

Fortschreibung des Regionalplans

Protokoll zum Arbeitsgespräch Häfen und Logistik am 10.10.2011

Begrüßung / Einführung

Nach einer kurzen Begrüßungsrunde gibt die Vertreterin der Regionalplanungsbehörde einen Überblick zum Sachstand der Regionalplanfortschreibung. Im März 2010 hat der Regionalrat den offiziellen Startschuss der Fortschreibung gegeben. Seitdem werden in einer informellen Vorphase Planergespräche, Runde Tische sowie Arbeitsgespräche mit allen betroffenen Akteuren durchgeführt. Ein großer Teil der Gespräche sind bereits abgeschlossen, die entsprechenden Protokolle können auf der Internetseite der Bezirksregierung eingesehen werden. Der formelle Startschuss (beginnt mit dem Erarbeitungsbeschluss des Regionalrates) soll Ende 2012 erfolgen.

Zunächst wird erläutert, dass diese Gespräche ergebnisorientiert und offen geführt werden. Es sollen zwar Richtungen aufgezeigt und diskutiert, jedoch noch keine abschließenden verbindlichen Entscheidungen getroffen werden. Zunächst muss der Rahmen abgesteckt werden, in welchem man sich zukünftig bewegen soll. Zu jedem raumordnerisch wichtigen Thema werden derzeit auf Grundlage der Gespräche Leitlinien erstellt, welche im Dezember 2011 vom Regionalrat beschlossen werden sollen. Die Unterlagen hierzu sind ca. ab Mitte November ebenfalls im Internet eingestellt.

Des Weiteren werden im Frühling 2012 Beteiligungsrunden mit allen Kommunen im Planungsraum Düsseldorf zu Wünschen und Notwendigkeiten aus der Region geführt. Dann soll ein erster Entwurf des neuen Regionalplans erarbeitet werden.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass es derzeit noch keinen verbindlichen Entwurf für einen neuen Landesentwicklungsplan (LEP) gibt und dass die zu erarbeitenden Inhalte des Regionalplanes dem zukünftigen LEP nicht widersprechen dürfen.

Übernachtungshäfen

Die grundsätzliche Haltung zur Darstellung von Übernachtungs- bzw. Ruhehäfen im Regionalplan ist seitens der Bezirksregierung – sowohl der Regionalplanungsbehörde als auch der jeweiligen Fachdezernate im Haus – positiv. Wie eine solche Darstellung zukünftig aussehen könnte, muss noch geklärt werden. Das Planzeichenverzeichnis der Regionalpläne als Anlage der

Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz sieht dafür bisher kein eigenständiges Planzeichen vor. Daher wäre auf dieser Grundlage nur die Darstellung als ‚Hafen‘ oder ‚Oberflächengewässer‘ möglich. Beide Planzeichen passen jedoch inhaltlich nicht zur Nutzung von Übernachtungshäfen, da ‚Häfen‘ auch gewerbliche und industrielle Nutzungen beinhalten und ‚Oberflächengewässer‘ eine eher freiraumorientierte Nutzung anstrebt. Aus diesem Grund ist es angedacht, ein neues Planzeichen für diese Kategorie in die Legende zur zeichnerischen Darstellung des Regionalplans aufzunehmen. Es wurde bereits eine Bitte an die Landesplanungsbehörde gestellt, ein für ganz NRW einheitliches Planzeichen zu entwickeln, da das Thema ggf. auch andere Planungsregionen betrifft.

Im Regierungsbezirk Düsseldorf sind entlang des Rheins bisher zwei Übernachtungshäfen (Rheinberg-Ossenberg und Kalkar-Niedermörmter) im Gespräch. Dies beruht auf großem Bedarf aus der Schifffahrt für den Bereich zwischen Duisburg und der Grenze zu den Niederlanden.

Ein Teilnehmer der Runde erläutert, dass ein grundsätzliches Problem bezüglich Übernachtung in Häfen nicht besteht, aber ein quantitativer Bedarf nachvollziehbar erscheint.

Eine zeichnerische Darstellung für über die beiden vorgenannten hinausgehende Übernachtungshäfen, für die auch seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bisher kein Bedarf festgestellt wurde, wird seitens der Gesprächsrunde eher kritisch gesehen, da zum derzeitigen Zeitpunkt eine genaue Verortung von möglichen Häfen nicht leistbar und nicht erforderlich ist. Sofern zu einem späteren Zeitpunkt weitere Bedarfe festgestellt werden sollten, könnte hierfür ggf. eine Regionalplanänderung durchgeführt werden.

Der Entwurf der Leitlinie für die Fortschreibung des Regionalplans wird Aussagen zur zeichnerischen Darstellung eines Übernachtungshafens beinhalten.

LKW – Rastplätze an Autobahnen

Die Regionalplanungsbehörde fragt nach den aktuellen Planungen für LKW-Rastplätze an Autobahnen des Landesbetriebs Straßenbau, um eventuelle besonders großflächige Planungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf andere Flächennutzungen im Rahmen der Regionalplan-Fortschreibung berücksichtigen zu können.

Strassen.NRW hat eine Netzkonzeption zum streckenbezogenen Ausbaubedarf für Tank- und Rastanlagen (z.B. A3 – Ohligser Heide) erstellt, aus der sich ein Ausbauprogramm ableiten lässt. Im Rahmen der projektbezogenen Planung werden parallel auch Gespräche mit den Kommunen geführt. [Anm. d. Verf.: Im Nachgang des Gesprächs wird informiert, dass das Ausbauprogramm noch nicht vom BMVBS autorisiert wurde. Und daher noch nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Eventuelle Wechselwirkungen mit regionalplanerischen Darstellungen müssen daher jeweils direkt mit Strassen.NRW erörtert werden.] Grundsätzlich wird festgestellt, dass ein Autohof eine Tank- und Rastanlage bezüglich des Angebotes an LKW-Rastplätzen zwar entlasten, jedoch u.a. aufgrund der baulich entfernten Lage nicht ersetzen kann. Der Bedarf an zusätzlichen Flächen soll größtenteils durch die

Erweiterung bestehender Standorte gedeckt werden; Neuausweisungen werden nur nötig, wenn der Bedarf an vorhandener Stelle nicht gedeckt werden kann.

In Bezug auf den geplanten LKW-Parkplatz Straelen-Herongen mit einer erheblichen Flächengröße wird erläutert, dass dieser Stellplatz an der A 40 eine Besonderheit ist. Stellplätze in solcher Größenordnung sind in der Netzkonzeption von Straßen.NRW nicht vorgesehen. [*Anm. d. Verf.:* Im Nachgang des Gesprächs wird informiert, dass der Bedarf 2025 an LKW-Stellplätzen an der A 40 zwischen der Landesgrenze und dem AK Moers bereits mit dem Neubau der PWC-Anlage am Standort ‚Neufelder Heide‘ gedeckt werden konnte, so dass weitere Stellplätze in Straelen nicht mehr erforderlich sind.]

Des Weiteren wird ein Bedarf an LKW-Standflächen mit der Funktion als Rückstauflächen in der Nähe von Häfen gesehen. Hierfür sollte Infrastruktur bereit gestellt werden. Es wird darauf verwiesen, dass eine regionalplanerische Relevanz zunächst nicht gesehen wird, Ansprechpartner wären hier die betroffenen Kommunen. Die Regionalplanungsbehörde legt dar, dass LKW-Rastplätze raumordnerisch erst relevant sind, wenn sie Raumbedeutsamkeit erreichen. Das ist in der Regel ab einer Größenordnung von ca. 10 ha der Fall.

Hafenflächen

Hier wird zunächst festgestellt, dass in der weiteren Betrachtungsweise zwei grundlegende Faktoren von entscheidender Bedeutung sind:

1. quantitativer Mengenbedarf sowie die Standortfrage von Häfen
2. Schutz gegenüber heranrückenden empfindlichen Nutzungen

Die Regionalplanungsbehörde führt weiterhin aus, dass zukünftig eine einheitliche Bedarfsberechnungsmethode für die Darstellung von ASB und GIB bzw. von Wohnbau- und gewerblichen Bauflächen in der Planungsregion Düsseldorf genutzt werden soll. Damit alle Regionen in NRW die gleichen Voraussetzungen bei den Reservepotenzialen haben, lässt die Landesplanungsbehörde diese für ganz NRW gutachterlich derzeit entwickeln. Wie große Flächen insgesamt überhaupt noch ausgewiesen werden sollen ist noch nicht absehbar. Auch ob Hafenflächen in diese Bedarfsberechnungen der Stadt einbezogen werden oder ggf. gesondert betrachtet werden ist noch nicht erkennbar.

Im Weiteren werden die drei großen öffentlichen Häfen im Planungsraum diskutiert:

1. Hafen Krefeld

Laut Hafenkonzept des Landes NRW sind für hafenaffines Gewerbe noch ca. 20 ha Flächenreserven kurzfristig und ca. 40 ha mittel- bzw. langfristig verfügbar. Südlich des Hafenbereichs sind eine Zugangsstraße (Hafenringstraße – Fertigstellung 2012 / 2013) sowie ein Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr im Bereich des Bahnhofes Linn geplant. Das Problem bei den Gewerbeflächen am Krefelder Hafen ist, dass die Gewerbeflächen zurzeit nicht nur für hafenaffines Gewerbe genutzt werden. Generell wird seitens des Hafens Krefeld ein Bedarf an Gewerbeflächen und Hafenflächen gesehen. Die Stadt Krefeld ist in der Erweiterung des GIB am Hafen beschränkt, daher sind mögliche

Erweiterungsflächen im Stadtgebiet von Krefeld bereits im Gespräch. Hier kämen aus Sicht der Gesprächsteilnehmer Flächen in Richtung Meerbusch oder am Maigrund in Betracht. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie hoch die Entwicklungsspielräume sogenannter Hinterlandstandorte sind.

Es wird erläutert, dass in Bezug auf den Bedarf an hafengebundenen Logistikflächen eine enorme Nachfrage erwartet wird. Als Hafenbetreiber besteht das Interesse eher an Flächen, die direkt am Wasser liegen, diese sind jedoch nicht beliebig vermehrbar, so dass hier möglichst andere Nutzungen auszuschließen sind. Hierzu wird auf die Diskussion zum Thema „Zeichnerische Darstellung von Hafengebieten / Zweckbindung“ (Seite 5) dieses Protokolls verwiesen.

2. Hafen Emmerich

Der Hafen in Emmerich ist im Regionalplan bereits als GIB mit einer Zweckbindung 'kombinierter Güterverkehr' dargestellt. Weitere Flächen im direkten Umfeld des Hafens sind zur Ansiedlung von hafenauffinalem Gewerbe nicht geeignet. Es ist daher vorgesehen die Nutzung auf ein in 2,5 km entferntes GIB auszulagern. Der Bereich befindet sich in nördlicher Lage zum Hafen östlich der Kreisstraße 16. Hier stünden noch ca. 25 ha zur Verfügung.

Die Gesprächsteilnehmer gehen jedoch grundsätzlich davon aus, dass zukünftig weitere Flächen entwickelt werden müssen, da der Bedarf vorhanden ist.

3. Hafen Düsseldorf – Neuss

Hier besteht das Problem, dass heranrückende sensible Nutzung (Wohnbebauung) die Entwicklung und Erweiterung des Hafens begrenzt. Die notwendigen Abstandsflächen zu sensiblen Nutzungen sollen derzeit auf den GIB-Flächen nachgewiesen werden (Erläuterung zu Kap. 1.3, Ziel 1 des GEP 99). Die Regionalplanungsbehörde erwägt, in Bezug auf Hafengebieten und GIB diese Vorgehensweise in Frage zu stellen. Sinnvoll wäre ggf. der Nachweis auf den Flächen der heranrückenden Nutzungen. Aus den Reihen der Gesprächsteilnehmer wäre jedoch bei dieser Vorgehensweise vereinzelt mit Widerstand zu rechnen, da der knappe Siedlungsflächenvorrat Bedenken hervorrufen wird. Es wird erklärt, dass der Abstandserlass in NRW bisher eine untergeordnete Rolle gespielt hat, durch eine Umkehrung der Abstandsflächen würde das verbessert werden. Dies würde dazu führen, dass GIB komplett ausgenutzt werden könnten. Jedoch sind vor weiteren Aussagen zunächst die Bedarfsberechnungsmethoden des Landes abzuwarten.

Am GIB mit der Zweckbindung „Kraftwerke und einschlägige Nebenbetriebe“ (Standort für Energiegewinnung) am Hafen Düsseldorf werden aufgrund des Umbaus zu einem GuD-Kraftwerk zukünftig ca. 10 ha, die bisher als Kohlelagerplatz dienten, für Gewerbe zur Verfügung stehen.

Ebenso ist seitens der Gesprächsteilnehmer perspektivisch gewünscht, die Flächen östlich des Neusser Hafens (Ölganginsel) entlang des Rheins für hafenauffinalem Gewerbe zu entwickeln. Diese Flächen sind im Regionalplan als Bereich für den Schutz der Natur (BSN) dargestellt und zur Zeit als naturschutzfachlich hochwertig eingestuft. Des Weiteren ist das Ergebnis der

Bedarfsberechnungsmethode der Landesplanungsbehörde sowie des generellen Bedarfs an Gewerbeflächen in NRW abzuwarten.

Der Umschlagplatz (Zweckbindung ‚kombinierter Güterverkehr‘ im Regionalplan) soll innerhalb des Hafensbereichs Richtung Osten auf die andere Seite des Hafenbeckens erweitert werden.

Der verbliebene Grünbereich in Düsseldorf Reisholz entlang des Rheins (derzeit Stadtwerksgelände – Wasserwerk) ist aus Sicht der Gesprächsteilnehmer für eine Hafenerweiterung ebenfalls von großem Interesse. Von anderer Seite wird darauf hingewiesen, dass ein bestehender Rahmenplan einer Hafennutzung derzeit entgegen stünde. Im nördlich an den derzeitigen Hafensbereich angrenzenden GIB ist ggf. ein Bereich mit Zweckbindung ‚kombinierter Güterverkehr‘ zu umgrenzen.

Des Weiteren ist seitens der Gesprächsteilnehmer eine zweite Erschließung (Straßenanbindung) für den Düsseldorfer Hafen gewünscht, ggf. über eine weitere Brücke über den Rhein. Hierzu kann jedoch seitens der Regionalplanung keine konkrete Aussage getroffen werden.

Es wird angeregt, zu den kleineren und sonstigen Häfen im Planungsraum Düsseldorf den Hafengesellschaften die Möglichkeit zu geben, sich ebenfalls zu diesem Thema zu äußern.

Zeichnerische Darstellung von Häfen / Zweckbindung

Derzeit werden Hafensflächen sowie hafensaffines Gewerbe in „normalen“ GIB entwickelt. Daher werden diese GIB zurzeit der Bedarfsberechnung der Stadt zugerechnet und stehen der Kommune als „normaler“ GIB nicht mehr zur Verfügung. Für den neuen Regionalplan ist vorgesehen, Flächen für hafensaffines Gewerbe vorzuhalten. Denkbar ist, an geeigneten Flächen in Wassernähe eine Zweckbindung für hafensaffines Gewerbe darzustellen, um diese Flächen vor der Inanspruchnahme vor anderen Nutzungen zu schützen.

Bei dieser Überlegung stellt sich die Frage, wie hafensaffines Gewerbe definiert wird und wie die Darstellung im Regionalplan auf Bauleitplanebene übertragen werden kann (ggf. als Sonstiges Sondergebiet „Hafengebiet“). Eine Definition von hafensaffinem Gewerbe müsste im Regionalplan in möglichst aussagekräftiger Form erfolgen.

Seitens der Gesprächsteilnehmer wird eine Zweckbindung für Hafensflächen unterschiedlich gesehen. Einerseits bietet sie die Möglichkeit geeignete Flächen für hafensaffine Nutzungen vorzuhalten und vor anderen Nutzungen zu schützen. Andererseits verhindert sie eine gewisse Flexibilität der Kommunen. Auch in zweckgebundenen Bereichen würde es Flächen mit bevorzugter Lage für Hafensbetreiber geben (diese haben meist einen direkten Anschluss an das Wasser) und Flächen, die eher „ungünstig“ (ohne direkten Wasseranschluss, ungünstige Eigentumsverhältnisse o.ä.) liegen. Daher wird hier seitens der Gesprächsteilnehmer angeregt, den Kommunen einen gewissen Handlungsspielraum in der Entwicklung ihrer GIB zu überlassen. Ob die Regionalplanung für solche Zweckbindungen generell die richtige Ebene ist, wird in Frage gestellt.

Es wird festgehalten, dass eine zeichnerische Darstellung (GIB mit einer Zweckbindung für Gewerbe mit affiner Nutzung) zum Schutz der Häfen bei

Einhaltung einer gewissen Flexibilität für die Kommunen sinnvoll erscheint. Hier stellt sich die Frage, ob eine Zweckbindung sich der Abgrenzung des Hafensbereiches angleichen sollte. Ggf. ist es sinnvoll, diese Abgrenzung weiter zu fassen. Zielrichtung sollte es zudem sein, keine ASB in die Nähe von GIB mit Zweckbindung zu bringen. Ein behutsamer Umgang mit diesem Thema sei wichtig. Um mögliche Probleme mit der planungsrechtlichen Umsetzung zu vermeiden, wird angeregt, dieses Thema im neuen Regionalplan als Grundsatz zu behandeln. Hier müsse dann auch genau erläutert werden, was unter dem Begriff „affine Nutzung“ zu verstehen ist.

Es wird noch einmal dargelegt, dass die Bedeutung und der Bedarf an Hafenflächen eher zu- als abnehmen werden.

Hafenkooperationen

Es wird ausgeführt, dass es für den südlichen Bereich von NRW bereits sehr konkrete Kooperationsgespräche mit den Kölner Hafenbetreibern gibt. Auch für den nördlichen Teil gibt es erste Ideen der Zusammenarbeit, hier gibt es jedoch noch keine konkreten Gespräche.

Ausblick / Wie geht es weiter?

Das Protokoll wird nach einer Abstimmungsrunde mit allen Beteiligten im passwortgeschützten Bereich (BSCW) auf die Internetseite der Bezirksregierung eingestellt.

Im Winter 2011 / 2012 wird in der Planungsregion ein Fragebogen verschickt. Hier sollen Wünsche und Notwendigkeiten der Gemeinden zu den zeichnerischen Darstellungen im neuen Regionalplan abgefragt werden. Daraufhin wird die Regionalplanungsbehörde einen zeichnerischen Entwurf des neuen Regionalplans erarbeiten und diesen in den folgenden Gesprächen mit den Kommunen besprechen.

Es sollte auf jeden Fall berücksichtigt werden, dass seitens der Regionalplanung keine zu hohen Erwartungen der Gemeinden geweckt werden, ein Abwarten der Bedarfsberechnungsmethode ist daher unverzichtbar.

gez: Jeannine Kahl