

**Bebauungsplan Nr. 1056 I - Kaßlerfeld**

**Juli 2009**



**Stadt Duisburg**

**Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement**

## **Begründung zum Bebauungsplan**

## **1056 I – Kaßlerfeld**

**Stand: Juli 2009, Fassung Satzungsbeschluss**

*Kocks Consult GmbH  
Stegemannstraße 32 - 38  
56068 Koblenz*

*Stadt Duisburg*

**Amt für Stadtentwicklung  
und Projektmanagement**

## Begründung

**Inhalt**

<b>Teil A Begründung</b>	<b>6</b>
<b>1. Anlass der Planung</b>	<b>6</b>
1.1 Anlass und Ziele der Planung	6
1.2 Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplanes	6
1.3 Wesentliche Auswirkungen der Planung	7
1.4 Änderung bzw. Ergänzung bestehender Bebauungspläne	8
<b>2. Situationsbeschreibung</b>	<b>8</b>
2.1 Lage des Plangebietes / Eigentumsverhältnisse	8
2.2 Gebietsbeschreibung und stadträumliche Einbindung	11
<b>3. Vorgaben und Bindungen</b>	<b>12</b>
3.1 Regionalplan	12
3.2 Wirksamer Flächennutzungsplan	13
3.3 Änderung des Flächennutzungsplanes	14
3.4 Gender Mainstreaming	15
<b>4. Städtebauliche Konzeption</b>	<b>16</b>
<b>5. Festsetzungen des Bebauungsplanes – Begründung der gewählten Festsetzungen</b>	<b>20</b>
5.1 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)	20
5.1.1 Straßenverkehrsflächen	20
5.1.2 Bahntrasse / Straßenüberführung Bahntrasse	20
5.2 Öffentliche Grünflächen	21
<b>6. Sonstige nachrichtliche Darstellungen / Hinweise</b>	<b>21</b>
6.1 Anbauverbotszone	21
6.2 Altlasten / Bodenbelastung	22
6.3 Technische Infrastruktur	22
<b>7. Umweltbericht (Allgemeinverständliche Zusammenfassung)</b>	<b>23</b>
<b>8. Bodenordnende Maßnahmen</b>	<b>23</b>
<b>9. Flächenbilanz</b>	<b>23</b>
<b>10. Kosten</b>	<b>23</b>
<b>11. Gutachten</b>	<b>24</b>
<b>12. Darstellung des Bauleitplanverfahrens und des Abwägungsprozesses</b>	<b>24</b>
12.1 Bisheriger Verfahrensablauf	24
12.2 Abwägungsprozess	24

## Begründung

12.2.1	Beteiligung bzw. Unterrichtung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB:	24
12.2.2	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB	25
12.2.3	Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB	27
12.2.4	Verkehrsbedingte Luftschadstoffe	27
<b>Teil B Umweltbericht</b>		<b>29</b>
<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>29</b>
1.1	Festsetzungen und Ziele des Bebauungsplanes	29
1.2	Darstellung der Ziele des Umweltschutzes	30
1.2.1	Tiere und Pflanzen	31
1.2.2	Boden und Wasser	32
1.2.3	Klima	33
1.2.4	Landschaft	34
1.2.5	Kultur- und sonstige Sachgüter	35
1.2.6	Menschliche Gesundheit/ Luft	35
<b>2.</b>	<b>Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen</b>	<b>38</b>
2.1	Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt	38
2.1.1	Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)	38
2.1.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)	40
2.1.3	Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen	41
2.2	Schutzgut Boden	43
2.2.1	Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)	43
2.2.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)	43
2.2.3	Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen	44
2.3	Schutzgut Wasser	45
2.3.1	Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)	45
2.3.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)	46
2.3.3	Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen	47

## Begründung

2.4	Schutzgut Mensch / Gesundheit, Luft/Klima	47
2.4.1	Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)	47
2.4.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)	52
2.4.3	Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen	55
2.5	Schutzgut Landschaft, Erholung	56
2.5.1	Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)	56
2.5.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)	56
2.5.3	Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen	57
2.6	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	58
2.6.1	Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)	58
2.6.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)	58
2.6.3	Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen	58
2.7	Wechselwirkungen	58
2.8	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nulllösung)	58
2.9	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	59
3.	<b>Zusätzliche Angaben</b>	60
3.1	<b>Methodische Merkmale</b>	60
3.1.1	Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung	60
3.1.2	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind	60
3.2	Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen	60
4.	<b>Zusammenfassung des Umweltberichtes</b>	61

Begründung

**Tabellenverzeichnis**

<b>Tab. 1:</b>	Orientierungswerte für Immissionen nach DIN 18005	17
<b>Tab. 2:</b>	Flächenbilanz Bebauungsplan Nr. 1056 I - Kaßlerfeld	23
<b>Tab. 3:</b>	Orientierungswerte für Immissionen nach DIN 18005	36
<b>Tab. 4:</b>	Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16 BImSchV für die planungsrelevanten Gebietsnutzungen	37
<b>Tab. 5:</b>	Biotoptypen und Bewertung gemäß Arbeitshilfe für die Bauleitplanung	38

**Abbildungsverzeichnis**

<b>Abb. 1:</b>	Auswirkung der Planung	7
<b>Abb. 2:</b>	Lage im Stadtgebiet	9
<b>Abb. 3:</b>	Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1056 I	10
<b>Abb. 4:</b>	Eigentumsverhältnisse im Geltungsbereich	10
<b>Abb. 5:</b>	Auszug Gebietsentwicklungsplan GEP 99	12
<b>Abb. 6:</b>	Auszug wirksamer Flächennutzungsplan mit Darstellung des Geltungsbereiches B-Plan Nr. Nr. 1056.I Kaßlerfeld	13
<b>Abb. 7:</b>	Auszug wirksamer FNP (2. Auflage, Sept. 1994) und Abgrenzung des Änderungsbereiches	14
<b>Abb. 8:</b>	Flächennutzungsplanänderung	15

**Anlagen**

<b>Anl. 1</b>	Fachbeitrag Lärmschutz Um- und Ausbau AS Duisburg Häfen BAB A 40
<b>Anl. 2</b>	Fachbeitrag Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS
<b>Anl. 3</b>	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag
<b>Anl. 4</b>	Fachbeitrag Artenschutz
<b>Anl. 5</b>	Verkehrsgutachten, Stadt Duisburg

Begründung

**Teil A Begründung**

**1. Anlass der Planung**

**1.1 Anlass und Ziele der Planung**

Der Bebauungsplan Nr. 1056 I entstand aus der Teilung des Bebauungsplanes Nr. 1056 in zwei Teilbereiche (Nr. 1056 I und 1056 II). Der Bebauungsplan Nr. 1056 hatte ursprünglich die Entwicklung eines Rasthofes / Dienstleistungszentrums und die Neuordnung der verkehrlichen Anbindung des Planbereiches zum Ziel. Hierzu ist eine neue Anbindung an die BAB A 40 im Bereich der Straße „Am Schlütershof“ planungsrechtlich zu sichern. Diese Planung ist Bestandteil der „Logistikdiagonale“, die eine Reihe von Maßnahmen enthält, um das Standortprofil für Duisburg als Logistikstandort zu stärken und LKW-Verkehre stadtvträglich abwickeln zu können.

Das Planungsziel Entwicklung eines Rasthofes / Dienstleistungszentrums wird nicht mehr weiterverfolgt. Für die planungsrechtliche Sicherung des zweiten Planungszieles einer neuen Anschlussstelle an die BAB A 40 wird der Bebauungsplan in die o.a. Teilbereiche gegliedert. Das im Folgenden beschriebene Vorhaben wird als eigenständiges Verfahren im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1056 I geführt.

Die bestehende Anschlussstelle Duisburg-Häfen BAB 40 Nr. 12 soll um eine zusätzliche Abfahrt ergänzt werden. Diese Anschlussstelle bildet den wesentlichen Anschlusspunkt der Duisburger Häfen und der angegliederten Güterverkehrszentren im Logistikpark Kaßlerfeld (Duisburg-Neuenkamp, Duisburg-Kaßlerfeld) an das Bundesfernstraßennetz.

**1.2 Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplanes**

Die Erfordernis zur Aufstellung des Bebauungsplanes ergibt sich aus der Zusammenarbeit der Stadt Duisburg mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, die vorhandene Anschlussstelle Duisburg-Häfen im Zuge der BAB A 40 um eine neue Autobahnausfahrt auf die städtische Straße „Am Schlütershof“ zu ergänzen. Für die planungsrechtliche Genehmigung dieses Vorhabens wird ein Bebauungsplan aufgestellt, der gem. § 17 (2) Bundesfernstraßengesetz (FStrG) nach § 9 BauGB die Planfeststellung ersetzt.

Für Vorhaben, bei denen ein Bebauungsplan eine an sich erforderliche Planfeststellung ersetzt, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-Gesetz durchzuführen. Gemäß § 17 (1) UVPG ist jedoch die Umweltverträglichkeitsprüfung im Bebauungsplanverfahren als „Umweltprüfung“ nach § 2 Abs. 4 BauGB durchzuführen. Für Verfahren und Inhalte sind also die Regelungen des BauGB maßgebend. Die auf Grundlage der Umweltprüfung ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes werden in der Begründung zum Bebauungsplan als Umweltbericht (Teil B der Begründung) dargelegt.

## Begründung

Nach § 8 Abs. 2 BauGB ist der Bebauungsplan Nr. 1056 I aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln (Anpassungsgebot). Vor diesem Hintergrund wird eine FNP-Änderung im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt.

**1.3 Wesentliche Auswirkungen der Planung**

Durch die Planung eines zusätzlichen Anschlusses der Straße „Am Schlütershof“ an die BAB A 40 erfolgt eine Optimierung der Logistikverhältnisse der angegliederten Güterverkehrszentren im Logistikpark Käßlerfeld.

Die vorhandene Rad-/ Gehwegverbindung in der Grünfläche zwischen der Autobahnböschung und dem Industriegebiet bleibt bestehen. Im Bereich der neuen Anschlussstellenrampe und des Bahnüberganges der Hafenbahn wird der vorhandene Rad-/ Gehweg lagemäßig angepasst.

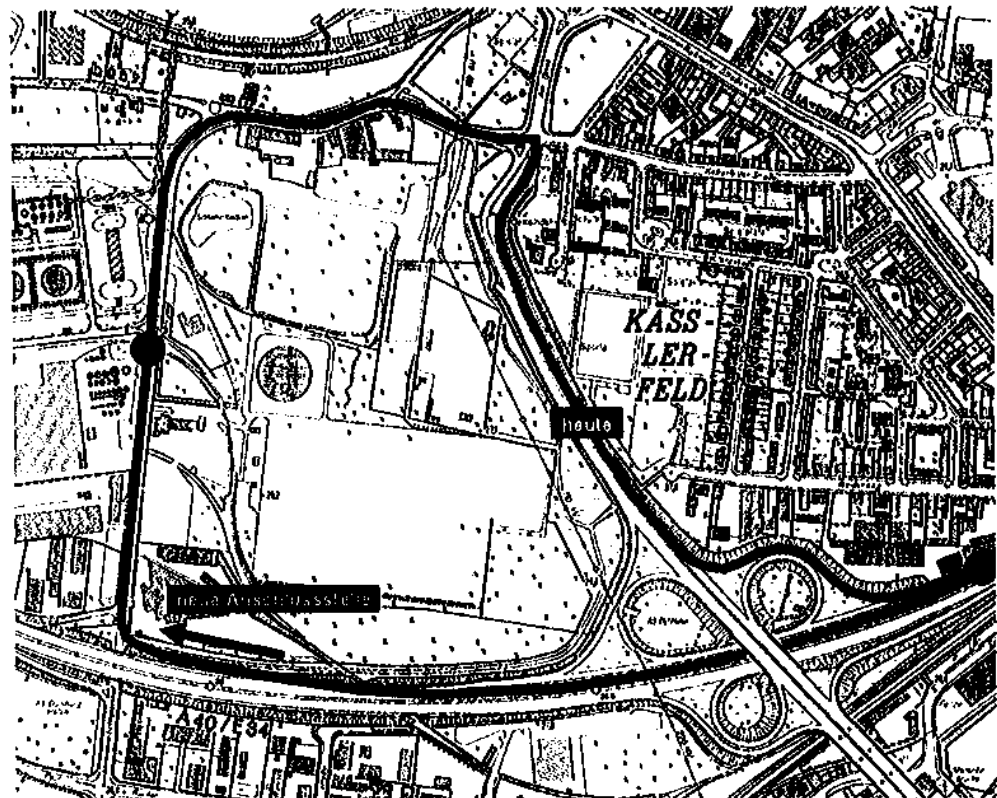


Abb. 1: Auswirkung der Planung

Bisher werden diese Bereiche von der BAB A 40 in Fahrtrichtung Moers von Osten kommend wie folgt erschlossen: Von Osten, aus Richtung Oberhausen kommend, erfolgt an der Anschlussstelle Duisburg-Häfen Nr. 12 die Ausfahrt über eine Abfahrtschleife und den anschließenden „Autobahnzubringer“ in Richtung Norden bis zum Kreuzungspunkt mit der Käßlerfelder Straße. Über diese in Richtung Westen und im weiteren südlichen Verlauf über die Straße „Am Schlütershof“

Begründung

erreicht man die Flächen der Duisburg-Ruhrorter-Häfen AG bzw. der Rhein-Ruhr Collin KG.

Durch das Vorhaben des zusätzlichen Anschlusses der Straße „Am Schlütershof“ an die BAB A 40 werden die o.a. heutigen Erschließungswege verkürzt und die Erreichbarkeit der Güterverkehrszentren im Logistikpark Kaßlerfeld und der Duisburger Häfen im Norden optimiert.

Durch die verkehrliche Entlastung des o.a. Autobahnzubringers und der Kaßlerfelder Straße werden zudem Lärm- und Schadstoffemissionen im Stadtteil verringert. Die Anlage der Parallelfahrbahn bedingt eine Verbreiterung des bestehenden Dammkörpers. Die Autobahnbrücke über die Hafeneisenbahn wird entsprechend der sich ergebenden Erfordernisse verbreitert.

**1.4 Änderung bzw. Ergänzung bestehender Bebauungspläne**

Der südwestliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1056 I - Kaßlerfeld überlagert im Bereich der Verkehrsfläche „Am Schlütershof“ einen Teilbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 547 - Neuenkamp.

Die innerhalb des bestehenden Bebauungsplanes Nr. 547 - Neuenkamp festgesetzte Verkehrsfläche „Am Schlütershof“ wird durch die im Bebauungsplan Nr. 1056 I - Kaßlerfeld vorgenommene Festsetzung der Ausbauplanung der Straße „Am Schlütershof“ als öffentliche Straßenverkehrsfläche ersetzt und in Teilbereichen - im Ausbaubereich des Knotenpunktes der Abfahrtsrampe der BAB A 40 aus Fahrtrichtung Moers - geringfügig geändert bzw. flächenmäßig erweitert.

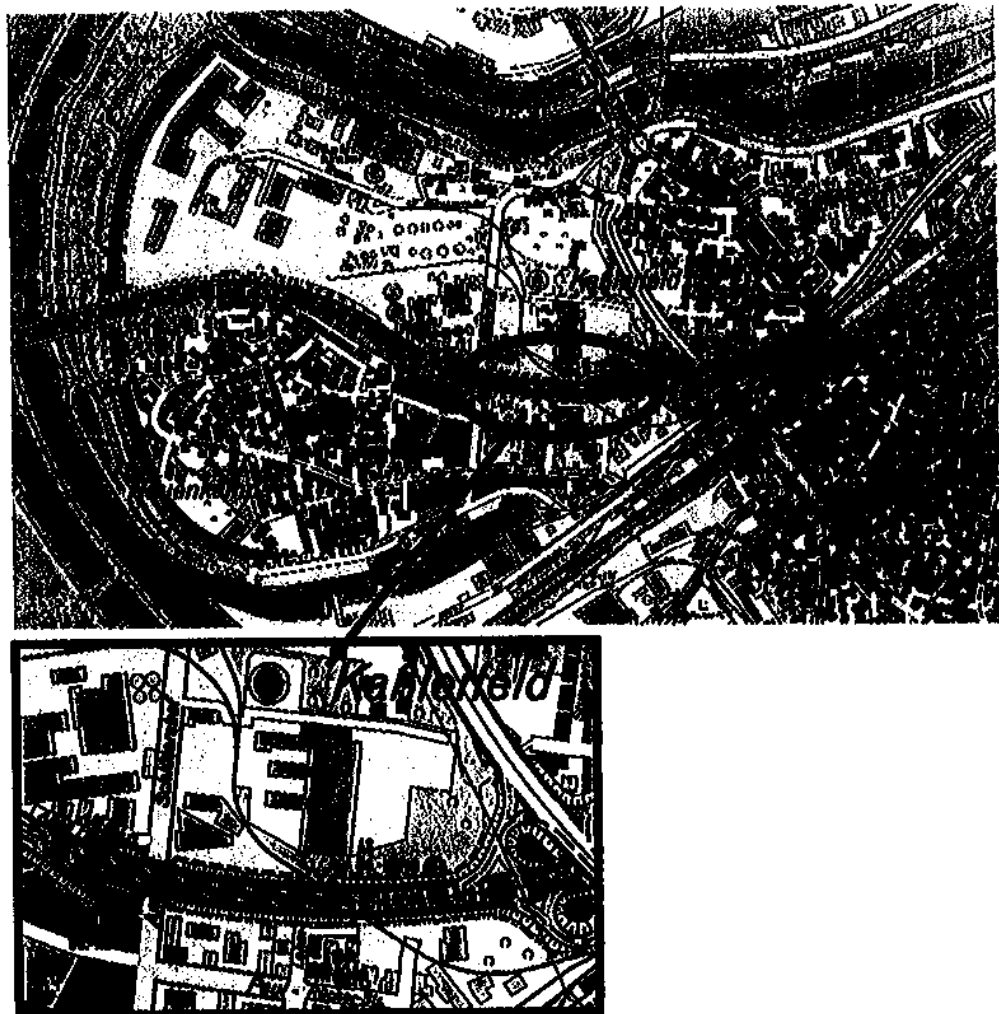
**2. Situationsbeschreibung**

**2.1 Lage des Plangebietes / Eigentumsverhältnisse**

Die kreisfreie Stadt Duisburg liegt im Westen des Landes Nordrhein-Westfalen am Niederrhein. Das Plangebiet liegt im Stadtteil Kaßlerfeld im Stadtbezirk Mitte der Großstadt Duisburg, südlich des Ruhrhafens. Südlich des Plangebietes liegt der Stadtteil Neuenkamp und der Parallelhafen. Das Plangebiet liegt unmittelbar angrenzend an die von Osten nach Westen verlaufende überregional bedeutsame Verkehrsstraße BAB A 40 Richtung Richtung Moers / Essen.



Begründung



**Abb. 2: Lage im Stadtgebiet**

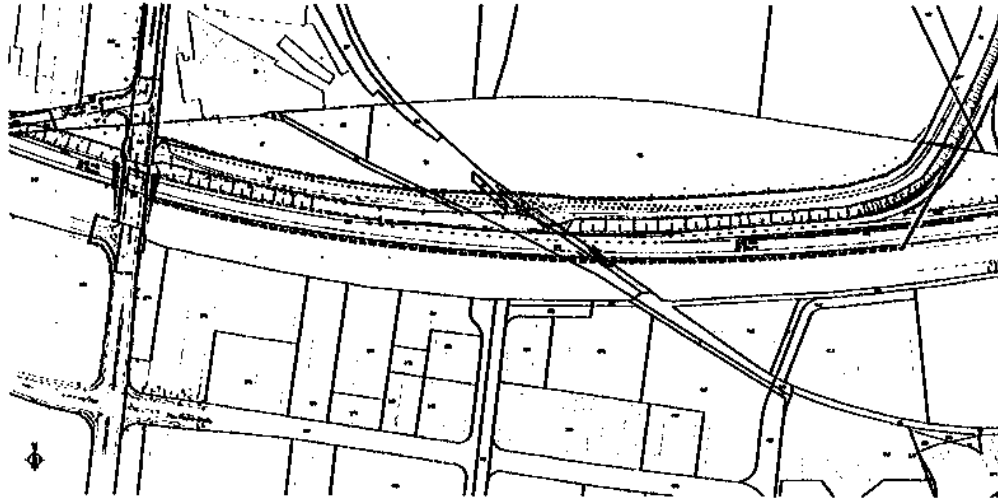
Der Geltungsbereich mit Festsetzungen von Verkehrsflächen und Grünflächen umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 3,17 ha Größe.

Der topographische Höhenunterschied im Plangebiet beträgt bis ca. 12 m. Diese Höhenunterschiede resultierten aus der hier in Dammlage (bis ca. 38 m ü. NN) verlaufenden BAB A 40. Das außerhalb des Dammbauwerkes angrenzende Gelände besitzt einen relativ geringen Niveauunterschied. Hier betragen die Geländehöhen zwischen ca. 26 m und ca. 28 m ü. NN.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst von West nach Ost betrachtet die Flurstücke bzw. Teilbereiche der Flurstücke Nr. 158, 164, 184, 187, 160, 322, 318, 317, 323, 373, 87, 320, 462, 325, 90, 333, 334,89, 328, 332 und 335.

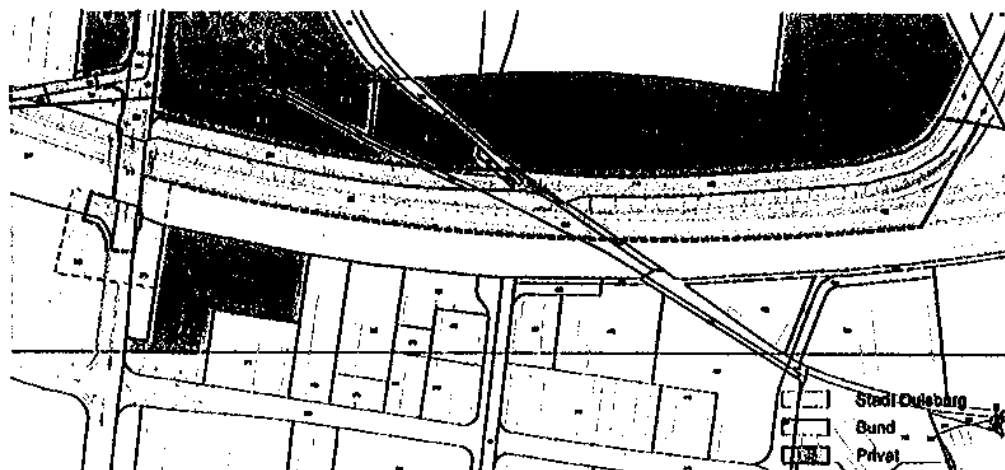
## Begründung

Der Geltungsbereich wird im Norden durch die Fläche der Duisburger-Ruhrorter-Häfen AG bzw. Rhein-Ruhr Collin KG begrenzt. Im Osten grenzt der Autobahnzubringer zur Anschlussstelle Duisburg-Häfen der BAB A 40 an. Im Süden wird der Geltungsbereich durch den Mittelstreifen der BAB A 40, im Nordwesten durch den Kreuzungsbereich der Straße „Am Alten Flugplatz“ mit der Straße „Am Schlütershof“ bzw. im Südwesten durch die Abfahrtsrampe der BAB A 40 (aus Fahrtrichtung Moers) mit der Straße „Am Schlütershof“ räumlich begrenzt.



**Abb. 3: Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1056 I**

Die Flächen im Geltungsbereich befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt Duisburg und des Bundes. Im privaten Eigentum befindet sich lediglich ein Teilstück der Fläche der Duisburger-Ruhrorter-Häfen AG bzw. Rhein-Ruhr Collin KG im nordwestlichen Bereich des Plangebietes östlich der Straße „Am Schlütershof“ (Parzellennummer 87).



**Abb. 4: Eigentumsverhältnisse im Geltungsbereich**

Begründung

**2.2 Gebietsbeschreibung und stadträumliche Einbindung**

Das Bebauungsplangebiet beinhaltet einen Teilabschnitt der von Ost nach West verlaufenden BAB A 40. Im Norden grenzt der Stadtteil Kaßlerfeld und im Süden der Stadtteil Neuenkamp räumlich an. Beide Stadtteile liegen innerhalb einer Halbinsel, die im Norden durch den Ruhrhafen, im Westen durch den Rhein und im Süden durch den Parallelhafen räumlich begrenzt wird.

Die BAB A 40 überquert im Geltungsbereich des Bebauungsplanes die Bahntrasse der Hafenbahn, die östlich des Güterbahnhofes Duisburg-Häfen (Duisburg-Dulssern) an die überregionale Bahntrasse Richtung Oberhausen / Bottrop nach Norden bzw. Richtung Düsseldorf / Krefeld nach Süden anschließt.

Im Westen befindet sich die Straße „Am Schlütershof“, die vom Ruhrhafen im Norden des Stadtteils Kaßlerfeld (Übergang in die Kaßlerfelder Straße) nach Süden Richtung Parallelhafen (Kreuzungspunkt zur Straße „Am Parallelhafen“) verläuft und von der BAB A 40 überquert wird. Nördlich der BAB-Überführung schließt von Westen kommend die Straße „Am Alten Flugplatz“ an die Straße „Am Schlütershof“ an. Südlich der BAB-Überführung bildet von Westen kommend die Abfahrtsrampe der BAB A 40 – aus Fahrtrichtung Moers - einen Kreuzungspunkt bzw. Anschlussstelle mit der Straße „Am Schlütershof“.

Parallel zu den o.a. Straßenverkehrsflächen der Bundesautobahn liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes straßenbegleitende Böschungs- und Grünflächen mit dichtem Baumbewuchs. Im nördlichen Geltungsbereich verläuft zudem parallel zur BAB A 40 ein Fuß- und Radweg innerhalb dieser Grünflächen.

Begründung

**3. Vorgaben und Bindungen**

**3.1 Regionalplan**



**Abb. 5: Auszug Gebietsentwicklungsplan GEP 99**

Der Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) Teilabschnitt L 4506 Duisburg, Auflage 2000 (Aktualisierung August 2006), trifft für den Geltungsbereich und seine nähere Umgebung folgende planerische Aussagen:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt innerhalb eines Siedlungsraumes „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen“ (GIB) und der Verkehrsinfrastruktur „Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr“.

Das Ziel für Bereiche der gewerblichen und industriellen Nutzung besagt, dass hier gewerbliche Betriebe im Bestand gesichert und angesiedelt und insbesondere emittierende Betriebe dort untergebracht werden. Planerisch ausgeschlossen wird eine Ansiedlung oder Erweiterung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben (gem. § 11 Abs. 3 BauNVO), angrenzende Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) sollen durch geeignete Maßnahmen vor neu entstehenden und vorhandenen Belastungen geschützt werden<sup>1</sup>.

Ziel für die Regionale Verkehrsinfrastruktur ist, diese zu erhalten und, soweit erforderlich, siedlungsbezogen sowie im Interesse überregionaler Verkehrsbeziehungen umweltverträglich auszubauen ist, um Engpässe zu vermeiden. Darüber hinaus soll die Verkehrsentwicklung zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung dazu beitragen, die Mobilität und Erreichbarkeit für Menschen und Güter zu erhalten, zu verbessern oder zu schaffen<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Regionalplan GEP 99, textliche Darstellung, S. 13

<sup>2</sup> Regionalplan GEP 99, textliche Darstellung, S. 61

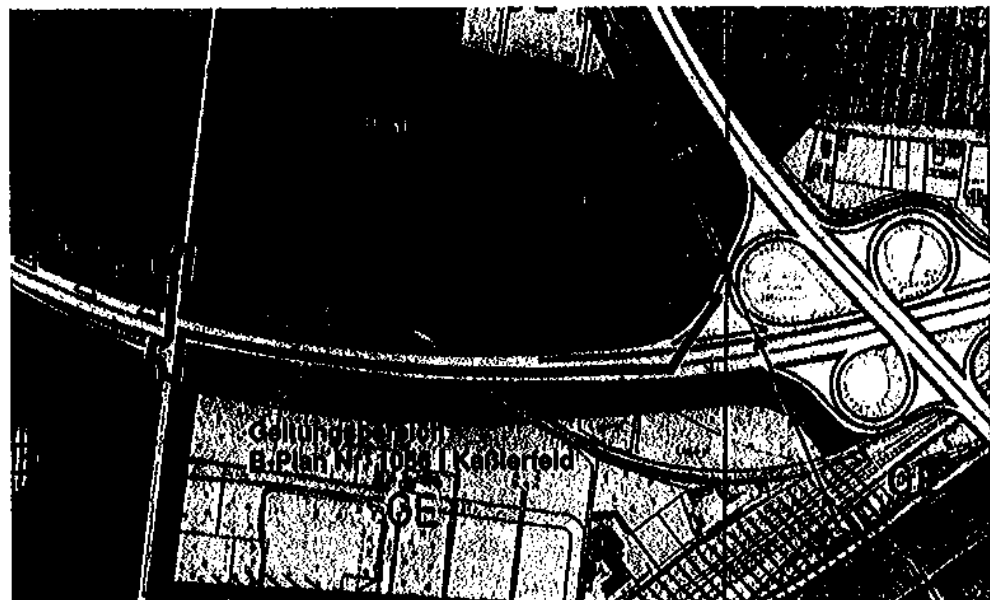
**Begründung**

Bei dem den Bebauungsplan Nr. 1056 I zugrundeliegendem Vorhaben handelt es sich um die Erweiterung einer Straßenverkehrsfläche für den vorwiegend großräumigen Verkehr, so dass mit dem angrenzenden Siedlungsraum „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen“ (GIB) keine Nutzungskonflikte zu erwarten sind, sondern für diesen ein wichtiger Standortfaktor (Erschließung) hergestellt wird. Das Vorhaben entspricht zudem der Definition der Verkehrsinfrastruktur. Die Maßnahme ist Bestandteil der „Logistikdiagonale“, um das Standortprofil für Duisburg als Logistikstandort zu stärken und LKW-Verkehre stadtvträglich abwickeln zu können. Die Anschlussstelle bildet einen zusätzlichen Anschlusspunkt der Duisburger Häfen und der angegliederten Güterverkehrszentren im Logistikpark Kaßlerfeld über die Straße „Am Schlütershof“ an das Bundesfernstraßennetz.

**3.2 Wirksamer Flächennutzungsplan**

Räumlich zum B-Plangeltungsbereich angrenzende Bodennutzungen sind im wirksamen Flächennutzungsplan:

- Im Norden die gewerblichen Bauflächen der Duisburg - Ruhrorter - Häfen AG bzw. Rhein - Ruhr Collin KG,
- Im Osten die Straßenverkehrsfläche der Anschlussstelle Duisburg - Häfen Nr. 12
- Im Süden „gewerbliche Bauflächen“ bzw. z.T. „Flächen für Bahnanlagen“
- Im Westen weitere gewerbliche Bauflächen (nördlich der BAB A 40) und „Flächen für die Forstwirtschaft / Wald“ (südlich der BAB A 40) sowie als Straßenverkehrsfläche die BAB A 40 selbst.



**Abb. 6: Auszug wirksamer Flächennutzungsplan mit Darstellung des Geltungsbereiches B-Plan Nr. Nr. 1056 I Kaßlerfeld**

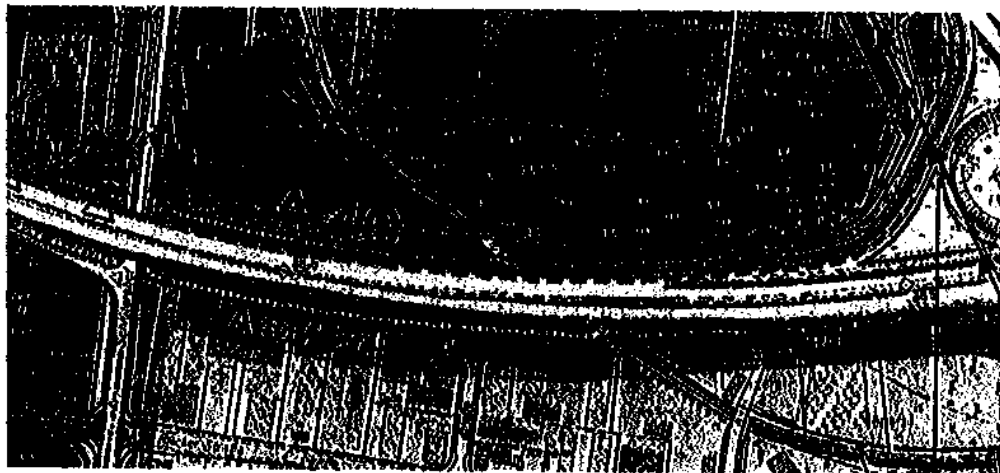
## Begründung

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt für den B-Plangebietungsbereich selbst „Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrswege“, Flächen für Bahnanlagen, „Flächen für die Forstwirtschaft / Wald“<sup>1</sup> und gewerbliche Bauflächen dar.

### 3.3 Änderung des Flächennutzungsplanes

Nach § 8 Abs. 2 BauGB ist der Bebauungsplan Nr. 1056 I aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln (Anpassungsgebot). Vor diesem Hintergrund wird eine FNP-Änderung im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt. Aufgrund dessen, dass eine Änderung des Flächennutzungsplanes lediglich nördlich der BAB A 40 bis zu den gewerblichen Bauflächen der Duisburg - Ruhrorter - Häfen AG bzw. Rheln - Ruhr Collin KG für die zusätzliche Abfahrtsrampe erforderlich ist, unterscheidet sich der Geltungsbereich der FNP-Änderung vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

Somit liegen innerhalb des FNP-Änderungsbereiches lediglich Flächen, für die eine planungsbedingte Änderung erforderlich ist. Daher umfasst die FNP-Änderung „Flächen für die Forstwirtschaft / Wald“ und „Flächen für Bahnanlagen“, jedoch keine Straßenverkehrsflächen für „Autobahnen und autobahnähnliche Straßen“ (BAB A 40) und „sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen“ (Straße „Am Schlütershof“). Der FNP-Änderungsbereich ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



**Abb. 7: Auszug wirksamer FNP (2. Auflage, Sept. 1994) und Abgrenzung des Änderungsbereiches**

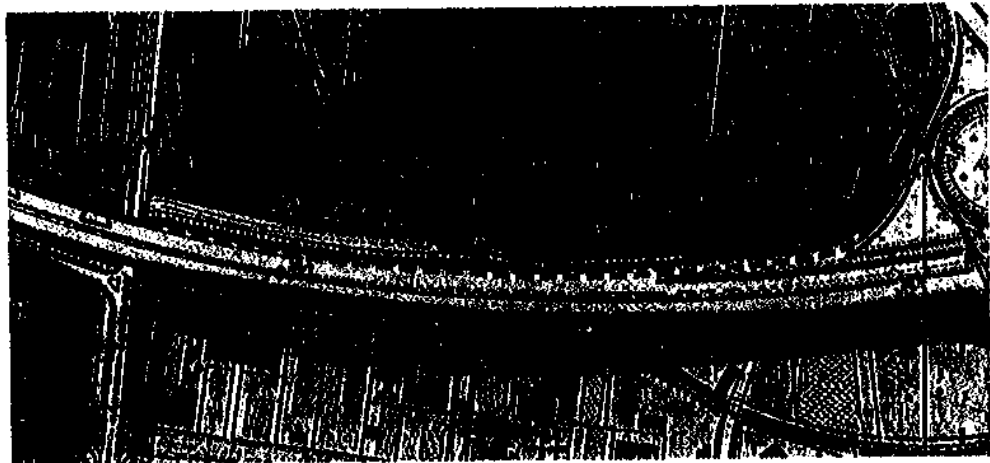
Die FNP-Änderung sieht die Umwandlung eines Teilbereiches der „Flächen für die Forstwirtschaft / Wald“ in eine „Fläche für den überörtlichen Verkehr, Auto-

<sup>1</sup> Bei den „Flächen für die Forstwirtschaft/Wald“ handelt es sich in der Realität jedoch nicht um Wald, sondern um Baumgruppen/ Baumreihen und Einzelbäume auf der autobahnbegleitenden Straßenböschung.

## Begründung

bahn oder autobahnähnliche Straßen" vor. Hierdurch werden für die geplante neue Anbindung der BAB A 40 im Bereich der Straße „Am Schlütershof“ die planerischen Grundlagen auf Ebene der Flächennutzungsplanung, als auch für den im Parallelverfahren in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan geschaffen.

Für die geplante neue Anbindung (Abfahrtsrampe) wird die Verkehrsflächendarstellung der BAB A 40 erweitert, wodurch gleichfalls die bisherigen Nutzungsdarstellungen von „Flächen für die Forstwirtschaft / Wald“ und von „Flächen für Bahnanlagen“ entsprechend reduziert werden.



**Abb. 8: Flächennutzungsplanänderung**

### 3.4

#### Gender Mainstreaming

Als öffentlicher Belang ist Gender Mainstreaming gem. § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Es soll bereits bei der Planung und der Entscheidungsfindung auf unterschiedliche Bedürfnisse von Frauen und Männern hingewiesen werden. Gender Mainstreaming ermöglicht die Gestaltung einer Stadt, die für Frauen und Männer gleichermaßen attraktiv ist und gleiche Entwicklungsperspektiven für beide Geschlechter eröffnet. Ziel ist es, Chancengleichheit in der Stadtentwicklungs- und Städtebaupolitik herzustellen, so dass Räume gleichberechtigt durch Mädchen und Jungen, Jugendliche, Frauen und Männer genutzt werden und eine gleichberechtigte Teilhabe an ihnen besteht.

Der Bebauungsplan wurde bezüglich der Gender – Aspekte überprüft. Durch die Planung eines zusätzlichen Anschlusses der Straße „Am Schlütershof“ an die BAB A 40 erfolgt eine Optimierung der Logistikverhältnisse der angegliederten Güterverkehrszentren im Logistikpark Kaßlerfeld. Die getroffenen Festsetzungen des Bebauungsplans 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.

## Begründung

**4. Städtebauliche Konzeption**

Wie zuvor dargestellt dient der Bebauungsplan Nr. 1056 I der Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen zur Ergänzung der bestehenden Anschlussstelle Duisburg-Häfen BAB A 40 Nr. 12 um eine zusätzliche Abfahrt mit Anschluss an die Straße „Am Schlütershof“. Hierdurch sollen die Güterverkehrszentren im Logistikpark Kaßlerfeld (Duisburg-Neuenkamp, Duisburg-Kaßlerfeld) an das Bundesfernstraßennetz optimiert angeschlossen werden.

Im Zuge dieser Maßnahme werden ebenfalls die Kreuzungsbereiche „Am alten Flugplatz/ Am Schlütershof“ und der Kreuzungsbereich der bestehenden Abfahrtsrampe der BAB A 40 (aus Richtung Moers) und der Straße „Am Schlütershof“ leistungsfähig ausgebaut.

Erschließungssituation status quo

Der Anschluss des Bebauungsplangebietes erfolgt von Norden über den Autobahzubringer kommend an der bestehenden Anschlussstelle Duisburg-Häfen BAB A 40 Nr. 12 über eine Abfahrtsschleife Richtung Westen in Fahrtrichtung Moers. Die Abfahrtsschleife mündet parallel zur BAB A 40 über eine Beschleunigungsspur in die Verteilerfahrbahn, die durch eine Betonschutzwand von der 3-spurigen BAB A 40 räumlich getrennt ist. Nach einem kurzen 4-spurigen Teilabschnitt, u.a. mit Überquerung der Bahntrasse, wird die Verteilerfahrbahn über einen Beschleunigungsstreifen aufgelöst und deren Verlauf als Standstreifen weitergeführt. Die BAB A 40 verläuft dann 3-spurig Richtung Moers und überquert im westlichen Bebauungsplangebiet die Straße „Am Schlütershof“.

Konzeption / Straßenplanung

Die Anschlussstellenergänzung liegt an der BAB A 40 von Essen in Fahrtrichtung Venlo im Stadtteil DU-Kaßlerfeld zwischen den vorhandenen Anschlussstellen DU-Häfen (Nr. 12) und DU-Homburg (Nr.11) . Die zusätzliche Ausfahrt liegt ca. 800 m westlich von der Anschlussstelle DU-Häfen und ca. 2,7 km östlich der AS DU-Homburg. Es handelt sich um eine reine Autobahnausfahrt auf die städtische Straße „Am Schlütershof“. Der wiederauffahrende Verkehr wird über die Kaßlerfelder Straße, den Autobahzubringer und die bestehende AS DU-Häfen auf die Autobahn geleitet. Der an der neuen Rampe ausfahrende Verkehr wird gemeinsam mit dem ausfahrenden Verkehr der bestehenden Ausfahrt DU-Häfen von der Hauptfahrbahn der A 40, Fahrtrichtung Venlo, heruntergeleitet und über die Parallelfahrbahn geführt. Die Anbindung des Verkehrs von der Tangentialrampe Nord-West erfolgt nicht wie bisher über einen Einfädelungsstreifen, sondern über Fahrstreifenaddition.

Die Verkehre, die über die Tangentialrampe Nord-West auf die A 40 auffahren, verflechten sich auf der zweistreifigen Parallelfahrbahn mit den Fahrzeugen, die in Richtung Schlütershof abfahren.

Die neue Ausfahrtsrampe wird als Einmündung an die Straße „Am Schlütershof“ angeschlossen. Hier besteht die Abblegemöglichkeit nach Norden Richtung Duisburger-Ruhrorter-Häfen bzw. Rhein-Ruhr-Collin KG.



## Begründung

Der vorhandene Rad-/ Gehweg wird entlang der neuen Rampe und im Bereich der Hafenbahnquerung umverlegt. Am Ende der Autobahnausfahrt quert der Rad-Gehweg die Rampe. Zur Sicherung des Fuß- und Radfahrerverkehrs ist eine Signalisierung des Knotens vorgesehen.

Konzeption Entwässerung

Die **Entwässerungsplanung** im Rahmen der Ausbauplanung für die Anschlussstelle sieht wie folgt aus: Im Bereich westlich der Bahnlinie wird das Fahrbahnwasser vollständig über einen Stauraumkanal gedrosselt in das städtische Kanalnetz eingeleitet. Für den Bereich östlich der Bahnlinie wird das Fahrbahnwasser im vorhandenen Regenrückhaltebecken „Weidenweg“ zurückgehalten und gedrosselt in das städtische Kanalnetz eingeleitet.

Immissionsschutzbelange

Für den Bebauungsplan sind Aussagen zu den zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen auf stöempfindliche Nutzungen, ggf. zu erwartete Nutzungskonflikte und deren planerische Bewältigung zu treffen. Im Rahmen der Abwägung im Bebauungsplan sind die der Planung zurechenbaren Erhöhungen der Verkehrslärmbeurteilungspegel zu beurteilen.

Nach § 1 (5) des Baugesetzbuches ( BauGB ) sind unter anderem in die Bauleitplanung die Belange des Umweltschutzes einzubinden. Die relevanten Anforderungen an den zu gewährleistenden Umweltschutz werden insbesondere in der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" konkretisiert. Danach sind hinsichtlich der verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet bzw. dessen hier relevantem Umfeld folgende Orientierungswerte für die städtebauliche Planung anzustreben:

	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
in allgemeinen Wohngebieten	55	45 bzw. 40
in Kleingartenanlagen	55	55
in Gewerbegebieten	65	55 bzw. 50

Der Tagwert gilt von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr, der Nachtwert von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Bei zwei angegebenen Nachtwerten gilt der höhere Wert für Verkehrsmissionen

**Tab. 1:** Orientierungswerte für Immissionen nach DIN 18005

Nach den Bestimmungen der DIN 18005 ist die Einhaltung oder Unterschreitung der Orientierungswerte wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Wohngebietes, des Gewerbegebietes und der Kleingartenanlage verbundene Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastigungen zu erfüllen.

Die genannten Werte sind als eine sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz in der Bauleitplanung aufzufassen. Sie sind als eine Zielvorstellung formuliert und stellen keine Richt- oder Grenzwerte dar.

In Ballungsräumen, so auch in Duisburg, können diese Orientierungswerte für die städtebauliche Planung oft nicht eingehalten werden. Im Rahmen der durchzuführenden städtebaurechtlichen Abwägung wird daher hilfsweise für die Beurtei-

Begründung

lung von Verkehrslärmimmissionen die 16. Bundesimmissionsschutz-Verordnung "Verkehrslärmschutzverordnung" angewandt.

Für das nördlich angrenzende Industriegebiet ist aus Gründen des Immissions-schutzes keine planerische Konfliktbewältigung erforderlich, da die hier maßgebliche Beurteilungsgrundlagen in Form der DIN 18005: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung und die 16. BImSchV: Immissionsgrenzwerte zum Schutz vor Verkehrslärm keine Orientierungswerte / Grenzwerte für Industriegebiete aufweisen. Industriegebiete weisen im Sinne der o.a. Beurteilungsgrundlagen keine schutzbedürftigen Nutzungen auf und werden daher bei Lärmschutzuntersuchungen nicht berücksichtigt.

Für das südliche der BAB A 40 angrenzende Gewerbegebiet, das südwestlich der Straße „Am Schlütershof“ angrenzende Kleingartengelände und das nördlich der Anschlussstelle Duisburg-Häfen angrenzende Gewerbe- und Wohngebiet müssen aber die planungsbedingten Wirkungen untersucht und falls diese wesentlich sind, planerisch bewältigt werden.

Für diese o.a. Bereiche wurde in einem Fachbeitrag Lärmschutz (s. Anlage 2 der Begründung) die Verkehrslärmsituation anhand der hier wesentlichen Kriterien der 16. BImSchV: Immissionsgrenzwerte zum Schutz vor Verkehrslärm für den Planfall 2020 beurteilt.

Nach den Beurteilungskriterien der 16. BImSchV zur wesentlichen Änderung einer Straße sind planbedingte Pegelerhöhungen ab 2,1 dB(A) (entspricht gerundet 3 dB(A)) als wesentlich zu beurteilen:

- Erhöhung der Beurteilungspegel der Verkehrsgerausche für den Tag oder in der Nacht um mindestens 3 dB(A),
- erstmalige oder weitergehendes Überschreiten der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung).

Die 16. BImSchV enthält weitergehende Regelungen für hohe Verkehrslärmbelastung mit Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) am Tag bzw. ab 60 dB(A) in der Nacht. Danach ist im Regelungsbereich der 16. BImSchV - Neubau oder erhebliche bauliche Eingriffe in Straßen - jede Pegelerhöhung oberhalb dieser Schwellenwerte von 70 dB(A) an Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht als wesentlich zu beurteilen. Nach der gängigen Rechtsprechung sind auch geringe planbedingte Zunahmen des Verkehrslärms von wenigen zehntel Dezibel als wesentlich zu bewerten und kompensatorische Maßnahmen zu treffen, wenn sich dadurch Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts ergeben, da bei einer Lärmzunahme in diesem Bereich mit einer Gesundheitsgefährdungen gerechnet werden kann.

**Gewerbegebiet südlich der BAB A 40:**

Die Umgestaltung der Rampen sowie der Ein- und Ausfahrtsituation wird als erheblicher baulicher Eingriff betrachtet. Daher ist zu prüfen, ob aus dem erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung der Lärmsituation resultiert.

Die Berechnungsergebnisse des Fachbeitrages Lärmschutz zeigen, dass die Berechnungspunkte 1 – 12 in beiden Planfällen (Bestand und Planung) Immissi-

Begründung

onspiegel von max. 74 / 69 dB(A) tags / nachts aufweisen. Durch die neu geplante Rampen in Verbindung mit dem dort vorgesehenen lärmindernden Fahrbahnbelag (DStrO = -2 dB(A)) kommt es aber zu keiner Pegelerhöhung. Die Kriterien für eine wesentliche Änderung sind nicht erfüllt. Eine planerische Konfliktbewältigung ist somit nicht erforderlich.

**Südwestlich der Straße „Am Schlütershof“ angrenzendes Kleingartengebiet und das nördlich der Anschlussstelle Duisburg-Häfen angrenzende Gewerbe- und Wohngebiet:**

Zur Überprüfung der wesentlichen Änderung außerhalb der Baugrenzen der geplanten Straßenbaumaßnahme wurden repräsentative Punkte der vorhandenen Kleingartenanlage im Südwesten sowie des Gewerbe und des Wohngebietes im Nordosten untersucht.

Bei der Kleingartenanlage im Südwesten (Berechnungspunkte 21 und 22) und für das nördlich der Anschlussstelle Duisburg-Häfen angrenzende Gewerbe- (Berechnungspunkte 23 - 24) und Wohngebiet (Berechnungspunkte 25 - 26) werden planungsbedingt keine Lärmpegelerhöhungen ermittelt. Daher ist hier ebenfalls keine planerische Konfliktbewältigung erforderlich.

Begründung

**5. Festsetzungen des Bebauungsplanes – Begründung der gewählten Festsetzungen**

**5.1 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)**

**5.1.1 Straßenverkehrsflächen**

Die für den **Straßenausbau** erforderlichen Verkehrsflächen/ inkl. Straßenbegleitgrün werden als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Diese Verkehrsflächen werden mit einer Straßenbegrenzungslinie gegenüber umliegenden Flächennutzungen (öffentliche Grünfläche, Bahnanlage) abgegrenzt.

Die Böschungflächen der BAB A 40, die für die Herstellung des geplanten Straßenkörpers notwendig sind, werden in die Festsetzung als Straßenverkehrsfläche der BAB A 40 einbezogen, da sie unmittelbar zur öffentlichen Straße gehören.

Die Strassenverkehrsflächen der BAB A 40, die nicht für den Straßenausbau in Anspruch genommen werden, wurden bereits auf einer anderen Rechtsgrundlage festgesetzt (Planfeststellungsverfahren der BAB A 40; AZ: IV A3-32-02/181-1968/69 mit Rechtskraft vom 26.08.1969) und werden daher gem. § 9 Abs. 6 BauGB nur nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Die Dimensionierung der Straßenverkehrsfläche ergibt sich auf Grundlage der vorliegenden Straßen- und Verkehrsplanung.

Auf eine Festsetzung der grünordnerischen Maßnahmen innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsflächen (siehe landschaftspflegerischer Fachbeitrag) wurde verzichtet. Die Umsetzung wird im Rahmen des Straßenplanungs-Entwurfes (Ausbauplanung) gesichert und ist Bestandteil der Straßenbaumaßnahme.

**5.1.2 Bahntrasse / Straßenüberführung Bahntrasse**

Das Plangebiet wird im Teilabschnitt der BAB A 40 zwischen km 38+141.000 und km 38+300.000 durch eine von Norden nach Süden verlaufende Bahntrasse der Hafenbahn durchquert. Die Fläche der planfestgestellten Bahnanlage wurde auf anderer Rechtsgrundlage festgesetzt und daher gem. § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Die Straßenverkehrsfläche der BAB A 40 überquert die Bahntrasse und wird an dieser Stelle durch eine Kreuzsignatur über der sog. „Null-Ebene“, hier der Bahnanlage, dargestellt. Die in der Planurkunde aus der Verbindung der Eckpunkte ABCD resultierende Fläche (Fläche mit Kreuzsignatur) wird mit einem Geh-, Fahr-, und Leitungsrecht zugunsten des Straßenbaulastträgers belastet. Das Geh-, Fahr-, und Leitungsrecht umfasst die Befugnis des Straßenbaulastträgers auf dieser Fläche eine Brücke zu errichten und zu unterhalten sowie ein Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit.

Die Querung der BAB A 40 und der Hafenbahn ist weiterhin Gegenstand einer noch zu schließenden Kreuzungsvereinbarung zwischen dem Träger der Stra-

## Begründung

ßenbaumaßnahme und dem Eigentümer der Hafenbahn. In dieser Vereinbarung werden weitere Details der Bahnquerung vertraglich geregelt.

### 5.2 Öffentliche Grünflächen

Innerhalb der öffentlichen Grünfläche nördlich der BAB A 40 erfolgen auf Basis des landschaftspflegerischen Fachbeitrages (s. Anlage 3 der Begründung) Begrünungs- und Grünerhaltungsfestsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 a<sup>1</sup> und b<sup>2</sup> BauGB.

Diese Festsetzungen erfolgen zum einen als Ausgleich für die im Zuge des Um- und Ausbaus unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, zum anderen aus städtebaulichen Gründen zur Gestaltung des Fuß- und Radweges innerhalb der öffentlichen Grünfläche.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind im Rahmen der städtebaulichen Abwägung durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen. Ein Eingriff gilt als ausgeglichen, wenn nach seiner Beendigung keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben.

Innerhalb der Straßenböschungen der Verkehrsflächen erfolgt hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Schutzgüter Biotope, Boden, Wasser, Landschaftsbild und Klima ein komplementärer Ausgleich (vgl. Anlage 3 der Begründung: Landschaftspflegerischer Fachbeitrag).

Der bestehende Fuß- und Radweg nördlich der BAB A 40 wird zum Teil aufgrund des Ausbaus der Straßenverkehrsfläche ab km 38+300.000 Richtung Straße „Am Schlütershof“ im Westen in seinem Verlauf geändert. Durch die Begrünungs- und Grünerhaltungsfestsetzungen wird die ursprüngliche Eingrünung des Fuß- und Radweges wiederhergestellt. Die Darstellung des Fuß- und Radweges innerhalb der öffentlichen Grünfläche erfolgt als Hinweis ohne Festsetzungscharakter.

## 6. Sonstige nachrichtliche Darstellungen / Hinweise

### 6.1 Anbauverbotszone

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1056 I - Kablerfeld verläuft die BAB A 40. Daher ist an dieser Stelle auf eine generelle Anbauverbotszone (von baulichen Anlagen an Bundesfernstraßen, hier 40 m Abstand bei Bundesautobahnen) hinzuweisen. Das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bestimmt in § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG die Abstandsflächen zu Bundesautobahnen/ -straßen, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, in denen Hochbauten jeder Art nicht errichtet werden dürfen.

<sup>1</sup> Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

<sup>2</sup> Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern

Begründung

**6.2 Altlasten / Bodenbelastung**

Das Bebauungsplangebiet liegt im Bereich einer im Altlastenflächenkataster registrierten Abgrabung eines ehemaligen Auskiesungsgebietes. Anfang der 60er Jahre wurden unterschiedliche Mengen von Hausmüll, Bauschutt (Trümmerschutt), gewerblichen Abfällen und Beimengungen von Schlacken und Aschen dort verfüllt. Die vorliegende Untersuchung weist Auskiesungen bis zu einer Tiefe von 10 m auf.

Die Anteile an Hausmüll spiegeln sich durch das Vorkommen von Methan wieder, welches Belastungen im Planbereich bis 17.1 Vol.-% aufweist. Sollten sich die genannten Methanbelastungen bestätigen sind bei den Eingriffen in den Altablagungskörper Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz zu ergreifen. Des weiteren ist dann ferner zu prüfen, ob aufgrund des Methanvorkommens passive Maßnahmen zur Ableitung der Bodenluft auf definiertem Wege einzurichten sind.

Die Analyse ausgewählter Bodenproben zeigt lokale Kontaminationen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (2400 mg/kg MKW) und polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (180 mg/kg) auf. Auf der Fläche wurde ebenfalls eine Grundwassermessstelle eingerichtet, über deren Verbleib aber nichts bekannt ist.

Tiefbauarbeiten im Bereich der im Altlastenverdachtsflächenkataster registrierten Abgrabung sollen durch einen Sachverständigen begleitet und dokumentiert werden.

**6.3 Technische Infrastruktur**

Im Bebauungsplangebiet verlaufen Versorgungsnetze der technischen Infrastruktur Gas, Wärme und Strom der Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH sowie Leitungen der Telekom und der Kabel Ausstattung BAB (AUSA). Gefährdung bzw. Beeinträchtigung von Versorgungsleitungen durch Bau- und Pflanzmaßnahmen sind zu vermeiden und grundsätzlich mit dem o.a. Versorgungsträgern im Vorfeld abzustimmen.

## Begründung

**7. Umweltbericht (Allgemeinverständliche Zusammenfassung)**

Es wird an dieser Stelle auf Teil B „Umweltbericht“, hier Punkt 4 „Zusammenfassung des Umweltberichtes“ verwiesen.

**8. Bodenordnende Maßnahmen**

Aufgrund der in Punkt 2.1 dargestellten Eigentumsverhältnisse sind voraussichtlich keine bodenordnende Maßnahmen erforderlich. Die flächenmäßig geringfügige Inanspruchnahme der im privaten Eigentum befindlichen Parzelle 87 als Verkehrsfläche bzw. öffentliche Grünfläche (hier Wegeverbindung) soll durch Ankauf dieser Teilfläche durch die Stadt Duisburg umgesetzt werden.

**9. Flächenbilanz**

<b>Festsetzung</b>	<b>Fläche (ha)</b>
öffentliche Straßenverkehrsfläche (§ 11 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	2,53
öffentliche Grünflächen (§ 11 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)	0,60
Flächen für Bahnanlagen (nachrichtliche Übernahme, § 9 Abs. 6 BauGB)	0,04
<b>Gesamtfläche Geltungsbereich</b>	<b>3,17</b>

**Tab. 2:** Flächenbilanz Bebauungsplan Nr. 1056 I - Kaßlerfeld

**10. Kosten**

Mit der Erstellung der erforderlichen Unterlagen für die Umweltprüfung, dem Bebauungsplan mit integriertem Umweltbericht und der parallelen FNP-Änderung wurde das Planungsbüro Kocks Consult GmbH beauftragt.

Die voraussichtlich entstehenden Kosten zur Schaffung des Planungsrechtes belaufen sich auf ca. 45.000 €.

Die der Stadt Duisburg durch die Realisierung des Bebauungsplanes entstehenden Kosten werden geschätzt auf:

- Straßenbaumaßnahme: 2,333 Mio. €,  
darin enthalten sind 13.500 € für Bepflanzungsmaßnahmen im gesamten Geltungsbereich und ca. 108.000 € für landespflegerische Ausgleichszahlungen.

Die Kosten der Straßenbaumaßnahme werden zwischen der Stadt Duisburg und dem Landesbetrieb Straßen.NRW gem. geschlossener Vereinbarung geteilt.

Begründung

- **Grunderwerb:**  
Die städtischen Mittel zur Realisierung der Baumaßnahme müssen noch bereitgestellt werden.

Mit Rückennahmen ist nicht zu rechnen

**11. Gutachten**

Folgende Gutachten dienen als Anlage der Begründung:

- Anlage 1: Fachbeitrag Lärmschutz Um- und Ausbau AS Duisburg Häfen BAB A 40
- Anlage 2: Fachbeitrag Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS
- Anlage 3: Landschaftspflegerischer Fachbeitrag
- Anlage 4: Fachbeitrag Artenschutz
- Anlage 5: Verkehrsgutachten Stadt Duisburg

**12. Darstellung des Bauleitplanverfahrens und des Abwägungsprozesses**

**12.1 Bisheriger Verfahrensablauf**

- 25.02.2008 Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 1056 - Kaßlerfeld  
10.03.2008 Ortsübliche Bekanntmachung des Bebauungsplanes  
08.05.2008 Frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB  
30.07.2008 Beteiligung bzw. Unterrichtung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB  
25.05.2009  
- 26.06.2009 Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 2 BauGB u. § 4 Abs. 2 BauGB

**12.2 Abwägungsprozess**

**12.2.1 Beteiligung bzw. Unterrichtung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB:**

Der sog. Scoping-Termin gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte - auch im Sinne des § 5 zum UVPG - am 30.07.2008.

- Die angeregte Ergänzung und Abstimmung des landespflegerischen Begleitplanes mit dem Amt für Umwelt und Grün der Stadt Duisburg sowie



Begründung

mit Straßen.NRW und der Unteren Landschaftsbehörde bzgl. des anzuwendenden Bewertungsverfahrens wurde durchgeführt.

- Über den vorliegenden Fachbeitrag Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS hinaus wurden keine zusätzlichen Untersuchungsinhalte angeregt.
- Die angeregten Erhebungen zum Artenschutz und darauf aufbauende artenschutzrechtliche Untersuchungen wurden zwischenzeitlich durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in den landespflegerischen Planungsbeitrag integriert.
- Altlastenthematik: Der angeregten Bodenluftuntersuchung wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht gefolgt, da die Hinweise und Auflagen der Unteren Bodenschutzbehörde angemessen in der Planurkunde (textliche Festsetzungen, hier Hinweise) gewürdigt werden und durch den Vorhabensträger in der Vorbereitung der Baumaßnahme und während der Bauarbeiten zu beachten sind.
- Die vorgetragenen Belange der Versorgungsträger wurden durch entsprechende Hinweise in der Planurkunde (textliche Festsetzungen) gewürdigt.
- Die Belange der Stadtentwässerung (Einleitungsbeschränkungen und Bemessungskriterien) sind in der zuvor dargestellten Entwässerungskonzeption berücksichtigt.

12.2.2

**Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB**

Die frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Bauleitplanung gemäß § 3 Abs.1 BauGB und zugleich als Unterrichtung der Einwohner nach § 23 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) fand im Rahmen der öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 08.05.2008 im Rathaus Duisburg, Burgplatz 19, 47051 Duisburg statt; eine Niederschrift wurde dazu angefertigt. Gleichzeitig wurde bei dieser Veranstaltung die im Parallelverfahren laufende Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.49 – Kasserfeld vorgestellt.

Im Rahmen der Bürgeranhörung wurden kurz zusammengefasst folgende wesentliche Anregungen vorgebracht:

1. Es wurde der Hinweis gegeben, dass von dem Grundstück nördlich des Geh- und Radweges in die öffentliche Grünfläche entwässert wird.
2. Es sollte überlegt werden, eine Kreisverkehrslösung auf der Straße „Am Schlütershof“ zu errichten, um eine frühere Wendemöglichkeit als den „Kaßlerfelder Kreisel“ anzubieten.
3. Bei der Errichtung der Abfahrtsrampe sollte ebenfalls eine Linksabbiegemöglichkeit eingerichtet werden, wovon nicht nur die Anwohner des Ortsteiles Neuenkamp profitieren würden, sondern auch die Logistikstandorte Außenhafen und Parallelhafen.

Begründung

4. Nördlich der geplanten Autobahnausfahrt sollte die Straße „Am Schlütershof“ zweispurig ausgebaut werden.
- Zu 1. Die Grundstücksentwässerung erfolgt nicht über die Grünfläche, sondern über das o.g. Grundstück.
- Zu 2. Der vorgeschlagenen Kreisverkehrslösung kann insbesondere aus Gründen der örtlich begrenzten Flächenverhältnisse und der hier erforderlichen verkehrlichen Leistungsfähigkeit nicht gefolgt werden.
- Zu 3. Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen bezüglich der Ausbauplanung, er setzt die allgemein erforderliche Verkehrsfläche in ihren Ausmaßen fest. Die Gliederung und Gestaltung der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen in Geh- / Radwege, Fahrbahnen / Abbiegespuren und Verkehrsgrünflächen etc. werden in einem nachgeordneten Ausbauplan geregelt und dargestellt. Dieser ist aber nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
- Zu 4. Der heutige Querschnitt der Straße „Am Schlütershof“ ist auch für die zukünftige Verkehrsbelastung ausreichend. Somit ist ein Ausbau der Straße nördlich der geplanten Autobahnausfahrt nicht notwendig.

Im Anschluss an die Bürgeranhörung wurde im Rahmen der öffentlichen Sitzung der BV Mitte die vorgesehene Planung beraten.

Seitens der Bezirkspolitik wurde der Antrag gestellt:

1. für die geplante zusätzliche Autobahnabfahrt auf die Straße „Am Schlütershof“ eine Linksabbiegespur zu planen und umzusetzen
2. die Ersatzpflanzungen im unmittelbaren Planungsgebiet vorzunehmen

- Zu 1. Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen bezüglich der Ausbauplanung, er setzt die allgemein erforderliche Verkehrsfläche in ihren Ausmaßen fest. Die Gliederung und Gestaltung der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen in Geh- / Radwege, Fahrbahnen / Abbiegespuren und Verkehrsgrünflächen etc. werden in einem nachgeordneten Ausbauplan geregelt und dargestellt. Dieser ist aber nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.
- Zu 2. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages wurde die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung errechnet. In Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde erfolgt ein Teil der Ersatzpflanzungen innerhalb des Planungsgebietes. Das errechnete Defizit wäre durch eine externe Kompensation außerhalb des B-Plangebietes auszugleichen. Bei der Stadt Duisburg erfolgt die Ablösung der Kompensationsverpflichtungen in Geld.

Dem Antrag wird nicht gefolgt.

Begründung

**12.2.3 Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB**

Der Entwurf des Bebauungsplans wurde durch den Rat der Stadt Duisburg am 27. April 2009 gebilligt. Gleichzeitig wurde der Beschluss zur Durchführung der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB gefasst.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4

Abs. 2 BauGB erfolgte parallel im Rahmen der öffentlichen Auslegung in der Zeit vom 25. Mai 2009 bis zum 26. Juni 2009.

Zum Bebauungsplan Nr. 1056 I – Kaßlerfeld - wurden Stellungnahmen vorgebracht hinsichtlich

- des Verkehrsgutachtens,
- des Fachbeitrages zur Luftschadstoffuntersuchung,
- des Lärmgutachtens und
- der Altlasten- bzw. Bodenbelange.

Inhaltlich wurden diese Stellungnahmen geprüft und die Belange in den Bebauungsplan, soweit erforderlich, eingestellt.

**12.2.4 Verkehrsbedingte Luftschadstoffe**

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der BAB A 40 um eine zusätzliche Abfahrt werden im Fachbeitrag Luftschadstoffuntersuchung MLuS (vgl. Anlage 2 der Begründung) Aussagen zu den zu erwartenden verkehrsbedingten Luftschadstoffen getroffen. Das Ergebnis dieses Fachbeitrages zeigt, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> nach 22. BImSchV zu erwarten sind. Im unmittelbaren Bereich der Baumaßnahme befinden sich als unmittelbar angrenzende Immissionsorte im Norden ein Industriegebiet und im Süden ein Gewerbegebiet. Aufgrund dieser Baugebietstypen sind somit keine Immissionsorte vorhanden, die i.d.R. dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen.

Die Bewältigung der planbedingten Zunahme von Luftschadstoffen kann nach der aktuellen Rechtsprechung grundsätzlich dem Verfahren der Luftreinhalteplanung überlassen werden. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist erst dann verletzt, wenn absehbar ist, dass eine Verwirklichung der Planung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Seit dem 04.08.2008 ist der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet - Teilplan Ruhrgebiet West in Kraft. Zur Verbesserung der Luftqualität sieht der Luftreinhalteplan umfangreiche Maßnahmenbündel vor. Hierzu gehört auch explizit die geplante Anschlussstelle (AS), da durch sie der Verkehrsfluss verbessert wird. Der Ausbau der AS Duisburg Häfen in Zusammenarbeit mit der Optimierung der Straßeninfrastruktur im Bereich Kaßlerfeld ist im Luftreinhalteplan als stadtbezogene Maßnahme C.0.1.11 aufgeführt. Dies ist in Hinblick auf den Abwägungsprozess

Begründung

im Bauleitplanverfahren von Bedeutung. Wie die Berechnungsergebnisse zeigen, ergeben sich im Umfeld der Autobahn A 40 zwar Überschreitungen der Beurteilungswerte, jedoch ist die geplante Anschlussstellenergänzung ein Baustein zur Verbesserung der Immissionssituation. Daher ist auf Ebene dieses Bebauungsplanverfahrens keine weitergehende planerische Konfliktbewältigung erforderlich.

Begründung

## Teil B Umweltbericht

### 1. Einleitung

#### 1.1 Festsetzungen und Ziele des Bebauungsplanes

##### **Planungsziele**

Die städtebauliche Konzeption sieht für den Planbereich die Ergänzung der bestehenden Anschlussstelle Duisburg-Häfen BAB 40 Nr. 12 um eine zusätzliche Abfahrt vor. Diese Anschlussstelle bildet den wesentlichen Anschlusspunkt der Duisburger Häfen und der angegliederten Güterverkehrszentren im Logistikpark Kaßlerfeld an das Bundesfernstraßennetz.

Die Planung ist Bestandteil der „Logistikdiagonale“, die eine Reihe von Maßnahmen enthält, um das Standortprofil für Duisburg als Logistikstandort zu stärken und LKW-Verkehre stadtvträglicher abwickeln zu können

Die vorhandene Rad-/ Gehwegverbindung im Grünstreifen zwischen der Autobahnböschung und dem Industriegebiet wird erhalten, im Bereich der neuen Anschlussstellenrampe und der Querung der Hafenbahn wird der vorhandene Rad-/ Gehweg lagemäßig angepasst.

##### **A. Planungsrechtliche Festsetzungen**

Das Bebauungsplangebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 3,17 ha und enthält folgende Festsetzungen:

##### Öffentliche Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen liegen am nördlichen B-Plangeltungsbereich und werden südlich durch die Straßenbegrenzungslinie der Straßenverkehrsfläche räumlich begrenzt. Die Gesamtfläche beträgt ca. 0,60 ha. Innerhalb der festgesetzten öffentlichen Grünflächen wird für Teilflächen der Erhalt von vorhandenen Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäumen, von vorhandenem Extensivrasen und von Gebüsch festgesetzt. Außerdem ist die Neuanlage von Gebüschbeständen durch Anpflanzung von Sträuchern/ Strauchgruppen sowie die Neuanlage/Entwicklung von Extensivrasen festgesetzt.

##### Öffentliche Straßenverkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Die festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen umfassen einen ca. 560 m langen Teilabschnitt der BAB A 40 in Fahrtrichtung Moers, räumlich begrenzt im Norden durch die festgesetzten öffentlichen Grünflächen und im Süden durch die BAB A 40 in entgegengesetzter Fahrtrichtung, und einen ca. 150 m langen Teilabschnitt der Straße „Am Schlütershof“ inkl. dessen Kreuzungsbereich zur Straße „Am alten Flugplatz“ und zu einer neu geplanten Straße. Die Gesamtfläche beträgt ca. 2,53 ha. Diese beinhaltet ebenfalls Böschungflächen und Straßenbegleitgrün. Die Dimensionierung und Gliederung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche resultiert aus der vorliegenden Straßen- und Verkehrsplanung.

## Begründung

Flächen für Bahnanlagen (§ 9 Abs. 6)

Durch das Plangebiet verläuft im Teilabschnitt der BAB A 40 zwischen km 38+141.000 und km 38+300.000 eine Bahntrasse der Hafenbahn und wird an dieser Stelle durch die öffentliche Straßenverkehrsfläche der BAB A 40 überquert. Die Gesamtfläche beträgt ca. 0,04 ha.

Geh- Fahr- und Leitungsrecht (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Die Straßenverkehrsfläche der BAB A 40 überquert die Bahntrasse und wird an dieser Stelle durch eine Kreuzsignatur über der sog. „Null-Ebene“, hier der Bahnanlage, dargestellt. Die Fläche ABCDA (Eckpunkte der Fläche mit Kreuzsignatur) wird mit einem Geh-, Fahr-, und Leitungsrecht zugunsten des Straßenbaulasträgers, der somit an dieser Stelle zur Errichtung / Unterhaltung einer Brücke befugt ist, sowie mit einem Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet.

## 1.2 Darstellung der Ziele des Umweltschutzes

Für die nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und § 1a BauGB zu beachtenden Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landespflege ist auf Grundlage des § 2 (4) BauGB eine Umweltprüfung vorzunehmen. Die Umweltprüfung dient der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen des Bauleitplans. Die Beschreibung und Bewertung erfolgt im Rahmen des Umweltberichtes.

Die Ziele des Umweltschutzes als Umschreibung der jeweils zu beachtenden Belange sind - dem Inhalt und Detaillierungsgrad des Bebauungsplans angemessen - insbesondere aus den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen sowie sonstigen Vorschriften und Regelwerken zu entnehmen. Im Rahmen der Abwägung „hat der Plangeber die einschlägigen Vorgaben des für die einzelnen Umweltbelange jeweils maßgeblichen Fachrechts in seiner aktuellen Fassung zu berücksichtigen“.<sup>1</sup> Die planungsrelevanten Umweltziele und die zu beachtenden Vorgaben werden in der nachfolgenden Betrachtung der einzelnen Schutzgüter dargestellt. Die dort gleichfalls dargestellten (abgeleiteten) Leitziele und Einzelziele orientieren sich an den hier planungsbezogenen relevanten lokalen Verhältnissen (u.a. Vorbelastung, Eignung, Entwicklungspotentiale, Inhalt und Detaillierungsgrad des Bebauungsplans etc.).

Die nach dem BauGB gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 b (NATURA-2000-Gebiete) und Nr. 9 (Darstellungen von Landschaftsplänen und sonstigen Plänen) zu beachtende Belange werden wie folgt dokumentiert:

**Schutzgebiete und schützenswerte Objekte**

Im Plangebiet befinden sich keine:

- Naturschutzgebiete,
- Landschaftsschutzgebiete,
- Flächen der Biotopkartierung NRW,
- Geschützte Biotope nach § 62 LG NW,
- FFH und VSG Gebietsausweisungen (NATURA 2000 Gebiete),
- Wasserschutzgebiete.

<sup>1</sup> Ulrich Kuschnerus, Der sachgerechte Bebauungsplan, 3. Auflage, S. 273

Begründung

**Landschaftsplan**

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes.

**Flächennutzungsplan (FNP)**

Im aktuellen FNP der Stadt Duisburg (2. Auflage, Sept. 1994) sind die an die BAB A 40 nördlich und südlich angrenzenden Bereiche als „**Flächen für die Forstwirtschaft, Wald**“ dargestellt. Die daran anschließenden Bereiche sind im Norden als „**Industriegebiet GI**“ und im Süden als „**Gewerbegebiet GE**“ dargestellt. Im Parallelverfahren zum vorliegenden B-Plan erfolgt die FNP - Änderung Nr. 5.49 - Kaßlerfeld. Ziel der FNP-Änderung ist eine Teilumwandlung der Fläche für die Forstwirtschaft / Wald in eine Fläche für den überörtlichen Verkehr, Autobahn oder autobahnähnliche Strassen. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Fläche für Bahnanlagen bleibt als Unterführung bestehen.

**Biotopverbundkonzept<sup>1</sup>**

Das Biotopverbundkonzept der Stadt Duisburg (Duisburg Nord) stellt die Bereiche des B-Plangeltungsbereiches nördlich und südlich der BAB A 40 in den Karten 4 (Maßnahmenkarte Duisburg-Nord, Blatt 5000 Neuenkamp) und 4b (Maßnahmenkarte Duisburg-Süd, Blatt 5000 Neuenkamp) wie folgt dar:

- Maßnahmen im besiedelten Bereich: Erhaltung und Entwicklung bis zur Realisierung des rechtsgültigen B-Plans

Die Pläne des Immissionsrechtes werden im Kapitel 1.2.6 „Menschliche Gesundheit/ Luft“ behandelt.

**1.2.1**

**Tiere und Pflanzen**

Zielvorgabe nach § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG ist:

Es ist zu prüfen, ob Biotope der streng geschützten Arten infolge eines Eingriffes zerstört werden können.

Zielvorgabe nach §§ 42 Abs. 1 u. 5 BNatSchG ist:

Es ist zu prüfen, ob für europarechtlich geschützte Arten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vorliegen.

Zielvorgabe nach § 43 Abs. 8 BNatSchG ist:

Werden Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten erfüllt, müssen für eine Projektzulassung die Ausnahmevoraussetzungen des § 43 Abs. 8 BNatSchG erfüllt sein.

Zielvorgabe nach § 1 LG ist:

Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen für den Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, das

<sup>1</sup> STADT DUISBURG (2005): Biotopverbundkonzept der Stadt Duisburg (Duisburg Nord), Überarbeitungsstand 23.01.2006

## Begründung

1. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts,
2. die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
3. die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie
4. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft

auf Dauer gesichert sind.

Nach § 2 LG sollen

Grundsätze und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege nachteiligen Veränderungen des Naturhaushaltes und der Kulturlandschaft entgegenwirken.

Hieraus ergeben sich auf den Planungsraum bezogen folgende Ziele:

- Erhalt und Entwicklung der vorhandenen Grünflächen
- Sicherung und Entwicklung von Habitatstrukturen charakteristischer Vogelarten innerstädtischer Siedlungsgebiete
- Erhalt der Lebensstätten geschützter Tierarten

**Leitziel für den Arten- und Biotopschutz ist der Erhalt, die Entwicklung oder die Wiederherstellung von Biotopsystemen, die das Überdauern der landschaftsraumspezifischen Vielfalt an Lebensgemeinschaften gewährleisten sowie die kulturlandschaftliche Entwicklung dokumentieren.**

Hieraus ergeben sich auf den Planungsraum bezogen folgende Ziele zur Erhaltung und Entwicklung von Lebensraum- und Vernetzungsfunktionen:

- Erhalt von vorhandenen Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäumen, von vorhandenem Extensivrasen und von Gebüsch
- Neuanlage von Gebüschbeständen durch Anpflanzung von Sträuchern/ Strauchgruppen
- Neuanlage von Gehölzbeständen durch Anpflanzung von Bäumen
- Neuanlage/Entwicklung von Extensivrasen und
- Neuanlage von straßen- und wegbegleitenden Gras- und Krautbeständen

### 1.2.2 Boden und Wasser

Als wesentliche Bodenfunktionen sind gemäß § 2 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) zu berücksichtigen:

- Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen,
- Bestandteile des Naturhaushaltes, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen
- Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen
- Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie
- Nutzungsfunktionen als Fläche für Siedlung und Erholung und Standort für sonstige wirtschaftliche
- und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung



Begründung

Zielvorgabe nach § 1 LG ist:

Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen für den Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass

1. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts,
2. die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
3. (...)
4. (...)

auf Dauer gesichert sind.

Nach § 2 LG sind

(...) Böden so zu erhalten, dass sie ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können. (...)

Gemäß Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sind nach den in § 1a definierten Grundsätzen insbesondere die Gewässer (inkl. Grundwasser) als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern. Nach LWG § 2 (1) sind „die Gewässer nach den Grundsätzen und Zielen der §§ 1a, 25a bis 25d und 33a des Wasserhaushaltsgesetzes so zu bewirtschaften, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen Einzelner dienen. Ein ordnungsgemäßer Wasserabfluss ist sicherzustellen.“

**Lernziele für den Boden- und Wasserschutz sind biologisch funktionsfähige, unbelastete Böden, die Sicherung ungestörter natürlicher Abläufe und Wirkungszusammenhänge, die Vermeidung einer Beeinträchtigung des Bodens, des geologischen Untergrundes und des Grundwassers.**

Grundsätzlich ist eine Reaktivierung der Funktionen von Böden und Wasserhaushalt im städtischen Bereich nur eingeschränkt möglich. Zur Entwicklung ökologischer Funktionen ist es jedoch unerlässlich, dass wieder Boden als Vegetationsstandort aufgebracht wird.

Für das Pfingstgebiet ergeben sich folgende Ziele:

- Entwicklung von Bodenfunktionen im Bereich neu zu pflanzender Gehölzbestände
- Vermeidung der Beeinträchtigung des geologischen Untergrundes und des Grundwassers
- Sicherung, bei Bedarf Beseitigung von Altlasten

1.2.3

**Klima**

Zielvorgabe nach § 1 LG ist:

Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen für den Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass

1. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts,
2. die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,

Begründung

3. (...)
4. (...)

auf Dauer gesichert sind.

Nach § 2 LG sind:

(...) Beeinträchtigungen des Klimas zu vermeiden; (...)  
Zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Klimahaushaltes und klimatischer Ausgleichsfunktionen, Lüfthygiene und Bioklima sind als Leitziele zu benennen:

- Sicherung und Entwicklung von Vegetationsstrukturen, die lokal- und bioklimatisch sowie unter Gesichtspunkten des Immissionsschutzes (Belastung durch Straßenverkehr) von Bedeutung sind wie Gehölze und Bäume
- Erhaltung und Förderung von Großgrün
- Entwicklung von Flächenbegrünungen

**Leitziel für den Klimaschutz<sup>1</sup> sind funktionsfähige lokalklimatische Funktionseinheiten und die Sicherung und Wiederherstellung klimatischer Schutz- und Ausgleichsfunktionen.**

Entsprechend ergeben sich für die Bauleitplanung folgende Zielsetzungen:

- Erhalt von vorhandenen Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäumen, von vorhandenem Extensivrasen und von Gebüsch
- Neuanlage von Gebüschbeständen durch Anpflanzung von Sträuchern/ Strauchgruppen
- Neuanlage von Gehölzbeständen durch Anpflanzung von Bäumen

**1.2.4 Landschaft**

Zielvorgabe nach § 1 LG ist:

Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen für den Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass

1. (...),
2. (...),
3. (...),
4. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft

auf Dauer gesichert sind.

Nach § 2 LG sind:

---

1

Begründung

(...) die charakteristischen Strukturen und Elemente (der Landschaft) sind zu erhalten oder zu entwickeln; (...)

Die Beurteilung des Erholungspotentials erfolgt im städtischen Bereich unter Berücksichtigung folgender Kriterien:

- Lage und Bezug innerhalb des innerstädtischen Grünflächensystems
- Erschließung/Zugänglichkeit/Anbindung

**Leitziel ist sowohl die Sicherung und Entwicklung einer kultur- und naturraumtypischen Prägung städtebaulicher Räume mit raumspezifischer Vielfalt an natur- und kulturbedingten Elementen als auch von Funktionsräumen mit hoher Eignung für die Erholung und den Tourismus.**

Hieraus ergeben sich auf den Planungsraum bezogen folgende Ziele:

- Erhalt / Wiederherstellung der Rad- /Gehwegeverbindung
- Erhalt und Neuanlage von Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäumen, von vorhandenem Extensivrasen und von Gebüsch und Gehölzbeständen

**1.2.5 Kultur- und sonstige Sachgüter**

Zielvorgabe nach § 2 LG sind:

(...) Historische Kulturlandschaften und -landschaftsteile von besonderer Eigenart, einschließlich solcher von besonderer Bedeutung für die Eigenart oder Schönheit geschützter oder schützenswerter Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler, sind zu erhalten (...)

Hinweise auf die Existenz von Bodendenkmälern und sonstigen Kultur- und Sachgütern liegen für das Plangebiet nicht vor.

**1.2.6 Menschliche Gesundheit / Luft**

Für das Planungsvorhaben relevante Zielvorgaben und gesetzliche Grundlagen bzgl. Auswirkungen auf den Menschen durch **Geräusche** sind:

- § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB: Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.
- § 1 Abs. 6 Nr. 7 c) BauGB: Berücksichtigung umweltbezogener Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit.
- DIN 18005: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung.
- 16. BImSchV: Immissionsgrenzwerte zum Schutz vor Verkehrslärm.

Ziel der Planung ist es, den Schutz der Wohn- und Arbeitsbevölkerung in der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicherzustellen.

## Begründung

Eine Lärminderungsplanung liegt für den Planungsbereich nicht vor. Für den Bebauungsplan sind Aussagen zu den zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen auf störepfindliche Nutzungen, ggf. zu erwartete Nutzungskonflikte und deren planerische Bewältigung zu treffen. Im Rahmen der Abwägung im Bebauungsplan sind die der Planung zurechenbaren Erhöhungen der Verkehrslärmbeurteilungspegel zu beurteilen.

Nach § 1 (5) des Baugesetzbuches ( BauGB ) sind unter anderem in die Bauleitplanung die Belange des Umweltschutzes einzubinden. Die relevanten Anforderungen an den zu gewährleistenden Umweltschutz werden insbesondere in der DIN 18005 " Schallschutz im Städtebau " konkretisiert. Danach sind hinsichtlich der verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet bzw. dessen hier relevantem Umfeld folgende Orientierungswerte für die städtebauliche Planung anzustreben:

	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
in allgemeinen Wohngebieten	55	45 bzw. 40
in Kleingartenanlagen	55	55
in Gewerbegebieten	65	55 bzw. 50

Der Tagwert gilt von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr, der Nachtwert von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Bei zwei angegebenen Nachtwerten gilt der höhere Wert für Verkehrsimmissionen

**Tab. 3:** Orientierungswerte für Immissionen nach DIN 18005

Nach den Bestimmungen der DIN 18005 ist die Einhaltung oder Unterschreitung der Orientierungswerte wünschenswert, um die mit der Eigenart des im Umfeld potentiell betroffenen Wohngebietes, des Gewerbegebietes und der Kleingartenanlage verbundenen Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.

Die genannten Werte der DIN 18005 sind als eine sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz in der Bauleitplanung aufzufassen. Sie sind als eine Zielvorstellung formuliert und stellen keine Richt- oder Grenzwerte dar.

In Ballungsräumen, so auch in Duisburg, können diese Orientierungswerte für die städtebauliche Planung oft nicht eingehalten werden. Im Rahmen der durchzuführenden städtebaurechtlichen Abwägung wird daher hilfsweise für die Beurteilung von Verkehrslärmimmissionen die 16. Bundesimmissionsschutz-Verordnung "Verkehrslärmschutzverordnung" angewandt und die entsprechenden Immissionsgrenzwerte in der folgenden tabellarischen Übersicht dargestellt.

## Begründung

	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kleingartenanlagen <sup>1</sup>	64	54
in Gewerbegebieten (Industriegebiete werden bei Lärm- schutzuntersuchungen nicht berücksich- tigt)	69	59

Der Tagwert gilt von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr, der Nachtwert von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

**Tab. 4:** Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung  
-16 BImSchV für die planungsrelevanten Gebietsnutzungen

Hinsichtlich des Verkehrslärms wurden im Fachbeitrag Lärmschutz Um- und Ausbau AS Duisburg Häfen BAB A 40 zum Bebauungsplan die planungsbedingten Auswirkungen ermittelt.

Für das Planungsvorhaben relevante Zielvorgaben und gesetzliche Grundlagen bzgl. Auswirkungen auf den Menschen durch **Luftschadstoffe** sind:

- § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB: Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.
- § 1 Abs. 6 Nr. 7 c) BauGB: Berücksichtigung umweltbezogener Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit.
- 22. BImSchV: Grenzwerte für die Konzentration von Luftschadstoffen

Seit dem 04.08.2008 ist der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet - Teilplan Ruhrgebiet West in Kraft. Zur Verbesserung der Luftqualität sieht der Luftreinhalteplan umfangreiche Maßnahmenbündel vor. Hierzu gehört auch explizit die geplante Anschlussstelle (AS), da durch sie der Verkehrsfluss verbessert wird. Hier sind Maßnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffbelastungen vorgesehen. Die Maßnahmen des Luftreinhalteplanes werden im Rahmen der Konfliktbewältigung und der Abwägung berücksichtigt.

Ziel der Planung ist es, den Schutz der Wohn- und Arbeitsbevölkerung in der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicherzustellen.

In der Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS zum Bebauungsplan wurde eine Abschätzung der Immissionssituation im Planzustand für die maßgeblichen Immissionsorte im GE-Neuenkamp ermittelt. Im Umweltbericht werden die Ergebnisse der Jahresmittelwerte für NO<sub>2</sub> und die Überschreitungshäufigkeiten in Tagen/Jahr bei NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> dargestellt, da sich die übrigen Konzentrationswerte als weitgehend unkritisch erwiesen haben. Die Ergebnisse hierzu können der Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS in der Anlage der Begründung entnommen werden.

<sup>1</sup> Kleingartenanlagen sind als Gebietsnutzung in der 16. BImSchV nicht eigenständig aufgeführt. Gemäß § 2 (2) der 16. BImSchV erfolgt im Fachbeitrag Lärmschutz eine Einstufung entsprechend der Schutzwürdigkeit eines Mischgebietes.

## Begründung

**2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**
**2.1 Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt**
**2.1.1 Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)**

Im Oktober 2007 erfolgte eine Bestandsaufnahme und Biotoptypenkartierung vor Ort im Rahmen des „Landschaftspflegerischen Fachbeitrages zum B-Plan 1056 I - Kaßlerfeld, Um- und Ausbau der AS Duisburg-Häfen im Zuge der BAB 40 durch den Bau einer Autobahnausfahrt auf die städtische Straße Am Schlütershof“. Auf dieser Grundlage können im Geltungsbereich der festgesetzten Verkehrs- und Grünflächen folgende Biotoptypen und Nutzungsstrukturen abgegrenzt werden.

**Tab. 5: Biotoptypen und Bewertung gemäß Arbeitshilfe für die Bauleitplanung**

Code	Biotoptyp	Grundwert A <sup>1</sup>	Fläche m <sup>2</sup>
<b>1</b>	<b>Versiegelte oder teilversiegelte Flächen, Rohböden</b>		
1.1	versiegelte Flächen (Straßen/Wege)	0	15.000
1.1	versiegelte Flächen (Gebäude)	0	--
1.3	Wege, mit wassergebundener Decke	1	1.529
1.3	Gleisbereich	1	242
<b>2</b>	<b>Begleitvegetation</b>		
2.1	Straßenränder, Bankette, Mittelstreifen (regelmäßige Mahd)	2	1.035
<b>4</b>	<b>Grünflächen</b>		
4.3	Grünflächen in Industrie- und Gewerbegebieten <sup>2</sup>	3	543
4.5	Extensivrasen	3	3.283
<b>6</b>	<b>Wald</b>		
6.4	Teilweise nicht standortheimischer Laub- oder Nadelwald (Anteil nicht standortheimischer Gehölze mind. 30 %)	7	8
<b>8</b>	<b>Gehölze<sup>3</sup></b>		
8.1	Gebüsche	6	88
8.2	Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäume	7	9.972
		<b>Summe</b>	<b>31.700</b>

**Erläuterungen zu den Biotoptypen:**

**Fahrstraßen, versiegelt (1.1)<sup>4</sup>; Gleisbereich (1.3); Wege und Plätze, unbefestigt oder geschottert (1.3)**

Bewertung: 1.1 keine Wertigkeit, 1.3 geringe Wertigkeit bzgl. Biotop- und Artenschutz.

**Grasflur an Böschungen, Straßen- und Wegrändern (2.1)**

<sup>1</sup> Zur Bewertung des Ausgangszustandes des betrachteten Bereiches

<sup>2</sup> Aufgrund der naturnahen Ausprägung erfolgte eine Aufwertung um einen Wertpunkt

<sup>3</sup> aufgrund der hohen Vorbelastung durch unmittelbare randliche Lage zur A 40 wurden die Werte für die Gehölzgeprägten Biotoptypen um einen Wertpunkt verringert (siehe auch Kapitel 3.1.2 der Arbeitshilfe Eingriffsbewertung)

<sup>4</sup> Code-Biotoptyp

Begründung

Es liegt eine **geringe** Wertigkeit bzgl. Biotop- und Artenschutz vor.

**Grünfläche geringer Ausdehnung in Industrie- und Gewerbegebieten (4.3)**

Es liegt eine **geringe** Wertigkeit bzgl. Biotop- und Artenschutz vor.

**Extensivrasen (4.5)**

Auch hier liegt nur eine **geringe** Wertigkeit bzgl. Biotop- und Artenschutz vor.

**Teilweise nicht standortheimischer Laub- oder Nadelwald (Anteil nicht standortheimischer Gehölze mind. 30 %) (6.4)**

Südlich der A 40 und westlich der Straße „Am Schüttershof“ erstreckt sich ein kleinerer Waldbestand, der in seinem Zentrum eine Kleingartenanlage aufweist. Hinweis: Der Bestand ist randlich nur auf 2 bis 3 m Breite von der Straßenplanung betroffen.

**Gebüsche mit überwiegend bodenständigen Gehölzen (8.1)**

Nördlich und südlich der Einmündung des Fuß- und Radweges in die Straße „Am Schüttershof“ befinden sich zwei kleinere Gebüsche, überwiegend mit Brombeerbeständen und einer **mittleren** Wertigkeit bzgl. Biotop- und Artenschutz.

**Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäume (Baum- u. Strauchbestände) (8.2)**

Baum- und Strauchbestände befinden sich in den Böschungsbereichen entlang der Autobahn sowie im Bereich zwischen Fußweg und Gewerbegebiet, wobei der Baumanteil den Strauchanteil überwiegt. Die Bestände haben eine **mittlere** Wertigkeit bzgl. Biotop- und Artenschutz.

**Baumreihe, Baumgruppe und Einzelbaum mit mittlerem bis starkem Baumholz (8.2)**

Im Planungsgebiet sind in verschiedenen Bereichen Einzelbäume und Baumgruppen vorhanden. Die Einzelbäume und Baumgruppen haben eine **mittlere** Wertigkeit bzgl. Biotop- und Artenschutz.

Die **Vorbelastungen** der Fläche des B-Planungsbereiches durch den menschlichen Einfluss sind als erheblich einzustufen.

**Artenschutz, Planungsrelevante Arten**

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages zum B-Plan 1056 I - Kaßlerfeld (Parallelverfahren) wurde ein gesonderter **Fachbeitrag zum Artenschutz** erstellt (KOCKS CONSULT GmbH, Oktober 2008).

Für die folgenden im betrachteten Raum nachgewiesenen planungsrelevanten Arten wurden die einzelnen Verbote des § 42 Abs. 1 i. V. m. 5 BNatSchG abgeprüft, außerdem erfolgte die Prüfung gemäß § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG (es wird geprüft, ob Biotope der streng geschützten Arten infolge eines Eingriffes zerstört werden können):

- Mäusebussard,
- Turmfalke,
- Kormoran und
- Silbermöwe

Begründung

Alle übrigen Tierarten wurden im Rahmen der Eingriffs-/ Ausgleichsbetrachtung berücksichtigt.

**2.1.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)**

Im folgenden werden die Wirkfaktoren des geplanten Vorhabens getrennt nach

- baubedingten-,
- anlagebedingten- und
- betriebsbedingten Auswirkungen

für jedes Schutzgut beschrieben.

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen / Beeinträchtigungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden drei Stufen unterschieden: **geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit.**

**Ergebnisdarstellung des Fachbeitrages zum Artenschutz:**

Die Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG treffen für die geprüften Arten

- Mäusebussard,
- Turmfalke,
- Kormoran und
- Silbermöwe

nicht zu.

Die Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen gem. § 43 Abs. 8 BNatSchG ist somit nicht erforderlich. Außerdem treten nach gegenwärtigem Kenntnisstand keine erheblichen Beeinträchtigungen von „streng geschützten Arten“ [§ 19 (3) BNatSchG] auf, durch das geplante Vorhaben werden keine Biotop zerstört, die für dort potentiell wild lebenden Tiere und wild wachsenden Pflanzen der streng geschützten Arten (§ 10 BNatSchG) nicht ersetzbar sind.



## Begründung

<b>Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt</b>	
Gewählter Beurteilungsmaßstab für potentiell erhebliche Umweltwirkungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• BNatSchG, LG NW</li> <li>• BauGB</li> </ul>	
<b>Anlagebedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Überbauung / Versiegelung Beseitigung von Vegetation und Tierlebensräumen	Verlust und Teilverlust von folgenden Biotopstrukturen: Gebüsch, Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäume, Grünflächen, Extensivrasen, Barkette, Mittelstreifen.  Es treten keine Verbotstatbestände nach § 42 BNatSchG für die planungsrelevanten Arten auf. Außerdem treten keine erheblichen Beeinträchtigungen von streng geschützten Arten [§ 19(3) BNatSchG] auf. <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>geringe bis mittlere Erheblichkeit</b></li> </ul>
<b>Baubedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Beseitigung von Vegetation, Abgrabungen / Aufschüttungen, Bodendepositionsbetrieb, Baustelleneinrichtung, Bodenentnahmestellen, Verlärmung, Beunruhigung, Lichtemissionen, Schadstoffeinträge (Baustoffe, Maschinen)	Temporäre zusätzliche Inanspruchnahme von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen,  Temporäre Störung und Vertreibung lärm- und störungsempfindlicher Tierindividuen und / oder Tierarten hier evtl. insbesondere Vögel <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>geringe bis mittlere Erheblichkeit</b></li> </ul>
<b>Betriebsbedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Verlärmung, Beunruhigung, Straßenverkehr, Schadstoff- und Lärmemissionen (u. a. Stäube, Gase, Metallverbindungen)	nur unwesentliche zusätzliche Störung von Habitaten in bereits gestörten/vorbelasteten Bereichen, nur unwesentliche zusätzliche Störung und Vertreibung lärm- und störungsempfindlicher Tierindividuen und / oder Tierarten in bereits gestörten/vorbelasteten Bereichen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>geringe bis keine Erheblichkeit</b></li> </ul>

### 2.1.3 Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen

#### Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

- Durchführung von geeigneten Schutzmaßnahmen für Bäume und /oder Gehölzbestände im Baustellenbereich (Wurzel-, Stamm- und Kronenbereich gemäß RAS-LG 4 und DIN 18 920).
- Ausweisung und Einrichtung befestigter und gesicherter Flächen zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe, u.ä., flächensparende Lagerung.
- Anlage der Lager- und Bauflächen möglichst ohne Beeinträchtigung von ökologisch hochwertigen Strukturen.

<sup>1</sup> siehe auch Fachbeitrag zum Artenschutz (KOCKS CONSULT GmbH, Oktober 2008).

## Begründung

- Konzentration der Bauarbeiten auf einen möglichst kurzen Zeitraum außerhalb der Vegetationsperiode und der Reproduktionszeit der Tiere (Ende Oktober bis Ende Februar).
- Entsiegelung befestigter Zuwegungen und Lagerflächen nach Beendigung der Bauarbeiten, Lockerung verdichteter Böden, Wiederherstellen der vorherigen Vegetationsstrukturen.

**Kompensationsmaßnahmen:**

Folgende Maßnahmen werden im B-Plangeltungsbereich realisiert, darüber hinaus erfolgt eine Ausgleichszahlung:

Maßnahmen Nr. <sup>1</sup>	Maßnahme	Flächengröße (m <sup>2</sup> )
	<b>Festsetzungen in den öffentlichen Grünflächen</b>	
Ordnungsziffer 1	Im Bereich der mit der Ordnungsziffer 1 gekennzeichneten Bereiche Erhalt von vorhandenen <i>Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäumen</i> (8.2.) von vorhandenem <i>Extensivrasen</i> (4.5) und von <i>Gebüsch</i> (8.1)	2.529
Ordnungsziffer I	Im Bereich der mit der Ordnungsziffer I gekennzeichneten Bereiche <i>Neuanlage von Gebüschbeständen</i> (8.1) durch Anpflanzung von Sträuchern/ Strauchgruppen.	115
Ordnungsziffer II	Im Bereich der mit der Ordnungsziffer II gekennzeichneten Bereiche <i>Neuanlage/Entwicklung von Extensivrasen</i> (4.5). Der <i>Extensivrasen</i> ist durch 2-malige Mahd pro Jahr zu nutzen. Das Mähgut ist von den Flächen abzuräumen.	521
	<b>Maßnahmen in den Verkehrsflächen (BAB A 40)</b>	
	<i>Neuanlage von Gebüschbeständen</i> (8.1) durch Anpflanzung von Sträuchern/ Strauchgruppen auf den neuen Straßenböschungen.	222
	<i>Neuanlage von Gehölzbeständen</i> (8.2) durch Anpflanzung von Bäumen auf den neuen Straßenböschungen.	3.797
	<i>Neuanlage von Straßen- und Wegbegleitenden Gras- und Krautbeständen</i> (auch Bankette) (2.1)	1.903
	<b>Ausgleichszahlung</b>	
	Die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung <sup>2</sup> errechnet ein Defizit von 32.339 Werteinheiten. Bei der Stadt Duisburg erfolgt die Ablösung der Kompensationsverpflichtung in Geld (zweckgebundene Überweisung an die ULB Duisburg). Gemäß Auskunft durch die ULB (Dezember 2008) liegt die Umrechnung von Wertpunkten in Euro zur Zeit bei 3,33 € / Wertpunkt.  Damit errechnet sich eine Ausgleichszahlung von <b>107.688,87 €</b>	

<sup>1</sup> Bezug auf die Ordnungsziffern aus dem B-Plan

<sup>2</sup> gemäß des Bewertungsverfahrens „Arbeitshilfe für die Bauleitplanung“ (siehe Anlage 3 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag)

Begründung

**2.2 Schutzgut Boden**

**2.2.1 Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)**

Für die Bereiche des Plangebietes nördlich der BAB A 40 liegen keine Angaben bzgl. Böden vor. Augenscheinlich liegen hier keine natürlich anstehenden Böden vor.

Südlich der BAB A 40 befindet sich Auftragsboden bzw.

- **Künstlich veränderter Boden (U 7)**<sup>1</sup>  
lehmig-sandige Aushub- und Aufschüttungsböden, stark wechselnde Bodenverhältnisse, Grundwasser im allgemeinen tiefer als 20 dm unter Flur.

Durch die vorliegende Planung sind **keine Böden mit besonderer Bedeutung** (bzw. Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung für den Landschaftsfaktor Boden) betroffen, südlich der BAB A 40 sind Auftragsböden betroffen, für den Bereich nördlich der BAB A 40 liegen keine Angaben vor bzw. liegen augenscheinlich keine natürlich anstehenden Böden vor. Hier wird daher ebenfalls von künstlich veränderten Böden ausgegangen.

**Altlasten / Altablagerung**

Gemäß Darstellung der Unteren Bodenschutzbehörde „liegt das Vorhaben im Bereich einer im Altlastenverdachtsflächenkataster registrierten Abgrabung (Teilbereich der AA 0016) eines ehem. Auskiesungsgebietes. Anfang der sechziger Jahre erfolgte die Verfüllung mit unterschiedlichen Mengen von Hausmüll, Bauschutt (Trümmerschutt), gewerblichen Abfällen und Beimengungen von Schlacken und Aschen. Die vorliegende Untersuchung weist Auskiesungen bis in eine Tiefe von 10 m auf. Die Anteile an Hausmüll spiegeln sich durch das Vorkommen von Methan wieder, welches Belastungen in dem Planbereich bis 17.1 Vol.-% aufweist. Die Analyse ausgewählter Bodenproben zeigt lokale Kontaminationen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (2400 mg/kg MKW) und polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (180 mg/kg) auf.“

Die Auflagen der Unteren Bodenschutzbehörde während der Bauarbeiten werden beachtet und werden als Hinweise in die Planurkunde übernommen.

**2.2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)**

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden drei Stufen unterschieden: **geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit.**

<sup>1</sup> Bodenkarte des Geologischen Landesamtes im Maßstab 1:50.000, Blatt L4506, Duisburg

## Begründung

<b>Schutzgut Boden:</b>	
Gewählter Beurteilungsmaßstab für potentiell erhebliche Umweltwirkungen:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundes-Bodenschutzgesetz BBodSchG</li> <li>• BauGB, BNatSchG</li> </ul>	
<b>Anlagebedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Überbauung / Versiegelung im Bereich mit künstlich veränderten Böden bzw. Bereich ohne natürliche Böden	<p>Errichtung von Straßen(-fahrbahnen) in einem Bereich mit künstlich veränderten bzw. in einem Bereich ohne natürliche Böden. Verlust der (vornehmlich natürlichen) Bodenfunktion (durch Versiegelung), insb. der Verlust der Bodenfunktionen als Lebensraum für Bodenlebewesen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geringe bis mittlere Erheblichkeit</li> </ul> <p>Ggfl. würde durch eine Sanierung der Altlast, die im Rahmen der Baumaßnahme angegangen werden könnte, eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation eintreten.</p>
<b>Baubedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Temporäre Überbauung / Versiegelung, Verdichtung, Anschüttung / Abgrabungen Schadstoffemissionen (Baumaschinen, Baustoffe) Unfälle/ Leckagen	<p>Inanspruchnahme von Böden in einem Bereich mit künstlich veränderten bzw. in einem Bereich ohne natürliche Böden</p> <p>Änderungen von</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oberflächenform</li> <li>• Bodenwasserhaushalt, Bodengefüge</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geringe Erheblichkeit</li> </ul>
<b>Betriebsbedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
zusätzliche Wasserabführung aus befestigten Oberflächen	<p>Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses und Verringerung der natürlichen Wasserrückhaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geringe bis mittlere Erheblichkeit</li> </ul> <p>das Fahrbahnwasser wird in das städt. Kanalnetz eingeleitet (teilweise gedrosselt über einen Stauraumkanal bzw. teilweise zunächst gesammelt in einem RRB und dann gedrosselt eingeleitet in das städt. Kanalnetz)</p>
Schadstoffemissionen aufgrund potenziell erhöhter Verkehrsbelastung	<p>Eintrag von Schadstoffen in den Boden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geringe Erheblichkeit</li> </ul>

## 2.2.3

**Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen****Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen**

- Ausweisung und Einrichtung befestigter und gesicherter Flächen zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe, u.ä., flächensparende Lagerung.
- Ausweisung von Flächen zur Zwischenlagerung von Oberboden oder weiteren Erdmassen, Wiedereinbauen der Böden, Bodenarbeiten sind gemäß DIN 18 915 durchzuführen.

Begründung

- Verzicht auf das Befahren von nassen Böden, notwendige Befahrungszeiten durch Baufahrzeuge sollen möglichst zu geeigneten Zeiten (z.B. Bodenfrost, längere Trockenperioden) erfolgen.
- Entsiegelung befestigter Zuwegungen und Lagerflächen nach Beendigung der Bauarbeiten, Lockerung verdichteter Böden, Wiederherstellen der vorherigen Vegetationsstrukturen.

**Kompensationsmaßnahmen**

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Landschaftsfaktoren **Biotope, Boden, Wasser, Landschaftsbild, Klima** erfolgt ein komplementärer Ausgleich<sup>1</sup>.

Die Kompensationsmaßnahmen sind unter Kapitel 2.1.3 dargestellt.

**2.3 Schutzgut Wasser**

**2.3.1 Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)**

Grundwasser:

Im Plangebiet befinden sich keine Trinkwasserschutzgebiete oder Reserve- und Vorranggebiete.

Die folgenden Informationen sind großmaßstäblichen Kartenwerken entnommen und beziehen sich auf die Gesteinsbereiche:

Das Plangebiet ist bzgl. des Grundwasservorkommens homogen. Es stellt sich als „Gebiet mit sehr ergiebigen Grundwasservorkommen“ dar. Hier befindliche Lockergesteine aus dem Quartär sind Terrassenablagerungen der Flüsse und Bäche, fluvioglaziale Sedimente (Kies, Sand), Porenwasserleiter großer Mächtigkeit mit sehr guter bis guter Durchlässigkeit<sup>2</sup>.

Dementsprechend besitzen die Gesteinsbereiche eine gute Filterwirkung; Verschmutzung kann schnell eindringen, breitet sich aber langsam aus. Verschmutztes Grundwasser unterliegt weitgehend der Selbstreinigung (Grundwasserleiter der Locker- und Festgesteine mit Porengefüge z.B. Kies, Sand, mürber Sandstein).<sup>3</sup>

Wie im Kapitel Boden dargestellt befindet sich das Plangebiet aber in einem Bereich mit künstlich veränderten Böden bzw. einen Bereich ohne natürliche Böden. Außerdem liegt das Vorhaben im Bereich einer im Altlastenverdachtsflächenkataster registrierten Abgrabung. Durch diese Vorbelastungen sind die Grundwasserverhältnisse im Plangebiet negativ beeinflusst.

<sup>1</sup> Die Landschaft im Eingriffsgebiet erfüllt aufgrund ihrer qualitativen Ausstattung die abiotischen Faktoren und die Lebensraumfunktionen bis zu einem bestimmten Grade zugleich, d.h. auch die Kompensationsforderungen für den einen Faktor beinhalten immer auch schon Forderungen für den anderen (komplementäre Verknüpfung).

<sup>2</sup> Karte der Grundwasserlandschaften in Nordrhein-Westfalen, 1: 500 000

<sup>3</sup> Karte der Verschmutzungsgefährdung der Grundwasservorkommen in Nordrhein-Westfalen, 1: 500 000

Begründung

Oberflächengewässer:

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer und keine Überschwemmungsgebiete<sup>1</sup> vorhanden.

2.3.2

**Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)**

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden drei Stufen unterschieden: **geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit.**

<b>Schutzgut Wasser:</b>	
Gewählter Beurteilungsmaßstab für potentiell erhebliche Umweltwirkungen:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BauGB, WHG, LWG</li> <li>• Bundes-Bodenschutzgesetz BbodSchG</li> </ul>	
<b>Anlagebedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Überbauung / Versiegelung im Bereich mit künstlich veränderten Böden bzw. Bereich ohne natürliche Böden	Verringerung der Qualität der Grundwasserneubildungsrate durch Versiegelung/ Veränderung der Mächtigkeit des Oberbodens (Bereich mit ergiebigem Grundwasservorkommen) in einem Bereich mit hoher Vorbelastung Potentielle Veränderung der Grundwasserstände (u. a. Grundwasserrückstau) <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>geringe Erheblichkeit</b></li> </ul>

<b>Baubedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Temporäre Überbauung / Versiegelung, Verdichtung, Anschüttung / Abgrabungen Schadstoffemissionen (Baumaschinen, Baustoffe) Unfälle/ Leckagen	Inanspruchnahme von Böden in einem Bereich mit künstlich veränderten bzw. in einem Bereich ohne natürliche Böden Änderungen von Bodenwasserhaushalt Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>geringe Erheblichkeit</b></li> </ul>

<b>Betriebsbedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
zusätzliche Wasserabführung aus befestigten Oberflächen  Schadstoffemissionen aufgrund potenziell erhöhter Verkehrsbelastung	Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses und Verringerung der natürlichen Wasserrückhaltung <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>geringe bis mittlere Erheblichkeit</b></li> </ul> das Fahrbahnwasser wird in das städt. Kanalnetz eingeleitet (teilweise gedrosselt über einen Stauraumkanal bzw. teilweise zunächst gesammelt in einem RRB und dann gedrosselt eingeleitet in das städt. Kanalnetz) Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser (Gesteinsbereiche mit guter Filterwirkung) <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>geringe Erheblichkeit</b></li> </ul>

<sup>1</sup> Internetseite der LANUV, NRW Umweltdaten vor Ort

Begründung

**2.3.3 Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen**

**Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen:**

- Ausweisung und Einrichtung befestigter und gesicherter Flächen zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe, u.ä., flächensparende Lagerung.
- Verzicht auf das Befahren von nassen Böden, notwendige Befahrungszeiten durch Baufahrzeuge sollen möglichst zu geeigneten Zeiten (z.B. Bodenfrost, längere Trockenperioden) erfolgen.
- Entsigelung befestigter Zuwegungen und Lagerflächen nach Beendigung der Bauarbeiten, Lockerung verdichteter Böden, Wiederherstellen der vorherigen Vegetationsstrukturen.

**Niederschlagswasser**

Nicht verunreinigtes Niederschlagswasser ist im Sinne des Landeswassergesetzes - vorbehaltlich der erforderlichen Genehmigung - vor Ort zu versickern.

Die **Entwässerungsplanung** im Rahmen der Ausbauplanung für die AS sieht wie folgt aus: Im Bereich westlich der Bahnlinie wird das Fahrbahnwasser vollständig über einen Stauraumkanal gedrosselt in das städtische Kanalnetz eingeleitet. Für den Bereich östlich der Bahnlinie wird das Fahrbahnwasser im vorhandenen Regenrückhaltebecken „Weidenweg“ zurückgehalten und gedrosselt in das städtische Kanalnetz eingeleitet.

**Kompensationsmaßnahmen:**

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Landschaftsfaktoren **Biotope, Boden, Wasser, Landschaftsbild, Klima** erfolgt ein komplementärer Ausgleich<sup>1</sup>.

Die Kompensationsmaßnahmen sind unter Kapitel 2.1.3 dargestellt.

**2.4 Schutzgut Mensch / Gesundheit, Luft/Klima**

**2.4.1 Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)**

**Wohnen und Wohnumfeld:**

Im B-Plangebiet ist keine Wohnnutzung vorhanden und hat daher nur eine geringe bis keine Bedeutung bzgl. Wohnen und Wohnumfeld. Angrenzend an das B-Plangebiet befindet sich nördlich ein Industrie- und südlich das Gewerbegebiet Neuenkamp. Gemäß B-Plan Nr. 547 – Neuenkamp aus dem Jahr 1974 sind in diesem Gewerbegebiet Betriebsleiterwohnungen zulässig.

<sup>1</sup> Die Landschaft im Eingriffsgebiet erfüllt aufgrund ihrer qualitativen Ausstattung die abiotischen Faktoren und die Lebensraumfunktionen bis zu einem bestimmten Grade zugleich, d.h. auch die Kompensationsforderungen für den einen Faktor beinhalten immer auch schon Forderungen für den anderen (komplementäre Verknüpfung).

Begründung

**Erholung:**

Erholungswirksame Anlagen und Flächen mit örtlicher, regionaler und überregionaler Bedeutung sind im B-Plangebiet **nicht** vorhanden. Parallel zur Autobahn verläuft zwar ein Rad- und Gehweg, der aber lediglich als Verbindungsweg und nicht zur landschaftsgebundenen Erholung genutzt wird. Naturnahe und landschaftlich attraktive Bereiche sind hier nicht vorhanden.

**Verkehrslärm (Ist-Situation):**

Für das nördlich angrenzende Industriegebiet ist aus Gründen des Immissions-schutzes keine planerische Konfliktbewältigung erforderlich, da die hier maßgebliche Beurteilungsgrundlagen in Form der DIN 18005: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung und die 16. BImSchV: Immissionsgrenzwerte zum Schutz vor Verkehrslärm keine Orientierungswerte / Grenzwerte für Industriegebiete aufweisen. Industriegebiete weisen im Sinne der o.a. Beurteilungsgrundlagen keine schutzbedürftigen Nutzungen auf und wurden daher bei der Lärmschutzuntersuchungen nicht berücksichtigt.

Für das südliche zur BAB A 40 angrenzende Gewerbegebiet, das südwestlich der Straße „Am Schlütershof“ angrenzende Kleingartengelände und das nördlich der Anschlussstelle Duisburg-Häfen angrenzende Gewerbe- und Wohngebiet müssen aber die planungsbedingten Wirkungen untersucht und falls diese wesentlich sind, planerisch bewältigt werden.

Für diese o.a. Bereiche wurde in einem Fachbeitrag Lärmschutz (s. Anlage 2 der Begründung) die Verkehrslärmsituation an ausgewählten Immissionsorten ermittelt und anhand der hier wesentlichen Kriterien der 16. BImSchV: Immissionsgrenzwerte zum Schutz vor Verkehrslärm für den Planfall 2020 beurteilt.

Im gesamten Untersuchungsgebiet ergeben sich im Bestand bzw. als Vorbelastung erhebliche Verkehrslärmeinwirkungen durch die bestehende BAB A 40. Die Berechnungsergebnisse des Fachbeitrages Lärmschutz zeigen, dass die Berechnungspunkte 1 – 12 (GE-Neuenkamp) im Bestand Immissionspegel von max. 74 / 69 dB(A) tags / nachts aufweisen.

Die höchsten Beurteilungspegel durch Verkehrslärm ergeben sich im Ist-Zustand am Berechnungspunkt 3 mit bis zu 74 dB(A) am Tag und 69 dB(A) Nachts. Dadurch werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärm in Gewerbegebieten von 65 dB(A) tags um bis zu 9 dB(A) am Tag bzw. um bis zu 19 dB(A) Nachts überschritten.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 69 dB(A) am Tag bzw. von 59 dB(A) Nachts werden um 5 dB(A) bzw. um 10 dB(A) überschritten.

Zur Überprüfung der planungsbedingten Auswirkungen außerhalb der Baugrenzen der geplanten Straßenbaumaßnahme wurden repräsentative Punkte der vorhandenen Kleingartenanlage im Südwesten sowie des Gewerbe- und des Wohngebietes im Nordosten untersucht.

Auch hier zeigt sich eine durch die BAB A40 bedingte (z. T. erhebliche) Vorbelastung der untersuchten Immissionsorte in der Ist-Situation. Die jeweiligen Immissi-



## Begründung

ongrenzwerte der 16. BImSchV werden hier bei dem nordöstlich der BAB A 40 angrenzenden Gewerbegebiet und bei der Kleingartenanlage eingehalten, aber bei dem nordöstlich betrachteten Wohngebiet um bis zu 5 dB(A) in der Nacht überschritten.

**Luft/Klima:**

Das Plangebiet besteht aus gehölzbestandenen Straßennebenflächen und Fahrbahnen der BAB A 40. Temperatur, Niederschlag und vorherrschende Windrichtung sind für das gesamte Plangebiet einheitlich.

**Großklima für das Niederrheinische Tiefland:**

Da mit den vorherrschenden, westlichen Winden vom Meer kommende klimatische Einflüsse ungehindert das Niederrheinische Tiefland erreichen, ist hier ein typisches atlantisches bis subatlantisches Klima ausgeprägt. Die Niederschläge betragen 700 - 800 mm, die Jahresmitteltemperatur ist mit 9,5-11°C hoch, und die Vegetationszeit ist mit 170 - 190 Tagen (Temperatur >10°C) lang. In der Vegetationszeit beträgt die mittlere Temperatur 15-17°C.<sup>1</sup>

**Die folgenden Informationen wurden dem Klimagutachten der Stadt Duisburg (Stand 1998) entnommen:**

Regional betrachtet liegt Duisburg im östlichen Grenzbereich des Klimabezirkes „Niederrheinisches Tiefland“, im Übergangsbereich zu den Klimabezirken „Münsterland“ im Nordosten und „Bergisches Land“ im Südosten. Prägende Merkmale der Klimabezirke „Niederrheinisches Tiefland“ und „Münsterland“ sind milde, schneearme Winter mit durchschnittlichen Monatsmittelwerten des kältesten Monats (Januar) von 1 – 2 °C und mäßig warme Sommer mit 17 – 18 °C des wärmsten Monats (Juli). Neben der erhöhten Anzahl der Sommertage dokumentieren auch die geringe Anzahl der Frost- und Eistage das vergleichbar hohe Temperaturniveau des Klimabezirkes, womit dieser den wintermildesten Gebieten Deutschlands zuzurechnen ist. Aufgrund der durchschnittlich höheren Lage unterscheidet sich das „Bergische Land“ durch ein kühleres Klima. Die Niederschläge liegen mit 750 – 1300 mm/Jahr deutlich höher als in den anderen beiden Bezirken mit 650 – 750 mm/Jahr.

Das Niederrheinische Tiefland ist durch Jahresmittel der Lufttemperatur von über 9,5 °C gekennzeichnet, die im Bereich der Ballungszentren Duisburg, Oberhausen und Krefeld auf Werte zwischen 10°C und 11°C ansteigen. Die Freilandstation 1 (Binsheim) weist demnach mit 9,7°C eine dem Niederrheinischen Tiefland repräsentative Jahresdurchschnittstemperatur auf. Der Einfluss der Bebauungsdichte und des Versiegelungsgrades äußert sich in Duisburg durch einen Anstieg der Jahresdurchschnittstemperaturen auf Werte oberhalb von 10°C. Die höchste Jahresdurchschnittstemperatur wird im Duisburger Stadtgebiet innerhalb der industriell geprägten Verdichtungszone erreicht.

**Gewerbe und Industrieklima**

Ein Gewerbeklima kann sich in Abhängigkeit von Bebauungsdichte, Art der Betriebe sowie der Flächengröße in unterschiedlicher Ausprägung entwickeln. Nur über größeren, dicht bebauten Flächen bildet sich eine Wärmeinsel aus. Eine Reduzierung des Luftaustausches mit Störungen des Windfeldes sind nachweisbar. Belastungen des Umfeldes können sich durch Lärm- und untergeordnet durch Schadstoffemissionen ergeben.

**Inhalte der Klimafunktionskarte des Plangebietes betreffend:**

**Industrieklima:** Gebiete mit erhöhter Schadstoff-/ und Abwärmebelastung, Flächenversiegelung führt zu Aufheizungen, das Windfeld wird verändert, z.T. belastendes Mikroklima

<sup>1</sup> Wuchsgebiete in NRW, Internetseite der LANUV NRW

## Begründung

**Hauptverkehrsstraßen:** Bei hohem Verkehrsaufkommen lineare Emissionen von Abgasen (Stickoxide, Kohlendioxid, Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff und Ruß)

**Inhalte der Planungshinweiskarte des Plangebiet betreffend:**

**Zone der Gewerbeflächen:** Freihalten von Belüftungsbahnen, Entsiegelung und Begrünung nicht gewerblich genutzter Frei- und Randflächen, Anlegen von Gehölzen und Baumreihen an geeigneten Straßen- und Grundstücksgrenzen, Reduzierung des Kfz- und Schwerlastverkehrs.

**Zone der Gewerbeflächen, Planungshinweise**

Flächensparendes Bauen und Flächenrecycling; Rückbau bisher versiegelter, aber betrieblich nicht genutzter Flächen und deren Begrünung; eventuell Dachbegrünung insbesondere bei größeren Flachdächern.

Sicherung und Entwicklung hoher Grünanteile zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Reduktion der produktionsbedingten Emissionen auf ein notwendiges Mindestmaß.

Bei Neuplanungen sind die Belange des Klimas und der Lufthygiene in den jeweiligen Planungen wie Rahmenplanung, Bebauungsplanverfahren, Vorhaben- und Erschließungsplan sowie Baugenehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Insbesondere im Bebauungsplan für neu wie auch für bestehende Gewerbestandorte können eine Vielzahl kleinklimawirksamer Maßnahmen umgesetzt werden. Der Zuschnitt des räumlichen Geltungsbereiches steuert nicht nur die Entwicklung des Gewerbestandortes, sondern auch die Einbringung in die Umgebung und sollte die Möglichkeit zur Sicherung notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bieten. Mittels geeigneter Festsetzungen sind eine Begrenzung der Flächeninanspruchnahme, eine ausreichende Grünausstattung, eine optimale Durchlüftung (Anordnung der Baukörper, Baukörperbeschränkung) sowie eine Reduzierung nutzungsbedingter Emissionen über die Gliederungsmöglichkeiten für Baugebiet nach Art und Eigenschaft der Betriebe und Anlagen (§ 1 (4) BauNV i. V. mit dem Abstandserlass) umzusetzen. Bei der Anwendung der Eingriffsregelung ist auch die Kompensation klimatischer Auswirkungen der Planung durch Begrünung etc. zu beachten.

**Kaßlerfeld und Neuenkamp**

Die beiden Stadtteile Neuenkamp und Kaßlerfeld liegen zwischen der Ruhr im Norden und dem Außen- und Innenhafen im Süden. Neuenkamp ist ein Wohngebiet, Kaßlerfeld wird überwiegend durch große Gewerbeflächen geprägt. Die stark befahrene A 40 liegt auf der Grenze zwischen Neuenkamp und Kaßlerfeld. Das Wohngebiet im Kaßlerfeld wird durch die Klimatope „Siedlungsklima“ und Stadtklima“ im Osten unterteilt. Der größte Teil von Kaßlerfeld wird allerdings als Industrie- und Gewerbegebiet benutzt. Entsprechende Ausführungen als Industrie- und Gewerbegebiet sind in der Synthetischen Klimafunktionskarte erkennbar. Innerhalb der Ortsteile wurden keine langfristigen Messungen durchgeführt. Das Gebiet ist gut durchlüftet und es ergeben sich keine kritischen klimatologischen Zustände.

**Bewertungskriterien Klima/Luft:**

**1. Klimatische Ausgleichsfunktion**

Insbesondere bei austauscharmen Wetterlagen sind Kaltluftentstehung und Kaltlufttransport von großer Bedeutung für die klimatische Ausgleichsfunktion eines Raumes. Die Kaltluftabflüsse bewirken einen Abkühlungseffekt in den wärmebelasteten Gebieten. Da die Kaltluft hauptsächlich über Freiflächen entsteht, ist sie meist nur gering belastet und kann deshalb als Frischluft bezeichnet werden.

☉ Im Plangebiet befinden sich **keine Kaltluftentstehungsgebiete sowie Kaltluft-/ Frischluftleitbahnen.**

## Begründung

**2. Lufthygienische Ausgleichsfunktion**

Die Beurteilung der lufthygienischen Ausgleichsfunktion orientiert sich an dem Vermögen des Landschaftsraumes über lokale Luftaustauschprozesse sowie raumstrukturelle Gegebenheiten klimatischen und lufthygienischen Belastungen entgegenzuwirken. Diese Funktion kann ein Gebiet erfüllen, wenn zum einen ein Wirkraum zuzuordnen ist und zum anderen bestehende lufthygienische Belastungen auf Grund von Lagebeziehungen und Luftaustauschvorgängen abzubauen sind.

☉ Flächen mit solcher Funktion sind im Pangebiet **nicht vorhanden**. Das Plangebiet ist durch Schadstoffemissionen der bestehenden Autobahnen BAB A 40 erheblich vorbelastet.

Durch die vorliegende Planung sind **keine** Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung bezüglich des Landschaftsfaktors Klima betroffen, da weder Flächen mit Klimatischer Ausgleichsfunktion noch Flächen mit Lufthygienischer Ausgleichsfunktion vorhanden bzw. betroffen sind.

**Luftreinhalteplan Ruhrgebiet „Teilplan Ruhrgebiet West“**

Im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet „Teilplan Ruhrgebiet West“ (Bezirksregierung Düsseldorf, inkraftgetreten am 04.08.2008) ist in den **Ampelkarten**<sup>1</sup> für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und für Feinstaub (PM 10) der Bereich der Straße „Am Schlütershof“ (Bereich der geplanten Autoabfahrausfahrt) im Teilgebiet Duisburg wie folgt dargestellt:

- **NO<sub>2</sub>: Gelb** dargestellt  
(gelb gefärbt sind die Straßen mit Jahresmittelwerten zwischen 40 und 44 µg/m<sup>3</sup>, dies bedeutet eine Überschreitung des ab 2010 gültigen Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup>)
- **PM 10: Rot** dargestellt  
(Entscheidendes Kriterium sind die so genannten Überschreitungstage, also die Anzahl der Tage mit Tagessmittelwerten >50 µg/m<sup>3</sup>. Höchstens 35 Überschreitungstage im Jahr sind erlaubt. Die Auswertung der PM 10-Messungen der letzten Jahre an über 350 Messstellen im gesamten Bundesgebiet hat gezeigt, dass ab einem Jahresmittelwert von 30 µg/m<sup>3</sup> in über 90% der Fälle davon ausgegangen werden kann, dass mehr als 35 Überschreitungstage erreicht werden und damit der Grenzwert überschritten ist. Die entsprechenden Straßenabschnitte sind daher rot dargestellt.)

Im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet „Teilplan Ruhrgebiet West“ ist ein **Maßnahmenkatalog** zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festgelegt worden.

In diesem Maßnahmenkatalog ist unter der Maßnahmennummer **C.0.1.11** die „**Ertüchtigung der Abfahrt Duisburg-Häfen** der BAB A 40 sowie die Optimierung der Straßeninfrastruktur im Bereich Kaßlerfeld“ angegeben, wodurch „eine signifikante Erhöhung des Verkehrsflusses sowohl im Bereich der Zu- und Abfahrt zum Hafenteil Ruhrort als auch zum Logistikpark Kaßlerfeld erreicht wird“.

<sup>1</sup> s. Seiten 36 und 41 des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet

## Begründung

**Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS (Ist-Situation und Planfall):**

Die Schwerpunktsetzung des Fachbeitrages Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS besteht in der Abschätzung der Immissionssituation im Planzustand. Die Vorbelastung wird als Überlagerung von Immissionen aus verschiedenen Schadstoffquellen berücksichtigt. Mangels vorhandener Immissionsmessungen vor Ort bzw. an der Autobahn selbst wird auf die nächstgelegene Messstation der LANUV zurückgegriffen.

Wie unter Punkt 4.3 des Fachbeitrages Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS für einen 200-m-Korridor berechnet wurde, wird der ab 2010 gültige Grenzwert der 16. BImSchV für NO<sub>2</sub> von 40 µg/m<sup>3</sup> (Kalenderjahr) im Prognose-Planfall um 7,4 bis 19,6 µg/m<sup>3</sup> überschritten. Auch der Grenzwert der 22. BImSchV für NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> (1 Stunde) mit max. 18 zulässigen jährlichen Überschreitungen wird um 11- bis zu 44-mal über die max. zulässige Überschreitung hinaus überschritten. Auch für die die Partikelbelastung (PM10) treten im Prognose-Planfall erhebliche Überschreitungshäufigkeiten der entsprechenden Grenzwerte der 16. BImSchV für PM10 von 50 µg/m<sup>3</sup> (24-h-Mittelwert) auf. Die hier max. zulässige Überschreitung von jährlich 35-mal wird im Prognose-Planfall um 16- bis zu 66-mal über die max. zulässige Überschreitung hinaus überschritten.

Eine Plausibilitätsprüfung / Neuberechnung gemäß MLuS mit einer um die planungsbedingte Zusatzbelastung bereinigten Verkehrsprognose (sog. „Prognose-Nullfall“) kommt zu dem Ergebnis, dass eine planungsbedingte Zusatzbelastung mit 2.420 Kfz/Tag hinsichtlich der Luftschadstoffsituation nahezu vernachlässigbar ist. Im Nahbereich ist gemäß dieser Plausibilitätsprüfung / Neuberechnung für den sog. „Prognose-Nullfall“ max. eine Grenzwertüberschreitung pro Jahr weniger zu erwarten. Ab 50 m Abstand zur Autobahn (hier NO<sub>2</sub>) bzw. ab 100 m bei PM10 sind die Überschreitungshäufigkeiten des „Prognose-Nullfalls“ (ohne AS-Rampe) und des „Prognose-Planfalls (mit AS-Rampe) gleich groß.

Somit ist eine erhebliche Vorbelastung der Luftschadstoffsituation im Ist-Zustand und im Prognose-Nullfall festzustellen. Hierbei ist aber auch zu berücksichtigen, dass angrenzend zum Plangebiet aufgrund der industriellen und gewerblichen Nutzung nur potentiell (und dann nur wenige) Immissionsorte vorhanden sind, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen.

## 2.4.2

**Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)****Lärmemissionen:**

Für das südliche zur BAB A 40 angrenzende Gewerbegebiet, das südwestlich der Straße „Am Schlütershof“ angrenzende Kleingartengelände und das nördlich der Anschlussstelle Duisburg-Häfen angrenzende Gewerbe- und Wohngebiet wurden die planungsbedingten Wirkungen untersucht. Falls diese wesentlich sind, müssen diese planerisch bewältigt werden. Für diese o.a. Bereiche wurde in einem Fachbeitrag Lärmschutz (s. Anlage 2 der Begründung) die Verkehrslärmsituation anhand der hier wesentlichen Kriterien der 16. BImSchV: Immissionsgrenzwerte zum Schutz vor Verkehrslärm für den Planfall 2020 beurteilt.

## Begründung

Nach den Beurteilungskriterien der 16. BImSchV zur wesentlichen Änderung einer Straße sind planbedingte Pegelerhöhungen ab 2,1 dB(A) (entspricht gerundet 3 dB(A)) als wesentlich zu beurteilen:

- Erhöhung der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder in der Nacht um mindestens 3 dB(A),
- erstmalige oder weitergehendes Überschreiten der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung).

Die 16. BImSchV enthält weitergehende Regelungen für hohe Verkehrslärmbelastung mit Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) am Tag bzw. ab 60 dB(A) in der Nacht. Danach ist im Regelungsbereich der 16. BImSchV - Neubau oder erhebliche bauliche Eingriffe in Straßen - jede Pegelerhöhung oberhalb dieser Schwellenwerte von 70 dB(A) an Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht als wesentlich zu beurteilen. Nach der gängigen Rechtsprechung sind auch geringe planbedingte Zunahmen des Verkehrslärms von wenigen zehntel Dezibel als wesentlich zu bewerten und kompensatorische Maßnahmen zu treffen, wenn sich dadurch Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts ergeben, da bei einer Lärmzunahme in diesem Bereich mit einer Gesundheitsgefährdungen gerechnet werden kann.

Als Lärminderungsmaßnahme wurde bereits bei der Straßenplanung der neuen AS-Rampe und im Fachbeitrag Lärmschutz ein lärmindernder Fahrbahnbelag zugrunde gelegt. Hierdurch wird trotz der aus der neuen AS-Rampe resultierenden Verkehrserhöhung (+2.480 Kfz/24h) eine gleichbleibende bzw. sogar geringfügige Abnahme (-0,1 dB(A)) der Immissionsbelastung prognostiziert. Die Prognoseergebnisse für den Planfall 2020 werden für das Untersuchungsgebiet im Einzelnen wie folgt beurteilt:

- **Gewerbegebiet südlich der BAB A 40:**  
Die Umgestaltung der Rampen sowie der Ein- und Ausfahrtsituation wird als erheblicher baulicher Eingriff betrachtet. Daher ist zu prüfen, ob aus dem erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung der Lärmsituation resultiert.

Die Berechnungsergebnisse des Fachbeitrages Lärmschutz zeigen, dass die Berechnungspunkte 1 – 12 in beiden Planfällen (Bestand und Planung) Immissionspegel von max. 74 / 69 dB(A) tags / nachts aufweisen. Durch die neu geplante Rampen in Verbindung mit dem dort vorgesehenen lärmindernden Fahrbahnbelag (DStrO = -2 dB(A)) kommt es aber zu keiner Pegelerhöhung. Die Kriterien für eine wesentliche Änderung sind nicht erfüllt. Eine planerische Konfliktbewältigung ist somit nicht erforderlich.

- **Südwestlich der Straße „Am Schlütershof“ angrenzendes Kleingartengelände und das nördlich der Anschlussstelle Duisburg-Häfen angrenzende Gewerbe- und Wohngebiet:**  
Zur Überprüfung der wesentlichen Änderung außerhalb der Baugrenzen der geplanten Straßenbaumaßnahme wurden repräsentative Punkte der

Begründung

vorhandenen Kleingartenanlage im Südwesten sowie des Gewerbe- und des Wohngebietes im Nordosten untersucht.

Bei der Kleingartenanlage im Südwesten (Berechnungspunkte 21 und 22) und für das nördlich der Anschlussstelle Duisburg-Häfen angrenzende Gewerbe- (Berechnungspunkte 23 - 24) und Wohngebiet (Berechnungspunkte 25 - 26) werden planungsbedingt keine Lärmpegelerhöhungen ermittelt. Daher ist hier ebenfalls keine planerische Konfliktbewältigung erforderlich.

**Luftschadstoffemissionen:**

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der BAB A 40 um eine zusätzliche Abfahrt werden im Fachbeitrag **Luftschadstoffuntersuchung** MLuS (vgl. Anlage 2 der Begründung) Aussagen zu den zu erwartenden verkehrsbedingten Luftschadstoffen getroffen. Das Ergebnis dieses Fachbeitrages zeigt, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> nach 22. BImSchV zu erwarten sind. Die prognostizierten Überschreitungen sind bereits unter Punkt 2.4.1 dargestellt. Die Planungsmaßnahme der AS-Rampe bedingt angesichts der erheblichen Vorbelastung nur eine relativ geringfügige lokale Zusatzbelastung.

Die nachfolgende Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden drei Stufen unterschieden: **geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit**.

<b>Schutzgut Mensch / Gesundheit, Luft/Klima:</b>	
Gewählter Beurteilungsmaßstab für potentiell erhebliche Umweltwirkungen:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BauGB,</li> <li>• BImSchG,</li> <li>• LG NW</li> </ul>	
<b>Anlagebedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Veränderung der Oberflächengestalt durch Fahr- bahnverbreiterung (Auf- schüttung von Böschun- gen, Verlegung eines We- ges) Verlust von Vegetations- strukturen.	<b>Luft/Klima:</b> Erhöhung der Lufttemperatur, pot. Änderung des Klein- klimas <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>geringe Erheblichkeit</b></li> </ul> <b>Mensch/Gesundheit:</b> dauerhafte Umformung der Oberflächengestalt in einem Gewerbe- und Industriegebiet Potentielle Erhöhung von Staub- und Abgasemissionen (jedoch nur lokal, da der Ausbau der AS Duisburg Häfen im Maßnahmenkatalog des Luftreinhalteplans Fuhrgebiet enthalten ist und großräumig zur Verbesserung der Luftqualität beitragen soll) <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>geringe Erheblichkeit</b></li> </ul>
<b>Baubedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Baustellenbetrieb, tempo- räre Baustraßen, Beselli- gung von Vegetation Abgrabungen / Aufschüt- tungen, Bodendeponiebet- rieb, Baustelleneinrich- tung, Bodenentnahmestel-	<b>Luft/Klima:</b> Temporäre Erhöhung von Abgasemissionen <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>geringe Erheblichkeit</b></li> </ul> <b>Mensch/Gesundheit:</b> Schadstoff- und Lärmemissionen im Rahmen der Bauarbeiten durch Großgeräte Besetzung/Schädigung angrenzender Vegetation

Begründung

len, Verlärmung, Sichtwirkung, Emissionen, Erschütterungen, Unfälle	Veränderungen der Gestalt- und Nutzungsqualität von Freiflächen Temporäre Erhöhung von Staub- und Abgasemissionen • <b>geringe Erheblichkeit</b>
<b>Betriebsbedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Schadstoff- und Lärmemissionen (u. a. Stäube, Gase, Metallverbindungen) durch potenzielle Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für NO <sub>x</sub> nach 22. BImSchV <sup>1</sup> in einem Bereich in dem gemäß Luftreinhalteplan Ruhrgebiet die Grenzwerte 2010 für Stickstoffdioxid NO <sub>x</sub> und für Feinstaub (PM 10) überschritten werden	<b>Luft/Klima:</b> Beeinträchtigung der lufthygienischen Situation nur lokal (der Ausbau der AS Duisburg Häfen ist im Maßnahmenkatalog des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet enthalten und soll großräumig zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. • <b>geringe Erheblichkeit</b> <b>Mensch/Gesundheit:</b> Beeinträchtigung durch Lärm. Durch die neu geplante Rampen in Verbindung mit dem dort vorgesehenen lärmmindernden Fahrbelag (DStro = -2 dB(A)) kommt es zu keiner Pegelerhöhung. • <b>geringe Erheblichkeit</b>

**2.4.3 Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen**

**Lärmemissionen:**

Aufgrund des bereits in der Straßenplanung vorgesehenen lärmmindernden Fahrbelages resultiert trotz eines erheblichen baulichen Eingriffs keine wesentliche Änderung (im Sinne einer Verschlechterung) der Lärmsituation. Die Lärmsituation wird sich sogar (hier aber nur rein rechnerisch und nicht im hörbaren Bereich) gegenüber dem Prognose-Nullfall verbessern. Daher ist über die o. a. Maßnahme hinaus keine weitere planerische Konfliktbewältigung erforderlich.

**Luftschadstoffemissionen:**

Die Bewältigung der planbedingten Zunahme von Luftschadstoffen kann nach der aktuellen Rechtsprechung grundsätzlich dem Verfahren der Luftreinhalteplanung überlassen werden. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist erst dann verletzt, wenn absehbar ist, dass eine Verwirklichung der Planung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Seit dem 04.08.2008 ist der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet - Teilplan Ruhrgebiet West in Kraft. Zur Verbesserung der Luftqualität sieht der Luftreinhalteplan umfangreiche Maßnahmenbündel vor. Hierzu gehört auch explizit die geplante Anschlussstelle (AS), da durch sie der Verkehrsfluss verbessert wird. Der Ausbau der AS Duisburg Häfen im Zusammenwirken mit der Optimierung der Straßeninfrastruktur im Bereich Kaßlerfeld ist im Luftreinhalteplan als stadtbezogene Maßnahme C.0.1.11 aufgeführt. Dies ist in Hinblick auf den Abwägungsprozess im Bauleitplanverfahren von Bedeutung. Wie die Berechnungsergebnisse zeigen, ergeben sich im Umfeld der Autobahn A 40 zwar Überschreitungen der Beurteilungswerte, jedoch ist die geplante Anschlussstellenergänzung ein Baustein zur Verbesserung der Immissionsituation. Daher ist auf Ebene dieses Bebauungsplanverfahrens keine weitergehende planerische Konfliktbewältigung erforderlich.

<sup>1</sup> gemäß Luftschadstoffuntersuchung nach MluS, 2008

Begründung

**Sonstige Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen:**

- Ausweisung und Einrichtung befestigter und gesicherter Flächen zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe, u.ä., flächensparende Lagerung.
- Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelanges gemäß Immissionsgutachten

**Kompensationsmaßnahmen:**

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Landschaftsfaktoren **Biotope, Boden, Wasser, Landschaftsbild, Klima** erfolgt ein komplementärer Ausgleich<sup>1</sup>. Die Kompensationsmaßnahmen sind unter Kapitel 2.1.3 dargestellt.

**2.5 Schutzgut Landschaft, Erholung**

**2.5.1 Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)**

Das Plangebiet ist extrem anthropogen überformt (Autobahn mit Böschungen, Gewerbegebiet) und weist kein natürliches Landschaftsbild mehr auf. Erholungswirksame Anlagen und Flächen mit örtlicher, regionaler und überregionaler Bedeutung sind nicht vorhanden. Parallel zur Autobahn verläuft zwar ein **Rad- und Gehweg**, der aber lediglich als Verbindungsweg und nicht zur Erholung genutzt wird. Naturnahe und landschaftlich attraktive Bereiche sind hier nicht vorhanden. Aufgrund der intensiven Nutzung und der nicht vorhandenen Natürlichkeit hat das Plangebiet bezüglich des landschaftsästhetischen Wertes keine Bedeutung.

**2.5.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)**

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden drei Stufen unterschieden: **geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit**.

<b>Schutzgut Landschaft, Erholung:</b>	
Gewählter Beurteilungsmaßstab für potentiell erhebliche Umweltwirkungen:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BauGB</li> <li>• LG NW</li> <li>• BNatSchG</li> </ul>	
<b>Anlagebedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
<b>Veränderung der Oberflächengestalt durch Fahr-</b>	Dauerhafte Umformung der Oberflächengestalt, Veränderungen der Gestalt- und Nutzungsqualität von Freiräumen.

<sup>1</sup> Die Landschaft im Eingriffsgebiet erfüllt aufgrund ihrer qualitativen Ausstattung die abiotischen Faktoren und die Lebensraumfunktionen bis zu einem bestimmten Grade zugleich, d.h. auch die Kompensationsforderungen für den einen Faktor beinhalten immer auch schon Forderungen für den anderen (**komplementäre Verknüpfung**).



## Begründung

bahnverbreiterung, (Aufschüttung von Böschungen) Verlegung eines Weges (die Durchlässigkeit des Weges bleibt bestehen)	Beseitigung von Bäumen und Gehölzen, in einem Bereich ohne natürliches Landschaftsbild <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine, ggf. geringe Erheblichkeit</li> </ul>
<b>Baubedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Baustellenbetrieb, temporäre Baustraßen, Beseitigung von Vegetation, Abgrabungen / Aufschüttungen, Bodendeponiebetrieb, Baustelleneinrichtung, Bodenentnahmestellen, Verfüllung, Sichtwirkung, Emissionen, Erschütterungen, Unfälle	Schadstoff- und Lärmemissionen im Rahmen der Bauarbeiten durch Großgeräte Beseitigung/Schädigung angrenzender Vegetation Veränderungen der Gestalt- und Nutzungsqualität von Freiflächen in einem Bereich ohne natürliches Landschaftsbild <ul style="list-style-type: none"> <li>• geringe Erheblichkeit (für die Benutzer des Rad- und Gehweges, die während der Bauarbeiten kleinere Umwege in Kauf nehmen müssen)</li> </ul>
<b>Betriebsbedingte Auswirkungen</b>	
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Schutzgutbezogene Auswirkung</b>
Schadstoff- und Lärmemissionen (u. a. Stäube, Gase, Metallverbindungen) durch potenziell Erhöhung des Verkehrsaufkommens	Emissionsbeeinträchtigung für den parallel verlaufenden Rad- und Gehweges nicht erhöht. <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine, ggf. geringe Erheblichkeit</li> </ul>

## 2.5.3

**Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen****Vermeldungs- und Minderungsmaßnahmen:**

- Für die Benutzer des Rad- und Gehweges: Aufrechterhaltung der Wegeverbindung auch während der Bauphase.

**Kompensationsmaßnahmen:**

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Landschaftsfaktoren **Biotope, Boden, Wasser, Landschaftsbild, Klima** erfolgt ein komplementärer Ausgleich<sup>1</sup>.

Die Kompensationsmaßnahmen sind unter Kapitel 2.1.3 dargestellt.

<sup>1</sup> Die Landschaft im Eingriffsgebiet erfüllt aufgrund ihrer qualitativen Ausstattung die abiotischen Faktoren und die Lebensraumfunktionen bis zu einem bestimmten Grade zugleich, d.h. auch die Kompensationsforderungen für den einen Faktor beinhalten immer auch schon Forderungen für den anderen (komplementäre Verknüpfung).

Begründung

**2.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

**2.6.1 Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands (Status Quo)**

- Konkrete Hinweise auf die Existenz von Bodendenkmälern liegen für das Plangebiet derzeit nicht vor.
- Kulturdenkmäler und Sachgüter liegen im Plangebiet nicht vor.

**2.6.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen, Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen)**

Kultur- und sonstige Sachgüter liegen nicht vor bzw. sind aktuell nicht bekannt (s.o.).

**2.6.3 Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen**

Maßnahmen sind nicht erforderlich.

**2.7 Wechselwirkungen**

Auswirkungen auf die inneren Zusammenhänge der einzelnen Schutzgüter, die zu einer signifikanten Verschiebung und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Funktionen führen könnten, sind nicht nachzuweisen.

**2.8 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nulllösung)**

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die oben beschriebenen schutzgutbezogenen Auswirkungen mit geringen und bzgl. der Schutzgüter Tiere/ Pflanzen, Boden und Mensch auch teilweise mittleren Erheblichkeiten nicht eintreten. Der derzeitige Zustand würde belassen. D.h. dass ohne den Eingriff in die gehölzbestandenen Böschungsbereiche hier der gegenwärtige Zustand erhalten bliebe.

Eine möglich Verbesserung der gegenwärtigen Situation bzgl. der registrierten Abgrabung mit Auffällungen, vgl. Punkt 2.2.1, die im Rahmen der Baumaßnahme saniert werden könnte, würde nicht eintreten.

Außerdem würde insgesamt keine Verbesserung bzgl. der Schutzgüter Mensch/Gesundheit und Klima/Luft eintreten, da eine Maßnahme aus dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet nicht durchgeführt würde und die verkehrliche Entlastung des Autobahnzubringers in V. mit einer Entlastung des Stadtteils (Lärm, Abgase, Stäube etc.) nicht eintreten würde.

Begründung

**2.9 Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Das Planungsziel einer Ergänzung der bestehenden Anschlussstelle Duisburg-Häfen BAB A 40 Nr. 12 um eine zusätzliche Abfahrt mit Anschluss an die Straße „Am Schlütershof“ kann nur an dieser Stelle erfolgen.

Die dem B-Plan zugrundeliegende Straßenplanung ist angesichts der örtlich begrenzten Flächenverhältnisse aus technischer und wirtschaftlicher Sicht die optimalste und einzigste Lösung.

Anderweitige Planungsalternativen liegen somit nicht vor.

Begründung

**3. Zusätzliche Angaben**

**3.1 Methodische Merkmale**

**3.1.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung**

Vorliegende Quellen, Gutachten, Literatur wurden u.a. ausgewertet:

- **Biotoptkataster NRW und Schutzgebiete in NRW**  
(Internetseite der LANUV NRW)
- **Biotoptverbundkonzept der Stadt Duisburg (Duisburg Nord),**  
Überarbeitungsstand 23.01.2006
- **Landschaftspflegerischer Fachbeitrag** zum B-Plan 1056 I - Kaßlerfeld, Um- und Ausbau der AS Duisburg-Häfen im Zuge der BAB A 40 durch den Bau einer Autobahnausfahrt auf die städtische Straße „Am Schlütershof“ (KOCKS CONSULT GmbH, Dez. 2008)
- **Fachbeitrag Artenschutz**  
(KOCKS CONSULT GmbH, Okt. 2008)
- **Fachbeitrag Lärmschutz**  
(KOCKS CONSULT GmbH, Feb. 2009)
- **Luftschadstoffuntersuchung** nach MLuS  
(KOCKS CONSULT GmbH, Dez. 2008)
- **Luftreinhalteplan** Ruhrgebiet „Teilplan Ruhrgebiet West“, 2008
- **Klimaanalyse** Stadt Duisburg  
(Kommunalverband Ruhrgebiet, 1999)

Die Benennung und Bewertung der Biotoptypen erfolgte gemäß **Arbeitshilfe für die Bauleitplanung**. (Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport, Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW: Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft; Gemeindliches Ausgleichskonzept, Ausgleichsplanung, Ausgleichspool, Ökokonto, Anhang 9.6 Arbeitshilfe Eingriffsbewertung, Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft-vereinfachtes Bewertungsverfahren NRW (Stand Mai 2001)

**3.1.2 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind**

Die durch den B-Plan als generell zulässig erklärte Nutzungen, deren Wirkfaktoren und potentielle Auswirkungen sind generell bekannt bzw. in dieser Planungsstufe hinreichend abschätzbar. Die Datenbasis ist somit als aktuell und ausreichend zu beurteilen.

**3.2 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen**

Ein Monitoring ist nicht erforderlich.

Begründung

**4. Zusammenfassung des Umweltberichtes**

Die städtebauliche Konzeption sieht für den Planbereich die Ergänzung der bestehenden AS Duisburg-Häfen BAB 40 Nr. 12 um eine zusätzliche Abfahrt vor. Durch die Planung eines zusätzlichen Anschlusses der Straße „Am Schüttershof“ an die BAB A 40 erfolgt eine Optimierung der Logistikverhältnisse der angegliederten Güterverkehrszentren im Logistikpark Käßlerfeld.

Die vorhandene Rad-/ Gehwegverbindung im Grünstreifen zwischen der Autobahnböschung und dem Industriegebiet wird erhalten, im Bereich der neuen Anschlussstellenrampe wird der vorhandene Rad-/ Gehweg lagemäßig angepasst.

Das Bbauungsplangebiet umfasst eine Gesamtfäche von ca. 3,17 ha und enthält folgende Festsetzungen:

- Öffentliche Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)
- Öffentliche Straßenverkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
- Flächen für Bahnanlagen (§ 9 Abs. 6)
- Geh- Fahr- und Leitungsrecht (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- Landespflegerische Festsetzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Im Parallelverfahren zum vorliegenden B-Plan erfolgt die **FNP - Änderung Nr. 5.49 - Käßlerfeld**. Ziel der FNP-Änderung ist eine Teilumwandlung der Fläche für die Forstwirtschaft / Wald (in der Realität Straßenbegleitgrün und öffentliche Grünflächen) in eine Fläche für den überörtlichen Verkehr, **Autobahn** oder autobahnähnliche Strassen. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Fläche für Bahnanlagen bleibt im wesentlichen unverändert.

In der folgenden Tabelle erfolgt eine zusammenfassende Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen:

Schutzgut	Bestandsaufnahme (Status Quo)	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung und Bewertung der Auswirkungen)	Maßnahmen zur Begrenzung der nachteiligen Auswirkungen	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nulllösung)
Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt	Biotope und Nutzungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrstraßen, versiegelt</li> <li>• Gleisbereich</li> <li>• Wege und Plätze, unbefestigt oder geschottert</li> <li>• Grasflur an Böschungen, Straßen- und Wegrändern</li> <li>• Grünfläche geringer Ausdehnung in</li> </ul>	geringe bis mittlere Erheblichkeit bzgl. anlage- und baubedingten Auswirkungen  geringe bis keine Erheblichkeit bzgl. betriebsbedingten Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuanlage von Gehölzbeständen und Gebüschbeständen</li> <li>• Neuanlage/ Entwicklung von Extensivrasen</li> <li>• Ausgleichszahlung von 107.688,87 €</li> </ul>	Die genannten Auswirkungen mit geringen bis mittleren Erheblichkeiten würden nicht eintreten, der derzeitige Zustand würde belassen.

Begründung

Schutzgut	Bestandsaufnahme (Status Quo)	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung und Bewertung der Auswirkungen)	Maßnahmen zur Begrenzung der nachteiligen Auswirkungen	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nulllösung)
	<p>Industrie- und Gewerbegebieten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extensivrasen</li> <li>• Teilweise nicht standortheimischer Laub- oder Nadelwald</li> <li>• Gebüsche mit überwiegend bodenständigen Gehölzen</li> <li>• Baum- u. Strauchbestände</li> <li>• Einzelbäume</li> </ul>		<p>sowie umfangreiche Vermeidungs- und Minderungs- sowie Schutzmaßnahmen</p>	
	<p><b>Artenschutz:</b> Für die im betrachteten Raum nachgewiesenen planungsrelevanten Arten (Mäusebussard, Turmfalke, Kormoran und Silbermöwe) wurden die einzelnen Verbote des § 42 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG abgeprüft, außerdem erfolgte die Prüfung gemäß § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG. Die Verbotstatbestände treffen für die geprüften Arten nicht zu. Die Prüfung der Ausnahmeveraussetzungen gem. § 43 Abs. 8 BNatSchG ist somit nicht erforderlich. Außerdem treten nach gegenwärtigem Kenntnisstand keine erheblichen Beeinträchtigungen von „streng geschützten Arten“ (§ 19 (3) BNatSchG) auf, durch das geplante Vorhaben werden keine Biotop zerstört, die für dort potenziell wild lebenden Tiere und wild wachsenden Pflanzen der streng geschützten Arten (§ 10 BNatSchG) nicht ersetzbar sind.</p>			
Boden	<p>Südl. der A 40 befinden sich Auftragsböden, für den Bereich nördlich der A 40 liegen keine Angaben vor, es liegen jedoch augenscheinlich keine natürlich anstehenden Böden vor. Hier wird daher ebenfalls von künstlich veränderten Böden ausgegangen. Das Vorhaben liegt im Bereich einer im Altlastenverdachtsflächenkataster registrierten Abgrabung eines ehem. Auskiesungsgebietes. Die Anteile an Hausmüll spiegeln sich durch das Vorkommen von Methan wieder. Die Analyse ausgewählter Bodenproben zeigt lokale Kontaminationen durch Mineralölkohlenwasserstoffe u. polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe auf.</p>	<p>geringe bis mittlere Erheblichkeit bzgl. anlagebedingten Auswirkungen  geringe Erheblichkeit bzgl. bau- und betriebsbedingten Auswirkungen  Ggfl. würde durch eine Sanierung der Altlast, die im Rahmen der Baumaßnahme angegangen werden könnte, eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation eintreten.</p>	<p>Ausweisung und Einrichtung befestigter und gesicherter Flächen zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe, u.ä., flächensparende Lagerung. Bodenarbeiten sind gemäß DIN 18 915 durchzuführen. Verzicht auf das Befahren von nassen Böden. Entsiegelung befestigter Zuwegungen und Lagerflächen nach Beendigung der Bauarbeiten, Lockerung verdichteter Böden, Wiederherstellen der vorherigen Vegetationsstrukturen. Ansonsten komplementärer Ausgleich.</p>	<p>Die genannten Auswirkungen mit geringen bis mittleren Erheblichkeiten würden nicht eintreten, der derzeitige Zustand würde belassen. Bzgl. der Altlast würde keine Verbesserung der gegenwärtigen Situation eintreten.</p>

Begründung

Schutzgut	Bestandsaufnahme (Status Quo)	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung und Bewertung der Auswirkungen)	Maßnahmen zur Begrenzung der nachteiligen Auswirkungen	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nulllösung)
<b>Wasser</b>	<p>Im Plangebiet befinden sich keine Trinkwasserschutzgebiete oder Reserve- und Vorranggebiete. Das Plangebiet stellt sich gemäß großmaßstäblichen Kartenwerken als „Gebiet mit sehr ergiebigen Grundwasservorkommen“ dar. Die Gesteinsbereiche besitzen eine gute Filterwirkung. Wie im Kapitel Boden dargestellt befindet sich das Plangebiet aber in einem Bereich mit künstlich veränderten Böden bzw. einen Bereich ohne natürliche Böden. Außerdem liegt das Vorhaben im Bereich einer im Altlastenverdachtsflächenkataster registrierten Abgrabung. Durch diese Vorbelastungen sind die Grundwasserverhältnisse im Plangebiet negativ beeinflusst. Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer und keine Überschwemmungsgebiete vorhanden.</p>	<p>geringe Erheblichkeit bzgl. anlage- und baubedingten Auswirkungen</p> <p>geringe bis mittlere Erheblichkeit bzgl. betriebsbedingten Auswirkungen</p>	<p>Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen s.o. Schutzgut Boden</p> <p>Ansonsten komplementärer Ausgleich.</p>	<p>Die genannten Auswirkungen mit geringen bis mittleren Erheblichkeiten würden nicht eintreten, der derzeitige Zustand würde belassen.</p>
<b>Mensch / Gesundheit</b>	<p>Im B-Plangebiet ist keine Wohnnutzung vorhanden und hat daher nur eine geringe bis keine Bedeutung bzgl. Wohnen und Wohnumfeld. Angrenzend an das B-Plangebiet befindet sich nördlich ein Industrie- und südlich das Gewerbegebiet Neuenkamp. Gemäß B-Plan Nr. 547 – Neuenkamp aus dem Jahr 1974 sind in diesem Gewerbegebiet Betriebsleiterwohnungen zulässig. Erholungswirksame Anlagen und Flächen sind nicht vorhanden. Parallel zur Autobahn verläuft ein Rad- und Gehweg.</p> <p>Es wurde ein gesonderter Fachbeitrag Lärmschutz (KOCKS CONSULT Feb. 2009) erstellt.</p> <p>Im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet ist die „Ertüchtigung der Abfahrt Duisburg-Häfen der A 40“ im Maßnahmenkatalog angegeben.</p>	<p>Geringe Erheblichkeit bzgl. anlage- und baubedingten Auswirkungen. Potentielle Erhöhung von Staub- und Abgasemissionen (jedoch nur lokal, da der Ausbau der AS Duisburg Häfen im Maßnahmenkatalog des Luftreinhalteplans enthalten ist und großräumig zur Verbesserung der Luftqualität beitragen soll), geringe Erheblichkeit bzgl. betriebsbedingten Auswirkungen (Lärm). Durch die verkehrliche Entlastung des Autobahnzubringers in Richtung Norden bzw. der Kaßlerfelder Str. werden Lärm- u. Schadstoffemissionen im Stadtteil verringert.</p>	<p>Ausweisung und Einrichtung befestigter und gesicherter Flächen zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe, u.ä., flächensparende Lagerung.</p> <p>Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelages.</p>	<p>Die genannten Auswirkungen mit geringen bis mittleren Erheblichkeiten würden nicht eintreten, der derzeitige Zustand würde belassen.</p> <p>Die Lärmsituation im Planumfeld würde sich gegenüber dem Prognose-Planfall zum Teil geringfügig verschlechtern. Es würde keine Verbesserung (Verkehrsentlastung des Stadtteiles Kaßlerfeld) eintreten, da eine Maßnahme aus dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet nicht durchgeführt würde.</p>

Begründung

Schutzgut	Bestandsaufnahme (Status Quo)	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung und Bewertung der Auswirkungen)	Maßnahmen zur Begrenzung der nachteiligen Auswirkungen	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nutzlosung)
Luft/Klima	Temperatur, Niederschlag u. vorherrschende Windrichtung sind für das gesamte Plangebiet einheitlich. Kaltluftentstehungsgebiete, Kaltluft-/ Frischluftleitbahnen sowie Bereiche mit Lüftungs- und Frischluftausgleichsfunktion sind nicht vorhanden. Im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet ist die „Ertüchtigung d. Abfahrt Duisburg-Häfen der A 40“ im Maßnahmenkatalog angegeben.	<p>geringe Erheblichkeit bzgl. anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen</p> <p>Teilweise Verbesserung der großräumigen gegenwärtigen Situation, da Durchführung einer Maßnahme aus dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet.</p> <p><b>Luftschadstoffemissionen:</b> Im Zusammenhang mit dem Ausbau der BAB A 40 um eine zusätzliche Abfahrt werden im Fachbeitrag Luftschadstoffuntersuchung MLuS (vgl. Anlage 2 der Begründung) Aussagen zu den zu erwartenden verkehrsbedingten Luftschadstoffen getroffen. Das Ergebnis dieses Fachbeitrages zeigt, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> nach 22. BImSchV zu erwarten sind. Die prognostizierten Überschreitungen sind bereits unter Punkt 2.4.1 dargestellt. Die Planungsmaßnahme der AS-Rampe bedingt angesichts der erheblichen Vorbelastung nur eine relativ geringfügige lokale Zusatzbelastung.</p>	komplementärer Ausgleich	<p>Die genannten Auswirkungen mit geringen Erheblichkeiten würden nicht eintreten, der derzeitige Zustand würde belassen.</p> <p>Es würde angesichts der erheblichen Vorbelastung nur eine relativ geringfügige lokale Zusatzbelastung vermieden.</p> <p>Es würde aber auch keine Verbesserung der Luftschadstoffsituation im Stadtteil Käßlerfeld eintreten, da eine Maßnahme aus dem Luftreinhalteplan nicht durchgeführt würde.</p>
Landschaft, Erholung	Das Plangebiet weist kein natürliches Landschaftsbild mehr auf. Erholungswirksame Anlagen sind nicht vorhanden. Parallel zur Autobahn verläuft ein Rad- und Gehweg.	keine ggf. geringe Erheblichkeit bzgl. betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen  geringe Erheblichkeit bzgl. baubedingter Auswirkungen	Aufrechterhaltung der Wegeverbindung auch während der Bauphase.  Ansonsten komplementärer Ausgleich.	Die genannten Auswirkungen mit geringen Erheblichkeiten würden nicht eintreten, der derzeitige Zustand würde belassen.
Kultur und sonstige Sachgüter	Konkrete Hinweise auf die Existenz von Bodendenkmälern liegen für das Plangebiet derzeit nicht vor. Kulturdenkmäler und Sachgüter liegen im Plangebiet nicht vor.	Konkrete Hinweise auf die Existenz von Bodendenkmälern liegen für das Plangebiet derzeit nicht vor. Kulturdenkmäler und Sachgüter liegen im Plangebiet nicht vor.	Maßnahmen nicht erforderlich	Prognose nicht erforderlich



Begründung

Schutzgut	Bestandsaufnahme (Status Quo)	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung (Darstellung und Bewertung der Auswirkungen)	Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nulllösung)
<b>Wechselwirkungen</b>	Auswirkungen auf die inneren Zusammenhänge der einzelnen Schutzgüter, die zu einer signifikanten Verschiebung und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Funktionen führen könnten, sind nicht nachzuweisen			

Durch die dargestellten Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen (Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen, Ausgleichsmaßnahmen und Ausgleichszahlung) werden die vorhabensbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert. Unter Beachtung dieser Maßnahmen und unter der Maßgabe einer erfolgreichen Umsetzung der weiteren Maßnahmen des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet –Teilplan Ruhrgebiet West werden daher keine verbleibenden erheblichen Umweltwirkungen erwartet.

Aufgestellt  
Koblenz, März 2009 mit redaktionellen Änderungen/ Ergänzungen im Juli 2009

Kocks Consult GmbH  
Beratende Ingenieure

Diese Begründung gehört zum Bebauungsplan Nr. 1056 I – Kaßlerfeld – „Am Schlütershof“.

Die Aufstellungsvermerke auf dem Plan gelten auch für diese Begründung.

Die Übernahme der Absichtsbegründung als Entscheidungsbegründung im Sinne des § 9 (8) Baugesetzbuch wurde am 28.09.2009 vom Rat der Stadt beschlossen.

Diese Begründung hat in der Zeit vom 25.05.2009 – 26.06.2009 einschließlich öffentlich ausgelegen.

Duisburg, den 15.02.2010

Der Oberbürgermeister

Im Auftrag



Linne

# Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB

## A. Planungsrechtliche Festsetzungen

### 1. Geh- Fahr- und Leitungsrecht

§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

Die an den Eckpunkten definierte Fläche ABCD ist mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Straßenbaulastträgers sowie mit einem Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht befugt den Straßenbaulastträger an dieser Stelle eine Brücke zu errichten und zu unterhalten. Hinweis: Näheres regelt eine noch zu schließende Kreuzungsvereinbarung zwischen dem Träger der Baumaßnahme und dem Eigentümer der Hafenbahn.

## B. Landespflegerische Festsetzungen

§ 9 (1) Nr. 20 i.V.m. § 9 (1) Nr. 25 BauGB

### 1. Allgemeine Festsetzungen über Zeitpunkt und Unterhaltung der Pflanzungen auf öffentlichen und privaten Flächen

Alle festgesetzten Pflanzungen sind gemäß den Festsetzungsnummern auf den öffentlichen Flächen nach Fertigstellung (Abnahme) der Straßenausbaumaßnahmen zu einem fachgerechtem Zeitpunkt, spätestens innerhalb eines Jahres danach, durchzuführen.

Sie sind in der beschriebenen Weise (Quantität und Qualität) herzustellen und dauerhaft zu unterhalten sowie bei Abgang zu einem fachgerechten Zeitpunkt, spätestens innerhalb eines Jahres danach, zu ersetzen.

### 2. Landespflegerische Festsetzungen auf den öffentlichen Grünflächen § 9 (1) Nr. 25 BauGB

Auf den im Plan gemäß § 9 (1) Nr. 25 b BauGB festgesetzten und mit der Ordnungsziffer ① gekennzeichneten „Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern“ wird der Erhalt von vorhandenen Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäumen, von vorhandenem Extensivrasen und von Gebüsch festgesetzt.

Auf den im Plan gemäß § 9 (1) Nr. 25 a BauGB festgesetzten und mit der Ordnungsziffer ① gekennzeichneten „Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ wird die Neuanlage von Gebüschbeständen durch Anpflanzung von Sträuchern / Strauchgruppen gemäß Anlage 1: Artenliste Sträucher festgesetzt.

Auf den im Plan gemäß § 9 (1) Nr. 25 a BauGB festgesetzten und mit der Ordnungsziffer ② gekennzeichneten „Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ wird die Neuanlage / Entwicklung von Extensivrasen gemäß Anlage 1: Saatgutmischung für Extensivrasen, Krautsäume festgesetzt. Der Extensivrasen ist durch 2-malige Mahd pro Jahr zu nutzen. Das Mähgut ist von den Flächen abzuräumen.

## C. Anlagen

Anlage 1: Artenlisten zu den textlichen Festsetzungen Teil B

### Artenliste Sträucher:

(verpflanzt, 60-100, ohne Ballen, alt. Im Container)

<i>Cornus sanguinea</i>	Roter Hartriegel
<i>Crataegus laevigata</i>	Zweigriffiger Weißdorn
<i>Euonymus europaeus</i>	Pfaffenhütchen
<i>Prunus spinosa</i>	Schlehe
<i>Salix caprea</i>	Sai-Weide
<i>Sambucus nigra</i>	Schwarzer Holunder
<i>Salix purpurea</i>	Korb-Weide

### Saatgutmischungen für Extensivrasen, Krautsäume:

Regelsaatgutmischung RSM 8.1: artenreiches Extensivgrün

#### D. Nachrichtliche Darstellung / Hinweise

Es wird auf die Anbauverbotszone nach Bundesfernstraßengesetz (§ 9 FStrG), hier 40 m bei Bundesautobahnen für Hochbauten jeder Art, hingewiesen.

Das Ausbauvorhaben ist im Bereich einer im Altlastenverdachtsflächenkataster registrierten Abgrabung eines ehem. Auskiesungsgebietes geplant. Anfang der sechziger Jahre erfolgte die Verfüllung mit unterschiedlichen Mengen von Hausmüll, Bauschutt (Trümmerschutt), gewerblichen Abfällen und Beimengungen von Schlacken und Aschen. Die vorliegende Untersuchung weist Auskiesungen bis in eine Tiefe von 10 m auf. Die Anteile an Hausmüll spiegeln sich durch das Vorkommen von Methan wieder, welches Belastungen in dem Planbereich bis 17.1 Vol.-% aufweist. Die Analyse ausgewählter Bodenproben zeigt lokale Kontaminationen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (2400 mg/kg MKW) und polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (180 mg/kg) auf.

Auf der Fläche wurde auch eine Grundwassermessstelle eingerichtet, über deren Verbleib aber nichts bekannt ist. Tiefbauarbeiten im Bereich der im Altlastenverdachtsflächenkataster registrierten Abgrabung sind durch einen Sachverständigen gemäß § 18 BBodSchG zu begleiten und zu dokumentieren. Der Bericht des Sachverständigen ist nach Abschluss der Maßnahme der Genehmigungsbehörde unaufgefordert vorzulegen.

Sollten sich die Methanbelastungen bestätigen, sind bei den Eingriffen in den Ablagerungskörper Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz zu ergreifen. Es ist dann ferner zu prüfen, ob es aufgrund des Methanvorkommens erforderlich wird, passive Maßnahmen zur Ableitung der Bodenluft auf definierten Wegen einzurichten.

Innerhalb des Bebauungsplangebietes verlaufen Versorgungsnetze für Gas, Wasser und Strom der Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH sowie Leitungen der Telekom und der Kabel Ausstattung BAB (AUSA). Gefährdung bzw. Beeinträchtigung von Versorgungsleitungen durch Bau- und Pflanzmaßnahmen sind zu vermeiden. Erd- und Pflanzarbeiten sind daher grundsätzlich mit dem o.g. Versorgungsträger im Vorfeld abzustimmen.