

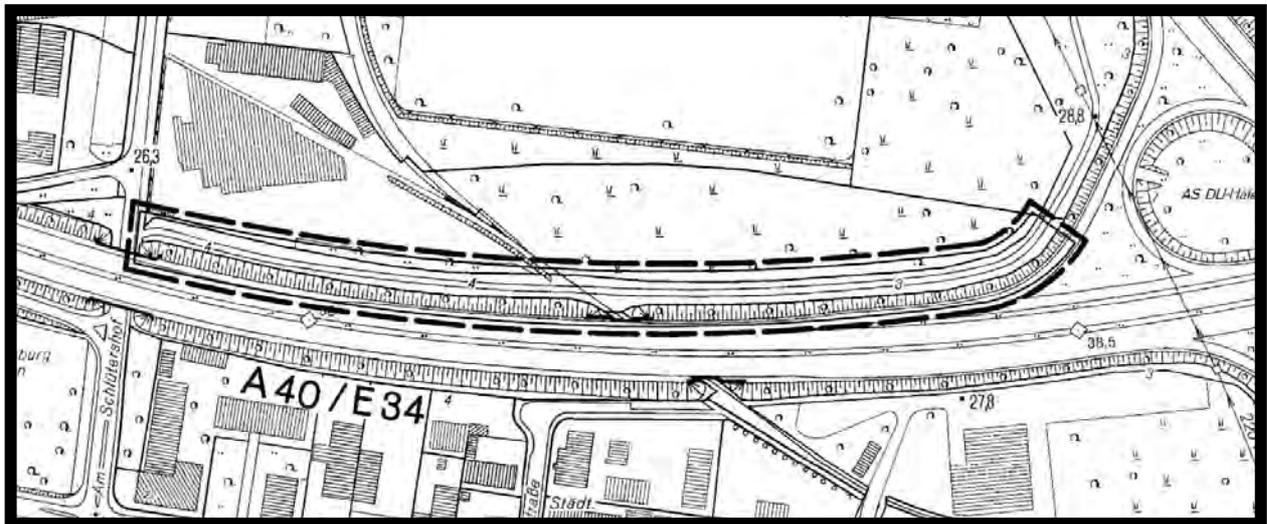
Begründung

März 2009

## B E G R Ü N D U N G

zur Änderung Nr. 5.49 - Kaßlerfeld -  
des Flächennutzungsplanes der Stadt Duisburg

für einen Um- und Ausbau AS Duisburg Häfen im Zuge der  
BAB A 40



Stand: FNP-Änderung-Entwurf 03.03.2009

**Inhalt:**

<b>TEIL A: BEGRÜNDUNG</b>	<b>4</b>
1. <b>Anlass und Ziele der Planung</b>	<b>4</b>
2. <b>Lage des Plangebietes und wesentliche Auswirkungen der Planung</b>	<b>4</b>
3. <b>Regionalplan</b>	<b>6</b>
4. <b>Wirksamer Flächennutzungsplan</b>	<b>7</b>
5. <b>Änderung des wirksamen Flächennutzungsplanes</b>	<b>8</b>
6. <b>Gender Mainstreaming</b>	<b>9</b>
7. <b>Kosten</b>	<b>10</b>
8. <b>Darstellung des Verfahrens zur Flächennutzungsplan-Änderung und des Abwägungsprozesses</b>	<b>10</b>
8.1 Punkt 8.1 Bisheriger Verfahrensablauf	10
8.2 Abwägungsprozess	10
8.2.1 Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB i.V mit einem sog. Scopingtermin gemäß UVPG	10
8.2.2 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB	10
<b>TEIL B: UMWELTBERICHT</b>	<b>11</b>
1. <b>Einleitung/ Rechtliche Grundlage/ Inhalt der Änderung</b>	<b>11</b>
2. <b>Darstellung der Ziele des Umweltschutzes</b>	<b>11</b>
3. <b>Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen</b>	<b>12</b>
3.1 Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt	12
3.2 Schutzgut Boden	14
3.3 Schutzgut Wasser	15
3.4 Schutzgut Mensch / Gesundheit, Luft/Klima	16
3.5 Schutzgut Landschaft, Erholung	19
3.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	19
3.7 Wechselwirkungen	19
3.8 Flächenbilanz der Planänderung	20
3.9 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich	20
3.10 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nulllösung)	20
3.11 Anderweitige Planungsmöglichkeiten	20

Begründung FNP-Änderung

<b>4.</b>	<b>Zusätzliche Angaben</b>	<b>21</b>
4.1	Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung	21
4.2	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind	21
4.3	Monitoring (Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen)	21
<b>5.</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>22</b>

**Tabellenverzeichnis**

Tab. 1:	Flächenbilanz wirksamer FNP und FNP-Ä	9
Tab. 2:	Biotoptypen und Bewertung gemäß Arbeitshilfe für die Bauleitplanung	12
Tab. 3:	Flächenbilanz	20

**Abbildungsverzeichnis**

Abb. 1:	Lage im Stadtgebiet	5
Abb. 2:	Auswirkung der Planung	6
Abb. 3:	Auszug Gebietsentwicklungsplan GEP 99	7
Abb. 4:	Auszug wirksamer Flächennutzungsplan	8
Abb. 5:	Änderung des Flächennutzungsplanes	8

**Anlagen**

Anl. 1:	Gegenüberstellung wirksamer FNP - FNP-Änderung
---------	--

Begründung FNP-Änderung

## **TEIL A: BEGRÜNDUNG**

### **1. Anlass und Ziele der Planung**

Die Änderung des Flächennutzungsplanes ist aus dem Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB begründet. Hiernach ist der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 1056 I Kaßlerfeld aus dem Flächennutzungsplan als übergeordnete Planungsebene zu entwickeln. Die hierdurch erforderliche Änderung des wirksamen Flächennutzungsplanes erfolgt gleichzeitig zur Änderung des o.a. Bebauungsplanes im sog. Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB.

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 A40 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 der Entwicklung eines Rasthofes / Dienstleistungszentrums wird nicht mehr weiterverfolgt. Für die planungsrechtliche Sicherung des zweiten Planungszieles der neuen Anschlussstelle an die BAB A40 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. Die Anschlussstelle bildet den wesentlichen Anschlusspunkt der Duisburger Häfen und der angegliederten Güterverkehrszentren im Logistikpark Kaßlerfeld (Duisburg-Neuenkamp, Duisburg-Kaßlerfeld) an das Bundesfernstraßennetz.

### **2. Lage des Plangebietes und wesentliche Auswirkungen der Planung**

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.

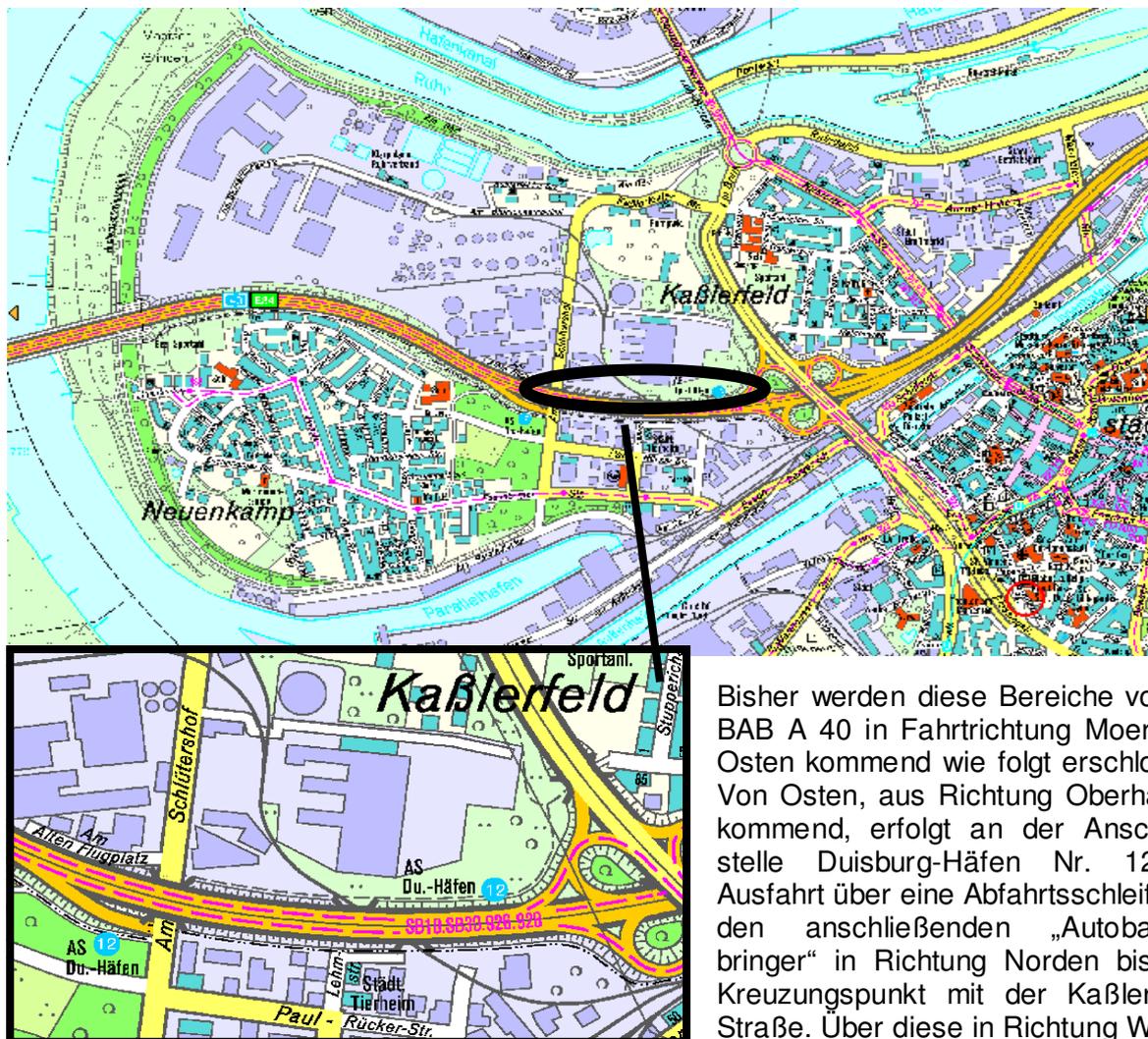
Der FNP-Änderungsbereich liegt zwischen dem Autobahnzubringer zur Anschlussstelle Duisburg-Häfen der BAB A40 im Osten bis zur Straße „Am Schlütershof“ im Westen und nördlich der A40 bis zur Grenze der städtischen Fläche zur Fläche der Duisburg - Ruhrorter -Häfen AG bzw. Rhein-Ruhr Collin KG im Ortsteil Kaßlerfeld.

Durch die Planung eines zusätzlichen Anschlusses der Straße „Am Schlütershof“ an die BAB A40 erfolgt eine Optimierung der Logistikverhältnisse der angegliederten Güterverkehrszentren im Logistikpark Kaßlerfeld.

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

Begründung FNP-Änderung

**Abb. 1: Lage im Stadtgebiet**



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“ 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 A40 werden die o.a. heutigen Erschließungswege verkürzt und die Erreichbarkeit der Güterverkehrszentren im Logistikpark Käßlerfeld optimiert, siehe folgende Abbildung 2.

Durch die verkehrliche Entlastung des Autobahnzubringers bzw. der Käßlerfelder Straße werden zudem Lärm- und Schadstoffemissionen im Stadtteil verringert. Die Anlage der Parallelfahrbahn bedingt eine Verbreiterung des bestehenden Dammkörpers. Die Brücke über die Hafenbahn wird entsprechend der sich ergebenden Erfordernisse verbreitert.



## Begründung FNP-Änderung

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>.

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 o.a. Zielsetzung für die regionale Verkehrsinfrastruktur. Die Maßnahme ist Bestandteil der „Logistikdiagonale“, um das Standortprofil für Duisburg als Logistikstandort zu stärken und LKW-Verkehre stadterträglicher 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.

**Abb. 3: Auszug Gebietsentwicklungsplan GEP 99**

#### 4. Wirksamer Flächennutzungsplan

Das FNP-Planänderungsgebiet umfasst den nördlichen Bereich des im Parallelverfahren erstellten Bebauungsplangebietes und hat eine Größe von ca. 1,90 ha und wird räumlich wie folgt begrenzt:

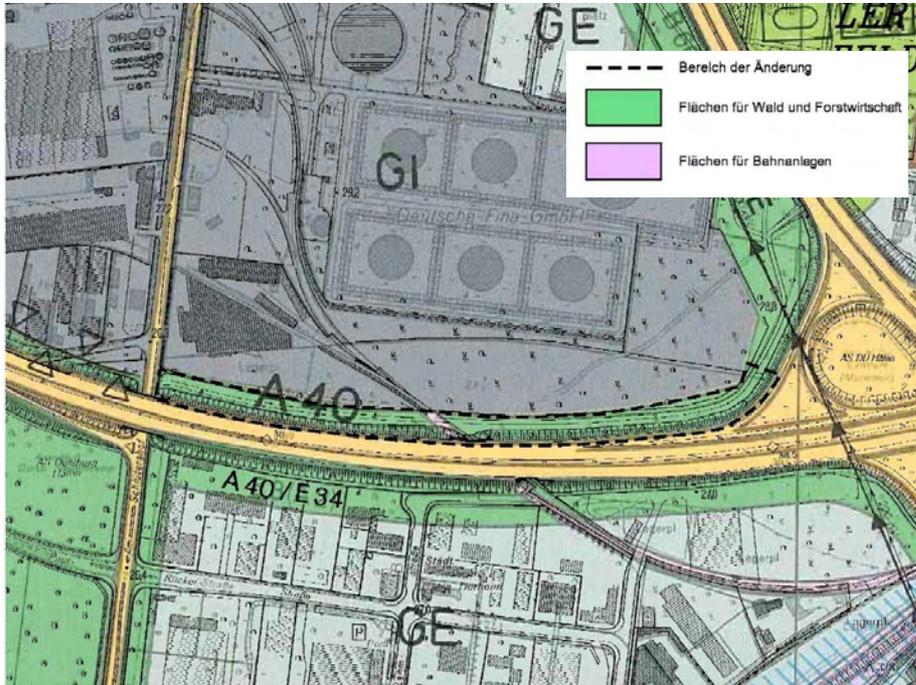
- im Norden durch gewerbliche Bauflächen (Duisburg - Ruhrorter -Häfen AG bzw. Rhein-Ruhr Collin KG)
- im Osten durch eine „Fläche für die Forstwirtschaft / Wald“
- im Süden durch Verkehrsflächen „Autobahnen und autobahnähnliche Straßen“ (BAB A40)
- im Westen durch eine „sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ (Straße „Am Schlütershof“)

Im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung werden „Flächen für die Forstwirtschaft / Wald“ und eine „Fläche für Bahnanlagen dargestellt. 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 sowie um einen parallel zur Autobahn verlaufenden Rad- und Gehweg mit Begleitstrukturen wie Extensivrasen, Grünflächen in Industrie- und Gewerbegebieten mit ebenfalls Baumgruppen/ Baumreihen.

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

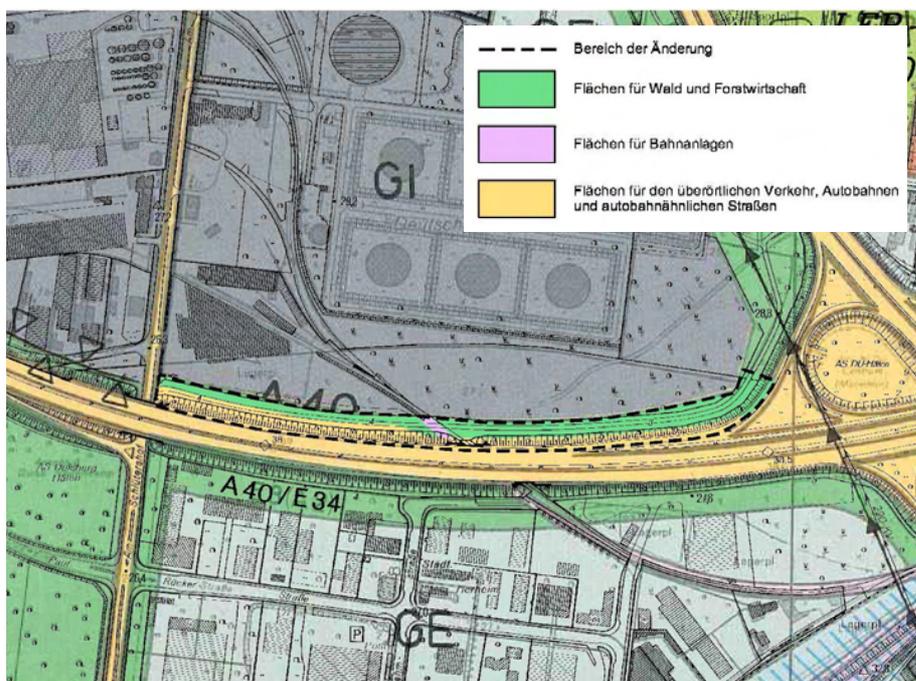
Begründung FNP-Änderung

Abb. 4: Auszug wirksamer Flächennutzungsplan



5. Änderung des wirksamen Flächennutzungsplanes

Abb. 5: Änderung des Flächennutzungsplanes



Begründung FNP-Änderung

Die Änderung des Flächennutzungsplanes beinhaltet gemäß Straßenplanung die Umwidmung eines Teilbereiches der bisher als „Forstwirtschaft / Wald“ und der „Fläche für Bahnanlagen“ dargestellten Flächen in eine „Fläche für den überörtlichen Verkehr, Autobahn oder autobahnähnliche Straßen“.

Diese Umwidmung/ Erweiterung der bisherigen Verkehrsflächendarstellung beginnt an der Anschlussstelle Duisburg-Häfen der BAB A 40 im Osten des Änderungsbereiches, unmittelbar an der südlich an das Plangebiet angrenzenden BAB A 40. Sie betrifft den südlichen Teilbereich der „Fläche für Bahnanlagen“, und weitet sich nach Westen bis fast zur nördlichen Angrenzung des FNP-Änderungsbereiches aus.

**Tab. 1: Flächenbilanz wirksamer FNP und FNP-Ä**

Flächennutzung	wirksamer FNP (in ha)	Anteil	FNP-Änderung (in ha)	Anteil
Fläche für die Forstwirtschaft / Wald	1,85	97 %	0,84	44 %
Fläche für Bahnanlagen	0,05	3 %	0,03	2 %
Fläche für den überörtlichen Verkehr, autobahn- und autobahnähnliche Straßen	-----	-----	1,03	54 %
<b>Summe</b>	<b>1,90</b>	<b>100 %</b>	<b>1,90</b>	<b>100 %</b>

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt im Geltungsbereich der FNP-Änderung die Bodennutzungen „Fläche für die Forstwirtschaft / Wald“ (97 % der Gesamtfläche) und „Fläche für Bahnanlagen“ (3 % der Gesamtfläche) dar.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes bewirkt eine Verringerung der Flächen „Fläche für die Forstwirtschaft / Wald“ von 97 % auf 44 % Anteil an der Gesamtfläche, zugunsten der neu dargestellten „Fläche für den überörtlichen Verkehr, autobahn- und autobahnähnliche Straßen“ (Abfahrtsrampe) mit 54 % Anteil am Änderungsbereich. Zeichnerisch bedingt reduziert sich der Anteil der „Fläche für Bahnanlagen“ geringfügig.

## 6. 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.

Die Flächennutzungsplanänderung 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 Änderung des Flächennutzungsplanes löst keine geschlechterspezifischen Auswirkungen oder Maßnahmen aus. Die Änderung des Flächennutzungsplanes 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 FNP-Änderung

## **7. Kosten**

Aus dem Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB ergibt sich die FNP-Änderung zur Durchführung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1056 I.

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 €.

## **8. Darstellung des Verfahrens zur Flächennutzungsplan-Änderung und des Abwägungsprozesses**

### **8.1 Punkt 8.1 Bisheriger Verfahrensablauf**

28.04.2008: Aufstellungsbeschluss der Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.49 – Kaßlerfeld  
09.05.2008 Ortsübliche Bekanntmachung der FNP-Änderung  
08.05.2008 Frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB  
30.07.2008 Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB i.V mit einem sog. Scopingtermin gemäß UVPG

### **8.2 Abwägungsprozess**

#### **8.2.1 Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB i.V mit einem sog. Scopingtermin gemäß UVPG**

Der Scopingtermin zur FNP-Änderung wurde parallel zum Bebauungsplan Nr. 1056 I durchgeführt. Speziell zur FNP-Änderung wurden keine Äußerungen getätigt. Die vorgebrachten Stellungnahmen zum Bebauungsplanverfahren sind in dessen Begründung unter Punkt 12.2.1 dargestellt.

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

Die frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Bauleitplanung gemäß § 3 Abs.1 BauGB 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 der im Parallelverfahren laufende Bebauungsplan Nr. 1056 I – Kaßlerfeld - vorgestellt.

Zu der Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.49 – Kaßlerfeld speziell wurden seitens der anwesenden Bürgerinnen und Bürger keine Fragen vorgebracht. Die vorgebrachten Anregungen und Hinweise und deren Auswertung zum Bebauungsplan Nr. 1056 I sind in der Begründung zum B-Planverfahren unter Punkt 12.2.2 dargelegt.

Begründung FNP-Änderung

## TEIL B: UMWELTBERICHT

### 1. Einleitung/ Rechtliche Grundlage/ Inhalt der Änderung

Gemäß § 2 BauGB Abs. 4 ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen „für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a“ eine Umweltprüfung durchzuführen. Aufgabe der Umweltprüfung ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der geplanten Nutzungen und Vorhaben. Die Umweltprüfung ist unselbständiger Teil im Aufstellungsverfahren. Ihre Ergebnisse sind im Umweltbericht darzustellen, der ein gesonderter Teil der Begründung der Bauleitpläne ist (vgl. § 2a. BauGB).

Der FNP-Änderungsbereich umfasst eine Gesamtgröße von ca. 1,90 ha und liegt zwischen dem Autobahnzubringer zur Anschlussstelle Duisburg-Häfen der BAB A 40 im Osten bis zur Straße „Am Schlütershof“ im Westen und nördlich der BAB A 40 bis zur Grenze der städtischen Fläche zur Fläche der Duisburg - Ruhrorter -Häfen AG bzw. Rhein-Ruhr Collin KG im Ortsteil Kaßlerfeld.

#### Bisherige Darstellung und Nutzung:

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg ist der FNP-Änderungsbereich als Fläche für die Forstwirtschaft / Wald dargestellt. Er wird zentral durch eine Fläche für Bahnanlagen durchquert.

#### Ziel der Planänderung:

Die bestehende Anschlussstelle Duisburg-Häfen BAB 40 Nr. 12 soll um eine zusätzliche Abfahrt ergänzt werden. Ziel der FNP-Änderung ist daher, die für den Straßenausbau erforderlichen Flächen als Flächen für den überörtlichen Verkehr, Autobahn oder autobahnähnliche Strassen auf Ebene der Flächennutzungsplanung planerisch zu sichern. Hierfür ist die Umwidmung von bisher als Flächen für die Forstwirtschaft / Wald dargestellten Flächen erforderlich. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Fläche für Bahnanlagen bleibt im wesentlichen bestehen.

### 2. Darstellung der Ziele des Umweltschutzes

#### **Schutzgebiete und schützenswerte Objekte:**

Im FNP-Änderungsbereich befinden sich keine:

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

#### **Landschaftsplan:**

Der FNP-Änderungsbereich liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes.

## Begründung FNP-Änderung

**Gebietsentwicklungsplan (GEP):**

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) Teilabschnitt L 4506 Duisburg<sup>3</sup>, trifft für den FNP-Änderungsbereich und seine nähere Umgebung folgende planerische Aussagen: Der Bereich liegt innerhalb eines Siedlungsraumes „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen“ (GIB) und eines Bereiches mit Verkehrsinfrastruktur „Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr“.

**Biotopverbundkonzept der Stadt Duisburg:<sup>4</sup>**

Das Biotopverbundkonzept der Stadt Duisburg (Duisburg Nord) stellt 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) als Maßnahmen im besiedelten Bereich dar: Erhaltung und Entwicklung bis zur Realisierung des rechtsgültigen B-Plans

**3. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen****3.1 Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt****Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands einschließlich Vorbelastungen**

**(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“. Auf dieser Grundlage können im FNP-Änderungsbereich folgende Biotoptypen und Nutzungsstrukturen abgegrenzt werden.

**Tab. 2: Biotoptypen und Bewertung gemäß Arbeitshilfe für die Bauleitplanung**

Code	Biototyp	Grundwert A <sup>5</sup>
<b>1</b>	<b>Versiegelte oder teilversiegelte Flächen, Rohböden</b>	
1.1	versiegelte Flächen (Straßen/Wege)	0
1.1	versiegelte Flächen (Gebäude)	0
1.3	Wege, mit wassergebundener Decke	1
1.3	Gleisbereich	1
<b>2</b>	<b>Begleitvegetation</b>	
2.1	Straßenränder, Bankette, Mittelstreifen (regelmäßige Mahd)	2
<b>4</b>	<b>Grünflächen</b>	
4.3	Grünflächen in Industrie- und Gewerbegebieten <sup>6</sup>	3
4.5	Extensivrasen	3
<b>6</b>	<b>Wald</b>	
6.4	Teilweise nicht standortheimischer Laub- oder Nadelwald (Anteil nicht standortheimischer Gehölze mind. 30 %)	7
<b>8</b>	<b>Gehölze<sup>7</sup></b>	
8.1	Gebüsche	6
8.2	Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäume	7

<sup>3</sup> Auflage 2000 (Aktualisierung August 2006)

<sup>4</sup> Stadt Duisburg (2005): Biotopverbundkonzept der Stadt Duisburg (Duisburg Nord), Überarbeitungsstand 23.01.2006

<sup>5</sup> Zur Bewertung des Ausgangszustandes des betrachteten Bereiches

<sup>6</sup> Aufgrund der naturnahen Ausprägung erfolgte eine Aufwertung um einen Wertpunkt

<sup>7</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)

Begründung FNP-Änderung

**Erläuterungen zu den Biotoptypen (hier mit einer mittleren und hohen Wertigkeit für den Biotop- und Artenschutz):**

- **Teilweise nicht standortheimischer Laub- oder Nadelwald** (Anteil nicht standortheimischer Gehölze mind. 30 %) **(6.4)**: Südlich der A 40 und westlich der Straße „Am Schlütershof“ erstreckt sich ein kleinerer Waldbestand, der in seinem Zentrum eine Kleingartenanlage aufweist. Folgende Baumarten sind u. a. vertreten: Esche, Baumweiden, Pappel, Robinie und Laubzierbäume. 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 Schlütershof“ 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 FNP-Änderungsbereiches 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). Ergebnisdarstellung des Fachbeitrages zum Artenschutz:

*„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.

*Die **Verbotstatbestände** nach § 42 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG treffen für die geprüften Arten **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 Biotope zerstört, die für dort potenziell wild lebenden Tiere und wild wachsenden Pflanzen der streng geschützten Arten (§ 10 BNatSchG) nicht ersetzbar sind.“*

Begründung FNP-Änderung

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

Die Durchführung der Planung (**anlagebedingt**: insb. Um- und Ausbau der AS) bedingt den Verlust und Teilverlust von Biotopstrukturen (Gebüsch, Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäume, Grünflächen, Extensivrasen, Bankette, Mittelstreifen) mit geringer bis mittlerer Wertigkeit durch Überbauung / Versiegelung, die Erheblichkeit ist entsprechend **gering bis mittel**<sup>8</sup>. Die neu entstehende Autobahnböschung wird entsprechend der gegenwärtigen Situation mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt.

**Baubedingt** kann eine temporäre zusätzliche Inanspruchnahme von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen erfolgen, sowie eine potenzielle temporäre Störung und Vertreibung lärm- und störungsempfindlicher Tierindividuen und / oder Tierarten (hier evtl. insbesondere Vögel), die Erheblichkeit ist ebenfalls **gering bis mittel**.

**Betriebsbedingt** erfolgt eine nur unwesentliche zusätzliche Störung von Habitaten in bereits gestörten/vorbelasteten Bereichen, sowie eine nur unwesentliche zusätzliche Störung und Vertreibung lärm- und störungsempfindlicher Tierindividuen und / oder Tierarten in bereits gestörten/vorbelasteten Bereichen. Die Erheblichkeit ist **gering bis nicht vorhanden**.

### 3.2 Schutzgut Boden

**Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands einschließlich Vorbelastungen (Status Quo):** Für die Bereiche des FNP-Änderungsbereiches 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>9</sup> lehmig-sandige Aushub- und Aufschüttungsböden, stark wechselnde Bodenverhältnisse, Grundwasser im allgemeinen tiefer als 20 dm unter Flur.

Aus Sicht von Landespflege und Naturschutz sind insbesondere seltene und stark gefährdete Böden/Oberflächenformen von besonderer Bedeutung. Durch die vorliegende FNP-Änderung sind **keine** Böden von besonderer Bedeutung betroffen, südlich der BAB A 40 sind Auftragsböden betroffen, für den Bereich nördlich der BAB A 40 liegen keine Angaben vor bzw. es liegen augenscheinlich keine natürlich anstehenden Böden vor.

#### Altlasten

Gemäß Unterer Bodenschutzbehörde liegt der FNP-Änderungsbereich „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.

<sup>8</sup> Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden drei Stufen unterschieden: **geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit**.

<sup>9</sup> Bodenkarte des Geologischen Landesamtes im Maßstab 1:50.000, Blatt L4506, Duisburg

Begründung FNP-Änderung

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

Die Durchführung der Planung (anlagebedingt: insb. Um- und Ausbau der AS) führt zu einer Überbauung / Versiegelung im einem Bereich mit künstlich veränderten Böden bzw. einem Bereich ohne natürliche Böden. Damit einher geht der Verlust der Bodenfunktionen, insb. der Verlust der Bodenfunktionen als Lebensraum für Bodenlebewesen, die Erheblichkeit ist entsprechend **gering bis mittel**.

Die **baubedingten** Wirkfaktoren, wie eine mögliche temporäre Überbauung / Versiegelung, Verdichtung, Anschüttung / Abgrabung, aber auch Schadstoffemissionen (Baumaschinen, Baustoffe), Unfälle/ Leckagen können eine temporäre zusätzliche Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Böden in einem Bereich mit künstlich veränderten bzw. in einem Bereich ohne natürliche Böden bewirken (pot. Änderung von Oberflächenform, Bodenwasserhaushalt und Bodengefüge) die Erheblichkeit ist jedoch entsprechend **gering**.

**Betriebsbedingt** erfolgt eine zusätzliche Wasserabführung aus den geplanten befestigten Oberflächen sowie eine zusätzliche Schadstoffemissionen aufgrund potenziell erhöhter Verkehrsbelastung. Dies führt zu einer Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses und einer Verringerung der natürlichen Wasserrückhaltung und bewirkt eine **geringe bis mittlere** Erheblichkeit<sup>10</sup>. Der Eintrag von Schadstoffen in den Boden ist von **geringer** Erheblichkeit.

### 3.3 Schutzgut Wasser

#### **Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands einschließlich Vorbelastungen (Status Quo):**

##### Grundwasser:

Im FNP-Änderungsbereich befinden sich **keine** Trinkwasserschutzgebiete oder Reserve- und Vorranggebiete.

Der FNP-Änderungsbereich ist bzgl. des Grundwasservorkommens homogen. Er 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>11</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>12</sup>

##### Oberflächengewässer:

Im Plangebiet sind **keine** Oberflächengewässer vorhanden.

Im Planungsgebiet sind **keine** Überschwemmungsgebiete<sup>13</sup> vorhanden.

<sup>10</sup> Das Fahrbahnwasser soll in das städt. Kanalnetz eingeleitet werden (teilweise gedrosselt über einen Stauraumkanal bzw. teilweise zunächst gesammelt in einem RRB und dann gedrosselt eingeleitet in das städt. Kanalnetz)

<sup>11</sup> Karte der Grundwasserlandschaften in Nordrhein-Westfalen, 1: 500 000

<sup>12</sup> Karte der Verschmutzungsgefährdung der Grundwasservorkommen in Nordrhein-Westfalen, 1: 500 000

<sup>13</sup> Internetseite der LANUV, NRW Umweltdaten vor Ort

## Begründung FNP-Änderung

Durch die vorliegende Planung sind **keine** Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung bezüglich des Landschaftsfaktors Wasser betroffen, Trinkwasserschutzzonen I oder II sind **nicht** betroffen, gemäß Karte der Grundwasserlandschaften befinden sich im FNP-Änderungsbereich zwar ergiebige Grundwasservorkommen, es besteht jedoch auch eine hohe Vorbelastung (Auftragsböden, Industrie- und Gewerbegebiet, Autobahn) sowie eine gute Filterwirkung.

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

Die Durchführung der Planung (**anlagebedingt**: insb. Um- und Ausbau der AS) führt zu einer Überbauung / Versiegelung im einem Bereich mit künstlich veränderten Böden bzw. einem Bereich ohne natürliche Böden. Damit einher geht die Verringerung der Qualität der Grundwasserneubildungsrate durch Versiegelung/ Veränderung der Mächtigkeit des Oberbodens in einem Bereich mit hoher Vorbelastung. Außerdem ist eine potentielle Veränderung der Grundwasserstände (u. a. Grundwasserrückstau) nicht auszuschließen. Die Erheblichkeit ist in dem hoch vorbelasteten Bereich jedoch entsprechend **gering**.

Auch die **baubedingten** Auswirkungen mit ihrer temporären Überbauung / Versiegelung, Verdichtung, Anschüttung / Abgrabung, Schadstoffemissionen (Baumaschinen, Baustoffe), Unfälle/ Leckagen verursachen in dem hier vorliegenden Bereich mit künstlich veränderten Böden dementsprechend nur **geringe** Erheblichkeiten.

**Betriebsbedingte** Auswirkungen wie die zusätzliche Wasserabführung aus befestigten Oberflächen bewirken eine **geringe bis mittlere** Erheblichkeit (Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses und Verringerung der natürlichen Wasserrückhaltung). Das Fahrbahnwasser soll in das städt. Kanalnetz eingeleitet werden (teilweise gedrosselt über einen Stauraumkanal bzw. teilweise zunächst gesammelt in einem RRB und dann gedrosselt eingeleitet in das städt. Kanalnetz). Die zusätzlichen Schadstoffemissionen aufgrund der potenziell erhöhter Verkehrsbelastung verursachen eine **geringe** Erheblichkeit (Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser, Gesteinsbereiche mit guter Filterwirkung).

### 3.4 Schutzgut Mensch / Gesundheit, Luft/Klima

**Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands einschließlich Vorbelastungen (Status Quo):**

Im FNP-Änderungsbereich ist keine **Wohnnutzung** vorhanden. Der Bereich hat daher nur eine **geringe bis keine Bedeutung** bzgl. Wohnen und Wohnumfeld. **Erholungswirksame** Anlagen und Flächen mit örtlicher, regionaler und überregionaler Bedeutung sind im FNP-Änderungsbereich **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.

**Verkehrslärm**

Es wird auf den gesonderten **Fachbeitrag Lärmschutz** (KOCKS CONSULT Feb. 2009) im Rahmen der Planung Um- und Ausbau der AS Duisburg-Häfen verwiesen. An dieser Stelle wird nur die Zusammenfassung des Fachbeitrages Lärmschutz wiedergegeben:

*„Die neuen Rampenfahrbahnen werden mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag ( $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$ ) hergestellt. In dem Gewerbegebiet südlich der A40 sind die Kriterien einer wesentlichen Änderung gem. §1, Absatz 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (4) nicht erfüllt. Für die Gebiete außerhalb der Baugren-*

## Begründung FNP-Änderung

zen sind die Kriterien der wesentli-chen Änderung gem. §1, Absatz 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (4) nicht erfüllt. Es bestehen keine Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung (4).“

### Klima/Luft

Der FNP-Änderungsbereich besteht aus gehölzbestandenen Straßennebenflächen und Fahrbahnen der BAB A 40. Temperatur, Niederschlag und vorherrschende Windrichtung sind für den gesamten Bereich 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>14</sup>

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>15</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>14</sup> Wuchsgebiete in NRW, Internetseite der LANUV NRW

<sup>15</sup> s. Seite 36 und 41 des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet

Begründung FNP-Änderung

**Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS**

Die aktuelle Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS (Kocks Consult GmbH, Dez. 2008) im Rahmen der Planung Um- und Ausbau der AS Duisburg-Häfen kommt zu folgendem Ergebnis:

*„Die durchgeführte Luftschadstoffabschätzung zeigt, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für NO<sub>2</sub> und PM10 nach 22. BImSchV zu erwarten sind. Jedoch sind im unmittelbaren Baubereich aufgrund der industriellen und gewerblichen Nutzung sicher nur wenige Immissionsorte vorhanden, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen.*

*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 Baumaßnahme, da durch sie der Verkehrsfluss verbessert wird. Der Ausbau der AS Duisburg Häfen in 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 A40 zwar Überschreitungen der Beurteilungswerte, jedoch ist die geplante Anschlussstellenergänzung ein Baustein zur Verbesserung der Immissionsituation.“*

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

Luft / Klima

Die **anlagebedingten** Auswirkungen (Veränderung der Oberflächengestalt durch Fahrbahnverbreiterung, Aufschüttung von Böschungen, Verlegung eines Weges, Verlust von Vegetationsstrukturen dadurch Erhöhung der Lufttemperatur, pot. Änderung des Kleinklimas) rufen nur eine **geringe** Erheblichkeit hervor.

Die **baubedingten** Auswirkungen (Baustellenbetrieb, temporäre Baustraßen, Beseitigung von Vegetation, Temporäre Erhöhung von Abgasemissionen) bewirken ebenfalls eine **geringe** Erheblichkeit.

Auch die **betriebsbedingten** Auswirkungen durch die potenzielle Erhöhung des Verkehrsaufkommens wie die Beeinträchtigung der lufthygienischen Situation (durch Schadstoffemissionen, u. a. Stäube, Gase, Metallverbindungen) bewirken eine **geringe** Erheblichkeit. (Eine Beeinträchtigung der lufthygienischen Situation erfolgt nur lokal, da der Ausbau der AS Duisburg Häfen im Maßnahmenkatalog des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet enthalten und soll großräumig zur Verbesserung der Luftqualität beitragen.)

Mensch / Gesundheit

Die **anlagebedingten** Auswirkungen (Veränderung der Oberflächengestalt durch Fahrbahnverbreiterung, Aufschüttung von Böschungen, Verlegung eines Weges, Verlust von Vegetationsstrukturen dadurch dauerhafte Umformung der Oberflächengestalt in einem Gewerbe- und Industriegebiet und potentielle Erhöhung von Staub- und Abgasemissionen) rufen nur eine **geringe** Erheblichkeit hervor. Eine potentielle Erhöhung von Staub- und Abgasemissionen erfolgt nur lokal, da der Ausbau der AS Duisburg Häfen im Maßnahmenkatalog des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet enthalten ist und großräumig zur Verbesserung der Luftqualität beitragen soll.

Die **baubedingten** Auswirkungen (Baustellenbetrieb, temporäre Baustraßen, Beseitigung von Vegetation, Abgrabungen / Aufschüttungen, Bodendeponiebetrieb, Baustelleneinrichtung, Bodenentnahmestellen, Verlärmung, Sichtwirkung, Emissionen, Erschütterungen, Unfälle, Verän-

Begründung FNP-Änderung

derungen der Gestalt- und Nutzungsqualität von Freiflächen) bewirken ebenfalls eine **geringe** Erheblichkeit.

**Betriebsbedingte** Auswirkungen bewirken nur eine **geringe** Erheblichkeit, da es gemäß Immissionsgutachten durch die neu geplante Rampen in Verbindung mit dem dort vorgesehenen lärmindernden Fahrbahnbelag es im Planfall zu keiner Pegelerhöhung (Verschlechterung) gegenüber der heutigen Situation kommen wird.

### 3.5 Schutzgut Landschaft, Erholung

#### **Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands einschließlich Vorbelastungen (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.

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

Da die Veränderung der Oberflächengestalt durch die geplante Fahrbahnverbreiterung (Aufschüttung von Böschungen, geringfügige Verlegung des Rad- und Gehweges, dessen Funktion bleibt aber erhalten) in einem Bereich ohne natürliches Landschaftsbild erfolgt, sind **anlagebedingte** und **betriebsbedingte** Auswirkungen nicht vorhanden bzw. unerheblich.

**Baubedingte** Auswirkungen (temporäre Baustraßen, Beseitigung von Vegetation, Abgrabungen / Aufschüttungen, Bodendeponiebetrieb, Baustelleneinrichtung, Bodenentnahmestellen, Verlärmung, Sichtwirkung, Emissionen, Erschütterungen, Unfälle) bedingen eine **geringe** Erheblichkeit für die Benutzer des Rad- und Gehweges, insb. aufgrund der Verlegung des Weges. Die Nutzung des Verbindungsweges wird jedoch auch während der Bauzeit gewährleistet werden.

### 3.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Konkrete Hinweise auf die Existenz von **Bodendenkmälern** liegen für den FNP-Änderungsbereich derzeit nicht vor. **Kulturdenkmäler** und **Sachgüter** liegen im FNP-Änderungsbereich ebenfalls nicht vor.

### 3.7 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.

Begründung FNP-Änderung

### 3.8 Flächenbilanz der Planänderung

Die folgende Tabelle stellt die verfolgte Bodennutzungsänderung dar.

**Tab. 3: Flächenbilanz**

Flächennutzung	wirksamer FNP (in ha)	Anteil	FNP-Änderung (in ha)	Anteil
Fläche für die Forstwirtschaft / Wald <sup>16</sup>	1,85	97 %	0,84	44 %
Fläche für Bahnanlagen	0,05	3 %	0,03	2 %
Fläche für den überörtlichen Verkehr, autobahn- und autobahnähnliche Straßen	-----	-----	1,03	54 %
<b>Summe</b>	<b>1,90</b>	<b>100 %</b>	<b>1,90</b>	<b>100 %</b>

### 3.9 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich

In dem zurückliegenden Planungsprozess der einzelnen Fachplanungen sowie im parallel durchgeführten Bauleitplanverfahren wurde die Planung optimiert und mit den planerischen Vorgaben abgeglichen.

Innerhalb des FNP- Änderungsbereiches werden keine Ausgleichsmaßnahmen dargestellt. Die Abarbeitung der Eingriffsregelung sowie die Darstellung von Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung der mit dem Vorhaben verbundenen Umweltbelastungen erfolgt im Rahmen des Parallelverfahrens B-Plan Nr.1056 I – Kaßlerfeld.

### 3.10 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 und Boden 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.

### 3.11 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Da eine bereits bestehende Anschlussstelle um eine zusätzliche Abfahrt ergänzt werden soll, bestehen zu diesem Planungsziel, mit Ausnahme der „Null- bzw. status-quo-Variante, keine planerischen Alternativen. Aufgrund der Maßstäblichkeit der Flächennutzungsplanung kann für dieses Vorhaben im Rahmen der Flächennutzungsplanung ebenfalls keine kleinräumige Alternativendiskussion geführt werden.

<sup>16</sup> Im Bestand aber folgende Biotopstrukturen: Gebüsch, Baumgruppen, Baumreihen, Einzelbäume, Grünflächen, Extensivrasen, Bankette

Begründung FNP-Änderung

#### **4. Zusätzliche Angaben**

##### **4.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung**

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

- Biotopkataster NRW und Schutzgebiete in NRW (Internetseite der LANUV NRW)
- Biotopverbundkonzept der Stadt Duisburg (Duisburg Nord), Überarbeitungsstand 23.01.2006
- Luftreinhalteplan Ruhrgebiet „Teilplan Ruhrgebiet West“, 2008
- Fachbeitrag Lärmschutz (KOCKS CONSULT Feb. 2009)
- Luftschadstoffuntersuchung nach MLuS (Kocks Consult GmbH, Dez. 2008)
- 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“
- Fachbeitrag Artenschutz (KOCKS CONSULT Okt. 2008)

Die Benennung und Bewertung der Biotoptypen erfolgte gemäß Arbeitshilfe für die Bauleitplanung<sup>17</sup>.

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

Die durch die FNP-Änderung 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.

##### **4.3 Monitoring (Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen)**

Ein Monitoring ist auf Ebene der Flächennutzungsplanung nicht erforderlich.

---

<sup>17</sup> 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)

Begründung FNP-Änderung

## 5. Zusammenfassung

Grundlage für den vorliegenden Umweltbericht mit seinen Darlegungen und Bewertungen ist die **FNP - Änderung Nr. 5.49 - Kaßlerfeld** der Stadt Duisburg. 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 Änderung des Flächennutzungsplanes Nr. 5.49 erfolgt im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB zum Bebauungsplan Nr. 1056 I - Kaßlerfeld. Dieser hat den Zweck, die verkehrliche Anbindung des Planbereiches neu zu ordnen. Hierzu ist eine neue Anbindung an die BAB A40 im Bereich der Straße „Am Schlütershof“ planungsrechtlich zu sichern.

In der Bestandserfassung und der Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen wurden die Umweltaspekte für den FNP-Änderungsbereich und seine Umgebung ermittelt, beschrieben und bewertet. Als Umweltaspekte gelten Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser, Klima /Luft, Landschaftsbild und Erholung, Mensch, Kultur- und sonstige Sachgüter. Die ermittelten schutzgutbezogenen Auswirkungen sind zum größten Teil **gering**, teilweise sogar unerheblich. Bzgl. der Schutzgüter Tiere/Pflanzen und Boden ist jedoch teilweise mit **mittleren** Erheblichkeiten zu rechnen.

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 Ausnahmenvoraussetzungen 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 Biotope zerstört, die für dort potenziell wild lebenden Tiere und wild wachsenden Pflanzen der streng geschützten Arten (§ 10 BNatSchG) nicht ersetzbar sind.

In dem zurückliegenden Planungsprozess der einzelnen Fachplanungen sowie im parallel durchgeführten Bauleitplanverfahren wurde die Planung optimiert und mit den planerischen Vorgaben abgeglichen.

Innerhalb des FNP- Änderungsbereiches werden keine Ausgleichsmaßnahmen dargestellt. Die Abarbeitung der Eingriffsregelung sowie die Darstellung von Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung der mit dem Vorhaben verbundenen Umweltbelastungen erfolgt im Rahmen des Parallelverfahrens zum B-Plan Nr.1056 I – Kaßlerfeld.

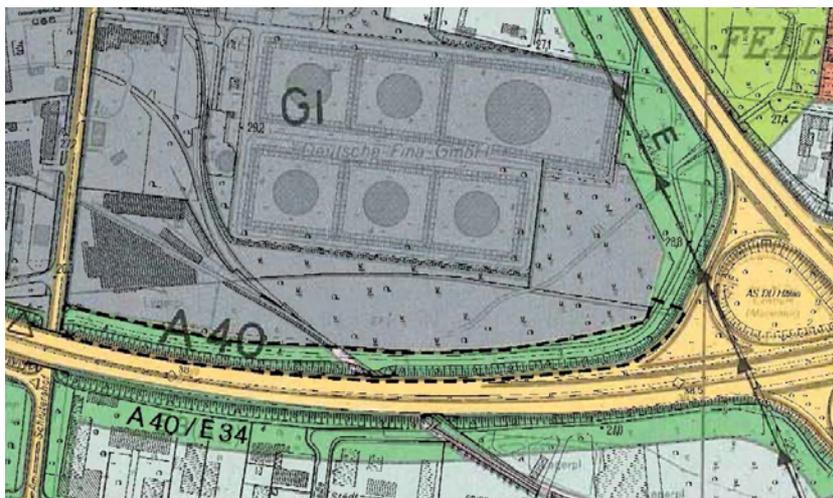
Aufgestellt  
Koblenz, März 2009

Kocks Consult GmbH  
Beratende Ingenieure

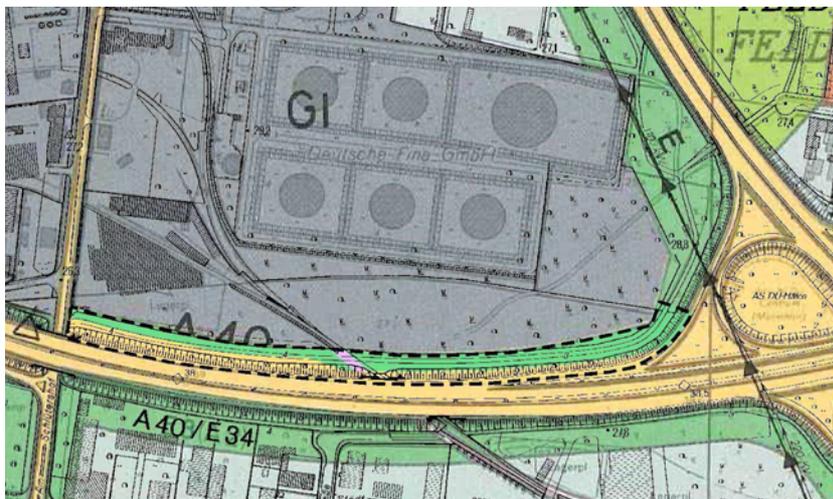
Begründung

März 2009

## Änderung Nr. 5.49 - Kaßlerfeld - des Flächennutzungsplanes der Stadt Duisburg für einen Um- und Ausbau AS Duisburg Häfen im Zuge der BAB 40



- Bereich der Änderung
- Flächen für Wald und Forstwirtschaft
- Flächen für Bahnanlagen



- Bereich der Änderung
- Flächen für Wald und Forstwirtschaft
- Flächen für Bahnanlagen
- Flächen für den überörtlichen Verkehr, Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen

ohne Maßstab März 2009

Amt für Stadtentwicklung und  
Projektmanagement 61-23

**DUISBURG**  
am Rhein