

## **Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen**

### **“Dynamisches Struktur- und Umsetzungskonzept”**

#### **Gliederung**

##### **1.1 Aufgabenstellung**

##### **2. Vorgehensweise**

##### **3. Umsetzung der Planungsziele**

###### **3.0 Konzept mit dynamischen Planungszielen**

###### **3.1 Phase 1: Kurz- bis mittelfristige Zielkonzeption**

3.1.1 Änderung des Flächennutzungsplanes

3.1.2 Aufstellen von Bebauungsplänen

###### **3.2 Phase 2: Mittel- bis langfristige Zielkonzeption und Sicherung der weitergehenden Planungsziele**

3.2.1 Änderung des Flächennutzungsplanes in weiteren Schritten

3.2.2 Vertragliche Vereinbarungen/sonstige Regelungen

3.2.3 Monitoring

– **Weiteres Verfahren**

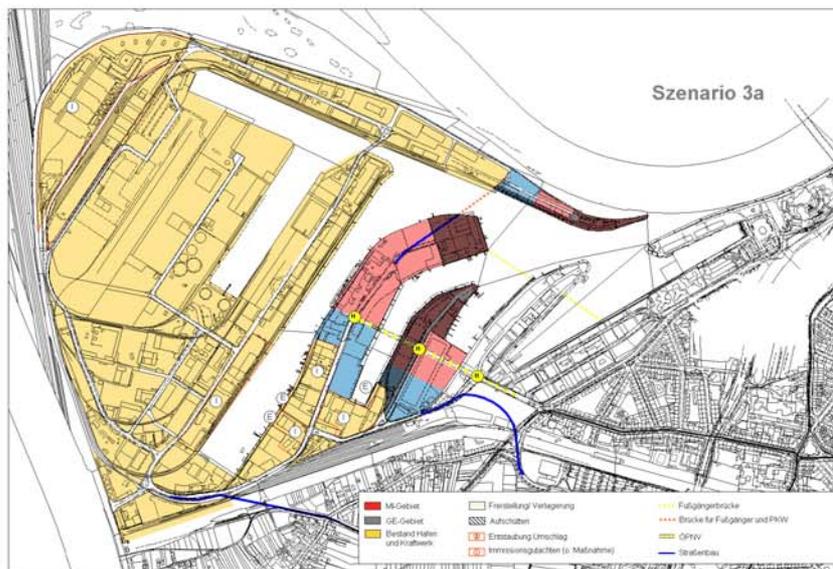
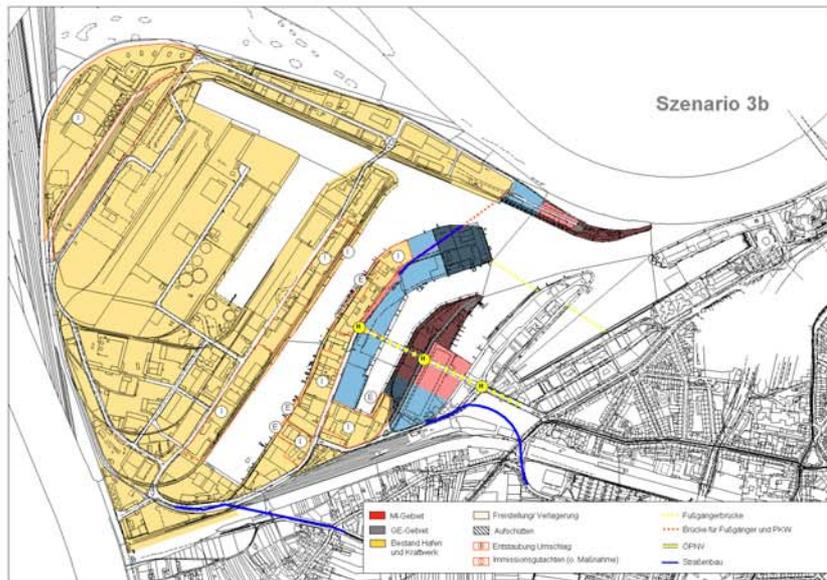
– **Ausblick**

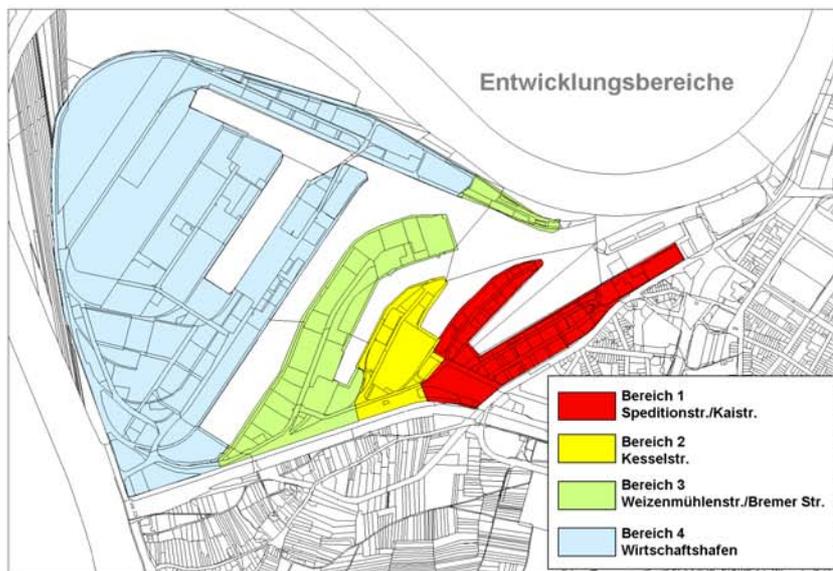
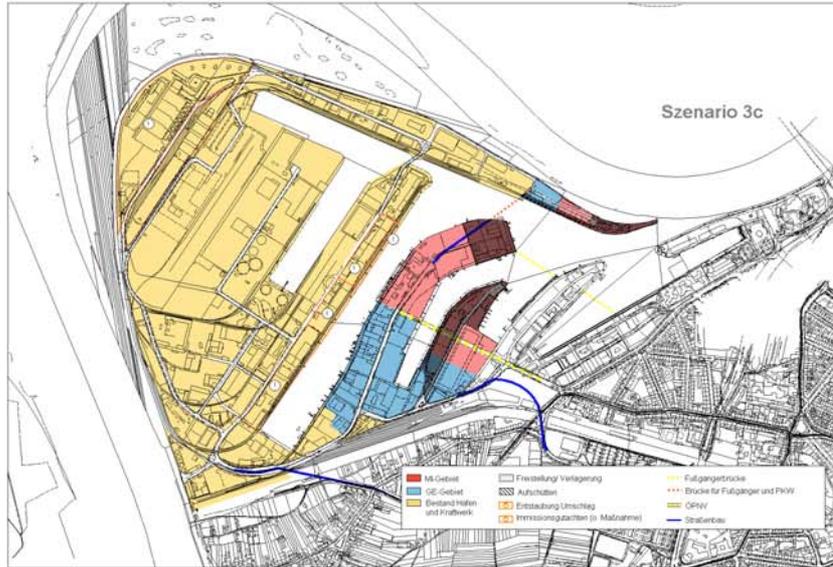
## 1. **Aufgabenstellung**

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat in seiner Sitzung am 20. März 2003 das Handlungskonzept "Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen" als Grundsatzbeschluss für die weitere Hafenentwicklung beschlossen. Dieser Grundsatzbeschluss basierte auf dem Erkenntnissen des von der Stadt und den Stadtwerken in Auftrag gegebenen Gutachtens "Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen" sowie den Erkenntnissen aus weiteren Gutachten zu immissionsbezogenen Themenstellungen (Lärmschutz, Staubbiederschlag, Gerüche) und unter Berücksichtigung genereller Ziele zur Stadtentwicklung Düsseldorfs, hier insbesondere dem Ausbau der regionalen und internationalen Metropolensituation sowie der Stärkung als hochattraktiver Wohnstandort.

Es wurde beschlossen auf der Grundlage des Szenarios 3b (s. Abbildung) des Gutachtens "Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen" eine Gesamtentwicklungsperspektive auszuarbeiten und mit den betroffenen Betrieben, den zu beteiligenden Behörden sowie den Bürgern und der Politik in Form eines Dynamischen Struktur- und Umsetzungskonzeptes zu diskutieren.

Für die einzelnen Entwicklungsbereiche (s. Abbildung) sollten Ziele konkretisiert und notwendige Umsetzungsschritte vorbereitet werden, die die dynamische Zielentwicklung für die Teilbereiche widerspiegeln und die Option auf eine Umsetzung der Szenarien 3a/3c ( s. Abbildung) offen halten.





## 2. Vorgehensweise

Zur Erarbeitung des dynamischen Struktur- und Umsetzungskonzeptes wurde eine ämterübergreifende Projektgruppe und ein Lenkungskreis gebildet. Die Projektgruppe hat die Entscheidungsgrundlagen für den Lenkungskreis vorbereitet. Das federführende Kernteam der Projektgruppe stellte das Stadtplanungsamt.

Der Lenkungskreis fungierte in dem Arbeitsprozess als Weichensteller. Er traf auf der Grundlage der von der Projektgruppe in den gemeinsamen Sitzungsterminen vorgestellten Ergebnisse die Entscheidung über das weitere Vorgehen.

Der Erarbeitungsprozess des dynamischen Struktur- und Umsetzungskonzeptes gliederte sich in mehrere Arbeitsphasen; die jeweils durch eine gemeinsame Sitzung der Projektgruppe und des Lenkungskreises abgeschlossen wurden.

06. Mai 2003	-	Auftaktveranstaltung (Projektgruppe + Lenkungskreis)
		Gespräche mit den Fachämtern
03. Juni 2003	-	gemeinsame Sitzung der Projektgruppe und des Lenkungskreises
		Bestandserhebung + Bewertung, Information und Gespräche mit den Hafенbetrieben
13. November 2003	-	gemeinsame Sitzung der Projektgruppe und des Lenkungskreises
11. Februar 2004	-	Workshop (Projektgruppe, Lenkungskreis, weitere)

Zu Beginn wurden Fachgespräche mit den genannten Fachämtern geführt. Der Schwerpunkt lag auf der Umnutzung der Speditionstraße und Kesselstraße. Aber es wurden auch die Fachbelange für die Entwicklung gemäß der vom Rat beschlossenen Szenarien für die übrigen Hafenumflächen abgefragt. Die Ergebnisse der Fachgespräche dienten als Grundlage für eine inhaltliche und zeitliche Modifizierung der ausgewählten Szenarien und als Grundlage für die Umsetzungsvorschläge.

In einer Nachbereitungsphase mit einem Workshop wurden die Fachämter nochmals beteiligt und um Stellungnahme zu den Umsetzungsvorschlägen gebeten. Hierdurch sollten möglichst frühzeitig planerische Konflikte erkannt und nach Möglichkeit ausgeräumt werden.

Im weiteren Verlauf ging es vorrangig um eine planerische Einschätzung der Entwicklung des Industriebereichs und des Bereichs Weizenmühlenstraße. Außerdem wurde frühzeitig der Dialog mit den Hafenumbetrieben hergestellt. Es wurden die folgenden Arbeitsschritte absolviert:

1. Informationsveranstaltung für die Hafenumbetriebe
2. Gespräch mit dem Planungsamt der Stadt Neuss
3. Bestandserhebung und Bestandsbewertung der ansässigen Hafenumbetriebe
4. Einzel- bzw. Gruppengespräche mit einigen Hafenumbetrieben

### 3. Umsetzung der Planungsziele

#### 3.0 Konzept mit dynamischen Planungszielen

Der intensive Arbeitsprozess zur Entwicklung von städtebaulichen Zielen für den Hafenbereich hat gezeigt, dass es außerordentlich schwierig ist, mittel- bis langfristig stabile Abschätzungen für die Entwicklung der eigentlichen Hafennutzung zu treffen.

Damit bestätigt sich im Grundsatz die Entwicklung, die seit der Fertigstellung des Hafenbeckens Lausward II in den 60iger Jahren zu beobachten ist: Flächenbedarfsprognosen für die eigentliche Hafennutzung bedürfen aufgrund schwer abschätzbarer wirtschaftlicher Transformationsprozesse einer beständigen Überprüfung und ggf. Korrektur. Dies macht deutlich, dass eine langfristige, statische Festlegung einer Fläche für die Hafennutzung wenig Sinn macht, sondern statt dessen eine dynamische Konzeption entwickelt werden muß, die sich mit der tatsächlichen Wirtschaftsentwicklung und ständig aktualisierten Prognosen intensiv auseinandersetzt.

Ein solcher Ansatz ist aber auch deshalb von Bedeutung, weil die Flächen, die heute als SO-Gebiet Hafen planungsrechtlich ausgewiesen sind, tatsächlich zu einem sehr großen Anteil gar nicht mit Hafennutzung belegt sind. Neben den eigentlichen Umschlags-bezogenen Hafennutzungen finden sich hier in erheblichem Umfang allgemeine Industrie- und Gewerbenutzungen, die in jedem anderen Gewerbe- oder Industriegebiet angeordnet werden könnten, sowie stark untergenutzte, teilweise brachliegende Flächen, sowie der Kraftwerksstandort.

Während die eigentliche Hafennutzung mit ihrer regionalen Versorgungsfunktion (aber stets im Abgleich mit weiteren Hafenpotenzialen der Region) und das Kraftwerk insbesondere durch das auf den Standort bezogene Fernwärmenetz eine besondere Standortbindung und damit eine planerische Priorität haben, gilt dies für die allgemeinen Industrie- und Gewerbenutzungen nicht. Es gibt keinen städtebaulichen Grund, diese Nutzungen in

unmittelbarer Citynähe in höchstwertiger Rheinlage dauerhaft zu sichern. Damit ergeben sich mittel- bis langfristig Umschichtungspotenziale innerhalb des Hafensbereichs, die eine städtebaulich optimierte Nutzung des Areals bei gleichzeitigen Veränderungs- und Wachstumsoptionen für die eigentliche Hafennutzung ermöglichen. Bei diesen Veränderungsprozessen kann in erheblichem Maße auf die durch die Wirtschaftsentwicklung induzierten Veränderungsprozesse der Unternehmen und Betriebe (Wachstum, Umstrukturierung, Schrumpfung, Schließung) aufgesetzt werden und es wird lediglich ergänzend auf städtebauliche Steuerungsmittel zurückgegriffen.

Die städtebauliche Zielkonzeption muß eine solche Entwicklung nicht nur ermöglichen, sondern sie überall dort, wo sich Handlungsspielräume ergeben, auch forcieren. Genau dieses Ziel verfolgt das Dynamische Struktur- und Umsetzungskonzept für den Düsseldorfer Hafen. Es unterscheidet zwischen klaren planungsrechtlichen Regelungen mit dem Instrumentarium des Baugesetzbuches für die eher kurz- bis mittelfristige Entwicklung (Phase 1) und stärker Handlungs-bezogenen Ansätzen konzeptioneller oder vertraglicher Art für die mittel- bis langfristige Entwicklung (Phase 2). Dabei wird nicht nur hingenommen, sondern bewusst und öffentlich vermittelt damit gearbeitet, dass planungsrechtliche Ausweisungen in diesem Areal in definierten Teilbereichen nur eine begrenzte Lebensdauer haben werden. Alle Beteiligten und Betroffenen können bereits heute mittel- bis langfristige Entwicklungen sehen und ihre Investitionsentscheidungen darauf abstellen. Dieses Vorgehen bedeutet damit eine deutliche Abkehr von der bisher praktizierten Handlungsweise, strukturelle Veränderungen immer nur in den Grenzbereichen zwischen Hafen-/Industrienutzungen und Umstrukturierungsbereichen zu betrachten und zu regeln.

Abgeleitet aus diesem konzeptionellen Ansatz werden im folgenden für die Phasen 1 und 2 die angestrebten Ziele und die zugeordneten Instrumente erläutert.

### 3.1 Phase 1: Kurz- bis mittelfristige Zielkonzeption

#### 3.1.1 *Änderung des Flächennutzungsplanes*

Als perspektivisches Planungsinstrument ist der Flächennutzungsplan besonders geeignet, großflächige, inhaltlich zusammenhängende Bereiche zu überplanen. Weil der Flächennutzungsplan keine direkte Rechtswirksamkeit gegenüber dem Einzelnen entfaltet, kann er im Grundsatz auch Ziele verfolgen, die nicht im Einklang mit dem Bestand stehen.

Da aber zur Sicherung der angestrebten strukturellen Veränderungen verbindliche Regelungen notwendig sind, muss in diesem Fall ein Zwischenschritt eingeschoben werden. Aufgrund des gesetzlich geforderten Entwicklungsgebotes des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan muss die Flächennutzungsplanung zunächst in einem ersten Schritt die neuen Planungsziele so formulieren, dass der daraus abgeleitete Bebauungsplan auch die Bezüge zu den örtlich vorhandenen Nutzungen herstellen kann (s. 116. Änderung des Flächennutzungsplanes, Vorlage Nr. 61/44/2004).

In diesem Schritt werden Darstellungen gewählt, die unter Ausrichtung auf die angestrebten Nutzungsziele entweder keine planerischen Konflikte verursachen oder die eine Konfliktlösung in den Bauleitplanverfahren erkennen lassen. Die so entwickelte Änderung des Flächennutzungsplanes orientiert sich im Wesentlichen an dem angestrebten Szenario 3b und modifiziert dieses geringfügig.

Der zurzeit rechtsgültige Flächennutzungsplan stellt den überwiegenden Hafenbereich als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Hafen" dar. Der Bereich der Speditionstraße ist als Gewerbegebiet dargestellt.

Ziel der nun angestrebten Flächennutzungsplanänderung ist die Entwicklung von **Mischgebieten** in den Bereichen westlich der Speditionstraße sowie beiderseits der Kesselstraße mit Wohnanteilen und wohnverträglichen Gewerbenutzungen.

Die Untersuchungen der bestehenden Umweltbelastungen haben gezeigt, dass die Immissionsbelastung durch Staub unter den zulässigen Grenzwerten liegt; eine planerische Konfliktlösung im Hinblick auf die Lärmimmissionen ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung machbar. Eine Lösung für den Umgang mit Geruchsimmissionen wird im Abwägungsvorgang angestrebt - unter Berücksichtigung einer deutlich schwächeren Rechtswirksamkeit der Richtlinien für Geruchsimmissionen (GIRL) im Verhältnis zur TA (Technischen Anleitung) Lärm und TA Luft sowie angestrebter Verbesserungsmaßnahmen im näheren und weiteren Umfeld.

Für den Bereich östlich der Weizenmühlenstraße sowie die Spitze der Landzunge (ehem. Plange-Mühle) ist die Ausweisung von **Gewerbegebiet** vorgesehen. Die dort ansässigen Betriebe lassen sich nach ihrer Art einem Gewerbegebiet zuordnen. Im Hinblick auf die Zielsetzung, die Weizenmühlenstraße zu einem späteren Zeitpunkt auch zu einem Mischgebiet zu entwickeln, ist es wichtig den Grad künftiger Immissionsbelastungen durch Gewerbebetriebe frühzeitig planerisch zu begrenzen.

Auch der östliche Teil der Bremer Straße wird abweichend vom Szenario 3b als **Gewerbegebiet** dargestellt. Eine ordnungsgemäße Abwasserentsorgung bei Hochwasser kann für diesen Bereich erst mittel- bis langfristig hergestellt werden. Diese wird aber für eine Wohnnutzung zwingend vorausgesetzt. Auch ist eine zeitnahe Ertüchtigung der Uferbereiche nicht möglich, was ebenfalls für eine Wohnnutzung erforderlich wäre. Des Weiteren ist die Gewerbelärmbelastung durch benachbarte Speditionsbetriebe für die Entwicklung eines Wohngebietes zurzeit an diese Stelle zu hoch.

Die äußere Spitze der Bremer Straße wird als **Grünfläche** dargestellt und entspricht hier dem Grünordnungskonzept für den Hafen.

Die westliche Seite und das südliche Ende der Weizenmühlenstraße sowie das südliche Ende der Kesselstraße bis zur Bahntrasse werden entgegen der Zielausweisung des Szenario 3 b als **gewerbliche Baufläche** dargestellt.

Hier sind zwar Betriebe ansässig, die ihre Umgebung mehr als nicht unerheblich belästigen, sie bedürfen aber nicht einer Unterbringung in einem Sondergebiet Hafen. Die Darstellung **gewerbliche Bauflächen** gibt die Möglichkeit, im Bebauungsplan hieraus Gewerbe- oder Industriegebiete zu entwickeln. Der Bereich soll als räumlicher Puffer zwischen den bestehenden industriellen Nutzungsstrukturen des Sondergebietes Hafen und den vorhandenen tertiären und geplanten gemischten Strukturen des Medienhafens ausgebildet werden.

Die Bereiche um das Hafenbecken Lausward II und nördlich und südlich des Hafenbeckens Lausward I werden weiterhin als **Sondergebiet "Hafen"** dargestellt. Eine genauere Definition des Sondergebietes erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung. Hier sollen langfristig hafengebundene Nutzungen gesichert werden.

Für Teilbereiche der dargestellten Gewerbegebiete, gewerblichen Bauflächen und des Sondergebietes Hafen im Bereich der Hamburger Straße innerhalb der Darstellung Sondergebiet, die in dem abgebildeten Plan schraffiert dargestellt werden, soll die Erreichung weitergehender Planungsziele der Phase 2 durch geeignete Regelungen offen gestaltet werden. dies betrifft insbesondere die Begrenzung von Immissionen, wenn vorhandenen Nutzungen aufgegeben und durch Neuansiedlungen ersetzt werden.

Die Darstellung des Kraftwerkes Lausward als **Versorgungsfläche Elektrizität** bleibt erhalten, lediglich ein Teil der bisherigen Kraftwerksfläche wurde in die Darstellung Sondergebiet Hafen übernommen. Dies bedeutet aber keine Einschränkung für die bisher auf der Fläche ausgeübte Nutzung (Kohlebunker), sondern ermöglicht lediglich eine Flexibilisierung der Nutzung im Falle der Aufgabe der Kohlefeuerung.

Zur Sicherstellung der verkehrlichen Erschließung wird die Darstellung der **Verkehrsfläche für überörtliche und örtliche Verkehrsstraßen** (Franziusstraße / Plockstraße) nach Westen bis in Höhe der Kesselstraße fortgeführt.

Die verkehrsmäßige Erschließung für die Umsetzung dieser Stufe der Flächennutzungsplanung wird mit der vierstreifigen Erweiterung des DB-Brückenbauwerkes sicher gestellt. Für weitergehende Umstrukturierungsmaßnahmen einer späteren Stufe wird eine zweite Hafenerschließung notwendig. Eine Festlegung erfolgt jedoch erst in der Phase 2, daher endet die Darstellung zunächst an der Kesselstraße.

Die Führung einer Straßenbahnlinie in den Hafen ist zwar beabsichtigt, wird aber im Flächennutzungsplan nicht dargestellt. Die Trassenführung wurde dahingehend geändert, dass eine Brücke zwischen Kessel- und Weizenmühlenstraße hierfür nicht notwendig ist. Die entsprechende Trassendarstellung erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanes.



Landeshauptstadt Düsseldorf

**Flächennutzungsplanänderung**

**HAFEN PHASE I**

### 3.1.2 *Aufstellung von Bebauungsplänen*

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das gegenwärtig gültige Planungsrecht (Bebauungsplan mit überwiegender Ausweisung eines SO-Gebietes Hafen ohne Spezifizierung dieses SO-Gebietes) weder geeignet ist, um die Strukturveränderungen im Randbereich des Hafens noch die eigentliche Hafennutzung im Kernbereich des Hafens sinnvoll zu regeln, besteht akuter Planungsbedarf für die Aufstellung mehrerer neuer Bebauungspläne. Die Ziele dieser Bebauungspläne ergeben sich aus der oben dargestellten Änderung des Flächennutzungsplanes sowie dem zugrunde liegenden Szenario 3b sowie dem Offenhalten der Optionen auf die Szenarien 3a und 3c.

Dies macht differenzierte Gebietsausweisungen sowohl für die neuen Nutzungen wie auch für den Kernbereich des Hafens erforderlich. Von besonderer Bedeutung ist eine Gliederung der Flächen hinsichtlich der erzeugten und der auftreffenden Immissionen. Kerngrundsatz ist es, künftig Hafennutzungen die stärkeren Immissionen verursachen im westlichen Bereich in der Nähe des Kraftwerkes anzusiedeln und in den östlichen Bereichen nur schwach emittierende Nutzungen vorzusehen (siehe hierzu auch die Ausführungen unter 3.2 zu Phase 2 und deren Absicherung).

Mit diesen neuen Bebauungsplänen werden sowohl die strukturellen Veränderungen im östlichen Bereich ermöglicht wie auch klare städtebauliche Rahmenbedingungen für Investitionen innerhalb des Industriehafens geschaffen, die für alle Beteiligten eine bestmögliche Planungssicherheit in Zeiten eines anhaltenden Strukturwandels geben.

Der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung hat daraufhin in seiner Sitzung am 02.07.2003 vier Aufstellungsbeschlüsse zu den Bebauungsplanverfahren **Lausward / Hamburger Str., Weizenmühlenstraße, Kesselstraße** - und **Speditionstraße West** beschlossen. Die Bebauungspläne werden parallel mit der Flächennutzungsplanänderung (116. Änderung des Flächennutzungsplanes, Vorlage Nr. 61/44/2004) aufgestellt.

Die Planungsziele für die einzelnen Bebauungspläne sind der Vorlage

Nr. 61/45/2004 zu entnehmen.

### 3.2 Mittel-bis langfristige Zielkonzeption und Sicherung der weitergehenden Planungsziele

#### 3.2.2 *Änderungen des Flächennutzungsplanes in weiteren Schritten*

Auf der Basis der Szenarien 3a und 3 c wurden zwei weiterführende Entwürfe für die Änderung des Flächennutzungsplanes erstellt. Sie dienen als Orientierungsrahmen für die weitere Hafentwicklung, wenn sich der Strukturwandel mit seinen Deindustrialisierungsprozessen fortsetzt. Die Planungsziele der Schritte II und III sollen bereits während der Phase 1 bei baulichen Investitionen und bei der Vermietung und Verpachtung von Hafentflächen Berücksichtigung finden.

Als Weiterführung zum Schritt I sieht Schritt II für die Ostseite der Weizenmühlenstraße einschließlich der Spitze der Landzunge die Darstellung von **Mischgebiet** vor. Die westliche Seite und das südliche Ende der Weizenmühlenstraße sowie das südliche Ende der Kesselstraße bis zur Bahntrasse wird als **Gewerbegebiet** dargestellt. Voraussetzung hierfür ist, dass die Betriebsstruktur sich insoweit geändert hat, dass nur noch nicht wesentlich störende Betriebe in diesen Bereichen ansässig sind und damit Immissionsschutzkonflikte nicht auftreten oder lösbar sind. Der Schritt II modifiziert die Darstellungen des Szenarios 3a insoweit, dass zwar eine Mischgebietsdarstellung auf der Westseite der Weizenmühlenstraße nur im nördlichen Bereich vorgesehen wird, dafür aber auf der Ostseite die Mischgebietsausweisung weiter nach Süden ausgedehnt wird. Diese Entwicklung erscheint aufgrund der Bestandsstruktur und dem erforderlichen Puffer zum Sondergebiet Hafen logischer. Sie ist aber sehr stark von dem Wirkungsgrad der Regelungen außerhalb der Bauleitplanung abhängig, mit denen die Immissionssituation in den betroffenen Bereichen bereinigt werden soll.

Es wurde in Schritt II davon ausgegangen, dass die Voraussetzungen für die Entwicklung der Bremer Straße als Wohngebiet noch nicht erfüllt sind. Die

Zielsetzung für die Bremer Straße ist daher gegebenenfalls zu überprüfen. Ziel für diesen Bereich ist aber zumindest eine Abkehr von der rein gewerblichen Nutzung.

Zur Umsetzung der Phasen II und III ist eine zusätzliche Verkehrserschließung notwendig. Eine genaue Bestimmung der Trassenführung ist erst nach erfolgter Machbarkeitsstudie möglich. Die dargestellte Trassierung erfolgt deshalb lediglich symbolhaft. Die genaue Linienführung sollte bis zur Einleitung des Schrittes II feststehen. Weiterhin sieht Schritt II die Verbindung von Kessel- und Weizenmühlenstraße über eine Brücke vor.

Die tatsächliche Umsetzung dieses Schrittes der Phase 2 kann und soll zeitlich nicht terminiert werden; sie ist eher langfristig zu erwarten. Das Timing hierfür ergibt sich weniger aus dem planerischen Willen als vielmehr aus der tatsächlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Umsetzbar ist dieser Schritt nur dann, wenn zuvor die Immissionssituation einer ganzen Reihe von Betrieben verändert wurde, entweder weil durch Veränderungen am Betrieb (Erneuerungsinvestitionen, veränderte Produktion, neuer Stand der Technik) deutliche Verbesserungen erreicht wurden oder durch die Stilllegung einzelner Betriebe Spielräume für eine Verbesserung der Immissionslage genutzt werden konnten. Ein Blick auf die Entwicklung der zurückliegenden Jahre zeigt, dass solche Veränderungen bedingt durch die Dynamik der Wirtschaftsentwicklung durchaus realistisch sind.



Landeshauptstadt Düsseldorf

**Flächennutzungsplanänderung**

**HAFEN PHASE II SCHRITT II**

Schritt III vollzieht die nach dem Handlungskonzept "Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen" weitestgehende Umstrukturierung des Düsseldorfer Hafens. In Ergänzung zum Schritt II werden auch die Bereiche westlich der Weizenmühlenstraße sowie südöstlich der Bremer Straße als **Mischgebiet** dargestellt. Voraussetzung hierfür ist, dass sich auch in dem angrenzenden **Sondergebiet Hafen** an den Nahtstellen nur noch Betriebe befinden, die eine benachbarte Wohnnutzung zulassen. Auch hier wird die Abhängigkeit von Regelungen außerhalb der Bauleitplanung deutlich.

Die Aussagen zu Schritt II gelten sinngemäß für die Umsetzung des Schrittes III.

Für die planerischen Inhalte der Schritte II und III trifft gleichermaßen zu, dass diese aus dem heutigen Kenntnisstand heraus definiert wurden. Es ist durchaus möglich, dass vor dem Hintergrund der Langfristigkeit dieser Planungsschritte die tatsächliche Entwicklung innerhalb des Hafens anders abläuft (andere Wirtschaftsentwicklung, veränderte Förderung von Vorhabenträgern, neue Formen regionaler Zusammenarbeit). Deshalb ist vorgesehen, die Entwicklungsparameter in Form eines Monitoring (s. Punkt 3.2.3) zu beobachten und im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf Flächennutzungen auszuwerten. Dies hätte dann sowohl Folgen für die planerischen Inhalte der Schritte II und III und - was aber in der Unmittelbarkeit noch wichtiger wäre - auch auf die Inhalte von Vereinbarungen und Regelungen zur Zielsicherung bereits während der Phase I. Auch insoweit wird der Dynamik in der Konzeptentwicklung Rechnung getragen.



Landeshauptstadt Düsseldorf

**Flächennutzungsplanänderung**

**HAFEN PHASE II SCHRITT III**

### 3.2.2 *Vertragliche Vereinbarungen / sonstige Regelungen*

Für die Umsetzungen der Schritte II und III sind Regelungen außerhalb der Bauplanungsrechtes von entscheidender Bedeutung. Die Verpachtung, Vermietung und ggf. Veränderungen von Hafentflächen bzw. von Immobilien im Hafen sollte daher folgende Aspekte berücksichtigen, um hierdurch die mittel- und langfristige Zielerreichung zu unterstützen:

- Das Sondergebiet Hafen soll für hafengebundene Betriebe vorgehalten werden. Sonstige Gewerbebetriebe sollen vorrangig auch in anderen Industrie- und Gewerbegebieten angesiedelt werden.
- Auf der Ostseite der Hamburger Straße sowie im östlichen Bereich des Sondergebiets Hafen auf der Bremer Straße und südlich des Hafenbeckens Lausward I sollen bei Neuansiedlungen nur Hafenbetriebe angesiedelt werden, die im Hinblick auf eine heranrückende Wohnbebauung keine Konflikte erwarten lassen.
- An der Weizenmühlenstraße und in den Bereichen nördlich der Bahntrasse sollen bei der Aufgabe von Flächen oder Immobilien diese nur noch an nicht wesentlich störende Hafen- oder Gewerbebetriebe zu vergeben. Perspektivisch gesehen sollten neue Betriebe auf der Weizenmühlenstraße sogar den Ansprüchen eines Mischgebietes genügen.

Angestrebt werden Vereinbarungen (Verträge, "letter of intent") zu den o.g. Inhalt zwischen der Neuss-Düsseldorfer-Hafengesellschaft und der Stadt Düsseldorf sowie zwischen den Stadtwerken und der Stadt Düsseldorf.

Die Stadt Düsseldorf hat bereits Hafentflächen im Bereich der Weizenmühlenstraße, der Bremer Straße und der Kesselstraße von den Stadtwerken erworben. Es wurde im Dezember 2001 ein Geschäftsbesorgungsvertrag zwischen den Stadtwerken und der Stadt Düsseldorf abgeschlossen, der die Mietverhältnisse von einigen hafengebundenen Nutzungen bis mindestens zum Jahr 2021 sichert. Diese Regelungen sind gültiges Vertragsrecht und

bedürfen einer partnerschaftlichen Interpretation, die sowohl die Belange der Hafengesellschaft als auch die planerischen Belange der Stadt Düsseldorf angemessen berücksichtigt.

Auch wenn die dargelegte planerische Konzeption und deren Umsetzungsstrategie eine deutliche Abkehr vom bisher geübten Laissez-faire im Hafensbereich darstellt, steht hinter dem Konzept die feste Überzeugung, dass durch ein viel zielgerichteteres Handeln bei der Belegung der Flächen im Hafen letztlich ein für diese Region leistungsfähiger Hafen weiterentwickelt und betrieben werden kann. Die Aktivierung außerordentlich schlecht genutzter Flächenressourcen im Inneren des Hafens kann so zum gemeinsamen Vorteil von Hafengesellschaft und Stadt führen und wäre im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung wie auch einer wirtschaftlichen Ressourcennutzung ein richtiger Schritt.

### 3.2.3 *Monitoring*

Im Rahmen des Ratsbeschlusses vom 30.03.2004 wurde auch eine Zielüberwachung im Rahmen eines Monitorings beschlossen.

Im Rahmen des Monitorings, werden die hier dargestellten beabsichtigten Ziele der städtebaulichen Entwicklung durch das Stadtplanungsamt laufend auf ihre Richtigkeit, ihre Umsetzbarkeit und den Zielerreichungsgrad überprüft. Das Monitoring ist ein ständiger Prozess der Abgleiches zwischen Zieldarstellung und Zielerreichung. Veränderte Rahmenbedingungen können auch die Veränderung von Zielen bedingen, die dann dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt würden.

## 4. **Weiteres Verfahren**

### 4.1 Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Ende April/Anfang Mai 2004 wird die frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 BauGB für die

- Flächennutzungsplanänderung Nr. 116 (s. Vorlage Nr. 61/44/2004),

sowie für die verbindlichen Bauleitplanungen

- Kesselstraße,
- Speditionstraße,
- Weizenmühlenstraße (Bremer Straße),
- Lausward / Hamburger Straße (s. Vorlage Nr. 61/45/2004)

zusammen mit der Präsentation dieses dynamischen Struktur- und Umsetzungskonzeptes erfolgen; es werden die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung erörtert und es besteht Gelegenheit zur Äußerung und Anregung.

Es ist beabsichtigt, dass Dynamische Struktur und Umsetzungskonzept in Form einer Broschüre zu veröffentlichen. Ergänzend zu dieser frühzeitigen Bürgerbeteiligung ist vorgesehen, aufbauend auf den bereits mit verschiedenen Unternehmen geführten Gesprächen, die Erörterung von Planungszielen und Inhalten mit diesen und ggf. weiteren Unternehmen fortzusetzen und eine für möglichst viele Beteiligte tragfähige Lösung zu erarbeiten.

#### 4.2 Öffentliche Auslegung

Für die o. g. Bauleitpläne besteht im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 4 BauGB voraussichtlich Ende 2004 / Anfang 2005 nochmals die Möglichkeit, Anregungen vorzubringen.