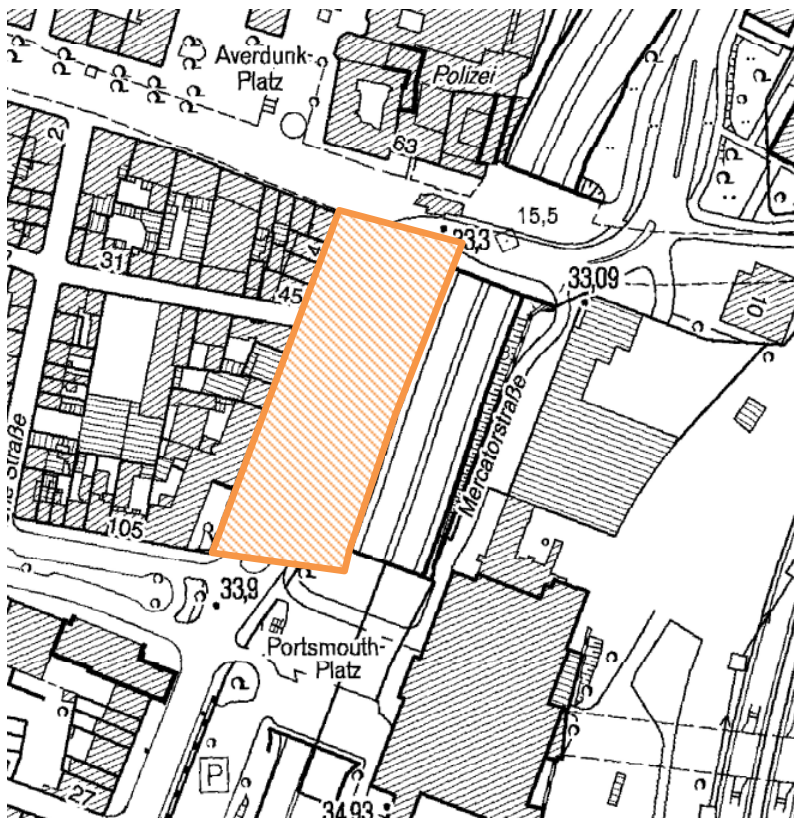


Begründung

**Bebauungsplan Nr. 1009 A 1. Änderung – Dellviertel
für einen Bereich zwischen Königstraße, BAB 59, Friedrich-
Wilhelm-Straße und Mercatorstraße**



Stand: März 2013 (Satzungsbeschluss)

Bauleitplanerische Beratung

Niemann + Steege
Gesellschaft für Stadtentwicklung Stadtplanung
Städtebau Städtebaurecht
Wasserstraße 1

40213 Düsseldorf

Dr.-Ing. Beate Niemann
Architektin BDA Stadtplanerin

Dipl.-Ing. Patrick Reimann
Stadtplaner Bauassessor

Rechtliche Beratung

Heuking Kühn Lüer Wojtek
Partnerschaft von Rechtsanwälten, Steuerbera-
tern und Attorney-at-Law
Georg-Glock-Straße 4

40474 Düsseldorf

Dr. Peter Kamphausen
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Beteiligte Fachgutachter:**Schalltechnische Untersuchungen**

IBAS Ingenieurgesellschaft für Bauphysik,
Akustik und Schwingungstechnik mbH
Nibelungenstraße 35

95444 Bayreuth

Dipl.-Ing. Michael Hofmann

Dipl.-Ing. Stefan Hanrieder

Artenschutz

Hamann + Schulte
Koloniestraße 16

45897 Gelsenkirchen

Dipl.-Biol. Annette Schulte

Archäologie

JENTGENS & PARTNER ARCHÄOLOGIE und
BAUFORSCHUNG
Ökonomie St. Arnold
Emsdettenerstraße 240

48485 Neuenkirchen

Dr. Gerard Jentgens

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Anlass der Planung..... | 1 |
| 2 | Plangebiet..... | 1 |
| 2.1 | Lage, Abgrenzung..... | 1 |
| 2.2 | Städtebauliche Strukturen und Nutzungen | 2 |
| 2.3 | Eigentumsverhältnisse | 3 |
| 2.4 | Straßenanbindung, Verkehrsberuhigung | 3 |
| 2.5 | Öffentlicher Personenverkehr..... | 3 |
| 2.6 | Ruhender Verkehr..... | 4 |
| 3 | Planungsvorgaben | 4 |
| 3.1 | Landesplanung..... | 4 |
| 3.1.1 | Landesplanerische Einordnung der Stadt Duisburg..... | 4 |
| 3.1.2 | Landesplanerische Regelungen betreffend die Zulässigkeit der Festsetzung von Kerngebieten | 5 |
| 3.2 | Regionalplan (Gebietsentwicklungsplan Düsseldorf 1999) | 5 |
| 3.3 | Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg..... | 6 |
| 3.4 | Masterplan Innenstadt..... | 6 |
| 3.5 | Vorhandener Bebauungsplan für das Plangebiet und seine Umgebung | 7 |
| 3.6 | Landschaftsplan | 7 |
| 3.7 | Schutzgebiete | 7 |
| 3.8 | Baumschutzsatzung der Stadt Duisburg..... | 8 |
| 3.9 | Baudenkmale | 8 |
| 3.10 | Bodendenkmale | 8 |
| 3.11 | Gender Mainstreaming | 9 |
| 4 | Ziele und Zwecke der Planung, Erfordernis und Zulässigkeit der Planung | 9 |
| 4.1 | Planungsziele..... | 9 |
| 4.2 | Erfordernis der Planung | 10 |
| 5 | Verfahren | 11 |
| 6 | Fachgutachten Umwelt | 13 |
| 6.1 | Schall | 14 |
| 6.2 | Artenschutz | 15 |
| 7 | Festsetzungen und Regelungen | 15 |
| 7.1 | Art der baulichen Nutzung (§9 Abs.1 Nr.1 BauGB)..... | 15 |
| 7.1.1 | Eignung des Baugebiets als Kerngebiet..... | 15 |
| 7.1.2 | Zulässige Nutzungen (§ 7 Abs. 2 BauNVO) | 18 |
| 7.2 | Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs.1 Nr.1 BauGB) | 21 |
| 7.2.1 | Festsetzungen gemäß § 16 BauNVO | 21 |

| | | |
|----------|--|---|
| 7.3 | Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche, Baugrenzen, Baulinien (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. §§ 22 und 23 BauNVO) | 23 |
| 7.4 | Verkehrsflächen (§ 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB) | 25 |
| 7.4.1 | Mercatorstraße | 25 |
| 7.4.2 | Bahnhofplatz | 25 |
| 7.4.3 | Private Verkehrsflächen | 26 |
| 7.4.4 | Flächen für erforderliche Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)..... | 27 |
| 7.4.5 | Bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB | 28 |
| 7.5 | Vorkehrungen zur Vermeidung / Minderung von Immissionseinwirkungen gem. § 9 (1) Nr. 24 BauGB..... | 29 |
| 7.6 | Anpflanzungen / Bindungen für die Erhaltung von Bäumen gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB | 33 |
| 7.6.1 | Anpflanzungen | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| 7.6.2 | Bindungen für Einzelbäume | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| 7.7 | Nachrichtliche Übernahmen, Hinweise | 34 |
| 7.7.1 | Stadtumbaugebiet | 34 |
| 7.7.2 | Bodendenkmale | 34 |
| 7.7.3 | Empfehlungen des staatl. Kampfmittelräumdienstes (Bez.-Reg. Düsseldorf) | 35 |
| 7.7.4 | Altlasten / Altstandorte | 35 |
| 7.7.5 | Luftreinhalteplan..... | 35 |
| 7.7.6 | Regenwasserbeseitigung i.S. des § 51a Landeswassergesetz (LWG) | 35 |
| 7.7.7 | Anbauverbots- / Anbaubeschränkungszone | 35 |
| 7.7.8 | Straßenachsen..... | 36 |
| 7.7.9 | Baumschutzsatzung | 36 |
| 7.7.10 | Bauhöhenbeschränkung nach Luftverkehrsgesetz..... | 36 |
| 7.7.11 | Aufhebungsvermerk..... | 36 |
| 8 | Auswirkungen der Planung auf die Infrastruktur | 37 |
| 8.1 | Verkehr | 37 |
| 8.1.1 | Kfz-Verkehr | 37 |
| 8.1.2 | Fahrradverkehr..... | 38 |
| 8.1.3 | Fußgängerverkehr..... | 38 |
| 8.2 | Technische Infrastruktur | 38 |
| 8.2.1 | Wasserversorgung und Abwasserentsorgung | 38 |
| 8.2.2 | Elektroenergie, Gasversorgung | 38 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 9 | Umweltbelange | 39 |
| 9.1 | Lufthygiene | 39 |
| 9.2 | Lärm..... | 39 |
| 9.2.1 | Gewerbelärm..... | 39 |
| 9.2.2 | Verkehrslärm innerhalb des Plangebiets | 40 |
| 9.2.3 | Verkehrslärm außerhalb des Plangebiets..... | 40 |
| 9.3 | Baumschutz, Artenschutz..... | 41 |
| 10 | Flächenbilanzierung | 41 |
| 11 | Bodenordnung | 41 |
| 12 | Kosten | 41 |

1 Anlass der Planung

Die Stadt Duisburg hat mit der Umsetzung bedeutender städtebaulicher Vorhaben weitreichende Maßnahmen ergriffen, um ihre Entwicklung von einem monostrukturierten Industrie- und Montanstandort zu einer modernen Industrie-, Hafen-, Logistik- und Dienstleistungsstadt nachhaltig zu unterstützen. In verschiedenen Bereichen – wie z.B. bei der Neuausrichtung des Innenhafens – wurden und werden dabei zahlreiche bedeutende Erfolge erzielt. Auch eine Aufwertung der Innenstadt insbesondere im Bereich der Königstraße zwischen dem König-Heinrich-Platz und dem Kuh- tor durch die Ansiedlung neuer, hochattraktiver Nutzungen insbesondere aus den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistungen und Kultur wurde in den vergangenen Jahren sehr erfolgreich vorangetrieben.

Durch die Überdeckung der vor der "Stadtfassade" des Hauptbahnhofs verlaufen- den Bundesautobahn (BAB) 59 sind nun auch wesentliche städtebauliche sowie in- frastrukturelle Voraussetzungen für eine Aufwertung des Abschnitts der Achse vom Hauptbahnhof über die Königstraße östlich des König-Heinrich-Platzes geschaffen.

Diese soll insbesondere auch durch die Anlage eines abwechslungsreich gestalte- ten und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisenden neuen Platzes vor dem Bahn- hofsgebäude herbeigeführt werden, der dann als östlicher Abschluss der Achse Kö- nigstraße fungieren kann.

Nicht zuletzt auch der bislang stark durch die städtebauliche Trennwirkung der im Einschnitt verlaufenden Autobahntrasse sowie die von dieser ausgehenden Immis- sionen belastete Bereich an der Mercatorstraße wird von diesen Maßnahmen sehr wesentlich profitieren.

Der geplante neue Platz soll im Westen durch ein langgestrecktes, schmales Ge- bäude räumlich gefasst und von der in ihrem Querschnitt verringerten und vom Durchgangsverkehr entlasteten Mercatorstraße getrennt werden. Diese soll – als Gegenstück zu dem als Verweilraum konzipierten Bahnhofsplatz – zu einem fuß- gängerfreundlich ausgestalteten Straßenraum umgebaut werden, der eine attraktive "Adresse" zwischen den Bereichen Königstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße dar- stellt.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 1009 A 1. Änderung werden die pla- nungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung des an der Westseite des Platzes vor dem Bahnhof geplanten Geschäftsgebäudes geschaffen.

2 Plangebiet

2.1 Lage, Abgrenzung

Die für eine Bebauung vorgesehenen Flächen grenzen von Westen an die Trasse der BAB 59 an. Sie sind zum Zeitpunkt der Bebauungsplanaufstellung noch Teil der Verkehrsflächen im Bereich der Mercatorstraße (westlich der Autobahn), die in die- sem Bereich vierstreifig geführt ist und über einen breiten, baumbestandenen Mit- telstreifen verfügt. Dieser wird auch für den ruhenden Verkehr genutzt. Bis zu der zu diesem Zeitpunkt im Rohbau bereits abgeschlossenen Errichtung der Überdeckung der Autobahn war die Trasse der Mercatorstraße auf der östlichen Seite durch die dort vorhandenen schwach begrünten Böschungen begrenzt.

Um eine den zu beachtenden rechtlichen Erfordernissen entsprechende städtebau- liche Gesamtplanung zu erstellen, werden über das "eigentliche" Vorhabengebiet

hinaus – d.h. die Grundflächen des geplanten Gebäudes – die an das Vorhaben angrenzenden Verkehrsflächen der (verbleibenden) Mercatorstraße, der Königstraße und des Portsmouthplatzes (der dem bereits zuvor vorhandenen Teil des Deckels über der Autobahn in der Verlängerung der Friedrich-Wilhelm-Straße entspricht) in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen.

Das Gelände im Plangebiet ist weitgehend eben. Die mittlere Höhenlage der bestehenden Verkehrsflächen in der Mercatorstraße liegt bei ca. 33,5 - 33,7 m über NHN.

2.2 Städtebauliche Strukturen und Nutzungen

Östlich des Plangebiets und durch die Trasse der BAB 59 von diesem getrennt, befindet sich das bis 1934 errichtete Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Duisburg. Das langgestreckte Gebäude bildet den städtebaulichen Abschluss der Innenstadt gegen die anschließenden umfangreichen Gleisanlagen des Hauptbahnhofs, die das Dellviertel von dem Stadtteil Neudorf-Nord trennen. Der Haupteingang des Bahnhofes ist städtebaulich ausgerichtet auf die Friedrich-Wilhelm-Straße, eine großzügig angelegte Allee, deren nördliche Bauflucht in etwa der südlichen Begrenzung des Plangebiets entspricht.

Der bis 2011 neu geschaffene Deckel auf der in Tieflage geführten Autobahn zwischen dem Plangebiet und dem Bahnhofsgebäude wird als ein neuer Bahnhofsvorplatz mit hoher Gestalt- und Aufenthaltsqualität entwickelt. Planungen hierfür werden derzeit durch die Stadt Duisburg unter umfangreicher Einbindung der Bürgerinnen und Bürger von Duisburg erarbeitet.

Im Westen grenzt an das Plangebiet die geschlossene Bebauung der heutigen Innenstadt an, die im 19. Jahrhundert beiderseits der Königstraße zwischen der mittelalterlichen Altstadt Duisburg und den damals noch außerhalb der Stadt gelegenen Bahnhöfen der Köln-Mindener Eisenbahn und der Rheinischen Bahn angelegt wurde. Die Bebauung in diesem Bereich weist heute verschiedene Kerngebietsnutzungen mit großen Einzelhandels- und Büroflächen, aber auch Wohnnutzungen auf.

Die Bebauung westlich der Mercatorstraße, die unmittelbar an das Plangebiet angrenzt, ist durch Büro- und Verwaltungsnutzungen geprägt. In der Erdgeschosszone sind vor allem in der Nähe der Königstraße Einzelhandelsgeschäfte angeordnet. Die Ecksituation zur Friedrich-Wilhelm-Straße ist durch den Baukomplex der IHK geprägt. Unmittelbar südwestlich des Plangebiets, an der Kreuzung der Friedrich-Wilhelm-Straße mit der Mercatorstraße, befindet sich das "Hoist-Hochhaus" mit knapp 20 Stockwerken.

Weiter im Westen an der Königstraße befindet sich der neugestaltete König-Heinrich-Platz, in dessen Umfeld wichtige zentrale Nutzungen wie das neu errichtete Einkaufszentrum "Forum", das Land- und Amtsgericht, das Einzelhandels-, Veranstaltungs- und Kongresszentrum "City Palais" mit der neuen Mercatorhalle und der Spielbank, das Stadttheater und das Hotel "Duisburger Hof" angesiedelt sind.

An der dem Plangebiet gegenüberliegenden nördlichen Straßenflucht der Königstraße befindet sich eine geschlossene Bebauung mit bis zu sieben Vollgeschossen, zu der auch das "Mercatorhaus", ein stadtbildprägendes Geschäftshaus aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg, an der Ecke Königstraße / Averdunkplatz gehört. In diesem Bereich verbindet eine Fußgängerpassage die Königstraße mit der nördlich parallel zu dieser verlaufenden Landfermannstraße.

2.3 Eigentumsverhältnisse

Die für die Planung zur Verfügung stehenden Flächen, die infolge der Planung baulich genutzt werden sollen, stehen zurzeit als gewidmete Verkehrsflächen im öffentlichen Eigentum. Sie sollen nach ihrer Entwidmung in privates Eigentum überführt werden.

2.4 Straßenanbindung, Verkehrsberuhigung

Die Mercatorstraße westlich der BAB 59, welche das Plangebiet in nord-südlicher Richtung durchzieht, ist der südöstliche Abschnitt eines Straßen-Rechtecks, welches über die Friedrich-Wilhelm-Straße im Süden, die Steinsche Gasse im Westen, den Straßenzug Gutenbergstraße – Köhnenstraße – Landfermannstraße im Norden und die Saarstraße im Nordosten das Hauptgeschäftszentrum beiderseits der Königstraße umschließt. Zum Zeitpunkt der Planaufstellung ist die Straße vierstreifig für Fahrgeschwindigkeiten bis 50 km/h ausgebaut.

Die Stadt Duisburg hat ein Konzept zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt entwickelt, durch das auch die Verkehrslasten auf den genannten Verbindungen reduziert werden sollen. Im Zuge der schrittweisen Umsetzung dieser Planung wurde u.a. vor der Oper am König-Heinrich-Platz ein verkehrsberuhigter Bereich als Mischverkehrsfläche mit Vorrang für Fußgänger umgesetzt. Weitere Maßnahmen, u.a. zum Rückbau von Lichtsignalanlagen oder der Reduzierung von Fahrspuren zugunsten des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, wurden ebenfalls durchgeführt.

Im Zuge der Verkehrsberuhigung der Innenstadt ist auch ein Rückbau der Mercatorstraße auf zwei Fahrspuren vorgesehen, die jeweils von breiten Gehwegen begleitet werden. Durch die Vorhaltung von zusätzlichen breiten Radfahrstreifen an beiden Richtungsfahrbahnen soll sichergestellt werden, dass im Einsatzfall für Überholfahrten von Polizei- und Rettungsfahrzeugen ausreichende Gesamt-Fahrbahnbreiten zur Verfügung stehen.

2.5 Öffentlicher Personenverkehr

Der Hauptbahnhof Duisburg, östlich des Plangebiets gelegen, ist Systemhalt der ICE-Linien zwischen Amsterdam und Frankfurt (Main), zwischen Dortmund/Essen und München sowie zwischen Köln und Berlin über Hannover. Darüber hinaus weist der Hauptbahnhof weitere Fernverkehrsverbindungen etwa in Richtung Hamburg, Süddeutschland und Luxemburg auf.

Der Hauptbahnhof ist der zentrale Knoten des öffentlichen Personennahverkehrs in Duisburg, der von allen im Stadtgebiet verkehrenden Regionalexpress-, Regionalbahn-, S-Bahn- und (U-)Stadtbahnstrecken bedient wird (mit Ausnahme der Regionalbahn 36 Oberhausen Hbf - Duisburg-Ruhrort).

Zahlreiche Stadtbuslinien verkehren über die Verbindung Saarstraße – Mercatorstraße – Friedrich-Wilhelm-Straße. Die dem Plangebiet nächstgelegenen Bushaltestellen befinden sich in der Gleisunterführung für Busse im Zuge der Mülheimer Straße sowie in der Friedrich-Wilhelm-Straße.

Des Weiteren verkehren mehrere Regionalbuslinien über den Hauptbahnhof.

2.6 Ruhender Verkehr

In der Innenstadt von Duisburg wird der motorisierte Individualverkehr über ein stationäres Verkehrsleitsystem zu den zentralen Parkplätzen geleitet, die überwiegend unterirdisch gelegen sind. Große Tiefgaragen in der Nähe des Plangebiets befinden sich unterhalb der Königstraße und des König-Heinrich-Platzes (568 Stellplätze), im "City Palais" (544 Stellplätze) und im Averdunk-Center (497 Stellplätze). Diese Tiefgaragen sind von der Landfermannstraße aus erschlossen. Die Tiefgarage im "Forum" (607 Stellplätze) ist über die Friedrich-Wilhelm-Straße und die Lenzmannstraße zu erreichen.

Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum befinden sich in der Umgebung des Plangebiets insbesondere in der Friedrich-Wilhelm-Straße sowie der Hohen Straße.

3 Planungsvorgaben

3.1 Landesplanung

3.1.1 Landesplanerische Einordnung der Stadt Duisburg

Ziele und Grundsätze der Raumordnung auf Landesebene, die bereits auf konkrete Zielräume bezogen sind, sind im Landesentwicklungsplan für das Land Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) verankert.

Der LEP NRW legt u.a. die Grundzüge des Systems zentraler Orte sowie die Lage der Entwicklungsachsen in Nordrhein-Westfalen fest. Danach ist Duisburg mit rund 490.000 Einwohnern als Oberzentrum sowie als Teil der Europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr klassifiziert. Nach den Festlegungen des Plans befindet sich Duisburg im Schnittpunkt von zwei großräumigen Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung, die ungefähr dem Verlauf der Autobahn A 3 Köln – Duisburg – Oberhausen sowie der Achse A 40 / B 1 Venlo (NL) – Duisburg – Dortmund entsprechen. Eine weitere Entwicklungsachse von europäischer Bedeutung verläuft unmittelbar nördlich der Stadt Duisburg und ist durch die Autobahn A 2 Oberhausen – Bielefeld – Hannover markiert.

Landesplanerisch und regionalplanerisch ist Ballungskernen, zu denen die Stadt Duisburg zu zählen ist, u.a. die Aufgabe zugewiesen, vorrangig die Voraussetzungen für ihre Leistungsfähigkeit als Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Dienstleistungszentrum zu erhalten, zu verbessern oder zu schaffen. Ebenso soll insbesondere in Gebieten mit verbesserungsbedürftiger Wirtschaftsstruktur ein bedarfs- und qualitätsorientiertes Flächenangebot für die Erweiterung, Umsiedlung und Ansiedlung standortgebundener oder strukturverbessernder Betriebe und Einrichtungen gefördert werden.

Einem Oberzentrum wie Duisburg kommen dabei u.a. die Aufgaben der Deckung des täglichen und gehobenen Bedarfs in wirtschaftlicher, kultureller und konsumbezogener Hinsicht auch für den umgebenden Mittelbereich zu. Die Sicherung der Versorgungssituation ist als eine Voraussetzung einer funktionierenden Wechselbeziehung zwischen Region, Gesamtstadt und Stadtzentrum hervorgehoben. Die Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur soll sich auf die Entwicklungsachsen ausrichten, um den Bedarf für weiteren Wegebau zu mindern und durch sozialverträgliche Verdichtung zur angemessenen Nutzung von Transportpotenzialen beizutragen, wie sie z.B. bei dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr vorgehalten werden.

3.1.2 Landesplanerische Regelungen betreffend die Zulässigkeit der Festsetzung von Kerngebieten

Die im Zusammenhang mit der hier entwickelten Planung relevanten Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung waren in dem Gesetz zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm – LEPro) formuliert. Dieses ist zum Jahresende 2011 außer Kraft getreten. Insoweit bestehen aktuell keine auf Landesebene verbindlichen Ziele der Landesplanung betreffend die Steuerung der Ansiedlung großflächigen Einzelhandels.

Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat allerdings am 17. April 2012 – als "Nachfolgeregelung" für die betreffenden Festlegungen des LEPro - den Entwurf des Landesentwicklungsplans NRW – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel – gebilligt und das zu seiner Aufstellung erforderliche Beteiligungsverfahren beschlossen. In diesem Plan sollen insbesondere Regelungen betreffend die landesplanerische Zulässigkeit der Aufstellung von Bauleitplänen für zentrenrelevanten Einzelhandel getroffen werden.

Aufgrund der integrierten Lage des Plangebiets innerhalb des im Rahmen des Einzelhandelskonzepts der Stadt Duisburg (2010) definierten zentralen Versorgungsbezirks "Hauptzentrum Innenstadt" ergeben sich keine Konflikte zwischen der vorliegenden Planung und den in Aufstellung befindlichen Zielen der Landesplanung des sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel, die im Rahmen der Bauleitplanung als Grundsätze der Landesplanung zu berücksichtigen sind.

3.2 Regionalplan (Gebietsentwicklungsplan Düsseldorf 1999)

Im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf, der seit dem 15. Dezember 1999 in Kraft ist (GEP 99), sind gemäß § 14 des Landesplanungsgesetzes (LPIG) auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms und der Landesentwicklungspläne (LEP NRW und LEP Fluglärm) die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung festgelegt.

Für die Stadt Duisburg sind im GEP 99 die Innenstadtbereiche einschließlich des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplanes als Allgemeiner Siedlungsbezirk (ASB) festgelegt, der zur Unterbringung der folgenden Nutzungen dient:

- Wohnen und die damit verbundenen privaten und öffentlichen Folgeeinrichtungen
- wohnverträgliches Gewerbe
- private und öffentliche Einrichtungen für Kultur und Bildung sowie der sozialen und medizinischen Betreuung

Kerngebiete sollen ausschließlich innerhalb des ASB entwickelt werden.

Bei der Siedlungsentwicklung muss eine gute verkehrliche Erschließung mit Anbindung an den ÖPNV gewährleistet sein. So sind die Siedlungsbereiche möglichst weitgehend auf die Netzstruktur des ÖPNV auszurichten. Die Sicherung und der Ausbau des Stadtbahnnetzes sollen primär in den Stadtzentren vorangetrieben werden, um frühzeitig die Kernbereiche zu entlasten. Im Umfeld des Bebauungsplangebiets sind die Straßenbahnstrecke zwischen dem Stadtteil Ruhrort und dem Hauptbahnhof (entsprechend der Linie 901) sowie Trassen zwischen dem Hauptbahnhof und dem Duisburger Süden bzw. der Stadt Düsseldorf (entsprechend der

Stadtbahnlinie U79 sowie der Straßenbahnlinie 903) als Schienenwege für den überregionalen und regionalen (Schienen-) Verkehr festgelegt.

Unmittelbar östlich des Plangebiets sind die BAB 59 als "Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr" und das Gleisfeld des Hauptbahnhofs als "Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr" festgelegt. Die Trasse der Landesstraße 60, die über den Straßenzug Plessingstraße – (südliche) Mercatorstraße – Koloniestraße verläuft und als "sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße" festgelegt ist, befindet sich wenige hundert Meter südlich des Plangebiets.

Für die vorliegende Planung ist dabei auch Ziel 4 des GEP 99 von Bedeutung, nach dem u.a. großflächige Einzelhandelsbetriebe, insbesondere mit zentrenrelevanten Sortimenten, den Siedlungsschwerpunkten räumlich und funktional zuzuordnen sind. Dieser Vorgabe wird mit der vorliegenden Planung entsprochen.

3.3 Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist von der Flächennutzungsplanänderung Nr. 5.30-I-A der Stadt Duisburg erfasst, die am 30. Juni 2006 durch Bekanntmachung ihrer Genehmigung wirksam geworden ist. Darin ist der Bereich von der westlichen Randbebauung der Mercatorstraße bis zur Trasse der BAB 59 zwischen der Königstraße und der Friedrich-Wilhelm-Straße durchgängig als Kerngebiet (MK) dargestellt. Die südliche Mercatorstraße – außerhalb des Plangebiets – ist als Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Im Flächennutzungsplan sind das Plangebiet und dessen Umgebung großflächig als Kerngebiet (MK) dargestellt. Die Planung ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Das im Flächennutzungsplan dargestellte förmlich festgelegte Sanierungsgebiet Duisburg-Innenstadt, innerhalb dessen das Plangebiet gelegen war, wurde mit Wirksamkeit zum 31. Januar 2012 aufgehoben.

3.4 Masterplan Innenstadt

Im Februar und März 2007 wurde der von Lord Norman Foster entwickelte "Masterplan Innenstadt" der Öffentlichkeit vorgestellt. Ziel der Planung ist die Revitalisierung der Duisburger Innenstadt, insbesondere durch die Schaffung von Wohnungen sowie die Entwicklung des öffentlichen Raums und des Einzelhandels.

Der Rat der Stadt Duisburg hat am 26. April 2007 beschlossen, die

weitere Entwicklung der Duisburger Innenstadt [...] auf der Grundlage des Büros Foster and Partners erarbeiteten Masterplans durchzuführen. Der Masterplan steckt den Rahmen für die weitere Entwicklung der Innenstadt ab und ist im Zuge des weiteren Arbeitsprozesses im Detail zu konkretisieren und mit Inhalten zu füllen.

Im Hinblick auf die Einzelhandelsentwicklung sieht der Masterplan eine konsequente Stärkung der Hauptachse der Innenstadt vom Hauptbahnhof bis hin zum Bereich Burgplatz / Rathaus vor.

Für den Bereich des Plangebiets sieht der Masterplan die Anlage eines neuen Bahnhofplatzes auf dem bereits zuvor geplanten, aber erst 2011 fertiggestellten "Deckel" über der Autobahntrasse vor. Dieser soll durch eine Randbebauung nach

Westen gefasst werden, die aus einem Punkthochhaus an der Ecke Königstraße und einem langgestreckten Gebäuderiegel besteht und den Platzbereich von der Mercatorstraße trennt. Betreffend den Straßenverkehr wird dessen Führung über eine neue Platzüberfahrt vorgeschlagen, die in etwa in Höhe der Straße "Am Buchenbaum" zwischen der Mercatorstraße und der Saarstraße verläuft. Südlich der Einmündung der Friedrich-Wilhelm-Straße sieht der Masterplan eine Fortführung der Bebauung auf der Ostseite der Mercatorstraße in Form einer rhythmisch gegliederten Gebäudereihe vor.

Insbesondere im Hinblick auf das geplante sehr dichte "Heranrücken" eines Hochhauses an die vorhandene Bebauung südwestlich der Kreuzung Königstraße / Mercatorstraße, das aus derzeitiger Sicht als nicht realisierbar erscheint, wurde die Masterplanung dahingehend konkretisiert, dass der den Platz im Westen begleitende Gebäuderiegel bis zur Königstraße verlängert werden soll. In der Flucht der Straße Am Buchenbaum soll ein überbauter Durchgang geschaffen werden, der die fußgängerfreundlich umgestaltete Mercatorstraße mit dem neuen Bahnhofsplatz verbindet.

Die aus dem Masterplan Innenstadt abgeleiteten Maßnahmen für die Entwicklung u.a. des Bereichs Bahnhofsvorplatz / Mercatorstraße sind in dem Dokument "Masterplan Innenstadt Duisburg - Integriertes Handlungskonzept" dargelegt, das durch den Rat der Stadt Duisburg am 12. Dezember 2011 beschlossen wurde.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt innerhalb eines durch Ratsbeschluss vom 12. Dezember 2011 gemäß § 171b Abs. 1 BauGB förmlich als Stadtumbaugebiet festgelegten Bereichs, in dem Stadtumbaumaßnahmen entsprechend dem o.a. Integrierten Handlungskonzept durchgeführt werden sollen.

3.5 Vorhandener Bebauungsplan für das Plangebiet und seine Umgebung

Der Bebauungsplan 1009 A wurde am 20. Februar 2006 als Satzung beschlossen. In seiner ursprünglichen Fassung sieht der Plan – entsprechend der im Abschnitt 2.4 dargelegten städtebaulichen Konzeption – für den Bereich der Änderungsplanung die Errichtung eines geschlossenen Gebäuderiegels zwischen der Mercatorstraße und der im Tunnel verlaufenden BAB 59 vor. Das für die Bebauung festgesetzte Baufenster hält einen Mindestabstand von 12 m gegen das geplante Tunnelbauwerk ein.

3.6 Landschaftsplan

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes und seine Umgebung befinden sich im bebauten Innenbereich des Stadtbezirkes Mitte. Die Festsetzungen des Landschaftsplanes der Stadt Duisburg gelten nur für den Außenbereich und kommen folglich für das Plangebiet und seine Umgebung nicht zum Tragen.

3.7 Schutzgebiete

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt außerhalb von Schutzgebieten nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), dem nordrhein-westfälischen Landschaftsgesetz (LG NRW) sowie nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und dem nordrhein-westfälischen Landeswassergesetz (LWG NRW).

Es sind weder förmlich festgelegte oder gemeldete noch faktisch vorhandene Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete) betroffen.

Schutzwürdige Biotope im landesweiten Biotopkataster der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten Nordrhein-Westfalen (LÖBF NRW) sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht vorhanden. Dies gilt ebenfalls für die im landesweiten Kataster per Gesetz in Nordrhein-Westfalen geschützten Biotope (Lebensräume, sogenannte "§ 62-Biotope").

3.8 Baumschutzsatzung der Stadt Duisburg

Für den Schutz des Baumbestandes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Duisburg (Baumschutzsatzung) in der Fassung vom 6. August 2001.

Gemäß § 3 der Baumschutzsatzung sind geschützte Bäume zu erhalten, mit dem Ziel der Erhaltung zu pflegen und vor Gefährdung zu bewahren. Geschützt sind Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm, gemessen in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden. Liegt der Kronenansatz unter dieser Höhe, so ist der Stammumfang unmittelbar unter dem Kronenansatz maßgebend. Mehrstämmige Bäume sind geschützt, wenn die Summe der Stammumfänge 80 cm und mehr beträgt sowie mindestens ein Stamm einen Mindestumfang von 30 cm aufweist.

Innerhalb des Plangebiets sind zum Zeitpunkt der Planaufstellung 17 große Platanen, ein Silberahorn und ein Götterbaum, jeweils mit starkem Stammholz, sowie weitere sechs Bäume mit geringem Stammholz vorhanden. Die Bäume befinden sich überwiegend auf dem heutigen Mittelstreifen der Mercatorstraße; vier kleinere Bäume gliedern den westlichen Randbereich des Straßenraums.

Die Bäume sind durch die Baumschutzsatzung geschützt. Soweit diese anlässlich des vorgesehenen Teilrückbaus der Mercatorstraße beseitigt werden müssen, sind Ersatzpflanzungen entsprechend den Bestimmungen der Baumschutzsatzung vorzunehmen.

3.9 Baudenkmale

Der Planbereich ist unbebaut, so dass sich demnach auch kein Denkmal innerhalb seines Geltungsbereiches befindet.

Der geplante Baukörper befindet sich im Umgebungsschutzbereich zu den angrenzenden Baudenkmalen ZA 7 und ZA 138 (Hauptbahnhof und ehem. Hauptpost als eine städtebaulich dominierende Einheit) und zu ZA 538, dem IHK-Gebäude. Nördlich des Plangebiets befindet sich das Baudenkmal "Mercatorhaus" ZA 576 (Königsstraße 61).

3.10 Bodendenkmale

Das Plangebiet liegt hochwasserfrei ca. 500 m südlich einer ehemaligen Ruhrschleife und direkt südlich der Ausfallstraße durch das ehemalige Kuhtor. 500 m nördlich des Plangebiets ist ein bedeutender früh- bis hochmittelalterlicher Werkplatz mit Töpferöfen bekannt. Dieser Werkplatz kann sich durchaus auch an der Ausfallstraße, der Mülheimer Straße, orientiert haben. Des Weiteren ist in westlicher Richtung in einer Entfernung von 500 m ein frühmittelalterliches Gräberfeld bekannt. Die Kon-

trolle alter Stadt- und Bebauungspläne hat für den Planbereich nur wenig tiefreichende Störungen durch Bebauung ergeben. Entsprechend besteht ein hinreichender Verdacht, dass im Planbereich archäologische Funde angeschnitten werden. Hierauf wird durch einen Eintrag im Bebauungsplan hingewiesen.

Zur Klärung der Frage, inwieweit im Bereich des Plangebiets historisch gewachsene Bodenschichtungen anzutreffen sind, wurde das Sachverständigenbüro Jentgens und Partner mit der Erstellung und Auswertung eines L-förmigen Suchschnitts im Bereich der Stellplatzanlage (Mittelstreifen der Mercatorstraße) beauftragt. Die Arbeiten wurden im Herbst 2012 durchgeführt. Zur Bewertung der Befunde führt der Sachverständige aus:

Insgesamt fehlt im Untersuchungsbereich bis auf eine römische Wandscherbe jeder Hinweis auf ältere Besiedlungsspuren. Die hier mit gewisser Wahrscheinlichkeit zu vermutenden Spuren mittelalterlichen Handwerker wurden dann in jüngerer Zeit vernichtet.

Keinesfalls kann jedoch aus diesem Untersuchungsergebnis "e silentio" der Schluss gezogen werden, dass in der gesamten Baufläche keine archäologischen Hinterlassenschaften mehr zu erwarten sind. Dazu war die durch die Schnitte abgedeckte Untersuchungsfläche viel zu klein. Insbesondere können die festgestellten Störungen dann räumlich stark beschränkt sein, wenn sie, wofür einiges spricht, mit dem Bau der Straßenbahn verknüpft sind. Eine archäologische Begleitung des Bodenabtrags während der kommenden Baumaßnahme kann hier Gewissheit bringen.

(Jentgens & Partner: Duisburg Dellviertel, Mercatorstraße / Einmündung Buchenbaum, Bericht Nr. NI 2012-0115, Neuenkirchen 2012, S. 20)

3.11 Gender Mainstreaming

Der Bebauungsplan und die hierin getroffenen Festsetzungen lösen keine geschlechterspezifischen Auswirkungen oder Maßnahmen aus. Der Bebauungsplan und die damit verfolgten Planungsziele wirken sich in gleichwertiger Weise auf die Belange von Männern und Frauen bzw. auf alle gesellschaftlichen Gruppen aus. Die Chancengleichheit der Geschlechter ist gegeben.

4 Ziele und Zwecke der Planung, Erfordernis und Zulässigkeit der Planung

4.1 Planungsziele

Die städtebauliche Situation in dem an der Achse Königstraße / Hauptbahnhof gelegenen Plangebiet ist durch erhebliche stadtgestalterische Defizite geprägt, die insbesondere die mangelnde räumliche Fassung des städtischen Raums vor dem Ensemble Hauptbahnhof / WAZ-Medienhaus betreffen. Diese ist maßgeblich auf die (bisherige) Führung der BAB 59 in diesem Bereich in einem offenen, von schwach begrüntem Böschungen begleiteten Einschnitt zurückzuführen. Die Autobahn folgt der Trasse einer hier bereits im Zusammenhang mit dem Bau des heutigen Empfangsgebäudes in den 1930er Jahren angelegten Trasse der Überlandstraßenbahn in Richtung Düsseldorf, die seinerzeit ebenfalls in Tieflage geführt gewesen ist.

Die "Überdeckelung" der BAB 59, die im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn realisiert werden konnte, bietet nun die Gelegenheit zu einer umfassenden Neugestaltung des Bereichs, die insbesondere auch zu einer Stärkung der städte-

baulichen Verbindung zwischen dem östlichen Auftakt der Königstraße und dem Haupteingang des Hauptbahnhofs in der Flucht der Friedrich-Wilhelm-Straße genutzt werden soll.

4.2 Erfordernis der Planung

Nach § 1 Abs. 3 BauGB sind Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit diese für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung in einer Kommune erforderlich sind.

Dies ist vorliegend der Fall. Zwar ist das vorliegend betrachtete Plangebiet Teil des Bebauungsplans 1009 A – Dellviertel – der Stadt Duisburg, in dem eine in ihren Grundzügen vergleichbare städtebauliche Planung für diesen Bereich bereits zu Grunde lag. Die aktuelle Planung entspricht allerdings derzeit in mehrfacher Hinsicht nicht den Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplans.

Hierfür ist entscheidend, dass die Lage der Verkehrsflächen ebenso wie die des Baugebiets, die im Hinblick auf die zwischenzeitlich erfolgte Realisierung der Überdeckelung der benachbarten BAB 59 nunmehr umgesetzt werden soll, nicht dem bei der Aufstellung des Bebauungsplans 1009 A in seiner ursprünglichen Fassung zu Grunde gelegten Planfall entspricht.

Dies rührt insbesondere aus der Tatsache her, dass in der ursprünglichen Planfassung von einem wesentlich größeren einzuhaltenden Mindestabstand der zukünftigen Bebauung zu dem Tunnelbauwerk der BAB 59 ausgegangen worden ist, als nunmehr von der zuständigen Behörde gefordert wird. Infolgedessen kann das Bau- und Feld in Richtung Osten "verschoben" werden, so dass ein allen fachlichen Anforderungen genügender Ausbau der Mercatorstraße wesentlich erleichtert und die Anlage großzügiger Fußgängerbereiche ermöglicht wird.

Des Weiteren soll durch die Änderungsplanung der geänderten städtebaulichen Konzeption derart Rechnung getragen werden, dass der nördliche und der südliche "Kopf" des zukünftigen Gebäuderiegels durch Auskragungen der oberen Geschosse über öffentliche Verkehrsflächen städtebaulich mit den umgebenden Räumen "verzahnt" werden sollen.

Die Schaffung neuen Baurechts ist infolgedessen geboten und zur Realisierung der Planung – auch im Hinblick auf das durchzuführende straßenrechtliche Einziehungsverfahren – dringend erforderlich.

Auch angesichts der Koordinierungsbedürftigkeit des Geplanten besteht unter Zugrundelegung der diesbezüglichen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Planungsnotwendigkeit (vgl. rechtsgrundsätzlich und allgemein: Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Urteil vom 26. November 1976 - IV C 69.74 -; seitdem ständige Rechtsprechung), um das Vorgesehene in die gegebenen stadträumlichen und stadtfunktionalen Strukturen insgesamt verträglich einzubinden sowie in die angrenzende Umgebungsbebauung angemessen zu integrieren. Trotz des grundsätzlich durch die vorhandenen Bebauungspläne bereits bislang gewährleisteten Rechts, am Standort innerhalb der festgesetzten Baugebietsflächen ohne Weiteres kerngebietstypische Nutzungen anzusiedeln zu können, lassen insbesondere die möglichen Auswirkungen des Vorhabens z.B. in Bezug auf Geräusche, die Verkehrsabwicklung und die Umweltsituation eine umfassende Würdigung im Rahmen einer städtebaulichen Gesamtabwägung als geboten erscheinen.

Die Stadt Duisburg ist auch dann berechtigt, die konkrete städtebauliche Planung durchzuführen, wenn – wie dies vorliegend der Fall ist – eine ihr bekannte Investitionsabsicht Privater dafür den Anlass gibt. Denn die Planung dient nicht etwa ausschließlich dazu, die privaten Interessen eines einzelnen Investors zu befriedigen. Vielmehr sind die mit dem Bebauungsplan ausdrücklich verfolgten Anliegen, einen besonderen Schwerpunkt für die qualitätsgerechte und zukunftsweisende städtebauliche Entwicklung dieses Teils der Innenstadt von Duisburg zu schaffen sowie die Ergänzung und Ausdifferenzierung der innerstädtischen kerngebietstypischen Nutzungen zu befördern, beachtliche und vorrangige städtebauliche Belange, welche die Planung im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB rechtfertigen.

5 Verfahren

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt. Die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür sind erfüllt:

- Der Bebauungsplan dient einer Maßnahme der Innenentwicklung, indem mit ihm die städtebaurechtlichen Grundlagen für die stadträumliche Fassung des zukünftigen Bahnhofplatzes vor dem Hauptbahnhof Duisburg gelegt werden. Ebenso wird auf diese Weise eine funktionale Aufwertung des in den vergangenen Jahrzehnten von einem relativen Bedeutungsverlust gekennzeichnet gewesenen Bereichs an der Mercatorstraße unterstützt.
- Die Flächenobergrenze von 20.000 Quadratmetern zulässiger Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO wird sicher eingehalten. Der Bebauungsplan weist eine Fläche von deutlich weniger als 20.000 Quadratmetern überbaubarer Flächen auf. Das Verfahren steht nicht im Zusammenhang mit der Aufstellung anderer Bebauungspläne.
- Gründe, die gemäß § 13a Abs. 1 Satz 4 BauGB einer Anwendung des Verfahrens entgegenstehen, ergeben sich vorliegend nicht. Gemäß Satz 4 ist die Anwendung des beschleunigten Verfahrens ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen.

Dies ist vorliegend nicht der Fall. Ein Vorhaben wie ein Büro- und Geschäftshaus, wie es innerhalb des Plangebiets entwickelt werden soll sowie für das ein Bebauungsplan aufgestellt oder geändert wird, ist in der hier realisierbaren Größenordnung nicht in der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) aufgeführt. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Gesetz besteht daher nicht.

- Es ergeben sich ebenfalls keine Ausschlussgründe für das beschleunigte Verfahren aufgrund § 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB. Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (Natura-2000-Gebiete) werden durch die Bebauungsplanaufstellung nicht beeinträchtigt.

Im Rahmen der Durchführung dieses Verfahrens kann auf die frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB verzichtet werden. Im vorliegenden Fall wurde dennoch eine frühzeitige Bürgerbeteiligung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Ziele der Planung durchgeführt (vgl. Abschnitt 5.1 dieser Begründung).

Das beschleunigte Verfahren soll nach dem Willen des Bundesgesetzgebers gerade solche städtebaulichen Vorhaben erleichtern, die z.B. den Zielen der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen dienen. Diese Zweckbestimmung ist vorliegend gegeben.

5.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB)

Die frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zum Bebauungsplan Nr. 1009 A 1. Änderung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB – zugleich Unterrichtung der Einwohner gemäß § 23 Gemeindeordnung – erfolgte im Rahmen einer öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 19. Januar 2012. Über diese Veranstaltung wurde eine Niederschrift angefertigt.

Wünsche und Vorstellungen, die sich im Grundsatz gegen die Planungen bzw. gegen die hier vorgesehene Entwicklung gerichtet hätten, wurden dabei nicht vorgebracht.

Im Wesentlichen bezogen sich die Äußerungen der Bürger auf die zukünftige Verkehrsabwicklungen auf der zu reduzierenden Mercatorstraße, die geplante südliche Weiterführung der Mercatorstraße, Lärmschutzvorkehrungen am geplanten Gebäude, die zukünftige Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die Verlegung der Bushaltestelle Tonhallenstraße näher an den Bahnhof, sowie zu Maßnahmeplänen im Falle einer beispielsweise unfallbedingten beidseitigen Vollsperrung der BAB 59.

Zu den vorgebrachten Äußerungen konnte im Wesentlichen in der Veranstaltung Stellung genommen werden.

Die Möglichkeit einer Verlegung der Bushaltestelle "Tonhallenstraße" näher an den Bahnhof heran soll anlässlich des weiteren Planverfahrens geprüft werden. Ein direkter Zusammenhang zur Aufstellung dieser Änderungsplanung besteht nicht.

5.2 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie Abstimmung mit den Nachbargemeinden (§ 13a BauGB i.V.m. §§ 4 Abs. 2 sowie § 2 Abs. 2 BauGB)

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte im März / April 2012.

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden gingen Stellungnahmen insbesondere betreffend im Plangebiet vorhandene leitungsgebundene Infrastrukturen sowie die Lage des Baugebiets bzw. der Fläche für die Tiefgarage ein. Weitere Stellungnahmen waren auf Einzelheiten des geplanten Umbaus der Mercatorstraße bezogen, der nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans ist. Infolge der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren wurde für die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs die Lage der mit einer Tiefgarage unterbaubaren Flächen in Bezug auf das benachbarte Autobahnbauwerk verändert.

5.3 Öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs

Der Bebauungsplanentwurf wurde in der Fassung der Änderungen nach der Durchführung der Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 2 BauGB den zuständigen Gremien der Stadt Duisburg zum Beschluss der öffentlichen Auslegung vorgelegt. Die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs wurde am 10. Dezember 2012 im Rat der

Stadt Duisburg auf der Grundlage der vorgehenden Beschlüsse der Bezirksvertretung Mitte vom 15. November 2012 sowie des Ausschusses für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr vom 22. November 2012 beschlossen. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs erfolgte in der Zeit vom 2. Januar 2013 bis zum 6. Februar 2013.

Aufgrund der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB wurde die Straßenplanung für den Umbau der Mercatorstraße dahingehend überarbeitet, dass Behinderungen von über die Mercatorstraße laufenden Einsatzfahrten von Polizei und Rettungsdiensten gegenüber der ursprünglichen Planung, aber auch dem heute vorhandenen Zustand reduziert werden können. Des Weiteren wurden die Festsetzungen betreffend vorzunehmende Immissionsschutzmaßnahmen am Gebäude verändert. Hierdurch haben sich insbesondere Auswirkungen auf die Lage und den Zuschnitt der für die Tiefgarageneinfahrt festgesetzten privaten Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ergeben, so dass eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs nach Durchführung der öffentlichen Auslegung erfolgt ist.

5.4 Erneute Beteiligung

Im Fall einer Änderung eines Bebauungsplanentwurfs nach seiner öffentlichen Auslegung ist gemäß § 4a Abs. 3 BauGB die Durchführung eines erneuten Beteiligungsverfahrens erforderlich. Gemäß Satz 4 dieser Vorschrift besteht die Möglichkeit, die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung oder Ergänzung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu beschränken, wenn durch die Änderung oder Ergänzung des Entwurfs des Bauleitplans die Grundzüge der Planung nicht berührt werden.

Durch die erforderliche – geringfügige – Anpassung der Fläche für die Tiefgaragenzufahrt, den Entfall der bislang vorgesehenen privaten Verkehrsfläche für eine Hotelvorfahrt sowie eine Anpassung der festgesetzten Immissionsschutzmaßnahmen sind die Grundzüge der Planung nicht berührt. Dies gilt ebenso für den Wegfall von zuvor in der Plandarstellung enthaltenen Kennzeichnungen von Bestandsbäumen.

Die im Hinblick auf die geänderten Festsetzungen sowie weitere redaktionelle Anpassungen fortgeschriebenen Bebauungsplanunterlagen wurden den zuständigen Behörden sowie dem voraussichtlichen Erwerber der Baugebietsflächen zur Stellungnahme vorgelegt. Den betreffenden Parteien wurde außerdem Gelegenheit zur Rückäußerung im Rahmen eines Beteiligungstermins gegeben. Dabei wurden einzelne redaktionelle Hinweise zu den Planunterlagen geäußert, die bei der Erstellung der zum Satzungsbeschluss vorgelegten Fassung der Bebauungsplanung berücksichtigt wurden. Inhaltliche Änderungen der Planung wurden nicht erforderlich.

6 Fachgutachten Umwelt

Gemäß dem in § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB enthaltenen Verweis auf § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB sind im beschleunigten Verfahren, nach dem auch der vorliegende Bebauungsplan aufgestellt wird, eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, ein Umweltbericht nach § 2a BauGB, die Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie eine zusammenfassende Erklärung nach § 6 Abs. 5 Satz 3 und § 10 Abs. 4 BauGB nicht erforderlich.

Bei Bebauungsplänen, die im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden und mit denen eine Grundfläche von weniger als 20.000 m² festgesetzt wird, gelten Eingriffe in die Natur, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Ein Eingriffs-Ausgleich ist damit in solchen Fällen nicht erforderlich.

Dennoch sind die Umweltauswirkungen der Planung, soweit sie städtebaurechtlich fassbar sind, im Zuge der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials möglichst umfassend zu ermitteln. Die umweltrelevanten Auswirkungen der städtebaulichen Planung sind bei der gebotenen städtebaulichen Gesamtabwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen und – wie im Einzelnen nachfolgend dargelegt – berücksichtigt worden.

6.1 Schall

Die von der Planung betroffenen Umweltbelange sind aufgrund des innerstädtischen Standorts und der nahezu vollständig überbauten Beschaffenheit des Plangebiets insbesondere im Hinblick auf Lärmimmissionen zu ermitteln gewesen.

Im Zuge der Entwicklung der Planung wurden dazu folgende Fachgutachten eingeholt:

- Im Rahmen einer durch die IBAS Ingenieurgesellschaft für Bauphysik, Akustik und Schwingungstechnik mbH, Bayreuth, erarbeiteten Immissionsprognose in Bezug auf Schall wurden unter Zugrundelegung eines (schalltechnisch ungünstigen) Nutzungsszenarios in Bezug auf die Tiefgaragenein- und -ausfahrt, den Lieferverkehr sowie für die geplanten Nutzungen üblicher Schallquellen (Lüftungsaggregate etc.) keine Überschreitungen der im Kerngebiet geltenden schalltechnischen Orientierungswerte nach der insoweit für das Bebauungsplanaufstellungsverfahren einschlägigen DIN 18005 festgestellt.
- Ebenso wurden im Rahmen der Schalluntersuchung die auf das innerhalb des Plangebiets zur Festsetzung vorgesehene Baugebiet einwirkenden Verkehrslärmimmissionen ermittelt und bewertet. Zum Schutz vor Verkehrslärmimmissionen aus dem Bereich der Mercatorstraße sind passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden zum Schutz von Räumen erforderlich, die für den dauernden Aufenthalt genutzt werden. Diese sind entsprechend den gutachterlichen Empfehlungen im Bebauungsplan durch eine Festsetzung umgesetzt, nach der Außenbauteile von zum dauernden Aufenthalt dienenden Räumen so auszuführen sind, dass sie ein Schalldämmmaß im Sinne der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" aufweisen, welches einem für die einzelnen Fassadenabschnitte spezifisch zeichnerisch bzw. textlich festgesetzten Lärmpegelbereich entspricht.
- Schließlich wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen der Nachweis geführt, dass auch außerhalb des Plangebiets durch die Änderung der Verkehrsanlage der Mercatorstraße infolge des vorgesehenen Rückbaus auf zwei Fahrspuren keine Erhöhung der Verkehrslärmemissionen erfolgen wird, so dass für die betroffenen Gebäude kein hierdurch bedingter Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen zum Schutz gegen Verkehrslärm entsteht.

6.2 Artenschutz

Im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung wurde durch das Fachbüro Hamann + Schulte, Gelsenkirchen, geprüft, ob ggf. durch zur Realisierung der Planung erforderlich werdende (vorübergehende oder dauerhafte) Einwirkungen auf innerhalb des Plangebiets vorhandene Bäume nachteilige Auswirkungen auf die europäischen Vogelarten und/oder Fledermäuse auftreten können. Dazu wurden die Bäume im Sommer 2011 fachgutachterlich auf das Vorhandensein von Horsten, Baumhöhlen und weiteren möglichen Versteckplätzen hin untersucht.

Im Rahmen der Untersuchungen konnten solche Strukturen nicht nachgewiesen werden. Von daher gehen die Gutachter davon aus, dass im Fall einer Realisierung der Planung keine Verstöße gegen relevante naturschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind.

7 Festsetzungen und Regelungen

7.1 Art der baulichen Nutzung (§9 Abs.1 Nr.1 BauGB)

7.1.1 Eignung des Baugebiets als Kerngebiet

- a) Das Baugebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird gemäß § 7 BauNVO als Kerngebiet (MK) festgesetzt. Diese Festsetzung entspricht dem vorhandenen städtebaulichen Bestand in der Umgebung des Plangebiets, soweit dieser nicht öffentlichen Nutzungen dient.

Die Stadt Duisburg unterstützt mit der vorliegenden Planung die qualitätvolle, auf zukünftige Anforderungen ausgerichtete (Weiter-)Entwicklung des Angebots an hochwertigen Flächen für Büronutzungen, Einzelhandel, Gastronomie und sonstige kerngebietstypische Nutzungen im östlichen Abschnitt der Königstraße. Auf diese Weise soll insbesondere auch die zwar bereits heute stark frequentierte, durch die bisher räumlich unübersichtlich gestaltete städtebauliche Situation am Hauptbahnhof aber deutlich in ihrer Attraktivität beeinträchtigte fußläufige Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem als ein Mittelpunkt der Innenstadt in den vergangenen Jahren neu entwickelten Bereich um den König-Heinrich-Platz städtebaulich gestärkt werden.

Auch werden mit der Planung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines mit kerngebietstypischen Nutzungen belegten funktionalen "Trittssteins" zwischen dem Haupteingang des Hauptbahnhofs und der nach Westen führenden Friedrich-Wilhelm-Straße geschaffen, der zu einer Aufwertung und Belebung insbesondere des östlichen Abschnitts dieser städtebaulich für Duisburg sehr bedeutsamen Achse beitragen kann.

Des Weiteren wird durch die Planung die "fußgängerfreundliche" Umgestaltung der nördlichen Mercatorstraße zwischen der Königsstraße und der Friedrich-Wilhelm Straße unterstützt.

Schließlich soll mit der Festsetzung des geplanten Kerngebiets der auf der Überdeckung der BAB 59 neu entstehende Bahnhofplatz gefasst und zu einer "ersten Adresse" in Duisburgs Innenstadt für hochwertige Büro- und Gewerbeflächen entwickelt werden.

- b) Das geplante Kerngebiet ist im Hinblick auf seine Integration in das System der Einzelhandelslagen in der Innenstadt von Duisburg insbesondere in seinem nördlichen,

unmittelbar an die Königstraße anschließenden Teil für Einzelhandelsnutzungen geeignet. Der Teil des Gebiets, der an der stark von Fußgängern frequentierten Achse zwischen dem Haupteingang des Hauptbahnhofes und der Friedrich-Wilhelm-Straße anschließt, ist sehr gut für gastronomische Nutzungen geeignet, die auch zu einer Belebung der geplanten Platzanlage auf dem "Deckel" der BAB 59 beitragen werden. Des Weiteren weist der Standort eine gute Eignung für Dienstleistungsnutzungen, Büros, Gastgewerbe etc. auf.

Das Gebiet ist insbesondere auch aufgrund seiner zukünftig weiterhin zu erwartenden Belastung durch Verkehrslärm nicht für eine intensive Wohnnutzung geeignet. Allerdings kann in Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung der dort anzusiedelnden Nutzungen u.U. auch eine – untergeordnete – Eignung des Standorts für Wohnnutzungen gegeben sein, soweit eine hinreichende Vorsorge gegen Verkehrslärmimmissionen gewährleistet ist.

Die für eine bauliche Nutzung zur Verfügung stehenden Flächen in diesem Bereich erfüllen somit sämtliche Voraussetzungen, um eine bauplanungsrechtliche Einordnung als Kerngebiet bejahen zu können.

Festgehalten sei in diesem Zusammenhang zudem, dass die mit der vorliegenden Bebauungsplanung überlagerten "alten" Bebauungspläne im wesentlichen gleichfalls Kerngebiets-Festsetzungen für das Plangebiet enthielten – und zwar, ohne dass in den "Bestandsplänen" irgendwelche Einschränkungen der Zulässigkeit von Einzelhandelsflächen enthalten sind.

Die Kerngebiets-Darstellung des Gebiets im Flächennutzungsplan lässt im Übrigen deutlich werden, dass eine entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan der langfristigen Konzeption der Stadt Duisburg entspricht. Die Festsetzung des Kerngebiets ist aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg entwickelt.

Aus städtebaurechtlichen Gründen ist im vorliegenden Fall kein Erfordernis für andere Baugebietsfestsetzungen – z.B. die Festsetzung eines Sondergebiets gemäß § 11 BauNVO – gegeben. Dem steht auch nicht entgegen, dass innerhalb von Kerngebieten grundsätzlich keine Steuerung des Einzelhandels durch die Festsetzung von Obergrenzen für die zulässigen Verkaufsflächen oder den Ausschluss von Sortimenten erfolgen darf. Denn im vorliegenden Fall besteht kein entsprechendes Regelungsbedürfnis. Schon aufgrund der Tatsache, dass das geplante Kerngebiet im Hinblick auf seinen flächenmäßigen Zuschnitt für die Entwicklung eines neuen Einzelhandelsschwerpunkts kaum geeignet ist, muss eine wesentliche Erhöhung des Bestands an Einzelhandelsflächen im Plangebiet zulasten vorhandener Flächenangebote in dessen Umgebung nicht erwartet werden.

Vorsorglich wird, um die Entstehung von disfunktionalen Strukturen jedenfalls zu verhindern, die keine für den Standort angemessene Nutzungsmischung aufweisen würden, durch eine vertikale Gliederung des Kerngebiets die Konzentration der Einzelhandelsflächen in dessen dafür besonders geeigneten Ebenen Erdgeschoss und 1. Obergeschoss sichergestellt.

Die somit innerhalb des Kerngebiets zukünftig vorhandenen und zulässigen Einzelhandelsflächen werden angesichts der in Duisburg auch in der Innenstadt nach wie vor bestehenden (insbesondere qualitativen) Ausstattungsdefizite benötigt. Sie sind auch im Hinblick auf die Einzelhandelsentwicklung an konkurrierenden Standorten als gut verträglich einzustufen.

Selbst bei einer Betrachtung des ungünstigsten anzunehmenden Planungsfalls, wie sie im Rahmen der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) im Zusammenhang mit der Entwicklung von Sondergebieten für den Einzelhandel zwingend gefordert wird, ergibt sich nichts Kritisches. Denn die Zulässigkeit von Einzelhandelsflächen wird im vorliegenden Bebauungsplan durch die erfolgte Gliederung des Kerngebiets zuverlässig beschränkt. Eine Erhöhung der Flächendimension der Einzelhandelsflächen gegenüber dem heutigen Bestand ist für die Zukunft schon aufgrund dieser Gliederung des Baugebiets auf ein in jedem Fall verträgliches Maß begrenzt.

- c) Die Umgrenzung des festgesetzten Kerngebiets entspricht dem "Fußabdruck" der in diesem Bereich zukünftig zu errichtenden baulichen Anlagen. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass das Gebäude – entsprechend seiner städtebaulichen Bedeutung – freistehend im öffentlichen Raum errichtet werden kann und keine dem Standort unangemessenen Einfriedungen (Abzäunungen etc.) ausgebildet werden. Die Kontur des Baugebiets zeichnet dabei auch den Umriss eines Windfangs im Bereich des Haupteingangs an der Mercatorstraße nach.
- d) Die Lage des Plangebiets entspricht den gegebenen städtebaulichen Erfordernissen insbesondere auch dort, wo durch die Planung die bauliche Nutzung von Teilflächen der Mercatorstraße für städtebaurechtlich vorbereitet wird.

Die Mercatorstraße ist im Bereich des Plangebiets seit dem Neubau des Hauptbahnhofs in den 1930er Jahren auf ihrer Ostseite "anbaufrei" und somit Teil der unbebauten Fläche vor dem neuen Empfangsgebäude gewesen.

In Zukunft soll auf dem die Königstraße umschließenden Straßenring, zu dem auch die Mercatorstraße gehört, der Anteil des Durchgangsverkehrs weiter vermindert sowie die Verkehrslast insgesamt reduziert werden. Ebenso sollen vor allem Kreuzungspunkte mit wichtigen Fußgängerachsen im Zentrum von Duisburg "querungsfreundlich" umgestaltet werden. Des Weiteren sollen überdimensionierte Straßenquerschnitte, die für den verbleibenden Verkehr nicht benötigt werden, reduziert und für die Aufwertung des Stadtraums genutzt werden.

Dies betrifft auch den im Plangebiet der vorliegenden Bebauungsplanänderung gelegenen Abschnitt der Mercatorstraße zwischen der Königstraße und der Friedrich-Wilhelm-Straße, der zum Zeitpunkt der Aufstellung der Änderungsplanung noch vierstreifig für Fahrgeschwindigkeiten bis 50 km/h ausgebaut ist. Zukünftig soll die Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen reduziert werden. Des Weiteren sollen in beiden Richtungen Radfahrstreifen angelegt werden, die im Einsatzfall von Polizei- und Rettungsfahrzeugen auch als "Ausweichraum" für Pkw genutzt werden können, so dass Behinderungen der Einsatzfahrzeuge vermieden werden. Unmittelbar nördlich des Plangebiets soll eine "Fußgängerfurt" über die Mercatorstraße geschaffen werden, welche die Königstraße mit dem neu zu schaffenden Bahnhofsvorplatz auf direktem Weg verbindet. Der südlich anschließende Abschnitt der Mercatorstraße soll fußgängerfreundlich mit breiten Gehwegen umgebaut werden.

Infolge der geplanten Umbauten werden wesentliche Teile der heute vorhandenen Straßenflächen zukünftig als solche nicht mehr benötigt und können – nach einer straßenrechtlichen Entwidmung – für die beabsichtigte Entwicklung eines mit kerngebietstypischen Nutzungen belegten Gebäuderiegels zur Verfügung stehen.

Der Planung steht dabei auch nicht entgegen, dass die für den Umbau und die Entwidmung der Straße erforderlichen Verfahren zum Zeitpunkt der Erarbeitung der vorliegenden Änderungsplanung zwar inhaltlich vorbereitet, jedoch noch nicht förm-

lich eingeleitet sind. Denn diese Verfahren können nicht vorlaufend vor der städtebaulichen Planung erfolgen, da sie inhaltlich auf deren Ergebnissen aufbauen.

Um dabei die insbesondere im Hinblick auf die Erforderlichkeit der Planung i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB dennoch notwendige enge Verzahnung zwischen dem vorliegend begründeten städtebaurechtlichen Bebauungsplanaufstellungsverfahren mit den parallel dazu zu führenden Planungen zum Umbau der Mercatorstraße und zur Entwidmung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen zu gewährleisten, wird durch eine bedingte Festsetzung geregelt, dass die zur Bestimmung der Art und des Maßes der Nutzung des geplanten Baugebiets relevanten Festsetzungen erst dann in Kraft treten, wenn die das Baugrundstück betreffenden straßenrechtlichen Verfahren abgeschlossen sind.

7.1.2 Zulässige Nutzungen (§ 7 Abs. 2 BauNVO)

7.1.2.1 Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans weist aufgrund seiner zentralen Lage und insbesondere auch wegen seiner optimalen Anbindung sowohl an das Straßennetz als auch die Schienen- und Busverkehrsnetze in der Duisburger Innenstadt eine ausgezeichnete Eignung als Standort für Büronutzungen jeder Art auf.

Ein Bedarf für entsprechende Nutzungen ist in Duisburg (auch aktuell in jüngster Zeit) in einem durchaus hohen Maß gegeben. Dies ist auch darin begründet, dass der Großteil der (dennoch) vorhandenen leer stehenden Büroflächen – gerade auch in der Innenstadt – ein unterdurchschnittliches Qualitätsniveau aufweist und solche Räume am Markt kaum mehr nachgefragt werden. Entsprechend kann eine bestehende Nachfrage nach hochwertigen Büroflächen zurzeit teilweise nicht bedient werden. Vor diesem Hintergrund ist in jüngerer Zeit in Duisburg sowohl ein Anstieg der Neubautätigkeit als auch eine Steigerung der erzielbaren Spitzenmieten zu verzeichnen gewesen.

Insbesondere wird seitens des internationalen Unternehmens, mit dem die Stadt Verhandlungen über den Kauf der zukünftigen Baugebietsflächen führt, beabsichtigt, den Sitz der deutschen Niederlassung in das dort zu errichtenden Gebäude zu verlegen.

Angesichts dessen kann davon ausgegangen werden, dass eine dauerhafte Nachfrage gerade nach hochwertigen Büroflächen und vergleichbaren Nutzungen wie z.B. Praxisräumen im Plangebiet in einem hinreichenden Umfang gegeben ist und sein wird.

7.1.2.2 Einzelhandelsbetriebe

Die Stadt Duisburg weist nach wie vor deutliche Funktionsschwächen hinsichtlich ihrer oberzentralen Funktion auf. Dies betrifft sowohl die Ausstattung mit Dienstleistungen insgesamt als auch das Angebot von Einzelhandelsnutzungen, gerade auch in der Innenstadt. Im Vergleich zu benachbarten Oberzentren, aber auch Mittelzentren wie Mülheim a.d. Ruhr, Oberhausen usw. stellt sich die Situation für Duisburg trotz erreichter deutlicher Verbesserungen – etwa der Realisierung des Forum-Projekts am König-Heinrich-Platz – als weiterhin ungünstig dar. Die Stadt Duisburg hat im Vergleich zu den anderen Oberzentren im Ballungsraum Ruhrgebiet eine

gravierend unterdurchschnittliche Kaufkraft- und Umsatzkennziffer sowie eine wesentlich geringere Verkaufsfläche pro 1.000 Einwohner.

U.a. mit der Aufstellung dieses Bebauungsplans unterstützt die Stadt Vorhaben, die darauf gerichtet sind, die bisherigen strukturellen Defizite des innerstädtischen Einzelhandels abzubauen. Hier verhilft sie insbesondere zu einer Stärkung des Einzelhandelsschwerpunktes entlang der Königstraße zwischen Hauptbahnhof und Steinscher Gasse.

Der Standort ist nach Maßgabe aller relevanten rechtlichen, insbesondere landesplanungsrechtlichen, Vorgaben besonders gut geeignet, Einzelhandelsunternehmen, gerade auch mit innenstadtrelevanten Sortimenten, aufzunehmen. Regelungsbedarfe im Hinblick auf die zulässigen Sortimente bestehen an diesem Standort daher nicht.

Um eine Einfügung des innerhalb des Plangebiets zulässigen Einzelhandels in dessen Umgebung – insbesondere im Hinblick auf durch den Einzelhandel verursachten Verkehr und die damit verbundenen Emissionen, aber auch unter Berücksichtigung der vergleichsweise kleinteiligen Einzelhandelsstruktur in diesem Bereich der Innenstadt – zu gewährleisten, soll innerhalb des festgesetzten MK eine wirksame Begrenzung der zulässigen Einzelhandelsnutzung sicher gestellt werden. Dies kann vorliegend sachgerecht insbesondere durch eine vertikale Gliederung des festgesetzten Kerngebiets gemäß § 1 Abs. 4 und 7 BauNVO i.V.m. § 9 Abs. 3 BauGB erreicht werden:

In dem festgesetzten Kerngebiet MK sind gemäß § 1 Abs. 7 Nr. 1 BauNVO Einzelhandelsbetriebe nur im Erdgeschoss sowie im 1. Obergeschoss zulässig.

Die erforderlichen besonderen städtebaulichen Gründe für diese Festsetzung sind im Hinblick auf die konkrete Situation gegeben. Durch die Festsetzung wird die Entwicklung von Einzelhandel auf ein Maß begrenzt, das einerseits der städtebaulichen Zielsetzung der Entwicklung einer insbesondere auch für Fußgänger attraktiven Nutzungsstruktur in dem Baugebiet entspricht und von dem andererseits keine wesentlichen Kaufkraftabflüsse von anderen Standorten innerhalb der Innenstadt von Duisburg oder gar aus anderen Gebieten zu erwarten sein wird.

7.1.2.3 Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten; sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe; Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke

Eine positive Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandelsangebots kann nicht allein durch die Schaffung von Einzelhandelsflächen gesichert werden, sondern bedarf ergänzend einer qualitativen "Aufwertung" der Einkaufsumgebung insbesondere durch die Entwicklung von Flächen für die Gastronomie und auch ergänzende Freizeitangebote, wie z.B. Fitness-Studios. Derartige Nutzungen sind als Schank- und Speisegaststätten, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe oder z.B. als Anlagen für kulturelle oder sportliche Zwecke im Geltungsbereich des Bebauungsplans grundsätzlich zulässig.

Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten übt regelmäßig ungünstige Wirkungen auf die für diesen Standort gewünschte Entwicklung hochwertiger Büro- und Einzelhan-

delsflächen aus. Dies gilt insbesondere für Spielhallen sowie für "Rotlichtgewerbe" in jeder Form, dessen typische Betriebsformen städtebaurechtlich teilweise als Vergnügungsstätten, teilweise auch als "sonstiges nicht wesentlich störendes Gewerbe" einzustufen sind.

Um die gewünschte Entwicklung eines vielfältig strukturierten Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandorts im Geltungsbereich des Bebauungsplans nachhaltig zu sichern, werden für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Spielhallen sowie "Rotlichtbetriebe" allgemein ausgeschlossen:

In dem festgesetzten Kerngebiet MK sind folgende Nutzungen gemäß § 1 Abs. 5 in Verbindung mit Abs. 9 BauNVO unzulässig: Vergnügungsstätten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO und sonstige nicht oder nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO, soweit es sich um Betriebe mit ausschließlich oder überwiegend Sexdarbietungen, Sexshops mit Darbietungen, Bordelle und Einrichtungen handelt, deren Zweck auf die Darstellung oder auf die Durchführung von Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist.

Beschränkungen für andere Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie "sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe" sind für den Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht erforderlich. Sie erfolgen daher nicht.

7.1.2.4 Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, sonstige Wohnungen

Beschränkungen der Zulässigkeit von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind nicht erforderlich und erfolgen daher nicht.

Für sonstige Wohnungen wird die Zulässigkeit wie folgt geregelt:

Wohnungen sind nur oberhalb des 1. Obergeschosses ausnahmsweise zulässig.

Die vorstehende Regelung stellt eine Konkretisierung der Vorschrift gemäß § 7 Abs. 3 Ziff. 2 BauNVO dar, nach der "sonstige" Wohnungen, die innerhalb des festgesetzten Kerngebiets nicht regelmäßig zulässig sind, in diesem ausnahmsweise zugelassen können. Diese gesetzliche Regelung wird durch die Beschränkung der ausnahmsweisen Zulassungsfähigkeit auf Gebäudeebenen, die oberhalb des 1. Obergeschosses liegen, an die örtlich gegebenen Rahmenbedingungen angepasst. Im Erdgeschoss sowie auch im 1. Obergeschoss sollen Wohnungen generell ausgeschlossen werden, da diese Bereiche für hochwertige Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen in besonderem Maß geeignet sind und daher diesen vorbehalten bleiben sollen.

Soweit untergeordnete Teile der baulichen Anlagen innerhalb des Kerngebiets – etwa im Bereich eines Staffelgeschosses – für Wohnzwecke genutzt werden sollen und ein ausreichender Immissionsschutz gewährleistet ist, kann dieses mit den städtebaulichen Entwicklungszielen für das Gebiet vereinbar sein, so dass ein städtebauliches Erfordernis für einen vollständigen Ausschluss von Wohnnutzungen auch oberhalb des 1. Obergeschosses nicht besteht. Dieser erfolgt daher nicht.

7.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs.1 Nr.1 BauGB)

7.2.1 Festsetzungen gemäß § 16 BauNVO

Das Maß der baulichen Nutzung ist in dem festgesetzten Kerngebiet MK gemäß § 16 BauNVO durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) sowie der maximal zulässigen Gebäudehöhen geregelt. Der gesonderten Festsetzung einer GFZ sowie von zulässigen Geschosshöhen bedarf es nicht.

7.2.1.1 Grundflächenzahl (GRZ)

Die zulässige Überbauung der in dem festgesetzten Baugebiet vorhandenen Grundflächen wird als Grundflächenzahl mit einem Maß von 1,0 festgesetzt. Die Erforderlichkeit der insofern zulässigen vollständigen Überbauung der Baugrundstücke ergibt sich zum einen aus dem Zuschnitt des Baugebiets, das so schmal ist, dass es keinen Raum für die Ausbildung von privaten Außenflächen bietet, und zum anderen aus der städtebaulichen Zielsetzung, den Gebäudekomplex als "Solitär" in Form eines langgestreckten Riegels mit direktem Anschluss sowohl an die Mercatorstraße als auch den zukünftigen Bahnhofsvorplatz anzuordnen.

Die festgesetzte GRZ überschreitet die gemäß § 17 BauNVO regelmäßig geltende Obergrenze für die Grundflächenzahl in Kerngebieten nicht.

7.2.1.2 Höhe der baulichen Anlagen

Für das festgesetzte Kerngebiet sind zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung neben GRZ und auch Gebäudehöhen festgesetzt. Im Einzelnen sind für durch Baugrenzen umschriebene Teilflächen des festgesetzten Kerngebiets folgende Höhenfestsetzungen zeichnerisch und textlich im Bebauungsplan verankert:

Eine Überschreitung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhe durch untergeordnete Dachaufbauten (Konstruktionselemente, Werbeanlagen, haustechnische Anlagen und Glasaufbauten) bis zu 4,0 m ist auf maximal 50% der Grundfläche zulässig. Die Überschreitung durch Abgasschornsteine sowie durch Maste oder Antennen mit einer Grundfläche unter 0,5 m² ist bis zu 6,0 m zulässig.

Es ist sowohl eine Mindest- als auch eine maximale Gebäudehöhe festgesetzt. Der Abstand zwischen den diesbezüglich festgesetzten Zahlenwerten ergibt sich zum einen aus der architektonischen Konzeption, die bei der Entwicklung der Festsetzungen zugrundegelegt worden ist. Denn in dieser ist vorgesehen, den Mittelteil des Gebäudes gegenüber seinen städtebaulich prägnanten "Köpfen" im Norden und im Süden niedriger auszuführen, um auf diese Weise zu einer architektonischen Belebung insbesondere der langen Fassade gegen den neuen Bahnhofplatz zu gelangen. Zum anderen ermöglichen die festgesetzten Höhenmaße die Ausbildung des Gebäudes mit Geschosshöhen, welche auf die spezifische, zum Zeitpunkt der Planaufstellung noch nicht abschließend feststehende Nutzung des zukünftigen Gebäudes "maßgeschneidert" zugeschnitten werden können.

Diese Festsetzungen genügen den bestehenden Regelungserfordernissen betreffend die zulässigen Gebäudehöhen. Durch sie wird eine Dimensionierung des Gebäudes in einer den städtebaulichen Erfordernissen einerseits der Entwicklung einer hinreichend kräftigen Raumkante des neuen Bahnhofplatzes im Westen sicherge-

stellt, andererseits ein Einfügen an die durch fünf- bis siebengeschossige Strukturen geprägte Umgebung an der nördlichen Mercatorstraße und den Ecksituationen zur Königstraße und der Friedrich-Wilhelm-Straße sichergestellt.

7.2.1.3 Geschossfläche

Die Festsetzung einer Geschossflächenzahl erfolgt nicht. Das Maß der baulichen Nutzung wird, wie dargelegt, durch die im Bebauungsplan enthaltenen Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen und den zulässigen Gebäudehöhen geregelt.

Den diesbezüglichen Festsetzungen steht nicht entgegen, dass die sich rechnerisch ergebende potentielle Geschossflächenzahl für das Gebiet die gemäß § 17 BauNVO regelmäßig einzuhaltende Obergrenze für die GFZ in Kerngebieten von 3,0 überschreitet. Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO ist die Überschreitung im vorliegenden Fall jedoch zulässig, da sie

- aus besonderen städtebaulichen Gründen erforderlich ist,
- durch Umstände ausgeglichen ist, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, und
- sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Das Erfordernis der Überschreitung der Regelobergrenze von 3,0 ist bereits im Rahmen der Aufstellung der ursprünglichen Fassung des Bebauungsplans Nr. 1009 A der Stadt Duisburg berücksichtigt worden. In diesem ist für das Kerngebiet zwischen dem geplanten Bahnhofsvorplatz und der Mercatorstraße eine GFZ von 4,0 festgesetzt worden.

Da aber auch die festgesetzte GFZ von 4,0 für sich genommen nicht für ein Gebäude mit der aus städtebaulichen Gründen erforderlichen Höhe ausreichend gewesen wäre, wurde zusätzlich festgesetzt, dass die zulässige Geschossfläche und die zulässige Baumasse gemäß § 21a Abs. 5 BauNVO um die Fläche von notwendigen Garagen unter der Geländeoberfläche zu erhöhen sind. Auf diese Weise wäre es bei einer zweigeschossigen Tiefgarage möglich, innerhalb des Baugebiets ein sechsgeschossiges Gebäude zu errichten, bei dem die Grundfläche jedes Geschosses der Größe des Baugebiets entsprochen hätte.

Im Rahmen der vorliegenden Änderungsplanung soll die in der ursprünglichen Planfassung enthaltene Regelung dahingehend modifiziert werden, dass auf die Festsetzung einer GFZ insgesamt verzichtet wird.

Dies ist vorliegend insbesondere deshalb geboten, weil die aus städtebaulichen Gründen zur räumlichen Fassung der Mercatorstraße wie auch des zukünftigen Bahnhofplatzes erforderliche Bauhöhe in jedem Fall eine Überschreitung der Regelobergrenze des § 17 BauNVO erforderlich macht.

Die hierfür nach dem Gesetz erforderlichen städtebaulichen Gründe für die so erfolgende Zulassung einer erhöhten Grundstücksausnutzung ergeben sich aus der planerischen Zielsetzung einer angemessen hoch dimensionierten stadträumlichen Fassung des neuen Bahnhofplatzes. Dabei soll insbesondere auch die Bauhöhe der Bestandsbauten an der Mercatorstraße nicht unterschritten werden.

Diese Ziele können aufgrund der vorgesehenen "Freistellung" des Baukörpers innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, infolge der das Baugrundstück vollständig zu überbauen ist, nur bei einer Überschreitung der "Regel-Obergrenze" für die GFZ von 3,0 erreicht werden. Denn diese würde allenfalls für die Errichtung eines Gebäudes mit drei Vollgeschossen ausreichen.

Das Erfordernis der Überschreitung einer GFZ von 3,0 gilt umso mehr, als in den umliegenden Straßenraum hineinkragende Gebäudeteile bei der Berechnung der Geschossfläche berücksichtigt werden müssen. Dies führt zu einer "Entkoppelung" der erreichbaren Geschossfläche im Verhältnis zu der baulich in Anspruch genommenen Grundstücksfläche.

Im Rahmen der gebotenen Abwägung zwischen einerseits einer Einhaltung der nach § 17 Abs. 1 Spalte 3 BauNVO regelmäßig maximal zulässigen Obergrenze der baulichen Ausnutzung und andererseits der im Bebauungsplan festgesetzten, die innerstädtischen Gegebenheiten berücksichtigenden erhöhten baulichen Verdichtungsmöglichkeit, wird der letzteren der Vorrang eingeräumt, da sie den städtebaulichen Zielvorstellungen entsprechen und auch aus den vorstehend dargelegten besonderen städtebaulichen Gründen notwendig sind.

Ungesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entstehen nicht. Die Festsetzungen erlauben die Errichtung eines allseitig freistehenden und gut belichteten Gebäudes. Die dabei realisierbaren Gebäudemassen stehen in einem ausgewogenen Verhältnis zu den umgebenden Freiräumen, so dass eine übermäßige Nutzungsverdichtung in dem Gebiet nicht zu erwarten ist.

Nachteilige Auswirkungen auf Nachbargrundstücke – etwa durch die Verschattung von Wohnungen – ergeben sich durch den Verzicht auf die Festsetzung einer GFZ nicht. Diese können wirksam nicht durch die Festsetzung einer geringeren GFZ, sondern allein – wie es im Rahmen dieses Bebauungsplans geschieht – durch die Verankerung von Höhenbeschränkungen auf ein verträgliches Maß begrenzt werden.

Verkehrliche Belange ebenso wie sonstige öffentliche Belange, die der aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplans realisierbaren Geschossfläche entgegenstünden, bestehen nicht.

7.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche, Baugrenzen, Baulinien (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. §§ 22 und 23 BauNVO)

Entsprechend dem vorhandenen städtebaulichen Bestand sowohl innerhalb des Plangebiets als auch in dessen weiterer Umgebung ist für das Kerngebiet die geschlossene Bauweise festgesetzt, so dass Gebäude ohne seitliche Grenzabstände zu errichten sind.

Innerhalb des festgesetzten Kerngebiets stehen sämtliche Grundstücksflächen für eine Bebauung zur Verfügung. Die Freihaltung von Grundstücksbereichen z.B. für die Erschließung von zulässigen baulichen Anlagen ist nicht erforderlich, da alle diesbezüglich benötigten Flächen als öffentliche Verkehrsflächen bzw. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt sind. Die Baugrenzen im Erdgeschoss entsprechen daher der Begrenzung des für eine Bebauung vorgesehenen Grundstücks.

Der Bebauungsplan steht gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO einem Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß nicht entgegen.

Im Bereich der Verlängerung der Straße "Am Buchenbaum" ist innerhalb der in geschlossener Bauweise überbaubaren Grundstücksfläche des MK-Gebiets ein ebenerdiger Durchgang durch das Gebäude mit einer Mindestbreite von 4,0 m und einer lichten Durchgangshöhe von min. 4,5 m als für Fußgänger begehbare Verbindung zwischen der Mercatorstraße und dem Bahnhofsvorplatz zulässig.

Durch die Festsetzung wird die Herstellung einer Verbindung zwischen der Mercatorstraße und dem neuen Bahnhofplatz in Form eines Durchgangs durch den Sockel des Gebäudes ermöglicht. Diese Verbindung dient insbesondere einer möglichst intensiven Einbindung des geplanten Gebäuderiegels in den öffentlichen Raum. Dabei folgt die Aufnahme der Straße "Am Buchenbaum" auch dem Ziel, den geplanten Bahnhofplatz fußgängerfreundlich möglichst gut mit dem vorhandenen Wegenetz in dessen Umgebung zu verbinden.

Als überbaubarer Bereich oberhalb einer Höhe von 38,00 m NHN (entsprechend etwa 4,3 m oberhalb der mittleren Geländehöhe) gilt die in den Nebenzeichnungen 1 und 2 festgesetzte Baugrenze. Auskragungen oberhalb von Verkehrsflächen sind so auszubilden, dass in einem seitlichen Abstand von 1,5 m oder weniger zu Fahrbahnen eine lichte Höhe von mindestens 4,7 m freigehalten wird. Im Übrigen ist oberhalb von Verkehrsflächen eine lichte Höhe von 4,5 m freizuhalten. In den Auskragungsbereichen sind aus statischen Gründen erforderliche Stützen innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen als Ausnahme gemäß § 31 Abs. 1 BauGB nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde zulässig.

Hierdurch soll die Realisierung von Auskragungen an den städtebaulich wirksamen Fassaden an der Königstraße und in Richtung der Achse zwischen dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs und der Friedrich-Wilhelm-Straße ermöglicht werden. Diese Auskragungen sind ein wesentlicher Bestandteil des der Änderungsplanung zu Grunde liegenden städtebaulichen Konzepts.

Das "Hereinragen" der Baumassen in den Luftraum über der Mercatorstraße dient dem städtebaulichen Ziel einer "Verlängerung" der Hauptachse der Innenstadt in Richtung des neuen Bahnhofplatzes.

Am südlichen "Kopf" des Baufelds wird durch die im Erdgeschoss zurückgesetzte Baugrenze gesichert, dass an den stark frequentierten Verbindungen zwischen dem Haupteingang des Hauptbahnhofgebäudes und der Friedrich-Wilhelm-Straße sowie zwischen dem neuen Bahnhofplatz und dem innerhalb des Plangebiets gelegenen Teil der Mercatorstraße großzügige Flächen für Fußgänger freigehalten werden. Aufgrund ihrer Südausrichtung weisen diese Flächen eine potentiell hohe Aufenthaltsqualität auf, was ihre Ausgestaltung als Verweilraum rechtfertigt.

Die geplante Auskragung des Gebäudes im Süden entspricht dem auf der gegenüberliegenden Seite der Mercatorstraße vorhandenen Rücksprung des IHK-Komplexes an der Ecke Friedrich-Wilhelm-Straße.

Durch die Festsetzung wird an den betroffenen Verkehrsflächen die Freihaltung einer lichten Höhe von mindestens 4,7 m oberhalb von Fahrbahnen und 4,5 m im Übrigen gewährleistet, so dass die bestimmungsgemäße Nutzung der betreffenden Flächen nicht beeinträchtigt ist. Bei einem Einbau von Stützen in den Bereich der öf-

fentlichen Verkehrsfläche, der nur mit Zustimmung der Straßenbehörde im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Vertrags zugelassen werden kann, ist ein ingenieurmäßiger Nachweis der Sichtbeziehungen erforderlich.

7.4 Verkehrsflächen (§ 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB)

7.4.1 Mercatorstraße

Im Bebauungsplan 1009 A in der ursprünglichen Fassung wie auch in der Fassung der vorliegenden Änderungsplanung ist die Mercatorstraße, soweit sie nicht durch das geplante Kerngebiet in Anspruch genommen ist, als Verkehrsfläche festgesetzt.

Die Mercatorstraße ist, wie ausgeführt, in ihrem nördlichen Abschnitt von den geplanten Maßnahmen für eine Aufwertung und fußgängerfreundliche Umgestaltung der Innenstadt betroffen.

Nach dem derzeitigen Stand der Planung sollen insbesondere der Verkehr zukünftig zweistreifig (bisher: vierstreifig) geführt und eine "Fußgängerfurt" zwischen dem östlichen Ende der Königstraße und dem geplanten neuen Bahnhofplatz entwickelt werden. Die Fahrgeschwindigkeiten sollen straßenverkehrsrechtlich auf 30 km/h oder weniger begrenzt werden. Die Entwicklung eines formellen verkehrsberuhigten Bereiches (Z. 325 VzKat), wie sie etwa im Zuge der Landfermannstraße vor dem Stadttheater besteht, ist aufgrund des dichten Linienbusverkehrs auf der Mercatorstraße nicht vorgesehen. Zwischen der Fahrbahn mit je Fahrtrichtung einer Kfz-Spur sowie einem Fahrradstreifen und dem festgesetzten Kerngebiet ist eine breite Gehwegfläche vorgesehen, in die Straßenbäume integriert werden können.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung der vorliegenden Änderungsplanung sind die Planungen für den Ausbau der Mercatorstraße noch nicht abgeschlossen. Allerdings ist davon auszugehen, dass die festgesetzten Verkehrsflächen in jedem Fall ausreichend für die Realisierung der geplanten Umbauten sind.

Belange des öffentlichen Personennahverkehrs – insbesondere im Zusammenhang mit der Sicherstellung einer bevorrechtigten Befahrung des betreffenden Abschnitts der Mercatorstraße zur Aufrechterhaltung einer guten Verkehrsqualität – sowie der Feuerwehr bezüglich einer zügigen Befahrung der Straße im Einsatzfall werden im Rahmen der Erarbeitung der Ausbauplanung festgelegt.

7.4.2 Bahnhofplatz

Derzeit sind die Rohbauarbeiten an der Überdeckung der BAB 59 zwischen der Überführung Königstraße und dem Portsmouthplatz abgeschlossen. Auf dem "Deckel" soll ein abwechslungsreich gestalteter und vielfältig nutzbarer Bahnhofplatz neu entstehen. Die Erarbeitung einer entsprechenden Planung wird zurzeit vorbereitet.

Der (zukünftige) Bahnhofplatz wird im Westen durch das festgesetzte Kerngebiet begrenzt. Die der Platzanlage zugehörigen Verkehrsflächen sind zeichnerisch als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Fußgängerbereich – festgesetzt.

7.4.3 Private Verkehrsfläche

Der Stellplatzbedarf für das Kerngebiet soll durch die Errichtung einer Tiefgarage gedeckt werden. Betreffend die mögliche Lage der der Ein- und Ausfahrt dienenden Rampe wurden drei unterschiedliche Varianten – unter Zugrundelegung von zwei Parkebenen – architektonisch bis zur Ebene des Vorentwurfs durchgearbeitet und im Hinblick auf ihre städtebaulichen Auswirkungen untersucht und bewertet. Als mögliche Alternativen wurden eine Lage der Ein- und Ausfahrt wie folgt untersucht:

- parallel zu dem Gebäuderiegel in den Seitenstreifen der Mercatorstraße integriert,
- an der Mercatorstraße unmittelbar südlich des Durchgangs in Verlängerung der Straße "Am Buchenbaum" integriert in das Gebäude,
- südlich außerhalb des Baufeldes integriert in die Platzgestaltung.

Eine Realisierung der Variante mit parallel zur Mercatorstraße ausgerichteten Rampen ist aufgrund der erforderlichen Fahrbahnbreiten nicht bzw. nur unter Inkaufnahme erheblicher Einschränkungen der Gehwege in diesem Bereich realisierbar. Die angestrebte Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Abschnitt der Mercatorstraße würde nicht erreicht werden können.

Die Integration der Rampen in das Gebäude u.a. infolge einer durch das Tor der Anlage verursachte "Unterbrechung" der Lauflage an der Mercatorstraße sowie die wesentliche Teile der Erdgeschossflächen einnehmenden Rampenanlage, die einer Nutzung etwa der an dem geplanten Durchgang durch das Gebäude gelegenen Flächen für attraktive Nutzungen wie z.B. Läden wesentlich erschweren würde, nachteilige Auswirkungen auf den öffentlichen Raum in der Mercatorstraße haben. Diese Variante wurde daher ebenfalls als nicht geeignet erachtet.

Die Anordnung der Tiefgaragenzufahrt und ihre gestalterische Integration in die Platzanlage werden nach sorgfältiger Abwägung der relevanten Gesichtspunkte der städtebaulichen Planung für die vorliegende Änderungsplanung zu Grunde gelegt. Ausschlaggebend hierfür sind insbesondere folgende Faktoren:

- Die Lage des Rampenbauwerks in der Nähe des Knotens Mercatorstraße / Friedrich-Wilhelm-Straße bedingt, dass eine Einfahrt in die Tiefgarage aus der Mercatorstraße von Norden kommend sowie eine Ausfahrt in Richtung Süden voraussichtlich nicht möglich sind. Dies wird in Anbetracht der in der Tiefgarage erforderlichen und realisierbaren relativ geringen Stellplatzzahlen von in jedem Fall deutlich unter 140 Plätzen als aus verkehrstechnischer Sicht unkritisch erachtet.
- Bei einer nicht angepassten Gestaltung der Anlage können sich Beeinträchtigungen der städtebaulichen und stadträumlichen Qualität des unmittelbar südlich an das Gebäude anschließenden Platzbereichs ergeben. Vor diesem Hintergrund ist eine sorgfältige Integration der Zufahrt in den neugestalteten Bahnhofplatz erforderlich. Regelungen zur Sicherung der erforderlichen Qualitäten können zwischen der Stadt und dem Bauherrn des geplanten Gebäudes im Rahmen öffentlich-rechtlicher und/ oder privatrechtlicher Vereinbarungen (etwa im Rahmen des Grundstückskaufvertrags) verbindlich herbeigeführt werden.
- Potentielle nachteilige Auswirkungen der in den Platz integrierten Rampenanlage auf die Laufwegebeziehungen zwischen der (nördlichen) Mercatorstraße und der Verbindung zwischen der Friedrich-Wilhelm-Straße und dem Haupteingang des Bahnhofsgebäudes werden durch ein "Hereinziehen" des Sockels des geplanten

Gebäudes ausgeschlossen, so dass ein großzügig dimensionierter Durchgang zwischen dem Platz und der Mercatorstraße verbleibt. Das Zurücksetzen des Gebäudesockels ist im Rahmen der vorliegenden Änderungsplanung durch entsprechende Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen städtebaurechtlich abgesichert.

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen ist im Bebauungsplan der für die Rampeanlage benötigte Teil der Platzfläche als private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Tiefgarage" festgesetzt.

Im Zuge der Festsetzung der privaten Verkehrsfläche wird außerdem festgesetzt, dass innerhalb der betreffenden Fläche außer der eigentlichen Ein- und Ausfahrtsrampe auch dieser zugehörige gestalterische und konstruktive Elemente – etwa in Form eines Einhausungsbauwerks – zulässig sind. Dazu wird die private Verkehrsfläche durch folgenden Einschrieb näher bestimmt:

Private Verkehrsfläche (zulässig: Tiefgaragenein- und –ausfahrtsrampe sowie zugehörige konstruktive und gestalterische Elemente)

Da das planerische Ziel einer Integration der Tiefgaragenrampe in die umgebenden Verkehrsflächen betont werden soll, erfolgt die aus städtebaurechtlicher Sicht ebenfalls denkbare Festsetzung einer Kerngebietsfläche in diesem Bereich dagegen nicht.

7.4.4 Flächen für erforderliche Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Tiefgaragen sind innerhalb des Baugebiets MK sowie der festgesetzten privaten Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "TGa" allgemein zulässig. Die Unterbauung öffentlicher Verkehrsflächen durch Tiefgaragen ist mit Zustimmung des Straßenbaulastträgers zulässig.

Innerhalb des Baugebiets MK sind Stellplätze ausschließlich in Tiefgaragen zulässig.

Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage ist nur im Bereich der im Bebauungsplan festgesetzten privaten Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung "TGa" zulässig.

Die Unterbauung öffentlicher Verkehrsflächen ist für die Herstellung einer Verbindung zwischen der Ein- und Ausfahrtsrampe, die außerhalb des geplanten Baugebiets im Bereich der Platzfläche angeordnet werden soll, und der eigentlichen Tiefgarage in den Untergeschossen des geplanten Baukörpers erforderlich. Die exakte Lage des Verbindungsbauwerks sowie anderer ggf. anderer unterirdischer Bauteile außerhalb des Baugebiets kann erst auf der Grundlage einer detaillierten Straßenausbauplanung festgelegt werden, die zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Bebauungsplans noch nicht vorliegt. Vor diesem Hintergrund wird (klarstellend) festgesetzt, dass eine Unterbauung von Straßenflächen für das geplante Tiefgaragenbauwerk nur mit Zustimmung der Stadt Duisburg als Straßenbaubehörde zulässig ist. Hierüber ist der Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrags mit der Straßenbaubehörde erforderlich.

Oberirdische Stellplätze werden aus stadtgestalterischen Gründen für das Baugebiet ausgeschlossen. Dieses soll vollständig einer Nutzung als Geschäftsgebäude zugeführt werden.

Durch Verpflichtung zur Nutzung der privaten Verkehrsfläche "TGa" als Tiefgaragenein- und Ausfahrt wird sichergestellt, dass die "Laufwege" entlang des innerhalb des Baugebiets neu entstehenden Gebäudekomplexes an der Mercatorstraße im Sinn der unter 7.4.3 beschriebenen städtebaulichen Zielsetzung nicht durch die Anordnung von Zufahrten in diesem Bereich beeinträchtigt wird.

7.4.5 Bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB

- a) Zur Realisierung der Überbauung von gewidmeten Straßenverkehrsflächen, die auf der Grundlage dieses Bebauungsplans zugelassen werden soll, ist deren Einziehung im straßenrechtlichen Sinne erforderlich. Die Einziehung der zu überbauenden Teile der Verkehrsflächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans kann gemäß § 7 Abs. 2 Satz 1 des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) vorgenommen werden, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind.

Die straßenrechtlichen Voraussetzungen für eine Entwidmung von öffentlichen Verkehrsflächen liegen dann vor, wenn die betreffenden Flächen keine Verkehrsbedeutung mehr haben oder ein überwiegendes öffentliches Interesse gegeben ist, wenn also die Einziehung zur Förderung des Wohls der Allgemeinheit erfolgt. Es ist ausreichend, wenn eine der Voraussetzungen zur Einziehung gegeben ist.

Die Planung zur teilweisen Einziehung der nördlichen Mercatorstraße hat keine Auswirkungen auf die Erschließungswirkung der Straße sowie die Erreichbarkeit angrenzender Bereiche der Innenstadt, da die vorhandene Straßenverbindung in ihrem Verlauf – wenn auch in veränderter Form – weiterhin nutzbar bleibt.

Vor diesem Hintergrund kann im Fall einer aus verkehrlichen Gründen vorgesehenen Reduzierung der Verkehrsflächen davon ausgegangen werden, dass für die dann freiwerdenden Flächen keine Verkehrsbedeutung mehr bestehen wird.

- b) Die Einbeziehung von Teilen der Verkehrsflächen in die festgesetzten Baugebietsflächen ist im vorliegenden Fall auch geboten. Sie stellt eine zentrale Voraussetzung die Entwicklung der westlichen Randbebauung des zukünftigen Bahnhofplatzes dar. Sie ist damit auch bei der Planung für die Gestaltung der Platzfläche, die sich zurzeit in Vorbereitung befindet, zugrundegelegt worden.

Insofern ist auch von einem schwerwiegenden Interesse der Allgemeinheit an der Verwirklichung der Festsetzungen des Bebauungsplans auszugehen.

Die Einziehung und die verkehrstechnische Neuordnung der betreffenden öffentlichen Verkehrsflächen werden daher rechtmäßig vorgenommen werden können. Sie konnte und musste deshalb nicht bereits im Rahmen der hier in der Sache erfolgten Erarbeitung dieses Bebauungsplans abschließend hergestellt werden. Denn die Entwidmung der Verkehrsflächen, die im Zuge der Realisierung des Bebauungsplans bebaut werden sollen, erfordert ein eigenständiges Verfahren, das erst auf der Grundlage eines entsprechend fortgeschrittenen Bebauungsplanverfahrens abgeschlossen werden kann.

Die städtebaurechtliche Zulässigkeit von Vorhaben, durch die ehemalige öffentliche Verkehrsflächen in Anspruch genommen werden, ist erst dann gegeben, wenn die Entwidmung der Fläche erfolgt ist:

Teile der durch das festgesetzte Kerngebiet MK in Anspruch genommenen Flächen sind zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans als öffentliche Straßen gemäß § 2 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) gewidmet. Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung, zur Bauweise sowie zu den überbaubaren Grundstücksflächen werden mit dem Abschluss des straßenrechtlichen Einziehungsverfahrens gemäß § 7 StrWG NRW wirksam, die innerhalb des Baugebiets gelegen sind.

Durch die bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB wird sichergestellt, dass die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung, zur Bauweise sowie zu den überbaubaren Grundstücksflächen erst dann wirksam werden, wenn die hierfür in Anspruch zu nehmenden Flächen mit dem Abschluss des straßenrechtlichen Einziehungsverfahrens der öffentlichen Nutzung entzogen worden sind und auf dieser Grundlage an Private als Baugrundstück veräußert werden können. Bis zu einem Wirksamwerden dieser Festsetzungen gelten – ohne dass es hierfür einer gesonderten Festsetzung bedarf – ausschließlich die zum Zeitpunkt der Planung noch bestehenden straßenrechtlichen Bindungen für die Flächen des Kerngebiets MK fort.

Die Umsetzung der städtebaulichen Planung macht es erforderlich, dass Teile der festgesetzten Verkehrsflächen mit privaten Bauwerken, insbesondere Anlagenteilen der vorgesehenen Tiefgaragenanlage, unterbaut werden müssen. Einer straßenrechtlichen Widmung der "oberirdischen" Teile der betreffenden Flächen steht dies nicht entgegen, soweit diesbezüglich erforderliche Regelungen im Rahmen verbindlicher Vereinbarungen zwischen der Stadt und dem zukünftigen Erwerber der festgesetzten Kerngebietsflächen in Form von öffentlich-rechtlichen Verträgen getroffen werden. Dies gilt auch für notwendige Einbauten von Gebäudeteilen – wie z.B. Stützen – in öffentliche Verkehrsflächen.

7.5 Vorkehrungen zur Vermeidung / Minderung von Immissionseinwirkungen gem. § 9 (1) Nr. 24 BauGB

Die aufgrund des Straßenverkehrs zu erwartenden Belastungen des festgesetzten Kerngebiets MK durch Verkehrslärm machen Festsetzungen betreffend das Maß des bauseitig zu leistenden Lärmschutzes erforderlich:

Bei baulichen Anlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplans müssen Außenbauteile (Außenwände, Dächer u. Fassaden) von zum dauernden Aufenthalt geeigneten Räumen den Anforderungen entsprechend den in Bezug auf die Außengrenzen des Baugebiets zeichnerisch festgesetzten Lärmpegelbereichen genügen. Die in der Planzeichnung eingetragenen römischen Zahlen entsprechen dabei den Ziffern der Lärmpegelbereiche aus der Tabelle 8 "Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen" der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau". Von der Anwendung der Festsetzung kann abgesehen werden, soweit durch einen anerkannten Schallgutachter der Nachweis geführt wird, dass die dem nächstniedrigeren Lärmpegelbereich III entsprechenden Maßnahmen ausreichend sind.

Schlaf- und Ruheräume, die lediglich über eine Lüftungsmöglichkeit über solche Fassadenabschnitte verfügen, die innerhalb des Lärmpegelbereichs IV entsprechend dieser Festsetzung liegen, sind mit einer schallgedämmten Lüftungsmöglichkeit auszustatten.

Die Einhaltung der Anforderungen für Außenbauteile ist einzelfallbezogen im bauordnungsrechtlichen Verfahren zu prüfen.

- a) Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurden die lärmtechnischen Auswirkungen des geplanten Vorhabens ermittelt und bewertet, und zwar durch die I-BAS Ingenieurgesellschaft für Bauphysik, Akustik und Schwingungstechnik mbH.

Im vorliegenden Fall muss davon ausgegangen werden, dass die von relevanten Schallbelastungen betroffenen Bereiche des Plangebiets wesentlich durch Verkehrslärm geprägt sind, der außer von der Mercatorstraße insbesondere auch von der Friedrich-Wilhelm-Straße sowie den nicht überdeckelten Abschnitten der BAB 59 südlich des Portsmouthplatzes herrührt. Aus dem Gleisfeld des Hauptbahnhofs ergeben sich durch den Eisenbahnbetrieb Schienenverkehrslärmimmissionen, die städtebaurechtlich ebenfalls als Verkehrslärm zu bewerten sind, jedoch nur einen untergeordneten Beitrag zu den gesamten Verkehrslärmimmissionen leisten.

Hinsichtlich des Verkehrslärms wurden die durch die Stadt Duisburg mitgeteilten Daten betreffend das zukünftig zu erwartende Straßenverkehrsaufkommen angesetzt. Des Weiteren wurden die Daten betreffend den Schienenverkehr im Bereich des Hauptbahnhofs aus dem Schallgutachten zur ursprünglichen Fassung des Bebauungsplans 1009 A übernommen. Die daraus die resultierenden Schallimmissionen innerhalb des zur Festsetzung vorgesehenen Kerngebiets wurden nach den maßgeblichen Vorschriften für die Tag- und die Nachtzeit geschossweise berechnet.

- Für die Tagzeit ergeben sich im Bereich der Fassaden Maximalpegel von 69 dB(A) an der Nordspitze des Kerngebiets, 67 bis 68 dB(A) an der Fassade zur Mercatorstraße, 67 dB(A) im Süden und 63 bis 65 dB(A) gegen den neuen Bahnhofplatz. Dabei beträgt der Anteil des Straßenverkehrs an der Platzfassade 62 bis 65 dB(A). An der Mercatorstraße leistet der Schienenverkehr keinen relevanten Anteil zur Gesamtverkehrslärmbelastung.
- Für die Nachtzeit betragen die Gesamtverkehrslärmpegel zwischen 62 dB(A) an dem nördlichen und dem südlichen "Kopf" des Baugebiets und 58 bis 60 dB(A) an den Fassaden zur Mercatorstraße und dem Bahnhofplatz. In der Nachtzeit leistet der Schienenverkehrslärm einen Anteil von etwa 2 bis 3 dB an der Ostseite und 0 bis 1 dB an der Westseite des Kerngebiets.

Es ergeben sich auf dieser Grundlage rechnerisch folgende Lärmpegelbereiche im Sinne der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau":

- für Fassadenabschnitte am nördlichen "Kopf" des Gebäudes sowie einen nur wenige Meter langen Fassadenabschnitt an der südwestlichen Ecke des Baugebiet der Lärmpegelbereich V,
- für die übrigen Fassadenabschnitte an der Mercatorstraße, der südlichen Schmalseite des geplanten Gebäudes sowie einen untergeordneten Teil des nördlichen Abschnitts der Platzfassade der Lärmpegelbereich IV, wobei der Anteil des im Bereich IV gelegenen Anteils der Platzfassade in den oberen Stockwerken deutlich zunimmt,
- für die übrigen Bereiche der Platzfassade der Lärmpegelbereich III.

Zur Bewertung der rechnerisch ermittelten Lärmpegelbereiche führt der Schallgutachter aus:

"Da der Lärmpegelbereich V lediglich punktuell am nördlichen und südlichen Ende des Gebäudekörpers erreicht wird und der maßgebliche Außenlärmpegel nur wenig über der Grenze zum Lärmpegelbereich IV liegt, kann aus fachtechnischer Sicht vertreten werden, auch in diesen Bereichen den Lärmpegelbereich IV im Bebauungsplan festzusetzen" (IBAS Bericht 10.5240 vom 27.08.2012, S. 26).

Entsprechend dieser Empfehlung wird für das gesamte Baugebiet zeichnerisch festgesetzt, dass an Außenbauteilen von Räumen, die dem dauernden Aufenthalt dienen, im Regelfall die dem Lärmpegelbereich IV entsprechenden Schalldämmmaße nachzuweisen sind. Dabei wird zugunsten der auf den geplanten Bahnhofsplatz weisenden Fassadenabschnitte, die insbesondere in den unteren Stockwerken teilweise geringer mit Verkehrslärm entsprechend dem Lärmpegelbereich III belastet sind, festgesetzt, dass der Nachweis von entsprechend geringeren Schalldämmmaßen von Außenbauteilen ausreichend ist, soweit die diesbezüglich erforderlichen Nachweise durch einen anerkannten Schallgutachter geführt werden.

- b) Durch den Gesetzgeber des Baugesetzbuches sind Obergrenzen für Lärmimmissionen, die in einem Baugebiet hinzunehmen sind, nicht zahlenmäßig definiert worden. Im Baugesetzbuch ist lediglich gefordert, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu berücksichtigen sind.

Diese grundsätzliche Forderung wird im Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen regelmäßig konkretisiert durch die Pflicht zur Beachtung der Orientierungswerte aus der DIN 18005 Teil I "Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren" mit ihrem Beiblatt "Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung". Zwar handelt es sich bei der DIN 18005 nicht um eine Rechtsnorm. Regelungen, die schalltechnische Orientierungswerte beinhalten, werden mit den in ihnen enthaltenen Vorschriften indes im Regelfall bei der Beurteilung dessen zugrundegelegt, was im Zuge der Bauleitplanung umzusetzen ist (vgl. hierzu allgemein: BVerwG, Beschluss vom 18. Dezember 1990 – 4 N 6.88 –, Baurechtssammlung (BRS) 50 Nr. 25).

Die Ergebnisse der Teiluntersuchung betreffend Verkehrslärm zeigen, dass die im Rahmen der Bauleitplanung herangezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärm in dem zukünftigen Kerngebiet überschritten sein werden.

Dabei ist allerdings dem Umstand Rechnung zu tragen, dass nach den in der DIN 18005 enthaltenen Ausführungen in vorbelasteten Bereichen – wie hier – die Orientierungswerte oftmals nicht eingehalten werden können (Ziff. 1.2 der DIN 18005). Die Orientierungswerte der DIN 18005 sind insofern, wie bereits ihre Bezeichnung zu verstehen gibt, auf keinen Fall als absolute Grenzwerte für zulässige Schallimmissionen zu verstehen. Es handelt sich vielmehr um Anhaltswerte für die Planung. Sie geben Aufschluss darüber, welche Lärmimmissionen üblicherweise nicht zu einer Minderung der Eignung eines Gebiets für bestimmte Nutzungen führen. Von ihnen kann in der Bauleitplanung im Einzelfall unter Würdigung der Gesamtumstände nach oben oder nach unten abgewichen werden, da sie einer städtebaurechtlichen Abwägung durch die Kommune gemäß § 1 Abs. 6 BauGB unterliegen.

- c) Im vorliegenden Fall sind das Plangebiet sowie die an das Plangebiet umgebenden Straßen direkt angrenzenden Gebiete sämtlich als Kerngebiete einzustufen. Für

diese gelten Orientierungswerte für Verkehrslärm von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.

Den Untersuchungsergebnissen zufolge sind diese Orientierungswerte bereits im Bestand an der Mercatorstraße sowohl zur Tag- als auch zur Nachtzeit teilweise überschritten. Ebenso sind Überschreitungen der sogenannten "Lärmsanierungswerte" für Kerngebiete von 62 dB(A) nachts zu verzeichnen. Diese Überschreitungen sind bereits im Bestand "angelegt" und – zumindest in einem relevanten Ausmaß – nicht durch planerische Entscheidungen, die dem Bebauungsplan zu Grunde liegen, verursacht.

Grundsätzlich gilt zwar, dass Verkehrslärmemissionen, die von öffentlichen Straßen ausgehen – anders als etwa gewerbliche Lärmemissionen – im Rahmen der Bauleitplanung nicht "steuerbar" sind, da die Benutzung von öffentlichen Straßen und der damit verbundene Lärm allenfalls straßenverkehrsrechtlich – etwa durch die Anordnung von Tempolimits – beeinflusst werden können, nicht aber durch städtebaurechtliche Regelungen oder diesen nachfolgende Genehmigungsverfahren. Zwar können Konfliktsituationen Nutzungskonflikte grundsätzlich u.U. durch ein Vermeiden des "Heranrückens" von schutzbedürftigen Nutzungen an eine stark befahrene Straße oder durch die Sicherung der Errichtung von Lärmschutzanlagen vermindert werden. Im vorliegenden Fall sind derartige Möglichkeiten jedoch nicht gegeben, da durch die Festsetzungen des Bebauungsplans lediglich die gebotene Entwicklung eines an diesem Standort für die städtebauliche Entwicklung des Bereichs am Hauptbahnhof wesentlichen Baugrundstücks planerisch vorbereitet wird.

- d) Nicht zuletzt im Hinblick auf die Anstrengungen der Stadt Duisburg, die Belastungen des Standorts durch Verkehrslärm durch eine Reduzierung der Verkehrsbelastung der Mercatorstraße zu verringern, wird im vorliegenden Fall die Festsetzung der im Rahmen der städtebaulichen Planung vorgesehenen Baugebiete an dem gegebenen Standort für abwägungsfehlerfrei erachtet, obwohl dieser teilweise Schallimmissionen ausgesetzt ist, die oberhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 liegen. Überschreitungen der Orientierungswerte werden in der vorliegenden Planung als mit der städtebaulichen Planung vereinbar angesehen, da nach Maßgabe einer "Gesamtschau" die Vorteile der Sicherung von kerngebietstypischen Nutzungen an diesem für die Innenstadt von Duisburg zentral bedeutsamen Standort die Nachteile durch die dort im Wesentlichen bereits im Bestand vorhandene relativ hohe Lärmbelastungen überwiegen. Insbesondere steht den zu erwartenden Belastungen durch Immissionen in anderer Hinsicht eine besondere Eignung des Plangebiets als Standort für kerngebietstypische Nutzungen gegenüber. Auf die diesbezüglichen Ausführungen insbesondere im Abschnitt 7.1 dieser Begründung wird verwiesen.
- e) Die Festsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen – etwa von Lärmschutzwänden – kommt im vorliegenden Fall aus städtebaulichen Gründen von vorneherein nicht in Frage. Bereits Platzgründe verbieten das Errichten von Lärmschutzwänden oder gar –wällen. Zudem steht dem entscheidend entgegen, dass dort solche Anlagen für das Stadtbild in keiner Weise verträglich zu errichten wären.

Allerdings kann grundsätzlich möglichen schädlichen Auswirkungen von Verkehrslärmimmissionen durch die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen – z.B. anhand von einzuhaltenden Schalldämmmaßen von Außenbauteilen im Sinne der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" – begegnet werden.

Festsetzungen zum passiven Schallschutz sind in einen Bebauungsplan immer dann vorzusehen, wenn dadurch die Entstehung eines Immissionskonflikts verhindert werden oder ein vorhandener Konflikt gemindert werden kann.

Diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt, da durch die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen bei der Realisierung eines neuen Gebäudes an einem durch Verkehrslärm belasteten Standort dem Entstehen von Immissionskonflikten wirksam vorgebeugt werden kann. Dies gilt umso mehr, als in dem Baugebiet insbesondere Büros und andere Nutzungen realisiert werden sollen, die für technisch geregelte Belüftungsanlagen gut geeignet sind.

Bei der Bemessung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen kann auch der zu erwartende Rückgang des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Zustand zum Zeitpunkt der Planaufstellung bestehenden Zustands berücksichtigt werden, der nach den schallgutachterlichen Ermittlungen infolge des geplanten Umbaus der Mercatorstraße – welcher eine Voraussetzung für die Realisierung der Planung darstellt – zu erwarten ist.

7.6 Anpflanzungen / Bindungen für die Erhaltung von Bäumen gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB

Die im Plangebiet vorhandenen Einzelbäume können im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Umbau der Mercatorstraße nicht erhalten werden. Im Fall einer z.B. notwendigen Beseitigung von einzelnen Bestandsbäumen kommen die Regelungen der Baumschutzsatzung der Stadt Duisburg zur Anwendung. Im Zuge der Neugestaltung der Mercatorstraße sollen dort an geeigneter Stelle Neupflanzungen erfolgen:

Im Zuge des Umbaus der Mercatorstraße sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans Einzelbaumpflanzungen vorzunehmen. Es sind ausschließlich standortgerechte, heimische Laubbäume (s. Pflanzenliste) als Hochstamm (Mindest-Stammumfang 18-20 cm, 3xv) zu verwenden. Die Pflanzungen sind dauerhaft zu erhalten / gleichwertig zu ersetzen.

Die exakten Standorte werden außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens durch einen gesonderten Beschluss des Rates der Stadt Duisburg über die Straßenausbauplanung für diesen Bereich festgelegt.

Ein Flächenanteil von mindestens 20 vom Hundert der als Flachdach ausgebildeten Dachflächen (Neigung kleiner oder gleich 5°) von baulichen Anlagen innerhalb des festgesetzten Kerngebiets MK ist mit einer dauerhaften, mindestens extensiven Dachbegrünung herzustellen und zu erhalten.

Eine Dachflächenbegrünung wirkt sich u.a. günstig auf das Mikroklima aus und puffert den Regenwasserabfluss von den Dachflächen. Sie kann damit zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung in der dicht überbauten Innenstadt von Duisburg beitragen.

7.7 Nachrichtliche Übernahmen, Hinweise

7.7.1 Stadtumbaugebiet

Das Plangebiet liegt innerhalb des gemäß § 171b BauGB förmlich festgelegten Stadtumbaugebiets Duisburg-Innenstadt.

Mit der Stadtumbaumaßnahme sind die Zielsetzungen verbunden, durch Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum den städtebaulichen Defiziten zu begegnen, die Einzelhandelsstruktur zu stärken, und über gezielte Einzelmaßnahmen Wohn- und Lebensbedingungen in den innerstädtischen Wohngebieten zu verbessern und damit zur sozialen Stabilisierung beizutragen und kulturelle Vielfalt zu ermöglichen. Die mit der vorliegenden Bebauungsplanänderung vorbereitete bauliche Entwicklung des Plangebiets entspricht den bei der Beschlussfassung über die Festlegung des Stadtumbaus zugrundegelegten städtebaulichen Zielsetzungen für diesen Bereich.

Aus dem besonderen Städtebaurecht resultierende Beschränkungen für die Nutzung des Grundeigentums bestehen innerhalb des Stadtumbaugebiets nicht.

7.7.2 Bodendenkmale

Es bestehen hinreichende archäologische Verdachtsmomente dafür, dass bei Erdarbeiten im Planbereich mit archäologischen Befunden und Funden zu rechnen ist. Daher ist in den Bebauungsplan ein Hinweis auf die gesetzliche Anzeigepflicht bei dem Auffinden von Anzeichen für das Vorhandensein von denkmalgeschützten bzw. denkmalwerten Strukturen im Boden aufgenommen worden.

Es liegen hinreichende archäologische Verdachtsmomente für das Vorhandensein von Artefakten aus dem Mittelalter für den Planbereich vor, so dass bei Erdarbeiten mit archäologischen Befunden und Funden zu rechnen ist.

Sollten bei Bodenarbeiten archäologische Bodenfunde, wie Keramik, Glas, Metallgegenstände, Knochen etc., und archäologische Bodenbefunde, wie Verfärbungen des Bodens, Mauern etc., oder Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit auftreten, sind diese Entdeckungen gemäß den §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (DSchG NRW) unverzüglich der Stadt Duisburg, Untere Denkmalbehörde, Friedrich-Wilhelm-Str. 96, 47051 Duisburg oder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Xanten, Geldener Str. 3, 46509 Xanten anzuzeigen.

Das Bodendenkmal ist nach dem Eingang der Anzeige bei der Behörde mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu belassen.

Betreffend die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens durchgeführten archäologischen Untersuchungen wird auf die Ausführungen im Abschnitt 3.10 dieser Begründung hingewiesen.

7.7.3 Empfehlungen des staatl. Kampfmittelräumdienstes (Bez.-Reg. Düsseldorf)

Werden bei Erdarbeiten außergewöhnliche Verfärbungen festgestellt oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und die Stadt Duisburg und/ oder die Bezirksregierung Düsseldorf - Staatlicher Kampfmittelräumdienst zu verständigen.

7.7.4 Altlasten / Altstandorte

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Verunreinigungen des Bodens vorhanden sind, die aufgrund Ihrer Fremdbestandteile als Bodenbelastungen einzustufen sind. Sollten sich bei Tiefbauarbeiten oder im Rahmen sonstiger Vorgänge Hinweise auf Bodenverunreinigungen ergeben, so ist die Stadt Duisburg, Untere Bodenschutzbehörde, Friedrich-Wilhelm Str. 96, 47051 Duisburg, entsprechend den gesetzlichen Verpflichtungen gemäß § 2 Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) unverzüglich zu informieren.

7.7.5 Luftreinhalteplan

Auf den im gesamten Stadtgebiet geltenden Luftreinhalteplan in der jeweils geltenden Fassung wird gemäß § 9 (6) BauGB hingewiesen.

7.7.6 Regenwasserbeseitigung i.S. des § 51a Landeswassergesetz (LWG)

Die Grundstücke innerhalb des Geltungsbereichs der Änderungsplanung waren vor dem 1. Januar 1996 erstmals bebaut bzw. befestigt und an die öffentliche Kanalisation angeschlossen, so dass die Vorschriften zur Regenwasserbeseitigung gem. § 51a LWG auf diese nicht anzuwenden sind.

7.7.7 Anbauverbots- / Anbaubeschränkungszone

Die gemäß § 9 Abs. 7 FStrG einzuhaltende Anbauverbotszone gegenüber dem Tunnelbauwerk im Zuge der BAB 59 ist im Bebauungsplan als zeichnerischer Eintrag nachrichtlich dargestellt.

Die entlang der Autobahn BAB 59 festgesetzte Anbauverbotszone zugunsten der BAB 59 unterliegt den Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Gemäß § 9 Abs. 1 FStrG dürfen in Anbauverbotszonen grundsätzlich keine Hochbauten errichtet werden. Dies betrifft gemäß § 9 Abs. 6 FStrG auch Werbeanlagen.

Gemäß § 9 Abs 7 FStrG gelten die einzuhaltenden Bedingungen für die Errichtung von baulichen Anlagen an einer Bundesfernstraße im Geltungsbereich eines Bebauungsplans nicht, wenn das Bauvorhaben den Bestimmungen des Bebauungsplans entspricht und dieser mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie an diesen gelegene überbaubare Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist.

Durch den Straßenbaulastträger ist für den konkreten Fall das Maß der Anbauverbotszone auf 6 m bzw. 9 m, gemessen vom äußersten Rand des Tunnelbauwerks der BAB 59, festgelegt worden. Die innerhalb des Plangebiets gelegenen Flächen, die in der Anbauverbotszone liegen, dürfen weder durch ober- noch durch unterirdi-

sche Gebäudeteile in Anspruch genommen werden. Sie stehen auch als Feuerwehrbewegungsflächen nicht zur Verfügung.

7.7.8 Straßenachsen

Die Straßenachsen und Fahrbahnränder der Autobahn BAB 59 sind gerechnet und durch Koordinaten festgelegt.

7.7.9 Baumschutzsatzung

In der Stadt Duisburg sind Bäume durch die städtische Baumschutzsatzung geschützt, in deren Rahmen geregelt ist, unter welchen Umständen Bäume gefällt werden dürfen sowie auf welche Weise zulässige Baumfällungen zu kompensieren sind. Diese Satzung gilt unabhängig von der städtebaurechtlichen Eingriffsregelung, die im Rahmen dieses Bebauungsplans keine Anwendung findet, als allgemeinverbindliches Ortsrecht. Auf die Geltung der Baumschutzsatzung wird hingewiesen:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Duisburg vom 27.11.1987 in der jeweils geltenden Fassung.

7.7.10 Bauhöhenbeschränkung nach Luftverkehrsgesetz

Gemäß § 14 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) bedürfen Bauvorhaben (auch Bauhilfsanlagen, Kräne usw.), die eine Höhe von 100 m über Erdoberfläche überschreiten, einer besonderen luftrechtlichen Zustimmung der Luftverkehrsbehörde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Sofern für Bauvorhaben, die die v.g. Höhe überschreiten, keine Baugenehmigung erforderlich ist, ist die luftfahrtrechtliche Genehmigung gemäß § 14 LuftVG vor Baubeginn vom Bauherrn bei der Luftverkehrsbehörde einzuholen. Darüber hinaus ist die Wehrbereichsverwaltung III, Wilhelm-Raabe-Straße 46, 40470 Düsseldorf zu beteiligen.

7.7.11 Aufhebungsvermerk

Durch diesen Bebauungsplan wird bei seinem Inkrafttreten der Bebauungsplan 1009 A – Dellviertel – für einen Bereich zwischen Königstraße, BAB A 59, Koloniestraße und Mercatorstraße vom 20.02.2006 überdeckt.

Die Geltungsbereiche anderer städtebaulicher Rechtspläne sind von der Planaufstellung nicht betroffen.

8 Auswirkungen der Planung auf die Infrastruktur

8.1 Verkehr

8.1.1 Kfz-Verkehr

8.1.1.1 Verkehrsführung

Die Realisierung der Planung erfordert einen Umbau des Abschnitts der Mercatorstraße zwischen der Königstraße und der Friedrich-Wilhelm-Straße, der außer mit einer Reduzierung der Fahrbahnhoffläche sowie der Anzahl der Fahrspuren voraussichtlich auch mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung verbunden sein wird. Im Gegenzug werden Radfahrstreifen angelegt und die Gehwegflächen wesentlich verbreitert. Im Bereich der Verbindung zwischen der Fußgängerzone Königstraße und dem neuen Bahnhofplatz soll eine "Fußgängerfurt" neu geschaffen werden.

Diese Maßnahme ist Teil eines Programms zum Umbau des die Königstraße umschließenden Straßenzuges, in dessen Rahmen u.a. die Umgestaltung des Opernplatzes sowie der fahrradfreundliche Umbau der Gutenbergstraße realisiert worden ist.

Durch die vorgesehenen Änderungen der Straße wird mit einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastungen in Folge von Verlagerungen des Durchgangsverkehrs (z.B. auf die Autobahn) gerechnet.

Die Wahrung der Belange des öffentlichen Verkehrs sowie von Feuerwehr und Rettungsdiensten wird im Rahmen der Straßenausbauplanung sichergestellt.

8.1.1.2 Deckung des Stellplatzbedarfs

Der Stellplatzbedarf für die innerhalb des festgesetzten Kerngebiets zulässigen Nutzungen soll ausschließlich innerhalb einer Tiefgarage gedeckt werden. Diese soll innerhalb des festgesetzten Baugebiets unter Einbeziehung angrenzender Verkehrsflächen neu errichtet werden.

Die Ein- und Ausfahrten sollen über ein freistehendes Rampenbauwerk im Bereich der für diese festgesetzten privaten Verkehrsfläche südlich des Baugebiets abgewickelt werden. Bezüglich der zu dieser planerischen Lösung betrachteten Alternativen wird auf die Ausführungen im Abschnitt 7.4.3 dieser Begründung verwiesen.

Die Anzahl der vorzuhaltenden Stellplätze wird nicht im Bebauungsplanaufstellungsverfahren, sondern in nachfolgenden Genehmigungsverfahren auf der Grundlage einer konkreten Vorhabenplanung durch die zuständige Behörde festgelegt. Im Rahmen des vorliegenden Planverfahrens ist diesbezüglich vorsorglich – auf der sicheren Seite liegend – von maximal 135 nachzuweisenden Stellplätzen ausgegangen worden.

Die Leistungsfähigkeit des geplanten Rampenbauwerks ist auch unter dem Gesichtspunkt der von diesem ausgehenden Schallemissionen betrachtet worden. Dazu wurde durch den Schallgutachter die Höchstzahl der umgebungsverträglichen Ein- und Ausfahrtvorgänge in der diesbezüglich besonders kritischen Nachtzeit ermittelt. Nach den vorliegenden Ergebnissen sind zur Nachtzeit bei einer Ausschöpfung der Immissionsrichtwerte ca. 30 Fahrbewegungen (Ein- und Ausfahrten) je Nachtstunde möglich.

In der nach der bei schalltechnischen Betrachtung von Stellplatzanlagen regelmäßig zugrundegelegte sogenannte "Parkplatzlärmstudie" des Bayerischen Landesamtes

für Umwelt ist für einen gebührenpflichtigen innerstädtischen Parkplatz mit einer Höchstparkzeit von zwei Stunden eine zu berücksichtigte Frequentierung von 0,16 Fahrbewegungen je Stellplatz in der ungünstigsten Nachtstunde angegeben. Dies entspräche in dem vorliegenden Fall einem Aufkommen von nur ca. 22 Fahrbewegungen, so dass ein Ansatz von 30 Fahrbewegungen als sicher ausreichend angesehen werden kann.

Vor diesem Hintergrund ist nicht zu erwarten, dass schalltechnische Belange einem Betrieb der Tiefgarage entgegenstehen können.

8.1.2 Fahrradverkehr

Bei der Straßenplanung sollen die Belange des Fahrradverkehrs insbesondere durch die Anlage von Radfahrstreifen berücksichtigt werden. Der überbreite Gehweg westlich des Baugebiets bietet ausreichend Platz für die Anordnung von Fahrradabstellmöglichkeiten.

8.1.3 Fußgängerverkehr

Durch die Realisierung der Planung wird die Fußgängerfreundlichkeit der Innenstadt Duisburg weiter verbessert. Die Überdeckung der Autobahn und die Anlage des neuen Bahnhofplatzes tragen zu einer wesentlichen Verdichtung des Netzes der Fußwegebeziehungen im Übergangsbereich Hauptbahnhof – Königstraße bei. Ebenso soll der nördliche Abschnitt der Mercatorstraße im Bereich des Plangebiets in der Art eines baumbestandenen Boulevards ausgebaut werden. Die Festsetzung der Freihaltung eines Durchgangs durch die geplante Bebauung in Verlängerung der Straße "Am Buchenbaum" dient der Herstellung einer direkten Fußgänger Verbindung zwischen dem Bahnhofplatz und dem Hauptbahnhof mit den unmittelbar westlich des Plangebiets gelegenen Teilen des Dellviertels.

8.2 Technische Infrastruktur

8.2.1 Wasserversorgung und Abwasserentsorgung

Die Wasserversorgung im Plangebiet wird durch die Stadtwerke Duisburg AG sichergestellt.

Die Abwasserentsorgung wird durch die Wirtschaftsbetriebe Duisburg AöR sichergestellt, die das im öffentlichen Straßenraum vorhandene Netz von Abwasserleitungen unterhält. Die Entwässerung erfolgt über die im Mischsystem ausgebaute Kanalisation. § 51a des Landeswassergesetzes (LWG) kommt nicht zur Anwendung, da das Grundstück seit jeher baulich genutzt wird und im hochverdichteten innerstädtischen Bereich Möglichkeiten der Versickerung sowie der Direkteinleitung nicht verfügbar sind.

8.2.2 Elektroenergie, Gasversorgung

Die Versorgung mit elektrischer Energie sowie mit Erdgas erfolgt über das Leitungsnetz der Stadtwerke Duisburg Netzgesellschaft mbH.

Das Plangebiet ist an das städtische Fernwärmenetz angeschlossen.

9 Umweltbelange

9.1 Lufthygiene

Durch die Bebauungsplanänderung ergeben sich gegenüber der ursprünglichen Fassung des Bebauungsplans 1009 A keine wesentlichen Veränderungen der lufthygienischen Situation. Der vorgesehene schmale Baukörper ist so ausgerichtet, dass die Durchlüftungsbahn entlang der Autobahn und der Eisenbahngleise nicht verstellt wird. Das gegenüber der ursprünglichen Fassung des Bebauungsplans vorgesehene Abrücken des geplanten Baukörpers von der Bestandsbebauung westlich der Mercatorstraße lässt eine Verbesserung der lufthygienischen Situation in diesem stark verkehrsbelasteten Korridor erwarten. Weitergehende Untersuchungen zur Lufthygienesituation in der Mercatorstraße im Bereich des Plangebiets sind nach Einschätzung des diesbezüglich eingeschalteten Fachgutachters simuPLAN, Dorsten, nicht erforderlich.

9.2 Lärm

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurden die möglichen Auswirkungen der Planung im Hinblick auf die Lärmvorsorge schallgutachterlich untersucht. Das Untersuchungsgebiet entspricht dabei dem Geltungsbereich dieses Bebauungsplans sowie benachbarten räumlichen Bereichen in der Innenstadt von Duisburg, die möglicherweise in schalltechnischer Hinsicht von einer Realisierung der Planung betroffen sein könnten.

Die untersuchten Bereiche sind sämtlich als Kerngebiet einzustufen. Es konzentrieren sich hier gewerbliche Bereiche wie beispielsweise Einzelhandelsflächen, Büronutzungen, sonstige Dienstleistungen und Wohnungen sowie auch Anlagen für die verkehrstechnische Erschließung der Innenstadt bzw. der geplanten Bebauung selbst.

Als Gegenstand der lärmtechnischen Untersuchung wurden die beiden wesentlichen innenstädtischen Lärmquellen Gewerbe- und Verkehrslärm betrachtet. Da bislang kein einheitlicher Maßstab für die Bewertung der Geräuschemissionen aus unterschiedlichen Lärmquellenarten entwickelt worden ist, erfolgte vorliegend eine separate Prüfung der Einzelquellen zur Abschätzung der Beeinträchtigungen (vgl. dazu allgemein: Hansmann, Natur und Recht (NUR) 1997, S. 53).

9.2.1 Gewerbelärm

Als Gewerbelärm einzustufende Geräusche, die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens relevant sind, resultieren im Wesentlichen aus dem geplanten Betrieb der Tiefgarage, deren Einfahrt sich südlich des geplanten Gebäudes in die Platzfläche des Bahnhofplatzes integriert ist. Daneben wurden haustechnische Aggregate, etwa für Lüftungsanlagen, bei der Ermittlung der schalltechnischen Auswirkungen einer Realisierung der Planung berücksichtigt.

Bei der Untersuchung der Gewerbelärmsituation wurde anhand möglicher Planfälle für eine bauliche Nutzung des festgesetzten Kerngebiets gezeigt, dass in dessen Umgebung der Immissionsrichtwert der TA Lärm für MK-Gebiete von 60 dB(A) tags

bzw. 45 dB(A) nachts sowohl tagsüber als auch zu Nachtzeiten deutlich unterschritten werden.

Im Einzelnen wurde im Gutachten ermittelt, dass *"zur Tagzeit an der umliegenden Bebauung verbreitet Beurteilungspegel von 45 50 dB(A) erwartet werden können. Im Bereich unmittelbar gegenüber der Tiefgaragenzufahrt (IHK-Gebäude) werden bis zu 51 dB(A) erreicht. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm wird somit um mindestens 9 dB, verbreitet sogar mehr als 10 dB, unterschritten.*

Zur Nachtzeit sind an der Bebauung gegenüber der Tiefgaragenzufahrt (IHK-Gebäude) Pegel von bis zu 39 dB(A) zu verzeichnen. Verbreitet sind Pegelwerte von unter 37 dB(A) festzustellen. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm wird somit punktuell um 6 dB und verbreitet um mehr als 8 dB unterschritten.

(Schallgutachten, S. 18)

So bleiben nach Maßgabe der Feststellungen des Gutachters vor allem zur Nachtzeit in allen, aber auch tagsüber in den meisten Teilbereichen ausreichende Reserven für eine weitere gewerbliche Geräuscheinwirkung bestehen.

Gegenüber dem Verkehrslärm (vgl. die nachfolgenden Abschnitte) kommt im Bereich der Mercatorstraße dem Gewerbelärm eine deutlich untergeordnete Bedeutung zu. Die nach den oben genannten Vorgaben durchgeführten Berechnungen lassen in der Prognose bei der Überlagerung der Gewerbelärmimmissionen erkennen, dass der Verkehrslärm dominiert. So treten tagsüber entlang der Mercatorstraße Beurteilungspegel durch den Verkehr auf, die verbreitet bei etwa 63 bis 69 dB(A) liegen. Demgegenüber liegen die durch die gewerbliche Geräuscheinwirkung hervorgerufenen Beurteilungspegel wesentlich niedriger, so dass bei der Gesamtlärmbetrachtung in diesem Bereich keine Erhöhung durch den Gewerbelärm zu verzeichnen ist. Ebenso verhält es sich in den Nachtzeiten. Hier dominiert ebenfalls der Verkehrslärm gegenüber den gewerblichen Lärmemissionen.

9.2.2 Verkehrslärm innerhalb des Plangebiets

In den Bebauungsplan Festsetzungen aufgenommen, die das Maß des zu leistenden passiven Schallschutzes gegen Verkehrslärm definieren. Dies geschieht durch die Eintragung von an den Außengrenzen des Baugebiets zu berücksichtigenden Lärmpegelbereichen in Verbindung mit einer textlichen Festsetzung, die zur Einhaltung entsprechender Schalldämmmaße von Außenbauteilen verpflichtet. Auf die diesbezüglichen Ausführungen im Abschnitt 7.5 der Begründung wird verwiesen.

9.2.3 Verkehrslärm außerhalb des Plangebiets

Der geplante Umbau der Mercatorstraße mit einer Wegnahme von insgesamt zwei Fahrspuren stellt eine wesentliche Änderung der Verkehrsanlage im Sinne der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) dar. In dieser Vorschrift ist geregelt, dass u.a. bei einer solchen wesentlichen Änderung einer bestehenden Straße ein Anspruch auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen entstehen kann, wenn infolge der Änderung der Anlage der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Diese Voraussetzungen sind nach den diesbezüglich durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen nicht erfüllt. Viel-

mehr ist infolge des geplanten Umbaus der Mercatorstraße mit einem Rückgang der dort auftretenden Verkehrslärmbelastungen außerhalb des Plangebiets zu rechnen. Ein Anspruch auf die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen entsteht außerhalb des Plangebiets an keiner Stelle.

9.3 Baumschutz, Artenschutz

- a) Infolge der Realisierung der Planung können u.U. Bäume im Bereich des heutigen Mittelstreifens der Mercatorstraße nicht erhalten werden. Für die entfallenden Bäume sind Ersatzpflanzungen nach der Baumschutzsatzung der Stadt Duisburg vorzunehmen.
- b) Auswirkungen der Bebauungsplanaufstellung auf die lokalen Populationen von nach dem Europäischen Recht (FFH-Richtlinie, Europäische Vogelschutzrichtlinie), dem Bundes-Naturschutzgesetz (BNatSchG) oder dem Landschaftsgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (LG NRW) sind nach den vorliegenden Erkenntnissen nicht zu erwarten.

Vorsorglich wurde eine artenschutzrechtliche Untersuchung der innerhalb des Plangebiets vorhandenen Bäume beauftragt. Hinweise auf das Vorhandensein von Bruthöhlen etc., die von planungsrelevanten Arten genutzt werden könnten, wurden dabei nicht angefounden. Der Gutachter schließt daher aus, dass Vögel oder Fledermäuse durch den Verlust der Gehölze beeinträchtigt werden könnten und stellt fest, dass ein möglicher Verstoß gegen gesetzliche artenschutzrechtliche Verbote nicht gegeben ist.

10 Flächenbilanzierung

Das Plangebiet beinhaltet in seinem Bestand Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und Kerngebietsflächen. Durch die Überbauung von Teilen der Verkehrsflächen erhöht sich der Anteil der Baugebietsflächen. Es werden durch die Planung keine bislang unbeplanten Flächen in Anspruch genommen.

11 Bodenordnung

Die zur baulichen Nutzung vorgesehenen Flächen im Plangebiet werden zur Realisierung der Planung an Private veräußert. Bodenordnender Maßnahmen bedarf es nicht.

12 Kosten

Anfallende Kosten sowie Regelungen zu deren Übernahme durch den Vorhabenträger werden in einem Städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB getroffen.