

B e g r ü n d u n g

Teil A – Städtebauliche Aspekte zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 03/033 - Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße -

Stadtbezirk 3 Stadtteil Hafen

1. Örtliche Verhältnisse

1.1 Plangebiet

Das rund 6,1 ha große Plangebiet liegt nordöstlich der Halbinsel Kesselstraße und umfasst im Wesentlichen das Hafenbecken des Düsseldorfer Hafens. Darüber hinaus schließt das Plangebiet Randbereiche der umliegenden Halbinseln ein und wird durch diese begrenzt. So umfasst das Plangebiet die Spitze der Halbinsel Kesselstraße sowie jeweils Böschungsbereiche der Halbinseln Weizenmühlenstraße, Speditionstraße und Bremer Straße.

Der größte Teil des Plangebiets stellt sich zurzeit als Wasserfläche dar. Im südlichen und nördlichen Bereich befindet sich das Hafenbecken A. Dieses wird im Wesentlichen für die hafenbezogene Schifffahrt genutzt. Der im Süden des Plangebiets, zwischen den Halbinseln Kesselstraße und Speditionstraße gelegene Teil des Hafenbeckens A wird als Sporthafen genutzt. Nördlich der Spitze der Halbinsel Kesselstraße ist ein Teil des Hafenbeckens B im Plangebiet erfasst. Dieses Hafenbecken wird für die hafenbezogene Schifffahrt genutzt und dient in Ausnahmefällen wie bspw. bei extremen Hochwassern als Sicherheitshafen.

Die in das Plangebiet einbezogene Spitze der Halbinsel Kesselstraße liegt derzeit brach und stellt sich überwiegend als versiegelte Platzfläche dar. Entlang der östlichen und südlichen Böschungskanten ist Gehölzbewuchs vorhanden. Etwa südlich der Spitze der Halbinsel befinden sich Anlegestellen für Sportboote.

Die im Plangebiet erfassten Böschungsbereiche der Halbinsel Bremer-, Spedition-, und Weizenmühlenstraße dienen der Sicherung der Ufer. Während sich entlang der

Uferkanten der Speditionstraße und Bremer Straße kaum Gehölze befinden, sind im Böschungsbereich der Weizenmühlenstraße einzelne Gehölzstrukturen vorhanden.

Die vom Geltungsbereich berührten Halbinseln sind für sich jeweils verkehrstechnisch erschlossen. Eine verkehrliche oder fußläufige Verbindung der drei Halbinseln innerhalb des Geltungsbereichs ist nicht gegeben.

1.2 Umgebung

Die Umgebung des Plangebietes ist einerseits durch den östlich und südlich angrenzenden Medienhafen und andererseits durch den westlich und nördlich angrenzenden Wirtschaftshafen geprägt.

Im benachbarten Medienhafen befinden sich insbesondere Büronutzungen der Medienbranche sowie der Informations- und Kommunikationstechnologie, ergänzt durch zahlreiche gastronomische Angebote, Hotelnutzungen sowie diverse Freizeitnutzungen, wie beispielsweise Kino, Diskothek und Yachthafen. Im Bereich der Speditionstraße ist zudem im Zuge eines gemischten Baugebiets die Ansiedlung von Wohnen vorgesehen. Die Architektur stellt sich sehr vielfältig dar und ist durch eine hohe, urbane Verdichtung gekennzeichnet.

Im westlich und nördlich angrenzenden Wirtschaftshafen sind gewerbliche Nutzungen verschiedenster Größe, wie der Containerhafen, diverse Logistikbetriebe und Lager angesiedelt. Im Bereich der Weizenmühlenstraße – sind Tag und Nacht betriebene Futter- und Lebensmittelmühlen, der Umschlag von Kraftfahrzeugen sowie nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, wie beispielsweise in der Plange Mühle, angesiedelt.

2. Gegenwärtiges Planungsrecht

2.1 Regionalplan

Der Regionalplan Düsseldorf (RPD) stellt für das Plangebiet Oberflächengewässer dar. Das Plangebiet grenzt jedoch direkt an den für die Halbinsel Kesselstraße im Regionalplan dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereich an. Die Anpassung der Planung an die nicht parzellenscharf dargestellten Ziele des Regionalplans wird abschließend im Rahmen einer landesplanerischen Anfrage geklärt. Dies erfolgt im Zuge eines parallel zum Bebauungsplan durchgeführten Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens (193. Änderung des FNP).

2.1 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der gültige Flächennutzungsplan stellt die im Plangebiet erfassten Wasserflächen als Wasserfläche mit der Zweckbestimmung Hafen dar. Die Randbereiche der Halbinseln sind als Sondergebiet Hafen dargestellt.

Die Planung sieht innerhalb der bislang dargestellten Wasserflächen künftig eine bauliche Nutzung vor. Insofern wird der Flächennutzungsplan für diesen Bereich geändert (193. Änderung des Flächennutzungsplans). Mit der Lage und Ausdehnung des geplanten Gewerbegebiets entstehen der Hafennutzung und dessen Bedeutung für den trimodalen Güterumschlag keine neuen oder zusätzlichen Restriktionen.

2.2 Festsetzungen in bestehenden Bebauungsplänen

Das Plangebiet liegt vollständig im Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplanes Nr. 5275/12 aus dem Jahr 1969. Er setzt für das gesamte Plangebiet „Sondergebiet Hafengebiet“ fest.

2.3 Nachrichtliche Übernahme - Überschwemmungsgebiet

Die in das Plangebiet einbezogene Spitze der Halbinsel Kesselstraße liegt im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Sie liegt im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Bebauungsplans und ist zudem nach § 34 BauGB zu beurteilen. Somit unterliegt diese Fläche nicht den in § 78 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) geregelten Planungsbeschränkungen für den Außenbereich. Es gelten neben § 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB die sich aus § 78 Abs. 3 WHG ergebenden Anforderungen für die planerische Abwägung. Ob bzw. inwieweit es im Hinblick auf die Anforderungen gemäß § 78 Abs. 4 und Abs. 5 WHG für die in das Plangebiet einbezogene Spitze der Halbinsel Kesselstraße und den dort vorgesehenen Straßenbau der Schaffung eines Retentionsausgleichs bedarf, ist im weiteren Planverfahren zu klären.

Die für den geplanten Pier vorgesehene Wasserfläche ist als solche nicht Teil eines Überschwemmungsgebietes i.S.v. § 78 i.V.m. § 76 WHG.

3. **Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes**

Die städtebauliche Entwicklung der Halbinsel Kesselstraße wurde bereits mit dem Bebauungsplan Nr. 03/019 Östlich Kesselstraße eingeleitet, der die Realisierung der neuen Firmenzentrale von Trivago sowie weiterer Dienstleistungsnutzungen sichert. Als nächster Entwicklungsschritt soll der Halbinsel Kesselstraße vorgelagert ein Pier

entstehen, der über Brückenbauwerke eine Verbindung zwischen den Halbinseln Speditionstraße und Weizenmühlenstraße schafft. Konkreter Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 03/033 ist die Projektidee eines Initiators und der Neuss Düsseldorfer Häfen. Mit dem Vorhaben liegt erstmalig ein Bebauungsvorschlag vor, der in Form eines Piers auch die Wasserflächen für die Attraktivierung des Hafens unter Beibehalt der Funktion für die Schifffahrt und den Hafen in Wert setzt.

Als Nutzungskonzept wird derzeit ein Hotel mit Gastronomieangeboten mit Außenterassen favorisiert; alternativ sind aber auch Büro- und gewerbliche Nutzungen denkbar. Das architektonische Konzept sieht außerhalb der überbaubaren Flächen an beiden Enden des Piers Freiräume vor. Diese verbleiben zwar in privatem Eigentum, sollen aber durch ihre Ausgestaltung und (gastronomische) Nutzung auch für Besucher zugänglich beziehungsweise erlebbar sein und zum Verweilen einladen. Insofern ergänzen diese Freiräume die öffentlichen Wegebeziehungen auf dem Pier.

Architektonisch ordnet sich der Bebauungsvorschlag zwischen der Spitze der Weizenmühlenstraße und der Spitze der Speditionstraße mit zwei liegenden fünf- und sechsgeschossigen Baukörpern in die Massstäblichkeit des Hafens ein. Der Pier wird sich mit seiner Bebauung oberhalb einer hochwassersicheren, rund 7.780 m² großen Plattform (Oberkante mindestens 36,50 m ü. NN) entwickeln. Dabei sind zwei Baukörper vorgesehen, die über ein zwischenliegendes Bauwerk miteinander verbunden sind. Dieses Verbindungsbauwerk könnte bspw. als Atrium, ggf. mit Verbindungsgängen zwischen den Hauptbaukörpern, ausgestaltet werden. Die Höhenentwicklung der geplanten Gebäude greift im Umfeld vorhandene bauliche Strukturen und deren Höhenentwicklung auf und entwickelt sie angemessen fort. Zur Bereitstellung der Flächen für den ruhenden Verkehr wird unterhalb der geplanten Baukörper ein im Hochwasserfall überflutbares Parkdeck vorgesehen.

Das Gesamtvorhaben ist auf Pfählen vorgesehen, so dass der Eingriff in die darunterliegende Wasserfläche ausschließlich punktuell durch die Pfähle und somit nicht vollflächig erfolgt. Im Hochwasserfall ist die untere Ebene des Vorhabens überflutbar. Die verkehrliche Erschließung des Vorhabens soll über die Kesselstraße erfolgen; Details der Erschließung werden im weiteren Verfahren geklärt und im Hinblick auf die kurz-bis mittelfristig anstehende städtebauliche Entwicklung der gesamten Landzunge Kesselstraße abgeglichen. Dabei wird insbesondere der Belang der gesicherten Hafenerschließung im Bereich der Holzstraße und der relevanten Knotenpunkte beachtet. Ziel ist es, die Kesselstraße als hochwassersichere Straße zu entwickeln,

die in ihrem letzten Abschnitt über eine verkehrsberuhigte Straße zum Pier führt. Die für den Pier vorgesehenen Stellplätze sollen über die vorhandene Uferstraße erschlossen werden; diese wird im Hochwasserfall ebenfalls überflutet.

Im südlichen und östlichen Umfeld des Piers sollen Bootsanlegestellen vorgesehen werden, um auch eine Erreichbarkeit vom Wasser aus und die Nutzung zu Freizeit Zwecken zu ermöglichen.

Die fußläufige Erschließung der Halbinsel Kesselstraße erfährt mit dem Vorhaben eine umfassende Aufwertung. Damit wird erstmalig eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen den Bereichen Am Handelshafen über die Speditionstraße bis hin zur Kessel- und Weizenmühlenstraße geschaffen.

Wesentliches städtebauliches Ziel ist es, mit der Entwicklung des Gewerbegebiets die Hafennutzung und dessen Bedeutung für den trimodalen Güterumschlag nicht durch neue oder zusätzliche Restriktionen zu beeinträchtigen. Die schiffahrtstechnischen Belange sowie die wirtschaftliche Nutzung des Hafenbeckens B werden daher von der Planung beachtet. Dies erfolgt durch die Freihaltung und Sicherung von ausreichenden Flächen und Bewegungsräumen für die Schifffahrt. Bei der Lage und Abgrenzung des geplanten Gewerbegebiets sind dementsprechend dimensionierte Wasserflächen zwischen der Zu- und Abfahrt vom Rheinstrom zum Wirtschaftshafen sowie zum Hafenbecken B berücksichtigt. Bereits im Vorfeld der Bauleitplanung wurden diese Belange unter anderem mit dem Betreiber des Wirtschaftshafens abgestimmt. So sieht die Durchfahrtbreite zum Hafenbecken B für die hafenwirtschaftliche Schifffahrt ein Mindestmaß von 33 m bei Mittelwasserstand vor.

Darüber hinaus sieht der Bebauungsplan den Einsatz von technischen Maßnahmen zur Sicherung der Berufsschifffahrt im Hafenbecken B vor. Es ist geplant, die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Brücke für Fußgänger und Radfahrer) als bewegliche Brücke zu entwickeln. Zum derzeitigen Planungsstand setzt der Bebauungsplan entsprechend der Vorabstimmungen mit dem Betreiber des Wirtschaftshafens eine Drehbrücke fest, die die leistungsfähige Zu- und Ausfahrt zum Hafenbecken B sichert.

Der südliche Teil des Hafenbeckens A wird bereits heute nicht mehr durch die Berufsschifffahrt genutzt. Zukünftig wird dieses genau wie das benachbarte Hafenbecken „Handelshafen“ nur noch durch Sportboote genutzt. Die ortsfeste Verbindungsbrücke

Speditionstrasse – Pier One ermöglicht Sportbooten eine vom Wasserstand abhängige Durchfahrt. Die Unterkante der Brückenkonstruktion wird eine Höhenkote von +35,00 m ü NN nicht unterschreiten. Das Feuerwehrboot passiert die Durchfahrt ins Hafenecken B, muss aber in Abstimmung mit der Feuerwehr nicht ins Hafenecken A.

Die Entwässerung des Schmutzwassers wird über die Halbinsel Kesselstraße in den bestehenden Mischwasserkanal in der Holzstraße erfolgen. Hierzu erfolgen im weiteren Planverfahren notwendige Klärungen. Das im Plangebiet anfallende Regenwasser soll entsprechend bisheriger Vorabstimmungen in das Hafenecken abgeleitet werden.

Als Art der baulichen Nutzung ist für den geplanten Pier One ein eingeschränktes Gewerbegebiet (GEE) vorgesehen. Dieses soll in seiner Emissionstätigkeit so ausgestaltet werden, dass es im Hinblick auf das geplante Mischgebiet an der Westseite der Speditionstraße verträglich ist. Außerdem soll eine Beschränkung für die vorhandenen Hafeneckenbetriebe und deren Entwicklungsfähigkeit ausgeschlossen werden.

4. Abwägung, Inhalt des Bebauungsplanes

4.1 Art der baulichen Nutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

Eingeschränktes Gewerbegebiet

Es wird ein eingeschränktes Gewerbegebiet (GEE) gem. § 8 BauNVO festgesetzt, so dass das Plangebiet als hochwertiger Büro-, Dienstleistungs- bzw. Hotelstandort angrenzend an den Medienhafen entwickelt werden kann. Innerhalb des in seiner Emissionstätigkeit eingeschränkten Gewerbegebiets sind nur nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, die im Sinne des § 6 Abs. 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO) mischgebietsverträglich sind und die das Wohnen nicht wesentlich stören, zulässig.

Das Gewerbegebiet trägt der Lage des Plangebietes zwischen den vorhandenen Strukturen des Medienhafens und den Dienstleistungsnutzungen im Umfeld der Plange Mühle im Bereich der Weizenmühlenstraße Rechnung.

Störfallbetriebsbereich:

Das Plangebiet liegt derzeit noch innerhalb des angemessenen Abstands zu einem Störfallbetriebsbereich im Sinne der SEVESO-II-Richtlinie bzw. der 12. Verordnung

des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Hierbei handelt es sich um den an der Hamburger Straße gelegenen Düsseldorfer Containerhafen (DCH). Die Stadt Düsseldorf hat den angemessenen Abstand mit Detailkenntnissen mit einem Radius von 900 m ermittelt (Managementfassung des Gutachtens zur Verträglichkeit von Störfallbetriebsbereichen im Stadtgebiet Düsseldorf – August 2014).

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat in seiner Sitzung vom 01.02.2018 eine Vereinbarung zwischen Stadt und dem Störfallbetrieb zum Wegfall des angemessenen Abstands beschlossen. Der Wegfall des angemessenen Abstands wird kurzfristig durch Anpassung der Genehmigung hinsichtlich des Verzichts auf Lagerung sehr giftiger Stoffe erfolgen. Insoweit ist zu erwarten, dass bis zum Beschluss des Bebauungsplans das Plangebiet nicht mehr innerhalb eines Störfallbetriebsbereiches liegen wird. Störfallbezogene Nutzungsbeschränkungen innerhalb des Gewerbegebiets werden insoweit nicht vorgesehen.

4.2 Maß der baulichen Nutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

Das Maß der baulichen Nutzung wird über die Grundflächenzahl und die maximale Zahl der Vollgeschosse festgelegt. Die getroffenen Festsetzungen setzen dabei konsequent das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende architektonische Konzept um. Dementsprechend wird die Anzahl der Vollgeschosse für die außen liegenden Baukörper mit fünf bzw. sechs Vollgeschossen festgesetzt. Für das dazwischen liegende Verbindungsbauwerk, das beispielsweise als Atrium ausgebildet werden könnte, wird eine Eingeschossigkeit vorgesehen.

Die Grundflächenzahl (GRZ) wird für die baulichen Nutzungen im Plangebiet vertikal gegliedert. Der Bebauungsplan sieht einen überbaubaren Pier vor. Für die Hochbauten sowie das Parkdeck wird eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Dies bedeutet, dass bis zum Niveau der Unterkante des Parkdecks 100% des Baugrundstückes durch bauliche Anlagen überdeckt werden dürfen. Dies begründet sich darin, dass aufgrund der besonderen Bauart im Hafenbecken, eine flächige Ausnutzung des im Hafenbecken gelegenen Grundstücks erforderlich ist.

Unterhalb der Parkdecks ist im Sinne eines Piers die Gründung auf Pfählen vorgesehen. Dadurch erfolgt der Eingriff in die darunterliegende Wasserfläche ausschließlich punktuell durch die Pfähle und somit nicht flächig. Die Grundfläche für den unterliegenden Teil des Piers soll im weiteren Verfahren genauer bestimmt und gesondert festgesetzt werden. Mit den getroffenen Festsetzungen wird der städtebaulich angestrebte Bautyp eines Piers – bauliche Dichte oberhalb der Wasserlinie und Pfahl-

gründung in die Wasserfläche - auf der Planungsebene gesichert. Der Eingriff des Gewerbegebiets in die Wasserflächen und den Boden wird damit nachhaltig minimiert.

Die bauliche Ausnutzung des Grundstücks bis zu einer GRZ von 1,0 für den Bereich der geplanten Nutzflächen ist gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO städtebaulich begründet. Die Errichtung eines Piers mit begehbare Plattform ermöglicht die Umsetzung des städtebaulichen Ziels, die bestehenden Landzungen über Brücken miteinander zu vernetzen. Die hierfür vorgesehene Grundstücksfläche im Hafenbecken soll dabei effizient genutzt werden. Dies ist städtebaulich verträglich, da der Eingriff in die Wasserflächen durch die geplante Pfahlgründung minimiert wird. Ausreichenden Freiraum bieten zudem die weiterhin unter dem Pier One liegenden, wie auch die umliegenden Wasserflächen. Mit den getroffenen Festsetzungen werden die Belange des Hochwasserschutzes berücksichtigt und nachhaltig auf der Planungsebene gesichert. Da die Planung nur einen geringfügigen Eingriff in die Wasserfläche darstellt, ist die Schaffung von Retentionsraum nicht erforderlich.

4.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen bestimmt. Die überbaubaren Flächen der geplanten Gebäude werden entsprechend des architektonischen Konzepts mit Baugrenzen geplant. Damit steuert der Bebauungsplan die bauliche Entwicklung und Ausrichtung der zwei geplanten Hauptbaukörper und des verbindenden Bauwerks. Die festgesetzten Baugrenzen dürfen durch Dachüberstände und deren konstruktiv erforderlichen Stützen überschritten werden.

Die Festlegung der Baugrenzen dient damit insgesamt der Umsetzung des Architekturkonzeptes und sichert damit Frei- bzw. Platzräume in angemessenem Umfang.

Um eine angemessene Flexibilität für die künftige Bebauung zu belassen, wird auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet. Insofern gelten die Abstandsflächenregelungen der BauONRW, jeweils bezogen auf die geplante Geländeoberkante des Piers.

4.4 Tiefgarage gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB

Die Stellplätze sollen ausschließlich unterhalb der begehbaren Plattform sowie der darauf aufgesetzten Gebäude entstehen. Hierfür wird ein im Hochwasserfall überflutbares Parkdeck eingeplant. Dieses wird im Unterschied zu der geplanten Verkehrs-

fläche besonderer Zweckbestimmung (Verkehrsberuhigter Bereich) nicht über eine hochwassersichere Straße erschlossen. Vielmehr ist vorgesehen, das Parkdeck über die bereits vorhandene Uferstraße anzudienen. Diese wird auch nach deren Ertüchtigung in etwa auf ihrem heutigen, nicht hochwassersicheren Fahrbahnniveau verbleiben. Eine Vorfahrt (z.B. für Taxen) wird im Eingangsbereich des Piers eingerichtet.

4.5 Von Bebauung freizuhaltende Flächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB

Die exakte Ausgestaltung der das Hafenbecken B überspannenden Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Rad- und Fußweg (Brücke)“ wird im weiteren Verfahren noch konkretisiert. Nach derzeitigem Planungsstand ist die Festsetzung einer Drehbrücke geplant. Um deren spätere Umsetzbarkeit planungsrechtlich zu sichern, werden die notwendigen Flächen für drehbare bzw. ausladende Brückenelemente als frei zu haltende Flächen gesichert.

4.6 Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

Die Erschließung des Gewerbegebiets erfolgt über die Kesselstraße. Über den künftig geplanten Verlauf der Kesselstraße soll eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „verkehrsberuhigter Bereich“ zum Pier führen. Für die ausreichende Berücksichtigung der Hochwasserschutzbelange soll die Oberkante dieser Verkehrsfläche mit mindesten 36,50 m ü. NN festgesetzt werden. Die exakte Lage der künftigen Kesselstraße und deren Anbindung an den Pier werden im weiteren Verfahren abgestimmt.

Die vom Pier auf die Halbinsel Weizenmühlenstraße und Speditionstraße geführten Brücken werden als private Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Brücke) festgesetzt. Die Brücken sind nicht für den motorisierten Verkehr vorgesehen und sollen der Öffentlichkeit als Fuß- und Radwegeverbindung zu den umliegenden Halbinseln dienen. Die zur Erschließung des Parkdecks vorgesehene Uferstraße wird als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, um die Erschließung des Plangebietes u.a. für den ruhenden Verkehr zu sichern.

4.7 Grünflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB

Die Spitze der Halbinsel Kesselstraße soll außerhalb der Flächen für die Erschließung des Piers eine eher freiraumbezogene Gestaltung erhalten und von weiteren Hochbauten ausgenommen sein. Insofern wird der verbleibende Freiraum zwischen Verkehrs- und Wasserfläche als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Die genaue Aus-

gestaltung und Bepflanzung dieser Fläche wird im weiteren Verfahren - möglicherweise auch in Verbund mit den in den Uferbereichen bereits vorhandenen Gehölzen - festgelegt.

4.8 Flächen für Geh- und Fahrrechte gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

Die festgesetzten Gehrechte für Fußgänger und Radfahrer (GF) ergänzen das bestehende Erschließungssystem innerhalb des Plangebietes und dienen der öffentlich-rechtlichen Sicherung der Erschließung des Vorhabens. Sie stellen sicher, dass die Brücken sowie Teilflächen des Piers für die Öffentlichkeit zugänglich sind und somit eine für die Bürger nutzbare Verbindung zwischen den Halbinseln entsteht. Notwendige Zufahrten von der Kesselstraße für Bedarfsverkehre auf die Plattform des Piers sind durch die festgesetzten Geh- und Fahrrechte nicht ausgeschlossen.

4.9 Höhenlage baulicher Anlagen gem. § 9 Abs. 3 BauGB i.V.m. § 9 Abs. 1 BauGB

Hochwasserschutzkonzept

Auf Grund der Lage des Plangebietes innerhalb eines durch Überschwemmungen gefährdeten Bereichs wird zum Schutz von baulichen Anlagen vor Hochwasserereignissen die Höhenlage baulicher Anlagen gemäß § 9 Abs. 3 BauGB i.V.m. § 9 Abs. 1 BauGB festgesetzt. Die im Baugebiet erforderliche Mindest-Geländehöhe wird entsprechend des Hochwasserschutzkonzeptes (für die Speditionstraße) planerisch gesteuert. Die Geländehöhe wird mit mindestens 36,50 m über NN festgesetzt, so dass eine Überflutung dieses Bereichs durch Hochwasser ausreichend vermieden wird.

In Anlehnung an das plangenehmigte Hochwasserschutzkonzept werden Mindesthöhen für die öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt sowie für die Erdgeschossfertigfußböden der Gebäude und das Gelände des Baugebietes. Die Oberkante des Erdgeschossfertigfußbodens muss mindestens über 36,80 m über NN liegen. Damit wird eine Überflutung der Gebäude bei Hochwasser vermieden und Sachschaden an Gebäuden verhindert. In Anlehnung an das plangenehmigte Hochwasserschutzkonzept ergibt sich aus der maßgeblichen Wasserspiegellage des Bemessungshochwassers 2004 (BHQ₂₀₀₄) von 36,50 m über NN zzgl. eines Sicherheitszuschlages von 0,3 m eine einzuhaltende Mindesthöhe für die Oberkante des Erdgeschossfertigfußbodens. Darüber hinaus wird der Anschluss an die umgebenden Verkehrsflächen dadurch sichergestellt.

Die Höhenlage der als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzten Kesselstraße als „Verkehrsberuhigter Bereich“ wird entsprechend der Hochwasserschutzkonzeption

ausgestaltet. Das geplante Parkdeck wird bei Hochwasser überflutet.

4.10 Wasserflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB

Die nicht durch das Gewerbegebiet baulich in Anspruch genommenen Flächen außerhalb der Halbinseln werden bis zur Oberkante der Böschungen als Wasserflächen festgesetzt. In den Wasserflächen sind hafentypische Nutzungen wie z.B. Bootsliegeplätze, Anlegestellen und Steganlagen und alle zur Sicherung des Ufers und des Hochwasserschutzes notwendigen Anlagen zulässig. Zulässig sind auch bepflanzte Böschungsbereiche, um den Erhalt der bestehenden Grünstrukturen zu ermöglichen, soweit Belange der Standsicherheit der Uferbereiche nicht entgegenstehen. Flächen unterhalb der Brückenbauwerke (Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Brücke“) sind gleichfalls als Wasserflächen festgesetzt.

Der Bebauungsplan bereitet mit dem geplanten Pier Eingriffe in die vorhandenen Wasserflächen des Hafenbeckens vor. Somit berührt die Planung wasserrechtliche Belange. Ob bzw. inwieweit durch das geplante Vorhaben damit separate wasserrechtliche Genehmigungen oder Verfahrensschritte als Grundlage für den Vollzug des Bebauungsplans erforderlich werden, wird im Rahmen des weiteren Verfahrens bzw. im Zuge der frühzeitigen Beteiligung mit der zuständigen Behörde geklärt.

4.11 Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB

Gewerbelärm:

Das geplante Gewerbegebiet liegt im Einwirkungsbereich des Wirtschaftshafens. Zu den vorhandenen Gewerbelärmimmissionen liegen mit dem sogenannten „Emissionskataster Hafen“ gesicherte Erkenntnisse vor. Der TÜV Rheinland hat auf Basis des Emissionskatasters die am Vorhaben Pier One zu erwartenden Gewerbelärmimmissionen ermittelt (TÜV Rheinland Energy GmbH, 20.12.2017). Demnach halten die Geräuschemissionen die zulässigen Immissionsrichtwerte für Gewerbegebiete an allen Fassadenbereichen des Vorhabens ein beziehungsweise unterschreiten diese. Dabei wird auch das Spitzenpegelkriterium der TA Lärm eingehalten.

Verkehrslärm:

Die auf das Plangebiet künftig einwirkenden Verkehrsgeräusche (Straße, Schiene, Schiff) werden im weiteren Verfahren untersucht und etwaige Vorkehrungen abgestimmt.

Geruchsimmissionen:

Zu Vorbelastungen durch Geruchsimmissionen liegen Erkenntnisse vor, die im Rahmen des weiteren Planverfahrens zu aktualisieren sind.

5. Soziale Maßnahmen gem. § 180 BauGB

Soziale Maßnahmen sind nicht erforderlich

6. Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich, da sich die überplanenden Flächen im Eigentum der Stadt Düsseldorf, der Neuss-Düsseldorfer Häfen bzw. im Eigentum des Vorhabenträgers befinden.

7. Kosten für die Stadt

Teil B – Umweltbericht
gemäß § 2a BauGB
zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 03/033
- Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße -

Darstellung der Umweltauswirkungen der o.g. Planung unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Träger der Umweltbelange (TUB)

Kursiv geschriebene Textpassagen stellen i. d. R. Forderungen und Anregungen dar, die im weiteren Verfahren für den abschließenden Umweltbericht umformuliert werden müssen.

1. Zusammenfassung

2. Beschreibung des Vorhabens

Beschreibung der Festsetzungen für das Vorhaben sowie des Plangebietes und seiner Umgebung

3. Ziele des Umweltschutzes im Gebiet

4. Schutzgutbetrachtung

4.1 Mensch

a) Verkehrslärm

b) Gewerbeemissionen

c) Freizeit- und Sportlärm/ Fluglärm/ Schifffahrtslärm (Optional nach Relevanz)

d) Elektromagnetische Felder (EMF)

e) Störfallbetriebsbereiche

f) Beseitigung und Verwertung von Abfällen

g) Städtebauliche Kriminalprävention/ Besonnung/ Wind/ Erschütterung

4.2 Natur und Freiraum

a) Flächennutzung und -versiegelung

Versiegelungsbilanz

| | versiegelt (m ²) | % | teilversiegelt (m ²) | % | unversiegelt (m ²) | % | Summe (m ²) |
|----------|---------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|-----------------------------------|-----|----------------------------|
| Bestand | | | | | | | |
| Planung | | | | | | | |
| %-Bilanz | | +20 | | +20 | | +20 | |

b) Tiere, Pflanzen und Landschaft

c) Artenschutzrechtliche Prüfung

4.3 Boden

a) Altablagerungen im Umfeld des Plangebietes

b) Altablagerungen im Plangebiet

c) Altstandorte im Plangebiet

4.4 Wasser

a) Grundwasser

b) Niederschlags- und Schmutzwasserbeseitigung

c) Oberflächengewässer

d) Wasserschutzgebiete

e) Hochwasserbelange

4.5 Luft

a) Lufthygiene

b) Umweltfreundliche Mobilität

4.6 Klima

a) Globalklima

b) Stadtklima

c) Klimaanpassung

4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

4.8 Wechselwirkungen sowie Kumulierung

5. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten

6. Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

7. Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

8. Weitere Angaben