

Duisburger Hafen AG · Postfach 13 02 51 · 47102 Duisburg

Ministerium für Wirtschaft,
Industrie, Klimaschutz und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen
Berger Allee 25
40213 Düsseldorf

Über „Beteiligung NRW“

Stellungnahme zur 3. Änderung des Landesentwicklungsplans NRW, 

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 02.04.2025 und die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf der 3. Änderung des LEP NRW im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 9 Abs. 2 ROG in Verbindung mit § 13 LPlG NRW, von der wir mit dem vorliegenden Schreiben gerne Gebrauch machen.

Gegen die beabsichtigten Änderungen des LEP NRW bestehen grundsätzlich keine Bedenken.

Wir bitten Sie jedoch, noch einzelne geringfügige Anpassungen und Ergänzungen vorzunehmen, die wir im Anhang tabellarisch aufgeführt haben und über die wir hier folgenden Überblick geben:

- In der Erläuterung zu dem Grundsatz 6.1-2 (Flächensparsame Siedlungsentwicklung [5-Hektar-Grundsatz]) wird u. a. ausgeführt, dass Kommunen in ihren Bauleitplänen Darstellungen und Festsetzungen treffen sollen, welche die multifunktionale und mehrgeschossige Nutzung der Wirtschaftsflächen fördern (S. 46 der Synopse). Weiter unten heißt es dann: „[...] [Dies] fordert die Gemeinden dazu auf, zukünftig die Möglichkeiten im Rahmen der Bauleitplanung zu nutzen, um Wirtschaftsflächen effizienter zu nutzen als bisher. Dies können z. B. im Bereich der Logistik entsprechende Vorgaben zu Mehrgeschossigkeit sein.“ (S. 47 f. der Synopse). Wir bitten Sie, den soeben zitierten, letzten Satz stattdessen wie folgt zu fassen: „Dies können z. B. im Bereich der Logistik Festsetzungen sein, die Mehrgeschossigkeit ermöglichen.“

Begründung:

Wir befürworten es, dass die Möglichkeiten im Rahmen der Bauleitplanung genutzt werden sollen, um Wirtschaftsflächen effizienter zu nutzen als bisher.

Dies kann u. E. auch durch Mehrgeschossigkeit im Bereich der Logistik geschehen. Unser Unternehmen entwickelt bereits heute erste Grundstücke in diesem Sinne.

Wichtig ist dabei indes, dass die Festsetzungen in den Bauleitplänen Mehrgeschossigkeit ermöglichen sollen, aber nicht zwingend vorgeben dürfen. Mehrgeschossige Immobilien erfordern deutlich höhere Investitionen. Kann ein im Geltungsbereich eines Bebauungsplans gelegenes Grundstück nach dessen Festsetzungen nur mehrgeschossig bebaut werden, stellt sich aber später heraus, dass das Grundstück kein entsprechendes Entwicklungspotenzial hat, d. h., es findet sich kein Investor, der auf diesem Grundstück die höheren Investitionen tätigen will, ist eine eingeschossige Entwicklung bis auf Weiteres nicht möglich. Es müsste mit erheblichem Aufwand zunächst der Bebauungsplan geändert werden. Anstatt verfügbare Flächen effizienter zu nutzen, würde so eine Nutzung verfügbarer Flächen dauerhaft blockiert oder zumindest deutlich erschwert.

- Im letzten Absatz des **Grundsatzes 7.4-8 (Berücksichtigung potenzieller Überflutungsgefahren)** werden Aspekte genannt, die nach Berücksichtigung der Vorsorgeerwägungen des § 78b WHG auf der Ebene der Regionalplanung Eingang in die bauleitplanerische Abwägung finden sollen. Dieser Absatz soll bitte wie folgt gefasst werden: *„Dabei sollen die Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit der unterschiedlichen räumlichen Nutzung, die Verwundbarkeit kritischer und sensibler Infrastrukturen aber auch besondere Anforderungen solcher Infrastrukturen (z. B. des hafenauffinen Gewerbes) oder das Fehlen ernsthaft in Betracht kommender Standort- oder Trassenalternativen im jeweiligen Gemeindegebiet in der Abwägung mitberücksichtigt werden.“*

Begründung:

Auch wir sind der Ansicht, dass in Ansehung des Klimawandels Extremhochwasser-Risiken verstärkt Rechnung getragen werden muss, und können nachvollziehen, dass diesbezügliche Vorsorgeerwägungen bereits auf der Ebene der Regionalplanung Berücksichtigung finden sollen.

Dabei darf allerdings nicht aus dem Blick geraten, dass sich Extremhochwasser-Risiken im Umfeld von Flüssen in vielen Bereichen bis weit in das Hinterland ergeben. So liegen beispielsweise wesentliche Teile des Gebiets der Stadt Duisburg und des landesbedeutsamen Duisburger Hafens innerhalb von unter § 78b WHG fallenden Risikogebieten.

Um sicherzustellen, dass auch diese Umstände bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen angemessen berücksichtigt werden können, schlagen wir die Ergänzung der oben durch Fettung gekennzeichneten Passage vor. Diese lehnt sich an eine Formulierung aus dem Entwurf des Länderübergreifenden Raumordnungsplans für den Hochwasserschutz des Bundesministeriums des Inneren, für Bau und Heimat vom 28.09.2020 an (siehe dort Ziff. II.3.2).

- In der Erläuterung des **Ziels 8.1-9 (Landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen)** sind bisher keine Änderungen vorgesehen. Wir bitten Sie hier im Wesentlichen darum, nach dem Satz *„Gemäß dem Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen, veröffentlicht am 29.03.2016, sollen sich landesbedeutsame Häfen mit entsprechenden Umschlagterminals und Verkehrsanschlüssen entwickeln können.“* die folgenden zwei Sätze einzufügen: *„Im Zuge der angestrebten Transformation hin zu einem klimaneutralen Industrieland umfasst die Entwicklung der landesbedeutsamen Häfen auch die Etablierung, den Ausbau und die langfristige Sicherung von Einrichtungen und Infrastrukturen für Energieträger wie Wasserstoff und Ammoniak sowie für klimawirksame Stoffe wie CO₂. Hierzu sind die landesbedeutsamen Häfen als Energie- und Stoffdrehscheiben in den Ausbau der überregionalen und regionalen Transportleitungen einzubeziehen (Grundsatz 8.2-1) und insbesondere an das Wasserstoff-Kernnetz und das CO₂-Transportnetz anzubinden.“* Im Folgenden soll dann außerdem zum einen noch klargestellt werden, dass entsprechende Einrichtungen und Infrastrukturen zum hafenauffinen Gewerbe gehören. Zum anderen soll auch für den Duisburger Hafen klargestellt werden, dass dieser mehrere, räumlich voneinander getrennten Standorte umfasst (siehe hierzu die rot gekennzeichneten Ergänzungsvorschläge und die Begründung im Anhang).

Begründung:

Die wesentliche Ergänzung und die zugehörige Klarstellung sollen die Entwicklung der landesbedeutsamen Häfen zu strategischen Logistikknoten für Energieträger wie Wasserstoff und Ammoniak sowie für klimawirksame Stoffe wie CO₂ fördern.

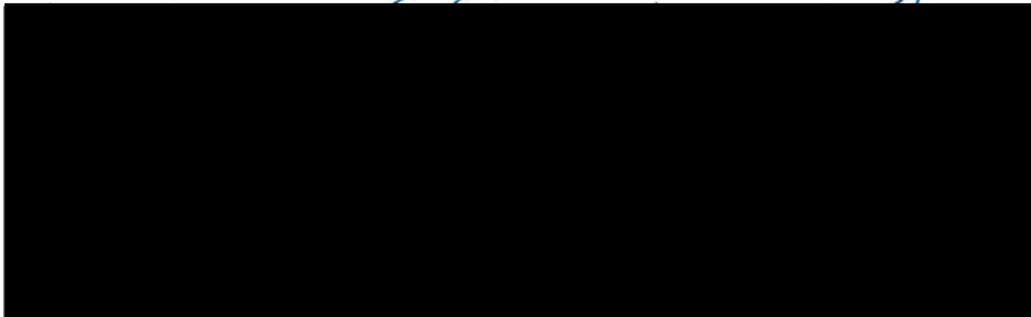
Im Zuge der angestrebten Transformation hin zu einem klimaneutralen Industrieland ist die Integration von Einrichtungen und Infrastrukturen für Energieträger und klimawirksame Stoffe in die landesplanerischen Zielsetzungen von zentraler Bedeutung. U. E. sollte im Rahmen der 3. Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP) NRW insbesondere die Rolle zentraler multimodaler Logistik- und Industriestandorte als Knotenpunkte für die zukünftige Energie- und Dekarbonisierungsinfrastruktur planerisch gestärkt und gesichert werden.

Zentrale multimodale Logistik- und Industriestandorte – wie etwa der Hafen Duisburg als größter Binnenhafen Europas – nehmen hierbei eine herausgehobene Rolle ein. Sie dienen als überregionale Energie- und Stoffdreh scheiben sowie als Ausgangspunkte für die Verteilung und Speicherung der Energieträger bzw. klimawirksamen Stoffe. Derartige Knotenpunkte sollten in der Landesplanung ausdrücklich als strategische Infrastrukturschwerpunkte berücksichtigt werden. Dies umfasst auch die raumordnerische Sicherung von Trassenkorridoren für Energiepipelines und eine bevorzugte Anbindung an nationale und europäische Netzwerke.

Sprechen Sie uns gerne an, falls sich zu unseren Änderungs- und Ergänzungsvorschlägen Rückfragen ergeben. Auch für eine Erörterung der angesprochenen Punkte stehen wir gern zur Verfügung.

Für den Fall einer weiteren Beteiligung bitten wir um erneute Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichem Gruß



Anhang: Spezifische Stellungnahmen zu verschiedenen Gegenständen/Themen

Geplante 3. LEP-Änderung (Entwurf: 13.03.2025) + Änderungsvorschlag Duisport		Begründung Änderungsvorschlag duisport
Grundsatz/Ziel	Zu [...]:	
<p>6.1-2 Grundsatz <i>Flächensparsame Siedlungsentwicklung (5-Hektar-Grundsatz)</i></p> <p><i>Regional- und Bauleitplanung sollen darauf hinwirken, die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke zeitnah auf 5 Hektar pro Tag und perspektivisch auch weitergehend durch konkrete Maßnahmen mit der Zielsetzung einer vollständigen Flächenkreislaufwirtschaft zu reduzieren.</i></p> <p><i>Zielsetzung ist es, mit der Ressource Fläche sparsam und vorausschauend umzugehen und zugleich bedarfsgerechte Entwicklungsperspektiven für Wirtschaft und Wohnraum sowie eine qualitätsvolle und klimagerechte Siedlungsentwicklung zu ermöglichen.</i></p> <p><i>In diesem Sinne gilt es, den Anspruch einer flächensparenden Siedlungsentwicklung stets mit den weiteren und gleichwertigen Anforderungen, die an eine nachhaltige Stadt- und Gemeindeentwicklung gestellt sind (z.B. Klima-, Starkregen- und Hitzeresilienz, hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität, qualitätsvoller Städtebau), abzuwägen und bestmöglich in Einklang zu bringen.</i></p> <p><i>Voraussetzung dafür ist die Kenntnis der wesentlichen Faktoren für die Flächeninanspruchnahme sowie die Identifizierung von Potenzialen zu deren Reduktion in den jeweiligen Planungsregionen. Dabei ist eine differenzierte Betrachtung der Nutzungsarten zwingende Voraussetzung. Neben Wohnbau- und Wirtschaftsflächen sind auch Flächen für Sport/Freizeit/Erholung, innerstädtische Grünflächen und naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen vertieft zu betrachten. Dabei sind Flächen für den Ausbau der erneuerbaren Energien und auch nicht im Siedlungsraum integrierte naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen bilanziell nicht als Flächeninanspruchnahme einzubeziehen.</i></p>	<p>[...]</p> <p><i>Gemäß Ziel 6.1-1 werden ein Großteil aller Potenziale für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung und für andere Maßnahmen zur Innenentwicklung auf die ebenfalls gemäß Ziel 6.1-1 zu ermittelnden Flächenbedarfe für Wohnen und Wirtschaft angerechnet. Dies trägt bereits dazu bei, die in § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG genannte erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke zu verringern.</i></p> <p><i>Auch in Nordrhein-Westfalen nehmen die Flächenkonkurrenzen jedoch zu, was einen noch sparsameren Umgang mit der nicht vermehrbaren Ressource „Fläche“ notwendig macht. Allerdings steuert die Raumordnung nur einen Teil der Siedlungsentwicklung, nämlich die über Bauleitpläne und z. B. nicht die im Außenbereich über § 35 BauGB ermöglichte Siedlungsentwicklung. Sie steuert auch nur sehr begrenzt die wesentlich über die Fachplanung geprägte Entwicklung der Verkehrsfläche. Unter anderem aus diesen Gründen, aber auch wegen der notwendigen Abwägung zwischen dem Anspruch einer flächensparenden Siedlungsentwicklung und anderen gleichwertigen Anforderungen, die an eine nachhaltige Stadt- und Gemeindeentwicklung gestellt sind (z.B. Klima-, Starkregen- und Hitzeresilienz, hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität, qualitätsvoller Städtebau), wurden die in dem vorliegenden Grundsatz verankerten Steuerungsansätze gewählt – und die 5 Hektar pro Tag nicht einfach auf alle 396 Gemeinden umgelegt.</i></p> <p><i>Um konkrete Maßnahmen passgenau entwickeln zu können, ist nicht nur eine Kenntnis der für Wind- und Freiflächensolarenergieanlagen und der für nicht im Siedlungsraum integrierte naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen genutzten Flächenanteile an der Siedlungs- und Verkehrsfläche erforderlich, sondern eine insgesamt differenzierte Betrachtung der einzelnen Nutzungsarten der Siedlungs- und Verkehrsfläche. Eine solche regionsbezogene</i></p>	<p>Die Duisburger Hafen AG befürwortet es, dass die Möglichkeiten im Rahmen der Bauleitplanung genutzt werden, um Wirtschaftsflächen effizienter zu nutzen als bisher.</p> <p>Dies kann u. E. auch durch Mehrgeschossigkeit im Bereich der Logistik geschehen. Unser Unternehmen entwickelt bereits heute erste Grundstücke in diesem Sinne.</p> <p>Wichtig ist dabei indes, dass die Festsetzungen in den Bauleitplänen Mehrgeschossigkeit ermöglichen sollen, aber nicht zwingend vorgeben dürfen. Mehrgeschossige Immobilien erfordern deutlich höhere Investitionen. Kann ein im Geltungsbereich eines Bebauungsplans gelegenes Grundstück nach dessen Festsetzungen nur mehrgeschossig bebaut werden, stellt sich aber später heraus, dass das Grundstück kein entsprechendes Entwicklungspotenzial hat, d. h., es findet sich kein Investor, der auf diesem Grundstück die höheren Investitionen tätigen will, ist eine eingeschossige Entwicklung bis auf Weiteres nicht möglich. Es müsste mit erheblichem Aufwand zunächst der Bebauungsplan geändert werden. Anstatt verfügbare Flächen effizienter zu nutzen, würde so eine Nutzung verfügbarer Flächen dauerhaft blockiert oder zumindest deutlich erschwert.</p> <p>Die entspr. Formulierung in der Erläuterung sollte daher in der rot gekennzeichneten Weise geringfügig angepasst werden.</p>

Die Regionalplanung entwickelt auf dieser Basis passgenau für die jeweilige Planungsregion Konzepte und konkrete Maßnahmen, ggf. auch für die einzelnen Nutzungsarten differenziert, für eine effizientere und sparsamere Flächennutzung und bringt diese formell im Regionalplan oder über informelle Strategien in Zusammenarbeit mit den Kommunen in die Umsetzung.

Die Landesplanung wird die gemäß Ziel 6.1-1 in den Planungsregionen ermittelten Flächenbedarfe, die regionalplanerischen Festlegungen sowie die tatsächliche Inanspruchnahme in den Regionen im Hinblick auf die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme evaluieren. Soweit für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme im Sinne des Grundsatzes und der oben genannten weiteren Zielsetzungen (Flächensparen, wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven, qualitätsvolle und klimagerechte Siedlungsentwicklung) erforderlich, werden weitergehende Maßnahmen empfohlen.

Auswertung wird den einzelnen Planungsregionen noch innerhalb des Verfahrens der 3. LEP-Änderung zur Verfügung gestellt.

Darauf aufbauend entwickelt die Regionalplanung dann gemeinsam mit den Kommunen Konzepte und Maßnahmen und bringt diese in die Umsetzung. Potenzielle Instrumente oder Maßnahmen können u.a. sein:

[...]

- Kommunen sollen in ihren Bauleitplänen Darstellungen und Festsetzungen treffen, welche die multifunktionale und mehrgeschossige Nutzung der Wirtschaftsflächen fördern.*

[...]

Die Regionalräte können dabei über eigene Veranstaltungen oder auch entsprechende Festlegungen in den Regionalplänen unterstützen; sie können aber auch ihre Mitbestimmungs- und Vorschlagsrechte bei bestehenden bzw. für neue Förderprogramme gemäß § 9 Absätze 2, 3 und 4 Landesplanungsgesetz nutzen, um eine effizientere und sparsamere Flächennutzung zu unterstützen.

[...]

*Die im zweiten Spiegelstrich beispielhaft genannte Maßnahme fordert die Gemeinden dazu auf, zukünftig die Möglichkeiten im Rahmen der Bauleitplanung zu nutzen, um Wirtschaftsflächen effizienter zu nutzen als bisher. Dies können z. B. im Bereich der Logistik **entsprechende Vorgaben zu Festsetzungen sein, die Mehrgeschossigkeit ermöglichen sein**. Multifunktionalität von Wirtschaftsflächen bedeutet, dass auf einer Wirtschaftsfläche gewerblich-industrielle Nutzungen mit anderen Nutzungen wie Erneuerbare Energien, Klimaanpassungsmaßnahmen usw. kombiniert werden. Denkbar sind z. B. Logistiktutzungen kombiniert mit Büro- oder anderen gewerblichen Nutzungen sowie Dachflächen-Solarenergie und Fassadenbegrünungen. Eine Multicodierung von Flächen und Gebäuden sollte zum Standard werden.*

Trotz des Unterschieds zwischen geplanter und damit über die Raumordnung beeinflussbarer Siedlungsentwicklung und der Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche soll die Regionalplanung die Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche im

	<p><i>Blick behalten und der Landesplanung dazu im Rahmen der Berichtspflicht zum Siedlungsflächenmonitoring über die Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche in der eigenen Planungsregion und den jeweiligen Gemeinden berichten. Auf dieser Grundlage und auf Grundlage der weiteren, im letzten Absatz des Grundsatzes genannten Schritte kann die Landesplanung die Wirksamkeit des neuen Grundsatzes im Hinblick auf die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme evaluieren und ggf. weitergehende Maßnahmen empfehlen.</i></p>	
<p>7.4-8 Grundsatz Berücksichtigung potenzieller Überflutungsgefahren</p> <p><i>In deichgeschützten sowie in von Extremhochwasser erreichbaren Gebieten (Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten im Sinne des § 78 b WHG) sollen bereits auf der Ebene der Regionalplanung die Vorsorgeerwägungen des § 78 b WHG berücksichtigt werden. Bei der Bauleitplanung sollen wasserwirtschaftlich ermittelte voraussichtliche Einsautiefen und Fließgeschwindigkeiten, die zu einer differenzierten Bewertung des Risikos führen können, mit in Abwägungen einbezogen werden.</i></p> <p><i>Dabei sollen die Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit der unterschiedlichen räumlichen Nutzung und, die Verwundbarkeit kritischer und sensibler Infrastrukturen aber auch besondere Anforderungen solcher Infrastrukturen (z. B. des hafenauffinen Gewerbes) oder das Fehlen ernsthaft in Betracht kommender Standort- oder Trassenalternativen im jeweiligen Gemeindegebiet in der Abwägung mitberücksichtigt werden.</i></p>	<p>[...]</p> <p><i>In Risikogebieten außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78 b WHG, die nur bei Extremhochwasser (statistisch seltener als einmal in 100 Jahren) überflutet würden, sowie in deichgeschützten Bereichen sollen bereits auf der Ebene der Regionalplanung die Vorsorgeerwägungen des § 78 WHG berücksichtigt werden. Dies betrifft sowohl eigene Festlegungen der Regionalplanung als auch Prüfungen im Rahmen der Beteiligung bei anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen.</i></p> <p><i>Soweit maßstäblich möglich, sollen Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78 b WHG, die insbesondere der Gefahrenkarte nach § 74 WHG entnommen werden können, in Erläuterungskarten der Regionalpläne nachrichtlich abgebildet werden, um auf potenzielle Gefährdungen hinzuweisen.</i></p> <p><i>Insbesondere im Rahmen der nachfolgenden, konkretisierenden Bauleitplanung sind Maßnahmen zum Schutz der zukünftigen Nutzung zu treffen. Dies gilt für die Gebiete, die sowohl ohne als auch mit technischem Hochwasserschutz von einer Hochwassergefahr bzw. einem Hochwasserrisiko betroffen sind. Die Voraussetzungen für Planungen oder Nutzungen innerhalb dieser Bereiche sind durch den Bundesraumordnungsplan Hochwasser und die §§ 78 f. WHG geregelt.</i></p>	<p>Auch die Duisburger Hafen AG ist der Ansicht, dass in Ansehung des Klimawandels Extremhochwasser-Risiken verstärkt Rechnung getragen werden muss, und kann nachvollziehen, dass diesbezügliche Vorsorgeerwägungen bereits auf der Ebene der Regionalplanung Berücksichtigung finden sollen.</p> <p>Dabei darf allerdings nicht aus dem Blick geraten, dass sich Extremhochwasser-Risiken im Umfeld von Flüssen in vielen Bereichen bis weit in das Hinterland ergeben. So liegen beispielsweise wesentliche Teile des Gebiets der Stadt Duisburg und nahezu der gesamte landesbedeutsame Duisburger Hafen innerhalb von unter § 78b WHG fallenden Risikogebieten.</p> <p>Um sicherzustellen, dass auch diese Umstände auf der Ebene der Bauleitplanung angemessen berücksichtigt werden können, schlagen wir die rot gekennzeichnete Ergänzung des Grundsatzes vor. Diese lehnt sich an eine Formulierung aus dem Entwurf des Länderübergreifenden Raumordnungsplans für den Hochwasserschutz des Bundesministeriums des Inneren, für Bau und Heimat vom 28.09.2020 an (siehe dort Ziff. II.3.2).</p>
<p>8.1-9 Ziel Landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen</p> <p>In den folgenden Städten befinden sich Standorte der für NRW landesbedeutsamen öffentlich zugänglichen Häfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bonn, 	<p>Zu 8.1-9 Landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen</p> <p><i>Die Wasserstraßen im Land, insbesondere der Rhein, bilden traditionell Eckpfeiler des Transports für die industrielle Produktion, das verarbeitende Gewerbe und die Bauwirtschaft in Nordrhein-Westfalen und tragen auch generell zur Versorgung mit Produkten aus den Seehäfen in den Niederlanden und Belgien bei. Hierzu</i></p>	<p>Bei diesem Ziel sind im Rahmen der 3. Änderung des LEP NRW bisher keine Ergänzungen vorgesehen. Aus Sicht der Duisburger Hafen AG sollten hier aber in der Erläuterung die dort rot und mit [1] bis [3] gekennzeichneten Ergänzungen erfolgen.</p>

- Dortmund,
- Duisburg,
- Düsseldorf,
- Emmerich,
- Hamm,
- Köln,
- Krefeld,
- Minden,
- Neuss,
- Rheinberg,
- Voerde und
- Wesel.

In diesen landesbedeutsamen Häfen sind zur Ansiedlung von hafensorientierten Wirtschaftsbetrieben die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und von der Regionalplanung in bedarfsgerechtem Umfang Hafenflächen und Flächen für hafenauffines Gewerbe festzulegen.

Die landesbedeutsamen Häfen sind als multimodale Güterverkehrszentren zu entwickeln und sollen ihre Flächen für hafenauffines 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 zugedachten Funktionen im multimodalen Güterverkehr (Wasser, Schiene, Straße) angemessen erfüllen können.

gehört die Versorgung mit Rohstoffen ebenso wie der Abtransport produzierter Waren. Das wachsende Gütertransportvolumen, insbesondere des Containertransports schlägt sich auch in der Binnenschifffahrt nieder.

Um aus den wachsenden Transportströmen mehr Wertschöpfung für das Land zu generieren, werden an den Wasserstraßen multimodale Umschlagknoten benötigt, an die sich Logistikgewerbe anschließt. Gemäß dem Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen, veröffentlicht am 29.03.2016, sollen sich landesbedeutsame Häfen mit entsprechenden Umschlagterminals und Verkehrsanschlüssen entwickeln können. [1] Im Zuge der angestrebten Transformation hin zu einem klimaneutralen Industrieland umfasst die Entwicklung der landesbedeutsamen Häfen auch die Etablierung, den Ausbau und die langfristige Sicherung von Einrichtungen und Infrastrukturen für Energieträger wie Wasserstoff und Ammoniak sowie für klimawirksame Stoffe wie CO₂. Zwischen den Häfen und den Industriestandorten ihres Einzugsbereiches kann durch die Reaktivierung regionaler Schienengüterstrecken eine leistungsfähige und umweltfreundliche Verkehrsanbindung geschaffen werden.

Eine Lage am Wasser in der Nähe der Häfen stößt in den Städten auf eine wachsende immobilienwirtschaftliche Nachfrage nach Wohn-, Büro- und Freizeitnutzungen. Damit für die landesbedeutsamen Häfen und für hafenauffines Gewerbe ausreichend Flächen ohne Nutzungsrestriktionen zur Verfügung stehen, sollen die Regionalpläne an den Hafenstandorten bedarfsgerecht Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit Zweckbindung zeichnerisch festlegen (unter Berücksichtigung der Gebietskulisse, der Handlungsempfehlungen und Restriktionen gemäß Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen). Außerdem müssen Einschränkungen der Hafententwicklung durch das Näherücken benachbarter Nutzungen mit erhöhten Ansprüchen an den Immissionschutz vermieden werden.

Die Regionalplanung sollte dort, wo es erforderlich ist, auch weitere Häfen – seien es die weiteren im Hafenkonzept erwähnten öffentlichen Häfen, sonstige für den Güterverkehr bedeutsame öffentlich zugängliche Häfen oder auch die für NRW wichtigen Industriebahnhöfen – vor heranrückenden Nutzungen schützen (s. dazu

Die Ergänzungen [1] und [3] sollen die Entwicklung der landesbedeutsamen Häfen zu strategischen Logistikknoten für Energieträger wie Wasserstoff und Ammoniak sowie für klimawirksame Stoffe wie CO₂ fördern.

Im Zuge der angestrebten Transformation hin zu einem klimaneutralen Industrieland ist die Integration von Einrichtungen und Infrastrukturen für Energieträger und klimawirksame Stoffe in die landesplanerischen Zielsetzungen von zentraler Bedeutung. U. E. sollte im Rahmen der 3. Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP) NRW insbesondere die Rolle zentraler multimodaler Logistik- und Industriestandorte als Knotenpunkte für die zukünftige Energie- und Dekarbonisierungsinfrastruktur planerisch gestärkt und gesichert werden.

Zentrale multimodale Logistik- und Industriestandorte – wie etwa der Hafen Duisburg als größter Binnenhafen Europas – nehmen hierbei eine herausgehobene Rolle ein. Sie dienen als überregionale Energie- und Stoffdrehkreise sowie als Ausgangspunkte für die Verteilung und Speicherung der Energieträger bzw. klimawirksamen Stoffe. Derartige Knotenpunkte sollten in der Landesplanung ausdrücklich als strategische Infrastrukturschwerpunkte berücksichtigt werden. Dies umfasst auch die raumordnerische Sicherung von Trassenkorridoren für Energiepipelines und eine bevorzugte Anbindung an nationale und europäische Netzwerke.

Die Ergänzung [2] hat klarstellenden Charakter.

Da im LEP NRW für die Häfen Düsseldorf, Köln und Voerde/Wesel ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass sich das Symbol „Landesbedeutsamer Hafen“ auf mehrere, räumlich voneinander getrennte Standorte bezieht, muss dies beim Duisburger Hafen konsequenterweise ebenfalls so gehandhabt werden. Auch dieser Hafen setzt sich nach dem Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen aus mehreren, räumlich voneinander getrennten Standorten zusammen (siehe dort insbesondere 6 ANHANG, Nr. 6.2.2 / Seite 97 f.).

Die in der Ergänzung genannten vier Standorte sind grundsätzlich diejenigen, die im Konzept erwähnt sind (Ruhrort/Kasselerfeld, Parallelhafen und logport). Darüber hinaus wurden dem Standort logport neben logport II und Kultus-/Südhafen auch

auch Grundsatz 6.3-2). Dieser Grundsatz richtet sich im Übrigen auch an die kommunale Bauleitplanung.

Landesbedeutsame Häfen werden im Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen nach folgenden Kriterien bestimmt:
das Umschlagvolumen (> 2 Mio.t/Jahr), der wasserseitige Containerumschlag (> 50.000 TEU/Jahr), oder die besondere standortpolitische Bedeutung.

Die landesbedeutsamen Häfen werden in den zeichnerischen Darstellungen des LEP mit dem Symbol „Landesbedeutsamer Hafen“ als Vorranggebiete festgelegt. In den Städten Düsseldorf und Köln umfassen die Symbole zwei räumlich voneinander getrennte Standorte der öffentlich zugänglichen Häfen; für Voerde und Wesel umfasst das Symbol drei öffentlich zugängliche Häfen; [2] für Duisburg umfasst das Symbol vier räumlich voneinander getrennte Standorte des öffentlich zugänglichen Hafens. Dies betrifft folgende Standorte:

- Düsseldorf: Haupthafen und Reisholz,
- Köln: Niehl und Godorf,
- Voerde / Wesel: Rhein-Lippe-Hafen, Stadthafen Wesel und Emmelsum;
- Duisburg: Ruhrort/Kasslerfeld, Parallelhafen/Außenhafen, logport (einschl. logport II und III sowie Kultus-/Südhafen), Walsum (logport VI).

Unter dem Begriff „hafenauffines Gewerbe“ werden alle Betriebe des Dienstleistungsgewerbes im Güterverkehr sowie produzierende Gewerbe- und Industriebetriebe verstanden, die einen funktionalen Zusammenhang mit dem Umschlag oder dem Betrieb eines Hafens aufweisen. [3] Zum „hafenauffinen Gewerbe“ gehören demnach u. a. Einrichtungen und Infrastrukturen für Energieträger wie Wasserstoff und Ammoniak sowie für klimawirksame Stoffe wie Kohlenstoffdioxid. Für die weitere Entwicklung der Hafenstandorte – auch hinsichtlich ihres Flächenbedarfs – und für die Entwicklung der Wasserstraßen ist das Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen in der jeweils aktuellen Fortschreibung zu berücksichtigen.

logport III zugerechnet. Des Weiteren wurde der zwischenzeitlich hinzugekommene Standort Walsum (logport VI) ergänzt.