

Anlage 7

Auflistung der Schreiben, die während der öffentlichen Auslegung (zweite Offenlage) gemäß § 3 Absatz 2 BauGB in der Zeit vom 27.06. bis einschließlich 12.07.2013 eingingen, hiervon eine Stellungnahme.

Verfasser	Wesentliche Inhalte	Abwägung
<p>Bezirksregierung Düsseldorf Postfach 300865 40408 Düsseldorf</p> <p>19.06.2013</p>	<p>– Der Kampfmittelbeseitigungsdienst weist darauf hin, dass dem Antrag auf Luftbildauswertung kein ausreichend großer Auszug der Deutschen Grundkarte bzw. einer Liegenschaftskarte mit einer eindeutigen Abgrenzung des zu untersuchenden Gebietes beilag. Es wird daher darum gebeten, diese zwingend nachzureichen und das Gebiet in den Unterlagen zwingend eindeutig zu kennzeichnen.</p>	<p>– Der Kampfmittelbeseitigungsdienst wurde im Anschreiben zur erneuten Offenlage auf die Homepage der Stadt Köln hingewiesen, auf der die notwendigen Unterlagen (Geltungsbereich) einzusehen waren (http://www.stadt-kolen.de/4/stadtplanung/bebauungsplaene/01754/). Die Einstellung auf der Homepage erfolgte spätestens mit dem 1. Tag der Offenlage. Die Luftbildauswertung ist für den Bereich bereits erfolgt. Das Anschreiben diene ausschließlich dafür, den Kampfmittelbeseitigungsdienst auf die erneute öffentliche Auslegung hinzuweisen. Eine erneute Luftbildauswertung ist nicht erforderlich. Aufgrund der bereits erfolgten Auswertung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes sind bereits entsprechende Hinweise aufgenommen worden, dass das Gebiet in einem Bombenabwurfgebiet liegt und dass vor Aufnahme von Bauarbeiten eine geophysikalische Untersuchung durchzuführen ist und dass bei zusätzlichen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen eine Sicherheitsdetektion erfolgen soll.</p>
<p>Deutsche Telekom Technik GmbH Postfach 10 07 09 44782 Bochum</p> <p>24.06.2013</p>	<p>– Gegen die Planung bestehen keine Einwände. Zur Versorgung des Bebauungsgebietes hat die Telekom ein Vorhaben unter der Auftragsnr. 511235024 geplant und zur Ausführung gegeben. Als Ansprechpartner steht Herr Dürr (0221/3398-14178) zur Verfügung.</p>	<p>– Kenntnisnahme</p>
<p>Polizeipräsidium Köln 51101 Köln</p> <p>02.07.2013</p>	<p>– Es wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet derzeit überwiegend Tageswohnungseinbrüche sowie Diebstähle aus Kraftfahrzeugen aufweist. Im Rahmen der Städtebaulichen- und Technischen Kriminalprävention würde es Sinn machen, dass das Polizeipräsidium weiterhin am Vorhaben beteiligt wird. Darüber hinaus bestehen gegen Verfahren keine Bedenken. Es wird auf das Beratungsangebot zu kriminalpräventiv wirkenden Aspekten und Ausstattungen von Bauobjekten mit einbruchhemmenden Sicherheitseinrichtungen hingewiesen. Es wird darum gebeten, den Vorhabenträger auf das Beratungsangebot hinzuweisen.</p>	<p>– Kenntnisnahme. Der Vorhabenträger wird über das Beratungsangebot hingewiesen.</p>

Verfasser	Wesentliche Inhalte	Abwägung
IHK Köln 50606 Köln 05.07.2013	<ul style="list-style-type: none"> – Es wurden keine Anregungen zur erneuten öffentlichen Auslegung vorgebracht. 	<ul style="list-style-type: none"> – Kenntnisnahme
Stellungnahme zur zweiten Offenlage		
Verfasser	Wesentliche Inhalte	Abwägung
Wasser- und Schiffahrtsamt Köln An der Münze 8 50668 Köln 03.07.2013	<ul style="list-style-type: none"> – Dem Bebauungsplan-Entwurf wird nicht zugestimmt. – In unmittelbarer Nähe zum Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich der Mülheimer Hafen, der als Schutz- und Sicherheitshafen ausgewiesen ist. Das bedeutet, dass beispielsweise bei Hochwasserereignissen oder Schiffahrtssperren die gesamte Wasserfläche des Hafens mit Schiffen belegt werden kann. – Im nordwestlichen Teil des Hafens befinden sich Liegestellen für die Schifffahrt. Diese werden insbesondere zu Nachtzeiten und an Wochenenden genutzt, so dass gerade zu diesen Zeiten mit einem erhöhten Ein- und Ausfahren im Hafeneingangsbereich zu rechnen ist. Es handelt sich um 6 Liegestellen für 1-Kegel-Schiffe und 1 Liegestelle für ein 2-Kegel-Schiff. Im östlichen Hafenein- 	<ul style="list-style-type: none"> – Kenntnisnahme. Nachstehend erfolgt die Abwägung zu den einzelnen Einwendungen. – Der Mülheimer Hafen ist als Schutzhafen ausgewiesen. Er ist Bestandteil der gem. § 1 WaStrG gewidmeten internationalen Wasserstraße "Rhein". Dies bedeutet, dass das Hafenbecken bei der Einstellung des Schiffverkehrs auf dem Rhein oder im Katastrophenfall als Liegefläche genutzt werden kann. Eine Einstellung des Schiffverkehrs, z.B. aufgrund eines Hochwassers der Hochwassermark II (Pegel 8,30) oder die Sperrung der Bundeswasserstraße Rhein stellt einen Katastrophenfall dar, der, wenn überhaupt, in unregelmäßigen Zeitabständen eintritt. Rückfragen beim WSV haben ergeben, dass eine Vielzahl von Schiffen den Mülheimer Hafen als Schutzhafen letztmalig bei einem Ereignis in den 90' er Jahren nutzten. Eine Statistik über die Inanspruchnahme des Hafenbeckens in seiner Funktion als Schutzhafen existiert nach einer telefonischen Rückfrage beim WSV nicht. Nachfragen beim Pegel Köln haben ergeben, dass ein Hochwasser der Hochwasserklasse II in den vergangenen 15 Jahren fünfmal aufgezeichnet wurde. Die Planung berücksichtigt daher den Schiffsverkehr auf der Wasserstraße Rhein. Ebenso berücksichtigt die Planung die Nutzung der vorhandenen Liegeplätze im Mülheimer Hafen. Auf eine Berücksichtigung des "Katastrophenszenarios" wird allerdings verzichtet. Im Rahmen der Ermittlung der zu berücksichtigenden Verkehrslärmquellen ist nur auf Lärmquellen abzustellen, die in einer relevanten Regelmäßigkeit auftreten und somit das Plangebiet beeinflussen. Dies ist selten auftretenden Katastropheneignissen nicht der Fall. – Nach Aussage des WSV Köln ist es möglich, dass bis zu sechs Kegelschiffe im östlichen Hafenbecken anlegen können und über den gesamten Nachtzeitraum die bordeigenen Dieselaggregate mit einem Dauerschallpegel von 65 dB(A) in 25 m Abstand in Betrieb sein können. Berechnungen zeigen, dass an der nächstgelegenen Fassadenseite der Planbebauung Immissionspegel von < 40 dB(A)

	<p>cken ist hafenaaffines Gewerbe (Werftbetrieb u. a.) ansässig, das im 24-h-Betrieb arbeitet. Somit entstehen auch hier Schiffsbewegungen zu jeder Tages- und Nachtzeit.</p> <ul style="list-style-type: none">- Schließlich befindet sich in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereichs die Schifffahrtsstraße Rhein. Vom Grundsatz her kann von der Schifffahrt das gesamte Fahrwasser bis zu den Uferlinien genutzt werden, sofern eine ausreichende wassertiefe zur Verfügung steht.- Gemäß Binnenschiffsuntersuchungsordnung Anhang II Teil II Kapitel 8 § 8.10 ist zu beachten, dass der zulässige Dauerschallpegel 75 dB(A) in einem seitlichen Abstand von 25 m von fahrenden Schiffen sowie 65 dB(A) bei gleichem Abstand von liegenden Schiffen, welche z. B. an einer Hafenmauer liegen, beträgt. Dies wurde bereits in dem Schreiben vom 08.04.2011 dargelegt. Die mögliche zeitliche Belastung beträgt 24 Stunden am Tag.	<p>tags / nachts zu erwarten sind. In Abstimmung zwischen dem Planungsamt der Stadt Köln und dem beteiligten Lärmgutachter (ADU cologne, Köln; Telefonat am 17.03.2013) sind diese Schiffe dem öffentlichen Verkehr zuzuordnen, insofern sind im Weiteren zur Beurteilung der Lärmimmissionen die Orientierungswerte der DIN 18005 heranzuziehen. Aus diesem Grund sind die Befürchtungen, dass durch die Planung Auflagen für die Schifffahrt entstehen könnten, nicht gegeben. Nach Aussage des WSV Köln ist es weiter möglich, dass auch im südwestlichen Teil des Hafenbeckens Schiffe anlegen können und über den gesamten Nachtzeitraum die bordeigenen Dieselaggregate mit einem Dauerschallpegel von 65 dB in 25 m Abstand in Betrieb sein können. Berechnungen zeigen, dass auch für die Liegestellen von Schiffen im südlichen Hafenbecken an der nächstgelegenen Fassadenseite der Planbebauung Immissionspegel von < 40 dB(A) tags / nachts zu erwarten sind. Auch diese anlegenden Schiffe im Bereich der Hafeneinfahrt sind dem öffentlichen Verkehr zuzuordnen, insofern sind im Weiteren zu Beurteilung der Lärmimmissionen ebenfalls die Orientierungswerte der DIN 18005 heranzuziehen. Auch hier sind die Befürchtungen, dass durch die Planung Auflagen für die Schifffahrt entstehen könnten, nicht gegeben.</p> <ul style="list-style-type: none">- Aufgrund der vorgelagerten Landzunge werden Schiffe im Regelverkehr die Uferlinie nicht nutzen. Der Schiffsverkehr, der den Mülheimer Hafen nutzt, wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.- Der Anhang II zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung enthält technische Mindestvorschriften für Schiffe auf dem Rhein und auf Binnenwasserstraßen der Zonen 1, 2, 3 und 4 für Fahrzeuge, die ein Schiffsattest beantragen. In diesem Zusammenhang regelt Kapitel 8 die maschinenbaulichen Anforderungen. § 8.10 enthält wiederum Regelungen zum Geräusch der Schiffe. Danach sind Fahrgeräusche der Schiffe, insbesondere Ansaug- und Auspuffgeräusche der Motoren, durch geeignete Vorrichtungen zu dämpfen, das Fahrgeräusch der Schiffe darf in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand den Wert von 75 dB(A) nicht überschreiten und bei stillliegenden Schiffen, ausgenommen beim Umschlag, darf das Geräusch in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand den Wert von 65 dB(A) nicht überschreiten. Der Auffassung des WSV,
--	---	--

	<p>– Den in der Planbegründung / Anlage 2 aufgeführten Lärmpegel aus dem Schiffsverkehr (tags 50 dB(A) bzw. Reduzierung zu Nachtzeiten 45 dB(A)) kann aus vorgenannten Gründen nicht zugestimmt werden und wird als zu gering angesetzt gesehen. Stattdessen sind die durch die Schifffahrt verursachten maximal zulässigen Schallemissionen (siehe oben) zu berücksichtigen. Das Vorhaben muss sich an die Nutzung der angrenzenden Hafengebiete durch die Schifffahrt anpassen und nicht umgekehrt. Auflagen an die Schifffahrt</p>	<p>der zu erwartende Lärmpegel nach den technischen Mindestvorschriften für Schiffe auf dem Rhein und auf Binnenwasserstraßen der Zonen 1, 2, 3 und 4 für Fahrzeuge, die ein Schiffsattest beantragen, zu berechnen sei, kann nicht gefolgt werden. Für städtebauliche Planungen gilt grundsätzlich die DIN 18005. Die Ermittlung der Schallimmissionen der verschiedenen Arten von Schallquellen wird in dieser nur sehr vereinfachend dargestellt. Für die genaue Berechnung wird auf einschlägige Rechtsvorschriften und Regelwerke verwiesen. Für die Abschätzung der zu erwartenden Schallimmissionen von Straßen-, Schienen und Schiffsverkehr werden im Anhang A Diagramme angegeben. Nach Ziffer 7.4 der DIN 18005-1:2002-07 kann, wenn keine Messergebnisse vorliegen, die Schallimmission vom gewerblichen Schiffsverkehr auf Flüssen und Kanälen nach den RLS-90 berechnet werden, indem für die Berechnung an Stelle eines Motorschiffes, Schleppzuges oder Schubverbandes 3 Lkw mit der Geschwindigkeit 80 km/h (entspricht $L_{m,E} = 52$ dB) angenommen werden. Die Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich vom Schiffsverkehr auf Flüssen und Kanälen können auch nach A.4 abgeschätzt werden. Während sich o. g. Regelung des Anhangs II zur BinSchUO als technische Mindestvoraussetzung für die Erteilung eines beantragten Schiffsattests an die jeweilige Untersuchungskommission richtet, gibt die DIN 18005 gerade Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung. Nach dieser ist die Beurteilung der Schallimmission anhand von Messergebnissen zulässig. Dabei wird der durchschnittliche Lärmpegel abgebildet. Die Angabe eines maximal zulässigen Wertes von 75 bzw. 65 dB(A) in Anhang II zur BinSchUO stellt dagegen den maximal zulässigen (Einzel-)Schallpegel als technische Mindestvoraussetzung an, bildet aber nicht die durchschnittliche Lärmbelastung durch den Schiffsverkehr ab.</p> <p>– Der Schifffahrt-Durchgangsverkehr auf dem Rhein wurde als linienförmige Schallquelle in Höhe der Wasseroberfläche in der Fahrrinne angenommen. In Abstimmung zwischen dem Planungsamt der Stadt Köln und dem beteiligten Lärmgutachten (ADU cologne, Köln) wurde für die Ermittlung der durch den Schifffahrt-Durchgangsverkehr entstehenden Lärmimmissionen auf Schalleistungspegel zurückgegriffen, die auf der Grundlage von Messungen ermittelt wurden. Ein Vergleich mit den in der Binnenschifffahrtsverordnung angege-</p>
--	---	---

	<p>dürfen durch die Wohnnutzung nicht ausgelöst werden können.</p>	<p>benen Dauerschallpegel von 75 dB(A) in 25 m Abstand mit den Emissionsansätzen (Messung) der Firma ADU cologne GmbH im Hinblick auf die rheinwärts fahrenden Schiffe zeigen eine gute Übereinstimmung (Abweichung 1 dB). Es ist daher sicher davon auszugehen, dass die für die rheinabwärts fahrenden Schiffe auf der Grundlage von Messungen ermittelte Schalleistung ebenfalls der tatsächlichen Lärmsituation entspricht. Für die Berechnungen des Schifffahrt-Durchgangsverkehrs wurde seinerzeit von täglich 294 Schiffen ausgegangen. Aktuelle Zahlen belegen, dass mittlerweile von bis zu 400 Schiffen ausgegangen werden kann. Legt man diese aktuellen Zahlen der seizeitigen Berechnung zugrunde, so ergibt sich eine Erhöhung der Lärmimmissionen von 1,3 dB. Bezogen auf die Planbebauung bleiben die Immissionspegel an der nächstgelegenen Fassadenseite bei < 50 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts.</p> <p>Nach Aussage des WSV Köln ist es möglich, dass auch im Bereich der Hafeneinfahrt unmittelbar auf Höhe der Planbebauung Schiffe anlegen und über den gesamten Nachtzeitraum die bord-eigenen Dieselaggregate mit einem Dauerschallpegel von 65 dB in 25 m Abstand in Betrieb sein können. Berechnungen zeigen, dass an der nächstgelegenen Fassadenseite der Planbebauung Immissionspegel von < 50 dB(A) tags / nachts zu erwarten sind. In Abstimmung zwischen dem Planungsamt und ADU Cologne sind die anlegenden Schiffe im Bereich der Hafeneinfahrt dem öffentlichen Verkehr zuzuordnen, insofern sind im Weiteren zur Beurteilung der Lärmimmissionen die Orientierungswerte der DIN 18005 heranzuziehen. Gemäß der DIN 18005 sind in Gebieten mit Mischgebietscharakter (dieser wird für das Wohngebäude auf Grund der Vorbelastung herangezogen) im Hinblick auf den Verkehrslärm Immissionspegel von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts zulässig. Eine Überschreitung dieser Werte ist durch den Schiffsverkehr auch bei Überlagerung der Immissionspegel mit dem Straßen- und Schienenverkehr an den Fassaden des Plangebäudes nicht zu erwarten. Im Gegensatz zum Anlagenlärm nach TA Lärm ist beim Verkehrslärm ein Eigenschutz der heranrückenden Wohnbebauung durch sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen prinzipiell möglich. Für die Nachtzeit ist bei Räumen mit Schlaffunktion bei Außenpegeln > 45 dB(A) eine ge-</p>
--	--	---

	<ul style="list-style-type: none">- Des Weiteren steht die geplante (geschlossene) Wohnbebauung einer Erweiterung der bisherigen Hafennutzung (innerhalb der bestehenden Flächen) entgegen. Mit Blick auf den prognostizierten Zuwachs des Schiffsverkehrsaufkommens auf dem Rhein, muss mit der Notwendigkeit gerechnet werden, dass in der Zukunft an der Nordostseite des Hafens weitere Liegestellen (für Kegelschiffe) ausgewiesen werden müssen, die einen Schutzabstand gemäß Verordnung ADN (z. B. 500 m zur geschlossenen Wohnbebauung bei 2-Kegel-Schiffen) erforderlich werden lassen und eine zusätzliche Lärmquelle darstellen. <p>Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept</p> <ul style="list-style-type: none">- Neben den in der Planbegründung / Anlage 2 unter Punkt 3.2 aufgeführten Themenbereichen, befindet sich im Entwicklungskonzept eine weitere Planungsvorgabe, die aus Sicht der WSV nicht ausreichend berücksichtigt wird: "Sensible Nutzungen (wie Wohnen) sollten im Hafenumfeld aufgrund der entstehenden Schallemissionen ausreichenden Abstand einhalten bzw. ausreichend abgeschirmt werden." [Kapitel 2.4 / Seite 30] <p>Verfahren</p> <ul style="list-style-type: none">- Der derzeitige Flächennutzungsplan (in der auf der Internetseite der Stadt Köln abrufbaren Fassung) sieht für die geplante Fläche eine Nutzung als Gewerbegebiet und Sonderbaufläche (Hafen) vor. Eine Umwandlung der Fläche in ein Mischgebiet und damit ein Heranrücken der Wohnnutzung an den Hafen steht einer zukünftigen Nutzung des bestehenden (Hafen-) Potentials für die Schifffahrt (z.B. zusätzliche Liegestellen), wie sie der derzeitige Flächennutzungsplan zulässt, entgegen. Somit werden aus Sicht der WSV durch das Vorhaben die Grundzüge der bisherigen Planung berührt. Um gemäß §13a Abs.	<p>sonderte Belüftung der Räume notwendig, da das Fenster ständig geschlossen bleiben muss, um die zulässigen Innenpegel in Schlafräumen einzuhalten.</p> <ul style="list-style-type: none">- Ausweislich der Ziffer 7.1.5.4.3 des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADU) beträgt der erforderliche Abstand für ein 2-Kegel-Schiff beim Stillliegen außerhalb der offiziell ausgewiesenen Liegeplätze zur geschlossenen Wohngebieten 300 m und nicht 500 m. 1-Kegel-Schiffe lösen einen Abstanderfordernis von 100 m von geschlossenen Wohngebieten aus. Vorliegend ist die geplante Bebauung ca. 330 m von der nächstgelegenen Brücke der Gefahrgutliegestellen entfernt. Handelt es sich um offizielle Liegeplätze, kann die zuständige Behörde auch geringere Abstanderfordernisse vorsehen. Eine Beschränkung künftiger Planungen, z. B. bei einer Ausweitung der Liegestellen für Gefahrgutschiffe, ist somit nicht zu erkennen.- Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und -immissionen erstellt. Im Gutachten wird nachgewiesen, dass mit den vorhandenen Abständen zu Lärmquellen (auch zum Schiffsverkehr) und im Zusammenhang mit den festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Demnach besteht ein ausreichender Abstand zwischen der geplanten Wohnnutzung und dem Hafengebiet. Ebenso erfolgt eine "Abschirmung" in Form der passiven Schallschutzmaßnahmen. Aus Sicht der Plangeberin wird das rechtsrheinische Entwicklungskonzept somit hinreichend berücksichtigt.- Das gesamte Plangebiet ist im Flächennutzungsplan als Gewerbegebiet (GE) dargestellt. Zur Verminderung der Flächeninanspruchnahme und zur Beschleunigung wichtiger Planungsvorhaben - vor allem im Hinblick auf Arbeitsplätze, Wohnbedarf und Infrastrukturausstattung - wurde das Planungsrecht für Vorhaben zur Stärkung der Innenentwicklung durch die Änderung des Baugesetzbuches mit Inkrafttreten am 1. Januar 2007 durch das "Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorgaben für die Innenentwicklung der Städte" vereinfacht und beschleunigt. Kernpunkt der Gesetzesänderung ist die Einführung des "be-
--	--	--

	<p>2 Nummer 2 BauGB eine geordnete städtebauliche Entwicklung weiterhin sicherzustellen, betrachtet es die WSV als erforderlich, dass zunächst ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans durchgeführt wird, anstatt den Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung nachträglich anzupassen. Nach § 1 Abs. 6 Nummer 9 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen u. a. insbesondere die Belange des Güterverkehrs zu berücksichtigen.</p>	<p>schleunigten Verfahrens" zur Aufstellung von Bebauungsplänen für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung nach § 13 a BauGB. Von dem beschleunigten Verfahren wird in diesem Planverfahren Gebrauch gemacht. Die Voraussetzungen liegen hierfür vor. Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB kann ein Bebauungsplan, der von Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist. Dabei darf die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets nicht beeinträchtigt werden. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgt die Plangeberin das Ziel, eine geordnete städtebauliche Entwicklung in der bestehenden Gemengelage zu ermöglichen. Aus den genannten Gründen kann auf die im beschleunigten Verfahren vorgesehenen Anpassung des Flächennutzungsplanes im Zuge der Berichtigung zurückgegriffen werden. Ein eigenständiges Verfahren ist nicht erforderlich, Eine Berücksichtigung potentieller Nutzungserweiterungen im Mülheimer Hafen kann nur in dem Rahmen erfolgen, der zum Zeitpunkt der Abwägungsentscheidung erkennbar ist. Die Einwenderin stellt keine konkreten Planungsabsichten vor, sondern weist allgemein auf mögliche Erweiterungspotentiale aufgrund der Darstellung der Flächen als Sonderbaufläche Hafen im aktuellen Flächennutzungsplan hin. Vor dem Hintergrund, dass die Bauleitplanung mit der derzeitigen Hafennutzung im Einklang steht und potentielle Erweiterungsflächen sich in den Bereichen des Hafens befinden, die ausreichend weit von der geplanten Mischgebietsnutzung entfernt liegen (Flächen im Nordosten des Hafenbeckens), ist nicht erkennbar, dass die geplante Nutzung Erweiterungen der Hafennutzung grundsätzlich ausschließt. Weitere Liegeplätze für die Schifffahrt können nur unter Berücksichtigung der erforderlichen Abstände zu den Gefahrgutliegeplätzen entstehen. Bereits aufgrund der schützenswerten Bestandsnutzungen in der unmittelbaren Nachbarschaft des künftigen Wohngebäudes sind lärmintensive Erweiterungen im Umfeld der vorhandenen Wohnnutzungen nur eingeschränkt möglich. Ein Güterumschlag ist im Mülheimer Hafen bereits heute nicht möglich. Es fehlt an entsprechenden Krananlagen, Lagerflächen und einer Gleisanbindung. Somit spielt der Mülheimer Hafen als Hafen für "Güterumschlag" keine Rolle.</p>
--	--	--