

75. Änderung des Flächennutzungsplans

- Logistikpark Hafen Emmelsum -

Begründung

Inhaltsübersicht

1.	Erforderlichkeit der Planung	3
1.1	Zweck und Ziele	3
1.2	Inanspruchnahme von Freiraum (§ 1a Abs.2 BauGB)	5
2.	Städtebauliche Rahmenbedingungen.....	5
2.1	Nutzungen und Struktur	5
2.2	Bestehende örtliche und übergeordnete Planungen und sonstige Rechte.....	7
2.3	Hochwasserschutz und Hochwasservorsorge	13
2.4	Vorhandene städtebauliche Probleme.....	14
3	Planungsrechtliche Umsetzung	15
3.1	Planerische Grundentscheidung.....	15
3.2	Nachhaltigkeit.....	15
3.3	Darstellungen	16
4	Umweltbelange	17
5	Städtebauliche Daten	18

75. Änderung des Flächennutzungsplans – Logistikpark Hafen Emmelsum

Begründung

Nach den Festlegungen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP) ist der Hafen Voerde-Emmelsum als ein für NRW landesbedeutsamer Hafen eingeordnet. Gemäß Ziel 8.1-9 des LEP sind in den landesbedeutsamen Häfen zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und von der Regionalplanung in bedarfsgerechtem Umfang Hafenflächen und Flächen für hafenaffines Gewerbe festzulegen. Die landesbedeutsamen Häfen sind als multimodale Güterverkehrszentren zu entwickeln und sollen ihre Flächen für hafenaffines Gewerbe vorhalten.

Entsprechend dieser landesplanerischen Zielsetzung legt der neue Regionalplan Ruhr in der vorliegenden, von der Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr beschlossenen Fassung (Feststellungsbeschluss Stand November 2023), die mit der Bekanntmachung des Wirtschaftsministeriums NRW vom 16.02.2024, die im Gesetz- und Verordnungsblatt NRW (GV. NRW.) vom 28.02.2024 veröffentlicht wurde, (GV. NRW. 2024 S. 102) rechtswirksam ist, das Hafengebiet Emmelsum als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) mit der Zweckbindung Häfen und Standorte für hafenaffines Gewerbe (H) entsprechend nachfolgender Abbildung fest. Der Hafen Emmelsum ist dabei Bestandteil des Hafenverbunds Delta-Port mit dem Stadthafen und Rhein-Lippe-Hafen in Wesel.



Abb. 1: Ausschnitt aus dem Entwurf des Regionalplans Ruhr (Feststellungsbeschluss Stand November 2023)

Ein wesentlicher Aspekt, der mit dem Ziel 8.1-9 LEP verfolgt wird, ist die Entwicklung der landesbedeutsamen Häfen als multimodale Güterverkehrszentren. Die Flächensicherung für die Güterumschlagseinrichtungen und der verkehrlichen Anschlüsse ist ebenso wie der Ausbau dieser Infrastrukturen an den landesbedeutsamen Hafenstandorten von besonderer Bedeutung, um die Güterströme bedarfs- und umweltgerecht abwickeln zu können. Diesem Anspruch wird durch eine textliche Festlegung im Regionalplan Ruhr Rechnung getragen. Gemäß Ziel 1.9-2 sind durch die Bauleitplanung entsprechende Flächen für Güterumschlagseinrichtungen und die innergebietliche Anbindung vorzuhalten, die einen multimodalen Güterumschlag zwischen Wasserstraßen-, Straßen- bzw. Schienennetz gewährleisten.

Auf der Grundlage dieser übergeordneten landes- und regionalplanerischen Ziele und Vorgaben ist auf der zum Hafenbereich gehörenden, ca. 19 ha umfassenden Teilfläche östlich des bestehenden Aluminiumwerks die Entwicklung eines Logistikstandorts unter der Bezeichnung „Logistikpark Hafen Emmelsum“ geplant.

Der Rat der Stadt Voerde hat hierfür in seiner Sitzung am 05.04.2022 die Aufstellungsbeschlüsse zur 75. Änderung des Flächennutzungsplanes „Logistikpark Hafen Emmelsum“ und für den Bebauungsplan Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ gefasst.

Am 03.05.2022 wurde eine frühzeitige Bürgeranhörung für die Bauleitplanung „Logistikpark Hafen Emmelsum“ im Rathaus der Stadt Voerde durchgeführt.

Mit Schreiben vom 09.12.2022 wurde bis einschließlich 27.01.2023 die frühzeitige Beteiligung der von der Planung betroffenen Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB und die Beteiligung der betroffenen Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

Beim Regionalverband Ruhr (RVR) wurde mit Schreiben vom 29.12.2022 die Landesplanerische Abstimmung gemäß § 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz (LPIG) NRW durchgeführt. Der RVR hat mit seiner Stellungnahme vom 22.02.2023 die Anpassung der 75. Änderung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ an die Ziele der Raumordnung in Aussicht gestellt.

1. Erforderlichkeit der Planung

1.1 Zweck und Ziele

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Voerde stellt das gesamte Plangebiet als gewerbliche Baufläche dar, was den dargelegten übergeordneten landes- und regionalplanerischen Zielen zur Entwicklung der Fläche als multimodaler Logistikstandort nicht entspricht. Damit ist die Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich, um den Bebauungsplan Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ aufstellen zu können. Die FNP-Änderung erfolgt im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB.

Mit der 75. FNP-Änderung sollen die für den geplanten Logistikstandort erforderlichen Flächen zwischen dem Aluminiumwerk im Westen und der Weseler Straße im Osten als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Hafenorientiertes Gewerbe“ dargestellt werden. Gleichzeitig sollen der vorhandene breite Gehölzstreifen entlang der Weseler Straße und der Kreisbahntrasse am östlichen und südöstlichen Rand des Plangebietes sowie Waldflächen am nordwestlichen Rand des Plangebietes an der Schleusenstraße zur Eingrünung und visuellen Abschirmung des geplanten Logistikstandortes weitgehend erhalten bleiben und deshalb durch eine Darstellung als Fläche für Wald bereits auf FNP-Ebene planerisch gesichert werden. Vor dem Hintergrund des geänderten Planungskonzeptes sollen darüber hinaus Gehölzbestände mit Offenlandbereichen im Südwesten des Plangebietes sowie der sich nördlich daran anschließende Waldstreifen erhalten und für den Waldausgleich vorgesehenen Aufforstungsflächen im Plangebiet sowie eine vorgesehene Wildwechsel-Zone am westlichen Rand des Plangebietes schon auf Ebene des Flächennutzungsplans als Ziele der Stadtentwicklung gesichert werden. Die Aufforstungsflächen werden ebenso wie die zu erhaltenden Waldflächen im Änderungsbereich als Fläche für Wald dargestellt. Die Aufforstungsflächen im Nordosten und im Süden des Plangebietes werden zusätzlich als Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt. Die Gehölzbestände mit Offenlandbereichen im Südwesten des Plangebietes sowie die am westlichen Rand vorgesehene Wildwechsel-Zone werden ausschließlich als Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt. Eine auch zukünftig weiterhin für landwirtschaftliche Nutzung vorgesehene Fläche im südlichen Bereich wird als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Aufgrund der übergeordneten landes- und regionalplanerischen Zielen, die zum Standort des Hafen Emmelsum gehörenden Flächen für hafenaффines Gewerbe zu entwickeln, ist die Überprüfung möglicher anderer Standorte im Stadtgebiet, die den beschriebenen Zweck erfüllen könnten, entbehrlich. Eine vertretbare Standortalternative zu der hier behandelten Planung besteht daher nicht.

Die grundlegenden Ziele, die bei jeder Bauleitplanung berücksichtigt werden müssen, sind in § 1 des Baugesetzbuches im Einzelnen aufgeführt. Dazu zählen unter anderem neben den hier von besonderer Bedeutung hervortretenden Belangen der Wirtschaft und des Verkehrs gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Wohnbedürfnisse sowie die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, die Baukultur und der Schutz historischer Gebäude sowie des Ortsbilds, der Umwelt- und Klimaschutz sowie die Anpassung an den Klimawandel, die Belange der Verteidigung und des Hochwasserschutzes.

Weiterhin hat sich die Stadt Voerde durch Ratsbeschluss eigene Entwicklungsziele gegeben, die beispielsweise im Einzelhandelskonzept, im Radverkehrskonzept oder in Rahmenplanungen für bestimmte Ortsteile und Gebiete festgelegt sind. In Bezug auf das Einzelhandelskonzept ist bei jeder Planung zu prüfen, inwieweit die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche beeinträchtigt werden könnte. Dieser Aspekt ist

durch die hier beabsichtigte Planung nicht betroffen. Ansonsten liegt der Planbereich nicht in einem Gebiet, für den eine besondere Rahmenplanung bzw. ein städtebauliches Entwicklungsprogramm beschlossen wurde.

Bei der Änderung des Flächennutzungsplans ist darüber hinaus zu prüfen, ob die dem Flächennutzungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Gesamtkonzeption durch die Planung eventuell beeinträchtigt werden könnte. Das ist nicht der Fall, weil mit der Entwicklung des Logistikstandortes für hafensorientiertes Gewerbe der bestehende Hafensstandort weiter gestärkt und qualifiziert wird. Eine Entwicklung dieses Bereiches für eine alternative Siedlungsentwicklung ist aufgrund der Vorprägung des bestehenden Hafens- / Industriestandortes und unter Beachtung der übergeordneten Ziele der Landes- und Regionalplanung nicht umsetzbar.

1.2 Inanspruchnahme von Freiraum (§ 1a Abs.2 BauGB)

Das Plangebiet umfasst Flächen, die im rechtswirksamen Flächennutzungsplan bereits als Gewerbliche Bauflächen dargestellt sind und für die der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 39 „Am Schied / Weseler Str.“ weitgehend Industriegebiet (GI) gem. § 9 BauNVO und am nördlichen Rand Gewerbegebiet (GE) gem. § 8 BauNVO festsetzt. Sie wurden durch diese planerischen Ziele und Festsetzungen bislang als betriebsgebundene Erweiterungsflächen der westlich des Plangebiets ansässigen Aluminiumhütte vorgehalten. Planungsrechtlich wird damit durch die 75. Änderung des Flächennutzungsplans und den im Parallelverfahren neu aufgestellten Bebauungsplan Nr. 139 kein Freiraum in Anspruch genommen.

Vielmehr werden mit der 75. FNP-Änderung wertvolle Freiraumelemente, die sich auf den bislang nicht genutzten gewerblichen Bauflächen entwickelt haben, planerisch gesichert. Durch die Planung in Anspruch genommene Waldflächen können durch geplante Neuanpflanzungen von Wald im Plangebiet vollständig ausgeglichen werden.

2. Städtebauliche Rahmenbedingungen

2.1 Nutzungen und Struktur

Das Plangebiet erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung zwischen dem Aluminiumwerk im Westen und der Weseler Straße im Osten. Im Norden bildet die Schleusenstraße die Begrenzung und im Süden bzw. Südosten die Trasse der Kreisbahn.

Das Plangebiet umfasst die Flurstücke 108, 151, 137 und 154 der Flur 32, Gemarkung Spellen, die Flurstücke 108, 109, 111, 113 tlw., 29, 115 und 91 der Flur 33, Gemarkung Spellen sowie die Flurstücke 251, 254, 255 und 257 der Flur 17 Gemarkung Spellen.

Die Flächen werden gegenwärtig überwiegend landwirtschaftlich als Ackerflächen genutzt. Auf Teilflächen im Südwesten sowie am südöstlichen, östlichen und nördlichen

Rand des Plangebietes sind Gehölzbestände vorhanden. Charakteristisch ist der durchgängige und dicht bewachsene, relativ breite Gehölzstreifen entlang der Weseler Straße im Osten und der Kreisbahn im Südosten. An der Weseler Straße befindet sich innerhalb des Plangebiets noch ein Wohnhaus, welches allerdings nicht mehr bewohnt wird.

Entsprechend der Landschaftsstruktur am Niederrhein ist das Gelände nahezu eben und weist keine relevanten Veränderungen in der Geländehöhe auf.



Abb. 2: Räumlicher Geltungsbereich 75. FNP-Änderung / Bebauungsplan Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ (Luftbild: Geoportal NRW)

Der Umgebungsbereich des Plangebiets ist überwiegend gewerblich-industriell geprägt. Im Westen befindet sich das bereits erwähnte Aluminiumwerk mit größeren Hallenkomplexen und technischen Anlagen, an das sich westlich die Flächen des Hafen Emmelsum anschließen. Östlich der Weseler Straße schließt unmittelbar das Gewerbe- und Industriegebiet Weseler Straße / Bühlstraße (Bebauungsplan Nr. 38) mit überwiegend kleinteiliger Nutzungsstruktur an. Hier befinden sich auch Wohngebäude als Bestandteil der

gewerblichen Nutzung (Wohnungen i.S. d. §§ 8 und 9 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO). Die Gewerbegrundstücke werden unmittelbar über die Weseler Straße erschlossen.

Nördlich des Plangebiets verläuft der Wesel-Datteln-Kanal. Agrarnutzungen mit vereinzelter Wohnbebauung im Außenbereich schließen südlich an. In gleicher Richtung liegt in ca. 700 m Entfernung der Stadtteil Spellen.

Die Anbindung des Logistikparks an das vorhandene Straßennetz soll im Norden an die Schleusenstraße erfolgen. Von dort ist das Plangebiet westlich an den Hafen Emmelsum und nach Osten über die K 12 und L 463 an die Bundesautobahn A 3 angebunden. Im Zuge der Bundesstraße B 8 besteht eine weitere, gut erreichbare Verbindung zur Autobahn A 59 mit Anschluss im Bereich der Stadtgrenze Dinslaken / Duisburg. Optional ist für den Logistikpark eine zweite Straßenanbindung im Südosten an die Weseler Straße möglich.

Neben der straßenseitigen Anbindung soll der Logistikpark einen Schienenanschluss an die Kreisbahn auf der Ostseite des Plangebiets erhalten. Durch die Anbindung an die Kreisbahn, die den Hafen Emmelsum an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG anschließt, ist die Trimodalität für den Standort des Logistikparks Hafen Emmelsum gegeben.

2.2 Bestehende örtliche und übergeordnete Planungen und sonstige Rechte

Landesentwicklungsplan NRW

8.1-9 Ziel Landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen

Im Landesentwicklungsplan ist der für NRW landesbedeutsamen öffentlich zugängliche Hafen „Hafen Emmelsum“, dem der Standort des Plangebietes für den Logistikpark Hafen Emmelsum zugeordnet ist, als Vorranggebiet „Landesbedeutsamer Hafen“ festgelegt. In den zeichnerischen Darstellungen des LEP für Voerde und Wesel umfasst das Symbol „Landesbedeutsamer Hafen“ drei öffentlich zugängliche Häfen: Voerde / Wesel: Rhein-Lippe-Hafen, Stadthafen Wesel und Emmelsum.

Landesbedeutsame Häfen werden im Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen nach den folgenden Kriterien bestimmt: das Umschlagvolumen (> 2 Mio.t/Jahr), der wasserseitige Containerumschlag (> 50.000 TEU/Jahr), oder die besondere standortpolitische Bedeutung. In diesen landesbedeutsamen Häfen sind zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und von der Regionalplanung in bedarfsgerechtem Umfang Hafenflächen und Flächen für hafenaffines Gewerbe festzulegen.

Die landesbedeutsamen Häfen sind als multimodale Güterverkehrszentren zu entwickeln und sollen ihre Flächen für hafenaффines Gewerbe vorhalten. Sie sind vor dem Heranrücken von Nutzungen zu schützen, die geeignet sind, die Hafennutzung einzuschränken.

Die Wasserstraßen und mit ihnen in funktionalem Zusammenhang stehende Flächen sind so zu entwickeln, dass sie die ihnen zgedachten Funktionen im multimodalen Güterverkehr (Wasser, Schiene, Straße) angemessen erfüllen können.

Bei der Planung der Umschlagstandorte ist der Ausbau vorhandener Güterverteilzentren und Häfen der Entwicklung völlig neuer Standorte vorzuziehen. Dies dient zum einen einer Beschränkung der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme und zum anderen der Möglichkeit, vorhandene Infrastrukturen und siedlungsräumliche Anbindungen nutzen zu können. Soweit erforderlich, sind neue Standorte so umweltverträglich und effizient wie möglich zu planen.

Die Bauleitplanung zum Logistikpark Hafen Emmelsum entspricht somit dem Grundsatz des Ausbaus vorhandener Häfen mit einer effizienten Ausnutzung der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme.

Regionalplan Ruhr

Gemäß Bekanntmachung der 81. Änderung des Regionalplans (für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP99)) vom 23.08.2017 ist im Gebiet der Stadt Voerde für die angestrebte Hafenentwicklung insgesamt eine Fläche von etwa 42 ha (GIB) mit der Zweckbindung „Standort des kombinierten Güterverkehrs“ dargestellt worden. Zusätzlich wurde die Darstellung der Schienenwege verlängert, sodass diese nun bis in den Geltungsbereich der Sonderbauflächen „Hafenorientierte Betriebe“ geführt werden. Der allgemeine Freiraum- und Agrarbereich mit regionalen Grünzug (ca. 11 ha), der Bereich zum Schutz der Natur (ca. 10 ha) und Überschwemmungsbereich sowie Flächen zur Sicherung und den Abbau oberflächennaher Bodenschätze (ca. 2,6 ha) sind in ein GIB für zweckgebundenen Nutzungen mit der Zweckbindung „Standorte des kombinierten Güterverkehrs“ geändert worden.

Gemäß den textlichen Festsetzungen sind innerhalb des am Hafen Emmelsum in Voerde festgelegten „Bereichs für gewerbliche und industrielle Nutzungen“ mit der Zweckbestimmung „Standort des kombinierten Güterverkehrs“ Betriebe anzusiedeln, die dem Transport, der Lagerung und dem Umschlag von Gütern dienen und dabei auf eine trimodale Verkehrsanbindung angewiesen sind sowie zugehörige Verladeanlagen und Verwaltungsgebäude. Die Zweckbindung umfasst ausnahmsweise auch Betriebe, die der Weiterverarbeitung bzw. Produktveredlung dienen, sofern sie ebenfalls aus betrieblichen Gründen auf eine trimodale Verkehrsanbindung angewiesen sind.

Die festgelegte Zweckbindung für den Hafen Emmelsum in Voerde bezieht auch die Flächen der ansässigen Aluminiumhütte sowie das sich östlich daran anschließende Plangebiet für den Logistikpark Hafen Emmelsum mit ein. Hier sollen durch das eingeleitete Bauleitplanverfahren zur 75. Änderung des Flächennutzungsplans und der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ bisher betriebsgebundene Erweiterungsflächen der Aluminiumhütte für hafensorientiertes Gewerbe entwickelt und zur Verfügung gestellt werden.

Aktueller Regionalplan Ruhr – nach Bekanntmachung nun wirksam

Die Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr hat am 10.11.2023 die Feststellung des Regionalplans Ruhr in der vorliegenden Fassung beschlossen (Feststellungsbeschluss Stand November 2023). Damit ging das mehrjährige Aufstellungsverfahren für den neuen Regionalplan Ruhr mit einer aus drei Beteiligungsrounden bestehenden intensiven inhaltlichen Diskussion und öffentlichen Beteiligung zu Ende. Der Regionalplan Ruhr löst die im Verbandsgebiet des Regionalverbandes Ruhr bestehenden Pläne der drei Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster ab.

Nach dem Feststellungsbeschluss wurde der Regionalplan Ruhr am 15.11.2023 durch die Regionalplanungsbehörde (RVR) bei der Landesplanungsbehörde (Wirtschaftsministerium NRW) angezeigt. Der neue Regionalplan Ruhr ist mit der Bekanntmachung des Wirtschaftsministeriums NRW vom 16.02.2024, die im Gesetz- und Verordnungsblatt NRW (GV. NRW.) vom 28.02.2024 veröffentlicht wurde (GV. NRW. 2024 S. 102), nun wirksam.

Der wirksame neue Regionalplan Ruhr weist das Plangebiet zusammen mit dem westlich angrenzenden Standort des Aluminiumwerks und den Flächen des Hafen Emmelsum als GIBz mit der zweckgebundenen Nutzung „Landesbedeutsame Hafenstandorte“ aus. Damit wurden die Festlegungen aus der seit dem 23.08.2017 wirksamen 81. Änderung des Regionalplans (für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP99)) inhaltlich weitgehend übernommen und weiterentwickelt.

Gemäß Ziel 1.7-1 sind die festgelegten GIBz „Landesbedeutsame Hafenstandorte“ ausschließlich für Infrastrukturen und Verwaltungseinrichtungen des Hafens sowie für hafenauffines Gewerbe vorbehalten. Ziel ist es, diese Bereiche – neben den zum Hafenbetrieb notwendigen Infrastrukturen und Verwaltungseinrichtungen – für solche Gewerbe- und Industriebetriebe vorzuhalten, die dem Transport, der Lagerung, der Produktion bzw. Weiterverarbeitung oder dem Umschlag von Gütern dienen und dabei auf einen direkten Zugang an eine Wasserstraße über Hafenbecken und Kaianlagen angewiesen sind.

Zudem sind nach Ziel 1.7-2 durch die Bauleitplanung Flächen für die Infrastrukturen vorzuhalten, die einen multimodalen Güterumschlag zwischen Wasserstraßen-, Straßen- bzw. Schienennetz gewährleisten.



Abb. 3: Ausschnitt aus dem Regionalplan Ruhr (Feststellungsbeschluss Stand November 2023) mit gekennzeichnetem Geltungsbereich der 75. FNP-Änderung

Rechtskräftiger Bebauungsplan und angrenzende Bebauungspläne

Der Bereich der 75. Flächennutzungsplanänderung liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 39 „Am Schied / Weseler Straße“, der den größten Teil der Flächen als Industriegebiet (GI) festsetzt. Lediglich eine kleine Fläche am nördlichen Rand des Änderungsbereichs an der Schleusenstraße ist im Bebauungsplan Nr. 39 als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt. Südlich der GE-Festsetzung sowie am östlichen Rand sind im Bebauungsplan Nr. 39 Grünstreifen festgesetzt.

Die GI-Festsetzung der Flächen erfolgte mit dem Ziel, diese als Erweiterungsflächen für die westlich angesiedelte Aluminiumhütte nutzen zu können. Das Plangebiet beansprucht eine Teilfläche im Osten des Bebauungsplanes Nr. 39, die fast ausschließlich außerhalb der dort festgesetzten Baugrenze und überbaubaren Grundstücksfläche liegt. Die zeichnerische Darstellung berücksichtigt hierbei, dass bezogen auf die Errichtung der Aluminiumhütte zunächst nur die ersten zwei Baustufen ermöglicht werden sollten, um mögliche Auswirkungen dieser Baustufen festzustellen. Schriftlich ist darauf hingewiesen, dass im Zuge einer späteren Werksausdehnung eine nachträgliche Änderung der Baugrenzen erforderlich ist.

Der bestehende Bebauungsplan Nr. 39 wird in dem von der 75. FNP-Änderung betroffenen Planbereich aufgehoben und in den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ übernommen, der im Parallelverfahren aufgestellt wird.

Die Flächen der westlich an den Bereich der 75. Flächennutzungsplanänderung angrenzenden Aluminiumhütte liegen ebenfalls im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 39 und sind dort als Industriegebiet (GI) festgesetzt. Kleinere Teilflächen am nördlichen und nordwestlichen Rand, die an die Schleusenstraße angrenzen, setzt der Bebauungsplan Nr. 39 als Gewerbegebiet (GE) fest. Die umgebenden Straßen – Weseler Straße im Osten, Schleusenstraße im Norden und „Am Schied“ im Westen werden im B-Plan Nr. 39 als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt.

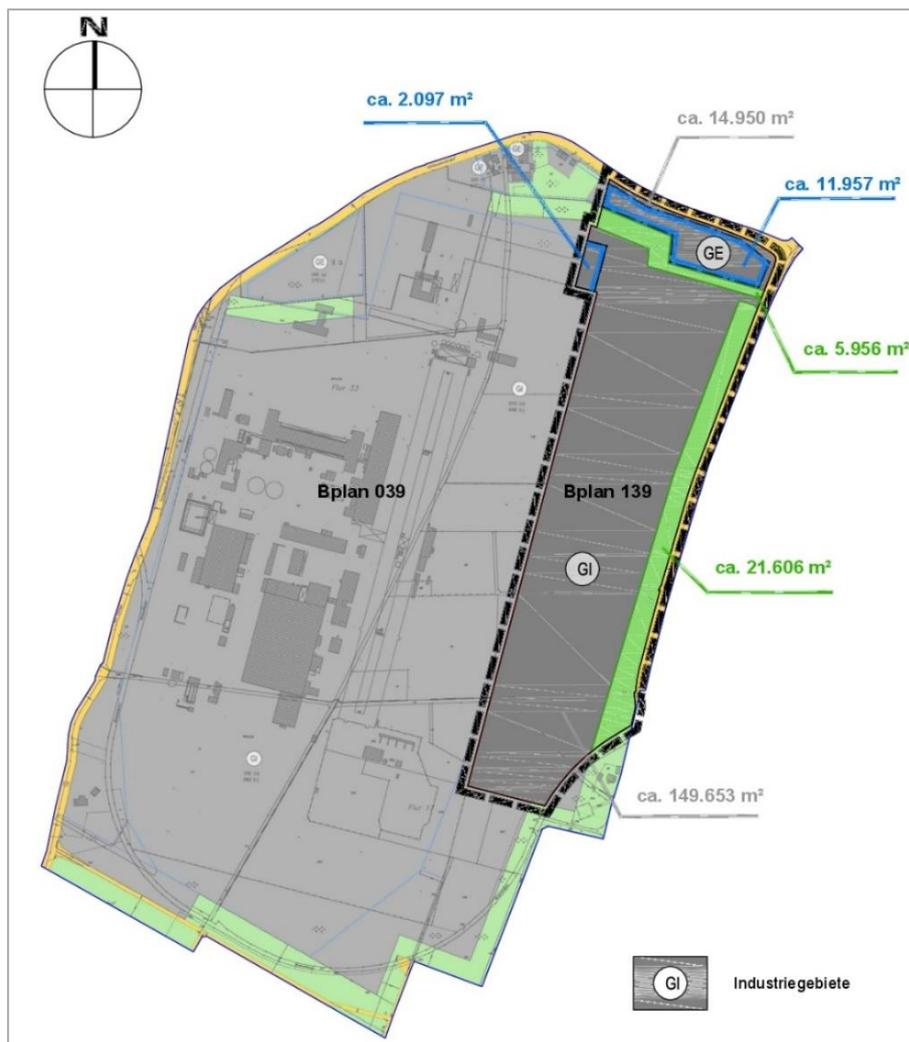


Abb. 4: Bebauungsplan Nr. 39 mit gekennzeichnetem Geltungsbereich der 75. FNP-Änderung / des Bebauungsplans Nr. 139

An den B-Plan Nr. 39 grenzt nordwestlich unmittelbar der B-Plan Nr. 71 „Hafen Emmelsum“ an, der hier Sondergebiet für hafenorientierte Betriebe festsetzt. Westlich des Bebauungsplans Nr. 39 grenzt der Bebauungsplan Nr. 124 Erweiterung „Hafen Emmelsum“ an. Dieser setzt für die Flächen am Hafenbecken die Nutzung Sondergebiet „Hafenbetriebsanlagen“ fest, die ausschließlich der Unterbringung von Hafenbetriebsanlagen und

erforderlicher Hafeninfrastruktur dienen. Die sich daran südwestlich, westlich und nordwestlich anschließenden Fläche sind als Sondergebiet „Hafenorientiertes Gewerbe“ festgesetzt; sie dienen in erster Linie der Unterbringung von Betrieben des Transports, der Lagerung und des Umschlags von Gütern, soweit diese einen funktionalen Zusammenhang mit dem Umschlag oder dem Betrieb eines Hafens aufweisen sowie ausnahmsweise Betrieben, die im funktionalen Zusammenhang mit den Betrieben des Transports, der Lagerung und des Umschlags von Gütern stehen. Zum Rheinvorland werden die SO-Flächen am westlichen Rand des Geltungsbereichs durch festgesetzte Flächen für Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft abgegrenzt, die der Eingrünung des Hafengebietes und dem Ausgleich von Eingriffen des Vorhabens in Natur und Landschaft dienen.

Östlich des FNP-Änderungsbereiches befinden sich östlich der Weseler Straße der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 38 „Weseler Straße / Bühelstraße“ und südlich daran angrenzend des Bebauungsplans Nr. 64 „Industriegebiet Böskenstraße“. Diese beiden Bebauungspläne setzen für die Flächen östlich der Weseler Straße überwiegend Industriegebiet (GI) fest. Lediglich eine kleine Teilfläche im Nordwesten des Bebauungsplans Nr. 38 ist als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt.

Störfallrecht

Gemäß Artikel 13 der Seveso-III-Richtlinie sind die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, in ihren Politiken der Flächenausweisung oder Flächennutzung und/oder anderen einschlägigen Politiken das Ziel zu berücksichtigen, schwere Unfälle zu verhüten und ihre Folgen zu begrenzen. Die Mitgliedstaaten haben u. a. bei der Flächenausweisung dafür zu sorgen, dass zwischen den unter die Seveso-III-Richtlinie fallenden Betrieben (Betriebsbereich im Sinne der Störfall-Verordnung) einerseits und

- Wohngebieten
- öffentlich genutzten Gebäuden und Gebieten,
- Erholungsgebieten und – soweit möglich –
- Hauptverkehrswegen

andererseits, ein angemessener Sicherheitsabstand gewahrt bleibt, damit es zu keiner Zunahme der Gefährdung der Bevölkerung kommt.

In der Umgebung des Plangebietes (Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“) befinden sich verschiedene Anlagen, die aufgrund der in Ihnen gehandhabten Stoffe und Stoffmengen unter den Geltungsbereich der Störfall-Verordnung fallen¹:

¹ Vgl. UCON GmbH Münster: Gutachten gemäß Art. 13 Seveso-III-Richtlinie bzw. § 50 BIm-SchG zur Verträglichkeit des Hafens Emmelsum und dessen Umfeld, 21.05.2021

- Buchen Umweltservice GmbH Lösemittel, ca. 200 m entfernt
- Byk-Chemie GmbH Lösemittel, ca. 600 m entfernt
- GS-Recycling GmbH & Co. KG Schwefelwasserstoff, Wasserstoff, ca. 1.050 m entfernt
- TanQuid GmbH & Co. KG Treibstoff, ca. 1.050 m entfernt
- Garant Mineralölgesellschaft mbH Treibstoff, ca. 3.500 m entfernt

Eine Teilfläche im Nordosten des FNP-Änderungsbereiches liegt innerhalb des angemessenen Achtungsabstandes der Anlagen der Fa. Buchen Umweltservice GmbH Lösemittel. Vor dem Hintergrund der im Rahmen des im Parallelverfahren aufgestellten Bebauungsplans Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ vorgesehenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung als SO-Gebiet mit der Zweckbestimmung „hafenorientiertes Gewerbe“ werden schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet nicht zulässig sein. Damit ist eine Gefährdung von schutzbedürftigen Nutzungen im Sinne des Artikels 13 der Seveso-III-Richtlinie bzw. des § 50 des BImSchG im Plangebiet nicht gegeben.

2.3 Hochwasserschutz und Hochwasservorsorge

Mit Blick auf das steigende Hochwasserrisiko sind die Regelungen des länderübergreifenden Bundesraumordnungsplans für den Hochwasserschutz (BRPH) zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Der BRPH verfolgt das Ziel, das Hochwasserrisiko zu minimieren und dadurch Schadenspotenziale zu begrenzen. Vor diesem Hintergrund legt er fest, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen insbesondere die Risiken von Hochwassern und die Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf Hochwasserereignisse durch oberirdische Gewässer oder durch Starkregen vorausschauend zu prüfen sind.

Die gem. Ziel I.1.1 BRPH durchzuführende Prüfung des Hochwasserrisikos hat auf Grundlage der Hochwassergefahrenkarte ergeben, dass der FNP-Änderungsbereich zu weiten Teilen im Hochwasserrisikogebiet des Rheins liegt, das bei einem seltenen bzw. extremen Hochwasserereignis (HQextrem) überschwemmt werden kann. Dabei sind die Wassertiefen auf den überschwemmten Flächen überwiegend ≤ 1 m – nur auf kleinen Randflächen im Nordwesten und Westen des Plangebietes sind Wassertiefen > 1 m zu erwarten (vgl. Abb. 5). Risikogebiete im Sinne des § 78b Abs. 1 WHG, d. h. bei einem seltenen bzw. extremen Hochwasserereignis (HQextrem) überschwemmte Gebiete, sind gemäß § 5 Abs. 4a BauGB in den Flächennutzungsplan nachrichtlich zu übernehmen; dazu wurde ein entsprechender Eintrag in die Legende der 75. FNP-Änderung aufgenommen (vgl. Kap.3.3).

Die Auswirkungen von Starkregenereignissen aufgrund des Klimawandels wurden gem. Ziel I.2.1 BRPH ebenfalls geprüft. Die Starkregenhinweiskarte für NRW stellt dar, dass

durch seltene sowie durch extreme Starkregen kleinere Teilflächen im Plangebiet überschwemmt werden können. Dabei liegt die Wassertiefe auf den überschwemmten Teilflächen zumeist zwischen 10 und 50 cm, nur auf einer kleinen Teilfläche am nordwestlichen Rand des Plangebietes wird eine Wassertiefe zwischen 0,5 und 1 m angegeben.

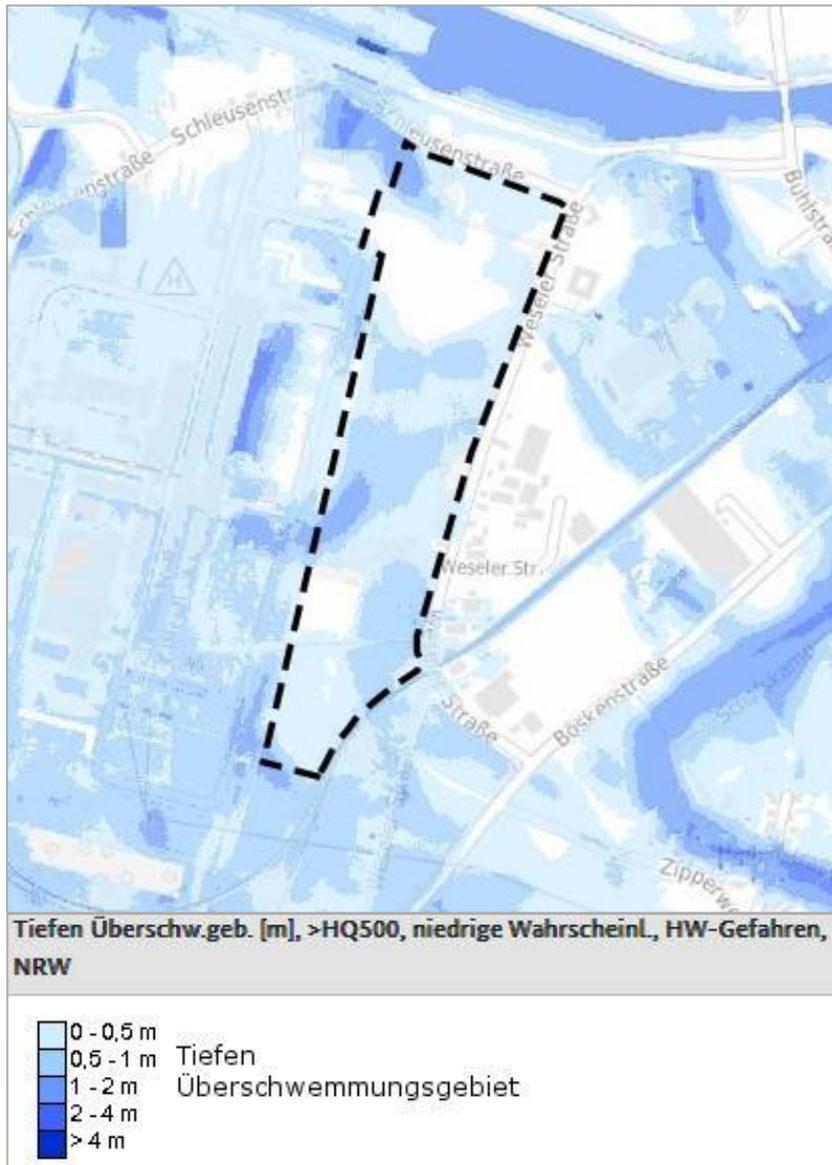


Abb. 5: Ausschnitt der Hochwassergefahrenkarte für das Plangebiet

2.4 Vorhandene städtebauliche Probleme

Die Bauleitplanung „Logistikpark Hafen Emmelsum“ stärkt und qualifiziert den bestehenden Hafenstandort Emmelsum und setzt damit die übergeordneten Ziele der Landes-

und Regionalplanung für die landesbedeutsamen Hafenstandorte um. Vor diesem Hintergrund sind im Kontext der Planaufstellung städtebauliche Probleme zurzeit nicht erkennbar.

3 Planungsrechtliche Umsetzung

3.1 Planerische Grundentscheidung

Wie in Abschnitt 1 dargelegt, sollen durch die Bauleitplanung „Logistikpark Hafen Emmelsum“ bedarfs- und zeitgerecht Logistikflächen für hafenauffines Gewerbe entwickelt werden und damit die übergeordneten Ziele der Landes- und Regionalplanung für die landesbedeutsamen Hafenstandorte am Hafenstandort Emmelsum planerisch umgesetzt werden. Durch die geplante Ansiedlung von hafenauffinem Gewerbe wird die Funktion des Hafenstandortes als landesbedeutsamer Hafen gestärkt und weiterentwickelt. Er kann damit seiner Aufgabe, einen multimodalen Güterumschlag zwischen Wasserstraßen-, Straßen- bzw. Schienennetz zu gewährleisten, besser als bisher erfüllen. Damit kann die Planung einen Beitrag zu einer umweltverträglicheren und nachhaltigeren Abwicklung des Güterverkehrs in der Region leisten.

Gleichzeitig werden mit der 75. FNP-Änderung wertvolle Freiraumelemente (Waldstreifen und Gehölzbestände), die sich auf den bislang nicht genutzten gewerblichen Bauflächen entwickelt haben, planerisch gesichert.

3.2 Nachhaltigkeit

Die Bauleitplanung soll gemäß § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Der Abschlussbericht der zweiten Konferenz der Vereinten Nationen über menschliche Siedlungen (HABITAT II) erklärt, dass eine nachhaltige Siedlungsentwicklung dadurch gekennzeichnet ist, dass sie wirtschaftliche Entwicklung, Beschäftigungsmöglichkeiten und sozialen Fortschritt in Einklang mit der Umwelt gewährleistet.

Die genannten allgemeinen Anforderungen erfüllt diese Bauleitplanung, in dem sie ökonomische, soziale und ökologische Belange zu einem auf Dauer angelegten Interessenausgleich bringt und die Bauleitplanung in einem Verfahren durchgeführt wird, das die Mitwirkung der Bürger ermöglicht, insbesondere die Mitwirkung der in Voerde bzw. in den plangebietsangrenzenden Siedlungsbereichen lebenden und arbeitenden Menschen.

Folgende Gesichtspunkte spielen bei der vorliegenden Bauleitplanung unter den Kriterien einer nachhaltigen Stadtentwicklung eine besondere Rolle:

- städtebaulich sinnvolle Flächenentwicklung zur Ansiedlung von hafenaffinem Gewerbe am Standort eines landesbedeutsamen Hafens, die einen multimodalen Güterumschlag über Wasserstraßen-, Straßen- bzw. Schienennetz ermöglicht
- Schaffung neuer Arbeitsplätze im Bereich Logistik,
- dauerhafte Sicherung und Ergänzung wertvoller Vegetationsstrukturen in Teilbereichen des Plangebietes.

3.3 Darstellungen

Der Änderungsbereich für den Logistikpark Hafen Emmelsum ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Voerde bisher als Gewerbliche Baufläche dargestellt. Im Norden des Änderungsbereiches ist in nachrichtlicher Übernahme eine Gasfernleitung eingetragen, die den Änderungsbereich von Ost nach West quert.

Mit der 75. Änderung des Flächennutzungsplans sollen die zum Hafenbereich Emmelsum gehörenden Flächen im Änderungsbereich, in Übereinstimmung mit den Zielen der Landes- und Regionalplanung, für hafenaffines Gewerbe vorgehalten und entwickelt und dementsprechend als Sonderbaufläche für hafenaffines Gewerbe dargestellt werden.

In den Sonderbauflächen „Hafenaffines Gewerbe“ sollen Betriebe angesiedelt werden, die dem Transport, der Lagerung und dem Umschlag von Gütern dienen und dabei auf eine trimodale Verkehrsanbindung angewiesen sind. Die Zweckbindung umfasst ausnahmsweise auch Betriebe, die der Weiterverarbeitung bzw. Produktveredelung dienen, sofern sie ebenfalls aus betrieblichen Gründen auf eine trimodale Verkehrsanbindung angewiesen sind.

Der vorgesehene Schienenanschluss an die Kreisbahn im Südosten des Plangebietes wird durch die Darstellung als Fläche für Bahnanlagen im FNP gesichert. Eine Teilfläche im Süden des Änderungsbereiches, die auch weiterhin wie bisher landwirtschaftlich genutzt werden soll, wird als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Gleichzeitig werden mit der 75. FNP-Änderung im Südwesten sowie am östlichen und nordwestlichen Rand des Änderungsbereiches Flächen für Wald dargestellt. Die Waldflächendarstellungen umfassen neben den Flächen mit zu erhaltenden Wald- und Gehölzbeständen auch die für den Waldausgleich vorgesehenen Aufforstungsflächen im Plangebiet, die damit schon auf Ebene des Flächennutzungsplans als Ziele der Stadtentwicklung gesichert werden. Ein Teil der Waldflächen im Nordosten und im Süden des Plangebietes werden zusätzlich als Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt; diese umfassen vorgesehene Aufforstungsflächen. Zudem werden die zu erhaltenden Gehölzbestände mit Offenlandbereichen im Südwesten des Plangebietes sowie eine am westlichen Rand vorgesehene Wildwechsel-Zone als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt. Die Eingrünung der vorgesehenen Sonderbauflächen wird durch die

Darstellung einer bandartigen Grünfläche am nördlichen Rand des Änderungsbereiches an der Schleusenstraße vervollständigt.

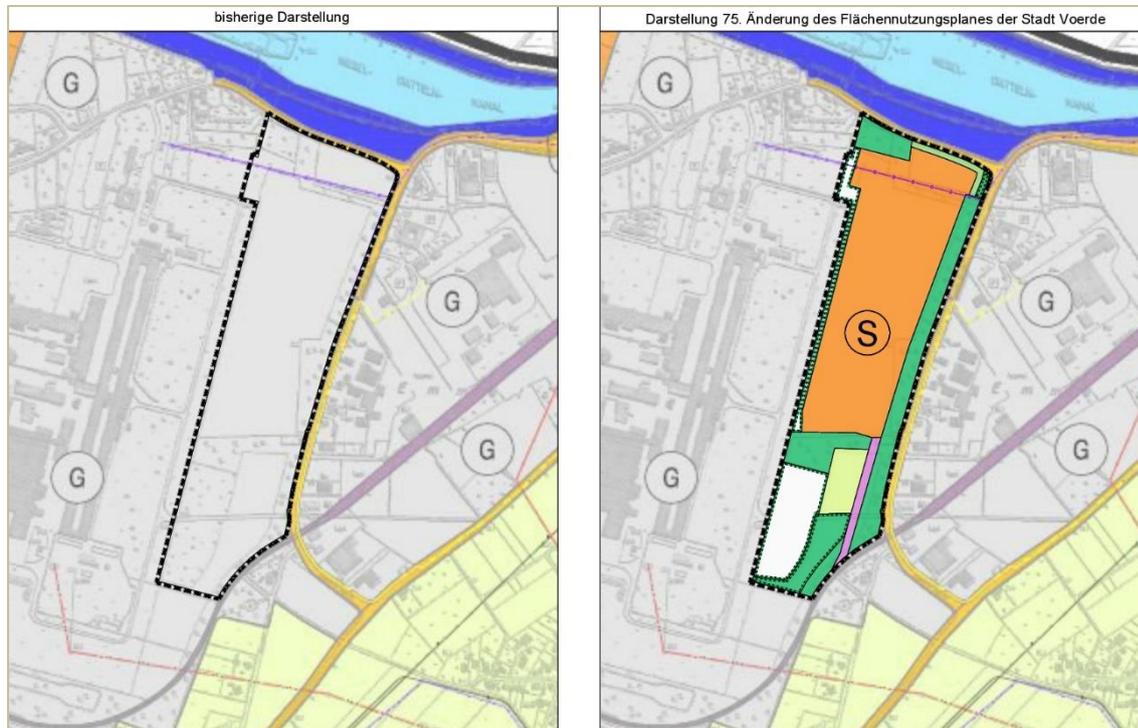


Abb. 6: Plandarstellung der 75. Flächennutzungsplanänderung der Stadt Voerde

Das Plangebiet befindet sich im Risikogebiet des Rheins, das bei einem seltenen bzw. extremen Hochwasserereignis (HQextrem) überschwemmt werden kann. Für Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten gelten die Regelungen der §§ 78b, 78c des Wasserhaushaltsgesetzes. Gemäß § 5 Abs. 4a BauGB sollen Risikogebiete im Sinne des § 78b Abs. 1 WHG, d. h. bei einem seltenen bzw. extremen Hochwasserereignis (HQextrem) überschwemmte Gebiete, in den Flächennutzungsplan nachrichtlich übernommen werden. Dies erfolgt durch einen entsprechenden Eintrag in der Legende zur 75. Änderung des Flächennutzungsplans.

4 Umweltbelange

Nach § 2 Abs. 4 BauGB besteht die Pflicht, bei der Aufstellung von Bauleitplänen eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die Belange des Umweltschutzes gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 sowie § 1a BauGB ermittelt und in einem als Umweltbericht bezeichneten gesonderten Teil der Begründung beschrieben und bewertet werden. Gegenstand der Umweltprüfung ist die Ermittlung und Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter durch die 75. Änderung des Flächennutzungsplans. Hierzu werden die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Mensch, Gesundheit und Bevölkerung, Tiere und Pflanzen, Boden, Fläche,

Wasser, Klima und Luft, Orts- und Landschaftsbild, Kultur- und sonstige Schutzgüter untersucht und beschrieben.

Es liegt ein Umweltbericht des Fachplanungsbüros ILS Essen als Teil der Begründung zur 75. Änderung des Flächennutzungsplans vor, der die Ergebnisse der Umweltprüfung wiedergibt. Er kommt zu dem Ergebnis, dass gemessen an der vor der Planung bestehenden planungsrechtlichen Situation (FNP-Darstellung als Gewerbliche Baufläche im rechtswirksamen FNP) sich auf der Ebene des FNP unter Einbezug der bereits im Rahmen der 75. FNP-Änderung dargestellten Maßnahmen- und Waldflächen, voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen in Bezug auf die Umwelt und die untersuchten Schutzgüter ergeben.

5 Städtebauliche Daten

Der räumliche Geltungsbereich der 75. FNP-Änderung umfasst insgesamt ca. 19,1 ha, der bisher als Gewerbliche Baufläche dargestellt ist.

Die vorgesehene Neudarstellung der Sonderbaufläche „Hafenaffines Gewerbe“ umfasst ca. 10,2 ha und die Fläche für Bahnanlagen ca. 0,4 ha. Die dargestellten Flächen für Wald haben zusammen eine Flächengröße von ca. 4,8 ha und die Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft von ca. 3,6 ha, wovon sich ca. 0,9 ha mit der Waldflächendarstellung überlagern. Die Grünflächen am nördlichen Rand nehmen ca. 0,2 ha und die Fläche für die Landwirtschaft im Süden ca. 0,8 ha ein.

75. FNP-Änderung	Bestand	Planung
Größe des Geltungsbereichs	19,1 ha	19,1 ha
Gewerbliche Bauflächen	19,1 ha (100 %)	–
Sonderbauflächen	–	10,2 ha (54 %)
Flächen für Bahnanlagen	–	0,4 ha (2 %)
Grünflächen	–	0,2 ha (1 %)
Flächen für die Landwirtschaft	–	0,8 ha (4 %)
Flächen für Wald	–	4,8 ha (25 %)
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (davon überlagern ca. 0,9 ha die Flächen für Wald)	–	3,6 ha (19 %)

Tab. 1: Flächenbilanz der 75. FNP-Änderung der Stadt Voerde

Voerde, den

In Vertretung:

Nicole Johann
Erste Beigeordnete