stellen innenstadttypische markante Baukörper errichtet werden sollen.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

f) Erhalt denkmalgeschützter Bausubstanz

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

Die Überschreitung der Obergrenzen in den einzelnen Baugebieten und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen

a) MI 1

In MI 1, entlang des Collingplatzes, führt die beengte Grundstückssituation, der Zwang zu einer geschlossenen Straßenrandbebauung (Immissionsschutz) und die beabsichtigte stadträumliche Betonung (Überhöhung) der Platzrandbebauung am Collingplatz zu einer besonders kompakten und verdichteten Bauform. Die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung für Mischgebiete werden deutlich überschritten (GFZ 2,1 statt 1,2).

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

b) MI 2

Im Mischgebiet MI 2 werden die Obergrenzen des § 17 BauNVO für Mischgebiete ebenfalls deutlich überschritten (GFZ 2,0 im südlichen Bereich bzw. 2,1 im nördlichen Bereich statt 1,2). Innerhalb des Mischgebietes MI 2 erfolgt eine unterschiedliche Festsetzung bezüglich der Geschossflächenzahl. Aufgrund der deutlichen Überschreitung der Obergrenzen der GFZ gemäß § 17 BauNVO wurden während des Bebauungsplanverfahrens differenzierte Betrachtungen für die Umsetzung der Festsetzungen durchgeführt, aus denen sich unterschiedliche Werte für die GFZ ergeben.

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

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

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

c) GE 2* und Sondergebiet Parkhaus

Die denkmalgeschützten Speichergebäude der Neusser Lagerhausgesellschaft liegen in einem schmalen Grundstücksstreifen zwischen der Hafenpromenade im Osten und den diversen Verkehrsanlagen im

Westen (Düsseldorfer Straße, neue Erschließungsstraße, ansteigende Rampe zur Hochstraße, Bahn-
gleise) und verfügen bis auf einen kleinen Wirtschaftshof über keine nennenswerten privaten Freiflächen.
Gleichzeitig weist dieses historische Ensemble nach Umbau, denkmalverträglichem Rückbau und punk-
tueller Ergänzung eine Geschossfläche auf, welche allein durch den Erhalt der denkmalgeschützten
Bausubstanz auf dem beengten Grundstück zu einer deutlichen Überschreitung der Obergrenzen der
BauNVO (3,6 statt 2,4) führt.

Unmittelbar nördlich der o. g. denkmalgeschützten Speicher schließt sich ein geplantes bis zu sechsge-
schossiges Parkhaus an, das u. a. zum Stellplatznachweis beim Umbau der Speicher herangezogen
wird. Auch hier führt das extrem schmale Grundstück (19 - 32 m Tiefe) und die Pflicht zur Schaffung ei-
ner angemessenen Zahl von Stellplätzen zu einer sehr intensiven Grundstücksausnutzung (GFZ 4,7
statt 2,4 für sonstige Sondergebiete). Negative städtebauliche Auswirkungen auf die gewerblich gepräg-
te Nachbarschaft im Westen und Norden sind aufgrund der großen Abstände nicht zu befürchten. Im
Süden schließt das geplante Parkhaus unmittelbar an die denkmalgeschützten Speicher an (Grenzbe-
bauung).

Auswirkungen auf den Verkehr und sonstige öffentliche Belange

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

Beschränkung der Nutzungsintensität in GE 1* und GE 3*

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

Im eingeschränkten Gewerbegebiet GE 3* im Norden des Teilgeltungsbereiches West wird die Intensi-
tät der baulichen Nutzung deutlich verringert (GFZ 1,2), um angesichts der begrenzten Leistungsfähig-
keit der künftig zu ertüchtigenden Einmündung das planbedingte Verkehrsaufkommen am Erschlie-
ßungspunkt Nord zu begrenzen.

6.2.4 Zahl der Vollgeschosse, Festsetzung der Geländeoberfläche

Der Bebauungsplan setzt in den Baugebieten die Zahl der Vollgeschosse wie folgt fest:

Baugebiet	Zahl der Vollgeschosse	Höhe der maßgeblichen Geländeoberfläche m üNN
GE 1*	III - IV	37,5
GE 2*	III - XI	37,5

Festsetzung der Geländeoberfläche

Die Festsetzung der Geländeoberfläche erfolgt u. a. aus Gründen des Hochwasserschutzes. Mit der
Festsetzung einer Geländeoberfläche von 40,2 m bzw. 37,5 werden Hochwasserfreie Ebenen geschaf-
fen. Darüber hinaus ist die Festsetzung im Interesse der Eindeutigkeit und Bestimmtheit der Festset-
zungen zur Geschoßflächenzahl und zur Zahl der Vollgeschosse unverzichtbar. Dadurch, dass z. B. die
hochwassersichere Erschließungsebene des Hafenquartiers in seinem straßenzugewandten Teil ein-
heitlich auf 40,2 m üNN festgesetzt wird, der westlich angrenzende Straßenzug Rheintorstra-
ße/Düsseldorfer Straße aber kontinuierlich von Süden (38,5 m üNN) nach Norden (40,2 m üNN) an-
steigt, lässt sich hinsichtlich der Frage, ab wann die Tiefgarage die Kriterien eines Vollgeschosses er-
füllt (...im Mittel mehr als 1,6 m über Geländeoberfläche...) und damit bei der Ermittlung der GFZ anzu-
rechnen ist, eine hinreichende Planungssicherheit erzielen. Durch die festgesetzte Geländeoberfläche
ist darüber hinaus eine eindeutige Bezugsgröße zur Bestimmung der Abstandflächen gegeben.

Die in der Planzeichnung festgesetzte Geländehöhe (OK GEL) von 40,2 m üNN bzw. 37,5 m üNN darf um bis zu 0,3 m über- bzw. unterschritten sowie im Vorbereich von Wohnungen um bis zu 0,8 m überschritten werden. Die Ausnahmeregelung ist auf der einen Seite notwendig, um ein für die Entwässerung notwendiges Gefälle zu ermöglichen. Auf der anderen Seite sollen hiermit angehobene Vorgärten zugelassen werden.

Die Zahl der Vollgeschosse als Maßstab der Gebäudehöhe

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

a) GE 1*

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

b) GE 2*, Speicherstadt

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

6.2.5 Technische Aufbauten

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

6.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Baugrenzen und Baulinien

Abweichende Bauweise

Bauweise i. S. d. § 22 BauNVO ist die Anordnung der Gebäude auf den Baugrundstücken, und zwar zunächst im Hinblick auf die seitlichen Grundstücksgrenzen. Die Seiten sind von der Verkehrsfläche her zu ermitteln, an der das Grundstück liegt. Nach § 22 Abs. 4 S. 2 BauNVO kann bei der abweichenden Bauweise nicht nur die Anordnung zu den seitlichen, sondern auch zu den vorderen oder hinteren Grundstücksgrenzen festgesetzt werden.

Hier erfolgt die Festsetzung über die abweichende Bauweise aus Lärmschutzgründen. Das Plangebiet ist durch erhebliche Lärmimmissionen vorbelastet, die aus verschiedenen Quellen resultieren. Von Westen her ist das Plangebiet dem Verkehrslärm der Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße, von Osten her dem Gewerbelärm aus dem Hafen ausgesetzt.

Daher ist eine städtebauliche Lösung erforderlich, die eine Abschirmung gegen beide Lärmarten gewährleistet. Hierzu soll vierseitige abschirmende Blockrandbebauung errichtet werden, die in ihrem Inneren lärmgeschützte Höfe entstehen lässt. Die Blockrandbebauung wird durch Baulinien und Baugrenzen vorgegeben, die entstehenden lärmgeschützten Innenhöfe sind in der Planzeichnung mit (A) bis (E)

gekennzeichnet. Aus städtebaulichen Gründen und zur optimalen Ausnutzung der Fläche ermöglicht die Planung vier umbaute Höfe im MI 2 und einen umbauten Hof im MI 1.

Eine wichtige Voraussetzung für den Lärmschutz ist hierbei, dass die Blockrandbebauung lückenlos errichtet wird. Sollte eine Grundstücksgrenze gezogen werden, die einen der Innenhöfe teilt, ist zu gewährleisten, dass innerhalb der Baulinien bzw. Baugrenzen stets an die Grundstücksgrenze gebaut wird, damit der Eigentümer des angrenzenden Grundstücks unmittelbar an das Nachbargebäude anbauen und die Blockbebauung damit fortsetzen bzw. schließen kann. Nur auf diese Weise ist die lückenlose Umbauung der Innenhöfe gewährleistet.

Diese Voraussetzung gilt für alle vier Riegel eines vierseitigen Blocks, nicht nur für die seitlichen Grundstücksgrenzen. Daher ist nicht nur die geschlossene, sondern eine abweichende Bauweise festzusetzen, die sich gerade dadurch von der geschlossenen Bauweise unterscheidet, dass sie nicht nur die seitlichen, sondern zusätzlich die hinteren und die vorderen Grundstücksgrenzen betrifft.

Innerhalb der Mischgebiete MI 1 und MI 2 wird daher eine abweichende Bauweise festgesetzt. Die abweichende Bauweise wird so definiert, dass Gebäude ohne seitlichen, rückwärtigen oder vorderen Grenzabstand gebaut werden müssen. Mit der Festsetzung wird sichergestellt, dass ein Grundstückseigentümer z. B. auch nach einer Teilung des Grundstückes bis an seine Grundstücksgrenze (nicht nur bis an die seitliche Grundstücksgrenze wie bei der geschlossenen Bauweise) heranbauen muss, um so eine geschlossene Blockstruktur sicherzustellen.

Die Festsetzung zur abweichenden Bauweise korrespondiert mit der Festsetzung der „allseits umbauten Höfe“ als Bedingung nach § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BauGB (siehe die dortige Begründung).

Überbaubare Grundstücksfläche, Baulinie, Baugrenze

Der Bebauungsplan sieht in den Mischgebieten an den Außenkanten der Baugebiete die Festsetzungen von Baulinien vor.

Unwirksamer Satzungsbeschluss
Im Zusammenspiel mit der Festsetzung zur abweichenden Bauweise gewährleisten auch die festgesetzten Baulinien, dass das Lärmschutzkonzept funktioniert und geschlossene Innenhöfe entstehen. Geschlossene Innenhöfe sollen auch dann entstehen können, wenn nach etwaigen Grundstücksteilungen die Bereiche, die nach den Festsetzungen einen gemeinsamen Innenhof bilden sollen, unterschiedlichen Grundstückseigentümern gehören. Es soll dann nicht der Fall entstehen, dass ein Eigentümer keine Wohnnutzung etablieren kann, nur weil der andere Grundstückseigentümer auf eine Weise baut, dass der geschlossene Innenhof nicht erreicht werden kann. Vielmehr soll so weit wie möglich verhindert werden, dass ein Grundstückseigentümer die Ausnutzbarkeit des nachbarlichen Grundstücks beeinflusst.

Daher muss jeder Grundstückseigentümer auf seinem Grundstück die Baulinien einhalten und innerhalb der Baulinien auf die Grundstücksgrenzen bauen. Der Nachbar muss anbauen, so dass, wenn alle Grundstückseigentümer eines Innenhofes gebaut haben, ein geschlossener Hof entstanden ist.

Aufgrund der Festsetzung zur abweichenden Bauweise muss ein Bauherr also stets auf die Grundstücksgrenze bauen, jedoch nicht die vollständige Baulinie ausnutzen, sollte sie hinter der Grundstücksgrenze weiterlaufen. Ob die reine Auslegung des § 23 BauNVO dieses Ergebnis zeitigt oder ob hierin weitere nach Art und Umfang bestimmte Ausnahmen von den Festsetzungen der Baulinien nach § 23 Abs. 2 S. 3 BauNVO liegen, braucht der Plangeber nicht zu entscheiden.

Trotzdem könnte die Situation entstehen, dass ein Grundstückseigentümer vorschriftsmäßig baut, der andere aber noch nicht baut. Solange der andere Grundstückseigentümer aber nicht baut und den Innenhof nicht schließt, kann derjenige, der zuerst gebaut hat, die Voraussetzung des geschlossenen Innenhofes nicht erfüllen und damit auch keine Wohnnutzung etablieren. Diese Möglichkeit sieht der Plangeber und nimmt sie in Kauf. Sie ist dem Instrument des Angebots-Bebauungsplans immanent. In einem Angebots-Bebauungsplan können Baumöglichkeiten geschaffen, aber kein Bauzwang auferlegt werden.

Das Lärmschutzkonzept bedingt, dass an den festgesetzten Baukanten die festgesetzten Höhen realisiert werden. Im Bereich des Collingplatzes und im Gewerbegebiet GE 1* spiegelt die Lage der Bauli-

nien auch den Ausdruck eines stadträumlichen und architektonischen Gestaltungswillens wider. Die Tiefen der überbaubaren Grundstücksflächen wurden dagegen lediglich mit Baugrenzen konkretisiert, wo es darum ging, größeren Spielraum bei der baukörperlichen Durchformung der Gebäude zuzulassen, ohne stadträumliche Ziele in Frage zu stellen oder nachbarliche Belange zu gefährden.

a) GE 1*

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

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

Für den angrenzenden Anlieferhof des UCI Kinos sind mit der Grenzbebauung keine Nachteile verbunden (Belichtung, Rettungswege etc.). Das UCI Kino ist ca. 2,5 m höher als der Sonderbaukörper, es kann also nach wie vor von Norden wahrgenommen werden (Werbung). Im Falle einer Erweiterung könnte das Kino bis an die Brandwand ausgedehnt werden, ohne seinerseits Abstandsflächen einhalten zu müssen.

Die Baulinien an den „Hafenköpfen“ sollen sicherstellen, dass die beiden Baukörper von der Hafenpromenade aus als Ensemble wahrgenommen werden (Überbauung der Hafenpromenade, Kranmotiv).

b) MI 1 und MI 2

Baulinien beschreiben hier die stadträumlich besonders wichtigen Raumkanten am „Collingplatz“ und fixieren die genaue Lage der „Hafenköpfe“, also die über die Hafenpromenade hinausragenden Gebäudeteile, die zur Ensemblewirkung des Hafenquartiers beitragen sollen.

Darüber hinaus ist die Lage der Gebäude entlang der Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße sowie entlang der Hafenkante von großer Bedeutung für das Lärmkonzept. Durch Baulinien wird dort jeweils zwingend festgeschrieben, dass die Riegelbebauungen bis fast an die Grenze des Baugebiets reichen. Auch im Norden und Süden schließen die überbaubaren Grundstücksflächen im MI 1 und im MI 2 jeweils mit einer Baulinie ab. Damit ist der Umriss der Bebauung in den Mischgebieten vorgegeben und der abschirmende Effekt für die dadurch entstehenden Innenhöfe gewährleistet.

Nach innen, zu den Höfen hin werden demgegenüber lediglich Baugrenzen festgesetzt. Die Größe der Innenhöfe und damit die Tiefe der Bebauung ist dem Gestaltungswillen des Bauherren überlassen. Insbesondere soll im Rahmen der Angebotsplanung durch die Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen die volle Nutzungspalette eines Mischgebietes ermöglicht werden.

Zurücktreten von technischen Aufbauten in Bezug auf die Baulinien

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

Überschreitung von Baulinien / Baugrenzen

Die Festsetzung zur Überschreitung von Baugrenzen bzw. Baulinien für eingeschossige Eingangsbau- teile und die dazugehörigen Flächen im Untergeschoss erfolgt, um im Rahmen der nachgeordneten

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Baugenehmigungen architektonisch wünschenswerte Gestaltungsspielräume zu ermöglichen, ohne städtebauliche Belange zu beeinträchtigen.

6.4 Flächen für Stellplätze und Garagen, Tiefgaragen sowie Nebenanlagen

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

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

6.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

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

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

6.6 Bepflanzung und Naturschutz

Pflanzmaßnahmen im Mischgebiet

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

Öffentliche Grünfläche im Teilgeltungsbereich Ost - Uferpark

Die öffentliche Grünfläche „Uferpark“ im Westen der Hafenmole 1 stellt ein wichtiges gestalterisches Element zur Standortverbesserung dar. Sie dient als grüne Kulisse gegenüber der geplanten Innenstadterweiterung und schafft zusätzliche Distanz. Der Uferpark soll zukünftig in Höhe des Kinos an der Rheintorstraße über eine neue Fußgängerbrücke an die Hafenpromenade angeschlossen werden (außerhalb des Geltungsbereiches).

Die Grünfläche gliedert sich nach Maßgabe des zugrundeliegenden Freiraumentwurfs von Kipar Landschaftsarchitekten aus dem Jahre 2009 in zwei funktional unterschiedliche Teilbereiche. Unmittelbar angrenzend an das Hafenbecken 1 ist zunächst ein ca. 10 - 15 m breiter und weitgehend ebener Be-

reich vorgesehen, der u. a. einen befahrbaren Weg (Rettungsweg für das Hafenbecken 1, Pflegemaßnahmen im Park) sowie Spiel- und Sportflächen beinhalten wird. Angesichts der großen Abstände sind keine Probleme durch Freizeitlärm zu befürchten, die eine weitere Differenzierung der zulässigen Freizeitnutzung erforderlich machen würden. An der Grenze zum benachbarten Gewerbe- bzw. Industriegebiet ist ein 3 - 5 m hoher begrünter Sichtschutzwall vorgesehen.

6.7 Verkehrsflächen

Äußere Erschließung im Teilgeltungsbereich West

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

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

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

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

Der Bebauungsplan verzichtet darauf, diese Flächen in den Geltungsbereich mit einzubeziehen, da sich alle erforderlichen Flächen im Eigentum der Stadt Neuss befinden. Auch geltendes Planungsrecht (z. B. B-Plan 149) steht einer kurzfristigen Umsetzung nicht im Wege. Der Investor verpflichtet sich darüber hinaus im Rahmen eines Erschließungsvertrages zum ordnungsgemäßen Ausbau der Erschließungsanlagen.

Öffentliche Verkehrsfläche nördlich der Speicherstadt sowie entlang des Mischgebietes

Die heutige Grundstückszufahrt zur Neusser Lagerhausgesellschaft an der Düsseldorfer Straße wird im Zuge der Planung ertüchtigt um dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen aus dem „Handwerkerhof“ (GE 3*), dem geplanten Parkhaus (Sondergebiet Parkhaus) und den künftig deutlich intensiver genutzten Speichergebäuden (GE 2*) gerecht zu werden. Im Verlauf des heute ca. 3,5 m breiten Fahrweges entsteht in dem schmalen Streifen zwischen dem Gleis der Hafenbahn und den Gebäuden eine ca. 6,5 m breite Fahrbahn zzgl. eines einseitigen Gehweges mit einer Wendeanlage am Ende der Straße (Radius 10 m).

Zur Erschließung des Mischgebietes MI 2 wird eine öffentliche Verkehrsfläche zwischen der Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße und dem Mischgebiet MI festgesetzt. Die Planung sieht einen Ein-Richtungs-Verkehr in Richtung Norden vor. Der Querschnitt von 9,0 m sieht dabei einen Schutzstreifen von 0,5 m zur Hafenbahn, einen Parkstreifen von 2,5 m, eine Fahrbahn von 3,5 und einen Gehweg von 2,5 m vor. Im Norden wird die neue Erschließungsstraße südlich der Zuwegung zum Parkhaus um das dort geplante Gebäude (evt. Hotel) weiträumig herumgeführt und an die öffentliche Straße zum Parkhaus als nachrangige Straße angeschlossen.

Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Hafenpromenade“

Die Kaianlagen vom UCI Kino im Süden bis zu den denkmalgeschützten Speichergebäuden der Neusser Lagerhausgesellschaft im Norden werden zukünftig als Hafenpromenade für Fußgänger und Fahrradfahrer umgenutzt. Hier findet zukünftig kein Güterumschlag mehr statt, die Gleise der Hafenbahn werden nicht mehr gebraucht (dazu Begründung zu „Freistellung von Bahnzwecken (Bedingung)“). Im Rahmen der Funktion des Neusser Hafens als Schutz- und Sicherheitshafen stehen die Kaianlagen grundsätzlich auch weiterhin als Anlegeplatz für Binnenschiffe zur Verfügung. Die Fläche umfasst auch den Bereich der Hafenrampe zwischen GE 1* und dem Grundstück der Stadtwerke Neuss. Hier dient

die Hafenpromenade auch der Erschließung der unmittelbar angrenzenden Grundstücke (z. B. Wartung des unterirdischen Regenklärbeckens).

Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Hafen“

Am nördlichen Ende des Gewerbegebietes GE 2*, etwa auf Höhe der denkmalgeschützten Getreide-Verladeanlage endet zukünftig derjenige Teil der Kaianlagen, der zur Hafenpromenade für Fußgänger und Fahrradfahrer umgenutzt werden soll. Nördlich davon schließt sich das abgezaunte Hafengelände an. Hier endet auch das von Norden kommende Betriebsgleis der Hafenbahn (dazu Begründung zu „Freistellung von Bahnzwecken (Bedingung)“). Das geplante Parkhaus benötigt keine Freiflächen auf der Hafenseite, die neu anzusiedelnden Betriebe im „Handwerkerhof“ werden die bestehenden Kaianlagen ggf. für ihren Güter- und Warenumsatz nutzen.

Bahnflächen

Die bahngewidmeten Flächen werden, soweit sie erhalten bleiben sollen, in den Bebauungsplan übernommen. Zu den drei Bahnquerungen im Bereich der Haupteinschließung werden zur besseren Erreichbarkeit des Plangebietes zwei weitere Fußgängerquerungen festgesetzt.

Teilbereiche der Bahnflächen werden für Bahnzwecke nicht mehr benötigt und mit Nachfolgenutzungen (insbesondere Hafenpromenade) überplant. Die Nachfolgenutzungen werden jedoch erst zulässig, wenn die Gleise und Bahnflächen von Bahnzwecken freigestellt sind (siehe dazu Begründung zu „Freistellung von Bahnzwecken (Bedingung)“).

Öffentliche Verkehrsfläche auf der Hafenmole 1

Der Bebauungsplan vollzieht hier die bereits abgeschlossenen Straßenbaumaßnahmen am nördlichen Ende der Industriestraße nach (Wendeplatz, Zufahrt zum Mitarbeiterparkplatz Thomy).

Geh- und Radweg zum Uferpark auf der Hafenmole 1

Bei der Ansiedlung der Vetten Krane GmbH unmittelbar südlich des Geltungsbereiches wurde darauf geachtet, dass die nördliche Grenze des Betriebsgeländes die langfristig geplante Fußgängerbrücke über das Hafenbecken 1 nicht beeinträchtigt bzw. unmöglich macht. Der Bebauungsplan setzt nun unmittelbar angrenzend an das Betriebsgelände einen 10 m breiten Geh- und Radweg fest, der den Wendeplatz der Industriestraße mit dem Uferpark verbindet und in dessen Verlängerung nach Südosten zu gegebener Zeit die Fußgängerbrücke zum Platz vor dem UCI Kino am westlichen Rand des Hafenbeckens 1 errichtet werden kann.

6.8 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Näheres zur Begründung der Festsetzungen, die aufgrund der Belastung durch Verkehrs- und Gewerbelärm getroffen werden, findet sich in Kapitel 6.10.2.

Verkehrslärm

Das Plangebiet ist erheblichen Belastungen durch den Verkehrslärm der stark befahrenen Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße ausgesetzt [bis ca. 69 dB(A) tagsüber und ca. 62 dB(A) nachts]. Durch geeignete planerische und bautechnische Maßnahmen in den Mischgebieten werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gleichwohl sichergestellt:

- geschlossene Straßenrandbebauung mit einer Mindesthöhe von 52,5 m (viergeschossige Bebauung),
- ausreichender Abstand der Gebäude von der Straße
- Orientierung der EG-Gärten zum ruhigen Blockinnenraum,
- erhöhtes Schalldämm-Maß der Fassadenbauteile entsprechen der gekennzeichneten Lärmpegelbereiche,
- Einsatz schallgedämmter Lüftung,
- Unterbringung der Stellplätze in einer Tiefgarage,
- nahezu verkehrsfreies Wohn-/Arbeitsumfeld.

In den abgeschirmten Innenbereichen und an den zum Hafen gelegenen Fassaden können die einschlägigen Orientierungswerte für Verkehrslärm - auch unter Berücksichtigung der Geräuschentwicklung durch die vorbeifahrenden Schiffe - eingehalten werden.

Durch die geplante Revitalisierung der heute überwiegend brachliegenden Flächen am Innenstadtrand, wird es zu einer Zunahme des KFZ-Verkehrs auf der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße (planbedingter Zusatzverkehr ca. 7 %) und damit zu einer voraussichtlichen Zunahme des Verkehrslärms [< 1 dB(A)] an den straßenzugewandten Fassaden der bestehenden Blockrandbebauung kommen. Auch wenn eine solch geringe Zunahme des Verkehrslärms durchaus unterhalb der Wahrnehmungsschwelle angesiedelt ist, unternimmt der Bebauungsplan verschiedene Anstrengungen, diese negativen Auswirkungen weitestgehend zu begrenzen (z. B. Zurücknahme der Bauflucht jenseits der Hafenrampe an der Einmündung Königstraße, gegliederte Baukörper, Verzicht auf eine ampelgeregelter Zufahrt etc.).

Bei der Beurteilung dieser Situation ist auch zu bedenken, dass die Festsetzungen des rechtsgültigen Bebauungsplanes Nr. 139 aus dem Jahre 1974 an dieser Stelle eine deutliche Aufweitung des Straßenraums (vier- bis fünfspurig) und eine bis zu viergeschossige Gewerbebebauung vorsehen.

Die Festsetzungen zum passiven Schallschutz dienen dem Schutz der Wohn- und Arbeitsbevölkerung vor Verkehrslärm.

Gewerbelärm

An der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße sind gewerbliche Nutzungen, wie z. B. Tankstelle, Autovermietung, Parkplätze, etc. vorhanden. Die durch diese gewerbliche Nutzungen auftretenden Beurteilungspegel in den geplanten Mischgebieten liegen bei bis zu 52 dB(A) tags und bis zu 43 dB(A) nachts. Die einschlägigen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (60/45) werden im Plangebiet durch den Gewerbelärm aus Richtung Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße eingehalten.

Die einschlägigen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete werden im Plangebiet jedoch durch den Lärm aus den vorhandenen Hafenbetrieben im Nachtzeitraum deutlich überschritten. Eine Dauerschallmessung vom 20.04.2010 bis zum 29.04.2012 ergab in der Nachtzeit Messwerte bis zu 52 dB(A). Tagsüber wurden die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten.

Zudem wurde der „worst case“ der Lärmimmissionen aus dem Hafen berechnet. Bei den Berechnungen wurde für das gesamte Hafengebiet ein Schallleistungspegel tags und nachts von $L_{WA}=65$ dB(A)/m² berücksichtigt. Das innerhalb des Bebauungsplangebietes gelegene Grundstück auf der Hafenmole 1 wurde mit den kontingentierten flächenbezogenen Schallleistungspegeln berücksichtigt. Da diese tags höher sind als nachts, ergaben sich für den Tageszeitraum auch geringfügig höhere Beurteilungspegel.

Bei diesem Ansatz ergeben sich Beurteilungspegel für den Gewerbelärm an der geplanten Bebauung im MI 1 und MI 2 an den zum Hafenbecken nächstgelegenen Fassaden von bis zu 55 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Gegenüber den Messungen ergeben sich dann ca. 4 dB(A) höhere Immissionen bei unterstellter gleichzeitiger Nutzung aller Flächen im Hafengebiet zu Nachtzeit.

Diese worst-case Situation ist Grundlage für das Baukonzept. Für die Mischgebiete müssen deshalb besondere planerische und bautechnische Maßnahmen vorgesehen werden, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen.

Der Bebauungsplan formuliert dazu in Abstimmung mit den zuständigen Behörden ein integriertes Immissionsschutzkonzept, demnach die Bebauung in den Mischgebieten MI 1 und MI 2 in Richtung Hafen keine Fenster zu schützenswerten Aufenthaltsräumen von Wohnungen aufweist. Diese Bebauung ergänzt um Schallschutzwände bewirkt eine Abschirmfunktion zur Schaffung ruhiger Innenbereiche. An den den geschützten Innenhöfen zugewandten Fassaden sind dann Fenster zu schützenswerten Aufenthaltsräumen von Wohnungen möglich. Um die notwendige Abschirmung zu erreichen, ist jeweils ein geschlossener Baublock erforderlich. Die Bauhöhen Richtung Hafen weisen dabei ein Geschoss mehr auf als die Bebauung Richtung Straße.

Die genannten Festsetzungen dienen dem Schutz der Wohn- und Arbeitsbevölkerung vor Gewerbelärm.

Daneben wirken sich auch andere Aspekte der Planung konfliktmindernd aus.

- der geplante öffentliche Park auf der Stadtseite der Hafenmole 1 (Uferpark) trägt neben seiner vorwiegend gestalterischen Wirkung auch in geringfügiger Weise zur Entspannung der Immissionssituation bei, indem er die Distanz zwischen der Innenstadt und der gewerblich / industriellen Nutzung weiter vergrößert. Die geplanten Geländemodellierungen werden darüber hinaus dazu beitragen, zumindest die bodennahen Emissionen aus dem geplanten Gewerbegebiet GE 4* geringfügig zu vermindern (z. B. Verkehrs- und Laderäusche),
- Ausschluss von Wohnungen in den geplanten Gewerbegebieten,
- Beschränkung des Einzelhandels in den geplanten Gewerbegebieten, weitgehender Ausschluss von Spielhallen und Sexgewerbe.

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

Allseits umbaute Höfe (Bedingung gem. § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BauGB)

Die Bedingung korrespondiert mit der Festsetzung zur abweichenden Bauweise (siehe zunächst dortige Begründung). Beide Festsetzungen verfolgen das städtebauliche Ziel, dass innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im MI 1 und im MI 2 stets lückenlos vierseitig mit Riegel- bzw. Blockrandbebauung umschlossene Innenhöfe entstehen. Im von Verkehrs- sowie Gewerbelärm beeinträchtigten Plangebiet billigt die Stadt Neuss der Schaffung solcher lärmgeschützter Innenhöfe in der Abwägung hohe Bedeutung zu, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse herzustellen.

Mit der Festsetzung der abweichenden Bauweise wird erreicht, dass, wenn innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im MI 1 oder MI 2 gebaut wird, dann stets an die Grundstücksgrenze zu bauen ist. Auch wenn Grundstücksgrenzen also einen der Innenhöfe A bis E durchschneiden sollten, muss stets an die Grundstücksgrenze gebaut werden. So bleibt die Möglichkeit erhalten, dass ein lückenlos umschlossener Hof entsteht, wenn der Eigentümer des angrenzenden Grundstücks anbaut.

Die Bedingung ist zusätzlich erforderlich, da eine Festsetzung zur Bauweise einzuhalten ist, sobald gebaut wird, nicht jedoch eine Baupflicht auslöst. Aufgrund der Festsetzung der Bauweise kann also, wenn eine Grundstücksgrenze einen der Höfe teilt, ein lediglich teilumbauter Hof entstehen, bei dem die Bebauung zwar stets bis zur Grundstücksgrenze reicht. Doch wäre die Bebauung an der Innenseite dieses teilumbauten Hofes noch nicht vollends lärmgeschützt, sondern zumindest aus einer Richtung noch Lärmbelastungen ausgesetzt.

Daher wurde durch die Bedingung „Allseits umbaute Höfe“ festgesetzt, dass in einem nur teilweise umbauten Hof Wohnnutzung nicht zulässig ist. Hierfür ist der Hof erst vollständig zu umbauen. Die Erfüllung dieser Bedingung wiederum ist möglich, da kein Grundstückseigentümer an den Grundstücksgrenzen Lücken lassen darf. Das gewährleistet die Festsetzung zur abweichenden Bauweise. Auf diese Weise ergänzen sich die Festsetzung zur Bauweise und diejenige zur Bedingung.

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

An welchen Stellen die Bedingung gilt, wird durch die Markierung der Innenhöfe (A) bis (E) deutlich. Die allseitige Bebauung kann sich auf einen der Höfe isoliert beziehen. Dann beinhaltet die Bedingung, dass dieser Hof vierseitig und lückenlos mit Riegelbebauung umschlossen sein muss, bevor Wohnnutzung zulässig ist. Der Zusatz „einzeln oder gemeinsam mit anderen Innenhöfen“ ist der Tatsache geschuldet, dass lärmgeschützte Innenbereiche nicht nur bei allseitiger Umbauung eines einzelnen Hofes entstehen. Vielmehr können auch die Flächen mehrerer Höfe gemeinsam durch eine Ring-Bebauung

Unwirksamer Satzungsbeschluss

umschlossen werden. Die Bedingung ist dann auch erfüllt, wenn einzelne Querriegel in Ost-West-Richtung fehlen.

Die Festsetzung einer Bedingung nach § 9 Abs. 2 BauGB bedarf zudem einer außergewöhnlichen städtebaulichen Situation. Planerischer Immissionsschutz ist als besonderer Fall im Sinne des § 9 Abs. 2 BauGB in der Rechtsprechung anerkannt. Hier sind, wie soeben dargelegt wurde, die allseits umschlossenen Höfe wichtiger Bestandteil der planerischen Konfliktbewältigung. Die lärmgeschützten Innenhöfe ermöglichen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in einem Gebiet, das von beiden Seiten unterschiedlichen Lärmquellen ausgesetzt ist.

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

Würde man vom Festsetzungssystem des Bebauungsplans erwarten, Regelungen für die Erhaltung des Lärmschutzriegels zu treffen, wären die Anforderungen an die Ebene der Bauleitplanung überspannt. Sollte zukünftig ein Teil der allseitig geschlossenen Bebauung zurückgebaut werden, ist hierfür eine Abrissgenehmigung einzuholen. Liegen Tatbestände vor, die gegen einen Rückbau sprechen, z. B. geschützte Wohnnutzungen im Innenhof, ist die Abrissgenehmigung entweder zu verweigern bzw. sind entsprechende Maßnahmen zu treffen, welche die Einhaltung des Lärmschutzkonzeptes sicherstellen. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, die Erhaltung der Lärmschutzbebauung oder die Errichtung eines gleichwertigen Ersatzes bei Abgang durch Baulast im Baugenehmigungsverfahren zu sichern. Ob dies erforderlich ist, mag allerdings im Hinblick darauf bezweifelt werden, dass solche Anforderungen etwa bei aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie Wällen oder Wänden, von denen allenthalben zur Bewältigung von Lärmkonflikten Gebrauch gemacht wird, in der Regel nicht gestellt werden.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

6.9 Gestalterische Festsetzungen im Mischgebiet

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

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

6.10 Umweltauswirkungen

6.10.1 Luftschadstoffe

Im Zuge der Planaufstellung wurden für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM₁₀), Feinstaub (PM_{2,5}), Stickstoffdioxid (NO₂) und Benzol (C₆H₆) Luftschadstoffausbreitungsberechnungen durchgeführt. Hierzu liegt die Luftschadstoffuntersuchung (Bericht VD 6550-2 vom 07.02.2012) der Peutz Consult GmbH vor.

Die Ermittlung der Hintergrundbelastung erfolgte gemäß einer Prognose mit der im Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS) angegebenen Reduktionsfaktoren. Allgemein ist die Ermittlung von zukünftigen Hintergrundbelastungen mit Unsicherheiten verbunden. Dies wird im Luftschadstoffgutachten von 2012 ebenfalls erwähnt. Aufgrund der relativ großen zeitlichen Differenz der Daten des

LUNA-Projektes (nichtveröffentlichter Untersuchungsbericht zur „Beurteilung der Luftqualität der Stadt Neuss auf Basis von Ausbreitungsberechnungen“) mit Bezugsjahr 2002 und Prognosejahr 2015 erfolgte im Luftschadstoffgutachten 2011 und im Luftschadstoffgutachten 2012 eine Diskussion des Ansatzes und ein Vergleich mit aktuelleren Hintergrundbelastungswerten aus dem Onlinescreening IMMISLuft, welches nur Kommunen zur Verfügung steht und auch für die Jahre 2002 und 2010 Hintergrundbelastungswerte auf Basis der Messergebnisse des LANUV in NRW in einem 5x5 km Raster bereitstellt. Ergebnis dieses Vergleiches und der Diskussion im Bericht ist, dass die gemäß MLuS reduzierten Hintergrundbelastungswerte für 2015 auf Basis der 2002 Werte des LUNA-Berichtes für alle betrachteten Luftschadstoffe höher liegen als die Werte gemäß IMMISLuft für 2010. Somit ist hier von einem Ansatz auf der sicheren Seite auszugehen.

Untersucht wurden der „Nullfall 2015“ (zukünftige Situation ohne Realisierung der Bebauung gemäß Bebauungsplan Nr. 456) und „Planfall 2015“ (zukünftige Situation nach Realisierung der vg. Bebauung). Seit einigen Jahren ist es innerhalb von Luftschadstoffuntersuchungen üblich, nur noch den Nullfall und Planfall mit dem gleichen Bezugsjahr zu berechnen und zu vergleichen. Somit können direkt die Auswirkungen der Planungen dargestellt und beurteilt werden. Eine Beurteilung bzw. Nachberechnung der Ist-Situation erfolgt daher nicht mehr.

Der Messwert des LANUV an der Batteriestraße bildet einen besonderen Hot-Spot, welcher mit der Situation 300 Meter weiter nicht unmittelbar vergleichbar ist. Daher wird auf eine Darstellung verzichtet.

Für die untersuchten Fälle „Nullfall 2012“ und „Planfall 2015“ ergeben die Immissionsberechnungen für den Teilgeltungsbereich West („Werhahngelände“) eine Einhaltung der Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM_{10}), Feinstaub ($PM_{2,5}$), Stickstoffdioxid (NO_2) und Benzol (C_6H_6) sowie für die Kurzzeitkriterien für Feinstaub und Stickstoffdioxid an allen Immissionsorten und für das gesamte Untersuchungsgebiet. Im Vergleich zu den Erkenntnissen zum Stand der ersten Offenlage (2011) werden nun auch im Bereich der Stickstoffdioxide alle entsprechenden Jahresmittelwerte eingehalten. Dies ist die Folge einer umgesetzten Maßnahme (Sperrung der Batteriestraße für den LKW-Verkehr) des Luftreinhalteplans der Stadt Neuss.

Unwirksamer Satzungsbeschluss
Nach einem Vorschlag der Stadt Neuss an die Bezirksregierung, zu dem sich diese bereits positiv geäußert hat, sollen Batteriestraße und Rheintorstraße durch eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans Mitte 2013 in die Umweltzone einbezogen werden. Da dies im Gutachten noch nicht berücksichtigt wurde, geht das Gutachten zum Bebauungsplanverfahren sogar von schlechteren Bedingungen aus, als sie zu erwarten sind.

Für den Bereich der Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage Süd (GE 1*) besteht in Kombination mit der hohen Stickstoffdioxidbelastung der Rheintorstraße die Möglichkeit einer Grenzwertüberschreitung an der Fassade im näheren Umfeld des Tiefgaragentores bei Umsetzung des Bebauungsplanes. Da noch keine konkreten Informationen über die Tiefgarage vorliegen (Angebotsbebauungsplan), wurden die geplanten Tiefgaragen des Bauvorhabens bei der Untersuchung nicht explizit berücksichtigt. Bei Überschreitung des NO_2 -Grenzwertes bestehen jedoch Möglichkeiten für Minderungsmaßnahmen in Form von beispielsweise einer aktiven Entlüftung der Tiefgarage über ein mindestens zehn Meter von allen Fassaden entferntes Abluftbauwerk oder über Dach. Alternativ könnten für Teilbereiche der Fassaden nicht öffnende Fenster mit einer Raumbelüftung mit Außenluft aus weniger belasteten Fassadenbereichen im Baugenehmigungsverfahren festgelegt werden. Demnach bestehen im Baugenehmigungsverfahren technische Möglichkeiten, auf eine eventuelle Grenzwertüberschreitung an der Fassade im näheren Umfeld des Tiefgaragentores zu reagieren. Die Vollziehbarkeit des Bebauungsplanes ist demnach gesichert.

Für den Bereich der Hafenmole 1, Teilgeltungsbereich Ost (ehemaliges „Case-Gelände“), liegen die Luftschadstoffimmissionen im Bereich der ermittelten Hintergrundbelastung. Somit liegt hier eine Einhaltung der Jahresmittelwerte und Kurzzeitkriterien für die untersuchten Luftschadstoffe Feinstaub (PM_{10}), Feinstaub ($PM_{2,5}$), Stickstoffdioxid (NO_2) und Benzol (C_6H_6) vor.

6.10.2 Lärmschutz

Die gesamte Planung im Teilgeltungsbereich West ermöglicht eine freiraumschonende Innenentwicklung. Damit geraten die geplanten Nutzungen jedoch unter den Einfluss von Gewerbe- und Verkehrslärm.

Zu den Lärmeinwirkungen durch den Straßenverkehr, Schienen- und Schiffsverkehr und durch in der Umgebung des Plangebietes gelegene Gewerbetriebe sowie für die Bestimmung von Vorgaben für die geplanten Baugebiete mit emittierenden Nutzungen, welche sich auf schutzbedürftige Nutzungen auswirken können, wurde durch das Büro PEUTZ eine schalltechnische Untersuchung (Stand 21.03.2012) erstellt.

6.10.2.1 Verkehrslärm

Maßgebliche Schallquellen und Immissionsorte

Die Straßenverkehrsemissionen wurden auf Grundlage des verkehrstechnischen Fachbeitrages "Erschließung zentrumsnaher Hafenflächen in Neuss" der SSP Consult, Bergisch Gladbach (19.03.2012) ermittelt. Die Schienenverkehrslärmimmissionen der Gleisstrecken im Bereich des Hauptbahnhofes Neuss sowie der Straßenbahn wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan von Peutz Beratende Ingenieure VBI (21.03.2012) auf Grundlage der Bestandssituation ermittelt. Für die Bahnstrecke im Bereich des Hauptbahnhofes Neuss wurden die Zahlen für die zukünftige Prognose 2015 der Deutschen Bahn AG verwendet. Diese Zahlen sind Grundlage auch aktueller Planungen der Deutschen Bahn AG im Sinne der Lärmsanierungsplanung in Neuss und wurden deshalb auch für das gegenständliche Bauleitplanverfahren verwendet. Bei der Ermittlung zeigte sich, dass diese Schallimmissionen ebenso wie diejenigen der Straßenbahn nur von untergeordneter Bedeutung sind. Die Schallimmissionen wurden bei der Berechnung dennoch berücksichtigt.

Innerhalb des Plangebietes befinden sich zwei Gleisstrecken, die teilweise freigestellt und rückgebaut, teilweise auch zukünftig, wenn auch nur durch einzelne Fahrten, genutzt werden sollen. Hierbei handelt es sich um ein Anliefergleis parallel zum Hafenbecken 1 sowie ein Betriebsgleis, welches die Anbindung des nördlich gelegenen Gewerbes auch bei Hochwasser ermöglicht. Diese Gleise wurden als öffentliche Infrastruktur im Rahmen der Verkehrslärmuntersuchung berücksichtigt.

Ebenfalls wurden die Schallimmissionen der Schifffahrt bei der Verkehrslärmberechnung berücksichtigt. In der schalltechnischen Untersuchung wurden 16 Schifffahrten zum Tageszeitraum und 8 Schifffahrten zum Nachtzeitraum für jedes Hafenbecken berücksichtigt. Bezogen auf einen Querschnitt östlich des Hafenbeckens 3 beträgt die hier berücksichtigte Menge damit 48 Schifffahrten am Tag und 24 Schifffahrten in der Nacht, entsprechend 24 Schiffe, die den Hafen tags befahren und wieder verlassen bzw. analog 12 Schiffe in der Nacht. Hochgerechnet bei 250 Arbeitstagen im Jahr wäre das bereits eine Schiffsmenge von 9.000 Schiffen. Das gesamte Schiffsaufkommen der Neuss-Düsseldorfer Häfen in der Summe beider Häfen liegt gemäß Veröffentlichung der Neuss-Düsseldorfer Häfen bei 10.900 Schiffen. Die berücksichtigte Anzahl von Schiffen stellt daher einen worst-case-Ansatz dar.

Bei den schalltechnischen Betrachtungen wurde das Anlegen der Schiffe auch im Nahbereich zum Mischgebiet berücksichtigt. In die Berechnungen wurde während des gesamten Nachtzeitraums die Schallimmission eines liegenden Schiffes (Hilfsaggregat zur Stromerzeugung) einbezogen. Dabei wurde festgestellt, dass in den auftretenden Geräuschen auch tieffrequente Anteile, wie sie z. B. auch bei Bushaltestellen, Lkw-Verkehr, etc. vorkommen, enthalten sind. Eine sichere Prognose, welche Frequenzspektren aufgrund bestimmter tieffrequenter Außengeräusche innerhalb von Räumen auftreten, ist nicht möglich. Als erster Anhaltspunkt für tieffrequente Geräusche ist die Differenz zwischen den Werten $L_{Ceq} - L_{Aeq}$ zu bilden. Ist dieser Wert > 20 dB, liegen deutliche tieffrequente Geräusche vor. Bei den Messungen lag dieser Wert in der Regel bei 12 bis 13 dB, also deutlich unter der genannten Grenze.

Für die Planung (dargestellt im Lageplan, Anlage 2 der schalltechnischen Untersuchung) wurden die Schallimmissionen für insgesamt 138 ausgewählte Immissionsorte an den Baugrenzen für den Tages- und für den Nachtzeitraum berechnet.

Die geplante Bebauung ist erheblich durch Verkehrslärm belastet

Wie die Berechnungsergebnisse (Anlage 6 der schalltechnischen Untersuchung) zeigen, ergeben sich maximale Beurteilungspegel von bis zu 69 dB(A) für den Tageszeitraum und 62 dB(A) in der Nachtzeit an den zur Düsseldorfer Straße bzw. zur Rheintorstraße hin orientierten Fassaden. Der Maximalwert tritt mit rd. 69 dB(A) am Immissionsort 4 (Westfassade Hof A – MI 2) auf. An den Straßen abgewandten

Fassaden insbesondere im Bereich der Innenhöfe ergeben sich deutlich geringere Schallimmissionen. Hier werden an einigen Immissionspunkten maximale Beurteilungspegel von ca. 62 dB(A) für den Tagzeitraum und ca. 56 dB(A) für den Nachtzeitraum erreicht. In der Regel liegen sie jedoch darunter, zum Teil ergeben sich sogar Beurteilungspegel in den Innenhöfen von unter 50 dB(A) im Tagzeitraum und unter 43 dB(A) im Nachtzeitraum. An den zum Hafenbecken hin orientierten nächstgelegenen Fassaden ergeben sich aus Verkehrslärm (Schiene und Schifffahrt) Beurteilungspegel im Mischgebiet MI 2 von bis zu 48 dB(A) im Tageszeitraum und rd. 45 dB(A) in der Nachtzeit.

Es ergeben sich damit zum Teil deutliche Überschreitungen der Schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete nach DIN 18005. Die Orientierungswerte für Mischgebiete nach DIN 18005, Beiblatt 1 betragen 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts. Für Gewerbegebiete betragen die Orientierungswerte tags 65 dB(A) und nachts 55 dB(A).

Mögliche Gesundheitsgefährdung

Die Rechtsprechung geht bei Verkehrslärm von der Möglichkeit einer Gesundheitsgefährdung bei Außenlärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts aus. Sind diese Schwellen überschritten, bedarf es einer besonderen Rechtfertigung, wenn im Zuge der Bauleitplanung gleichwohl schutzbedürftige Nutzungen ermöglicht werden sollen. Im Nachtzeitraum sind Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) an insgesamt 14 Immissionspunkten im Plangebiet zu verzeichnen, davon zwölf innerhalb der Mischgebiete (Immissionspunkte 2, 3, 4, 7, 9, 13, 16, 19, 22, 23, 67 und 71).

Lärmschutzmaßnahmen

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

Auf der Basis der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung werden Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 (Ausgabe November 1989) festgesetzt. Bei den entsprechend gekennzeichneten Fassaden sind passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Lärmpegelbereichen IV und V zu treffen. Bei allen anderen Fassaden im Plangebiet sind passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend dem Lärmpegelbereich III gemäß DIN 4109 zu treffen. Wenn der notwendige Schallschutz im Genehmigungsverfahren anderweitig nachgewiesen wird, kann von den festgesetzten Lärmpegelbereichen und den sich daraus ergebenden Bauschalldämmmaßnahmen abgewichen werden.

Die Lüftung von schutzwürdigen Aufenthaltsräumen (z. B. Wohnzimmer, Wohnküche, Arbeitszimmer, etc.) zur Rheintorstraße bzw. zur Düsseldorfer Straße ist durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder durch gleichwertige Maßnahmen sicherzustellen. Der Begriff der „schutzwürdigen Aufenthaltsräume“ ist aus 5.2 auf S. 12 der DIN 4109 entlehnt, wo „Aufenthaltsräume - bei Wohnungen mit Ausnahme von Küchen, Bädern und Hausarbeitsräumen -“ genannt sind. Die maßgeblichen Fassaden sind der Beikarte „Immissionsschutz“ zu entnehmen. Es wird weiterhin festgesetzt, dass auf die Sicherstellung einer schallgedämmten Lüftungseinrichtung in den Mischgebieten verzichtet werden kann, wenn und soweit im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden kann, dass ein Außenpegel von 50 dB(A) in den Mischgebieten im Nachtzeitraum eingehalten wird.

Außerdem wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt, dass in den Mischgebieten die straßenzugewandten Außenanlagen entlang der Rheintorstraße bzw. Düsseldorfer Straße aufgrund des Straßenverkehrslärms nicht für Wohngärten/ Außenwohnbereiche, die dem dauerhaften Aufenthalt von Menschen dienen, genutzt werden dürfen. Hier sind lediglich Verkehrsanlagen, Stellplätze sowie Pflanzflächen (Straßenbegleitgrün, Zier- und Schmuckanlagen etc.) zulässig.

Innenstadterweiterung in belasteter Situation, eine ganzheitliche Betrachtung

Der Umsetzung der städtebaulichen Rahmenplanung wird auch angesichts der zum Teil deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte in der Abwägung der Vorzug gegeben. In Umsetzung der Rahmenplanung sieht der Bebauungsplan an dieser Stelle als Maßnahme der Innentwicklung die Ausweisung schutzbedürftiger Nutzungen vor. In den Mischgebieten kommt aufgrund der Festsetzung über die Art der baulichen Nutzung auch die Errichtung von Wohngebäuden mit entsprechendem Ruhebedürfnis der Bewohner in Betracht.

Die plangegebene Vorbelastung mit Verkehrslärmimmissionen wird dabei in Kauf genommen. Die Planung selbst führt zu einer allenfalls geringfügigen Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen. Die Pegelerhöhungen aufgrund der reinen Verkehrsmengenzunahme im Bereich des Straßennetzes liegen für alle Immissionsorte im Bereich von 0,3 dB(A) und sind für das menschliche Ohr deshalb nicht wahrnehmbar. Gegenüber den vorhandenen und zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen trifft der Bebauungsplan durch technisch mögliche sowie rechtlich gebotene passive Schallschutzmaßnahmen Vorsorge und ermöglicht so gesunde Wohnverhältnisse im Gebäudeinneren einschließlich des erforderlichen Schutzes der dem Schlafen dienenden Räume.

Auch die angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche wird gewährleistet. Wo dies im Einwirkungsbereich von Düsseldorf Straße und Rheintorstraße nicht möglich ist, wird die Nutzung von Freiflächen als Außenwohnbereich ausgeschlossen. Im Schallschatten der geplanten Bebauung, d. h. innerhalb der Höfe, ist die angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche im Tageszeitraum aufgrund der schallabschirmenden Wirkung der geplanten Bebauung selbst gewährleistet. Im Nachtzeitraum sind die Außenwohnbereiche nach der ständigen Rechtsprechung nicht schutzwürdig.

Die Überschreitung der Schwelle von 60 dB(A) nachts an einigen Immissionspunkten im Plangebiet wird in Kauf genommen. Diese punktuellen Überschreitungen im Nachtzeitraum an den Immissionspunkten 2, 3, 4, 7, 9, 13, 16, 19, 22 (alle MI 2) sowie 23, 67 und 71 (alle MI 1) werden dem städtebaulichen Ziel, in diesem Bereich auch Wohnbebauung zu ermöglichen, untergeordnet. Die Bebauung selbst ist hinreichend durch die in den textlichen Festsetzungen vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen sowie die Orientierung der Grundrisse geschützt. Sowohl die Nutzung des Gebäudeinneren als auch die Nutzung der Außenwohnbereiche im Tageszeitraum ist deshalb mit zumutbaren Einschränkungen möglich. Eine Gefährdung der Gesundheit der künftigen Bewohner erscheint bei diesen Schutzmaßnahmen ausgeschlossen. Die angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche ist im Tageszeitraum sichergestellt.

Die daneben in der Nachtzeit zu erwartenden Überschreitungen der Schwelle von 60 dB(A) an IP 89 [60,7 dB(A)] und IP 92 [62,7 dB(A)] innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebiets GE 1* werden mit Blick auf die Festsetzung eines Gewerbegebietes für den betroffenen Bereich unter Ausschluss von Betriebswohnungen hingenommen. Der Bebauungsplan sieht für den Bereich, in dem beide Immissionspunkte liegen, keine besonders ruhebedürftigen Wohnnutzungen vor, so dass keine ins Gewicht fallenden Beeinträchtigungen für die Grundstücksnutzung zu erwarten ist. Für die ungestörte Nutzung des Gebäudeinneren sind auch hier die Außenbauteile entsprechend den festgesetzten Lärmpegelbereichen zu dimensionieren.

Prüfung nach 16. BImSchV

Auf der Rheintorstraße liegt die zu erwartende Erhöhung der Verkehrsmenge bei bis zu ~1200 Kfz/Tag. Bezogen auf die gesamte Verkehrsmenge entspricht dies einer Zunahme von etwa 7,5 %. Hier ist insbesondere die Umgestaltung der Kreuzung im Bereich der Collingstraße / Rheintorstraße von Bedeutung. In der aktuellen Verkehrsplanung sind die Errichtung einer Ampelanlage sowie die Verbreiterung des Straßenraumes für eine Abbiegespur vorgesehen.

Für die Beurteilung gemäß 16.BImSchV sind nur die Immissionsorte im Bereich der Baumaßnahme von Relevanz. In der Anlage 10.1 der Schalltechnischen Untersuchung sind die Ergebnisse der Verkehrslärmberechnung zum Straßenumbau wiedergegeben. Im Einwirkungsbereich der Lichtzeichenanlage ergeben sich aufgrund des Ampelzuschlags der RLS-90 Erhöhungen des Beurteilungspegel von bis zu 2,5 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung des Immissionsgrenzwertes der 16.BImSchV für das Mischgebiet und somit Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach für die Immissionsorte 203 (Collingstraße 2) und 204 (Rheinlandplatz 1).

Für das Gebäude Collingstraße 2 (Immissionsort 203) liegt nur eine Grenzwertüberschreitung nachts vor. Da nur eine Tagnutzung vorliegt und dieser Grenzwert eingehalten wird, liegen keine Ansprüche

auf Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen vor. Für das Gebäude Rheinlandplatz 1 (Immissionsort 204, Straßenfassade) besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Maßnahmen. In einem separaten Schritt wird zu prüfen sein, ob die vorhandene Bauweise die Anforderungen der 24. BImSchV erfüllt. In der vorliegenden Situation ist dies aber zu erwarten, insbesondere da schon bei dem Bau des Gebäudes ähnlich hohe Schallpegel berücksichtigt werden mussten. Zudem sind die Anforderungen nach DIN 4109 für die Errichtung von Gebäuden höher als die Anforderungen nach der 24. BImSchV. Mit weiteren Maßnahmen in diesem gewerblich genutzten Gebäude ist somit nicht zu rechnen.

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

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

6.10.2.2 Gewerbelärm

Bestehende Betriebe an der Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße

In Bezug auf die Gewerbelärmimmissionen der Gewerbebetriebe, die nördlich und westlich des Plangebietes an der Düsseldorfer Straße / Rheintorstraße liegen, ergibt sich für den Bebauungsplan kein Regelungsbedarf. Die Lärmimmissionen resultieren aus dem Betrieb einer Tankstelle mit Nebeneinrichtungen, haustechnischen Anlagen und verschiedenen Parkplätzen in diesem Bereich. Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete [60 dB(A)/ tags bzw. 45 dB(A)/ nachts] werden an der jeweils nächstgelegenen geplanten Bebauung mit Beurteilungspegeln von bis zu 52 dB(A) tags sowie 43 dB(A) nachts eingehalten.

Betriebe im Neusser Hafen

a) Ermittlung der Gewerbelärmbelastung

Anders stellt sich die Situation hinsichtlich der Lärmimmissionen durch die im Neusser Hafen, also in nördlicher, östlicher und südlicher Richtung, gelegenen Gewerbebetriebe dar. Das Plangebiet rückt an die bestehenden Betriebe im Neusser Hafen heran. Eine räumliche Trennung erfolgt lediglich durch die geplante Hafenpromenade, das Hafenbecken 1 sowie den geplanten Uferpark auf der Hafenmole 1.

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

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

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

zeitig zulässigen maximalen Geräuschspitzen nachts durch Gewerbelärm konnte messtechnisch erfasst werden.

Auf die Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete im Nachtzeitraum wird unter IV.1. der Textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan unter Bezugnahme auf die Schalltechnische Untersuchung des Büros Peutz hingewiesen.

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

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

Weder Lärmmessungen noch eine Recherche der genehmigten Lärmimmissionen ermöglichen also, die Ist-Situation bezüglich des Lärms aus dem Neusser Hafen vollständig abzubilden. Ergebnis gerechter Abwägung kann in dieser Situation dennoch nicht sein, über Flächen, die unter dem Einfluss der Immissionen aus dem Hafen stehen, eine Planungssperre wegen drohenden Ermittlungsdefizits zu verhängen.

Vielmehr ist anerkannt, Unsicherheiten bei der Ermittlung der Bestandssituation mit einer Betrachtung des „worst case“ zu begegnen. Diesen Weg geht die Stadt Neuss auch hier. Daher wurden Berechnungen durchgeführt für den hypothetischen Fall einer gleichzeitigen Nutzung aller Gewerbe- und Industrie-flächen im Hafen.

Bei den Berechnungen wird für das gesamte Hafengebiet ein Schallleistungspegel tags und nachts von $L_{WA}=65\text{dB(A)}/\text{m}^2$ berücksichtigt.

Das innerhalb des Bebauungsplangebietes gelegene Grundstück auf der Hafenmole 1 wird mit den kontingentierten flächenbezogenen Schallleistungspegeln berücksichtigt, die dieser Bebauungsplan festsetzt. Da diese tags höher sind als nachts ergeben sich für den Tageszeitraum auch geringfügig höhere Beurteilungspegel. Das Berechnungsmodell ist in Anlage 23 der Schalltechnischen Untersuchung vom 21.03.2012 dargestellt. Auf Basis dieses Modells wurden die Schallimmissionen aus der Hafennutzung für die Bereiche innerhalb des Plangebietes rechnerisch ermittelt.

Bei diesem Ansatz ergeben sich Gewerbelärm- Beurteilungspegel an der geplanten Bebauung innerhalb der Mischgebiete MI 1 und MI 2 an den zum Hafenbecken nächstgelegenen Fassaden von bis zu 55 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Gegenüber den Messungen ergeben sich dann ca. 4 dB(A) höhere Immissionen bei unterstellter gleichzeitiger Nutzung aller Flächen im Hafengebiet zur Nachtzeit. Diese worst-case Situation ist Grundlage für das Baukonzeptes mit dem Ziel ausreichend niedriger Gewerbelärmimmissionen an der geplanten Bebauung.

Da die Planung das ausdrückliche Anliegen hat, die Betriebe im Hafengebiet lärmschutztechnisch nicht zu beschränken, wurde in Abstimmung mit der Oberen sowie der Unteren Immissionsschutzbehörde entschieden, den Schallkonflikt insofern durch einen Verzicht auf Immissionsorte im Sinne von Nr. A.1.3 des Anhangs zur TA Lärm an den von Gewerbelärm aus dem Hafengebiet betroffenen Fassaden zu bewältigen. Erfolgversprechende aktive Schallschutzmaßnahmen oder Minderungsmaßnahmen auf dem Ausbreitungsweg stehen im Übrigen nicht zur Verfügung.

b) Das integrierte Immissionsschutzkonzept

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

Die Baugebiete werden im Interesse einer abgestuften Immissionsempfindlichkeit als Industrie-, Gewerbe- und Mischgebiete festgesetzt. Dadurch wird durch die Zuordnung von Flächen mit unterschiedlichem Schutzanspruch dem Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG Rechnung getragen.

Tagsüber sind im MI 1 und MI 2 die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete selbst bei einer Worst-Case-Betrachtung eingehalten. Der Orientierungswert für die Nachtzeit wird jedoch überschritten, so dass es galt, eine planerische Konfliktlösung primär für die Nachtzeit zu finden.

Schutzwürdigkeit der Nutzungen im Mischgebiet

Mischgebiete, wie sie der Bebauungsplan mit MI 1 und MI 2 festsetzt, ermöglichen ebenso Wohn- wie Gewerbenutzungen. Diese beiden Nutzungen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Schutzbedürftigkeit tags/nachts grundlegend. Wohnnutzungen sind nachts gegenüber Lärmeinwirkungen empfindlicher als tagsüber, da nachts gesunder Schlaf möglich sein muss. Die Nutzung gewerblicher Räume findet demgegenüber ohnehin primär tagsüber statt. Wenn gewerbliche Nutzungen nachts ausgeübt werden, schlafen die Nutzer nicht. Vielmehr entspricht die Nutzung derjenigen tagsüber. Folglich lässt sich ein höheres nächtliches Schutzbedürfnis der gewerblichen Nutzungen vor Lärmimmissionen städtebaulich nicht begründen. Dem Schutzbedürfnis ist in solchen Fällen ausreichend Rechnung getragen, wenn die höheren Tages-Werte eingehalten werden (hierzu Feldhaus/Tegeder, Bundesimmissionsschutzrecht, B 3.6, TA Lärm, Nr. 6, Rn. 25). Dementsprechend wird die TA Lärm auch in der Praxis bei Genehmigungsverfahren ausgelegt.

Diese Überlegungen gelten gleichermaßen für gewerbliche Nutzungen der Außenbereiche, etwa durch Gastronomie.

In MI 1 und MI 2 ist nur der strengere nächtliche Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete überschritten, auch nachts ist aber der Orientierungswert für die Tagzeit eingehalten. Es entsteht daher kein Lärmkonflikt für gewerbliche Nutzungen. Städtebaulich erforderlich ist eine Lösung des Lärmkonflikts somit nur für die Wohnnutzungen in den Mischgebieten zur Nachtzeit.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Dies gilt auch insoweit, als Betriebe des Beherbergungsgewerbes zu den im Mischgebiet zulässigen Nutzungen gehören. Zwar schlafen die Übernachtungsgäste des Beherbergungsbetriebes nachts, doch unterscheidet sich auch diese Nutzung grundlegend von einer Wohnnutzung. Ein Beherbergungsbetrieb, etwa ein Hotel ist ein Gewerbebetrieb und auch im Gewerbegebiet gem. § 8 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässig. Für Wohngebäude gilt das nicht, ausgenommen Betriebswohnungen. Beherbergungsbetriebe sind also, obwohl die Nutzer dort schlafen, nach der Wertung der Baunutzungsverordnung nicht so schutzwürdig wie Wohnungen.

Begründung dafür ist, dass man sich in Beherbergungsbetrieben im Gegensatz zu Wohnungen nur vorübergehend aufhält. In einer Wohnung verbringt derselbe Bewohner in der Regel jede Nacht und ist einer etwaigen Lärmbelastung insofern dauerhaft ausgesetzt. Im gewerblich angebotenen Zimmer hält sich der Übernachtungsgast regelmäßig nicht über einen längeren Zeitraum auf, so dass die etwaige Lärmbelastung insofern nur vorübergehend ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts liegt ein Beherbergungsbetrieb nämlich nur vor, „wenn Räume ständig wechselnden Gästen zum vorübergehenden Aufenthalt zur Verfügung gestellt werden, ohne dass diese dort ihren häuslichen Wirkungskreis unabhängig gestalten können“ (BVerwG, Urt. V. 29.04.1992 – 4 C 43/89). Der Aufenthalt in einem solchen Beherbergungsbetrieb ist nicht wohnähnlich (ebenda).

Daher ist der Schutzanspruch des Schlafs in einem Beherbergungsbetrieb gegenüber dem in einer Wohnung deutlich gemindert und entspricht demjenigen, der anderen gewerblichen Nutzungen zukommt. Da ein Beherbergungsbetrieb wie jeder andere Gewerbebetrieb behandelt wird (dies ist die Wertung der Baunutzungsverordnung), hat er auch keinen größeren Schutzanspruch als andere Gewerbebetriebe. Wie oben erläutert, wird hier dem Ansatz gefolgt, dass Gewerbebetriebe nachts nicht schutzwürdiger sind als tagsüber. Dies gilt auch für einen Beherbergungsbetrieb, der demzufolge nachts den Schutzanspruch des Tagwertes hat.

Man könnte demgegenüber meinen, der Beherbergungsbetrieb sei zwar weniger schutzwürdig als eine Wohnung, aber, weil im Beherbergungsbetrieb geschlafen werde, zumindest schutzwürdiger als andere gewerbliche Nutzungen und könnte zwar nicht den Nachtwert des Mischgebietes, aber zumindest den Nachtwert des Gewerbegebiets für sich beanspruchen. Dies hält der Plangeber jedoch insofern für nicht

konsequent, als der GE-Nachtwert wiederum dem Schutz des Wohnens, nämlich des betriebsbezogenen Wohnens dient. Eine Betriebswohnung ist zwar weniger schutzwürdig als eine andere Wohnung und kann daher nur den Nachtwert des Gewerbegebiets, nicht des Mischgebiets beanspruchen. Dennoch handelt es sich um Wohnnutzung, also dauerhaften Aufenthalt. Das vorübergehende Schlafen im Beherbergungsbetrieb ist auch im Vergleich mit der betriebsbezogenen Wohnnutzung weniger schutzwürdig. Der Schutzanspruch des Schlafes im Beherbergungsbetrieb entspricht vielmehr dem jedweder gewerblichen Nutzung. Damit hat ein Beherbergungsbetrieb ebenso wie jeder andere Gewerbebetrieb nachts konsequenterweise weder den Schutzanspruch des Nachtwertes des Misch- noch des Gewerbegebietes, sondern des Tagwertes, hier des Tagwertes des Mischgebiets.

Gegen diese Auslegung könnte sprechen, dass „Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten“ von der Auflistung der schutzbedürftigen Räume in der DIN 4109 (dort Anmerkung 1 auf Seite 8) umfasst sind. Die DIN 4109 bezeichnet aber auch „Büroräume (ausgenommen Großraumbüros), Praxisräume, Sitzungsräume und ähnliche Arbeitsräume“ als schutzbedürftige Räume und vollzieht daher den gewählten Ansatz nicht nach, dass Gewerbebetriebe nachts nicht schutzwürdiger sind als tagsüber. Daher lässt sich aus der Aufzählung der nach DIN 4109 schutzbedürftiger Räume keine Erkenntnis gewinnen, welche Nutzungen nur tagsüber und welche auch nachts schutzwürdig sind.

Der Plangeber erkennt, dass hinsichtlich der Schutzwürdigkeit von gewerblich genutzten Räumen zur Nachtzeit die durch die juristische Literatur gebilligte und in der Praxis übliche Auslegung der TA Lärm einerseits (kein höherer Schutz als tagsüber) und die Aufzählung schutzbedürftiger Räume in der DIN 4109 ohne Differenzierung nach Tag- oder Nachtzeit andererseits einen gewissen Widerspruch aufweisen. Er löst diesen Widerspruch aus den dargelegten Gründen zugunsten der Auslegung der TA Lärm. Gewerbebetriebe einschließlich Beherbergungsstätten sind damit nachts nicht schutzwürdiger als tagsüber.

Vermeidung von Immissionsorten

Den – hinsichtlich der Nutzung und hinsichtlich des Zeitraums eingeschränkten - Konflikt löst die Planung durch eine Vermeidung von Immissionsorten gemäß TA Lärm. Ein Immissionsort liegt vor einem offenbaren Fenster eines schutzbedürftigen Raumes im Sinne der DIN 4109.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Schutzbedürftige Räume sind nach Anmerkung 1 auf Seite 8 der DIN 4109 Aufenthaltsräume, soweit sie gegen Geräusche zu schützen sind. Die in der Festsetzung gewählte Formulierung „schutzbedürftige Räume“ ist insofern rechtssicher, als sie die Formulierung in der DIN 4109 aufgreift, die durch die Auslegung in der Rechtsprechung hinreichend konturiert ist. Von weiteren Ergänzungen, Klarstellungen o.ä. sieht der Plangeber bewusst ab, da gerade sie zu umso größerer Rechtsunsicherheit bei der Anwendung auf vorher nicht absehbare Konstellationen führen könnten.

Es sei jedoch an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass eine Wohnküche, also eine Küche, die nicht lediglich der Zubereitung der Mahlzeiten, sondern auch dem sonstigen Aufenthalt der Bewohner dient, vom Bundesverwaltungsgericht als schutzbedürftiger Raum im Sinne von Nr. A.1.3 TA Lärm (in Verbindung mit der DIN 4109, Ausgabe November 1989) angesehen wird (BVerwG, Ur. v. 29.08.2007 – 4 C 2/07, zit. nach juris, Rn. 22). Ob es sich im jeweiligen Einzelfall um einen schutzbedürftigen Raum, also etwa eine Wohnküche (keine offenbaren Fenster zugelassen, wenn der o. g. Außenlärmpegel nicht eingehalten wird) oder eine Küche (offenbare Fenster zulässig) handelt, wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geprüft.

In den Mischgebieten MI 1 und MI 2 sind offenbare Fenster schutzbedürftiger Räume von Wohnungen in den gekennzeichneten Fassaden zunächst grundsätzlich unzulässig. In der Beikarte „Immissionsschutz“ werden alle Fassaden der Mischgebiete mit Ausnahme derjenigen zur Düsseldorfer Straße/Rheintorstraße gekennzeichnet.

Ausnahmsweise Zulässigkeit von Immissionsorten, insbesondere in den geschlossenen Innenhöfen

Öffenbare Fenster schutzbedürftiger Räume sind jedoch zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden kann, dass die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete eingehalten werden können. Dieser Nachweis wird erbracht werden können, wenn ein geschlossener Baublock um einen der mit (A) bis (E) gekennzeichneten Innenhöfe errichtet wird. Diese Bebauung ergänzt um Schallschutzwände bewirkt eine Abschirmfunktion zur Schaffung ruhiger Innenbereiche. Dann sind die zum Innenhof

ausgerichteten Fassaden lärmgeschützt (dazu Begründung zur „Bauweise“ und zu „Allseits umbaute Höfe – Bedingung“). An diesen Fassaden können dann Immissionsorte, also offenbare Fenster schutzbedürftiger Räume von Wohnungen entstehen. Die Bauhöhen Richtung Hafen weisen dabei ein Geschoss mehr auf als die Bebauung Richtung Straße (siehe Begründung zu „Höhe baulicher Anlagen“).

Damit wird sichergestellt, dass in den Mischgebieten gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entstehen können. Hin zu den lärmgeschützten Innenhöfen können Fenster geöffnet, können die (Wohn-)Räume gelüftet werden.

Zunächst aber sind an allen Fassaden der Mischgebiete mit Ausnahme derjenigen zur Düsseldorfer Straße/Rheintorstraße offenbare Fenster schutzbedürftiger Räume von Wohnungen im Sinne der DIN 4109 unzulässig. Diese Kennzeichnung wird notwendig, da bei einer abschnittswisen Bebauung jede Fassade eine Außenfassade darstellen kann. Das gilt nicht nur für die hafenseitigen Fassaden, sondern auch für die südlichen und nördlichen Fassaden eines vierseitigen Baublocks, wenn nicht die gesamte Mischgebietsbebauung, sondern etwa vorläufig nur ein Baublock, also nur die Bebauung um einen der Innenhöfe herum, errichtet wird. Dann sind nicht nur die dem Hafen zugewandten Fassaden, sondern auch die anderen Außenfassaden des einzelnen Baublocks lärmbeeinträchtigt.

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

Dem Plangeber ist bewusst, dass bei den derzeit gegebenen Lärmbedingungen im Neusser Hafen die Ausnahmeregelung für die dem Hafen zugewandten Fassaden nicht zur Anwendung kommen wird. Im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren müsste der Nachweis geführt werden, dass in den Mischgebieten ein Außenpegel von tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) eingehalten wird. Bei einer Vorbelastung nachts von 54 dB(A) ist nicht davon auszugehen, dass dieser Nachweis für die Hafenfassaden geführt werden kann. Im Status Quo wird sie vielmehr nur für die geschlossenen Innenhöfe, die ein zentrales Element des Lärmschutzkonzeptes darstellen, Anwendung finden können.

Dennoch bezieht sich die Ausnahmeregelung, gemäß derer beim Nachweis der Einhaltung der Mischgebietsrichtwerte im Baugenehmigungsverfahren offenbare Fenster vor schutzbedürftigen Räumen zugelassen werden können, auf alle gekennzeichneten Fassaden. Dieser Bezug wurde gewählt, um der Aufgabe der Bauleitplanung Rechnung zu tragen, Konflikte nachhaltig und vorausschauend zu bewältigen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass zukünftig etwa durch Betriebsveränderungen, Stilllegung besonders lärmintensiver Anlagen, Änderungen gesetzlicher bzw. untergesetzlicher Lärmvorgaben oder behördlicher oder betrieblicher Lärminderungsplanung die Vorbelastung gesenkt wird. Dann könnte die Ausnahme auch für die hafenseitigen Fassaden greifen.

Daneben wird weiterhin festgesetzt, dass für die gemäß § 6 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässigen Geschäfts- und Bürogebäude, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen bei Beurteilungspegeln < 60 dB(A) tags offenbare Fenster zulässig sind. Wo in den Mischgebieten also gewerbliche Nutzungen etabliert werden, ist eine Vermeidung von Immissionsorten nicht erforderlich, solange der Orientierungswert für den Tageszeitraum eingehalten ist. Eine weitere Einschränkung ist hier – wie oben gezeigt – nicht erforderlich, weil den gewerblichen Nutzungen zur Nachtzeit kein höherer Schutz zukommen muss als tagsüber.

Ergänzung durch Lärmschutzwände

Des Weiteren werden auf der Bebauung entlang der Hafenkante sowie auf den Ost-West verlaufenden Quergebäuden Lärmschutzwände mit einer Höhe von 57,7 m üNN festgesetzt. Mit dieser Höhe wird ein ausreichender Lärmschutz sicher gestellt. Sowohl für die Lärmschutzwände auf den Quergebäuden in Ost-West-Richtung als auch für die Lärmschutzwände entlang der Hafenkante wurden weitere Berechnungen vorgenommen.

Die Lärmschutzwände auf den Ost-West verlaufenden Quergebäuden sind nach den Erkenntnissen der Schalltechnischen Untersuchung nur dann notwendig, wenn eine abschnittsweise Bebauung erfolgt und die angrenzenden Baublöcke bzw. die Gebäude entlang der Hafenkante noch nicht errichtet sind. Dem Rechnung tragend wird festgesetzt, dass ausnahmsweise auf die Lärmschutzwände oder Teile davon verzichtet werden kann, wenn und soweit nachgewiesen wird, dass die Richtwerte für Mischgebiete eingehalten werden können. Des Weiteren kann von der festgesetzten Lage und Ausdehnung der Lärmschutzwände abgewichen werden, wenn ein gleichwertiger Lärmschutz für das MI 1 oder MI 2 entsteht. Diese Festsetzung wurde getroffen, damit keine Unklarheiten darüber entstehen, ob eine etwas andere Ausführung und/oder Position der Lärmschutzwand als Minus im vollständigen Verzicht enthalten ist. Die Ausnahmen beziehen sich ebenfalls auf die festgesetzten Lärmschutzwände entlang der Hafenkante.

Des Weiteren wurde geprüft, wie hoch die hafennahe Bebauung und die Schallschutzwände sein müssen, damit in den Innenhöfen ein Beurteilungspegel von ≤ 45 dB(A) erreicht wird. Auch hierbei dienen die Worst-case-Annahmen für die Immissionen aus dem Hafen als Berechnungsgrundlage. Diese Prüfung erfolgte beispielhaft für die in Anlage 25 der Schalltechnischen Untersuchung vom 21.03.2012 dargestellte Bebauungsform. Hierbei wurde eine mögliche abschnittsweise Bauausführung in Form von einzelnen Baublöcken berücksichtigt. Bei einer Gesamtumsetzung der Baumaßnahme ergeben sich für die inneren Bereiche geringere Gewerbelärmimmissionen durch die Hafennutzung. Die Ergebnisse der Berechnungen der Gewerbelärmimmissionen sind in Anlage 26 (Schalltechnische Untersuchung) aufgeführt.

Als Ergebnis dieser worst-case Berechnungen wurde eine Höhe der abschirmenden Bebauung bzw. der Schallschutzwände Richtung Hafen von 57,65 m bzw. 57,35 m über NN ermittelt. Diese Bebauung übernimmt dann eine Abschirmfunktion für die Richtung Düsseldorfer Straße gelegenen Baukörper, die eine um ein Geschoss geringere Bauhöhe aufweisen. Entsprechende Festsetzungen für minimale und maximale Bauhöhen werden im Bebauungsplan getroffen. Auch hierfür gelten die o. g. Ausnahmen zu den festgesetzten Lärmschutzwänden.

Abwägungsgerechte Planung bezüglich der Mischgebiete

Der Nachweis der Einhaltung der Innenschallpegel gemäß VDI 2719, Tabelle 6 ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen. Durch den Verzicht auf die Schaffung von Immissionsorten im Sinne der TA Lärm entlang der hafenzugewandten Seite und die Aufnahme eines Hinweises auf die bestehende Lärmvorbelastung im Plangebiet sind nachträgliche Anordnungen zu Lasten der bestehenden Betriebe auf der Basis des BImSchG ausgeschlossen.

In der konkreten städtebaulichen Situation gelingt es so, die betroffenen Belange zu einem gerechten Ausgleich zu bringen. Den bestehenden Betrieben werden keine Beschränkungen zugemutet, die sie nicht schon heute aufgrund der engen Nachbarschaft zu bestehenden schutzwürdigen Nutzungen westlich der Rheintorstraße hinzunehmen hätten. Schon heute entspricht es der Praxis der Genehmigungsbehörden bei Erweiterungen und Änderungen von Betrieben im Hafengebiet, die Einhaltung der Immissionsrichtwerte für Mischgebiete zu verlangen. Die bestehenden Betriebe erfahren deshalb im Vergleich zur heutigen Situation keinen Nachteil.

Das neu entstehende Mischgebiet schützt sich selbst, da Immissionsorte, also offenbare Fenster vor schutzbedürftigen Räumen, nur dort entstehen dürfen, wo die Mischgebietswerte eingehalten werden. Bei der gegenwärtigen Lärmvorbelastung geht der Plangeber davon aus, dass diese Voraussetzung derzeit nur an den Innenseiten der geschlossenen Innenhöfe eingehalten werden kann, und gibt daher die allseitige Umbauung der Innenhöfe als Bedingung für Wohnnutzungen vor. Dies allseitige Umbauung der Innenhöfe ergänzt um Schallschutzwände bewirkt eine Abschirmfunktion zur Schaffung ruhiger Innenbereiche. An den abgeschirmten Fassaden sind dann die MI-Werte eingehalten und daher Fenster zu schützenswerten Aufenthaltsräumen möglich.

Es ist durchaus möglich, dass - losgelöst von dem hier gegenständlichen Planverfahren - immissionschutzbezogene Minderungsmaßnahmen bei Anlagenänderungen erforderlich werden. Dies ist aber neben dem aktuellen Immissionsschutzrecht der vorhandenen Nutzung im Umfeld und deren Schutzwürdigkeit geschuldet. Die neue Bebauung hat auf solche Maßnahmen keine Auswirkungen. Darüber hinaus verfolgen die Stadt Neuss und die Genehmigungsbehörden unabhängig von dem Bebauungsplan das Ziel einer Lärmsanierung. Demnach sieht die Genehmigungspraxis als Genehmigungsvoraus-

Unwirksamer Satzungsbeschluss

setzung für Anlagenänderungen bzw. für neue Anlagen die Einhaltung eines Wertes von 10 dB unter dem maßgeblichen Immissionsrichtwert am maßgeblichen Immissionsort vor.

Die bestehende Wohnbebauung schränkt die Erweiterungsmöglichkeiten der Betriebe im Neusser Hafen bereits stark ein. Selbst wenn man eine gewachsene Gemengelage lärmrechtlich mit einer geringeren Schutzwürdigkeit einzustufen hätte, ginge dies nicht so weit, dass eine derart starke Überschreitung der Orientierungswerte, wie sie hier an der Wohnbebauung im Bestand vorliegt, hinzunehmen wäre. Derzeit ist die Intensität, mit der die gewerblichen Immissionen auf die Fassaden der bestehenden Wohngebäude prallen, besonders hoch. Durch die Niederlegung von Gebäuden im Plangebiet ist eine bedeutende Schallabschirmung weggefallen, und der Schall kann sich hier gegenwärtig ungehindert ausbreiten. Durch die vorliegende Planung entsteht dieser Schallschutz wieder neu, so dass die Planung sogar zur Entschärfung des Lärmkonfliktes zwischen Hafen und Wohnbaubestand beiträgt.

Gegen eine derzeitige Einschränkung durch die bestehende Wohnbebauung lässt sich auch nicht vortragen, bisher könne man die bestehende Wohnbebauung noch besser schützen, indem man in andere Richtungen emittiere, und diese Möglichkeit entfalle durch die neue Planung. Dieses Argument trägt insofern nicht, als schon heute die Orientierungswerte an der bestehenden Wohnbebauung deutlich überschritten werden, von dieser Möglichkeit augenscheinlich also nicht in ausreichendem Maße Gebrauch gemacht wird.

Der bestehende Konflikt wird durch die Zuweisung des Schutzanspruches eines Mischgebiets im Sinne von Nr. 6.1 c) TA Lärm bzw. eines Gewerbegebiets im Sinne von Nr. 6.1 b) TA Lärm für die künftig maßgebenden Nutzungen im Plangebiet rechtssicher gefasst. Weitergehende Ansprüche, die heute möglicherweise von der westlich an die Rheintorstraße bzw. die Düsseldorfer Straße angrenzenden Nutzungen geltend gemacht werden können, werden für die neue Bebauung dadurch ausgeschlossen. Zugleich leistet das Schallschutzkonzept in Bezug auf die heute zu verzeichnenden Richtwertüberschreitungen an schutzbedürftigen Nutzungen westlich des Plangebietes einen wirksamen Beitrag zur Schallreduzierung. Die geplante Bebauung fungiert damit in Bezug auf die bestehende Bebauung westlich der Rheintorstraße bzw. der Düsseldorfer Straße als Schallschutzriegel, ohne sich selbst unzumutbaren Immissionen auszusetzen.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Durch das festgesetzte Schallschutzkonzept werden schließlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Gebäudeinneren auch zur Nachtzeit gewährleistet. Die Außenbereiche sind nach der ständigen Rechtsprechung im Nachtzeitraum nicht schutzwürdig. Eine Überschreitung der Orientierungs- bzw. Immissionsrichtwerte für den Nachtzeitraum im Außenbereich kann deshalb hingenommen werden. Im Tageszeitraum werden die Orientierungs- bzw. Immissionsrichtwerte sowie die zulässigen Maximalpegel für Misch- und Gewerbegebiete deutlich eingehalten, so dass namentlich die ungestörte Nutzung der Außenbereiche im Tageszeitraum möglich ist.

Schalltechnische Kontingentierung der Gewerbeflächen im Plangebiet

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

Die gewerblichen Schallemissionen der zu betrachtenden Flächen wurden so bemessen, dass im Bereich der nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen die Anforderungen gemäß der TA Lärm / der DIN 45691 eingehalten werden. Aufgrund der Vorbelastung durch vorhandene Gewerbenutzungen ist das Ziel der Kontingentierung die Richtwerte der TA Lärm durch Gewerbenutzungen im Plangebiet um 10 dB(A) zu unterschreiten. Das Baukonzept im MI 1 und MI 2 sieht eine geschlossene Bebauung in Richtung Hafen mit Ausschluss von Öffnungen zu Aufenthaltsräumen vor. Die relevanten Immissionsorte für die Kontingentierung stellen deshalb die geschützten Blockinnenbereiche dar. Bei einer Kontingentierung nach DIN 45691 wird die Abschirmwirkung der baulichen Anlagen verfahrensbedingt aber nicht berücksichtigt. Die Minderungswirkung durch die in Richtung auf den Hafen nicht schützenswerte Bebauung für die Blockinnenbereiche beträgt ca. 10 dB(A). Als worst case Annahme wurde für die Kon-

tingentierung eine Minderung von nur 4 dB(A) unterstellt und für die Kontingentierung ein Ersatzimmissionsort an die hafenseitige Bebauung gelegt. Für diesen Ersatzimmissionsort wird dann eine Unterschreitung der MI-Richtwerte von 6 dB(A) anstatt einer Unterschreitung von 10 dB(A) wie bei allen anderen Immissionsorten im Umfeld des Plangebietes bei der Ermittlung der Emissionskontingente berücksichtigt. Durch diese Vorgehensweise ist sichergestellt, dass die umliegenden bestehenden gewerblichen Nutzungen aus schalltechnischer Sicht auch durch zukünftige gewerbliche Nutzung im Plangebiet nicht eingeschränkt werden. Die ermittelten Lärmkontingente wurden zum Gegenstand der textlichen Festsetzungen gemacht. Zudem wurde ein Hinweis aufgenommen, dass im jeweiligen Genehmigungsverfahren die schalltechnische Beurteilung gemäß DIN 45691 zu erfolgen hat.

Ausnahmeregelung für die Hafenmole 1

Für die Flächen GI* und GE 4* auf der Hafenmole 1 gilt alternativ und als Ausnahme eine Relevanzgrenze von 10 dB(A) unterhalb der jeweiligen Immissionsrichtwerte, die als Festsetzung aufgenommen wird. Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Ausnahmeregelung ist, dass ein Vorhaben eine Grundstücksfläche im Sinne von § 19 Abs. 1 BauNVO von mindestens 50.000 m² umfasst. Dadurch soll eine Summationswirkung aus mehreren Vorhaben, die jeweils die Relevanzgrenze von 10 dB(A) für sich in Anspruch nehmen können, unterbunden werden. Aus der schalltechnischen Untersuchung der Peutz Consult GmbH kann abgeleitet werden, dass für die Summe der Flächen GI* und GE 4* aus der Emissionskontingentierung an der nächstgelegenen Bebauung Rheintorstraße Immissionskontingente von 49 dB(A) tags und 34 dB(A) nachts resultieren. Die Richtwerte für Mischgebiete müssen also um 11 dB(A) unterschritten werden. Die Anwendung der Relevanzgrenze von 10 dB(A) für ein Vorhaben der vorausgesetzten Größe, würde in der Summe mit den Immissionen der übrigen kontingentierten Flächen innerhalb des Bebauungsplangebietes zu Immissionen von 51 dB(A) tags und 36 dB(A) nachts (9 dB(A) unterhalb der MI-Richtwerte) an der Bebauung Rheintorstraße führen. Bezogen auf die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts ergibt sich eine Überschreitung von 0,5 dB(A) resultierend aus sämtlichen zulässigen gewerblichen Nutzungen im Plangebiet, was bezogen auf die vorhandene tatsächliche Schallsituation als vertretbar und nachrangig gegenüber dem Ziel der Ermöglichung einer gewerblich-industriellen Nutzung der Hafenmole 1 eingestuft wird.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Eine Erhöhung von lediglich 0,5 dB(A) ist für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar. Die Ausnahmeregelung stellt auch keine Verschlechterung gegenüber der heutigen planungsrechtlichen Situation der Hafenmole 1 dar. Mangels rechtsverbindlichen Bebauungsplans erfolgt die Beurteilung der Zulässigkeit von gewerblichen Vorhaben auf der Hafenmole 1 heute nach § 34 BauGB. Es ist Praxis der Genehmigungsbehörden, aufgrund der gegebenen Vorbelastung durch gewerbliche Immissionen der im Neusser Hafen ansässigen Betriebe, neue Vorhaben nur dann zuzulassen, wenn die maßgebenden Immissionsrichtwerte um mindestens 10 dB(A) unterschritten werden. Insofern deckt sich die Ausnahmeregelung für einen Betrieb mit einer Mindestgröße von 50.000 m² mit der heutigen planungsrechtlichen Situation. Zugleich trägt die Ausnahmeregelung dem Interesse der Stadt Neuss an der Ermöglichung einer gewerblich-industriellen Nutzung der Hafenmole 1 Rechnung. Die Art der baulichen Nutzung für einen Teil der Hafenmole 1 wird als Industriegebiet festgesetzt. Die Ausnahmeregelung stellt deshalb zugleich sicher, dass für einen Betrieb mit der vorgesehenen Mindestgröße ein industriegebietstypisches Emissionsverhalten ermöglicht wird, ohne die Immissionssituation der bestehenden und der künftigen schutzwürdigen Bebauung zu verschlechtern. In Bezug auf die künftigen schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes wird auch bei Anwendung der Ausnahmeregelung der Immissionsrichtwert an den maßgebenden Immissionsorten im Blockinnenbereich sicher eingehalten. An den Immissionsorten an der Rheintorstraße, die bei Realisierung der Bebauungsmöglichkeiten in den Mischgebieten ohnehin in deren Schallschatten lägen, sind auf absehbare Zeit ohnehin die Immissionen der bestehenden Hafenbetriebe sowie überwiegend auch des Straßenverkehrs pegelbestimmend.

Mit den getroffenen Festsetzungen werden die Schallimmissionen von Betrieben im Plangebiet derart begrenzt, dass die Schallsituation auch weiterhin durch die vorhandenen Betriebe im Hafengebiet geprägt wird. Um die Schallimmissionen nicht weiter zu erhöhen gelten für Vorhaben in den Gebieten GE 1*, GE 2*, GE 3* und das Sondergebiet Parkhaus die Regelungen der Kontingentierung ohne die Möglichkeit einer Relevanzklausel. Die Anwendung der gemäß DIN 45691, Abschnitt 5 „Anwendung im Genehmigungsverfahren“ genannten Relevanzgrenze (= Unterschreitung von mindestens 15 dB(A)) wird für Nutzungen in den Gebieten GE 1*, GE 2*, GE 3* und das Sondergebiet Parkhaus daher ausgeschlossen.

Abwägungsgerechte Planung bezüglich der Gewerbegebiete

Im Rahmen der gebotenen Konfliktbewältigung wird für die Gewerbegebiete GE 1*, GE 2*, GE 3* und GE 4*, das Sondergebiet Parkhaus sowie für das Industriegebiet GI unter Berücksichtigung der Vorbelastung eine angemessene Nutzung ermöglicht sowie diesen Nutzungen eine an die Situation angepasste Rücksichtnahme abverlangt, um so ein verträgliches Nebeneinander mit schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb und außerhalb des Plangebietes zu ermöglichen und die bestehenden Betriebe im Hafengebiet in ihrem Bestand zu schützen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass für die Gewerbegebiete nach dem gewählten Ansatz keine Festsetzungen zu aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Zwar sind die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete in der Nachtzeit überschritten, doch verfolgt das Lärmschutzkonzept den Ansatz, dass gewerbliche Nutzungen nachts nicht schutzwürdiger sind als tagsüber (dazu ausführlich oben unter „Schutzwürdigkeit der Nutzungen im Mischgebiet“). Da die Tagwerte in den Gewerbegebieten eingehalten sind und jedwede Wohnnutzung, auch Betriebswohnungen, in den Gewerbegebieten ausgeschlossen sind, stellt sich insofern kein durch Lärmschutzmaßnahmen zu bewältigender Konflikt.

6.10.3 Geruch

Das Plangebiet ist Gerüchen ausgesetzt, die von Betrieben im Neusser Hafen emittiert werden. Nach den Erkenntnissen des Gutachtens zur Ermittlung der Geruchsimmissionssituation im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“ in Neuss, ANECO Institut für Umweltschutz GmbH & Co., März 2012 werden die Immissionswerte der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) eingehalten (näher zu den Ergebnissen oben unter 2.1 „Umweltsituation“).

Die Erstellung eines Geruchsgutachtens erfolgt auf Basis der Vorgaben der Geruchsimmissions-Richtlinie sowie der einschlägigen VDI-Richtlinien (z. B. VDI 3783 Blatt 13). Dabei sollte nicht vergessen werden, dass die GIRL keine Rechtsnormqualität besitzt. Ausschlaggebend ist vielmehr, dass nicht mit schädlichen Umwelteinwirkungen durch Gerüche zu rechnen ist. Hierfür gibt die Einhaltung der Immissionswerte der GIRL einen Anhaltspunkt. Im Einzelfall kann sich eine gutachterliche Aussage jedoch nicht strikt an die Formalien der Richtlinien halten. Es sind je nach Sachlage verschiedene Anpassungen an das fachliche Vorgehen erforderlich. Diese Anpassungen sind eingehend zu begründen und müssen einer behördlichen Überprüfung standhalten.

Die Untersuchungen der Geruchssituation im Neusser Hafen hat eine ca. 15-jährige Historie, auf die im Folgenden näher eingegangen wird, um insbesondere die bei der Ermittlung der Geruchsbelastung gewählte Methodik näher zu erläutern.

Vor Beginn eines umfangreichen Sanierungskonzepts durch die Stadt Neuss wurde die Geruchssituation messtechnisch erhoben. Es folgten umfangreiche olfaktometrische Emissionsmessungen mit der Folge, dass ein vollständiges Geruchsemissionskataster erarbeitet werden konnte. Dieses Kataster war Grundlage von Geruchsprognosen, deren Ergebnisse genutzt wurden, um Geruchsminderungsmaßnahmen zunächst in ihrer Auswirkung auf die Geruchsreduktion in Neuss zu bewerten, um diese dann auch umzusetzen. Das Geruchsemissionskataster wurde fortlaufend in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden (Umweltamt der Stadt Neuss, Rhein-Kreis Neuss, Bezirksregierung Düsseldorf) gepflegt.

Die Vorgehensweisen bei den Geruchsprognosen wurden eingehend abgestimmt. Bei der Erstellung von Geruchsprognosen musste auf Grund der besonderen Situation in Neuss (Gemengelage von unterschiedlichen Geruchsquellen in Verbindung mit der direkten Nähe zur Wohnbebauung) bei den Ausbreitungsrechnungen von einigen in den Richtlinien beschriebenen fachlichen Details abgewichen werden. Im Besonderen in der Anfangszeit der Untersuchungen wurden diese Abweichungen mit den zuständigen Behörden eingehend diskutiert und abgestimmt, so dass mit allen Beteiligten ein vollständig abgestimmtes Verfahren von Anbeginn der Untersuchungen vorhanden war. Von dieser abgestimmten Vorgehensweise wurde seitens des Gutachters auch im Bebauungsplan Nr. 456 nicht abgewichen.

Die trotz der Regelungen der Geruchsimmissions-Richtlinie gewählte Vorgehensweise, die Geruchsimmissionssituation mittels Ausbreitungsrechnung/Geruchsimmissionsprognose zu ermitteln und keine Geruchsimmissionsmessungen/Begehungen durchzuführen, ist im Gutachten zur Geruchsimmis-

sionssituation „Bericht 12 0055 P“ eingehend begründet, in vielen vergleichbaren Verfahren in den letzten Jahren angewendet und bisher ausnahmslos von den zuständigen Behörden akzeptiert worden.

Hiergegen könnte man vorbringen, dass nach der Methodik der Geruchsimmissions-Richtlinie (dort unter 4.1) eine Ausbreitungsrechnung statt einer Begehung nur vorgenommen werden könne, wenn anzunehmen sei, dass die vorhandene Belastung 70% des anzuwendenden Immissionswertes unterschreite, und dass dies hier nicht anzunehmen gewesen sei. Die Begründung für die Anwendung der Geruchsimmissionsprognose besteht jedoch darin, dass es vor dem Hintergrund der Planungs- und Ermittlungshistorie unverhältnismäßig ist, Geruchsmessungen durchzuführen. Wenn die Ermittlung der Belastung durch Begehung als unverhältnismäßig eingeschätzt werden muss, ist die zweite Alternative erfüllt, in der auch die Geruchsimmissions-Richtlinie explizit ermöglicht, dass Ausbreitungsrechnungen statt Begehungen durchgeführt werden.

Die Unverhältnismäßigkeit begründet sich im vorliegenden Fall damit, dass die Gleichwertigkeit der Methoden Immissionsmessung und Immissionsprognose intensiv untersucht und nachgewiesen wurde. Dass die Ergebnisse von Modellrechnungen geeignet sind für die Beurteilung der Geruchsimmissionssituation, wurde mehrfach veröffentlicht und einem Fachpublikum zur Diskussion gestellt. Die auf dem Geruchsemissionskataster beruhende Ausbreitungsrechnung geht überdies nicht von der potentiellen Belastungsstruktur aus, sondern es werden alle in den letzten Jahren gewonnenen Erkenntnisse zu einem Ergebnis zusammengeführt.

Es ist folglich nicht richtig anzunehmen, dass die Geruchsmessung stets sicherere Ergebnisse als die Ausbreitungsrechnung liefert. Die Geruchsmessung ist nämlich maßgeblich von den meteorologischen und vor allem Emissionsbedingungen abhängig. Diese sind a priori nicht bekannt und können in unterschiedlichen Zeiträumen zu erheblichen Ergebnisvariationen führen. Das Ergebnis der Geruchsmessung kann demnach nicht die zeitliche Repräsentativität aufweisen wie das Ergebnis der Ausbreitungsrechnung. Zum Beispiel würden die Messergebnisse erheblich verfälscht sein, wenn Begehungen während des nichtbestimmungsgemäßen Betriebs einer Ölmühle am Ende des letzten Jahres stattgefunden hätten. Die Messdaten könnten in diesem Fall für die Beurteilung nicht herangezogen werden, da sie eine nicht repräsentative Situation widerspiegeln.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Darüber hinaus ist bei der sich ständig ändernden Emissionsdatenlage durch die Entwicklungen im Neusser Hafen jede Geruchsmessung nur eine Momentaufnahme. Um eine nach der Geruchsmessung veränderte Immissionssituation abzuschätzen, wären auch wieder Modellrechnungen erforderlich. Eine Prognose gemessener Geruchshäufigkeit unter geänderten Emissionsbedingungen ist belastbar nahezu unmöglich.

Hinsichtlich der Belastbarkeit der Daten ist anzumerken, dass im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 456 der wohl am besten abgestimmte Datensatz bzgl. der Geruchsemission verwendet wurde. Alle Vorgehensweisen, die aufgrund der besonderen Situation in Neuss abweichend zu denen in der Richtlinie genannten gewählt wurden, sind mit den zuständigen Behörden vorab abgestimmt und wurden im Verfahren selbst noch einmal, auch unter Beteiligung des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW, geprüft.

Die Validierung der Ausbreitungsrechnungen wurde für das Erhebungsjahr 1998 durchgeführt, d.h. seinerzeit wurden sowohl Ausbreitungsrechnung als auch Rasterbegehung durchgeführt und die Ergebnisse beider Methoden verglichen. Die größtenteils sehr gute Übereinstimmung der Begehungsergebnisse und der Ergebnisse von Ausbreitungsrechnungen hat die Gleichwertigkeit beider Methoden zur Ermittlung der Geruchssituation belegt. Die Ergebnisse dieser Validierung sind einem nationalen und internationalen Fachpublikum vorgestellt. Vor diesem Hintergrund ist diese Vorgehensweise die einzige und die rechtssicherste, um verlässlich mit einem Prognosemodell auf eine Geruchssituation zu schließen.

In der Tat haben sich die Geruchsquellen seit 1998 grundlegend geändert. Seinerzeit wurde das Geruchsemissionskataster erstellt, in der Folge fortlaufend aktualisiert und auf dem aktuellen Stand den Ausbreitungsrechnungen im vorliegenden Verfahren zugrunde gelegt.

„Sonstige“ Gerüche gehen gemäß der GIRL nicht in die Auswertung ein, da sich das Beurteilungsverfahren der GIRL auf anlagenbezogene Geruchsqualitäten bezieht.

Die Erkenntnis, die Geruchsqualitäten aus der Papierherstellung anders als die anderen Anlagengerüche zu behandeln, ist eine Folge der im Jahr 1998 durchgeführten Rasterbegehungen und den weitergehenden Erkenntnissen, die im Bericht 12 0055 P zitiert werden. Diese Vorgehensweise ist mit den Behörden abgestimmt und wird für den Neusser Hafen seit vielen Jahren akzeptiert. Vergleiche der Ergebnisse von Geruchsrasterbegehungen im Neusser Hafen mit den Ergebnissen der Ausbreitungsrechnungen im Rahmen der durch die Staatlichen Umweltämter Düsseldorf und Krefeld im Jahr 2002 veranlassten Geruchsprognosen für den Hafen Neuss/Düsseldorf ergaben Hinweise, dass die tatsächliche Überschreitungshäufigkeit der Geruchswahrnehmung durch Emissionen von Papierfabriken rechnerisch überschätzt wird. Weitergehende Untersuchungen (W. Grotz: Geruchsemissionen und -immissionen in der Papierindustrie PTS Symposium water and enviromental technology 2005, 08.11.2005 München und W. Grotz: Geruchsemissionen und -immissionen und Anwendung der GIRL in der Papierindustrie, Erfahrungsaustausch Umwelt NRW, Norske Skog Walsum, Duisburg, 20.06.2006) ergaben, dass bei Papierfabriken das Verhältnis zwischen prognostizierten und bei Begehungen ermittelten Überschreitungshäufigkeiten der Geruchswahrnehmung eher durch einen Spitzen / Mittelwertfaktor von 1 charakterisiert werden kann.

Diesen Erkenntnissen Rechnung tragend, wurden die Ausbreitungsrechnungen unter Verwendung des regelkonform hinterlegten Spitzen / Mittelwertfaktors von 4 sowie für einen Spitzen / Mittelwertfaktor von 1 ausschließlich für die Emissionsquellen mit Papiergeruch durchgeführt. Diese bekannte Tatsache ist seit Jahren (s. o.) mit den Behörden abgestimmt und wird für Geruchsimmissionsprognosen in Neuss akzeptiert. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden einem breiten Fachpublikum vorgestellt. Wie den veröffentlichten Fachbeiträgen zu entnehmen ist, führt die Berücksichtigung der Geruchsemissionen aus der Papierherstellung trotz des Spitzen / Mittelwertfaktors von 1 z. B. im Nahbereich der Fa. FS Karton dazu, dass auf einer Beurteilungsfläche eine leichte Unterschätzung der gemessenen Geruchsstundenhäufigkeit durch die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnung ermittelt wird. Auf zwei Beurteilungsflächen sind hingegen die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnung höher als die durch die Rasterbegehungen gemessenen Werte. Unterschätzungen bei der Ermittlung der Geruchssituation entstehen durch die gewählte Vorgehensweise also nicht.

Die Geruchsimmissionsprognose lag dem Rhein-Kreis Neuss, der Bezirksregierung Düsseldorf und dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz vor. Nicht nachvollziehbare Beschreibungen und nicht GIRL-konformes Vorgehen bei der Geruchsimmissionsprognose wurden von den Behörden nicht kritisiert. Alle Informationen konnten der schriftlichen Ausführung und den bereitgestellten Datendateien entnommen werden.

Meteorologische Einflüsse auf die Höhe und auf die räumliche Verteilung von Immissionen sind unumstritten. Umso wichtiger ist es im vorliegenden Fall, repräsentative meteorologische Daten für eine Prognose zu verwenden, um repräsentative Daten über die Geruchsbelastung zu erhalten.

Das gewählte Verfahren, das seit mehreren Jahren für Geruchsprognosen angewendet wird, sah als Verifizierungsschritt den Vergleich der Ergebnisse von Modellrechnungen mit denen von Rasterbegehungen vor. Hieraus ergaben sich verschiedene Einstellungen (z. B. Vernachlässigung des Gebäudeeffekts, Behandlung der Geruchsqualitäten aus der Papierherstellung). Als Ergebnis wurde ein Modell erstellt, das die Ergebnisse der Rasterbegehung hinreichend genau wiedergibt. Damit ist die Gleichwertigkeit beider Methoden gezeigt. Es ist nachgewiesen, dass die Ergebnisse von Modellrechnungen für Aussagen der Auswirkungen nach Änderung von Geruchsemissionen (Sanierung) belastbar sind. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass zu jeder Zeit alle Randbedingungen mit den Behörden abgestimmt wurden. Die Verfahrensweise stellt sicher, dass belastbare Daten in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden erarbeitet wurden und werden.

Der Verifizierungsschritt stellt damit die Belastbarkeit der gewählten Methodik und der Modellergebnisse sicher.

Hinsichtlich der Ergebnisse ist in die Abwägung einzustellen, dass die Immissionswerte der GIRL in den festgesetzten Mischgebieten nahezu vollständig ausgeschöpft werden und daher Spielräume für eine Erhöhung der Geruchsimmissionen innerhalb der Immissionswerte nicht bestehen. Gerade wenn aber aufgrund der Einhaltung der Immissionswerte gegenwärtig der Konflikt bewältigt ist und Befürchtungen sich allein auf die zukünftige Entwicklung beziehen können, müssen auch andere Parameter in diese Zukunftsprognose einbezogen werden.

Insofern sind die besondere Situation im innenstadtnahen Neusser Hafen und die Entwicklung der Geruchsbelastung dort einschließlich der betrieblichen und behördlichen Maßnahmen zur Minderung zu betrachten. Die Ergebnisse des Geruchsgutachten gelten für weite Teile der Neusser Innenstadt, so dass man von einer charakteristischen, seit Jahrzehnten bestehenden Geruchsprägung der Neusser Innenstadt sprechen kann, die je nach Wetterlage, eingesetzten Rohstoffen und Produktionszyklen mehr oder weniger stark wahrgenommen werden kann. Durch umfangreiche Geruchsminderungsmaßnahmen der in den Häfen Neuss und Düsseldorf ansässigen Industriebetriebe ist in den vergangenen zehn Jahren eine deutliche Verbesserung der Geruchssituation eingetreten. Dieses Ziel soll unabhängig von der geplanten Bebauung weiter verfolgt werden.

Diese Aspekte begründen eine positive Prognose für die zukünftige Entwicklung der Geruchsbelastung und werden als solche vom Plangeber in seine abwägende Entscheidung einbezogen. Er wägt sie mit den gewichtigen Belangen ab, die für die Planung und insbesondere für die Festsetzung von Mischgebieten sprechen, ab. So sollen die zentral gelegenen und doch brach liegenden Flächen im Plangebiet im wichtigen Übergangsbereich zwischen Innenstadt und Hafen einer attraktiven Nutzung zugeführt werden. Dabei sollen auch Wohnnutzungen ermöglicht werden, um Reurbanisierungstendenzen entgegenzukommen und die Innenstadt als Wohnstandort zu stärken und zu beleben. Nicht zuletzt soll durch Innenentwicklung der Flächenverbrauch eingedämmt werden.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Plangeber eine gegenwärtige Ausschöpfung der Geruchsimmissionswerte abwägend in Kauf.

Ein wichtiger Bestandteil des Lärmschutzkonzepts besteht in der Möglichkeit, allseits umbaute, geschlossene Innenhöfe zu schaffen. Man könnte insofern befürchten, dass innerhalb der Höfe eine erhöhte Geruchsbelastung durch eine künstliche austauscharme Wetterlage entstehen könnte. Doch entstehen austauscharme Wetterlagen durch die großräumige Wetterlage und nicht durch Gebäude. Während dieser Wetterlagen sammeln sich Luftbeimengungen an und können, je nach Quellbedingungen, zu erhöhten, aber auch deutlich geringeren Immissionen führen. So schirmt eine blockförmige Bebauung Geruchstofffahnen von dahinter liegenden Immissionsorten ab. Insofern beleuchtet die genannte Befürchtung nur einen Teilaspekt dieses Phänomens. Die Geruchsbeurteilung findet darüber hinaus für definierte Beurteilungsflächen statt. Einzelne, besondere Standortgegebenheiten werden i. d. R. nicht betrachtet.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

6.11 Auswirkungen auf den Verkehr

Planbedingtes Verkehrsaufkommen

Die Auswirkungen des Bebauungsplans auf die Belange des Verkehrs wurden durch den Verkehrstechnischen Fachbeitrag der SSP Consult GmbH (Stand 19.03.2012) untersucht.

Auf der Basis von bei der Stadt Neuss vorliegenden Verkehrszahlen (Verkehrsuntersuchung Spiekermann 2004, Verkehrszählungen 2006 und 2007) wurde zunächst das Verkehrsaufkommen auf dem unmittelbar betroffenen Teil des Straßennetzes ermittelt (Düsseldorfer Straße, Rheintorstraße, Collingstraße, Königstraße, Batteriestraße, Hafenstraße, Hammer Landstraße, Industriestraße. Im Gutachten Spiekermann ist für das Bezugsjahr das Jahr 2001 zugrunde gelegt und die Verkehrsstärke für das Prognosejahr 2015 errechnet. Die prognostizierten Verkehrsstärken liegen u. a. aufgrund städtebaulicher und infrastruktureller Maßnahmen etwas unterhalb der Verkehrsstärken im Bezugsjahr (Analysefall). Dieses Ergebnis ist plausibel, da im innerstädtischen Verkehr der Verkehrszuwachs beim motorisierten Individualverkehr (MIV), wenn überhaupt vorhanden, vor allem durch die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte beschränkt ist.

Die angesprochenen Zählungen der Stadt Neuss im Bereich Rheintorstraße – Düsseldorfer Straße – Theodor-Heuss-Platz an den Jahren 2004 bis 2007 bestätigen für die Rheintorstraße die Ergebnisse der Untersuchung Spiekermann. Unterschiede zeigen sich allerdings für die Düsseldorfer Straße, für die nach den städtischen Zählungen 2004 und 2006 westlich der Rheintorstraße (Theodor-Heuss-Platz) deutlich geringere und östlich der Rheintorstraße etwas höhere Verkehrsstärken festgestellt wurden. Da sich die Werte nicht grundsätzlich verändert haben, wurde auf eine Aufführung der Daten im verkehrstechnischen Fachbeitrag verzichtet. Die Daten liegen bei der Stadt Neuss vor und können auf Anfrage eingesehen werden.

Das planbedingte Verkehrsaufkommen (Bebauungsplan Nr. 456) wurde sodann anhand nutzungs- und lageabhängiger Kenngrößen abgeschätzt. Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens wird dadurch erschwert, dass die spätere Nutzungsintensität, und im Fall gewerblich genutzter Flächen die späteren tatsächlichen Nutzungen nicht bekannt sind. Die Abschätzung berücksichtigt daher minimale und maximale charakteristische Kenngrößen. Für die verkehrstechnische Berechnung wurde sodann der Mittelwert dieser Kenngrößen zugrunde gelegt. Danach ist mit einem werktäglichen Verkehrsaufkommen von knapp 2.700 Fahrten von und zum westlichen Teilgeltungsbereich und in den Spitzenverkehrszeiten mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von bis zu 125 Kfz/ h auf der Rheintorstraße zu rechnen.

Drei Ansätze für die äußere Erschließung am Innenstadtrand

Die Verkehrserschließung des westlichen Teilgeltungsbereiches erfolgt über drei Anbindungen, die zu der Tiefgarage in GE 1* (Süd), zur Tiefgarage in MI 1 und MI 2 (Mitte) und zu dem nördlich der denkmalgeschützten Speicher gelegenen Parkhaus (Nord) führen. In den verdichteten Baugebieten GE 1*, MI 1 und MI 2 im Teilgeltungsbereich West ist ein dauerhaftes Parken mit einigen geringfügigen Ausnahmen nur in Tiefgaragen bzw. in dem geplanten Parkhaus gestattet. Lediglich in den Gewerbegebieten GE 2* und GE 3* ganz im Norden des Teilgeltungsbereiches West können Stellplätze auch oberirdisch angeordnet werden.

a) Erschließung Süd

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

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

Den Belangen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs wird somit unter Hinnahme von geringeren Einschränkungen Rechnung getragen. Insgesamt ergeben sich für den Verkehr in alle Richtungen grundsätzlich nur marginale Veränderungen. Weitergehende Einschränkungen für Linksabbieger aus der Königstraße sowie die Wendefahrten für Linksabbieger von der/ in die Rheintorstraße werden zurückgestellt, da insgesamt das städtebauliche Interesse an der Revitalisierung der brachgefallenen Gewerbeflächen gegenüber diesen nachteiligen Auswirkungen überwiegt. Die Wendefahrten führen für die betroffenen Verkehrsteilnehmer nur zu geringen Umwegen von wenigen hundert Metern. Für Linksabbieger aus der Königstraße stellt sich die Wartezeit schon heute als ungünstig dar. Eine angemessene Verkehrsqualität ist aus Sicht des Gutachters unter Berücksichtigung der vorhabenbedingten Verkehre

nicht mehr gegeben. Mit Blick auf die geringe Anzahl der betroffenen Verkehrsteilnehmer verweist die verkehrstechnische Untersuchung auf eine zu erwartende Verlagerung des Verkehrs, indem sich die Linksabbieger neue Fahrtrouten wählen, z. B. über den Kreisverkehr an der Hafenstraße. Da dies nur mit einem geringen Umweg verbunden ist und die Kosten für einen Ausbau sowie eine Lichtsignalanlage im Bereich der Kreuzung Rheintorstraße / Königstraße in keinem Verhältnis zu dem entstehenden Nutzen stehen, wird den mit dem Planvorhaben verfolgten, auf der städtischen Rahmenplanung basierenden städtebaulichen Zielen gegenüber der weitergehenden Einschränkung der Möglichkeit des Linksabbiegens aus der Königstraße im Vergleich zur heutigen Situation der Vorzug eingeräumt, zumal Ausweichmöglichkeiten bestehen und mit zumutbarem Aufwand genutzt werden können.

b) Erschließung Mitte (MI 1 und MI 2)

Die zentrale Ein- und Ausfahrt zur zentralen Tiefgarage liegt gegenüber der Collingstraße. Die heutige Einmündung Rheintorstraße – Collingstraße muss entsprechend ausgebaut werden. Eine Aufweitung des Straßenraums ist aufgrund des östlich angrenzenden Betriebsgleises der Hafenbahn nur nach Westen möglich. Die dafür erforderlichen Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Neuss. Festsetzungen rechtskräftiger Bebauungspläne stehen einer solchen Vergrößerung der Verkehrsfläche nicht entgegen. Die Planung wird nachrichtlich in die Bebauungsplanunterlagen übernommen (sog. „Roteintragung“ außerhalb des Geltungsbereichs) und ist Teil der Erschließungsregelungen.

In der Spitzenstunde ist mit über 100 Fahrzeugen zu rechnen, die in die Tiefgarage einfahren, oder die die Tiefgarage verlassen. Des Weiteren ist zu beachten, dass die geplante Grundstückszufahrt auch von Versorgungsfahrzeugen genutzt wird, die von hier über flach geneigte Rampen die hochwassersicher gelegene innere Erschließungsebene des Hafenquartiers erreichen. Diese Möglichkeit steht selbstverständlich auch Rettungsfahrzeugen offen. Für Fußgänger und Fahrradfahrer stehen die o. g. Rampen und zusätzliche Treppen am Fuße der geplanten Bebauung zur Verfügung. Im Rahmen der Baugenehmigung ist auch ein behindertengerechter Zugang zum oberen Ebene sicherzustellen. Hier ist ein frei zugänglicher Aufzug innerhalb der geplanten Gebäude oder eine Rampenanlage im Mischgebiet MI 1 angedacht. Der nahezu verkehrsfreie Blockinnenraum wird in Anlehnung an die Regelungen in verkehrsberuhigten Bereichen gestaltet. Fahrzeuge müssen hier in besonderer Weise Rücksicht auf Fußgänger und Fahrradfahrer nehmen. Die Zufahrtsmöglichkeit für KFZ wird beschränkt.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

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

Die separaten Abbiegestreifen verhindern, dass abbiegewillige, aber wartende Fahrzeuge im starken Geradeausstrom auf der Rheintorstraße einen Rückstau verursachen. Als besonders vorteilhaft erweisen sich die separaten Abbiegestreifen zum Werhahn Areal im Falle von Zugfahrten auf dem Betriebsgleis. Die Führung der Fußgänger und Fahrradfahrer ist direkt, eindeutig und leicht verständlich.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist die Kreuzung grundsätzlich ausreichend leistungsfähig. Als resultierende Verkehrsqualität ergibt sich „D“. Diese Stufe ist für Hauptverkehrsstraßen noch angemessen, zumal diese Einstufung für die Spitzenstunden gilt. Um die Leistungsfähigkeit – unter Beibehaltung einer Umlaufzeit von 95 Sekunden – der Hauptrichtung zu erhöhen, wird im Verkehrskonzept vorgeschlagen, dass die Ausfahrt aus dem Werhahngelände in einem Umlauf, entweder nur aus der Tiefgarage oder nur von der Rampe aus erfolgen kann. Dies wird als vertretbar eingeschätzt, da aus dem Werhahnareal nur in Ausnahmefällen ausgefahren wird.

Die ermittelten Auslastungen von bis zu 91 % - unter Einbeziehung des planbedingten Zusatzverkehrs - sind hoch, aber noch akzeptabel. Außerhalb der Spitzenstunden ist mit einem besseren Verkehrsablauf zu rechnen.

c) Neue Erschließungsstraße

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

Über die neue Erschließungsstraße können bei Bedarf die Grundstücke bzw. die Tiefgaragen im Mischgebiet 1 erreicht bzw. verlassen werden. Die neue Erschließungsstraße ist im Süden über die zentrale Anbindung aus allen Richtungen erreichbar. Beim Anfahren ist der Fußgängerquerverkehr über die nördliche Furt zu beachten. Zu dessen Sicherheit ist dort ein Blinklicht am LSA-Mast montiert. Im Norden wird die neue Erschließungsstraße südlich der Zuwegung zum Parkhaus um das dort geplante Gebäude (evt. Hotel) weiträumig herumgeführt und an die öffentliche Straße zum Parkhaus und Gewerbegebiet GE 3* als nachrangige Straße angeschlossen. Die Einmündung liegt sehr dicht an am Knotenpunkt der „Parkhausstraße“ - Düsseldorfer Straße, über den der Kfz-Verkehr die Düsseldorfer Straße erreicht. Für den nicht motorisierten Verkehr gibt es im Norden eine direkte Anbindung an die Düsseldorfer Straße.

d) Erschließung Nord

Die Anbindung von den Gewerbegebieten GE 2* und GE 3* sowie von dem Sondergebiet Parkhaus liegt an der Düsseldorfer Straße. In diesem Bereich gibt es bereits heute eine private Zufahrt, die zwecks Erschließung von den o. g. Gebieten ausgebaut wird. Der Ausbau wird in der Form erfolgen, dass größere Ein- und Abbiegeradien hergestellt werden und die zu dem geplanten Parkhaus führende Rampe 6,5 m breit ausgebaut wird. Zudem wird die Rampe auf der Hafenseite mit einem Fußweg ausgestattet. Ferner wird dieser Teil des Bebauungsplanes an den Fuß-Radweg an der Düsseldorfer Straße angeschlossen.

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

Bei dem Gleis, das die Aus-/Zufahrt zum Parkhaus bzw. GE 2* und GE 3* quert, handelt es sich um ein wenig benutztes Nebengleis. Durch den Neubau der LSA ergibt sich gegenüber heute die Änderung, dass bei einer Zugfahrt die Kfz-LSA durch Handschaltung des Zugpersonals auf die Phase „Querende Nebenbahn“ geschaltet werden muss. Da sich das Zugpersonal von der ordnungsgemäßen Funktion der LSA per Augenschein überzeugen kann, ist eine BÜSTRA-Anlage nicht erforderlich.

Auf die in der Verkehrstechnischen Untersuchung geprüfte Führung für Linksabbieger aus Richtung Norden über das gegenüber liegende Tankstellen-Grundstück soll auch mit Blick auf die nach dem Bebauungsplan zulässige Dimensionierung des Parkhauses und der anzuschließenden Gewerbegebiete GE 2* und GE 3* verzichtet werden.

e) Industriestraße

Durch die Zulassung einer gewerblich/industriellen Nutzung auf dem ehemaligen Case-Gelände (Teilgeltungsbereich Ost; GI und GE 4*) wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von rd. 1.300 Kfz-Fahrten/ 24 h (130 Kfz in der Spitzenstunde) erzeugt. Aufgrund der ausschließlich gewerblichen Nutzung wird dabei ein LKW-Anteil von 20 % prognostiziert.

Die äußere Erschließung des Teilgeltungsbereichs Ost erfolgt über die Industriestraße. Die Verkehrsstärke auf der Industriestraße steigt vorhabenbedingt von 2.100 Kfz/ 24 h auf 3.400 Kfz/ 24 h. Die Steigerung des Verkehrsaufkommens führt zu keinen nennenswerten Auswirkungen des Verkehrsgeschehens auf der Industriestraße. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen kann auch von der Einmündung Industriestraße/ Hammer Landstraße, der mit einer Lichtsignalanlage und einem separaten Linksabbiegerstreifen ausgestattet ist, und ebenso von der Hammer Landstraße aufgenommen werden. Insgesamt ist eine Reduzierung der heutigen Verkehrsqualität nicht zu erwarten. Die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden deshalb durch die Planung im Teilgeltungsbereich Ost nicht beein-

trächtig, so dass das städtebauliche Anliegen einer Einbeziehung des ehem. Case-Geländes in die Planung gegenüber den Belangen des Verkehrs überwiegt.

Keine Auswirkungen auf eine etwaige zukünftige Stadtbahnverbindung

Der Bebauungsplan steht nicht im Widerspruch zum Nahverkehrsplan des Rhein-Kreises Neuss (Fort-schreibung 2008 – 2013) und zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Neuss. Die vorliegende Planung verhindert nicht die angesprochene Stadtbahnverbindung (U 81 – Wehrhahnlinie). Der Straßenraum kann auch zukünftig diese Stadtbahnverbindung aufnehmen, wenn auch mit großen Umbaumaßnah-men. Diese wären allerdings bereits im bestehenden Straßenraum notwendig. Auch aus Lärmschutz-gründen wird eine mögliche Stadtbahnverbindung nicht verhindert, da bereits im Bestand Wohngebäu-de näher am Verlauf der möglichen Trasse liegen als die Baugebiete im vorliegenden Bebauungsplan.

6.12 Freistellung von Bahnzwecken (Bedingung gem. § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BauGB)

Im Plangebiet befinden sich Gleise der Hafenbahn. Da bei ihrem Bau noch keine Planfeststellung üblich war, sind sie nicht planfestgestellt worden, werden aber wie planfestgestellte Gleise behandelt.

Teilweise bleiben diese Gleise erhalten und werden als solche im Bebauungsplan festgesetzt. Teilweise werden sie jedoch heute nicht mehr für Zwecke der Hafenbahn benötigt.

Nicht mehr benötigt wird die im Bebauungsplan mit der bedingten Festsetzung belegte Fläche. Vormal-s hatte diese Teilstrecke der Hafenbahn zur Belieferung der Grundstücke im jetzigen Plangebiet (Teilgel-tungsbereich West) und nördlich davon gedient. Der Eigentümer der Grundstücke im Plangebiet hat keinen Bedarf mehr für die Andienung mit der Hafenbahn, er hat bereits den Gleisanschlussvertrag ge-kündigt. Der Eigentümer des nördlich des Teilgeltungsbereiches West gelegenen Grundstücks (Fa. Zietzschmann) hat einer Freistellung ebenfalls zugestimmt. Das Verfahren zur Freistellung wurde einge-leitet. Die Freistellung ist jedoch noch nicht erfolgt.

Unter diesen Voraussetzungen ist die Festsetzung einer Bedingung zulässig. Der Eintritt der Bedingung – die Freistellung von Bahnzwecken – ist absehbar. Die Stadt Neuss plant in eine Freistellungslage hin-ein.

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

6.13 Hafenverordnung

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

Es liegt ein Entwurf für eine neue Hafenverordnung vor, der noch nicht endgültig abgestimmt ist. Dem aktuellen Entwurf liegt ein Plan vom 19.03.2009 mit den Hafengrenzen des Hafens Neuss und damit der Festlegung des Hafengebiets gem. § 14 Abs. 1 Hafensicherheitsgesetz Nordrhein-Westfalen bei. Nach diesem Entwurf sind Teile des Plangebiets innerhalb, andere Teile außerhalb der Hafengrenzen des Hafens Neuss. Innerhalb der Hafengrenzen liegen die Hafenbecken, die Hafenmole 1 sowie west-lich des Hafenbeckens 1 Teile der zukünftigen Hafenpromenade sowie das im Bebauungsplan festge-setzte eingeschränkte Gewerbegebiet GE 2*, das die alten, denkmalgeschützten Speicher umfasst.

Nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen ist es im Hinblick auf die Befugnisse der Hafensicherheitsbehörde im Bereich eines Hafens (vgl. etwa §§ 5, 7 Hafensicherheits-

gesetz NRW) zwar zumindest sinnvoll, das Gebiet eines Bebauungsplans aus dem Hafenbereich herauszunehmen.

Festsetzungen im Bebauungsplan bedarf es dennoch nicht. Nach dem Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen enthält die Hafenverordnung keine bodenrechtlich relevanten, einem gemeindlichen Bebauungsplan vorgehenden Regelungen zur Zulässigkeit von baulichen Anlagen im Hafenbereich. Eine Änderung des Geltungsbereichs der Hafenverordnung führt zwar zu einer Änderung der allgemeinen rechtlichen Rahmenbedingungen, sie hat jedoch keinen unmittelbaren Einfluss auf die Nutzungsstruktur bzw. auf die baurechtliche Zulässigkeit von Nutzungen in dem betroffenen Bereich. Auch im Hafenbereich verbleibt es bei der Planungshoheit der Gemeinde.

Unwirksam ist daher, wenn ein Bebauungsplan mittels einer Bedingung die Wirksamkeit bestimmter Festsetzungen davon abhängig macht, dass die Hafenverordnung für den betreffenden Bereich außer Kraft tritt. Aufgrund der unterschiedlichen Regelungsgehalte von Bebauungsplan (anlagenzulassungsrelevant) und Hafenverordnung (verhaltensbezogen) liegt die für die Festsetzung einer Bedingung erforderliche besondere städtebauliche Situation nicht vor.

Eine bedingte Festsetzung dergestalt, dass die Wirksamkeit der betroffenen Festsetzungen des Bebauungsplans bedingt wäre durch das Außerkrafttreten der Hafenverordnung, war somit nicht zu treffen. Auch ein Bedarf für andere Festsetzungen im Hinblick auf die Hafenverordnung ist nicht ersichtlich.

Dennoch ist der Entwurf der Hafenverordnung in die Abwägung eingestellt worden, wenngleich mit der eingeschränkten Bedeutung, die einem Entwurf zuzukommen hat. Gem. § 2 des Entwurfs ist Unbefugten der Zutritt zum Hafenbereich außerhalb der öffentlichen Straßen untersagt. Dies beeinträchtigt die Festsetzungen der (baulichen) Nutzung im Bebauungsplan nicht. Die Hafenpromenade ist öffentlich und somit von diesem Verbot nicht umfasst. In den nicht öffentlichen Bereichen ist ein Besucher einer im Hafenbereich baurechtlich zugelassenen Nutzung nicht unbefugt. Zu Einschränkungen bei den Festsetzungsmöglichkeiten von (baulichen) Nutzungen führt der Entwurf der Hafenverordnung damit nicht.

7. Umsetzung der Planung

7.1 Kosten

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Planungskosten

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

Kosten für die notwendige Erschließung

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

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

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

Kosten für die Hafenpromenade am westlichen Rand des Hafenbeckens 1

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

Kosten für den geplanten Uferpark auf der Hafenmole 1

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

7.2 Bodenordnung

Öffentliche Maßnahmen zur Bodenordnung sind nicht erforderlich.

7.3 Externe naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

Bei dieser Maßnahme der Innenentwicklung sind naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich.

Unwirksamer Satzungsbeschluss

Anlage A.1**Gutachten und Fachbeiträge im Rahmen der Bauleitplanung**

- Umweltbericht, Smeets Landschaftsarchitekten, Erftstadt, 25. Oktober 2012
(Teil B der Begründung nach BauGB, siehe dort)
- Verkehrstechnischer Fachbeitrag, SSP Consult, Bergisch Gladbach, 19. März 2012
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“ in Neuss, Peutz Consult Düsseldorf, 21. März 2012
- Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 456 „Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße“ in Neuss, Peutz Consult Düsseldorf, 7. Februar 2012
- Kurzugutachten zur Verträglichkeit des Bebauungsplanes Nr. 456 „Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße“ der Stadt Neuss mit den benachbarten Betriebsbereichen, TÜV Nord, Essen, April 2009 (Störfallverordnung). Revision 2, Januar 2011,
- Gutachten zur Ermittlung der Geruchsimmissionssituation im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“ in Neuss, ANECO, Mönchengladbach, 21. März 2012 (mit Anhang zur Hafenmole 1)
- Historische Recherche und Orientierende Untergrunduntersuchung zur Altlastenbewertung, HPC Hürth Juni 2005
- Abbruch der früheren Werhahn-Holz-Betriebsgebäude an der Düsseldorfer Straße in Neuss (Hafen) – Zustandsdokumentation nach Beendigung der Abbruch- und Sanierungsarbeiten in den Jahren 2010 und 2011
- Fledermausquartiere, Gebäude-Untersuchung, Ökoplan-Institut für ökologische Planungshilfe, Berlin, November 2008
- Faunistische Stellungnahme zu Flussregenpfeifer, Zwergfledermaus und Rauhhautfledermaus, Dipl.-Geogr. Rainer Galunder, öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Gewässer- und Naturschutz, Elsenroth, 11. Mai 2011

Unwirksamer Satzungsbeschluss