

Begründung

zur 158. Änderung des Flächennutzungsplanes (Vorentwurf)

- Weizenmühlenstraße / Kesselstraße -

- Stadtbezirk 3 - Stadtteil Hafen -

Teil A - Städtebauliche Aspekte	3
1 Planungsanlass.....	3
2 Örtliche Verhältnisse	4
2.1 Beschreibung des Plangebietes.....	4
2.2 Umgebung.....	5
3 Gegenwärtiges Planungsrecht	6
3.1 Landesentwicklungsplan	6
3.2 Regionalplan Düsseldorf (RPD)	6
3.3 Flächennutzungsplan (FNP).....	8
3.4 Verbindliche Bauleitplanung	8
4 Sonstige Pläne und Konzepte	8
4.1 Raumwerk D	8
4.2 Gewerbe- und Industriekernzonen	8
4.3 Rahmenplan Einzelhandel	10
4.4 Nachrichtliche Übernahmen und Vermerke, Hinweise	11
4.4.1 Bau- und Anlagenschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf International.....	11
4.4.2 Hochwasser	11
4.4.3 Urbane Sturzfluten und Starkregen.....	12
5 Ziele der Flächennutzungsplanänderung	13
5.1 Darstellung SO-Hafen	14
5.2 Darstellung Gewerbegebiet	14
5.3 Darstellung gemischte Baufläche	15
5.4 Darstellung Verkehrsflächen	15
5.4.1 Darstellung Ausbau Holzstraße.....	15
5.4.2 Darstellung Straßenbahnwendeschleife Linie 707.....	15
6 Verkehrliche Erschließung.....	16
7 Umweltbelange	16

Teil A - Städtebauliche Aspekte

1 Planungsanlass

Am 23.02.2011 wurde der Aufstellungsbeschluss zur 158. Änderung des Flächennutzungsplanes gefasst, bei dem damals für die Halbinsel Weizenmühlenstraße eine gewerbliche Baufläche (G) und für die Westseite der Kesselstraße Gewerbegebiet (GE) sowie für die Ostseite gemischte Baufläche (M) vorgesehen war. Als Grundlage hierfür diente damals das im Jahr 2003 vom Rat beschlossene Handlungskonzept für den Düsseldorfer Hafen, das Grundsätze für die weitere Hafenentwicklung und kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungsziele festlegte.

Im Februar 2011 einigten sich Vertreter von Wirtschaftsverbänden, Industrie und der Stadt Düsseldorf darauf, einen „Masterplan Industrie“ zu erarbeiten, aus dem im Jahre 2018 auch das städtebauliche Entwicklungskonzept „Gewerbe- und Industriekernzonen in Düsseldorf“ hervorging (siehe Kap 4.1).

Durch die im Masterplan verfolgte Stärkung des Industrie- und Hafenstandortes Düsseldorf änderte sich die Gewichtung der städtebaulichen Ziele des Handlungskonzeptes „Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen“ insoweit, dass auf der Halbinsel Kesselstraße künftig kein Mischgebiet mit anteiliger Wohnnutzung mehr vorgesehen ist, um den Industrie- und Gewerbebetrieben im Hafen Planungssicherheit und Entwicklungsspielraum zu gewähren und dies mit den Zielen des Regionalplans Düsseldorf zu verbinden. Das Handlungskonzept stellt somit keine vollumfängliche Grundlage für die weitere Hafenentwicklung dar, die Ziele wurden insoweit modifiziert. Auf dieser Grundlage erfolgte am 14.11.2013 der geänderte Aufstellungsbeschluss zur 158. Flächennutzungsplanänderung. Für die Halbinsel Weizenmühlenstraße war ein Sondergebiet Hafen und ein Gewerbegebiet (GE) und für die Kesselstraße ein Gewerbegebiet (GE) geplant.

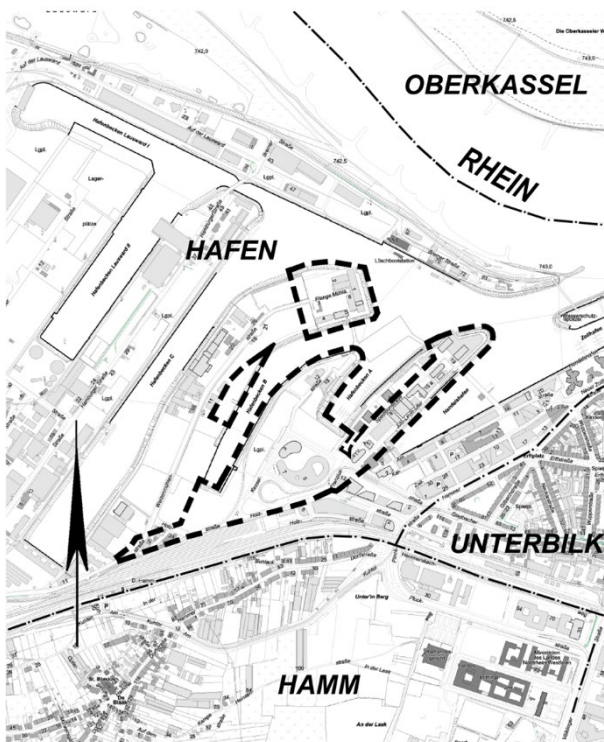
Auf Grundlage des neuen Regionalplans (RPD, siehe Kap 3.1), Abstimmungen mit der Bezirksregierung Düsseldorf und der Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs für die Halbinsel Kesselstraße von 2019 wurden die Flächendarstellungen, der Änderungsbereich und Ziele der Flächennutzungsplanänderung weiter konkretisiert und im Vergleich zum veränderten Aufstellungsbeschluss von 2013 modifiziert. Zudem wurde das Plangebiet im Bereich Halbinsel Weizenmühlenstraße verkleinert, da diese weiterhin (außer die Spitze) als SO Hafen dargestellt werden soll. Die Kesselstraße sowie das Kopfende des Hafenbeckens B werden als Gewerbegebiet dargestellt, um ein neues

attraktives und produktives Hafenquartier mit Dienstleistungen, Büros, Gastronomie, Sporteinrichtungen, hafenauffinen und kulturellen Nutzungen zu ermöglichen.

Plananlass ist somit die Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse auf der Halbinsel Kesselstraße, die Sicherung der hafenauffinen und industriellen Nutzungen im Industriehafen, die Sicherung der gewerblichen Nutzungen im Bereich der Plange Mühle und die Ermöglichung einer Nutzungsmischung mit Wohnanteilen auf der Halbinsel Speditionstraße zur Abrundung der FNP-Änderung im Osten. Zudem ermöglicht die Flächennutzungsplanänderung mehr Spielraum für eine leistungsfähigere Verkehrserschließung sowohl des Industrie- als auch des Medienhafens und schafft perspektivisch neue Flächen für Verkehrsinfrastruktur, City-Logistik und Mobilitätsangebote, die den gesamten Hafen strategisch ergänzen und unterstützen. Insbesondere die Auflösung dieses „Nadelöhrs“ in eine besser entflochtene, funktionelle Gliederung ermöglicht es, den Industrieverkehr besser abfließen zu lassen.

2 Örtliche Verhältnisse

2.1 Beschreibung des Plangebietes



Das Plangebiet umfasst die Halbinsel Kesselstraße, Teilbereiche der Halbinsel Weizenmühlenstraße sowie die Ostseite der Halbinsel Speditionstraße einschließlich der gesamten Spitze. Im Süden erstreckt sich das Plangebiet bis zur Holzstraße. Das

Gebiet hat eine Größe von etwa 15 Hektar und weist eine weitgehend ebene Topografie auf.

An der Spitze der Halbinsel Weizenmühlenstraße wurden im Jahr 2003 die denkmalgeschützten Gebäude der ehemaligen Weizenmühle (Plange Mühle) zu Büro, Ausstellungs-, Freizeit- und Gastronomieflächen umgebaut.

Auf der Ostseite der Weizenmühlenstraße befindet sich ein Speditionsbetrieb zum Umschlag und Transport von Kraftfahrzeugen mit Schiffsanlegestelle am Hafenbecken.

Die Flächen im Bereich der Halbinsel Kesselstraße sind weitgehend freigeräumt. Auf dem Areal befinden sich nur noch zwei eingeschossige Gebäude, die durch das Rudersportleistungszentrum genutzt werden. Um das Hafenbecken A haben sich prägende Grünstrukturen (Pappeln, Weiden, etc.) entwickelt, die bis zur Spitze der Halbinsel reichen.

Die Flächen des südlichen Kopfendes des Hafenbeckens B sind freigeräumt, ehemals dortige Gebäude sind abgebrochen. Der gesamte Bereich östlich der Speditionstraße einschließlich der Spitze der Halbinsel ist bereits bebaut (überwiegend Büronutzung, Hotel). Der Bereich zwischen Kesselstraße und Holzstraße bzw. Speditionstraße ist mit einer Unternehmenszentrale und einem Bürohochhaus bebaut. Zudem befindet sich im Süden des Plangebiets die Straßenbahnwendeschleife (Endhaltepunkt) der Linie 707, die die ÖPNV-Erschließung des Gebietes weiter verbessert hat und perspektivisch für eine Unterführung ihren Korridor sichert.

2.2 Umgebung

Die Umgebung des Plangebietes ist durch den östlich angrenzenden Medienhafen sowie durch den westlich und nördlich angrenzenden Industriehafen geprägt. Im benachbarten Medienhafen befinden sich insbesondere Büronutzungen der Medienbranche sowie der Informations- und Kommunikationstechnologie, ergänzt durch zahlreiche gastronomische Angebote, Hotelnutzungen sowie diverse Freizeitnutzungen. Im westlich und nördlich angrenzenden Wirtschaftshafen sind gewerbliche Nutzungen verschiedenster Größe, wie der Containerhafen, diverse Logistikbetriebe und Lager angesiedelt. Westlich der Weizenmühlenstraße befinden sich zwei große Mühlenbetriebe der Futter- und Nahrungsmittelindustrie mit Schiffs- und Lkw-Umschlagstellen. Ein weiterer Mühlenbetrieb hat im Jahr 2013 die Produktion eingestellt. Im Süden befindet sich der Rangier-/Verladebahnhof des Industriehafens und eine Bahntrasse der Deutschen Bahn inkl. des S-Bahn

Haltepunktes Hamm. Jenseits des Bahndammes erstreckt sich der Stadtteil Hamm mit einer überwiegenden Wohnbebauung und eingestreuten Gartenbaubetrieben.

3 Gegenwärtiges Planungsrecht

3.1 Landesentwicklungsplan

Gemäß Ziel 8.1-9 LEP NRW ist der Düsseldorfer Hafen als landesbedeutsamer Hafen zu sichern, als multimodales Güterverkehrszentrum zu entwickeln und es sind Flächen für hafenorientierte Wirtschaftsbetriebe vorzuhalten. Das Ziel wird mit der FNP-Änderung weiterhin umgesetzt und durch die neuen Gewerbegebietsdarstellungen nicht gefährdet.

3.2 Regionalplan Düsseldorf (RPD)

Der Bereich der Halbinsel Kesselstraße, der Halbinsel Speditionstraße sowie die Spitze der Weizenmühlenstraße werden als „Allgemeine Siedlungsbereiche“ (ASB) dargestellt. Die geplante Darstellung als Gewerbegebiet (GE), als gemischte Baufläche und als Verkehrsfläche entsprechen somit den Vorgaben des Regionalplans.

Die Halbinsel Weizenmühlenstraße (bis auf die Spitze) und die Flächen am Kopfende des Hafenbeckens B sind im Regionalplan als „GIB für zweckgebundene Nutzungen“ dargestellt. „Innerhalb der mit Zweckbindung als Standort des kombinierten Güterverkehrs dargestellten Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit Zugang zu einer Wasserstraße und Anbindung an das Schienennetz sind mit Mitteln der Bauleitplanung Flächen für die innergebietliche Anbindung der Einrichtungen für den Güterumschlag zwischen See- und Landweg an das übergeordnete Schienennetz vorzuhalten“ (vgl. Kapitel 3.3.2 des Regionalplan Düsseldorf).

Durch die Regionalplandarstellung werden die raumplanerischen Grundlagen geschaffen, damit sich die Häfen positiv entwickeln können und der umweltfreundliche Verkehrsträger „Wasserstraße“ seine Leistungsfähigkeit steigern kann.

Die Halbinsel Weizenmühlenstraße (bis auf die Spitze) wird im Flächennutzungsplan weiterhin als Sondergebiet Hafen dargestellt, um den Hafen langfristig zu stärken und die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Weiterentwicklung des trimodalen Standorts zu sichern. Außer einem Teilbereich, bei dem die bisherige Darstellung Wasserfläche aufgrund der tatsächlichen Gegebenheit in Sondergebiet Hafen geändert werden soll und der Spitze ist es daher nicht mehr nötig, die Halbinsel

Weizenmühlenstraße in den Änderungsbereich der FNP-Änderung einzubeziehen. Die Nutzung vorhandener Betriebsgleise und die Nutzung der Wasserstraße durch Betriebe im Hafen bleiben gewährleistet.

Die Fläche am Kopfende des Hafenbeckens B soll westlich der verlängerten Linie des Ostufers der Weizenmühlenstraße weiterhin als Sondergebiet Hafen und östlich davon als Gewerbegebiet (GE) dargestellt werden. Hier sollen vorwiegend hafenauffine Nutzungen planungsrechtlich vorbereitet werden (also Nutzungen mit funktionalem Zusammenhang mit dem Umschlag oder dem Betrieb des Hafens; vgl. Definition Hafenauffinität in Erläuterungen Nr. 2 zu Kapitel 3.3.2 RPD und Erläuterungen zu Ziel 8.1-9 LEP NRW). Zudem soll perspektivisch etwa die Hälfte der o. g. Fläche im Bereich Holzstraße für die verbesserte verkehrliche Anbindung insbesondere eines leichteren Zu- und Abflusses des Industriehafens genutzt werden. Dafür wird der südliche Teil des Kopfendes des Hafenbeckens B als Verkehrsfläche dargestellt (vgl. Kap. 5.4.1).

Die Fläche am Kopfende des Hafenbeckens B ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht uneingeschränkt für GIB-typische Betriebsneuan siedlungen geeignet, insbesondere auch vor dem Hintergrund der sich an dieser Stelle unmittelbar anschließenden vorhandenen Wohnbebauung in Düsseldorf-Hamm südlich der Bahnlinie. Daher wird hier zur Gliederung der Baugebiete zueinander und zum Erfüllen von Abstandserfordernissen im Westen ein Sondergebiet mit Zweckbindung Hafen und im Osten ein Gewerbegebiet dargestellt. Bei der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung soll im Rahmen der Festsetzung eines Gewerbegebiets sichergestellt werden, dass nur nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe innerhalb des Gewerbegebiets zulässig sind, um so Abstandserfordernisse zu der südlichen Wohnbebauung zu würdigen. Gleichzeitig wird dadurch sichergestellt, dass emittierende Hafennutzungen nicht durch schutzbedürftige Nutzungen beeinträchtigt werden. Daher wird insbesondere die Ansiedlung von nicht erheblich belästigenden hafenauffinen Betrieben vorbereitet.

Gemäß Kapitel 3.3.2. des Regionalplans dürfen neue Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und Sonderbauflächen oder die darin zulässigen Baugebiete nur in einem Abstand von 300 Meter von den Grenzen der GIB ausgewiesen werden. Diese Vorgaben werden durch die Darstellung eines Gewerbegebietes im Bereich der Halbinsel Kesselstraße und am Kopfende des Hafenbeckens B beachtet.

3.3 Flächennutzungsplan (FNP)

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Düsseldorf von 1992 ist der überwiegende Teil des Plangebietes als Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung Hafen dargestellt. Lediglich der östliche und der südliche Bereich der Halbinsel Speditionstraße sind als Gewerbegebiet (GE) dargestellt.

3.4 Verbindliche Bauleitplanung

Der Großteil des Plangebietes liegt im Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplans Nr. 5275/12 aus dem Jahr 1969. Er setzt Sondergebiet Hafen fest.

Überplant wurde der einfache Bebauungsplan im Bereich der Halbinseln Speditionstraße und Kesselstraße durch die Bebauungspläne Nr. 5275/019 - Speditionstraße / Franziusstraße - und Nr. 03/019 - Östlich Kesselstraße - aus den Jahren 2003 und 2018. Beide Bebauungspläne setzen Gewerbegebiete fest, in denen nur nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe zulässig sind.

Der Bebauungsplan Nr. 03/005 „Speditionsstraße-West“, der außerhalb des Plangebiets liegt, überplant den Bebauungsplan Nr. 5275/019 teilweise und setzt ein Mischgebiet fest.

4 Sonstige Pläne und Konzepte

4.1 Raumwerk D

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat am 15.12.2022 das „Raumwerk D“ als gesamtstädtisches städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Es ist demnach bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen.

Mit dem Raumwerk D verpflichtet sich die Düsseldorfer Stadtentwicklung den sieben gleichrangigen Grundwerten. Abgeleitet aus der Neuen Leipzig Charta bilden diese Grundwerte den inhaltlichen Rahmen für die Ziele und Entwicklungsansätze einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Grundwerte spiegeln die Haltung und das Selbstverständnis der zukünftigen Düsseldorfer Stadtentwicklung wider und sind grundsätzlich zu berücksichtigen.

Die städtebauliche Entwicklung der Halbinsel Kesselstraße stellt den Abschluss des Medienhafens dar und definiert den Übergang zwischen Medienhafen und Industriehafen. Die Entwicklungsstrategie zählt insbesondere in den zweiten Grundwert – „Düsseldorfs Schatz ist die stadträumliche Vielfalt“, den vierten Grundwert – „Düsseldorf kultiviert seine grünen Qualitäten und schützt mit aller

Kraft Umwelt und Klima“ und in den fünften Grundsatz – „Düsseldorf gibt Produktion, Innovation und kultureller Kreativität auf neue Weise Raum“ - ein.

Die Leitstrukturen der räumlichen Entwicklung Düsseldorfs sind durch das Raumgerüst des Raumwerk D formuliert. Es definiert unter anderem große Netzstrukturen und verdeutlicht die großen räumlichen Zusammenhänge der Stadt. Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Siedlungsteilraums „Innere Stadt“, mit ihren dicht bebauten, attraktiven Quartieren. In diesem Siedlungsteilraum geht es primär um das Bewahren und Stärken der Qualitäten des Bestands und die konsequente Nutzung der Innenentwicklungspotenziale.

Laut Strukturplan „Gerechtes und kompaktes Düsseldorf“ liegt das Plangebiet im Bereich des Tangentialraums Stadtring. Dem Bereich Halbinsel Kesselstraße kommt dabei im Zusammenhang mit dem S-Bahn Haltepunkt Hamm die Aufgabe einer besonderen Adressbildung als Tor und Brückenschlag zum Medienhafen zu.

Laut Strukturplan „Grünes, gesundes und klimafreundliches Düsseldorf“ liegt das Plangebiet in einem Bereich, in dem die dichte Stadt bioklimatisch umzubauen ist. Durch die Neubebauung darf kein zusätzlicher Hitzestress für die Umgebung ausgelöst werden, in dem Barrieren abgebaut und neue Grünräume erschlossen werden. Außerdem soll in dem Bereich, in dem das Plangebiet sich befindet eine wassersensible Stadtentwicklung gestärkt werden. Um dies zu erreichen, ist unter anderem bei städtebauliche Neubauvorhaben das Schwammstadtprinzip zu berücksichtigen.

Laut Strukturplan „Produktives und kreatives Düsseldorf“ handelt es sich bei dem Plangebiet um einen Schwerpunktraum der Kreativwirtschaft und Start-up Szene. Eine wichtige Bedingung für funktionierende Standorte der Kreativwirtschaft und Start-up-Quartiere ist ein lebendiges und authentisches urbanes Umfeld. Die heute ausgeprägten Räume der kreativen Produktivität sollen in ihrer sozialen, kulturellen und stadträumlichen Vielfalt gepflegt werden. Darüber hinaus wird die Halbinsel Kesselstraße als Teil des gewerblichen Reallabors Hafen dargestellt. Hier soll Stadt und Hafen im Einklang entwickelt werden. Der Medienhafen soll auf der Halbinsel Kesselstraße städtebaulich abgeschlossen werden. Der Industriehafen ist einem „geschützten Raum der industriellen Produktion“ zugeordnet und soll gesichert und nachhaltig erschlossen werden.

Der Medienhafen ist als Raum der Perspektivliste für mögliche zukünftige Schlüsselräume aufgeführt. Hierbei handelt es sich um Bereiche der Stadt, die bereits heute eine besondere städtebauliche Bedeutung für Düsseldorf einnehmen. Sie werden kontinuierlich beobachtet, um resiliente Entwicklungen frühzeitig

vorzudenken und gemeinsam Chancen ergreifen zu können. Die Aufnahme in die Perspektivliste bedeutet dabei eine Würdigung der Räume in ihrer Bedeutung und Funktion für die Stadt, ohne sie in Frage zu stellen.

Der Medienhafen hat eine hohe Bedeutung für das Zentrum der Stadt. Eine stärkere Durchmischung unterschiedlicher Nutzungen ist notwendig, um ihn dauerhaft zu einem wichtigen Hotspot zu machen.

4.2 Gewerbe- und Industriekernzonen

Die im Rahmen des Masterplan Industrie erstellte Flächenstrategie für die produktions- und handwerksgeprägten Branchen „Gewerbe- und Industriekernzonen in Düsseldorf“ wurde vom Rat der Stadt am 13.12.2018 als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen. Es handelt sich um ein Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und ist daher bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen.

Der Änderungsbereich der 158. FNP-Änderung liegt nicht innerhalb einer Gewerbe- und Industriekernzone. Der angrenzende Bereich der Halbinsel Weizenmühlenstraße (außer der Spitze) liegt innerhalb der Kategorie A „gewerbliche Infrastruktureinrichtungen“ und soll aufgrund der regionalen und überregionalen Bedeutung für hafenauffine und industrielle Nutzungen erhalten bleiben.

4.3 Rahmenplan Einzelhandel

Der Rahmenplan Einzelhandel 2016, der vom Rat der Stadt am 07.07.2016 als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen wurde, ist bei allen Bauleitplanverfahren zu berücksichtigen. Im Zentrenkonzept, das Bestandteil des Rahmenplans Einzelhandel ist, sind die zentralen Versorgungsbereiche und deren Abgrenzungen beschrieben.

Das Plangebiet umfasst keinen zentralen Versorgungsbereich. Der nächstgelegene zentrale Versorgungsbereich der Stufe C („großes Stadtteilzentrum“) befindet sich im Stadtteil Unterbilk. Des Weiteren befindet sich ein Nahversorgungszentrum im Stadtteil Hamm.

4.4 Nachrichtliche Übernahmen und Vermerke, Hinweise

4.4.1 Bau- und Anlagenschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf International

Das Plangebiet liegt im Anlagenschutzbereich gemäß § 18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Daher ist im Einzelfall die Zustimmung der Luftverkehrsbehörde erforderlich.

4.4.2 Hochwasser

Die Halbinsel Kesselstraße liegt teilweise in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet gemäß § 76 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Überschwemmungsgebiete sind Gebiete zwischen oberirdischen Gewässern und Deichen oder Hochufern und sonstige Gebiete, die bei Hochwasser überschwemmt oder durchflossen oder die für die Hochwasserentlastung oder Rückhaltung benötigt werden. Durch Rechtsverordnung werden innerhalb von Risikogebieten mindestens die Gebiete festgesetzt, bei denen statistisch einmal in 100 Jahren ein Hochwasserereignis (HQ100) zu erwarten ist (§ 76 Abs. 1 und 2 WHG).

Das grundsätzliche Verbot der Ausweisung neuer Baugebiete innerhalb von festgesetzten Überschwemmungsgebieten gemäß § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. WHG trifft im vorliegenden Plangebiet nicht zu, da hiervon nur Gebiete erfasst werden, die zuvor dem planungsrechtlichen Außenbereich i.S. des § 35 BauGB zugeordnet waren. Bei der beabsichtigten Nutzung als Gewerbegebiet (GE) handelt es sich nicht um eine erstmalige Ausweisung von Bauland, sondern stellt eine Überplanung von einem bestehenden Bebauungsplan dar. Daher steht einer neuerlichen Ausweisung von Baugebieten im Bereich der Kesselstraße vor dem Hintergrund des § 78 Abs. 1 WHG nichts entgegen. Dies hat auch die Obere Wasserbehörde nach Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Düsseldorf einvernehmlich festgestellt. Es wird jedoch auf § 78 Abs. 3 Nr. 1 WHG hinweisen, wonach die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage nur genehmigt werden kann, wenn u. a. der Verlust von verlorengelassenem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird.

Der für das Vorhaben ermittelte Retentionsraumverlust soll an Ort und Stelle und in voller Größe (ca. 34.000 m³ + Vorhaltemaß) ausgeglichen werden. Der Retentionsraumausgleich kann auf verschiedene Weise hergestellt werden (z.B. Geländemodellierung, Zisterne, flutbarer Schotterunterbau). Die Retentionsraumschaffung wird im weiteren Verfahren zwischen der Landeshauptstadt

Düsseldorf und dem Dezernat 54 „Wasserwirtschaft – einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz“ der Bezirksregierung Düsseldorf abgestimmt.

Das Plangebiet befindet sich zudem auch innerhalb eines Hochwasserrisikogebietes gemäß § 78b Abs. 1 WHG am Rhein, d. h. das Plangebiet kann bei einem seltenen Hochwasserereignis (HQ1.000) bzw. extremen Hochwasserereignis (HQextrem) überflutet werden. Gemäß der von der Bezirksregierung Düsseldorf erstellten Hochwassergefahrenkarten wird das Plangebiet bei einem extremen Hochwasserereignis (HQextrem) mit einer Tiefe von 2 - 4 m überflutet. Angaben über damit einhergehende Fließgeschwindigkeiten liegen nicht vor. In den Risikogebieten ergeben sich gemäß § 78b WHG erweiterte Anforderungen an den Hochwasserschutz, die Berücksichtigung finden sollen. Diese betreffen den Schutz von Leben und Gesundheit sowie die Vermeidung erheblicher Sachschäden.

Am Rhein ist bei einem Flusshochwasser von einer ausreichenden Vorwarnzeit auszugehen, sodass bei Vorliegen eines entsprechenden Evakuierungskonzeptes die Gefährdung für Leben und Gesundheit minimiert werden kann.

Jede Person, die durch Hochwasser betroffen sein kann, ist zudem gemäß § 5 Absatz 2 WHG im Rahmen des ihr Möglichen und Zumutbaren verpflichtet, geeignete Vorsorgemaßnahmen zum Schutz vor nachteiligen Hochwasserfolgen sowie zur Schadensminderung zu treffen. Insbesondere die Nutzung von Grundstücken ist dabei an die möglichen nachteiligen Folgen für Mensch, Umwelt oder Sachwerte anzupassen.

Dementsprechend werden Maßnahmen des baulichen Hochwasserschutzes im Rahmen des nachgeordneten Bebauungsplanverfahrens sowie erneut auch im Baugenehmigungsverfahren geprüft.

Auf der Ebene des Bebauungsplanes bestehen grundsätzlich verschiedene Regelungsmöglichkeiten, beispielsweise kann durch textliche Festsetzungen geregelt werden, dass keine Übernachtungsräume im Kellergeschoss angeordnet werden, dass die Erdgeschosshöhe sowie technische Infrastrukturen oberhalb der Hochwasserlinie liegen oder auch das insbesondere tiefliegende Flächen von Bebauung freigehalten werden.

4.4.3 Urbane Sturzfluten und Starkregen

Im gesamten Düsseldorfer Stadtgebiet spielt der Überflutungsschutz vor urbanen Sturzfluten und Starkregen eine immer größere Rolle. Infolge des Klimawandels sind geänderte klimatische Bedingungen zu erwarten, die u.a. zur Folge haben, dass häufigere und intensivere Starkregenereignisse zu erwarten sind. Im Hinblick auf das

geplante Vorhaben wurde dies durch die bei öffentlichen Stellen vorliegenden Daten entsprechend geprüft. Das Klimaanpassungskonzept der Landeshauptstadt Düsseldorf (KAKDUS) wurde im Dezember 2017 durch den Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beschlossen und veröffentlicht. Zu KAKDUS gehören entsprechende Kartenwerke. Die Starkregengefahrenkarte wurden aktualisiert und ist unter <https://maps.duesseldorf.de/starkregen> einsehbar. Diese Karte gibt Hinweise zu Gefährdungen durch Sturzfluten. Für das vorliegende Plangebiet liegt eine solche Betroffenheit vor. Es ist hier nicht auszuschließen, dass bei Extremregenereignissen in Teilen des Plangebietes, insbesondere auf den Verkehrswegen sowie den Grünflächen, Wasserstände von über 0,5 m und damit einhergehend in Teilen kritische Fließgeschwindigkeiten von 0,5 bis 2,0 m/s erreicht werden können. Auf den nachgeordneten Ebenen des Bebauungsplanes und des Bauantragsverfahrens ist zu prüfen, wie die Gefährdung durch Sturzfluten minimiert werden kann. Hier ist insbesondere die Empfindlichkeit und die Schutzwürdigkeit der geplanten Nutzungen gegenüber einer potentiellen Betroffenheit durch Starkregen zu prüfen. Grundsätzlich bestehen verschiedene Regelungsmöglichkeiten auf Planungs- und Baugenehmigungsebene, die eine Gefährdung durch Sturzfluten minimieren. Beispielsweise kann durch textliche Festsetzungen geregelt werden, dass keine Übernachtungsräume im Kellergeschoss angeordnet werden, dass die Erdgeschosshöhe sowie technische Infrastrukturen oberhalb der durch Sturzfluten gefährdeten Bereiche liegen oder auch, dass insbesondere tiefliegende Flächen von Bebauung freigehalten werden. Insbesondere bei der Planung von sensiblen und kritischen Infrastrukturen wie beispielsweise Versorgungseinrichtungen, sind entsprechende Möglichkeiten zur Minimierung von Sturzfluten auf den nachgeordneten Planungs- und Baugenehmigungsebenen zu prüfen und zu berücksichtigen.

5 Ziele der Flächennutzungsplanänderung

Der Düsseldorfer Hafen ist einerseits geprägt durch den sogenannten „Medienhafen“ im Osten als hochwertiger Büro- und Dienstleistungsstandort und andererseits durch den im Westen gelegenen Industriehafen. Während die städtebauliche Entwicklung rund um den Handelshafen entlang der Speditionstraße weit fortgeschritten ist, befindet sich die städtebauliche Entwicklung im Bereich der Halbinsel Kesselstraße noch in Planung.

Zur Konzeptfindung wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, der die Qualität der weiteren gewerblichen Entwicklung und das Schaffen eines verträglichen Abschlusses des Medienhafens im Übergang zum Industriehafen sichert. Daher ist

mit der 158. Änderung des Flächennutzungsplans eine Staffelung von emittierenden Gewerbe- und Industriebetrieben des Hafens im Bereich der Halbinsel Weizenmühlenstraße (Sondergebiet Hafen), über hafenauffine und gewerbliche Nutzungen im Bereich der Halbinsel Kesselstraße (Gewerbegebiet), zu teilweise schutzwürdigen Nutzungen im Bereich Speditionstraße (gemischte Baufläche) vorgesehen. So werden einerseits der vorhandene Industriehafen gesichert und Abstandsforderungen eingehalten und andererseits Wohnanteile auf der Speditionstraße zur Belebung des Gewerbestandes ermöglicht. Darüber hinaus werden auf der Halbinsel Kesselstraße die planungsrechtlichen Grundlagen für die Entwicklung eines attraktiven Hafenquartiers, mit gewerblichen und hafenauffinen Nutzungen und einer gewissen Versorgungsinfrastruktur, geschaffen.

Der Düsseldorfer Hafen wird nicht nur geprägt durch seine Funktion des Güterumschlags, sondern insbesondere auch durch die Vielzahl an gewerblich/industriellen Betrieben. Diese heterogene Nutzungsstruktur im Hafen soll weiterhin grundlegend gesichert werden.

Insbesondere aufgrund der unmittelbaren Nähe zu schutzwürdigen Nutzungen in Düsseldorf-Hamm und Düsseldorf-Unterbilk sind die Erweiterungsmöglichkeiten des Hafens insgesamt eingeschränkt. Vor diesem Hintergrund sind großflächige und emittierende neue Hafennutzungen vor allem im Hafen Düsseldorf-Reisholz denkbar, wobei untergenutzte und brachgefallene Flächen auch für Hafennutzungen aktiviert werden können.

5.1 Darstellung SO-Hafen

Der Änderungsbereich auf der Halbinsel Weizenmühlenstraße (außer Spitze Halbinsel, siehe Kap. 5.2) soll nicht mehr als Wasserfläche, sondern als Sondergebiet (SO) „Hafen“ dargestellt werden. Hier erfolgt eine Anpassung der Darstellung an den momentanen Bestand. Da die Halbinsel Weizenmühlenstraße (außer die Spitze) weiterhin als Sondergebiet Hafen dargestellt wird, ist diese nicht mehr im Änderungsbereich der FNP-Änderung.

5.2 Darstellung Gewerbegebiet

Die Spitze der Halbinsel Weizenmühlenstraße (ehemalige Plange Mühle) sowie der Bereich zwischen Kesselstraße und Holzstraße bzw. Speditionstraße werden entsprechend der bereits vorhandenen Nutzungen als Gewerbegebiet (GE) dargestellt.

Zur planungsrechtlichen Vorbereitung eines Gewerbegebiets ist für die Halbinsel Kesselstraße und für das Kopfende des Hafenbeckens B eine Darstellung als Gewerbegebiet vorgesehen. Beabsichtigt ist die Entwicklung eines attraktiven Hafenuartiers, das im Hinblick auf die benachbarten Hafenbetriebe und die Wohnnutzungen in der Umgebung verträglich ist. Vorgesehen sind als Übergang des Medienhafens zum Industriehafen vorwiegend hafenauffine Nutzungen im Bereich des Kopfendes des Hafenbeckens B und vorwiegend gewerbliche Nutzungen im Bereich Kesselstraße. Durch die Neudarstellung des Gewerbegebiets werden die bestehenden Hafenbetriebe und deren Bedeutung für den trimodalen Umschlag nicht durch neue oder zusätzliche Restriktionen beeinträchtigt.

5.3 Darstellung gemischte Baufläche

Der Bereich östlich der Speditionstraße sowie die Spitze der Halbinsel Speditionstraße sollen als gemischte Bauflächen dargestellt werden, um hier eine Nutzungsmischung mit Wohnanteilen zu ermöglichen. Es ist somit geplant, die gesamte Halbinsel Speditionstraße als gemischte Baufläche darzustellen.

5.4 Darstellung Verkehrsflächen

5.4.1 Darstellung Ausbau Holzstraße

Um eine leistungsfähige Erschließung insbesondere des Industriehafens auch zukünftig sicherzustellen und die verkehrliche Situation im Hafen insgesamt zu verbessern, sollen perspektivisch Holz- und Fringsstraße vierspurig ausgebaut und begradigt werden. Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung der östlichen Fläche des Hafenbeckenkopfes B soll bereits mit dem Ausbau der Holzstraße begonnen werden. Damit bildet die städtebauliche Entwicklung auf dieser Teilfläche auch die Sicherung einer leistungsfähigen Erschließung, nicht nur des Medien- sondern auch des Industriehafens. Letztlich trägt dies im besonderem zu einem effektiveren Güterumschlag am bestehenden Standort des Industriehafens bei. Hiermit wird die Stärkung des Industriehafens im Sinne der Ziele des Regionalplans Düsseldorf unterstützt.

5.4.2 Darstellung Straßenbahnwendeschleife Linie 707

Die Fläche im Süden des Plangebiets, die aktuell als Straßenbahnwendeschleife für die Linie 707 genutzt wird, soll ebenso als Verkehrsfläche dargestellt werden, um diese langfristig für verkehrliche Infrastruktur zu sichern. Hier kann beispielsweise eine Mobilitätsstation oder ein City-Logistik-Hub zur Bündelung von Waren in Verbindung mit der Stadtbahn entstehen, um die trimodale Anbindung des Hafens zu

stärken und CO²-sparende Antriebe beim Gütertransport zu fördern. Denkbar wäre beispielsweise eine Cargo Tram, die die Innenstadt aus dem Industriehafen beliefert.

6 Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet wird derzeit für den Kraftverkehr aus Richtung Süden über die Franziusstraße und die Holzstraße erschlossen und ist an das regionale Netz des öffentlichen Nahverkehrs durch die S-Bahnlinien S8, S11 und S28 mit dem Haltepunkt Düsseldorf-Hamm angebunden. Darüber hinaus besteht ein Anschluss an die Innenstadt durch die Straßenbahnlinie 707 über die Haltestellen Kesselstraße und Speditionstraße sowie über die Buslinie 732. An der südlichen Plangebietsgrenze befindet sich die Endschleife der Straßenbahnlinie 707, die als Verkehrsfläche dargestellt werden soll (vgl. Kap. 5.4.2).

Ein Bezirksradweg führt durch den Medienhafen. Des Weiteren verläuft das Hauptradnetz durch die angrenzenden Stadtteile Unterbilk und Hamm.

Aktuell ist der Ausbau des Knotenpunkt Kesselstraße/Holzstraße, eine Verlängerung der Straßenbahntrasse sowie der Ausbau der Holzstraße in Planung. Dazu wird eine erweiterte Verkehrsfläche im südlichen Teil des Plangebiets dargestellt (vgl. Kap. 5.4.1).

7 Umweltbelange

Die Angaben in Bezug auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad (im Sinne von § 2 Abs. 4 BauGB) der vorgesehenen Umweltprüfung werden im Teil B - Umweltbericht erfolgen.