

Sachdarstellung:

1. Beschlusslage und Verfahrensstand (Grundlage der bisherigen Entwicklung)

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat am 20.03.2003 das Handlungskonzept "Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen" beschlossen. Die Umsetzung der damit verbundenen Zielsetzungen ist am 02.07.2003 durch vier Aufstellungsbeschlüsse zu den Bebauungsplanverfahren Nr. 5176/03 - Lausward / Hamburger Str. -, Nr. 5175/07 - Weizenmühlenstraße -, Nr. 5275/20 - Kesselstraße - und Nr. 5275/22 - Speditionstraße West - gestartet worden. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanvorentwurfes Nr. 5175/07 - Weizenmühlenstraße - ist zur Sicherung der Planungsziele der Beschluss einer Veränderungssperre durch den Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf am 25. März 2004 angestrebt. Parallel zu diesen Bebauungsplanverfahren wird zur Sicherung der langfristigen Zielsetzungen das dynamische Struktur- und Umsetzungskonzept "Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen" konkretisiert (Vorlage Nr. 61/43/2004). Die vier Bebauungspläne bieten die Grundlage für den ersten Schritt dieser Entwicklung und werden durch die parallele Änderung des Flächennutzungsplans Nr. 116 "Hafen" (Vorlage Nr. 61/44/2004) unterstützt.

Dieses Vorgehen und die bisher beschlossenen Planungsinhalte sind der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co.KG, wesentlich betroffenen Betrieben im Wirtschaftshafen und den Stadtwerken als Kraftwerksbetreiber in Einzelgesprächen vorgestellt worden.

Entsprechend dem politischen Auftrag des Rates ist in diesen Gesprächen klargestellt worden, dass durch die Bauleitplanverfahren eine Attraktivierung und Belebung des östlichen Hafenviertels angestrebt wird und die verbleibenden Hafennutzungen städtebaulich geordnet und gesichert werden sollen.

2. Planungsanlass

Der Düsseldorfer Hafen ist heute auf der einen Seite durch die Entwicklungen im Umfeld des Landtages und durch den Medienhafen als einem zentralen und hoch attraktiven Bürostandort geprägt. Auf der anderen Seite ist der größere Bereich als Industriehafen ein wesentlicher Bestandteil des drittgrößten Binnenhafens Deutschlands, der kürzlich aus dem Zusammenschluss der Häfen Neuss und Düsseldorf entstanden ist.

Aufbauend auf umfangreichen gutachterlichen Untersuchungen zur zukünftigen Nutzung des Gesamthafens sind vom Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf in einem Grundsatzbeschluss als zusätzliches städtebauliches Ziel die Ermöglichung von Wohnnutzung im Düsseldorfer Hafen formuliert worden (vgl. 61/193/2002 Grundsatzbeschluss des Rates "Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen"). Diese soll die gewerblich-industriellen und Büronutzungen ergänzen und zu einer Belebung des Stadtteils beitragen (ebd.).

Für die weitere Entwicklung dieser städtebaulichen Zielsetzungen sind die bestehenden baurechtlichen Grundlagen nicht mehr ausreichend:

Der zur Zeit für den Industriehafen geltende Bebauungsplan Nr. 5275/12 aus dem Jahre 1969 bietet keine Grundlage für eine geordnete städtebauliche Entwicklung. Das dort festgesetzte Sondergebiet Hafen ist von der Art der Nutzung unbestimmt. Insbesondere trägt dieser Bebauungsplan nicht mehr den zwischenzeitlich umfangreich entwickelten Umweltstandards Rechnung.

Des Weiteren ist ein Planungserfordernis durch die Fortentwicklung des Medienhafens zu einem nutzungsgemischtem Standort mit Wohnanteilen gegeben. Im Rahmen der Bauleitplanung müssen sich hieraus ergebende Nutzungskonflikte zu der bestehenden industriellen Hafennutzung umfassend gelöst werden.

3. Zielsetzungen der einzelnen Verfahren

Die nachfolgend einzeln beschriebenen Verfahren konkretisieren die weitere Hafenentwicklung in ihren Grundzügen. Sie stellen zwar noch kein abgeschlossenes Konzept dar, zeigen aber, wie vorhandene Nutzungskonflikte gelöst werden können und bieten eine gute Grundlage für die beabsichtigte frühzeitige Beteiligung der Bürger.

3.1 Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5176/03 - Lausward / Hamburger Str. -

3.1.1 Örtliche Verhältnisse

Das Plangebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 200 ha. Davon sind rund 64 ha Wasserflächen. Es umfasst den nordwestlichen Teil des Düsseldorfer Haupthafens einschließlich der angrenzenden Grünbereiche am Rheinufer.

Der Kernbereich des Plangebietes wird eingenommen von Industrie- und Gewerbebetrieben, die überwiegend die Umschlaganlagen des Hafens für den Schiffs- oder Bahnverkehr in Anspruch nehmen wie z.B. Speditionen, Papierfabrik oder Container-Terminal. Diese gruppieren sich entlang der Hafenbecken C sowie Lausward I und II. Weiter westlich, auf den nicht an die Hafenbecken angeschlossenen Flächen, befinden sich zahlreiche Gewerbebetriebe und auch größere brachliegende Flächen.

Den nordwestlichen Abschluss des bebauten Bereiches bildet die etwa 22 ha große Fläche des Heizkraftwerks Lausward, die auch einen Bereich für Kohlelagerung sowie eine eigene Umschlagstelle am Hafenbecken Lausward I umfaßt.

Der gesamte Bereich des Wirtschaftshafens wird durchzogen von den Gleisanlagen der Hafenbahn, die im Süden von der Haupttrasse Düsseldorf-Neuss abzweigen.

Der Bereich des Wirtschaftshafens ist zum Rheinstrom hin eingedeicht und wird jenseits der Deichkrone durch einen bogenförmigen Grünbereich eingefasst, der zum Fluss hin abfällt und teils als Naherholungsgebiet, teils dem Land- und Gartenbau dient. Die Kernzone dieses Bereichs wird durch einen Golfplatz genutzt.

Die Anbindung des Plangebietes an das übrige Stadtgebiet erfolgt für den Kfz-Verkehr vollständig über die Fringsstraße im Südosten; von hier aus wird der Verkehr über Holzstraße und Franziusstraße und den Knotenpunkt Franziusstraße / Hammer Straße abgewickelt. Von der Fringsstraße aus zweigen im Plangebiet die Straße "Am Fallhammer" und die Wesermünder Straße ab, die zusammen mit der Hamburger Straße (Verlängerung der Fringsstraße) und der Bremer Straße das Gerüst für die straßenverkehrliche Erschließung des Gebietes bilden.

An das regionale Netz des öffentlichen Verkehrs ist das Gebiet durch die S-Bahn-Linien S8, S11 und S28 vom Haltepunkt S-Bahnhof Hamm aus angebunden. Darüber hinaus wird das Plangebiet im lokalen Netz durch die Buslinie 725 erschlossen.

Die Einfahrt der Schiffe in das Hafengebiet erfolgt von Nordosten durch die Einfahrt zwischen dem Ende der nördlich den Hafen einfassenden Landzunge und dem Rheinpark Bilk. Von einem Hauptfahrbecken (Lausward I) zweigen dann kammartig die Hafenbecken C und Lausward II ab.

3.1.2 Planungsziele

Der Bebauungsplan sieht für den Großteil des Geltungsbereichs die Festsetzung Sondergebiet - Zweckbestimmung "Hafengebiet" gem. § 11 Abs. 2 BauNVO vor, da es sich beim Hafengelände um einen größeren zusammenhängenden Bereich mit einer eigenständigen Prägung handelt. Hafengebundene Gewerbebetriebe (Schwerpunkt Güterumschlag; in der Regel mit direktem Zugang zu den Hafenbecken und Schiffsumschlag) und hafenabhängige Gewerbebetriebe (z.B. Speditionen) sowie hafenorientierte Dienstleistungsunternehmen und Verwaltungsgebäude der Betriebe sollen durch die Bauleitplanung gesichert und entwickelt werden.

Um den Gegebenheiten des Hafengeländes und den immissionsrechtlichen Notwendigkeiten mit Blick auf das vorhandene und geplante städtebauliche Umfeld gerecht zu werden, sollen die Sondergebiete mit unterschiedlich gestalteten Entwicklungsmöglichkeiten festgesetzt werden, die sich durch abgestufte Abstandsklassen (orientiert an der Abstandsliste 1998 im Anhang zum Runderlass (Abstandserlass) des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen) definieren. Der Bebauungsplan sieht dabei eine Abstufung der Abstandsklassen nach Norden, Osten und Süden vor, um die angrenzenden störanfälligen Nutzungen

(Hamm, Heerdt, geplante Mischnutzung Kesselstraße) vor vermeidbaren Immissionen zu schützen, während im Inneren des Hafengeländes eine Zone der Abstandsklasse IV (500 m Abstand zu empfindlicher Nutzung) festgesetzt wird.

Die Festsetzungen über Abstandsklassen bietet für neue Nutzungen eine grundsätzliche Orientierung. Die Entfernungen der jeweiligen Abstandsklassen sind als Vorsorgewerte zu verstehen, die im Einzelfall auch unterschritten werden können. Die Genehmigungsfähigkeit wird sich dabei an den tatsächlichen Auswirkungen einer Nutzung orientieren müssen (vgl. auch Ausführungen zum Kraftwerk Lausward - Fläche für Versorgungsanlagen).

Die so getroffenen Festsetzungen zum Emissionsschutz orientieren sich an den heute ohnehin für die Betriebe geltenden Umweltschutzgesetzgebungen.

Aussagen zur Definition des Maßes der baulichen Nutzung und besonderer stadtgestalterischer Anforderungen sollen so getroffen werden, dass die weitere Entwicklung der Sondergebiete ermöglicht wird und dabei die Belange des Landschaftsschutzes und der Gestaltung der Uferbereiche und öffentlichen Räume angemessen beachtet werden.

Die Fläche des Kraftwerks Lausward wird in dem Bereich, der langfristig für die Kraftwerksnutzung zur Verfügung stehen soll, als Fläche für Versorgungsanlagen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB mit den Zweckbestimmungen "Elektrizität" und "Fernwärme" festgesetzt, da es der öffentlichen Versorgung mit Strom und Fernwärme dient.

Andere Kraftwerksflächen (z. B. Kohlelager) sollen so festgesetzt werden, dass neben den bereits ausgeübten Nutzungen zukünftig auch andere hafenbezogene Nutzungen möglich sind. Diese Bereiche werden daher Bestandteil des Sondergebiets - Zweckbestimmung "Hafengebiet".

Der Regelabstand zu einer empfindlichen Nutzung (Wohnen) für das Kohle-Heizkraftwerk beträgt 1500 m (Abstandsklasse I). Die tatsächlichen Auswirkungen des Kraftwerkes Lausward sind laut vorliegenden Untersuchungen (u. a. "Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen" 2002) wesentlich geringer, so dass auch bei einer Unterschreitung dieses Vorsorgeabstandes eine konfliktfreie Sicherung dieser Nutzung im Bebauungsplan angestrebt wird.

Eine mögliche Entwicklung des Kraftwerkes wird in der Bauleitplanung im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Das vorhandene Straßen- und Wegenetz soll als Erschließungsnetz übernommen werden.

Die prägenden bestehenden Strukturen des Landschaftsraumes Rheinaue sollen durch die Einbeziehung in den Bebauungsplan gesichert und entwickelt werden. Im einzelnen soll dafür die rheinseitige Deichbepflanzung mit dem Geh- und Radweg überörtlicher Bedeutung als öffentliche Grünfläche festgesetzt werden.

Der Golfplatz soll als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung -Golfplatz- festgesetzt werden. Die übrigen landwirtschaftlich genutzten Flächen im Rheinvorland sollen ebenfalls planungsrechtlich gesichert werden.

Die Wasserflächen des Hafens sollen mit der Zweckbestimmung Hafen versehen werden.

3.2 Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5175/07 - Weizenmühlenstraße -

3.2.1 Örtliche Verhältnisse

Das Plangebiet umfasst die Landzunge beidseitig der Weizenmühlenstraße und der Straße "Plange Mühle", die östliche Spitze der Landzunge "Bremer Straße" sowie die Wasserflächen des Hafenbeckens B sowie Teile des Hafenbeckens Lausward I - insgesamt ca. 32 ha, davon 11,5 ha Wasserflächen. Das Plangebiet bildet den Übergang vom Düsseldorfer Wirtschaftshafen (Sondergebiet Hafen) zum Medienhafen (Mischgebiet/Kerngebiet/Gewerbegebiet) und dem Bereich der Kesselstraße, auf dem eine Neubebauung mit Misch- und Gewerbenutzung geplant ist.

Im Süden schließt sich jenseits des Bahndamms die Ortslage Hamm mit überwiegender Wohnbebauung an.

Der überwiegende Teil des Plangebietes wird durch hafentypische Betriebe genutzt, die über einen Zugang zu den Hafenbecken verfügen und hier ihre Güter für den Schiffsverkehr umschlagen. Diese hafenumschlaggebundenen Nutzungen erstrecken sich im wesentlichen beidseitig der Weizenmühlenstraße im Bereich der Landzunge.

Es handelt sich dabei um mehrere große Mühlenbetriebe der Futter- und Nahrungsmittelindustrie (Deuka, Muskator und Fortin) mit Schiffs-, Bahn- und Lkw-Umschlagstellen sowie um einen Betrieb zum Umschlag und Transport von Kraftfahrzeugen (Mosolf). Die Schiffsumschlagstellen befinden sich überwiegend am Hafenbecken C. Zur Zeit befindet sich im Hafenbecken B am Westufer eine Schiffsumschlagstelle für Kraftfahrzeuge, die zukünftig ins Hafenbecken C verlagert werden soll.

Der südwestliche Bereich des Plangebietes ist geprägt von kleineren, meist mittelständischen Gewerbebetrieben, die nicht von den Umschlagmöglichkeiten des Hafens abhängig sind.

An der Spitze der Landzunge Weizenmühlenstraße / Plange Mühle wurde in jüngster Zeit die ehemalige "Plange Mühle" mit dem denkmalgeschützten Turm der ehemaligen Mehlfabrik für neue gewerbliche Nutzungen - überwiegend aus dem tertiären Bereich - umgebaut.

Auf der Landzunge an der östlichen Spitze der Bremer Straße nördlich des Hafenbeckens Lausward I finden sich neben grünen Uferbereichen und dem Fuß- und Radweg zur Hafenbrücke eine kleingewerbliche Nutzungsstruktur (überwiegend nicht wesentlich störende Betriebe), eine Löschbootstation der Feuerwehr und drei freistehende Wohngebäude.

Das vorhandene System der Verkehrserschließung soll vom Grundsatz her übernommen werden (öffentliche Verkehrsflächen).

3.2.2. Planungsziele

Mit dem Bebauungsplan soll die vorhandene gewerbliche und industrielle Nutzungsstruktur für den verbleibenden Zeitraum hafenwirtschaftlicher Nutzung gesichert werden. Die bestehenden privatrechtlichen Regelungen mit der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co.KG sowie die bestehenden Erbpacht- und Pachtverträge mit den

einzelnen Betrieben im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden durch diese Zielsetzung nicht in Frage gestellt.

Die heute ausgeübten und genehmigten Nutzungen bilden die Grundlage für die vorgeschlagenen Einzelfestsetzungen. Neue Nutzungen und wesentliche Erweiterungen bestehender Nutzungen sollen im Rahmen der Planung so ermöglicht werden, dass keine Verschlechterung der Umweltsituation auftritt.

Hierbei sollen einerseits im Sinne des vorbeugenden Immissionsschutzes (Lärm, Staub und Gerüche) zukünftige Konflikte mit den geplanten Mischnutzungen östlich des Plangebietes (Bereiche Kesselstraße und Speditionstraße) vermieden werden; andererseits geht es um eine Verbesserung der Immissionssituation in den Wohnbereichen von Hamm und Oberkassel/Heerd.

Als planerisches Instrumentarium zur Bewältigung der Konfliktlage soll eine auf den Bestand und die Entwicklungserfordernisse der bestehenden Betriebe abgestimmte Gliederung der Baugebiete (gem. § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 der Baunutzungsverordnung) gewählt werden.

Die zulässigen Lärmwerte sollen in Form von Grenzwerten des immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegels (IFSP) gutachterlich ermittelt und so festgesetzt werden, dass die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen gewährleistet werden kann. Entsprechende Grenzwertsetzungen sollen auch für die Faktoren Staub und Geruch erfolgen.

Im Einzelfall muss gemeinsam mit dem jeweiligen Betrieb eine Optimierung der Emissionssituation gefunden werden (z. B. durch Strategien zur Emissions-Vermeidung, -Abschirmung, -Neutralisierung etc.) und bei Entwicklungs- und Erweiterungsabsichten der einzelnen Betriebe berücksichtigt werden.

Auf diese Weise soll erreicht werden, dass an maßgebenden Immissionsorten ein vorgegebener Sollwert nicht überschritten wird.

Diejenigen Bereiche des Plangebietes, die heute durch nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe genutzt werden, sollen im Bebauungsplan als Gewerbegebiete gem. § 8 BauNVO entsprechend ihrer besonderen Eigenart und den städtebaulichen Erfordernissen gegliedert und planungsrechtlich gesichert werden.

Es handelt sich dabei im wesentlichen um die Bereiche an der Bremer Straße, an der Spitze und der Ostseite der Weizenmühlenstraße sowie um Bereiche im Süden des Plangebietes.

Die zur Zeit industriell genutzten Bereiche des Plangebietes mit erheblich belästigenden Gewerbebetrieben werden im Bebauungsplan als Industriegebiete (GI) nach § 9 der BauNVO festgesetzt. Es handelt sich dabei um zwei größere Betriebe zur Herstellung von Futtermitteln westlich der Weizenmühlenstraße (Deuka und Muskator), die am Hafenbecken C Umschlaganlagen für den An- und Abtransport per Schiff betreiben. Mit der Festsetzung als Industriegebiete werden die besonderen Bedürfnisse dieser Mühlenbetriebe berücksichtigt und ihr Weiterbestand planungsrechtlich gesichert.

Um den spezifischen Standortvorteil des Hafenbereiches als Ort des Güterumschlags für den Schiffsverkehr adäquat zu nutzen, sollen hier überwiegend Betriebe ermöglicht werden, die auf den Schiffsumschlag angewiesen sind.

Der Uferstreifen entlang des Hafenbeckens C soll für die Umschlaganlagen dauerhaft gesichert werden.

Die vorhandenen Straßenflächen sollen hinsichtlich ihrer Funktionalität und ihres Ausbaustandards überprüft und als Verkehrsflächen gesichert werden.

Eine Fläche an der Ostspitze der Bremer Straße mit dem Geh- und Radweg überörtlicher Bedeutung (Hafenbrückenrampe) soll als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Parkanlage mit Fuß- und Radweg" festgesetzt werden.

Die Wasserflächen des Hafens sollen mit der Zweckbestimmung Hafen versehen werden.

3.3 Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5275/20 - Kesselstraße -

3.3.1 Örtliche Verhältnisse

Das Plangebiet umfasst die Landzunge beidseitig der Kesselstraße und erstreckt sich im Süden bis zum Bahndamm sowie im Westen bis zum Platz an der Franziusstraße. Es hat eine Größe von etwa 9,5 Hektar und eine weitgehend ebene Topografie.

Die Halbinsel wird durch befestigte Uferböschungen begrenzt. Der Uferbereich zum Hafenbecken B wird derzeit noch hafenbezogen genutzt, während eine solche Nutzung um das Hafenbecken A bereits entfallen ist. Hier haben sich prägende Grünstrukturen (Pappeln, Weiden, etc.) entwickelt, die bis zur Spitze der Kesselstraße reichen.

Der gesamte Bereich wird derzeit bis auf einzelne Brachflächen gewerblich-industriell genutzt und weist sehr heterogene bauliche Strukturen auf. Neben einem prägenden großflächigen Speditionsbetrieb mit großer Halle am Hafenkopf und einer großen Lagerfläche ohne Bebauung am Hafenbecken B, befinden sich auf dem Areal in ein- bis dreigeschossige Gebäuden mit angegliederten Außenflächen verschiedene kleinere Gewerbebetriebe (Handwerk, Einzelhandel, etc.) sowie das Ruderleistungszentrum. Diese gesamten Nutzungen sollen in Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung verlagert werden. Mit den Betroffenen werden diesbezüglich bereits erste Gespräche geführt.

Darüber hinaus befinden sich im Südwesten des derzeitigen Plangebietes eine Werksanlage des Mühlenbetriebes Muskator, mit einer Umschlaganlage am Südostufer des Hafenbeckens C. Dieser Betrieb genießt Bestandsschutz.

Das Plangebiet wird derzeit für den Kraftverkehr aus Richtung Süden über die Franziusstraße und die Holzstraße erschlossen. Die Leistungsfähigkeit dieser Hafenerschließung wird durch das momentan in Bau befindliche 4-spurige Teilstück südlich der Franziusstraße verbessert. Das Plangebiet selbst ist durch die Kesselstraße als Stichstraße mit Wendehammer erschlossen.

Entlang der Hammer-, Franzius- und Holzstraße verläuft die Buslinie 725 mit Haltestellen im Kreuzungsbereich Holzstraße / Weizenmühlenstraße und Gladbacher Straße / Hammer Straße. Etwa 400m westlich des Kreuzungsbereiches Holzstraße / Kesselstraße befindet sich der Haltepunkt der S-Bahnlinien S8 und S11 im Bereich der Unterführung Am Kuhtor.

3.3.2 Planungsziele

Basierend auf dem Aufstellungsbeschluss vom 02.07.2003 mit der grundlegenden Zielsetzung der Etablierung von Wohnen in einer gemischten Struktur durch die überwiegende Ausweisung von Mischgebieten sowie Kern- und Gewerbegebieten wurde die vorliegende erste Grundkonzeption mit folgenden wesentlichen Inhalten entwickelt:

Ausgehend von den unterschiedlichen Lagequalitäten werden drei Entwicklungsbereiche mit jeweils eigenem Charakter innerhalb des Plangebietes definiert. Den Eingang zum Plangebiet sowie den Übergang zum Bereich Speditionstraße soll das sogenannte "*Quartier Kesselstraße*" bilden, mit geschlossener Bebauungskante zur verkehrsreichen Holzstraße und der Möglichkeit im Inneren lärmgeschützte Wohnbereiche zu entwickeln. Am Hafenbecken A bilden die in einer offenen Struktur angeordneten "*Stadtvillen*" den Übergang zu den vorhandenen Grünstrukturen an der Uferkante. Entlang des gesamten Hafenbeckens B erstreckt sich das sogenannte "*Wohnen an der Hafenkante*". Als Übergang zum gewerblich-industriell genutzten Bereich der Weizenmühlenstraße muss sich die Bebauung vor den vorhandenen Lärmemissionen des Hafens schützen, soll jedoch Ausblicke und Bezüge zum Hafen im Hinblick auf die zukünftige Entwicklungen nicht verbauen. Deshalb sind gläserne Schallschutzwände in den unbebauten Zwischenbereichen vorgesehen. Als Abschluss dieser Struktur und deutliches Merkzeichen für den neuen Entwicklungsbereich wird an der Spitze der Kesselstraße ein Hochhaus platziert.

Es ist die Entwicklung einer verdichteten städtischen Wohnstruktur beabsichtigt. Dabei wird eine Sockelbebauung von sechs Geschossen mit Hochpunkten an wichtigen Eingangsbereichen und an der Spitze zugrunde gelegt, die in der weiteren Entwicklung vertiefend überprüft und differenziert auszuformulieren ist. Private und öffentliche

Freibereiche sind dabei zu integrieren. Die Struktur bleibt damit aufgrund der Anforderungen an die Wohnqualität weniger dicht als in den bereits bebauten Bereichen des Medienhafens. Angestrebt werden soll ein Wohnungsanteil von 50-60% mit einer flexiblen Mischung aus Wohnen und Gewerbe.

Im Hinblick auf den öffentlichen Raum bildet der "Platz am Wasser" den zentralen Bereich des neuen Plangebietes am Hafenkopf des Hafenbeckens A. Darüber hinaus sollen wesentliche Elemente des bestehenden Freianlagenkonzeptes im Bereich Speditionstraße / Franziusstraße aufgegriffen und weitergeführt werden, wie z.B. die umlaufenden Uferpromenaden, der Erhalt vorhandener Grünstrukturen am Hafenbecken A sowie eine Straßenraumbegrünung.

Die überörtliche verkehrliche Erschließung dieses Bereiches über die Holzstraße / Plockstraße ist mit Durchführung der Maßnahmen des im September 2001 im Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschlossenen Verkehrskonzeptes Hafen bis zu einer Größe von 14.000 Arbeitsplätzen im Hafen gesichert. Die Kesselstraße selbst, als innere Erschließung des Gebietes, soll hochwasserfrei aufgeschüttet sowie ca. 10m nach Osten verlagert werden, um wirtschaftliche Grundstückstiefen zu ermöglichen.

Geplant ist darüber hinaus eine Verlagerung der Straßenbahntrasse in die Haupterschließung der Holzstraße mit Wendeschleife am Eingang zur Kesselstraße.

Das notwendige Hochwasserschutzkonzept wird auf Herstellung einer hochwasserfreien Erschließung durch Aufschüttung basieren und parallel mit der weiteren Entwicklung des städtebaulichen Konzeptes mit den zuständigen Fachämtern detailliert ausgearbeitet. Ebenfalls parallel hierzu ist ein Konzept zu hochwasserfreien Ver- und Entsorgung des Plangebietes zu entwickeln.

Bezüglich des Immissionsschutzes sollen die folgenden Ansätze zur Konfliktbewältigung verfolgt werden.

Vor der vorhandenen nächtlichen Lärmbelastung durch Gewerbe soll sich die geplante Bebauung durch entsprechende Maßnahmen zum Schallschutz schützen. Diese sollen durch die Bauleitplanung gesichert werden. Geeignete Ansätze wurden im Rahmen

einer Machbarkeitsstudie durch die beiden Büros Konrath-Wennemar (Düsseldorf) und Remscheid-Comes (Krefeld) entwickelt und gutachterlich überprüft. Erste Ergebnisse dieser Überprüfung zeigen, dass die nächtliche Lärmbelastung durch städtebauliche und bauliche Maßnahmen im Rahmen der Grenzwerte kompensiert werden können. Die Staubbelastungen im Hafengebiet bewegen sich laut Messungen des städtischen Umweltamtes im Rahmen der geforderten Grenzwerte und stehen demnach einer Wohnbebauung nicht entgegen.

Die im Düsseldorfer Hafen begutachteten Geruchsbelastungen liegen über den festgesetzten Immissionswerten der Geruchsimmissionsrichtlinie NRW (GIRL) für Wohn- und Mischgebiete. Im Rahmen der Bauleitplanung werden zur Zeit Untersuchungen zur möglichen Reduzierung der Geruchsbelastung durchgeführt.

Darüber hinaus wird in der Festsetzung der Baugebiete eine Abstufung der Nutzungen erfolgen. Südlich der Holzstraße am Eingang zur Kesselstraße soll ein Gewerbegebiet festgesetzt werden. Die Flächen der drei Entwicklungsbereiche sollen als Mischgebiete festgesetzt werden. In direkter Nachbarschaft zum Mühlenbetrieb im Südwesten des Plangebietes ist jedoch innerhalb der Mischgebiete eine mischgebietsverträgliche Gewerbenutzung als Puffer sicherzustellen.

Der Bereich des bestehenden Mühlenbetriebes soll als eingeschränktes Industriegebiet festgesetzt werden. Die vorhandene industrielle Umschlagsnutzung wird dadurch gesichert. Inwieweit hier eine Verbesserung der Umweltsituation durch Maßnahmen zur Entstaubung des Umschlages und durch geruchsmindernde Maßnahmen erreicht werden kann, wird noch untersucht.

3.4 Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5275/22 - Speditionstraße West -

3.4.1 Örtliche Verhältnisse

Das Plangebiet umfasst die gesamte Westseite der Halbinsel Speditionstraße gegenüber den Grundstücken Speditionstraße 1-3 bis Speditionstraße 17 einschließlich der umgebenden öffentlichen Verkehrsflächen. Es hat eine Größe von etwa 2 Hektar und eine weitgehend ebene Topografie.

Zum Hafenbecken A wird das Plangebiet durch eine befestigte Uferböschung sowie eine vorgelagerte Kranbahn begrenzt. Da eine hafenbezogene Nutzung in diesem Bereich bereits seit längerer Zeit entfallen ist, haben sich vereinzelt Grünstrukturen entwickelt.

Das Gelände westlich der Straße besteht aus Brachflächen, zumeist Gebäudeabrissflächen, die derzeit eine Zwischennutzung als Stellplätze aufweisen.

Die übergeordnete Erschließung erfolgt derzeit von Süden über die Plock- und Franziusstraße. Die zukünftige Anbindung wird über das momentan in Bau befindliche neue 4-spurige Teilstück südlich der Franziusstraße erfolgen. Die Maßnahme dient der Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Hafenerschließung. Das Plangebiet selbst ist durch die Speditionstraße als Stichstraße mit Wendehammer erschlossen, für deren Fahrbahnbereiche derzeit der Endausbau erfolgt.

3.4.2 Planungsziele

Entsprechend des Aufstellungsbeschlusses vom 02.07.2003 sollen die noch unbebauten Grundstücke auf der Westseite der Speditionstraße als Mischgebiete ausgewiesen werden und zu einer gemischten Nutzungsstruktur von Wohnen mit wohnverträglichem Gewerbe entwickelt werden.

Die städtebauliche Grundstruktur, die im zugrunde liegenden Bebauungsplan Nr. 5275/19 Speditionstraße / Franziusstraße festgesetzt wurde, soll auch in der weiteren Entwicklung beibehalten werden. Lediglich das nördlichste Baufeld dieses Bebauungsplankonzeptes wird leicht verändert. Die im oben genannten Bebauungsplan festgesetzten Baufelder wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch die beiden Büros Konrath-Wennemar (Düsseldorf) und Remscheid-Comes (Krefeld) überprüft, mit dem Ergebnis, dass sich darin Wohngrundrisse entwickeln lassen.

Die Nutzungsmischung von Wohnen und wohnverträglichem Gewerbe kann sich dabei sowohl innerhalb der einzelnen Baukörper als auch innerhalb verschiedener Gebäude entfalten. Die Spezifizierung der Baufelder erfolgt mit Vorliegen konkreter Bauvorhaben.

Vorgesehen ist die Beibehaltung von sechs Sockelgeschossen mit rhythmischen Hochpunkten von bis zu dreizehn Geschossen vor allem an den Platzbereichen. Im nördlichsten Baufeld wird der Hochpunkt von sechzehn Geschossen beibehalten. Änderungen zum Vorgängerplan ergeben sich somit in der Art der baulichen Nutzung und in der baulichen Ausnutzung, die im Hinblick auf die Festsetzung von Mischgebieten sowie zur Gewährleistung einer entsprechenden Wohnqualität geringer anzusetzen ist.

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes wird gemäß des beschlossenen Freianlagenkonzeptes (Vorentwurf) beibehalten. Anpassungen sind gegebenenfalls im Übergang zu privaten Freiflächen erforderlich. Auch an der Erschließung des Plangebietes sowie an dem bestehenden Hochwasserschutzkonzept sind keine grundlegenden Änderungen erforderlich.

Bezüglich des Immissionsschutzes gilt im Wesentlichen das gleiche wie für den Bereich der Kesselstraße. Die nächtliche Lärmbelastung durch Gewerbenutzungen aus dem Hafen ist im Bereich der Speditionstraße West zwar (deutlich) geringer; es bedarf aber auch hier zur Realisierung einer Mischgebietsnutzung mit Wohnanteilen entsprechender Maßnahmen zum Schallschutz.

4. Weiteres Vorgehen

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung erfolgt im Rahmen der laufenden Grundlagenermittlung zur Konkretisierung der Planungsziele. Als nächster Schritt wird die Träger- und Ämterbeteiligung zu den Verfahren durchgeführt. Parallel dazu werden die Betriebe, die sich betroffen gezeigt haben, über den Vorschlag des zukünftigen Baurechts informiert.

Die erarbeitete städtebauliche Konzeption für den Bereich Kesselstraße und Speditionstraße soll hinsichtlich ihrer Vermarktbarkeit geprüft werden. Hierzu wird unter anderem auch ein Leitfaden für zukünftige Investoren über die grundsätzlichen städtebaulichen Ziele sowie über den Umgang mit der bestehenden Schallbelastung erarbeitet und in Form einer Broschüre aufbereitet.

Die weitere Entwicklung wird dabei vom Grundsatz einer schrittweisen Realisierung geprägt. Die baulichen Bereiche, die eine schallabschirmende Wirkung für das Gebiet der Kessel- und Speditionstraße erzeugen, sollen dabei zuerst realisiert werden.

Die einzelnen Abschnitte sollen in ihrem Umfang so ausgeprägt werden, dass sich möglichst viele Bauinteressenten zu einer Beteiligung an dieser interessanten Entwicklung befähigt fühlen (z.B. Abschnitte mit 20 - 50 Wohneinheiten).

Mögliche Investoren sollen in Workshops oder anderen qualitätssicherenden Verfahren für die einzelnen Entwicklungsabschnitte in die Konkretisierung der weiteren Entwicklung eingebunden werden.

Die Ergebnisse dieser weiteren Überprüfung und Konkretisierung sowie der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und der Träger- und Ämterbeteiligung werden in die Bebauungsplanentwürfe eingearbeitet und den beschließenden Gremien zum Beschluss über die öffentliche Auslegung der Bebauungspläne Anfang 2005 vorgelegt werden.