

Begründung

1. Räumliche Verhältnisse

Im September 2012 wurde für das insgesamt ca. 108 ha große Plangebiet im Stadtteil Holthausen der Aufstellungsbeschluss für die Bauleitplanung gefasst.

Das Gebiet wird begrenzt durch die Münchener Straße im Norden, der Bonner Straße im Osten sowie den Straßen „Am Trippelsberg“, „Wiedfeld“ und „Karweg“ im Westen. Die südliche Grenze bildet der Rhein.

Die Stadtteile Holthausen und Reisholz zählen zu den traditionellen Produktions- und Arbeitsstandorten mit großer Bedeutung für die Wirtschaftsentwicklung im Düsseldorfer Süden und umfassen u.a. die Ende des 19. Jahrhunderts begonnene IDR-Bahn und den ab 1901 durch die IDR gebauten rechtsrheinischen Reisholzer Hafen. Seit dieser Zeit liegen die Hafenanlagen südlich der Straße „Am Trippelsberg“ und erstrecken sich am Rhein vom Benrather Wasserwerk bis in den Bereich des ehemaligen Kraftwerks / Umspannwerks.

Zudem siedelten sich im Zuge der Hafenentwicklung nördlich der Straße „Am Trippelsberg“ zahlreiche gewerblich-industriellen Nutzungen an - unter anderem ist dort die stahlverarbeitende Industrie ansässig. Des Weiteren befinden sich in diesem Bereich diverse weitere Betriebe des produzierenden Gewerbes sowie Dienstleistungsbetriebe.

Der Strukturwandel im Düsseldorfer Süden und die Entwicklung des Straßengüterverkehrs haben in den vergangenen Jahrzehnten zu einer geringeren Nutzung der logistischen Einrichtungen im Reisholzer Hafen geführt. Die Potenziale der unmittelbar am Rheinstrom befindlichen Hafenumschlagflächen der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) mit einer Gesamtgröße von rund 7 ha sind bei einem heutigen Gesamtumschlagvolumen von jährlich rund 460.000 t (inkl. 350.000 t Flüssiggut per Pipeline) noch nicht ausgeschöpft.

Im Hinterland grenzen zudem erhebliche Industriebrachen an die Hafenumschlagflächen, welche jedoch ungenutzt sind (ehemaliges Kraftwerk / Umspannwerk, Raffinerie).

2. Gegenwärtiges Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan der Stadt Düsseldorf stellt für den Geltungsbereich unter anderem ein Sondergebiet mit Zweckbestimmung Hafen, ein Industriegebiet und zwei Versorgungsflächen dar.

Das zurzeit gültige Planungsrecht weist für das Gebiet verschiedene Nutzungsarten aus. Der rechtsverbindliche Bebauungsplan (Text) zur Ausweisung von Baugebieten im Stadtbezirk 9 aus dem Jahre 1982 setzt für den westlichen Bereich des Plangebietes ein Sondergebiet (Anlagen und Zubehöreinrichtungen für Umspannwerke und weiterer Versorgungsanlagen sowie Betriebswohnungen) fest. Für die Flächen im zentralen Bereich des Plangebietes entlang der Rheinuferzone sowie für die Flächen zwischen der Reisholzer Werftstraße, der Straße „Am Trippelsberg“ und der „Bonner Straße“ weist der Bebauungsplan (Text) ein Industriegebiet (Gl 2) aus. Die Grünfläche an der Ecke „Bonner Straße“ / „Am Trippelsberg“ ist im Bebauungsplan Nr. 5970/23 aus dem Jahre 1967 als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen.

Im Bereich des Wasserwerks Benrath entlang der „Bonner Straße“ setzt der Bebauungsplan Nr. 5970/26 aus dem Jahre 1970 eine Versorgungsfläche fest.

Für die Flächen nördlich der Straße „Am Trippelsberg“ und westlich der „Reisholzer Werftstraße“ existieren der großräumige Bebauungsplan Nr. 5870/09 (Industriegebiet sowie Öffentliche Grünfläche für Sportzwecke) aus dem Jahre 1965 und der Bebauungsplan Nr. 5870/15 (Fläche für den Gemeinbedarf) aus dem Jahre 1994. Des Weiteren gelten in diesem Bereich der Fluchtlinienplan Nr. 5870/01 aus dem Jahre 1913, der Fluchtlinienplan Nr. 5870/04 aus dem Jahre 1926 und der Fluchtlinienplan Nr. 5870/05 aus dem Jahre 1929. Die von den Fluchtlinienplänen überlagerten Flächen werden in Verbindung mit § 34 BauGB beurteilt.

3. Planungsanlass und Planungsziele

Im Rahmen des „Masterplans Industrie“ wurde in den Jahren 2011/2012 von der IHK Düsseldorf, dem Industriekreis Düsseldorf und der Landeshauptstadt Düsseldorf die Projektidee „D.Port“ entwickelt. Aufgrund seiner Lage und der Anbindung an

Wasser, Schiene und Straße könnte das Potenzial des bestehenden Reisholzer Hafens ausgeschöpft und das Areal behutsam zu einem trimodalen Umschlagplatz sowie zu einem modernen Binnenhafen ausgebaut werden. Ein funktionierender und leistungsfähiger Hafenumschlagplatz bildet zudem das notwendige Rückgrat für die Industrie im Düsseldorfer Süden. Dieser industrielle Standortvorteil würde die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Düsseldorf nachhaltig sichern. Diese Zielsetzungen entsprechen auch dem „Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen“.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans soll ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Hafen“ südlich der Straße „Am Trippelsberg“ ausgewiesen werden. Ferner wird beabsichtigt, die bestehenden Gewerbe- und Industriebetriebe nördlich der Straße „Am Trippelsberg“ planungsrechtlich zu sichern und neues Planungsrecht für gewerblich-industrielle Nutzungen und den zukünftigen Hafenbetrieb unterstützende Nutzungen zu schaffen. Die weiteren Nutzungen und baulichen Anlagen innerhalb des gesamten Plangebiets sollen als Bestand berücksichtigt und gegebenenfalls fortentwickelt werden. Die entstehende Pufferzone zwischen den bestehenden Gebäuden (ehemalige Werkwohnungen) im westlichen Abschnitt der Straße „Am Trippelsberg“ und dem zukünftigen Hafen soll grün und wohnverträglich gestaltet werden.

Das Planungsziel, den geplanten Netzschluss des überregionalen rheinbegleitenden Fuß- und Radweges zu verwirklichen, um die großräumigen Natur- und Naherholungsgebiete Himmelgeister Rheinbogen und Urdenbacher Kämme miteinander zu verbinden, wird weiterverfolgt. Dementsprechend ist vorgesehen, dem Radverkehr eine attraktive Querung oder Umfahrung des Hafengebiets zu ermöglichen.

Im Plangebiet lassen bislang mehrere gültige Bebauungspläne u.a. Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten sowie mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zu. Aus den vorgenannten Gründen und unter Bezug der formulierten Ziele des Rahmenplans Einzelhandel (Ratsbeschluss vom Oktober 2007) sollen Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten im Plangebiet ausgeschlossen werden. Ein wichtiges Ziel ist es, dass

das in der Nähe gelegene Stadtteilzentrum (C-Zentrum) „Bonner Straße“ nicht in seiner Funktionsfähigkeit beeinträchtigt wird. Zudem soll die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten in den weiteren Bebauungsplanverfahren gesteuert werden.

Ebenfalls sollen Bordelle und bordellähnliche Betriebe ausgeschlossen werden, um eine städtebauliche Fehlentwicklung im Plangebiet zu vermeiden. Diese hier unerwünschten Nutzungen würden das Image des Gebietes nachteilig beeinflussen und möglicherweise zu einer negativen Umstrukturierung führen.

Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten würde, vergleichbar mit Nutzungen durch Bordelle und bordellähnlichen Betrieben, den städtebaulichen Zielen zur Entwicklung des Plangebietes widersprechen und soll daher ebenfalls ausgeschlossen werden.

Der Flächennutzungsplan soll entsprechend den Zielen des zukünftigen Bebauungsplanes geändert werden.

4. Das Hafenslayout

Bereits 2012 wurden im Rahmen einer Potentialanalyse durch die Firma PLANCO Gütermengen der lokalen Industrie mit dem Zeithorizont 2030 ermittelt. Daraus leitet sich der mögliche Flächenbedarf für die unterschiedlichen Hafennutzungen und die Komplementärfunktionen im potentiellen Hafengebiet Reisholz ab.

Die Analyse geht davon aus, dass die Rohstoffversorgung für die lokale Industrie weiter rund 400.000 Tonnen betragen wird. Insoweit ist bei der Flüssiggutanlage und beim Schüttgut aktuell keine Erweiterung der Kapazitäten nötig. Nennenswerte Steigerungen werden beim Stückgut erwartet, die hauptsächlich aus Exportgütern der Düsseldorfer Maschinenbauindustrie bestehen. Bisher wird die Verladung nur mit mobilen Kränen abgewickelt. Eine Optimierung durch die Installation eines ortsfesten Schwergutkrans wird deshalb empfohlen.

Zusätzlich wird empfohlen, entsprechend der gegebenen prognostizierten Containerumschlagvolumina (bis zu 320.000 TEU¹), ein effizientes und

¹ TEU Twenty-foot Equivalenz Unit - international standardisierte Einheit zur Beschreibung der Ladekapazität von Schiffen und des Umschlags von Terminals beim Containertransport.

entsprechend der Mengenentwicklung ausbaufähiges Containerumschlagterminal zu planen und umzusetzen.

Im Laufe der Entwicklung wurde das Layout verschiedentlich angepasst und der Flächenbedarf so schrittweise durch Optimierung vermindert. Seit 2014 ist es vorgesehen, dass nur noch die Grundstücke südlich der Straße „Am Trippelsberg“ als Sondergebiet Hafen überplant werden. Auch mit dieser begrenzten Fläche (ca. 35 ha) sind alle notwendigen Hafenfunktionen realisierbar. Dieser Zuschnitt des Hafengebietes deckt sich mit der Vorgabe der Regionalplanung durch das Land Nordrhein-Westfalen.

Die im Osten des Hafengebietes liegende Umschlaganlage für Flüssiggüter, die dazu gehörenden Tankanlagen und der Gleisanschluss bleiben zunächst unverändert. Ein zukünftiger Ausbau dieser Kapazitäten ist über direkt angrenzende Erweiterungsflächen möglich.

Nahe der bisherigen Hafenzufahrt (Reisholzer Werftstraße / Uferstraße) liegt die Plattform für den Schwergutumschlag mit angrenzenden Flächen für die Aufstellung der Züge und Projektladungen, sowie die Organisation der Umschläge. Der Massengutumschlag wird näher an die Schwergutplattform gerückt, um Platz für die Containeranlagen zu schaffen. Vorgesehen sind weiter zwei Krananlagen mit Lagerfläche für Schüttgüter und Optionen für den Umschlag auf die Eisenbahn.

Im westlichen Teil des Hafengebietes soll das neue Containerterminal entstehen. Der Ausbau erfolgt bedarfsabhängig in Modulen. Im wirtschaftlich sinnvollen Minimalausbau (ca. 160.000 TEU) befinden sich am Rheinufer zwei Containerkräne und dahinter Flächen für die Abstellung der Container. Die Nutzung der Eisenbahn wird über zwei ca. 400 m langen Gleise unter den Kränen sichergestellt, die zur Aufnahme von Halbzügen (bis zu 350 m Länge) geeignet sind. Hinter den beiden Containerstapeln ist eine Flächenreserve für zwei weitere dieser Module vorgesehen, die bedarfsabhängig zugefügt werden können. Sollte die Kapazität der Gleise am Rheinufer nicht mehr ausreichen, kann landseitig nördlich der Containerabstellfläche ein zusätzliches Eisenbahnterminal gebaut werden. Damit wäre dann die Maximalkapazität (ca. 320.000 TEU) der Anlage erreicht.

Zwischen Containerterminal und „Am Trippelsberg“ verbleiben Industrieflächen, die nicht mehr zum Sondergebiet Hafen gehören. Hier besteht die Möglichkeit zur Neuansiedlung von hafenaffinen Industriebetrieben und Logistikunternehmen, deren Gebäude auch zur Abschirmung schutzwürdiger Nutzungen im näheren Bereich dienen können.

Die straßenseitige Anbindung dieses westlichen Bereiches soll nicht mehr über die bisherige Hafeneinfahrt erfolgen, sondern über eine neue Zufahrt von der Straße „Am Trippelsberg“. Diese wird so positioniert, dass der größtmögliche Abstand zur dort bestehenden Wohnbebauung eingehalten werden kann. Zusammen mit entsprechenden Ausgleichsflächen, die auch walmartig modelliert werden können, kann zwischen dem auszuweisenden Hafengebiet und der Straße „Am Trippelsberg“ eine wohnverträgliche Pufferzone ausgebildet werden.

Ebenfalls ist eine Trassierung für den überregionalen Fuß- und Radweg vorgesehen, der aufgrund der Hafensicherheitsrichtlinie nicht direkt durch die eigentlichen Hafenanlagen verlaufen kann. Alternativ soll der Radweg in der Grünzone nördlich des abgesicherten Hafengebietes verlaufen und so gegenüber der heutigen Führung abgekürzt werden. Naturschutzbelange sind bereits im Vorfeld mit verschiedenen Ansprechpartnern ermittelt und erste Lösungsansätze diskutiert worden. Detailprüfungen erfolgen im weiteren Verfahren des Bebauungsplanes für die verschiedenen Hafenbereiche.

5. Verkehrsuntersuchung

Die verkehrliche Erschließung des Reisholzer Hafens erfolgt bisher über die „Reisholzer Werftstraße“ und „Am Trippelsberg“ / „Paul-Thomas-Straße“ durch das umliegende Industriegebiet auf das überörtliche Netz. Auch bei einer Erweiterung der Hafenaktivitäten bleibt diese Verkehrsführung bestehen.

Das Aachener Ingenieurbüro IVV hat im Auftrag der NDH mehrere sogenannte Planfälle für den Hafenausbau mit zeitlichem Horizont 2030 erarbeitet. Die unabhängig vom Vorhaben stattfindende Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Umfeld des Reisholzer Hafens wurde berücksichtigt und als Prognosenußfall

dargestellt. Für den Hafenausbau in zwei Varianten (Minimalausbau und Maximalausbau) wurden die Daten der Potentialanalyse aus dem Jahr 2012 herangezogen und die zugehörigen Verkehrsmengen berechnet.

Damit ergeben sich für das Jahr 2030 lokale und regionale Transportbedarfe, die zum größten Teil durchgehend im Straßentransport abgewickelt würden, sofern keine Verkehrsalternative besteht. Bei einem entsprechenden Angebot für den Kombinierten Verkehr (Schiffs- und Bahnumschlag) könnten bis zu 1.400 LKW-Fahrten umgeleitet werden. Hauptteil der LKW in beiden Ausbauvarianten sind vorhandene Mengen, die vom reinen Straßentransport (Langstrecke >300km) zum Verkehrsträgerwechsel aus der lokalen Industrie in den Hafen gefahren werden (Kurzstrecke durch Industriegebiet). Dies führt zu einer Entlastung der umgebenden Straßeninfrastruktur bei einer Verdichtung nur im direkten Umfeld des Hafens im industriell und gewerblich genutzten Umfeld. Der Umfang dieser Entlastung hängt allerdings von den Kapazitäten der neuen ausgebauten Hafenanlagen in Reisholz ab. In der ersten Ausbaustufe (Minimalausbau) werden noch nicht alle LKW-Transporte auf Binnenschiff und Eisenbahn verlagert, so dass die Entlastungseffekte gegenüber dem Maximalausbau geringer ausfallen.

Das Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr durch Beschäftigte und das Aufkommen im Besucher- / Kundenverkehr mit dem Pkw wird im Maximalausbau rd. 780 Pkw-Fahrten je Tag betragen. Die Anbindung an das Hauptstraßen- und überörtliche Verkehrsnetz ist auf kurzem Wege über die „Reisholzer Werftstraße“ und die Straße „Am Trippelsberg“ / „Paul-Thomas-Straße“ zur „Münchener Straße“ und somit in alle Richtungen gegeben.

Die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte unter den künftigen Verkehrsmengen des Maximalausbaus:

1. Reisholzer Werftstraße / Münchener Straße,
2. Paul-Thomas-Straße / Münchener Straße,
3. Paul-Thomas-Straße / Bonner Straße und
4. Am Trippelsberg / Reisholzer Werftstraße

wurden detailliert untersucht. Auch in den Spitzenstunden ist dann eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben. In Einzelfällen werden Anpassungen der Signalprogramme angeregt.

Die Eisenbahnzufahrt zum Hafen erfolgt über vier Bahnübergänge. Die maximale Durchlaufzeit der Güterzüge an den Bahnübergängen wird unter drei Minuten veranschlagt. Auch die besondere Kreuzungssituation an der „Bonner Straße“ mit den Straßenbahngleisen wird nicht zu kritischen Rückstaus führen. Für die Sicherstellung des Straßenbahntaktes sind technische Lösungen mit der IDR-Bahn vorzusehen. Die Gleislängen zwischen den Bahnübergängen ermöglichen grundsätzlich das Abstellen der Güterzüge ohne Straßenkreuzungen zu beeinträchtigen.

Die ÖPNV-Anbindung ist fußläufig noch vertretbar über die Haltestellen der Linien U71 und U83 „Am Trippelsberg“ und „Niederheid“ gegeben, wobei durch die Buslinie 724 ergänzend auch noch eine Naherschließung im Gebiet erfolgt.

Das Planungsbiet ist an das Hauptradwegenetz angebunden. Der Rhein-Radweg führt um das Hafengebiet herum und muss an drei Stellen mit dem Hafenverkehr harmonisiert werden. Dazu sind gesicherte Querungen einzurichten und für die Kreuzung „Reisholzer Werftstraße“ / „Am Trippelsberg“ empfiehlt der Gutachter die Installation einer zusätzlichen Lichtzeichenanlage.