

# BEGRÜNDUNG

ZUM BEBAUUNGSPLAN Nr. 1009 - A – Dellviertel -

für einen Bereich zwischen Königstraße, BAB A 59, Koloniestraße und Mercatorstraße

Gemäß § 244 (2) BauGB<sup>1</sup> findet auf dieses Bauleitplanungsverfahren die Vorschriften des Baugesetzbuches in der vor dem 20. Juli 2004 geltenden Fassung weiterhin Anwendung.

---

<sup>1</sup> in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414)

Inhaltsverzeichnis:

## Zusammenfassung der Abwägungsleitlinien zum Gesamtbebauungsplan 1009 –Dellviertel-

**Teil A: BEGRÜNDUNG**

<b>1.</b>	<b>ALLGEMEINES</b>	<b>7</b>
1.1	LAGE DES PLANGEBIETES	7
1.2	ZIELE UND ZWECHE DER PLANUNG ABGELEITET AUS DER GESAMTPLANUNG	7
1.3	BESTEHENDE NUTZUNGEN IM PLANUNGSBEREICH	11
1.4	BESTEHENDES PLANUNGSRECHT	11
1.5	SANIERUNGSGEBIET INNENSTADT	11
1.6	AUFHEBUNG BESTEHENDER BEBAUUNGSPLÄNE	11
1.7	VERFAHRENSSTAND	12
1.7.1	Bürgerbeteiligung	12
1.7.2	Frühzeitige Trägerbeteiligung und Abstimmung mit Nachbargemeinden	12
1.7.3	Öffentliche Auslegung	12
1.7.4	Landesplanerische Abstimmung	12
1.7.5	Beschluss zur Anpassung der planungsrechtlichen Zielsetzung	12
<b>2.</b>	<b>VORGABEN UND BINDUNGEN</b>	<b>12</b>
2.1	LANDESENTWICKLUNGSPLAN	13
2.2	GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN	13
2.3	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN	14
2.4	ÖRTLICHE PLANUNGEN	14
2.4.1	Räumlich funktionales Nutzungskonzept und Siedlungsschwerpunkte in Duisburg (RFNK)	14
2.4.2	Strategie für eine nachhaltige Innenstadtentwicklung	14
2.5	ABSTIMMUNG MIT DEN ZIELEN DER RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG UND MIT DEN NACHBARKOMMUNEN - MODERATIONSVERFAHREN	17
2.6	ALTLASTEN	18
<b>3.</b>	<b>STÄDTEBAULICHES KONZEPT ZUM GESAMTBEBAUUNGSPLAN 1009 – DELLVIERTEL -</b>	<b>19</b>
3.1	FREIRAUMKONZEPT	20
<b>4.</b>	<b>GEPLANTE INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES</b>	<b>21</b>
4.1	AUSSCHLUSS VON VERGNÜGUNGSSTÄTTEN	21
4.2	ANBAUVERBOTS- / ANBAUBESCHRÄNKUNGSZONEN	21
4.3	SCHALLSCHUTZMAßNAHMEN AN GEBÄUDEN	22
4.4	KERNGEBIETE GEM. § 7 BAUNVO	22
4.5	FREIRAUMPLANERISCHE ZIELVORSTELLUNGEN DER GESAMTPLANUNG	24
4.5.1	Wesentliche Komponenten der Grünvernetzung	24
<b>5.</b>	<b>ERSCHLIESSUNG</b>	<b>25</b>
5.1	HAUPTERSCHLIESSUNGSSYSTEM	25
5.1.2	Öffentlicher Personennahverkehr	27
5.1.3	Fahrrad- und Fußgängerverkehr	27
5.2	ERGEBNISSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNG FÜR DEN GESAMTBEREICH 1009 – DELLVIERTEL -	27
5.3	VERKEHRSFLÄCHE BESONDERER ZWECKBESTIMMUNG „BAHNHOFSVORPLATZ“	28
5.4	RUHENDER VERKEHR	29
5.5	VERBOT DER ZU- UND AUSFAHRT	29
<b>6.</b>	<b>VER- UND ENTSORGUNG</b>	<b>29</b>
6.1	SCHMUTZWASSERENTSORGUNG UND REGENWASSERENTSORGUNG	29
6.1.1	Bebauungsplangebiet entlang der Mercatorstraße im Einzugsgebiet der Kläranlage Kassierfeld	29
6.2	TELEKOMMUNIKATION	30
6.3	EMPFEHLUNGEN DES STAATLICHEN KAMPFMITTELRÄUMDIENSTES (BEZ.-REG. D'DORF)	30
6.4	BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF, DEZERNAT 59 -LUFTVERKEHR-	30
<b>7.</b>	<b>DENKMALSCHUTZ</b>	<b>31</b>
7.1	BAUDENKMALE INNERHALB DES PLANBEREICHES	31
7.2	BAUDENKMALE BZW. DENKMALWERTE GEBÄUDE / ANLAGEN IM UNMITTELBAREN UMFELD DES PLANBEREICHES	31
7.2.2	Mercatorstraße 22-24 (Industrie- und Handelskammer einschließlich Brunnen)	31

7.3	BODENDENKMALE	32
8.	FLÄCHENBILANZ ZUM BEBAUUNGSPLAN	32
9.	BODENORDNUNG, KOSTEN, FINANZIERUNG	32
10.	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	32
10.1	VERFAHREN DER UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	32
10.2	AUSWIRKUNGEN GEMÄSS UVP, EMPFEHLUNGEN UND FESTLEGUNGEN IM BEBAUUNGSPLAN33	
10.2.1	Auswirkungen auf Böden	33
10.2.2	Auswirkungen auf das (Grund-)Wasser	34
10.2.3	Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene	34
10.2.4	Auswirkungen durch Luftschadstoffe	35
10.2.5	Auswirkungen auf Flora und Fauna	37
10.2.6	Auswirkungen auf den Menschen durch Lärm	37
10.3	MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG UND MINDERUNG SOWIE ZUR KOMPENSATION DER EINGRIFFSWIRKUNGEN IM SINNE DES BUNDESNATURSCHUTZGESTZES	40
10.3.1	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	40
10.3.2	Ausgleich für Einzelbäume gemäß Baumschutzsatzung	41

## Teil B: UMWELTBERICHT

### Anlagen zur Begründung:

- Textliche Festsetzungen,  
Grünordnerische Festsetzungen, Gestalterische Festsetzungen als Bestandteil des Bebauungs-  
planes gem. § 86 (4) BauO NRW, Aufhebungsvermerk, Hinweise, Pflanzliste
- Ergebnis der frühzeitigen Bürgerinformation

**Vorbemerkung**

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf den gesamten Planungsbereich des Bebauungsplans 1009 – Dellviertel -. Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofgeländes untersteht zur Zeit noch der bahnrechtlichen Widmung. Darüber hinaus umfasst der Planbereich des Gesamt-Bebauungsplanes 1009 –Dellviertel – Flächen, welche im Bereich des noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsänderungsverfahrens zum Ausbau der BAB A 59 liegen. Für diese Bereiche kann zum jetzigen Zeitpunkt noch kein Satzungsbeschluss herbeigeführt werden.

Um alle in der Gesamtplanung 1009 –Dellviertel – vorgesehenen, für die Duisburger Innenstadtentwicklung gleich bedeutsamen Planungsziele möglichst schnell realisieren zu können, wird der Gesamtplanbereich des Bebauungsplanes 1009 –Dellviertel – aufgrund der o.g . Ausgangsbedingungen für das weitere Planverfahren und unter Beachtung der unterschiedlichen Planungsinhalte in drei Teilbereiche geteilt:

**Bebauungsplanes 1009 A –Dellviertel–**

für einen Bereich zwischen Königstraße, BAB A 59, Koloniestraße und Mercatorstraße (umfasst nur die Kerngebiete an der Mercatorstraße und endet an der A 59 bzw. am Knoten Koloniestraße),

**Bebauungsplanes 1009 B –Dellviertel–**

für einen Bereich südlich der Königstraße und Harry-Epstein-Platz zwischen Bahntrasse, Sternbuschweg/Grunewald, Düsseldorfer Straße, BAB A 59, Kölner Straße, Mercatorstraße und BAB A 59 (umfasst die übrigen Teilbereiche des Gesamtbebauungsplans 1009 – Dellviertel -)

Durch die Aufteilung der Bauleitplanverfahren in zwei Teilbereiche treffen nicht mehr alle Aussagen für den jeweiligen Geltungsbereich zu. Damit aber der Gesamtzusammenhang des planerischen Willens der Stadt Duisburg verständlich bleibt, werden die Abwägungsleitlinien im Wesentlichen unverändert wiedergegeben.

**Zusammenfassung der Abwägungsleitlinien zum Gesamt-Bebauungsplan 1009 –Dellviertel-**

Diese Zusammenfassung enthält die wesentlichen Ergebnisse eines inzwischen sieben Jahre dauernden Stadtentwicklungsprozesses. Fußend auf dem im Jahre 1998 beschlossenen Rahmenkonzept zur Innenstadtentwicklung hat der Rat der Stadt im Jahre 2000 den Inhalt eines Strukturkonzeptes zur städtebaulichen Grundlage für die im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB erforderliche Entwicklung und Ordnung der ca. 37 ha großen Fläche des funktionslos gewordenen ehemaligen Güterbahnhofs bestimmt. Mit darauf aufbauenden Beschlüssen hat der Rat sodann schrittweise die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass nunmehr der Abwägungsprozess mit der vorgeschlagenen Entscheidung, den Bebauungsplan nach erfolgter Entwidmung der Eisenbahnbetriebsflächen als Satzung zu beschließen, beendet werden kann.

Die Zusammenfassung will in übersichtlicher und komprimierter Form die wichtigsten Gesichtspunkte aufzeigen, auf die es bei dieser Entscheidung ankommt. Für die Ab-

wägungsentscheidung müssen der Planinhalt sowie die in der Begründung zum Bebauungsplan vorgenommene Bewertung und Gewichtung des komplexen Abwägungsmaterials nachvollzogen sowie Voraussetzungen und Folgen der Entscheidung geprüft werden. Dies soll mit dem nachfolgenden Überblick erleichtert werden, der zugleich über die abwägungsbedeutsamen Rahmenbedingungen informiert, die aus den bisherigen Ratsbeschlüssen erwachsen sind und bei der Abwägungsentscheidung beachtet werden müssen.

### **I. Wesentliche Leitlinien zur Abwägung aus der Begründung**

Die Stadt Duisburg wird zur Zeit der ihr landesplanerisch zugewiesene Aufgabe als Oberzentrum der Region bei einer Einzelhandelszentralität von 90,9 und einem Kaufkraftabfluss von 223 Mio. EUR per anno nicht gerecht.

Die Entwicklung des Duisburger Wertes der Einzelhandelszentralität zeigt schon seit den 70er Jahren einen stetig sinkenden Wert (1978 betrug die Einzelhandelszentralität letztmalig 100 %). Dies deutet auf einen über Jahrzehnte gewachsenen Nachholbedarf in der Einzelhandelsentwicklung hin. Der enorme Entwicklungsrückstand wird im Vergleich der Werte für die Einzelhandelszentralität anschaulich: Düsseldorf 130<sup>2</sup>; Essen 108<sup>2</sup>; Krefeld 114<sup>3</sup>; Oberhausen 123<sup>2</sup>; Mülheim 133<sup>2</sup>. Die Zielmarke einer Bindungsquote, die ein Oberzentrum wie Duisburg erreichen sollte, ist im Regionalen Einzelhandelskonzept zutreffend mit 120 % definiert.

Bei einer Beschäftigtenzentralität von 91,9 bestehen darüber hinaus Defizite der Stadt in ihrer Funktion als zentraler Arbeitsplatzstandort.

Der Entwicklungsrückstand lässt sich nur aufholen, wenn der Hauptgeschäftsbereich so massiv und attraktiv aufgewertet wird, dass er der Anziehungskraft hochfrequentierter Einzelhandelsgroßprojekte in der benachbarten Region mehr als nur standhalten kann.

Der Rat hat 1998 im Rahmenkonzept für die Innenstadtentwicklung für die dazu erforderliche Ausdehnung des Hauptgeschäftsbereichs die unmittelbar an den Hauptbahnhof anschließende Fläche im nördlichen Teil des Plangebiets festgelegt, eine zentrale Innenstadtfläche, die ihre Funktion als Güterbahnhof verloren hat, weshalb ohnehin nach § 1 Abs. 3 BauGB zu ihrer städtebaulichen Entwicklung und Ordnung die Aufstellung eines Bebauungsplans dringend erforderlich ist.

Das Plangebiet des Gesamt-Bebauungsplanes 1009 –Dellviertel- eignet sich wegen seiner Lage im zum derzeitigen Hauptgeschäftsbereich, zum Hauptbahnhof, am neu entstehenden Portsmouth-Platz und zwischen den Autobahnanschlussstellen Zentrum und Hochfeld wie keine andere Fläche im Stadtgebiet zur Erreichung des Ziels der Innenstadtaufwertung. Übereinstimmend damit qualifiziert das Regionale Einzelhandelskonzept den Handelsbereich am Hauptbahnhof im nördlichen Teil als Hauptgeschäftsbereich.

---

<sup>2</sup> Regionales Einzelhandelskonzept für das Westliche Ruhrgebiet und Düsseldorf

<sup>3</sup> Angabe der Stadt Krefeld

Unter Einbeziehung der Lage des vorhandenen Stadttheaters kann sich mit den Projekten CityPalais, Forum und dem Handelsbereich am Hauptbahnhof ein attraktiver Schwerpunkt mit hoher Nutzerfrequenz in den Sektoren Einzelhandel, Dienstleistung und Kultur im Kernbereich der Innenstadt entwickeln.

Mit der Abdeckung der A 59 und Gestaltung des neuen Portsmouthplatzes bildet sich im Gefüge der Innenstadt ein städtebaulich bedeutsames Bindeglied zwischen dem Bürostandort Innenhafen und dem neuen Bürostandort im Plangebiet südlich der Koloniestraße. Die A 59 verliert ihre Barrierewirkung. Gleiches gilt für die Mercatorstraße, die verkehrsberuhigt wird. Dadurch rückt der Hauptbahnhof an die Hauptfußgängerzone heran.

Die durch den neuen Portsmouthplatz gegebene bessere Anbindung der Innenstadt an die Verkehrsangebote des Hauptbahnhofes trägt auch der zunehmenden Bedeutung einer guten ÖPNV-Anbindung für Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen Rechnung.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Gesamtplanung wurden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens untersucht. Es wurden keine nicht zu bewältigenden Auswirkungen festgesellt, die dem Planvorhaben entgegenstehen.

Die Auswirkungen der Maßnahme auf Boden, (Grund-)Wasser, Klima und Lufthygiene sowie die möglichen Auswirkungen auf den Menschen durch Lärm und Luftschadstoffe wurden gutachterlich im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht. Es wurden keine nicht zu bewältigenden Auswirkungen festgesellt, die dem Planvorhaben entgegenstehen.

Die Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes sowie des Landesnaturschutzgesetzes wurden im Rahmen der Planaufstellung beachtet. Die im Rahmen der städtebaulichen Zielsetzung im Plangebiet möglichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen wurden im Bebauungsplan gesichert, der darüber hinaus bestehende Kompensationsbedarf wird vom bestehenden Öko-Konto der Stadt Duisburg abgebucht, die Übernahme der Kompensationsschuld durch die Vorhabenträger wird durch städtebauliche Verträge gesichert.

## TEIL A: BEGRÜNDUNG

### 1. ALLGEMEINES

#### 1.1 LAGE DES PLANGEBIETES

Das Plangebiet liegt in der Gemarkung 3066, Duisburg, in den Fluren 42, 332 und 333.

#### 1.2 ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG ABGELEITET AUS DER GESAMTPLANUNG

Die im Folgenden beschriebenen Entwicklungen werden nur zum kleinen Teil innerhalb des vorliegenden Bebauungsplans 1009-A realisiert. Sie sind Bestandteil des Verfahrens 1009-B.

Die aktuellen Strukturdaten der Stadt Duisburg zeigen, dass die Stadt zur Zeit wesentliche Aufgaben als Oberzentrum der Region nicht im ausreichenden Maße wahrnehmen kann. Im Vergleich zu den benachbarten Oberzentren ist der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor weiterhin unterrepräsentiert bei einem gleichzeitigen überdurchschnittlichen Beschäftigtenanteil im produzierenden Gewerbe. Der im Vergleich zu den Oberzentren der Region unterdurchschnittliche Wert der Beschäftigtenzentralität<sup>4</sup> von derzeit 91,9 (Vergleich: Düsseldorf 184,4, Essen 112, Dortmund 99,2) deutet auf einen Auspendlerüberschuss hin und zeigt damit, dass das Oberzentrum Duisburg in Folge des noch anhaltenden Strukturwandels seiner Aufgabe als zentraler Arbeitsplatzstandort nicht gerecht wird. Diese Strukturdaten allein belegen schon einen dringenden Nachholbedarf hinsichtlich der Verbesserung der Beschäftigungsstruktur, insbesondere durch Schaffung günstiger Rahmenbedingungen zur Entwicklung neuer Angebote im Dienstleistungsbereich. Dabei zeigt der jüngst veröffentlichte Büromarktbericht Duisburg 2005<sup>5</sup>, dass eine im regionalen Vergleich durchaus beachtliche Nachfrage nach Büro- und Dienstleistungsflächen besteht. So lag der Zehn-Jahres-Durchschnittswert beim Büroflächenabsatz in Duisburg bei einem Wert von 42.000 m<sup>2</sup>. In 2004 lag der Gesamtabsatz bei 65.200 m<sup>2</sup> (Essen: 71.700 m<sup>2</sup>; Dortmund: 58.000 m<sup>2</sup>; Düsseldorf: 277.000 m<sup>2</sup>) und damit bei einem Wert, der durchaus auf dem Niveau von im Dienstleistungsbereich weitaus profilierten Städten wie Essen und Dortmund liegt, dies bei einer im Vergleich zu den benachbarten Oberzentren niedrigsten Angebotsreserve von 2,9 % (E: 5,4 %; DO: 4,1 %; D: 11,5 %).

Besonders ausgeprägt ist die Schwäche des Standortes Duisburg als Einzelhandelsstandort der Region. Die Entwicklung des Duisburger Wertes der Einzelhandelszent-

<sup>4</sup> Stellenwert der Gebietseinheit auf dem Erwerbssektor; Beschäftigte je Einwohner am Arbeitsort, dividiert durch Beschäftigte je Einwohner im Bundesgebiet, multipliziert mit 100

<sup>5</sup> Consulticon –Consulting und Management-: Büromarktbericht Duisburg 2005

ralität zeigt schon seit 1978 einen stetig sinkenden Wert (1978: 100,2; 1984: 96,7; 1992: 93,8)<sup>6</sup> und deutet auf einen über Jahrzehnte entwickelten Nachholbedarf in der Einzelhandelsentwicklung hin. Derzeit ist der Einzelhandelsstandort Duisburg mit einer Einzelhandelszentralität von 90,9 durch einen ganz erheblichen Kaufkraftabfluss in Höhe von rd. 223 Mio. Euro p.a. gekennzeichnet. Damit ist Duisburg derzeit das einzige Oberzentrum Nordrhein-Westfalens, das eine Einzelhandelszentralität von unter 100 aufweist. Damit wird Duisburg seiner landsplanerisch übertragenen Funktion, Versorgungsfunktionen für sein Umland wahrzunehmen, insbesondere auch im aperiodischen gehobenen Bedarf, nicht gerecht. Dies wird durch das Regionale Einzelhandelskonzept für das westliche Ruhrgebiet unterstrichen, das für die Oberzentren der Region eine Vollversorgung erst dann als erreicht ansieht, wenn eine Zentralität von 120 erreicht wird.

Die Stadt Duisburg hat schon sehr früh das Thema „Einzelhandelsentwicklung“ aufgegriffen und gutachterlich untersuchen lassen. Schon im Einzelhandels-/Zentrenkonzept für die Stadt Duisburg der GfK aus dem Jahr 2001 wurden die Defizite der Einzelhandelsstruktur der Duisburger Innenstadt nachgewiesen und ein erheblicher Nachholbedarf in der Verkaufsflächenentwicklung zur Erhöhung der Einzelhandelszentralität festgestellt. In diesem Gutachten wird zum Thema Einzelhandelsflächenentwicklung in Duisburg im Ergebnis festgehalten, dass per Saldo mit Kaufkraftabflüssen in den meisten innerstädtischen Kernsortimenten sowie nur marginalen Kaufkraftzuflüssen in der Warengruppe Bekleidung ein erheblicher Nachholbedarf bestehe, der einen umfassenden Innenstadtausbau rechtfertigt. Entwicklungspotenziale wurden insbesondere in den Warengruppen

- Bekleidung
- Unterhaltungselektronik, Neue Medien
- Spiel, Sport, Hobby

gesehen.

Als Standortpotenziale für eine deutliche Ausweitung der Verkaufsflächen wurden u.a. die Standortbereiche Hauptbahnhof und Bahnhofsumfeld mit Anbindung an den Averdunkplatz und die Königstraße sowie die Nordseite der Königstraße genannt. Dabei sollten alle Standortpotenziale zur Optimierung der Einzelhandelsstrukturen in der Duisburger Innenstadt ausgeschöpft werden.

Vor diesem Hintergrund plant die Stadt Duisburg eine erhebliche Steigerung der Attraktivität ihrer Innenstadt, wobei diese sich sowohl als Einzelhandelsstandort in der Region besser profilieren als auch als wichtigster Einzelhandelsschwerpunkt innerhalb der Stadt maßgeblich gestärkt werden soll. Dieses Ziel der maßgeblichen Attraktivitätssteigerung der Stadt kann nur erreicht werden, wenn die Verkaufsflächenausstattung der Innenstadt sowohl quantitativ als auch qualitativ erheblich verbessert

<sup>6</sup> Quelle: HGZ, sowie Berechnungen des GfK PRISMA Instituts (Aufgrund geänderter Berechnungsmethoden sind diese Werte mit aktuellen Werten nicht direkt vergleichbar, zeigen jedoch eine Entwicklungstendenz)



wird. Hierzu muss auf die Leitsortimente von Innenstädten gesetzt werden – schließlich geht es um die Attraktivitätssteigerung einer Innenstadt.

Im Rahmen der Konzeption eines integrierten Innenstadtentwicklungskonzeptes ist daher die Notwendigkeit einer großflächigen Entwicklung und damit der Umstrukturierung der bisherigen Innenstadt aufgezeigt worden. Der Entwicklungsbereich Güterbahnhof bietet die einmalige Chance innenstadtintegriert eine großflächige Entwicklung zu betreiben. Die Stadt Duisburg will diese Chance nutzen und durch die Integration des Handelsbereiches am Hauptbahnhof (Multicasa) über den neuen Portsmouthplatz den Entwicklungsbereich Hauptbahnhof räumlich und strukturell näher an die Innenstadtbereiche Königstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße heranzuführen. Dies trägt nicht zuletzt auch der zunehmenden Bedeutung einer guten ÖV-Anbindung für Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen Rechnung, indem hierdurch die Innenstadtbereiche besser an die ÖV-Angebote des Hauptbahnhofes angebunden werden. Mit den neuen Handelsbereichen am Hauptbahnhof und an der Mercatorstraße entsteht so ein neuer, integrierter Teil der Innenstadt und bildet ein Bindeglied zwischen dem Bürostandort Innenhafen und dem geplanten neuen Bürostandort südlich der Koloniestraße.

Die Bereiche der Altstadt zwischen Marientor, Innenhafen, Burgplatz und Steinsche Gasse werden im Sinne einer Entwicklung analog zu der des Innenhafens für kleinteiligere Handelsnutzungen, qualitativ hochwertiges Wohnen sowie für andere Dienstleistungsnutzungen attraktiviert. Mit den Planungen zum Forum (Einzelhandel, Dienstleistung) sowie dem CityPalais (Spielcasino, Kongress, Philharmonie, Büro, Einzelhandel) im Bereich des König-Heinrich-Platzes werden neben dem Handelsbereich Hauptbahnhof mit den südlich der Koloniestraße geplanten Büro- und Dienstleistungsnutzungen weitere Schwerpunkte im Kontext einer integrierten Strategie zur Weiterentwicklung und Schwerpunktbildung in der Duisburger Innenstadt definiert, welche in der Summe die Funktion der Stadt Duisburg als Oberzentrum der Region in den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistung und Kultur stärken und sichern sollen.

Im Rahmen der dargestellten stadtentwicklungsplanerischen Zielvorstellungen zur Innenstadtentwicklung der Stadt Duisburg und der planerischen Konzeption zum Entwicklungsbereich Güterbahnhofs-gelände ist daher für den Bereich der Projektflächen nördlich der Koloniestraße vorgesehen, hier eine weitere, ergänzende Schwerpunktbildung der Innenstadtentwicklung anzustreben. Aus diesem Grunde wird für die Entwicklungsflächen entlang der Mercatorstraße als Bestandteil der Duisburger Innenstadt die Darstellung eines MK-Gebietes vorgesehen.

Aufgrund struktureller Neuorganisationen und betrieblicher Umordnungen seitens der Deutschen Bahn AG wird ein nicht unerheblicher Teil der Bahnfläche im Bereich des Güterbahnhofes nicht mehr für bahnbetriebliche Zwecke benötigt. Die Stadt Duisburg ist daher aufgefordert, eine geordnete städtebauliche Entwicklung für diese 37 ha große Fläche aufzuzeigen. Die Gefahr, dass sich ungeordnete Folgenutzungen bilden ist gegeben. Die Fläche ist wegen ihrer zentralen Lage von solch hoher Bedeutung für die Stadtentwicklung, dass hier die Verpflichtung besteht, durch rechtzeitige Planung keinen städtebaulichen Missstand aufkommen zu lassen.

Gleichzeitig wird damit aber die Stadt Duisburg auch in die Lage gesetzt, unter Berücksichtigung der funktionalen Rahmenbedingungen dieses Areal als qualitative Ergänzung zur Innenstadt im Sinne einer großzügigen städtebaulichen Weiterentwicklung neu zu überplanen.

Direkt südlich des Hauptbahnhofes in unmittelbarer Nähe zur Duisburger Innenstadt gelegen, ist sie eine der bedeutendsten Flächen für die Duisburger Stadtentwicklung. Mit ihrer optimalen Anbindung an das ICE- und Fernbahnnetz der Bahn, dem Regional- und S-Bahn-Haltepunkt, ihrer Lage am Knotenpunkt innerstädtischer U-Bahn, Straßenbahn- und Buslinien, der Nähe und optimalen Erreichbarkeit des Flughafens Düsseldorf International mit seinen europäischen und interkontinentalen Verbindungen sowie ihrer direkten Anbindung an das Autobahnnetz ist diese Fläche ein Ort höchster Erreichbarkeit in Duisburg, in der Region und in Nordrhein-Westfalen.

Aus diesem Grunde wurde für den unmittelbaren Bereich um den Hauptbahnhof gemeinsam zwischen der Stadt Duisburg, DB- Station und Service und GID ein internationales Gutachterverfahren ausgelobt. Auf der Grundlage dieses städtebaulich-architektonischen Wettbewerbsverfahrens wurde das planerische Konzept des Planungsteams Shin Takamatsu / Andreas Kipar am 05.09.2002 durch die Jury ausgewählt und am 07.10.2002 durch den Rat der Stadt als Grundlage für die weitere Projektentwicklung sowie als Rahmen für die zu erarbeitenden Bauleitplanverfahren beschlossen.

Der ausgewählte Entwurf wurde in das städtebauliche Strukturkonzept des Büros Albert Speer & Partner aus dem Jahre 2000 integriert und zur Grundlage für die Entwicklung des Planbereiches. Mit den beabsichtigten Änderungen und den angedachten entsprechenden Nutzungsmöglichkeiten wird eine qualitätsorientierte Weiterentwicklung der gesamten Innenstadt erzielt, die letztendlich eine erhebliche Stärkung der Funktion Duisburgs als Oberzentrum zur Folge haben wird.

Ziel aller planerischen Überlegungen des Rates der Stadt ist die Weiterentwicklung der Aufwertung der Innenstadt. Die Stadt Duisburg kann als Oberzentrum zur Zeit wesentliche Aufgaben und Funktionen nicht im ausreichenden Maße wahrnehmen. Ihr Verkaufsflächenangebot liegt weit unter dem der benachbarten Ober- und Mittelzentren, die Kaufkraftbindung ist unterdurchschnittlich. Weiterer Rückgang im Einzelhandel und Leerstand sind deutlich. Die Maßnahmen der Vergangenheit, die Innenstadt attraktiver zu gestalten waren nicht wirkungsvoll, auch mit kleineren neuen Handelsflächenangeboten konnte der negativen Entwicklung nicht gegengesteuert werden.

Im Rahmen der Konzeption eines integrierten Innenstadtentwicklungskonzeptes ist daher die Notwendigkeit einer großflächigen Entwicklung und damit der Umstrukturierung der bisherigen Innenstadt aufgezeigt worden. Der Entwicklungsbereich Güterbahnhof bietet die einmalige Chance innenstadtintegriert eine großflächige Entwicklung zu betreiben. Die Stadt Duisburg will diese Chance nutzen und durch die Integration des Handelsbereich an Hauptbahnhof über den neuen Portsmouthplatz an die Königstraße und die Friedrich-Wilhelm-Straße die Schwerpunkte der Innenstadt verändern. Langfristig sollen die Bereiche der Altstadt zwischen Marienator, Innenhafen, Burgplatz und Steinsche Gasse im Sinne einer Entwicklung analog zu der des

Innenhafens für kleinteiligere Handelsnutzungen, qualitativ hochwertiges Wohnen sowie für andere Dienstleistungsnutzungen attraktiver werden. Mit den Planungen zum Forum (Einzelhandel, Dienstleistung) sowie dem CityPalais (Spielcasino, Kongress, Philharmonie, Büro, Einzelhandel) im Bereich des König-Heinrich-Platzes werden neben dem Handelsbereich Hauptbahnhof mit den südlich der Koloniestraße geplanten Büro- und Dienstleistungsnutzungen weitere Schwerpunkte im Kontext einer integrierten Strategie zur Weiterentwicklung der Duisburger Innenstadt definiert, welche in der Summe die Funktion der Stadt Duisburg als Oberzentrum der Region in den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistung und Kultur stärken und sichern sollen.

Die im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 1009 A –Dellviertel – geplanten Nutzungen unterstützen diese Gesamtzielsetzung.

### **1.3 BESTEHENDE NUTZUNGEN IM PLANUNGSBEREICH**

Die überwiegenden Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches sind Verkehrsflächen der innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen sowie Grünanlagen, Parkplätze und Böschungsbereiche zur A 59. Diese Flächen haben eine wichtige Verteilungsfunktion der Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Individualverkehr) und bilden den Übergangsbereich zur Innenstadt und Einkaufszone Königstraße.

### **1.4 BESTEHENDES PLANUNGSRECHT**

Der Durchführungsplan Nr. 256 vom 01.10.1962, ist aufgrund eines Formfehlers in der öffentlichen Bekanntmachung unwirksam und damit nicht anzuwenden. Dieser sollen zur rechtlichen Klarstellung im Planbereich aufgehoben werden. Baurecht besteht für Teilflächen im Sinne des § 34 BauGB.

### **1.5 SANIERUNGSGEBIET INNENSTADT**

Der Rat der Stadt hat am 21.09.1998 ein förmliches Sanierungsgebiet Duisburg-Innenstadt zur Satzung beschlossen. Der Teilbereich Altstadt/Dellviertel reicht bis in den Geltungsbereich hinein. Die Sanierungsziele sind im Wesentlichen Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung, niedergelegt im „Grünprogramm mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen“.

### **1.6 AUFHEBUNG BESTEHENDER BEBAUUNGSPLÄNE**

Mit Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes sind alle nach früheren baurechtlichen Vorschriften und städtebaulichen Plänen im Bereich dieses Bebauungsplanes getroffenen Festsetzungen aufgehoben. Hierbei handelt es sich um den Durchführungsplan Nr. 256 vom 01.10.1962 (teilweise), den Fluchtlinienplan Nr. 69 vom 30.12.1932 (teilweise) und den Fluchtlinienplan Nr. 78 vom 12.01.1953 (teilweise). Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Aufhebungsvermerk.

### **1.7 VERFAHRENSSTAND**

#### **1.7.1 Bürgerbeteiligung**

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger am gesamten Bebauungsplan-Entwurf 1009 – Dellviertel - gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB, zugleich als Unterrichtung der Einwohnerinnen und Einwohner gemäß § 23 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NW) wurde am 18.03.2004 durchgeführt. Ca. 35 Bürgerinnen und Bürger nahmen an der Anhörung teil. Über die Bürgerbeteiligung ist eine Niederschrift gefertigt worden. Die Niederschrift und eine Auswertung der vorgebrachten Anregungen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung sind dieser Begründung als Anlage beigelegt.

#### **1.7.2 Frühzeitige Trägerbeteiligung und Abstimmung mit Nachbargemeinden**

Die frühzeitige Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt wird, ist in der Zeit vom 15.03.04 bis 19.04.04 durchgeführt worden. Die Träger hatten am 02.04.04 Gelegenheit in einem Anhörungstermin weitere Informationen zur Planung zu erhalten oder Stellungnahmen abzugeben.

Die Nachbargemeinden sind im Rahmen des Moderationsverfahrens zur Landesplanerischen Abstimmung über die Planung informiert worden und hatten Gelegenheit ihre Stellungnahmen abzugeben.

#### **1.7.3 Öffentliche Auslegung**

Die öffentliche Auslegung des gesamten Planbereiches 1009 - Dellviertel - gemäß § 3 (2) BauGB ist in der Zeit vom 25.10.2004 bis zum 26.11.2004 durchgeführt worden.

#### **1.7.4 Landesplanerische Abstimmung**

Mit Verfügung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 21.04.05 ist die Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gemäß § 20 Abs. 3 Landesplanungsgesetz (Landesplanerische Anpassungserklärung) erfolgt.

Die Empfehlungen für den Handelsbereich (Planbereich 1009 B) haben keine Auswirkungen auf den Planbereich des vorliegenden Bebauungsplans 1009 A.

#### **1.7.5 Teilung des Bebauungsplan-Verfahrens 1009 – Dellviertel -**

Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofgeländes untersteht zur Zeit noch der bahnrechtlichen Widmung. Darüber hinaus umfasst der Planbereich des Gesamt-Bebauungsplanes 1009 –Dellviertel – Flächen, welche im Bereich des noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsänderungsverfahrens zum Ausbau der BAB A 59 liegen. Für diese Bereiche kann zum jetzigen Zeitpunkt noch kein Satzungsbeschluss herbeigeführt werden.

Um alle in der Gesamtplanung 1009 –Dellviertel – vorgesehenen, für die Duisburger Innenstadtentwicklung gleich bedeutsamen Planungsziele möglichst schnell realisieren zu können, wird der Gesamtplanbereich des Bebauungsplanes 1009 –Dellviertel – aufgrund der o.g. Ausgangsbedingungen für das weitere Planverfahren und unter Beachtung der unterschiedlichen Planungsinhalte in zwei Teilbereiche geteilt:

Bebauungsplanes 1009 A –Dellviertel–

für einen Bereich zwischen Königstraße, BAB A 59, Koloniestraße und Mercatorstraße (MK-Bebauung entlang Mercatorstraße),

Bebauungsplanes 1009 B –Dellviertel–

für einen Bereich südlich der Königstraße und Harry-Epstein-Platz zwischen Bahntrasse, Sternbuschweg/Grunewald, Düsseldorfer Straße, BAB A 59, Kölner Straße, Mercatorstraße und BAB A 59 (übriger Bereich des Gesamt-Bebauungsplanes 1009 –Dellviertel–)

Die Teilbereiche sollen als selbständige Planverfahren weitergeführt werden.

Gleichzeitig wird das parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführte Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren 5.30 I –Innenstadt– in die entsprechenden Teilbereiche A und B aufgeteilt.

## **2. VORGABEN UND BINDUNGEN**

### **2.1 LANDESENTWICKLUNGSPLAN**

Die Stadt Duisburg ist entsprechend dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) Teil des Ballungskerns, zugleich auch der Europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr, mit der Funktion eines Oberzentrums im Schnittpunkt zweier großräumiger Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung und einer weiteren großräumigen, Oberzentren verbindenden Achse.

### **2.2 GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN**

Der Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) enthält die folgenden Informationen bzw. Vorgaben:

In der zeichnerischen Darstellung ist der Bereich als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) gekennzeichnet. Weitere Darstellungen betreffen eine Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (A 59) sowie sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen und Schienenwege für Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr, für den überregionalen und regionalen Verkehr. Im Norden verläuft parallel zur der L 78 eine Stadtbahnlinie.

Die textlichen Darstellungen enthalten zu den Siedlungsbereichen folgende Aussagen: Um einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu gewährleisten sollte der Innenentwicklung, der Wiedernutzung von Flächen und des Flächentausches der Vorrang vor einer Nutzung anderer Flächen gegeben werden. Vor allem Siedlungsbereiche an Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV sind "vorrangig und nutzungsintensiv in Anspruch zu nehmen". Es soll eine Ausrichtung auf Siedlungsschwerpunkte erfolgen. Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe, insbesondere mit zentrenrelevanten Sortimenten, sollen den Siedlungsschwerpunkten räumlich und funktional zugeordnet werden. Zur Sicherung von Bereichen für ge-

werbliche und industrielle Nutzungen sollen z.B. emissionsarme Gewerbebetriebe zunehmend als Bestandteil allgemeiner Siedlungsbereiche dargestellt werden.

Diesen Vorgaben entspricht das Ziel dieses Bebauungsplanes.

## **2.3 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg stellt derzeit für den angesprochenen Bereich in überwiegenden Teilen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und Kerngebiet dar.

Entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung der Gesamtplanung wird der Bereich im parallel laufenden FNP-Änderungsverfahren Nr. 5.30-I A – Innenstadt -angepasst. Die neuen Darstellungen entsprechen der Nutzungsstruktur des Bebauungsplanes.

## **2.4 ÖRTLICHE PLANUNGEN**

### **2.4.1 Räumlich funktionales Nutzungskonzept und Siedlungsschwerpunkte in Duisburg (RFNK)**

Entsprechend dem RFNK hat der Siedlungsschwerpunkt (SSP) Stadtmitte mit der City die Funktion des Hauptzentrums der Stadt und des Oberzentrums einer Region, die bis zu 2 Mio. Einwohner umfasst. Damit ist er größter Schwerpunkt der gehobenen Güterversorgung und der öffentlichen und privaten Dienstleistung in der Stadt und in der Region.

Es wird festgestellt, dass eine Aufwertung des Duisburger Zentrums notwendig ist, um der oberzentralen Funktion und damit der Rolle der Stadt Duisburg im Leitsystem von Entwicklungsachsen und -zentren im Lande NRW gerecht zu werden. Planungen und Maßnahmen haben in SSP-Bereichen im Wesentlichen der Erfüllung der Zielsetzungen einer Stärkung der gehobenen Dienstleistungsfunktion des Siedlungsschwerpunktes und der Aufwertung des Innenstadtbereiches als Zentrum für Stadt und Region zu dienen. Die festgesetzten MK-Nutzungen innerhalb dieses Bebauungsplanes 1009 A entsprechen diesen Zielen.

### **2.4.2 Strategie für eine nachhaltige Innenstadtentwicklung**

Der Rat der Stadt Duisburg hat am 1.03.04 folgendes Strategiekonzept als Handlungsrahmen für die zukünftige Innenstadtentwicklung beschlossen.

#### Bisherige Entwicklung

Bereits Ende der 70er Jahre wurden mit dem Entwicklungsplan Stadtmitte Ziele für die Innenstadt beschlossen. Positive Entwicklungen wie U-Bahn-Bau, Umgestaltung der Königstraße zur Einkaufs- und Flaniermeile mit Brunnen, der Umbau des Innenhafens als IBA-Projekt sowie hervorragende Einzelobjekte prägen seit dem das Stadtbild.

In Fortführung dieser Maßnahmen hat der Rat der Stadt 1998 das Rahmenkonzept zur Innenstadtentwicklung beschlossen. Ziel ist es, die Innenstadt zu stärken und zu

einem zukunftsfähigen Standort für Handel, Dienstleistungen, Wohnen und Freizeit weiter zu entwickeln und umzubauen.

Zunächst wurden vorrangig Projekte in städtebaulich und funktional exponierten Stadtquartieren - am Innenhafen, im Wasserviertel, in besonderen Innenstadtlagen sowie im Bereich von Innenstadtportalen - in Angriff genommen. Im Rahmen der verfolgten Gesamtstrategie sind darüber hinaus bereits zahlreiche Einzelprojekte verwirklicht worden (u.a. City-Bank, Immobilien-Competenz-Centrum, UCI - Kino, Säule, Theater am Marientor). Wesentlicher Bestandteil der Strategie ist die intensive Beteiligung der Innenstadtakteure und des Rates.

Für drei Großmaßnahmen hat der Rat der Stadt die erforderlichen Grundsatzbeschlüsse gefasst. Diese Projekte befinden sich in der Umsetzung.

- Am Innenhafen wird weiter in Dienstleistungs- und Wohnimmobilien investiert, die Gastronomiemeile und das Freizeitangebot erweitert, sowie die Speicherzeile fertiggestellt.
- Das CityPalais mit Verwaltungs- und Kongresszentrum und Spielcasino bringt für die Innenstadt und die Königstraße wirtschaftlich bedeutende Impulse. Es setzt durch seine Architektur mit dem neugestalteten König-Heinrich-Platz städtebauliche Akzente.
- Die geplanten Entwicklungen im Bahnhofsbereich steigern die Zentralität der Stadt und stärken mit dem neuen Stadtraum Portsmouth-Platz die Verbindung der Großmaßnahmen untereinander und mit der Innenstadt.
- Das Einkaufszentrum Forum als vierte Großmaßnahme greift die Impulse der anderen Vorhaben CityPalais und Handelsbereich Hauptbahnhof in hervorragender Innenstadtlage auf und setzt eigene Akzente.

Am 01.03.2004 hat der Rat der Stadt Duisburg zur Realisierung dieses Projektes den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1050 – Dellviertel- gefasst.

#### Inhaltliche Handlungsfelder

Im Rahmen eines integrierten Innenstadtentwicklungskonzeptes wird die durch die Großmaßnahmen in Gang gesetzte neue Schwerpunktbildung um neue Perspektiven ergänzt. Der Handel in der Innenstadt wird zusammen mit der Handels- und Immobilienwirtschaft gestärkt, seine Zentralität erhöht und seine Attraktivität gesteigert.

Für das Wohnen in der Innenstadt werden im Rahmen der gesamtstädtischen Entwicklungsstrategie "Wohnen in Duisburg" zusammen mit der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft besondere Schwerpunkte (u. a. Wohnen am Wasser, in Stadthäusern/-villen, für spezielle Zielgruppen) weiter vertieft und die entsprechenden Umfelder gestaltet.

Die Vernetzung der innenstadtnahen Entwicklungsräume Wedau, Neudorf, Duisern, Innenhafen, Altstadt, Dellviertel mit der inneren City und die Verbindung des Konzeptes "Duisburg an den Rhein" mit der weiteren Stärkung Hochfelds heben die Trennung von Stadträumen auf, ohne deren eigene Identität aufzulösen, erschließen Veränderungspotentiale und stärken insgesamt die Innenstadt.

Das Büro- und Dienstleistungsprofil wird weiter geschärft. Das hierzu erforderliche Flächenpotential bietet sich nicht nur in unmittelbaren Innenstadtlagen, sondern auch südlich des Bahnhofes an. Städtebaulich signifikante Großstrukturen werden angestrebt.

Ein regional alleinstellendes Kultur- und Freizeitprofil wird entwickelt.

Duisburg am Wasser wird als Marke für die Gesamtstadt und insbesondere für die Innenstadt über die vorhandenen Ansätze Innenhafen, Grachten und Brunnenmeile hinaus umfassend etabliert und weitergeführt. Themen werden "Wohnen am Wasser" "Erleben alter Rhein- und Bachläufe" und "Neues Wasser" sein.

Parkanlagen und Plätze werden als attraktive Abfolge von öffentlichen Räumen mit einander verbunden. Hervorragende Ansatzpunkte sind Kantpark, König-Heinrich-Platz, Garten der Erinnerung und Portsmouthplatz.

Hohe Baukultur wird durch zukunftsgerechte Planungs- und Architekturqualität erreicht.

Das Innenstadtmonitoring wird zum Erkennen von Veränderungs- und Entwicklungsmöglichkeiten führen und in Verbindung mit einem aktiven Flächenmanagement und der intensiven Beteiligung der Handelnden und Betroffenen die Akzeptanz für den Umbau der Innenstadt erhöhen.

#### Räumliche Handlungsfelder

Duisburgs Innenstadt erhält wieder eine erlebbare Altstadt. Sie entwickelt sich zwischen Marien- und Innenhafen, Burgplatz und Steinscher Gasse. Gastronomie, Kultur- und Freizeitaktivitäten prägen ihren Charakter. Entsprechende Wohnangebote, insbesondere für einkommensstarke Single-Haushalte, stärken diese Zielrichtung. Sie wird durch Dienstleistungs- und im kleinteiligen Segment befindliche Handelsangebote noch intensiviert.

Die Kernstadt (City) zwischen Landfermannstraße, Hauptbahnhof, Friedrich-Wilhelm-Straße und Steinscher Gasse wird aus ihrem Bestand heraus weiter für Handel und Dienstleistungen qualifiziert und ausgebaut. Sie bietet attraktive Räume für private und öffentliche Kulturaktivitäten.

Die Gründerzeit-Wohnquartiere Dellplatz und Wasserviertel stellen schon heute wegen ihrer Innenstadtnähe eine Besonderheit dar. Sie werden weiter belebt durch aktive stadtorientierte Bewohner. Die Viertel werden für die Immobilien- und Wohnwirtschaft noch attraktiver.

Der Büro- und Dienstleistungs-Standort Güterbahnhof entwickelt sich aus seiner unvergleichlichen Lagegunst im Schnittpunkt des europäischen Schienen- und Autobahnnetzes und seiner Nähe zum Flughafen Düsseldorf. Moderne Hochhäuser bilden hier die neue Stadtkrone Duisburgs.

#### Maßnahmen

Für einen Teilbereich der Kernstadt (City) zwischen Königstraße, Düsseldorfer Straße, Mercatorstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße sowie für die Altstadt werden die



eingeleiteten Sanierungsverfahren nach Baugesetzbuch als Stadtumbaumaßnahmen mit starken Partnern weitergeführt.

Nachdem die Grundlagen erarbeitet, vorhandene Potentiale bewertet, diese in einer Innenstadtkonferenz vorgestellt und erörtert wurden, sollen nun die Einzelprojekte miteinander vernetzt und Projektideen konkretisiert werden. Die bereits eingeleiteten Maßnahmen Innenstadtmonitoring, Standortgemeinschaft Sonnenwall und Investoren-Marketing werden deshalb fortgesetzt.

Im Innenstadt-Monitoring wird die Entwicklung der jeweiligen Einzelprojekte überwacht und miteinander vernetzt.

Im Investoren-Marketing werden gezielt Entwickler, Investoren und Grundstückseigentümer zusammengebracht, um Projektideen zu kreieren und zu konkretisieren.

In der Standortgemeinschaft Sonnenwall werden die Einzelhändler und Grundstückseigentümer eigenverantwortlich ihren Bereich aufwerten und stabilisieren.

## **2.5 ABSTIMMUNG MIT DEN ZIELEN DER RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG UND MIT DEN NACHBARKOMMUNEN - MODERATIONSVERFAHREN**

Die Inhalte des Bebauungsplanes 1009 A ermöglichen nur geringe Einzelhandelsflächen (ca. 3.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche), die weit unter dem Wert liegen, die als raumbedeutsam zu betrachten sind. Die großflächigen Handelsflächen sind Inhalt des Bebauungsplans 1009 B.

Die Verkaufsflächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 1009 A sind in den Gesamtbetrachtungen der Einzelhandelsgutachten enthalten, sie stellen keinen neuen planerischen Inhalt dar. Die Flächen des Plangebietes 1009 A sind integrierte Innenstadtlagen innerhalb des Siedlungsschwerpunktes Innenstadt. Wegen der geringen Größe der Verkaufsflächen wäre ein Moderationsverfahren im Sinne des regionalen Einzelhandelskonzeptes für das westliche Ruhrgebiet und Düsseldorf für die Inhalte dieses Bebauungsplanes 1009 A nicht erforderlich.

Die Inhalte des Moderationsverfahrens zum Gesamtplan 1009 mit dem großflächigen Handelsbereich (MultiCasa) sind daher für den vorliegenden Teilbereich nicht relevant.

Abwägungsrelevante Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Stadt Duisburg und in den Nachbarkommunen sind nicht zu erwarten.

## **2.6 ATTLASTEN**

Der Planbereich ist nicht im Altlastenverdachtsflächenkataster erfasst. Der Umgang mit den Teilbereichen, die von der Erweiterung / dem Umbau der A 59 betroffen sind, werden im Rahmen des Änderungsplanfeststellungsverfahrens gesondert geregelt.

Es ist festzustellen, dass nach derzeitigem Kenntnisstand keine Schadstoffgehalte ermittelt wurden, die der vorgesehenen Nutzung vom Grundsatz her entgegenstehen.

Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde ist folgende Vorgehensweise erforderlich:

Nach Auswertung der bis in das Jahr 1845 zurückreichenden Messtischblätter (topographische Karten im Maßstab 1:25.000), der Luftbildaufnahmen (ab Jahrgang 1926 im Maßstab 1:5000), der stereoskopischen Luftbilder ab Jahrgang 1952 sowie weiteren Archivmaterials besteht für diesen Bereich kein konkreter Verdacht auf relevante Altablagerungen oder Altstandorte, angetroffene schädliche Bodenveränderungen (Tankstelle) wurden saniert.

Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass Verunreinigungen des Bodens vorhanden sind, da die o.g. Karten und Luftbilder nur Momentaufnahmen darstellen und zudem aufgrund ihrer Maßstäbe eine detaillierte Betrachtungsweise nur bedingt ermöglichen. Zudem ist in einigen Bereichen des Stadtgebietes mit Auffüllungsmaterialien zu rechnen, die aufgrund ihrer Fremdbestandteile (z.B. Aschen und Schlacken) unter Umständen als Bodenbelastungen einzustufen sind. Darüber hinaus ist auch das Vorhandensein schädlicher Bodenverunreinigungen für bestehende Betriebe nicht auszuschließen.

Sollten sich bei Tiefbauarbeiten oder im Rahmen sonstiger Vorgänge Hinweise auf derartige Bodenverunreinigungen ergeben, so ist die Stadt Duisburg- Amt für kommunalen Umweltschutz - Untere Bodenschutzbehörde entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung gemäß § 2 Landesbodenschutzgesetz vom 09.05.2000 unverzüglich zu informieren.

Sofern für diesen Bereich die Anlage von unbefestigten Freiflächen vorgesehen wird, ist durch Oberbodenuntersuchungen nachzuweisen, dass der Oberboden die Prüfwerte der BBodSchV für die jeweils geplante Nutzung einhält. Alternativ kann auf Oberbodenuntersuchungen verzichtet werden, wenn ein Auftrag von unbelastetem Boden in ausreichender Mächtigkeit im Sinne der BBodSchV erfolgt.

Die Vorgehensweise ist im Vorfeld mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen, die Nachweise sind vorzulegen.

Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der im Stadtgebiet weit verbreiteten Oberbodenbelastungen durch Staubimmissionen auch für den jetzt bestehenden Oberboden von Prüfwertüberschreitungen auszugehen ist, so dass auch dieser Boden vor einer Wiederverwertung bzw. Wiederaufbringung chemisch zu untersuchen ist.

Der jeweilige Untersuchungsumfang und die in Abhängigkeit von den Ergebnissen ggfs. erforderlichen Sicherungs-/ Sanierungsmaßnahmen sind im Vorfeld mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

Für die Grünflächen auf Privatgrundstücken ist zu gewährleisten, dass die Prüfwerte der BBodSchV für die jeweils geplanten Nutzung und in der jeweils zu beurteilenden Oberbodenschicht eingehalten werden. Sofern kein Bodenmaterial aufgebracht werden soll oder im Sinne der BBodSchV nur in unzureichender Mächtigkeit in Abhängigkeit von der vorgesehenen Nutzung, ist dies durch Oberbodenuntersuchungen nachzuweisen. Bei Überschreitung der Prüfwerte sind in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde geeignete Sicherungs-/ Sanierungsmaßnahmen (z. B. Bodenaustausch) durchzuführen. Die Einzelheiten werden in den jeweiligen Baugenehmigungsverfahren geregelt.

Für den Auftrag von Bodenmaterial ist ein Antrag bei der Unteren Wasserbehörde zu stellen, in Abhängigkeit von der Kubatur ist eine Anzeige bei der Unteren Bodenschutzbehörde notwendig.

Es sollten generell Böden mit erhöhtem Wasserrückhaltevermögen aufgebracht werden, um die Versickerung von Niederschlägen und somit die Auswaschung von Schadstoffen aus der darunter liegenden Auffüllung zu verringern.

Die Anforderungen hinsichtlich der Oberbodenbeschaffenheit gelten auch über die Errichtung-/ Planungsphase hinaus, das bedeutet, dass auch bei späteren Eingriffen in den Untergrund zu gewährleisten ist, dass die entstehende neue Geländeoberfläche den Vorgaben genügt.

In Abhängigkeit von den Ergebnissen des Grundwassermonitorings können zudem auch weitere Anforderungen an das aufzubringende Bodenmaterial im Bereich der unversiegelten Freiflächen hinsichtlich Durchlässigkeit, Mächtigkeit und der Ableitung des auf den unversiegelten Flächen anfallenden Niederschlagswassers erforderlich werden. Die Anforderungen lassen sich nach derzeitigem Kenntnisstand noch nicht festlegen. Die in diesem Fall notwendigen Modalitäten sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

Sollte sich aufgrund der Untersuchungsergebnisse die Notwendigkeit von Sanierungsmaßnahmen ergeben, so sind diese in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde durchzuführen.

### **3. STÄDTEBAULICHES KONZEPT ZUM GESAMTBEBAUUNGSPLAN 1009 – DELLVIERTEL -**

Der Rat der Stadt Duisburg hat im November 2000 das städtebauliche Strukturkonzept Multi Casa Duisburg zur Entwicklung des Hauptbahnhofes und des Güterbahnhofgeländes beschlossen. Auf dieser Basis wurde ein international besetzter Wettbewerb mit zweistufigem Verfahren ausgelobt. Aus 80 Bewerbungen wurden 8 Teams ausgewählt, die ein innovatives Konzept eines Shopping-Centers der Zukunft erstellen sollten. Wesentliche Vorgaben waren der Erhalt und Einbeziehung des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes ohne den Südflügel, die Überdeckung der A 59 bis zur Königstraße als wesentliche Verbindung zur Innenstadt und die Nutzung der Flächen südlich des Bahnhofgebäudes bis zur Koloniestraße für die Neubebauung. 3 Teams wurden in eine zweite Planungsphase berufen, die japanischen Architekten Shin Takamatsu und der Landschaftsarchitekten Andreas Kipar wurden am 5. September 2002 mit dem ersten Preis prämiert.

Das städtebauliche Konzept des Gesamtbebauungsplans 1009 beruht auf dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes und des Masterplanes als Grundlage des Ratsbeschlusses vom 7. Oktober 2002.

Das prämierte Wettbewerbsergebnis verknüpft das Empfangsgebäude mit dem Einkaufszentrum und der Bahnhofsvorplatzplatte unter dem beherrschenden Element der Cityharfe, einer an einem fast 70 m hohen Pylon abgespannten Überdachung. Die Vernetzung mit der angrenzenden Innenstadt erfolgt über eine neue parallel zur

Mercatorstraße zwischen Kolonie- und Königstraße mögliche ca. 6-geschossige Bebauung, die gleichzeitig die entstehende Platzfläche der Bahnofsplatte auf eine harmonischere Maßstäblichkeit reduziert und die notwendige Platzwand gegenüber Bahnhof und MultiCasa schafft.

Die langgestreckte Entwicklungsfläche zwischen Autobahn A 59 in Tieflage und dem Gleiskörper wird durch die interne Haupteerschließung geteilt. Diese Hauptverkehrsstraße als 4-spurige Straße mit abgelösten Geh- und Radwegen und Grünstreifen ermöglicht einen optimalen Anschluss aller Entwicklungsbereiche an das innerstädtische Verkehrsnetz durch die Verknüpfung mit Koloniestraße und Düsseldorfer Straße sowie an das überregionale Verkehrsnetz durch die zwei Anschlussstellen an die Autobahn. Die in Tieflage das Gebiet querende Karl-Lehr-Straße wird für den motorisierten Verkehr nicht angebunden. Die Hauptverkehrsstraße stellt sich als 4-spurige Straße mit straßenbegleitenden und abgesetzten Rad- und Gehwegen dar.

Die Nutzungsziele und Inhalte sind der exponierten und überdurchschnittlich gut erschlossenen Lage angepasst. Ein Büro- und Dienstleistungspark mit verdichteter Bebauung von 6 bis zu 18 Geschossen geht von Norden nach Süden in nachlassender Dichte in einen Gewerbepark über. Eine städtebauliche Dominante stellt das Projekt Mercatortower im Bereich der Anschlussstelle Duisburg-Zentrum mit bis zu 36 Geschossen dar.

Die ursprünglich an der östlichen Grenze anschließende Betriebswerkstätte des Metrorapid wird nicht mehr realisiert. Die Nutzungsstrukturen der angrenzenden Baugebiete sollen in diese Fläche hinein entwickelt werden.

Innerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes 1009 A werden nur Teilbereiche des Gesamtkonzeptes realisiert.

### **3.1 FREIRAUMKONZEPT**

Die Stadt Duisburg hat hinsichtlich der Grün- und Freiflächenentwicklung im Rahmen der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie BUGA 2011<sup>1</sup> sowie der Entwicklungskonzepte „Grüner Ring“ und „Duisburg an den Rhein“ nachhaltige Zielvorstellungen formuliert, welche im Plangebiet Berücksichtigung gefunden haben.

Mit Ratsbeschluss vom 08.12.2003 (DS 5896) wurden die Planungen zur Durchführung der BUGA für das Jahr 2011 zwar aufgegeben, die aus der Machbarkeitsstudie zur BUGA 2011 entwickelten Konzepte „Duisburg an den Rhein“ und das Projekt „Grüner Ring“ sollen jedoch in ihren Grundaussagen weiterhin Zielvorgabe für die Konkretisierung der Planungen sein.

Die Konzeption dieser Freiflächenplanung sieht vor, über die Entwicklung von Freiräumen und Verbindungsflächen eine zusammenhängende Grünverbindung aus der Duisburger Innenstadt zum Rhein herzustellen.

## **4. GEPLANTE INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES**

### **4.1 AUSSCHLUSS VON VERGNÜGUNGSSTÄTTEN**

Der Rat der Stadt Duisburg hat am 3.10.1988 das „Entwicklungskonzept zur Regelung der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten in Duisburg – Stadtmitte“ beschlossen. In dem Entwicklungskonzept sind u.a. für den Innenstadtbereich Regelungsbedürftigkeiten aufgrund der in der Konzeption beschriebenen negativen Auswirkungen für folgende Arten von Vergnügungsstätten vorgesehen:

- Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne des § 33 i der Gewerbeordnung, die der Aufstellung von Spielgeräten mit und ohne Gewinnmöglichkeiten dienen,
- Einrichtungen, deren Zweck auf Darstellung oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist.

Entsprechend dieses Entwicklungskonzeptes sind in allen Baugebieten im Geltungsbereich die o.a. Vergnügungsstätten textlich ausgeschlossen.

### **4.2 ANBAUVERBOTS- / ANBAUBESCHRÄNKUNGSZONEN**

In Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW, Niederlassung Krefeld wird von dem im § 9 Fernstraßengesetz festgelegten Anbauverbotszonen abgewichen. Vorgabe ist aber, dass eine Verbreiterung der A 59 auf 8 Fahrstreifen möglich bleibt. Auszugehen ist hierfür vom Zustand des 6-streifigen Ausbaus (derzeit in der Änderungsplanfeststellung) als äußerer Fahrbahnrand. Die vereinbarte Anbauverbotszone ist im Plan vermerkt.

Die überbaubaren Flächen der Baugebiete werden durch die im Plan vermerkten Anbauverbotszonen in Metern zum Fahrbahnrand der A 59 und der Anschlussfahrbahnen eingeschränkt. Durch besondere Gründungsmaßnahmen (tiefere Gründung als die Stützwände) oder eine entsprechend tiefe Unterbauung der Gebäude sind eventuell in einigen Bereichen weiter reduzierte Abstände möglich. Diese Bebauung oder bauliche Einrichtungen innerhalb der Bauverbotszonen sind nur ausnahmsweise mit Zustimmung des Landesbetrieb Straßen NRW, Niederfassung Krefeld möglich und im Einzelfall im Rahmen des Genehmigungsverfahrens abzustimmen.

Innerhalb der Anbaubeschränkungszone von 100 m längs der Autobahn, gemessen vom äußersten Rand der befestigten Fahrbahn, bedürfen Baugenehmigungen der Zustimmung des Landesbetrieb Straßen NRW, Niederlassung Krefeld.

### **4.3 SCHALLSCHUTZMAßNAHMEN AN GEBÄUDEN**

Ergebnis der Berechnungen der Auswirkungen des prognostizierten Straßen- und Schienenverkehrs war eine Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 innerhalb der Baugebiete. Dies macht für zu errichtende Gebäude im Plangebiet Schallschutzmaßnahmen notwendig.

Hierfür werden auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und der geplanten weit überwiegenden gewerblichen Nutzung passive Schallschutzmaßnahmen in Form der

Festsetzung von Lärmpegelbereichen festgesetzt. Bei der Ausweisung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109 ergeben sich im Untersuchungsgebiet entlang der zulässigen Grenzen der einzelnen Baugebiete Lärmpegelbereiche zwischen III und VI. Als Mindestmaß sind Anforderungen gemäß Lärmpegelbereich III für das gesamte Plangebiet festgesetzt. Die weiteren festgesetzten Lärmpegelbereiche sind im Plan vermerkt.

#### 4.4 KERNGEBIETE GEM. § 7 BAUNVO

Die Kerngebiete bilden den Übergang der neuen Nutzungen an der Bahnhofsvorplatzplatte zu den Stadtquartieren der Innenstadt. Zur Abrundung und Ergänzung des mit der neuen Überbauung der Autobahn entstehenden Vorplatzes sind attraktive Platzrandbebauungen erforderlich. Die Attraktivität wird durch die im Kerngebiet zulässigen vielfältigen Nutzungen möglich, einschließlich zusätzlicher Einzelhandelsflächen. In der Gesamtbetrachtung der zusätzlich möglichen Einzelhandelsflächen sind diese Bereiche mit angesetzt. Damit keine unerwünschte Agglomeration von Einzelhandel innerhalb der Baugebiete erfolgen kann, sind die Verkaufsflächen dahingehend beschränkt, dass durch Gliederung des Baugebietes im Sinne § 1 Abs. 7 Nr. 1 BauNVO die allg. zulässige Betriebsart „Einzelhandelsbetriebe“ nur im Erdgeschoss zulässig ist. Die maximal mögliche Grundfläche beider Baufelder beträgt bei Ausnutzung der Baugrenzen ca. 7.900 m<sup>2</sup>.

Unter Berücksichtigung der üblichen Abschläge für Konstruktion, inneren Verkehrsflächen (Treppen, Flure) und der erforderlichen Nebenräumen (Haustechnik, Müll) von zusammen ca. 45% der Grundfläche ergibt sich eine Nutzfläche von maximal 4.350 m<sup>2</sup>. Von dieser sind allerdings nochmals 5 % für ladeninterne Lagerflächen, Sozialräume für Personal und Büroflächen abzuziehen. Die größtmögliche zu erwartende mögliche Verkaufsfläche liegt bei ca. 4.100 m<sup>2</sup>. Da nicht anzunehmen ist, dass sich bei der städtebaulichen Lage nur Einzelhandel und keine anderen Kerngebietsnutzungen wie Dienstleistungen oder Gastronomie dort ansiedeln, sind die in den Auswirkungsbetrachtungen angenommene 3.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche realistisch. Das Auswirkungsgutachten zum Gesamtbebauungsplan 1009 – Dellviertel zeigt außerdem auf, dass es durch geringfügig zusätzliche Verkaufsflächen über die betrachteten hinaus zu keinen negativen Auswirkungen kommt.

Die sich ergebende mögliche Verkaufsfläche wird als im Vergleich zu dem Handelsbereich am Hauptbahnhof als untergeordnet und unkritisch betrachtet.

Der Ausschluss der Vergnügungsstätten ist bereits an anderer Stelle begründet.

Die Mercatorstraße hat eine für den innenstädtischen motorisierten Individualverkehr herabgestufte Funktion (siehe hierzu auch die Ausführungen im Kapitel 6 "Erschließung"). Sie soll im wesentlichen der Anbindung der angrenzenden Baufelder bzw. der Verknüpfung der Anliegerstraßen dienen. Daneben hat die Mercatorstraße nach wie vor eine sehr große Bedeutung für den Buslinienverkehr. Die nördliche Mercatorstraße gewinnt damit stark an Attraktivität und schließt sich an die Haupteinkaufsbereiche an. Sie wird Teil der Verbindung zwischen Königstraße und Portsmouthplatz bzw. Bahnhof.

Die zulässige Wohnnutzung, die als Bestand im großen Maße an der Mercatorstraße vorhanden ist, muss gegen den Verkehrslärm der A 59 geschützt werden. Schallschutzwälle oder Wände sind bei den beengten Verhältnissen nicht möglich. Entsprechend dem Lärmschutzgutachten sind auf Grundlage der DIN 4109 festgelegte Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 gegenüber einwirkendem Verkehrslärm notwendig. Nach außen abschließende Bauteile von Aufenthaltsräumen sind so auszuführen, dass sie in allen Baugebieten mindestens dem Lärmpegelbereich III bzw. entsprechend der Kennzeichnung im Plan festgelegte Schalldämmmaße aufweisen. Wohnungen sind so auszurichten, dass zur Autobahn nur Nebenräume eingeplant werden. Im südlichen Baufeld ist eine geschlossen Baukante zur Autobahn auszubilden, eine entsprechende Bauweise ist festgesetzt. Im übrigen sollen Wohnungen nicht in unmittelbarer Nachbarschaft von Einzelhandel entstehen. Hier sind Konfliktpotentiale mit Anlieferung und Kundenverkehr nicht auszuschließen. Daher ist die Wohnnutzung erst oberhalb des Erdgeschosses zulässig.

Die nördlichste Spitze des Baugebietes könnte einen Teilbereich der seitlichen Wände des Tunnelbauwerkes Stadtbahntunnel und A 59 überdecken. In diesem Bereich sind bei einer Bebauung besondere Rücksicht mit der Gründung auf diese Tunnelbauwerke zu nehmen.

#### Bauweise in den Kerngebieten

Die Bauweise ist mit mindestens 4 und höchstens 6 Geschossen der Umgebung und der notwendigen Randhöhe bei einem Platz dieser Größe angepasst. Eine niedrigere Bebauung erfüllt nicht die Anforderungen, die an eine Raumbegrenzung der großen Platzfläche Bahnhofsvorplatz bzw. der breiten Verkehrsstraße Mercatorstraße zu stellen sind. Zur Erhaltung einer durchgehenden Bauzeile, auch als Lärmschutz zur Autobahn, ist die geschlossene Bauweise festgesetzt.

Die südliche Bauzeile verfügt über ein Baugebiet das nicht vollständig überbaubar ist, die Bebauung ist hier in den Grenzen der Höchstwerte des § 17 BauNVO möglich. Diese in Höhe und Masse gestaffelte Bauform ist erforderlich, um den Ziel der mindestens 4-geschossigen Bauweise gerecht zu werden.

Die nördliche Bauzeile steht direkt innerhalb der gestalteten Platzfläche zwischen Königstraße und Portsmouthplatz. Die Höchstwerte des § 17 BauNVO sind in den Festsetzungen überschritten, die GFZ ist auf 4,0 festgelegt. Die Überschreitung ist aus besonderen städtebaulichen Gründen gerechtfertigt, um hier ein notwendige städtebaulich wirksames Gebäudevolumen zu erzielen, ist es erforderlich die Baukörper so auszubilden, dass sie mindestens in vier Vollgeschossen die relativ knappe Baugrenze ausfüllen. Dieses führt selbstverständlich zu einer Geschossflächenzahl von 4.

Die Vorhaben an der Mercatorstraße stehen im direkten Zusammenhang mit dem gesamten Projekt Hauptbahnhofsumfeld und sind Teil des Stadtbauens der Innenstadt Duisburgs. Das gesamte Vorhaben ist als Flächenrecycling in zentraler Innenstadtlage davon abhängig, dass diese Flächen kompakt und intensiv genutzt werden. Das Vorhaben steht im Gegensatz zu vielfach kritisierten Projekten in Randlagen, die

keine Impulse auf die Innenstädte einbringen können. Es erfüllt die Anforderungen an sparsamen Umgang mit dem Boden und die Entwicklung in Schwerpunkten des ÖPNV.

Beeinträchtigungen der Arbeitsverhältnisse sind nicht zu erwarten, die geringe Bautiefe ermöglicht eine umfassende Belichtung. Fassade und Bauteile müssen entsprechend den festgesetzten Lärmpegelbereichen ausgestaltet werden, die Innenraumwerte können eingehalten werden. Die Bedürfnisse des Verkehrs sind durch die Fachplanungen zur Erschließung und die Planfeststellung der A 59 berücksichtigt, Beeinträchtigungen sind nicht zu befürchten. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die Umweltverträglichkeitsuntersuchung in das Verfahren eingestellt und gewürdigt, negative Auswirkungen die dem Vorhaben entgegenstehen sind nicht zu erkennen.

#### **4.5 FREIRAUMPLANERISCHE ZIELVORSTELLUNGEN DER GESAMTPLANUNG**

Der Planbereich des Gesamtbebauungsplanes Nr. 1009 stellt einen wichtigen Teilraum im Rahmen der Freiraumkonzeption „Duisburg an den Rhein“ dar. Bei der Umsetzung dieser Grünvernetzung sind dabei die grünplanerischen Ziele der qualitätsvollen Vernetzung und die städtebaulichen Ansprüche an eine hochwertige und der zentralen Lage im Stadtraum entsprechende bauliche Entwicklung miteinander abzugleichen. Der Teilbereich des vorliegenden Bebauungsplanes 1009-A ist nur ein kleiner Baustein im Planungskonzept.

##### **4.5.1 Wesentliche Komponenten der Grünvernetzung**

Zentrale Achse der Grünvernetzung ist die in Nord-Süd-Richtung verlaufende, als baumbestandene Allee mit beidseitigen Grünstreifen und durchgehenden Geh- und Radwegen konzipierte „Magistrale“. Im Norden wird diese Achse für den Fuß- und Radwegeverkehr zum Innenstadtbereich einerseits durch die Fuß- und Radwegebrücke über die A 59 in das westlich der A 59 gelegene Stadtquartier im Bereich Curtiusstraße und von dort weiter über den „Grünen Ring“ nach Hochfeld angebunden. Zum anderen wird die Magistrale über Geh- und Radwege entlang der Koloniestraße und über die ebenfalls beidseitig mit Geh- und Radwegen ausgebaute, als Platanenbestandene Allee gesicherte Mercatorstraße mit dem durch die Überdeckung der A 59 erweiterten und gestalteten neuen Portsmouthplatz verknüpft. Dieser wiederum bindet den Planbereich 1009 A an die Innenstadtbereiche Königstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße an. Der Einmündungsbereich Mercator-/Koloniestraße wird durch eine Freiraumgestaltung im Baugebiet betont, die überbaubare Fläche wird entsprechend zurückverlegt. Es ist gleichzeitig vorgesehen, durch eine Umgestaltung der Straßenräume der Friedrich-Wilhelm-Straße und Mercatorstraße diese Straßenzüge durch eine qualitative Aufwertung für Fußgänger und Radfahrer zu attraktiveren.

Im südlich der Karl-Lehr-Straße geplanten Gewerbegebiet innerhalb des Planbereiches 1009 B wird die Konzeptidee „Arbeiten im Park“ verfolgt.



## 5. ERSCHLIESSUNG

### 5.1 HAUPTERSCHLIESSUNGSSYSTEM

#### Vorhandenes Planungsrecht

Seit Ende 1996 liegt für den Ausbau der A 59 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) der A 59 mit der A 40 und dem ab der Grunewaldbrücke bereits sechsstreifig ausgebauten Abschnitt ein Planfeststellungsbeschluss als planungsrechtliche Grundlage für den Ausbau vor. Der Planfeststellungsbeschluss sieht für den Ausbau eine durchgängige Vierspurigkeit der Hauptfahrbahnen mit durchlaufenden Beschleunigungs- bzw. Verzögerungsspuren vor (sogenannte Spursubtraktion und -addition). An den Anschlussstellen ist sie somit weiterhin zwischen den jeweiligen Ab- und Zufahrten lediglich zweispurig pro Richtung, Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist darüber hinaus die "Osttangente" als städtische Maßnahmen die östlich der City in Tieflage parallel zur A 59 verläuft.

#### Änderung der Rahmenbedingungen

Seit dem Planfeststellungsbeschluss hat es zwei wesentliche Vorgaben gegeben, die eine Änderung der Planung für den Ausbau der A 59 erforderlich machten. Das Bundesverkehrsministerium hat zum einen den Landesbetrieb Straßen NRW (vormals Landschaftsverband Rheinland) angewiesen, die A 59 abweichend vom Planungsprinzip der Spursubtraktion bzw. -addition mit drei durchgängigen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auszubauen. Zum anderen hat die Stadt Duisburg nach Überprüfung des geplanten Hauptverkehrsstraßennetzes und unter dem Aspekt der erforderlichen Investitionen den Bau der Osttangente aufgegeben (DS 6133 aus dem Jahr 1999).

#### Städtebauliche Entwicklung

Aufgrund der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung um den Hauptbahnhof mit besonderer Berücksichtigung des 37 ha großen Güterbahnhofgeländes wurde die Planung der Anschlussstellen Duisburg-Zentrum und Duisburg-Hochfeld überarbeitet. Die Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen wurde hierbei auf die im Rahmen des Handelsbereichs am Hauptbahnhof vorgesehene Nutzungsintensität und die sich daraus ableitende Verkehrserzeugung ausgerichtet.

Darüber hinaus besteht eine wesentliche städtebauliche Zielsetzung darin, die sich im Umfeld des Hauptbahnhofes entwickelnden Nutzungen eng mit der vorhandenen City zu verknüpfen, um die Voraussetzungen für eine positive städtebauliche Integration zu schaffen. Diese Zielsetzung wird in Form der Autobahnabdeckung unterstrichen und bei der weiteren Planung entsprechend dem gültigen Planfeststellungsbeschluss auch weiterhin berücksichtigt. Die vorgesehene Verkehrsberuhigung der Mercatorstraße im Abschnitt zwischen Friedrich-Wilhelm-Straße und Königstraße wird die Anbindung für Fußgänger noch weiter optimieren.

#### Bergisch-Märkische Hochfeldbahn

Mit dem Bau der Importkohleumschlaganlage durch Duisport am Rheinufer in Hochfeld besteht die Möglichkeit, mit einer Ergänzung der Gleisanlagen (Umfahrungsgleis) die Gleiserschließung der entlang des Außenhafens ansässigen Betriebe bis hin zu den Stadtwerken sicherzustellen. Dies ermöglicht zum Einen die Aufgabe des nördlichen Astes der Bergisch-Märkischen Hochfeldbahn mit der Realisierung der sich hieraus ergebenden städtebaulichen Chancen ("Grüner Ring") und zum Anderen den Verzicht auf die Erneuerung des Eisenbahnbrückenbauwerkes über die A 59 im Zuge des Autobahnausbaus.

Die Planung für den Ausbau der A 59 berücksichtigt die Aufgabe des nördlichen Gleises und den Verzicht auf das Brückenbauwerk. Die Aufgabe des Nordastes der Bergisch-Märkischen Hochfeldbahn stellt gleichzeitig die Voraussetzung zum Bau der AS Duisburg-Hochfeld in der vorgesehenen Form dar.

#### Planfeststellung zur A 59

Das Verfahren zur Planfeststellung der A 59 läuft derzeit. Die Planungen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

#### Mercatorstraße

Mit der DS 6133 vom 04.02.1999 hat der Rat der Stadt bei dem Beschluss über den Verzicht der Osttangente sich gleichzeitig dafür ausgesprochen, den Straßenzug Mercator-, König- und Saarstraße als städtische Hauptverkehrsstraße zu erhalten.

Mit dem großflächigen Handelsbereich und dessen räumlicher Verknüpfung mit der heutigen Duisburger City wird die Mercatorstraße eine demgegenüber geänderte und für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr reduzierte Bedeutung haben.

Die fußläufigen Beziehungen zwischen der heutigen City um dem Entwicklungsgebiet auf den ehem. Güterbahnhofsflächen queren die Mercatorstraße. Die Attraktivität dieser Verknüpfung wird durch eine geeignete Umplanung (Verkehrsberuhigung) der Mercatorstraße optimiert. Über die Mercatorstraße verkehren fast alle Buslinien der Duisburger Innenstadt. Die Umplanung beachtet diesen Aspekt.

### **5.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr**

Der Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln ist durch die unmittelbare Nachbarschaft des Hauptbahnhofes gegeben. Auch die Straßenbahnlinien sind mit dem U-Bahnhof am Hauptbahnhof noch zu Fuß zu erreichen. Eine Vielzahl an Buslinien sind über die Haltestelle am östlichen Ende der Friedrich-Wilhelm-Straße von dem nördlichen Plangebiet erreichbar.

### **5.1.3 Fahrrad- und Fußgängerverkehr**

Durch die Überdeckung der A 59 zwischen dem Empfangsgebäude Hauptbahnhof und Königstraße soll eine fußläufige Anbindung an die Innenstadtbereiche Königstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße erreicht werden.

Im Rahmen der Planfeststellung der A 59 ist auch eine Überführung für Rad- und Fußgängerverkehr über die Autobahn in die westliche Mercatorstraße vorgesehen - etwa in Höhe der Eisenbahnbrücke über die Autobahn zur Kölner Straße hin.

## **5.2 ERGEBNISSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNG<sup>7</sup> FÜR DEN GESAMTBEREICH 1009 – DELLVIERTEL -**

Im Rahmen der Aufstellung des B-Planes 1009 - Dellviertel - und der dafür notwendigen FNP-Änderung 5.30 I – Innenstadt - ist das künftige Verkehrsaufkommen der im B-Plan-Gebiet vorgesehenen Nutzungen prognostiziert und dessen Abwicklung innerhalb des Gebietes und die Auswirkungen im umgebenden Straßennetz überprüft worden. Darüber hinaus wurden weitere strukturelle und infrastrukturelle Rahmenvorgaben in die Prognoseberechnungen einbezogen, so auch das Projekt Urbanum (heute CityPalais) sowie das Projekt Forum.

Das B-Plan-Gebiet teilt sich in Teilbereiche auf, die wiederum in teilweise mehrere Teilflächen unterteilt werden. Anhand von Ansätzen aus dem Heft 42 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung wird das Verkehrsaufkommen für die jeweiligen Teilflächen und die jeweiligen Nutzergruppen unter Berücksichtigung von Kopplungs- und Verbundeffekten berechnet. Für die heute bereits genutzten Teilflächen wird kein weiteres Verkehrsaufkommen unterstellt.

Insgesamt ergeben sich aufgrund des gesamten B-Plan-Gebietes 1009 rd. 47.200 Kfz-Fahrten pro Tag, die sich auf das umgebende Straßennetz verteilen. In der maßgeblichen Spitzenstunde finden hiervon rd. 2.400 Kfz-Fahrten im Zielverkehr und rd. 2.900 Kfz-Fahrten pro Tag im Quellverkehr statt.

Durch diese zusätzlichen Verkehre steigt die Verkehrsbelastung im umgebenden Straßennetz gegenüber der Prognose ohne die B-Plan-Gebiete teilweise erheblich an. Besonders betroffen sind hiervon die unmittelbar angrenzende Koloniestraße sowie die Bundesautobahn A 59. Aber auch die Düsseldorfer Straße und das die Innenstadt umgebende Straßennetz werden mehr belastet.

Die Knotenpunkte innerhalb des B-Plan-Gebietes sind alle nach dem bisher vorgesehenen Ausbauzustand zur maßgeblichen Spitzenstunde ausreichend leistungsfähig. Gleiches gilt für den Autobahnabschnitt der A 59 zwischen Architektur & Stadtplanung Hochfeld und AS Duissem. Zusätzlich wurden im Umfeld des B-Planes weitere siebzehn Knotenpunkte hinsichtlich der Leistungsfähigkeit überprüft. Die Auswahl dieser Knotenpunkte wurde durch einen Vergleich der relativen Veränderungen zwischen Prognose mit und Prognose ohne die B-Plan-Verkehre innerhalb des Innenstadtbereiches und unter Beachtung der absoluten Höhe der Verkehrsbelastung vorgenommen.

---

<sup>7</sup> Verkehrsuntersuchung zur Änderung des FNP Nr. 5.30 I Innenstadt und Aufstellung des B-Planes Nr. 1009 Dellviertel, Spiekermann Beratende Ingenieure, Düsseldorf, Sept.04

Von diesen siebzehn Knotenpunkten sind mit Ausnahme von drei Knoten alle ausreichend leistungsfähig. Die Ausnahme bilden die Knotenpunkte Kremerstraße / Mercatorstraße / Düsseldorfer Straße und Stapeltor / Philosophenweg / Kardinal-Galen-Straße / Pulverweg, die nur mit zusätzlichen Ausbaumaßnahmen leistungsfähig werden, sowie der Knotenpunkt Steinsche Gasse / Friedrich-Wilhelm-Straße, der mit dem heutigen Ausbauzustand ausreichend geringe Wartezeiten aufweist, aber aufgrund der hohen Linksabbiegeströme in der Friedrich-Wilhelm-Straße der hier vorhandene Fußgängerüberweg im Zuge der Fußgängerzone Sonnenwall überstaut wird. Die hier gewünschte Fahrstreifenreduzierung in der Steinschen Gasse ist aufgrund der notwendigen Rückstaulängen und der sich ergebenden Mindestlängen für die zweistreifigen Knotenausfahrten zwischen den einzelnen Knotenpunkten nicht möglich.

Die kritischen Knotenpunkte sind bereits durch die Prognose-Belastung ohne die Verkehre des B-Plan-Gebietes nicht ausreichend leistungsfähig. Auch hier müssen die vorgeschlagenen Maßnahmen bereits vorgesehen werden, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu erhalten.

Die Entwicklung des Gesamtbereiches wird nach und nach erfolgen, so dass sich auch die Verkehrsbelastung erst sukzessive erhöhen wird. Zudem unterstellen die durchgeführten Leistungsfähigkeitsprüfungen eine Realisierung aller geplanten Maßnahmen im Innenstadtbereich. Somit sind für eine Entwicklung des Gesamtbereiches die vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen keine Voraussetzungen, sondern geben einen Hinweis darauf, dass diese Knoten hinsichtlich ihrer Belastungen entsprechend der sich künftig ergebenden Entwicklungen überprüft und ggf. ausgebaut werden sollen.

### **5.3 VERKEHRSFLÄCHE BESONDERER ZWECKBESTIMMUNG „BAHNHOFSVORPLATZ“**

Der Bahnhofsvorplatz ist wichtiges Bindeglied zwischen den Fußgängerbereichen der Königstraße, der umgestalteten Mercatorstraße und dem neuen Entwicklungsbereich Hauptbahnhof/ehemaliger Güterbahnhof. Die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung unterstreicht diesen besonderen Charakter, der eher einer Fußgängerzone entspricht, als einem konventionellen Bahnhofsvorplatz mit Verteilerfunktion unterschiedlicher Verkehrsarten.

Der Bahnhofsvorplatz soll entsprechend der durch den Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbes vorgeschlagenen Lösung gestaltet werden. Der Platz ist in seiner Konzeption auch als innerstädtische Veranstaltungsfläche für vielfältige Aktivitäten und „Events“ gedacht.

Der Bebauungsplan 1009-A sichert nur einen kleinen Teil dieser Verkehrsfläche.

### **5.4 RUHENDER VERKEHR**

In allen Baugebieten müssen die notwendigen und geplanten Stellplätze innerhalb der Baugrundstücke nachgewiesen werden. Art und Umfang ist zur Zeit nur ungefähr bekannt. Bei der Dimensionierung der Hauptverkehrsstraße sind entsprechend der

maximal ausgewiesenen Nutzungsflächen angenommen Verkehrsmengen und daraus folgende Anbindungen berücksichtigt worden.

## **5.5 VERBOT DER ZU- UND AUSFAHRT**

In den Bereichen der Zu- und Abfahrten der Anschlussstellen der Autobahn und der Verknüpfung mit der Koloniestraße sind in Abstimmung mit der Planfeststellung Zu- und Ausfahrten zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ausgeschlossen.

## **6. VER- UND ENTSORGUNG**

### **6.1 SCHMUTZWASSERENTSORGUNG UND REGENWASSERENTSORGUNG**

Der Gesamt-B-Plan Nr. 1009 liegt im Grenzbereich des Einzugsbereichs der Kläranlagen Kasslerfeld und Hochfeld und wird in der Regel im Mischsystem entwässert. Die beiden Einzugsgebiete werden jedoch durch den verrohrten Dickelsbach durchkreuzt, wodurch in Teilbereichen eine Regenwasserkanalisation mit einer Direkteinleitung in den Dickelsbach besteht. Die Kläranlage Kasslerfeld wird durch den Ruhrverband betrieben und die Kläranlage Hochfeld wird durch die Wirtschaftsbetriebe Duisburg betrieben.

Die bereits heute versiegelten Flächen westlich der A 59 sind an die öffentliche Kanalisation in der Mercatorstraße angeschlossen. Für die Entwässerung der A 59 besteht eine eigene Entwässerung, welche sich im Eigentum des Landes NRW befindet. Die dort anfallenden Regenwassermengen werden an definierten Übergabestellen in die öffentliche Kanalisation eingeleitet und sind im Planfeststellungsverfahren festgesetzt worden.

#### **6.1.1 Baugebiet entlang der Mercatorstraße im Einzugsgebiet der Kläranlage Kasslerfeld**

Die MK-Gebiete an der Mercatorstraße hatten bereits vor der Gesetzesregelung des § 51 a Landeswassergesetz Baurechte (Stichtag 1.1.1996), sie gelten daher als Altanschlussgebiete ohne Versickerungsverpflichtung. Zudem sind diese Gebiete bereits in dem Generalentwässerungsplan hydraulisch erfasst.

Diese Gebiete sollen demnach über den vorhandenen Mischwasserkanal (DN 400) im Bereich der Mercatorstraße im Mischsystem entwässert werden.

### **6.2 TELEKOMMUNIKATION**

Die Versorgung erfolgt ebenfalls über die Ausweitung vorhandener Netze innerhalb des öffentlichen Straßenraums. Die Leitungsträger sind im Rahmen der Erschließungsmaßnahmen abzustimmen.

### **6.3 EMPFEHLUNGEN DES STAATLICHEN KAMPFMITTELRÄUMDIENSTES (BEZ.-REG. D'DORF)**

Eine Auswertung war nicht möglich. Aus diesem Grunde sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Sollten Kampfmittel gefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Erdarbeit einzustellen und umgehend der Kampfmittelräumdienst zu benachrichtigen.

Vor dem Beginn von Bauarbeiten sind die zur Überbauung oder zur Ausschachtung vorgesehenen Teilflächen mit ferromagnetischen Sonden zu überprüfen. Vor Durchführung evtl. erforderlicher größerer Bohrungen (z.B. Pfahlgründungen) sind Probebohrungen (70- max. 100 mm Durchmesser) zu erstellen, die ggf. mit Kunststoff- oder Nichtmetallrohren zu versehen sind und danach mit ferromagnetischen Sonden zu überprüfen sind. Sämtliche Bohrarbeiten sind mit Vorsicht durchzuführen. Sie sind sofort einzustellen, sobald im gewachsenen Boden auf Widerstand gestoßen wird. In diesem Fall ist umgehend der staatliche Kampfmittelräumdienst zu benachrichtigen.

### **6.4 BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF, DEZERNAT 59 -LUFTVERKEHR-**

Das Plangebiet liegt außerhalb eines Bauschutzbereiches eines zivilen Flugplatzes, es ist von § 14.1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) betroffen. Belange der zivilen Luftfahrt werden ab einer Bauhöhe von 100 m über Grund berührt.

Für das Plangebiet beträgt die zustimmungs- bzw. genehmigungsfreie Höhe ca. **130,00 m über NN (100 m über Grund)**.

Im Bebauungsplan wird folgender Hinweis aufgenommen:

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

## **7. DENKMALSCHUTZ**

### **7.1 BAUDENKMALE INNERHALB DES PLANBEREICHES**

Es befinden sich keine Baudenkmale im Geltungsbereich.

### **7.2 BAUDENKMALE BZW. DENKMALWERTE GEBÄUDE / ANLAGEN IM UNMITTELBAREN UMFELD DES PLANBEREICHES**

#### **7.2.2 Mercatorstraße 22-24 (Industrie- und Handelskammer einschließlich Brunnen)**

Das Gebäude der Industrie- und Handelskammer befindet sich westlich des Plangebietes gegenüber dem Hauptbahnhof und wird einschließlich Brunnen als denkmalwert betrachtet. Eine Eintragung in die Denkmalliste ist bislang nicht erfolgt.

#### Beschreibung des Gebäudes

Fünfstöckiges Ziegelsteingebäude auf Eckgrundstück mit flachem Walmdach und Querriegel. EG durch Schaufenster im Eckbereich Mercatorstraße / Friedrich-Wilhelm-Straße gekennzeichnet, im übrigen EG-Bereich durch Fenster ähnlicher Größe jedoch mit anderer Gliederung. Den oberen Abschluss des EG bildet ein stark vorkragendes Gurtgesims. Das 3. und 5. OG wird jeweils durch Fensterbänder mit schmalen hochrechteckigen Fenstern charakterisiert, das 3. und 4. OG durch eine Reihung etwas breitere Fenster. Der Eingangsbereich ist gekennzeichnet durch einen Mauerrücksprung über mehrere Achsen im EG und 1. OG. Dort wird die Betonung der Horizontalen aufgegeben und mittels Säulen, die über zwei Stockwerke aufragen, die Vertikale hervorgehoben. Diese Betonung der Vertikale findet sich in der Seitenwand zur Friedrich-Wilhelm-Straße wieder. Dort befinden sich anstelle der Fensterreihung im 3. und 4. OG geschosswesammenfassende vertikale Fenster-schlitzte. Vor dem Gebäude befindet sich ein mit Anker versehener Brunnen, der zeitgleich mit dem Bau erstellt wurde.

Der qualitätsvolle Bau der IHK, Mercatorstraße 22-24, der die Büro-Architektur zu Beginn der 1950er Jahre repräsentiert sowie der vor dem Gebäude befindliche Brunnen sind bedeutend für die Geschichte der Stadt Duisburg. Als Gegenüber des Bahnhofes verweisen sie zugleich auf die Bedeutung Duisburgs als Industrie- und Hafenstandort. Sie sind erhaltenswert aus architekturgeschichtlichen und städtebaulichen Gründen. Ihre Erhaltung ist von öffentlichen Interesse.

#### Berücksichtigung des Gebäudes im Bebauungsplan

Das Gebäude der Industrie- und Handelskammer befindet sich außerhalb des Bebauungsplan-Bereiches und wird durch dessen Festsetzungen nicht unmittelbar betroffen.

Die entlang der Mercatorstraße nördlich der Einmündung der Friedrich-Wilhelm-Straße geplante MK-Bebauung nimmt die Höhenentwicklung des Gebäudes der Industrie- und Handelskammer auf. Die südliche Gebäudekante dieser geplanten Neubebauung setzt die nördliche Raumkante des Vorplatzes der IHK in Richtung Bahnhofsvorplatz fort. Zusammen mit der geplanten Verkehrsberuhigung der Mercatorstraße im Abschnitt nördlich der Einmündung Friedrich-Wilhelm-Straße und der Neugestaltung und Aufwertung des Portsmouthplatzes wird damit eine optimale städtebauliche Einbindung des Gebäudes der IHK und seines Vorplatzes erreicht.

### 7.3 BODENDENKMALE

Bodendenkmale sind im Geltungsbereich nicht bekannt und durch die starken Bodenveränderungen und Anschüttungen der Vergangenheit auch nicht zu erwarten.

Dennoch ist in den Bebauungsplan folgender Hinweis aufgenommen worden. Sollten bei den Bodenarbeiten archäologische Bodenfunde wie Keramik, Glas, Metallge-

genstände, Knochen o.ä. und archäologische Bodenbefunde wie Verfärbungen des Bodens, Mauern oder Zeugnisse tierischen oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit auftreten, sind diese Entdeckungen gem. § 15 Denkmalschutzgesetz unverzüglich der Unteren Denkmalpflege der Stadt Duisburg oder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Xanten, anzuzeigen.

## 8. FLÄCHENBILANZ ZUM BEBAUUNGSPLAN

Kerngebiete	1,0 ha
Verkehrsflächen	1,7 ha
Gesamtfläche	2,7 ha

## 9. BODENORDNUNG, KOSTEN, FINANZIERUNG

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich. Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches sind im Eigentum der Stadt Duisburg oder der Vorhabenträger. Die Eigentumsverhältnisse zur Realisierung der Ausbauplanung der A 59 sind im Rahmen der Planfeststellung geregelt.

Für die Ausbaumaßnahmen der A 59 und ihrer Anschlüsse trägt die Stadt Duisburg anteilige Kosten. Die Hauptverkehrsstraße wird durch die Stadt Duisburg erstellt. Die entsprechenden Kosten sind in die Haushaltsplanung der Stadt Duisburg eingestellt.

## 10. UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

### 10.1 VERFAHREN DER UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Entsprechend der Anlage zu § 3 UVPG ist für Bebauungspläne die großflächige Entwicklungen festlegen und damit für den Gesamtbereich des Bebauungsplanes 1009 – Dellviertel, eine unselbständige Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens notwendig. Diese UVP ist durch Fachgutachter in Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Fachämtern erstellt worden, ihre Ergebnisse sind in die Bauleitplanverfahren eingeflossen.

Die UVP hat die Auswirkungen des Planes einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu erfassen, zu beschreiben und zu bewerten auf:

- Menschen,
- Tiere und Pflanzen
- Boden
- Wasser
- Luft
- Klima
- Landschaft
- Kultur- und sonstige Sachgüter

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen der Vorhaben bzw. Bebauungsplaninhalte auf die Umweltschutzgüter zu er-



mitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Sie gibt Empfehlungen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen von Menschen und Naturhaushalt.

Die UVP ist frühzeitig im Planungsprozess integriert, um durch die Feststellung und Beurteilung von möglicherweise erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt durch das Vorhaben auf Planungsinhalte einwirken zu können. Die unselbständige UVP hat unter Einbeziehung der Öffentlichkeit und Beachtung der Verfahrensschritte nach UVP-Gesetz zu erfolgen. Im Rahmen des Bebauungsplanes erfolgt die Einbeziehung der Öffentlichkeit durch die frühzeitige Bürgerinformation gem. § 3 (1) BauGB und die Auslegung gem. § 3 (2) BauGB. Die berührten Träger öffentlicher Belange sind ebenfalls frühzeitig gem. § 4 (1) BauGB eingebunden. Die Ergebnisse der UVP sind bei der notwendigen Abwägung der öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen.

## **10.2 AUSWIRKUNGEN GEMÄSS UVP, EMPFEHLUNGEN UND FESTLEGUNGEN IM BEBAUUNGSPLAN**

Der Umweltbericht zur UVP wird vollständig als Teil B dieser Begründung aufgeführt.

Zusätzlich sind im Folgenden die mögliche Auswirkungen sowie die daraus resultierenden Festlegungen in der städtebaulichen Planung und im Bebauungsplan angeführt.

### **10.2.1 Auswirkungen auf Böden**

Die Flächen des Planbereichs sind versiegelt bzw. durch anthropogen veränderte und belastete Böden gekennzeichnet. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes kommt es zu einer erheblichen Neuversiegelung mit nachhaltigem Verlust der Bodenfunktionen. Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen besitzen auf den versiegelten Flächen eine untergeordnete Rolle.

#### Altlasten

Im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplanes wurden die Ergebnisse aller für das Gebiet vorhandenen Grundwasser-, Boden- und Bodenluftuntersuchungen und die geologischen Verhältnisse zusammengefasst und datentechnisch nach Untersuchungsumfang, Art und Mächtigkeit der Anschüttungen sowie Art- und Tiefenlage erheblicher Bodenverunreinigungen ausgewertet.

Auf Basis der Umweltdokumentation wurde in Abstimmung mit dem Amt für kommunalen Umweltschutz 9 zusätzliche Grundwassermessstellen errichtet und ein Grundwassermonitoring an 22 Messstellen ausgeführt. Ein Grundwassergleichenplan wurde erstellt.

Hierbei ergaben sich an 2 Messstellen außerhalb des Bebauungsplangebietes erhöhte Gehalte an leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen (LHKW) im Grundwasser, die aber nicht auf das Bebauungsplangebiet zurückzuführen sind. Im Abstrom einer Altlast wurden erhöhte aber nicht sanierungsbedürftige Gehalte an Benzol ermittelt. Im Abstrom einer anderen Fläche wurden leicht erhöhte Gehalte an

PAK nachgewiesen. Diese Flächen werden im Rahmen des vorgesehenen Gesamt-Grundwassermonitoring mit überwacht.

### 10.2.2 Auswirkungen auf das (Grund-)Wasser

Aufgrund des geplanten hohen Versiegelungsgrades und der Belastung vorhandener Böden erscheint eine Versickerung gem. § 51 a WHG nur in Einzelfällen nach Prüfung möglich. Im Regelfall erfolgt eine Rückhaltung und gedrosselte Ableitung des Niederschlagswasser in die Kanalisation. Die Auswirkungen einer verringerten Grundwasserneubildung auf den Grundwasserstand werden als gering betrachtet. Durch aktuell bereits hohen GW-Flurabstand ist keine erhebliche Veränderung der Standortbedingungen für Pflanzen zu erwarten. Trinkwassergewinnungsgebiete befinden sich weder im Untersuchungsgebiet, noch im Bereich der Grundwasserfließrichtung. Im Bereich belasteter Böden verringert die Versiegelung die potenzielle Auswaschungsgefahr von Schadstoffen.

### 10.2.3 Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene

Innerhalb einer luftklimatischen Studie sind die Auswirkungen der Errichtung von Gebäuden innerhalb des Gesamtplanbereichs hinsichtlich der Durchlüftung der angrenzenden Stadtquartiere abgeschätzt worden. Dazu wurde die geplante Gebäudestruktur (Anordnung von Baufeldern und Bauhöhen) analysiert. Ergänzend wurde eine numerische Windfeldberechnung für eine beispielhafte Luftanströmung aus der im vorliegenden Fall relevanten Richtung Süden durchgeführt. Damit konnte gezeigt werden, dass in den verbleibenden Bereichen ohne nennenswerte Strömungshindernisse in Nord-Süd-Richtung (Eisenbahn- / Autobahntrasse) auch bei Umsetzung der Planung in etwa die gleichen Windgeschwindigkeiten vorliegen wie ohne Planung.

Ergebnis der Studie ist, dass davon ausgegangen werden kann, dass sich für die angrenzenden Stadtquartiere geringfügig ungünstigere Durchlüftungs- und Luftaustauschverhältnisse bei Wetterlagen mit Windrichtungen aus südlichen und südwestlichen Richtungen ergeben, da die Breite der unbebauten Fläche zur Anströmung vermindert wird. Diese Effekte sind aber von geringer Bedeutung, da die verbleibenden unverbauten Bereiche ausreichend breit sind und die geplanten Gebäudebänder durch eine Nord-Süd-Ausrichtung strömungstechnisch günstig orientiert sind. Insbesondere die verbleibende Bahntrasse stellt nach wie vor eine wirksame Luftleitlinie dar.

### 10.2.4 Auswirkungen durch Luftschadstoffe

Zur Feststellung der möglichen Auswirkungen durch Luftschadstoffe ist auf Basis der ermittelten Verkehrsmengen der Gesamtplanung B- Plan 1009 ein Luftschadstoffgutachten<sup>8</sup> erstellt worden, das zu folgenden Ergebnissen kommt:

<sup>8</sup> Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan 1009 - Dellviertel- der Stadt Duisburg mit geplantem Projektvorhaben MultiCasa, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Sept. 2004

Die prognostizierten Benzolimmissionen sind an den betrachteten Untersuchungspunkten (Wohnbebauung) sehr viel geringer als der Wert von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel, den die 22. BImSchV bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen als Grenzwert bezeichnet. Die prognostizierten Rußimmissionen sind an den betrachteten Untersuchungspunkten geringer als  $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel. Damit gibt es dort keine Überschreitungen des Prüfwertes nach 23. BImSchV von  $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel.

Bezieht man die Immissionen auf ihre jeweiligen Grenzwerte bzw. Prüfwerte, dann stellen sich der  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert und die  $\text{PM}_{10}$ -Immissionen als die Schadstoffkomponenten heraus, deren Immissionen dem jeweils zugehörigen Beurteilungswert am nächsten kommen.

Es sind Untersuchungspunkte definiert, die den in der schalltechnischen Untersuchung betrachteten Immissionsorten für „bestehende schutzbedürftige Gebäude“ entsprechen. Für diese Untersuchungspunkte sind die Immissionen berechnet.

Die prognostizierten 98-Perzentilwerte der  $\text{NO}_2$ -Immissionen bleiben deutlich unter  $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . An den Gebäudefassaden gibt es keine Überschreitungen des Prüfwertes von  $160 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . An keinem der betrachteten, beurteilungsrelevanten Untersuchungspunkte treten Überschreitungen des Äquivalentwertes EG-RL von  $130 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei den 98-Perzentilwerten auf. Der Wert, den die 22. BImSchV bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen als Grenzwert für die  $\text{NO}_2$ -Kurzzeitbelastung bezeichnet wird somit eingehalten.

Die Jahresmittel der für 2015 prognostizierten  $\text{NO}_2$ -Immissionen unterschreiten an den ausgewählten Untersuchungspunkten den Wert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die höchsten  $\text{NO}_2$ -Immissionen treten an den Untersuchungspunkten 02 und 11 mit  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel auf. Der Untersuchungspunkt 02 liegt an der Mercatorstraße westlich der A 59. Der Untersuchungspunkt 11 liegt südlich der Karl-Lehr-Straße unmittelbar westlich der A 59. Die  $\text{NO}_2$ -Immissionen sind als erhöht bis hoch einzustufen.

Die für die Prognose 2015 ermittelten  $\text{PM}_{10}$ -Immissionen unterschreiten an den betrachteten Untersuchungspunkten den Wert für das Jahresmittel von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  deutlich. An den ausgewählten Untersuchungspunkten wird mit  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bis  $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel der Äquivalentwert EG-RL unterschritten bzw. gerade erreicht. Damit sind an den betrachteten Untersuchungspunkten keine Überschreitungen der maximalen Anzahl von  $\text{PM}_{10}$ -Tagesmittel größer als  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zu erwarten.

Die flächenhaften Darstellungen der für die Prognose 2015 ermittelten  $\text{NO}_2$ - und  $\text{PM}_{10}$ -Immissionen zeigen deutlich die immissionsmindernde Wirkung (Abschirmung) der Bebauung und der geplanten Lärmschutzwände an der A 59 in den Untersuchungsbereichen nördlich der Karl-Lehr-Straße.

Im Vergleich von Planfall 2 (zusätzliche Bebauung zwischen der Mercatorstraße und der A 59) zum Planfall 1 sind die Immissionen in der Mercatorstraße höher. Die Immissionen an den Gebäuden an der Mercatorstraße bleiben aber unter den Werten, die die 22. BImSchV bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen als Grenzwert bezeichnet.

Fazit

Bezieht man die Immissionen auf ihre jeweiligen Grenzwerte bzw. Prüfwerte, dann stellen sich der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert und der PM10-Kurzzeitwert als die sensitivsten Schadstoffkomponenten heraus. Die Immissionssituation im Untersuchungsgebiet wird v.a. geprägt durch die Emissionen auf der A 59.

Die ermittelten Benzol- und Rußimmissionen unterschreiten die Werte, die die 22. BImSchV bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen als Grenzwerte bezeichnet und die Prüfwerte der 23. BImSchV deutlich. Hinsichtlich der lufthygienischen Bewertung sind sie nicht bedeutsam.

Die Immissionsberechnungen ergeben im Nahbereich der stark befahrenen A 59 teilweise hohe Schadstoffbelastungen. Außerhalb des B-Plan-Gebietes unterschreiten die NO<sub>2</sub>-Immissionen an den betrachteten Untersuchungspunkten die Werte, die die 22. BImSchV bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen als Grenzwerte bezeichnet. Der Wert für das PM10 Jahresmittel wird an diesen Untersuchungspunkten ebenfalls eingehalten. Der Äquivalentwert EG-RL für die maximalen PM10-Tagesmittel wird an diesen Untersuchungspunkten unterschritten bzw. erreicht, so dass die Einhaltung PM10-Wertes für die maximalen Tagesmittelwerte nach 22. BImSchV angenommen werden kann.

Die Prognose der PM10-Emissionen und -Immissionen ist mit Unsicherheiten behaftet. Daher besitzen die bezüglich PM10 getroffenen Aussagen nicht die gleiche Güte wie diejenigen hinsichtlich der anderen Schadstoffe. Das angewandte Modell stellt jedoch den aktuellen Stand der Technik dar, eine alternative, qualitativ vergleichbare oder höherwertigere Methode ist derzeit nicht verfügbar.

Aus lufthygienischer Sicht bestehen, bezogen auf die Werte, die die 22. BImSchV bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen als Grenzwert bezeichnet, gegen die Realisierung der Gesamtplanung und deren verkehrsbedingte Auswirkungen auf die Luftschadstoffe bei Beachtung der o.g. Empfehlungen keine Einwände. Bezüglich der durch die Modellrechnungen prognostizierten Immissionen oberhalb der Grenzwerte ist zu prüfen, inwieweit die Aufenthaltsdauer von Personen an den betroffenen Untersuchungspunkten die Standortkriterien der 22. BImSchV hinsichtlich der Dauer der Immissionseinwirkung erfüllt. Gefordert ist ein Zeitraum, ... „der der Mittelungszeit des Grenzwertes Rechnung trägt“.

#### Ergebnisse Prognose 2010

Auch in der Prognose 2010 sind die Benzol- und die Rußimmissionen an den betrachteten Untersuchungspunkten deutlich geringer als die jeweiligen Beurteilungswerte. Die 98-Perzentilwerte der NO<sub>2</sub>-Immissionen unterschreiten ebenfalls deutlich den Äquivalentwert EG-RL. Die NO<sub>2</sub>- und die PM10-Immissionen in der Prognose 2010 sind aufgrund der höheren Emissionsfaktoren der Fahrzeuge im Jahr 2010 etwas höher als in der Prognose 2015. Die räumliche Verteilung der Schadstoffe ist aber die gleiche. An den betrachteten Untersuchungspunkten außerhalb des B-Plangebietes sind die Immissionen z.T. erhöht bis hoch, aber es werden dort keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt.

Die Beurteilung der Planfälle in der Immissionsprognose 2010 deckt sich weitgehend mit der o.a. Beurteilung Immissionsprognose 2015. Da die Immissionen generell höher sind, sind die festgestellten Grenzwertüberschreitungen deutlicher.

#### Festlegungen im Bebauungsplan

Für einige Teilflächen von öffentlichen Verkehrsflächen und eine Teilfläche der Verkehrsfläche besondere Zweckbestimmung „Bahnhofsvorplatz“ prognostiziert das Gutachten Werte, die über denen liegen, die die 22. BImSchV bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen als Grenzwert bezeichnet. Es ist davon auszugehen, dass sich in diesen Bereichen der Verkehrsflächen (Gehwege) niemand länger und dauerhaft aufhalten wird, wie es der zeitliche Bezug des Grenzwertes (Tagesmittelwert) festlegt. Eine Gefährdung ist nicht gegeben.

Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Bahnhofsvorplatz“ sind Veranstaltungen oder Sondernutzungen möglich, die einen längeren Aufenthalt von Menschen beinhalten. Für diese genehmigungspflichtige Sondernutzungen ist im Einzelfall der Nachweis zu führen, dass hier keine Überschreitung der Werte erfolgt, die über denen liegen, die die 22. BImSchV bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen als Grenzwert bezeichnet.

#### **10.2.5 Auswirkungen auf Flora und Fauna**

Der Eingriff im Planbereich durch die geplanten Festsetzungen besteht in einer Versiegelung, die einen Verlust von geringwertigem Lebensraum darstellt. Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen besitzen eine untergeordnete Rolle.

#### **10.2.6 Auswirkungen auf den Menschen durch Lärm**

Für die Aufstellung des Gesamt-Bebauungsplanes Nr. 1009 - Dellviertel - der Stadt Duisburg wurde eine schalltechnische Untersuchung<sup>9</sup> bezüglich Immissionen aus Verkehrsrgeräuschen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangebietes vorgenommen. Weiterhin wurde eine Betrachtung der gewerblichen Geräuschimmissionen an benachbarten schutzbedürftigen Nutzungen durchgeführt. Die Ergebnisse der Untersuchungen stellen sich wie folgt dar:

##### Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an bestehender Bebauung durch die Aufstellung des B-Plans Nr. 1009 – Dellviertel -und die Realisierung des Handelsbereiches:

Insgesamt sind sämtliche Bereiche im Umfeld des Plangebietes als stark lärmvorbelastete innerstädtische Bereich in unmittelbarer Nähe von Hauptverkehrswegen anzusehen.

Durch die Realisierung des großflächigen Handelsbereich am Hauptbahnhof sowie weiterer Nutzungen innerhalb des gesamten Plangebiets 1009 erhöhen sich auch die Verkehrsmengen auf bestehenden Straßen, insbesondere der BAB 59. Zur Bestim-

<sup>9</sup> Peutz Consult GmbH Beratende Ingenieure Düsseldorf, VL 6201-1, 01.09.04

mung der daraus resultierenden Zunahme der Immissionen an bestehenden Gebäuden außerhalb des Planungsgebietes wurde eine Untersuchung der Verkehrslärmimmissionen aus Straßen und Schienenverkehr durchgeführt.

Betrachtet wurde einerseits der Prognose Mit-Fall, das heißt die zukünftige bauliche und verkehrliche Situation nach Umsetzung aller vorgesehenen Planungen, im Prognosejahr 2015. Verglichen wurde dieser Fall mit dem Prognose Ohne-Fall, das heißt der Situation ohne Berücksichtigung des Bebauungsplanes (mit den Auswirkungen der Änderungsplanfeststellung der BAB 59), ebenfalls für das Jahr 2015. Aus den Differenzen der beiden Szenarien wurden die zusätzlichen Immissionen ermittelt.

Ergebnis hierbei war, dass an den nächstgelegenen Gebäuden an der Ostseite des Plangebietes geringfügige Erhöhungen der Immissionspegel aus Verkehrsgeräuschen von bis zu ca. 0,4 dB(A) tags / nachts entstehen werden. Nördlich der Koloniestraße im Bereich der Kreuzung Mercatorstraße betragen die Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen ca. 1 dB(A) tags / ca. 1,5 dB(A) nachts.

Für den weiteren Untersuchungsraum im Umfeld des Gesamtplangebiets 1009 wurden zusätzlich die schalltechnischen Auswirkungen der Änderungen der Verkehrsmengen durch einen Vergleich der Schallemissionen repräsentativer Straßenabschnitte zwischen Ohne-Fall und Mit-Fall global bewertet. Auch im weiteren Umfeld liegen weitgehend mäßige Erhöhungen der Emissionsschallpegel von meist ca. 0,5 dB(A) bis 1 dB(A) tags / nachts vor. Dies gilt auch für die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen, bei denen bereits eine deutliche Lärmvorbelastung vorhanden ist. Deutlichere Erhöhungen der Schallemissionen von bis zu ca. 1,8 dB(A) tags / nachts liegen nur für einzelne schwach befahrene Straßen vor.

Die Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen treten in einem Bereich auf der bereits heute eine erhebliche Vorbelastung trägt. Die Planungsrichtpegel werden auch im Bestand nur in den Innenräumen gewährleistet, der Freibereich ist nicht zu schützen. Diese Belastung wird durch die zusätzliche Erhöhung nicht so weit verschärft, dass neue oder zusätzliche Maßnahmen an den Gebäuden erforderlich wären.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass das Gutachtenergebnis schon heute eine erhebliche Vorbelastung im innerstädtischen Bereich belegt hat und dass die zusätzlichen Verkehrslärmimmissionen im Umfeld nur mäßig sind. Durch die städtebauliche Planung wird die Belastungssituation nur unwesentlich verändert und es werden hierdurch keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Die mäßigen Erhöhungen sind daher in der Abwägung gegenüber den mit dem gesamten Planungsbereich und dem vorliegenden Bebauungsplan verfolgten städtebaulichen und stadtentwicklerischen Zielen nachrangig zu bewerten.

#### Verkehrslärmimmissionen innerhalb des Plangebietes:

Für den Neubau von Gebäuden innerhalb des Plangebietes wurde eine Ermittlung und Bewertung von Verkehrsgeräuschimmissionen gemäß DIN 18005 durchgeführt. Berücksichtigt wurden hierbei sowohl die Geräusche aus Straßenverkehr als auch aus Schienenverkehr für den Prognose Mit-Fall 2015 nach Realisierung der Gesamtplanung.

Ergebnis der Berechnungen war eine Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 annähernd flächendeckend innerhalb des Plangebiets. Dies macht für zu errichtende Gebäude im Plangebiet Schallschutzmaßnahmen notwendig. Hierfür werden im vorliegenden Fall auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und der geplanten gewerblichen Nutzung passive Schallschutzmaßnahmen in Form der Festsetzung von Lärmpegelbereichen festgesetzt. Bei der Ausweisung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109 ergeben sich im Untersuchungsgebiet entlang der zulässigen Grenzen der einzelnen Baufelder Lärmpegelbereiche zwischen II und VI. Im Bebauungsplanbereich 1009 A sind die Lärmpegelbereiche III bis VI festgesetzt. Als Mindestanforderung werden Anforderungen gemäß Lärmpegelbereich III für das gesamte Plangebiet festgesetzt.

#### Gewerbelärmimmissionen

Bei der Beurteilung der gewerblichen Schallimmissionen aus dem Bereich der Gesamtplanung gemäß TA Lärm wurden die Emissionen eines möglichen Parkhauses des Einkaufszentrums einschließlich Zu- und Abgangsverkehr sowie der Warenanlieferung berücksichtigt. Für die Nutzungen eines möglichen Möbel-/Baumarktes wurden ebenfalls Park- und Fahrvorgänge von Kunden angesetzt sowie Annahmen zu Lkw-Anlieferung getroffen. Für die übrigen Flächen wurde pauschal von flächenbezogenen Schalleistungspegeln von 50 bis 60 dB(A)/m<sup>2</sup> ausgegangen.

Als Schallschutzmaßnahme wurde eine Schallschutzwand an der Westseite der Lkw-Umfahrung des möglichen Einkaufszentrums mit einer Höhe von 3 m über Niveau der Lkw-Umfahrung im Basement bzw. Mindesthöhe von 31,20 m über NN dimensioniert und festgesetzt. Die Wand muss den gesamten Bereich der Lkw-Umfahrung an der Westseite des möglichen Einkaufszentrums abdecken und im Norden bis zum Beginn der Unterführung der BAB 59 reichen. Die Schallschutzwand kann auf der westlichen Stützwand des Trogbauwerks der BAB 59 / Brüstung zwischen Lkw-Umfahrung und Autobahn aufgesetzt werden und dient so gleichzeitig als Blendeschutzbauwerk.

Ergebnis der Gewerbelärmbetrachtungen mit den o.a. Ansätzen und unter Berücksichtigung der Schallschutzwand ist, dass zum Tageszeitraum die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm an umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen eingehalten werden.

Zum Nachtzeitraum sind im Parkhaus maximal 180 Parkvorgänge einschließlich Zu-/Abfahrten in der Stunde möglich, unter der Annahme, dass nachts keine Warenanlieferungen und im übrigen Plangebiet keine weiteren relevanten gewerblichen Nutzungen stattfinden.

Damit wurde gezeigt, dass die Errichtung eines Einkaufszentrums, eines südlich angrenzenden Möbel-/Baumarktes sowie der weiteren geplanten gewerblichen Flächen bei Einhaltung der o.g. Randbedingungen unter schallimmissionstechnischen Gesichtspunkten prinzipiell möglich ist.

Detaillierte schalltechnische Nachweise sind in den jeweiligen Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass für das Einkaufszentrum mehr als die oben angegebenen 180 Pkw-Fahrten zur lautesten Nachtstunde

bzw. Lkw-Ladetätigkeiten während des Nachtzeitraums oder für die übrigen Flächen lärmintensive Nutzungen geplant werden sollten. Ggf. wären dann Minderungsmaßnahmen zu dimensionieren. Für das Einkaufszentrum könnten solche Maßnahmen z.B. der Errichtung weiterer Abschirmungen im Bereich der Warenanlieferung oder organisatorische Maßnahmen sein.

Des Weiteren soll bei der Genehmigung einzelner Gewerbebetriebe der Abstandserlass angewendet werden. Die Schallimmissionsbeiträge jedes Betriebs sollten auf einen Zielwert abgestellt werden, der tags und nachts 10 dB(A) unter dem Immissionsrichtwert der TA Lärm für die jeweiligen nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen liegt.

### **10.3 MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG UND MINDERUNG SOWIE ZUR KOMPENSATION DER EINGRIFFSWIRKUNGEN IM SINNE DES BUNDESNATURSCHUTZGESTZES**

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes ist gemäß § 1a BauGB die Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes bzw. des Landesnaturschutzgesetzes (LG NW) zu berücksichtigen. Es besteht die Verpflichtung des Verursachers eines Eingriffs, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen zu kompensieren.

Im Rahmen der UVS ist ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag integriert. Dieser bilanziert den Eingriff und zeigt Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen auf. Die Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung erfolgt auf Basis der Arbeitshilfe zur Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie von Kompensationsmaßnahmen bei Bebauungsplänen (vereinfachtes Bewertungsverfahren NRW) (MKSW/ MUNLV Stand: 2001).

§ 1a Abs. 3 Satz 3 BauGB stellt klar, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren. Die Bereiche des Plangebietes an der Mercatorstraße für die bereits heute Baurechte im Sinne des § 34 BauGB bestehen, sind daher von der Ausgleichsverpflichtung ausgenommen worden.

#### **10.3.1 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen**

Um den Erhalt der Alleebäume entlang der Mercatorstraße zu sichern, wurden die Baugebiete MK 2 zurückversetzt.

#### **10.3.2 Ausgleich für Einzelbäume gemäß Baumschutzsatzung**

Der Verlust von Einzelbäumen oder Baumgruppe in Bereichen des Bebauungsplanes für die bereits Baurechte im Sinne des § 34 BauGB bestehen ist gemäß der Baumschutzsatzung der Stadt Duisburg auszugleichen.



**Teil B**

**UMWELTBERICHT zum Bebauungsplan 1009 A – Dellviertel - gem. § 2a BauGB**

**Vorbemerkung**

Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofgeländes untersteht zur Zeit noch der bahnrechtlichen Widmung. Darüber hinaus umfasst der Planbereich des Gesamt-Bebauungsplanes 1009 –Dellviertel – Flächen, welche im Bereich des noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsänderungsverfahrens zum Ausbau der BAB A 59 liegen. Für diese Bereiche kann zum jetzigen Zeitpunkt noch kein Satzungsbeschluss herbeigeführt werden.

Um alle in der Gesamtplanung 1009 –Dellviertel – vorgesehenen, für die Duisburger Innenstadtentwicklung gleich bedeutsamen Planungsziele möglichst schnell realisieren zu können, wird der Gesamtplanbereich des Bebauungsplanes 1009 –Dellviertel – aufgrund der o.g. Ausgangsbedingungen für das weitere Planverfahren und unter Beachtung der unterschiedlichen Planungsinhalte in zwei Teilbereiche geteilt:

**Bebauungsplanes 1009 A –Dellviertel–**

für einen Bereich zwischen Königstraße, BAB A 59, Koloniestraße und Mercatorstraße (umfasst nur die Kerngebiete an der Mercatorstraße und endet an der A 59 bzw. am Knoten Koloniestraße),

**Bebauungsplanes 1009 B –Dellviertel–**

für einen Bereich südlich der Königstraße und Harry-Epstein-Platz zwischen Bahntrasse, Sternbuschweg/Grunewald, Düsseldorfer Straße, BAB A 59, Kölner Straße, Mercatorstraße und BAB A 59 (übriger Bereich des Gesamt-Bebauungsplanes 1009 –Dellviertel-)

Der folgende Umweltbericht wurde an den veränderten Geltungsbereich den Teilbereiches 1009 A und die entsprechenden Inhalte angepasst.

**1 Beschreibung der Festsetzungen**

Standort

Das Bebauungsplangebiet Nr. 1009 A - Dellviertel umfasst den Bereich zwischen Königstraße, BAB A 59, Koloniestraße und Mercatorstraße. Es besitzt eine Größe von etwa 2,7 ha. Der in der Planfeststellung befindliche Ausbau der A 59 wird als Bestand betrachtet.

Art des Vorhabens

Ziel des Bebauungsplanes Nr. 1009 A - Dellviertel soll sein, weitere attraktive Innenstadtfunktionen zu schaffen. Geplant sind parallel zur Mercatorstraße hochwertige Kerngebietenutzungen anzusiedeln, die als östliche Bauzeile den Straßenraum zur A 59 schließt bzw. den Übergangsbereich zum neuen Bahnhofsvorplatz bildet.

Umfang des Vorhabens und Bedarf an Grund und Boden

	Fläche	Fläche	
	qm	qm	
MK 2 Mercatorstraße nördlich Fr.-Wilhelm-Str. GRZ 1,0	859	150	
MK 2 Mercatorstraße nördlich Fr.-Wilhelm-Str. GRZ 1,0	2.572	471	
MK 2 Mercatorstraße südlich Fr.-Wilhelm-Str. GRZ 1,0	8.311	3.014	
Verkehrsflächen	12.584	3.365	

Weiterführende textliche Erläuterungen zu den Festsetzungen sind den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes sowie der Umweltverträglichkeitsstudie zur Gesamtplanung des Bebauungsplanes 1009 – Dellviertel – einschließlich dem landschaftspflegerischem Fachbeitrag zur Gesamtplanung zu entnehmen.

### Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Büro kiparlandschaftsarchitekten, duisburg erstellte im Jahr 2004 eine Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischem Fachbeitrag zur Gesamtplanung des Bebauungsplanes 1009 – Dellviertel –. *In diese wurden einige Anregungen der öffentlichen Auslegung aufgenommen. Veränderter Text ist kenntlich gemacht.*

Untersuchungsgebiet waren die Flächen des Gesamt-Bebauungsplanes sowie angrenzende Teilflächen.

Als Datengrundlage dienten das von der Stadt Duisburg, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Projektgesellschaft metrorapid mbH zur gestellte Informationsmaterial. Des Weiteren sind zu den Aspekten Verkehr, Lärm, Schadstoffe, Klima, Grundwasser und Boden Fachgutachten in Auftrag gegeben. Im Rahmen der Umweltvorsorge werden vor allem beim Verfügung Grundwassermonitoring weitere Meßreihen durchgeführt.

Aufnahmen faunistisch und floristisch bemerkenswerter und seltener Arten erfolgten von April bis Juni 2004 in mehreren Begehungen. Zusätzlich wurden drei Begehungen im Untersuchungsraum zur Aufnahme und Aktualisierung der Biotoptypen vorgenommen (Frühjahr 2004).

Die erfassten Biotop-/ Nutzungstypen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die Lage im Planungsgebiet kann dem Bestandsplan der Umweltverträglichkeitsstudie entnommen werden.

#### Biotoptypen im Untersuchungsgebiet

BB0	8.1	Gebüsch
BF0	8.2	Baumgruppe
BF1	8.2	Baumreihe
BH0		Allee
BJ0	8.1	Siedlungsgehölz
HD1	1.1	Güterbahnhof
HD2	1.1	Personenbahnhof
HD3	1.3	Gleisbereich
HD 9	1.6	Brachfläche der Bahnanlagen
HH0/ BD3	2.2	Straßenböschung mit Gehölzstreifen
HH4/ BB1		Bahnböschung, Damm mit Gebüschstreifen
HH4/ BD3		Bahnböschung, Damm mit Gehölzstreifen
HJ0	4.2	Garten
HM0	4.4/4.5	Grünanlage
HM9	5.1	Brachfläche der Grünanlagen
HS0		Kleingartenanlage

HU1		Sport-/ Erholungsanlage hohe Versiegelung
SA0		Gemischte Bauflächen, Kerngebiete
SB1		Mehrstöckige Wohnbebauung
SB2		Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung
SC9		Gewerbefläche
VA0	1.1	Verkehrsstraße
HV3	1.1/1.3	Parkplatz

**Fettdruck:** Durch Planung beanspruchte Biotoptypen

Untersuchungsrelevante Schutzgüter und ihre Funktionen

*Schutzgut Mensch*

Wohngebiete finden sich nur außerhalb des Gesamtbebauungsplanes westlich durch die A 59 und östlich durch die Bahnstrecke Duisburg – Düsseldorf von der geplanten Bebauung getrennt. Erholungsmöglichkeiten sind nicht vorhanden.

Vorbelastung gesunder Wohnverhältnisse der angrenzenden Gebiete ist die bereits aktuell vorhandene erhebliche Lärmbelastung durch den straßen- und schienengebundenen Verkehr. Ein Schadstoffgutachten zum Ausbau der A 59 betrachtet verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen und –immissionen für das Bezugsjahr 2015 an den angrenzenden Gebäuden. Eine Beurteilung erfolgte im Vergleich mit den Grenzwerten gemäß der 22. und 23. BImSchV. Insgesamt bleiben alle untersuchten Stoffe unterhalb der festgelegten Grenzwerte (deutlich niedriger: Benzol, Ruß; etwas niedriger: Stickoxide, PM10).

*Schutzgüter Flora / Fauna*

Im Plangebiet des Teilbebauungsplanes 1009 A finden sich kleinere, innerstädtische Grünanlagen, Alleen, Baumreihen, Straßenbegleitgrün der A 59. Neben Arten der potentiellen natürliche Vegetation finden sich zahlreiche Ziergehölze. Hier werden keine bemerkenswerten Tier – und Pflanzenarten erwartet. Die übrigen Bereiche sind durch Verkehrsflächen und Gebäude versiegelt. Störungen ergeben sich v.a. durch Verkehrsimmissionen.

*Schutzgut Boden*

Die Böden im Plangebiet sind weitestgehend anthropogen überformt. Neben versiegelten Verkehrs- und Gebäudeflächen finden sich die Böschungen der A 59 sowie die Grünanlagen, die durch Verkehrsimmissionen belastet sind. Unter den Böden befinden sich quartäre Grob- und Mittelsande sowie Kiese, unter diesen folgen tertiäre Feinsande und schluffige Tone.

*Schutzgut Wasser*

Oberflächengewässer sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Die Grundwassersituation kennzeichnet sich durch einen mittleren GW-Flurabstand von etwa 7,5 bis 10 m unter Geländeoberkante. Die GW-Fließrichtung ist Nordwest/ Nordnordwest gerichtet. Grundwasserleiter sind gut durchlässige, quartäre Sande und Kiese. Vorbelastungen der Grundwasserneubildung sind versiegelte Flächen, deren Entwässerung an die Kanalisation angeschlossen ist. Derzeit liegen erste Ergebnisse einer Meßreihe im Rahmen eines fortlaufenden Grundwassermonitorings vor. Vorbelastungen der Grundwasserqualität sind durch Altlasten sowie durch Luftschadstoffeinträge (örtlich v.a. Verkehr) auf unbefestigten Flächen möglich. Eine abschließende Beurteilung über den Grad der Belastung ist nach Beendigung des GW-Monitorings möglich.

*Schutzgut Klima / Lufthygiene*

Die großen, offenen Brachflächen des in anderen Teilbereichsbebauungsplänen gelegenen ehemaligen Güterbahngeländes und der Gleisanlage der DB AG sowie die A 59 weisen gegenüber umliegenden Gebäudebeständen eine geringe Rauigkeit auf. Diese besit-

zen die Funktion einer Kaltluft- bzw. Belüftungsbahn, die zu einer Verminderung typischer Wärmebelastung des Innenstadtbereiches beitragen. Vorhandene Gehölzbestände v.a. in Nähe von Verkehrswegen besitzen Immissionsschutzfunktion. Vorbelastungen des örtlichen Klimas sowie der lufthygienischen Situation stellen die versiegelten Verkehrsflächen des Innenstadtbereichs und hier v.a. die A 59 durch Staub- und Schadstoffimmissionen dar.

#### *Schutzgut Ortsbild*

Das Untersuchungsgebiet charakterisiert sich durch Gebäudestrukturen der Innenstadt sowie kleineren Grünanlagen. Die Autobahn A 59 und die Bahnlinie belasten ihn durch Lärm. Die A 59 ist beidseitig von Straßengehölzen der Böschungen eingefasst. Möglichkeiten der stillen Erholung sind nicht vorhanden.

#### *Schutzgüter Kultur- / Sachgüter*

Bodendenkmäler sind nicht bekannt.

Angrenzend an den Planbereich befinden sich als Baudenkmäler die Industrie- und Handelskammer einschließlich des Brunnens an der Mercatorstraße sowie Hauptbahnhof und Hauptpost. Für weitere denkmalwürdige Objekte in der Nachbarschaft bestehen Anträge zur Unterschutzstellung.

Sachgüter stellen die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen dar, die sich im wesentlichen im Bereich des Straßenraumes befinden. Nennenswerte Straßen im Plangebiet sind die A 59 und die Mercatorstraße. Ein hohes Verkehrsaufkommen ist als Vorbelastung zu nennen. Prognosen eines Verkehrsgutachtens für das Jahr 2015 ergeben eine allgemeine Verkehrszunahme und eine Überlastung einzelner Knotenpunkte im angrenzenden untersuchten Bereich der Innenstadt.

### **Beschreibung zu erwartender Umweltauswirkungen der Festsetzungen**

#### *Schutzgut Mensch*

Das Gelände ist bereits heute von außerhalb und wird zukünftig auch innerhalb mit Verkehrsimmissionen (Lärm, Schadstoffe, Abgase) stark belastet. Ergebnisse einer Untersuchungsplanung bedingter Luftschadstoffe zeigen, dass es in den Prognosejahren 2010 und 2015 in den Bereichen des Bahnhofsvorplatzes Überschreitungen der Werte für NO<sub>2</sub> und PM 10 kommt, die in der 22. BImSchV bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen als Grenzwerte gelten. Die Überschreitungen dieser Werte befinden sich in Bereichen, in denen nur eine kurze Aufenthaltsdauer von Passanten auf dem Gehweg zu erwarten ist. Hier wird von geringen zusätzlichen Auswirkungen ausgegangen. Auf dem Bahnhofsvorplatz sind längere Aufenthaltszeiten als auf einem Gehweg nicht auszuschließen. Daher können dort die zusätzlichen Belastungen höher ausfallen als bei den Gehwegen.

Ergebnisse einer schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass Verkehrslärm innerhalb des Planbereiches nur unerhebliche zusätzliche Auswirkungen auf bestehende angrenzende Wohnnutzungen hat. Grenzwerte nach 16. BImSchVO werden nicht überschritten. Eine Erhöhung der Verkehrsmengen auf der A 59 sowie angrenzender Straßen im Innenstadtbereich führen zu einer geringfügigen Erhöhung bereits stark lärmvorbelasteter Innenstadtbereiche. Es ist eine geringe zusätzliche Beeinträchtigung anzunehmen. Durch die Festsetzung von Lärmpegelbereichen ist eine Einhaltung von Grenzwerten der fachlichen Vorgaben aus DIN 18005, DIN 4109 sowie der TA Lärm gewährleistet.

Durch den hohen Grad der Neuversiegelung sowie die Errichtung von Gebäuden kommt es zu zusätzlichen Belastungen des örtlichen Innenstadtklimas. Die Erhöhung der Rauigkeit und die dadurch bedingte Verschmälerung der Luftleitbahn durch die geplante Bebauung in der Gesamtplanung wirken sich jedoch nur geringfügig auf deren Funktion aus.

#### *Schutzgüter Flora / Fauna*

Die Lebensraumstrukturen innerhalb des Geltungsbereichs des Teilbebauungsplanes 1009 A gehen vollständig verloren. Aktuelle Störungen der Lebensräume bestehen in verkehrlichen Immissionen und der weitestgehend isolierten innerstädtischen Lage.

Eingriffe in gering bis mittlere bzw. geringwertige Biotope wie gepflegte Grünanlagen im Bereich Mercatorstraße stellen eine mittlere bzw. gering-mittlere Beeinträchtigung dar, denn sie gehen dort dauerhaft verloren. Ein Ersatz ist in unmittelbarer Nähe nicht möglich. Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen besitzen eine untergeordnete Rolle.

#### *Schutzgut Boden*

Die Flächen des Planbereichs sind versiegelt bzw. weitestgehend durch anthropogen veränderte und belastete Böden gekennzeichnet. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes kommt es zu einer erheblichen Neuversiegelung mit nachhaltigem Verlust der Bodenfunktionen.

Offene Böden in den Grünstreifen sowie ggf. andere öffentlich zugängliche Grünflächen erhalten eine Überdeckung mit unbelastetem Bodenmaterial (§ 12 BBodSchVO). Hier sind betriebsbedingte Schadstoffeinträge v.a. durch Verkehrsimmissionen zu erwarten.

#### *Schutzgut Wasser*

Aufgrund des geplanten hohen Versiegelungsgrades erscheint eine Versickerung gem. § 51 a WHG nur in Einzelfällen nach Prüfung möglich. Im Regelfall erfolgt eine Ableitung des Niederschlagswasser in die Kanalisation.

Die Auswirkungen einer verringerten Grundwasserneubildung auf den Grundwasserstand werden als gering betrachtet. Durch aktuell bereits hohen GW-Flurabstand ist keine erhebliche Veränderung der Standortbedingungen für Pflanzen zu erwarten. Trinkwassergewinnungsgebiete befinden sich weder im Untersuchungsgebiet, noch im Bereich der Grundwasserfließrichtung.

Eine Beobachtung durch das weiterführende Grundwassermonitoring ist gewährleistet.

#### *Schutzgut Klima / Lufthygiene*

Veränderungen im Bereich des lokalen Klimas ergeben sich dauerhaft durch die anlagebedingte Neuversiegelung sowie durch die Errichtung von Gebäuden (Barriere, Rauigkeit) innerhalb der Frischluftbahn. Eine luftklimatische Studie für den Gesamtbereich des Bebauungsplanes 1009 ergab nur geringe Veränderungen der aktuellen Situation bei der Belüftung der Innenstadtbereiche.

Eine betriebsbedingte Erhöhung von Verkehrsimmissionen (Schadstoffe, Abgase) wurde für die Jahre 2010 und 2015 ermittelt. Zu den Auswirkungen auf die lufthygienische Situation gelten die v.g. Ausführungen unter dem Aspekt Schutzgut Mensch.

#### *Schutzgut Ortsbild*

Im Bereich westlich der A 59 bestehende u.a. lärmbelastete Grünflächen entfallen durch städtebaulich angepasste Bebauung. Die geplante Sperrung der Mercatorstraße zwischen Saar- und Friedrich-Wilhelmstraße führt zusätzlich zu einer Verringerung der verkehrlichen Lärmbelastung im Bereich Mercatorstraße. Des Weiteren ist eine Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer zu erwarten. Im Bereich des Bahnhofes einschließlich seines Vorplatzes wird das Stadtbild im Rahmen der städtebaulichen Neugestaltung aufgewertet. Insgesamt wird von einer geringen Beeinträchtigung ausgegangen.

#### *Schutzgüter Kultur- / Sachgüter*

Die erforderlichen Funktionen der Ver- und Entsorgungsleitung sowie des Straßennetzes werden erhalten bzw. ergänzt. Ausnahme bildet die Sperrung des Abschnitts der Mercatorstraße. Ausweichmöglichkeiten sind vorhanden. Ergebnis eines Verkehrsgutachtens ist u.a. eine prognostizierte Zunahme des planungsbedingten Verkehrs auf das vorhandene Verkehrsnetz im Bezugsjahr 2015. Durch die bestehende hohe Verkehrsbelastung und eine prognostizierte Überlastung (2015) einzelner Knotenpunkte auch ohne den planungsbezogenen Verkehr ist nur von einer geringen zusätzlichen Beeinträchtigung auszugehen. Ein Ausbau der Knotenpunkte ist möglich.

### **Beschreibung umweltrelevanter Maßnahmen**

#### Vermeidungs- / Minimierungs- / Schutzmaßnahmen

Beeinträchtigungen während der Bauphase können vermindert werden durch ein optimiertes Baustellenmanagement und qualifizierte Bauleitung / -überwachung unter Beachtung entsprechender Vorschriften. Details sind der Umweltverträglichkeitsstudie zu entnehmen.

Um den Erhalt der Alleebäume entlang der Mercatorstraße zu sichern, wurde die Baulinie

der Gebiete MK 2 zurückgesetzt.

Zum Schutz vor Verkehrslärm innerhalb des Plangebietes sind bauliche Vorkehrungen zur Einhaltung der festgesetzten Lärmpegelbereiche vorzusehen.

#### Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes

Es sind keine Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplanes 1009 A vorgesehen.

*Ausgleich für Einzelbäume gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Duisburg*  
Verluste von Einzelbäumen, die nicht in der Flächenermittlung der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung enthalten sind, sind gemäß der Baumschutzsatzung der Stadt Duisburg auszugleichen.

#### Eingriffsbilanzierung

Eine Berechnung der Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgte durch das vereinfachte Bewertungsverfahren NRW (Arbeitshilfe für die Bauleitplanung). Es wird der ökologische Flächenwert des Ausgangszustandes im Plangebiet dem Zustand gemäß der Festsetzungen des Bebauungsplanes gegenübergestellt. Bei der Bilanzierung wird §1a Abs. 3 S. 4 BauGB berücksichtigt. Danach ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Details sind Kap. 9 der Umweltverträglichkeitsstudie zu entnehmen.

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 1009 A finden sich nur Bereiche, die nach § 34 BauGB zu bebauen sind. Ein Ausgleich ist daher nicht erforderlich und nicht vorgesehen.

#### Darstellung der wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurden die Auswirkungen des Gesamtbebauungsplanes 1009 mit denen der Nullvariante gegenübergestellt. Diese betrachtet dabei die Beibehaltung der aktuellen Situation ohne weitere Planung.

Entscheidungserhebliche Unterschiede mit mindestens geringer – mittlerer Beeinträchtigung lagen u.a. in der Neuversiegelung und deren Auswirkungen. Eine Verminderung der Folgen kann vor Ort nur durch boden- und klimaverbessernde Maßnahmen im Bereich der Pflanzungen erfolgen.

Insgesamt handelt es sich bei der Planung um eine städtebauliche Erschließung innerstädtischer, vorbelasteter Flächen.

#### Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Es handelt sich bei dem Bebauungsplan um Angebotsplanungen.

Das Grundwassermonitoring wird weitergeführt. Eine abschließende Beurteilung der Grundwassersituation ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Die Zusammenstellung der bisher vorliegenden Angaben erfolgt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie.

## Zusammenfassung

Das Bebauungsplangebiet Nr. 1009 A - Dellviertel stellt sich im Wesentlichen als innerstädtische Fläche mit Verkehrs- und Grünflächen dar. Der in der Planfeststellung befindliche Ausbau der A 59 wird als Bestand betrachtet. Die geplanten Festsetzungen umfassen Kerngebiete. Erschlossen wird das gesamte Gebiet durch die Mercatorstraße.

Umweltrelevante Bestandteile des Untersuchungsgebietes stellen sich wie folgt dar:

### *Schutzgut Mensch*

Wohngebiete befinden sich nur außerhalb des Bebauungsplanes. Erholungsmöglichkeiten sind nicht vorhanden. Vorbelastungen durch Immissionen sind vorhanden.

### *Schutzgüter Flora / Fauna*

Das Plangebiet wird überwiegend durch Verkehrsflächen und innerstädtische Grünanlagen, Alleen, Baumreihen, Straßenbegleitgrün der A 59 geprägt.

### *Schutzgut Boden*

Die Böden im Plangebiet sind weitestgehend anthropogen durch Versiegelung und Aufschüttungen überformt.

### *Schutz Wasser*

Oberflächengewässer sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

Die Grundwassersituation kennzeichnet sich durch einen hohen GW-Flurabstand. Die GW-Fließrichtung ist Nord/ Nordwest gerichtet. Es ist von potenziell möglichen Grundwasserbelastungen durch Bodenverunreinigungen aus benachbarten Bereichen auszugehen.

### *Schutzgut Klima / Lufthygiene*

Die benachbarten (außerhalb des Geltungsbereiches liegenden) großen, offenen Brachflächen des ehemaligen Güterbahngeländes und der Gleisanlage der DB AG sowie die A 59 besitzen die Funktion von Kaltluft- bzw. Belüftungsbahnen für die Innenstadt.

### *Schutzgut Ortsbild*

Das Untersuchungsgebiet des Geltungsbereiches charakterisiert sich vor allem als innerstädtische Hauptverkehrsstraße, die von Gebäude- und Grünstrukturen der Innenstadt sowie der Autobahn umgeben ist.

### *Schutzgüter Kultur- / Sachgüter*

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 1009 A sind keine Denkmale und denkmalwürdige Objekte betroffen. Als Sachgüter sind Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Straßen zu nennen.

Vorbelastungen v.g. Schutzgüter stellen Versiegelung, Immissionen durch Verkehr (Lärm, Schadstoffe, Abgase) dar. Die Lärmbelastung der benachbarten Wohngebiete durch straßen- und schienengebundenen Verkehr ist aktuell bereits als erheblich einzustufen. Damit einhergehende Luftschadstoffbelastungen befinden sich innerhalb gültiger Werte der 22. BImSchV. Eine endgültige Beurteilung der Grundwasserqualität ist nach Beendigung der Meßreihen im Rahmen eines Grundwassermonitorings möglich.

Unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen zu erwartende Umweltauswirkungen der Festsetzungen mit mindestens geringem bis mittlerem Beeinträchtigungsgrad:

### *Schutzgüter Flora / Fauna*

Dauerhafter Verlust von Baumreihen, von Grünanlagen sowie von Straßenbegleitgrün entlang der A 59 stellen eine gering bis mittlere bzw. mittlere Beeinträchtigung dar.

### *Schutzgut Boden*

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes kommt es zu einer erheblichen Neuversiegelung mit nachhaltigem Verlust der Bodenfunktionen.

*Schutzgut Kulturgüter*  
keine Betroffenheit

*Schutzgut Mensch*

Durch die planungsbedingte Verkehrszunahme (aus der Gesamtplanung) kommt es zu zusätzlichen Luftschadstoffbelastungen. In wenigen Bereichen werden die Werte für NO<sub>2</sub> und PM10 der 22.BImSchV überschritten. In Abhängigkeit der Aufenthaltsdauer von Personen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes kann es zu mehr als einer geringen zusätzlichen Beeinträchtigung kommen.

Für die Auswirkungen werden mögliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgesehen. Ausgleich für entfallende Einzelbäume sind gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Duisburg zu leisten.

Ausgleichsmaßnahmen

Bei der Bilanzierung wurde §1a Abs. 3 S. 4 BauGB berücksichtigt. Danach ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Dieses trifft auf das Plangebiet zu, es ist daher kein Ausgleich erforderlich.

Die zu erwartenden Eingriffswirkungen, die nicht vollständig zu kompensieren sind, sind der hohe Grad der Neuversiegelung mit seinen Folgen, die Zunahme der Luftschadstoffimmissionen.

Überarbeitung 09.12.2005



Diese Begründung mit dem Umweltbericht gehört zum Bebauungsplan Nr. 1009 A  
- Dellviertel -.

Die Aufstellungsvermerke auf dem Plan gelten auch für diese Begründung.

Duisburg, den 11.01.2006

Der Oberbürgermeister

Im Auftrag

  
Linne



Stadt Duisburg

Bebauungsplan Nr. 1009 A – Dellviertel

für einen Bereich zwischen Königstraße, BAB A 59, Koloniestraße und Mercatorstraße

## TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

### ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

#### Bauliche Vorkehrungen gegen Immissionen

Gemäß § 9 (1) Nr. 24 BauGB sind auf der Grundlage der DIN 4109 folgende Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 gegenüber einwirkenden Verkehrslärm notwendig.

Nach außen abschließende Bauteile von Aufenthaltsräumen sind so auszuführen, dass sie in allen Baugebieten mindestens dem Lärmpegelbereich III entsprechen bzw. die gemäß der Kennzeichnung im Plan und nachfolgender Auflistung angeführten Schalldämmmaße aufweisen.

Kennzeichnung im Plan	Lärmpegelbereich	$R'_{w,req}$ erforderlich für Büronutzung	$R'_{w,req}$ erforderlich für Wohnnutzung
Alle Baugebiete	III	30 dB(A)	35 dB(A)
vvvvvv LP IV	IV	35 dB(A)	40 dB(A)
vvvvvv LP V	V	40 dB(A)	45 dB(A)
vvvvvv LP VI	VI	45 dB(A)	50 dB(A)

#### Stellplätze und Garagen

Stellplätze und Garagen sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Die zulässige Geschossfläche und die zulässige Baumasse sind gemäß § 21a Abs. 5 BauNVO um die Fläche von notwendigen Garagen unter der Geländeoberfläche zu erhöhen. Garagengeschosse oberhalb der Geländeoberfläche (Niveaus der umgebenden Erschließungsflächen) sind auf die Zahl der zulässigen Vollgeschosse und auf die zulässige Baumasse anzurechnen.

#### Höhe der baulichen Anlagen

Eine Überschreitung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhe durch untergeordnete Dachaufbauten (Konstruktionselemente, Werbeanlagen, haustechnische Anlagen und Glasaufbauten) bis zu 3,0 m ist auf maximal 25% der Grundfläche zulässig. Die Überschreitung durch Maste, Abgasschornsteine oder Antennen bis zu 6,0 m ist ausnahmsweise zulässig.

## **ART DER BAULICHEN NUTZUNG**

### **Kerngebiete gem. § 7 BauNVO**

#### **Kerngebiet MK 2 – Mercatorstraße**

In dem festgesetzten Kerngebiet MK 2 sind folgende nach § 7 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen gemäß § 1 Abs. 5 in Verbindung mit Abs. 9 BauNVO nicht zulässig:

- Vergnügungsstätten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO und sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO, soweit es sich um Betriebe mit ausschließlich oder überwiegend Sexdarbietungen, Sexshops mit Darbietungen, Bordelle und Einrichtungen handelt, deren Zweck auf die Darstellung oder auf die Durchführung von Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist.

In dem festgesetzten Kerngebiet MK 2 sind gemäß § 1 Abs. 7 Nr. 1 BauNVO die allgemein zulässigen Einzelhandelsbetriebe nur im Erdgeschoss zulässig. Wohnungen sind nur oberhalb des Erdgeschosses zulässig.

### **Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Bahnhofsvorplatz“ gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB**

Zulässig sind bauliche Anlagen für den ÖPNV, Anlagen im Zusammenhang mit Taxenständen und Bahnhofsvorfahrt, WC-Anlagen. Weiterhin zulässig sind bauliche Anlagen zur Gestaltung (Brunnen, Hochbeete) sowie Vordächer und Überdachungen auch in baulichen Zusammenhang mit der angrenzenden Platzrandbebauung.

## **GESTALTERISCHE FESTSETZUNGEN ALS BESTANDTEIL DES BEBAUUNGSPLANES § 86 (4) BAUO NRW**

**Gestaltung, Begrünung und Bepflanzung der Gemeinschaftsanlagen, der Stellplätze, der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke sowie die Begrünung baulicher Anlagen i. S. § 86 (1) Nr. 4 BauO NRW**

1. Dachflächen von eingeschossigen Baukörpern mit einer Neigung unter 20° sind mit einer dauerhaften, mindestens extensiven Begrünung herzustellen und zu erhalten. Ausnahmen gelten für Glasdächer und bewegliche Dachflächen.
2. Die nicht bebauten Grundstücksflächen der Misch-, Gewerbe- und Sondergebiete sind als Grünflächen mit einer strukturreichen Mischvegetation aus einheimischen standortgerechten Bäumen, Gehölzen, Stauden, Nutzpflanzen und Rasen der Gehölzliste gemäß Anlage zu gestalten und dauerhaft zu erhalten. Mindestens 30 % der für Begrünung zur Verfügung stehenden Fläche ist als Strauchpflanzung mit einheimischen Gehölzen unterschiedlicher Art anzulegen.
3. Nicht überbaute Tiefgaragen und nicht überbaute Teile von Kellergaragen sind mit einer für Gehölzpflanzungen und kleinkronigen Baumpflanzungen ausreichenden Erdaufschüttung von min. 50 cm (Substratschicht) zu versehen und gärtnerisch zu gestalten.

4. Reserve- und ungenutzte Grundstücksflächen sind mit einer niedrigen Initialvegetation (Wildkräuterwiese) zu begrünen. Pflegemaßnahmen sind zu unterlassen.
5. Einfriedungen dürfen nur als Holz-, Draht- oder Metallgitterzäune erfolgen. Mauern sind unzulässig. Die Einfriedungen der seitlichen und hinteren Grundstücksgrenzen sind von beiden Seiten mit einer einreihigen Pflanzung aus standortgerechten einheimischen Gehölzen mit Wildkräutersaum zu versehen.

## AUFHEBUNGSVERMERK

Mit Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes sind alle nach früheren baurechtlichen Vorschriften und städtebaulichen Plänen im Bereich dieses Bebauungsplanes getroffenen Festsetzungen aufgehoben.

Hierbei handelt es sich um die folgenden Pläne:

1. Durchführungsplan Nr. 256 vom 01.10.1962 (teilweise)
2. Fluchtlinienplan Nr. 69 vom 30.12.1932 (teilweise)
3. Fluchtlinienplan Nr. 78 vom 12.01.1953 (teilweise)

## HINWEISE

### **Bodendenkmale**

Sollten bei den Bodenarbeiten archäologische Bodenfunde wie Keramik, Glas, Metallgegenstände, Knochen o.ä. und archäologische Bodenbefunde wie Verfärbungen des Bodens, Mauern oder Zeugnisse tierischen oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit auftreten, sind diese Entdeckungen gem. § 15 Denkmalschutzgesetz unverzüglich der Unteren Denkmalpflege der Stadt Duisburg oder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Xanten, anzuzeigen.

### **Empfehlungen des staatlichen Kampfmittelräumdienstes (Bez.-Reg Düsseldorf)**

Eine Auswertung war nicht möglich. Aus diesem Grunde sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Sollten Kampfmittel gefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Erdarbeit einzustellen und umgehend der Kampfmittelräumdienst zu benachrichtigen.

Vor dem Beginn von Bauarbeiten sind die zur Überbauung oder zur Ausschachtung vorgesehenen Teilflächen mit ferromagnetischen Sonden zu überprüfen. Vor Durchführung evtl. erforderlicher größerer Bohrungen (z.B. Pfahlgründungen) sind Probebohrungen (70-max. 100 mm Durchmesser) zu erstellen, die ggf. mit Kunststoff- oder Nichtmetallrohren zu versehen sind und danach mit ferromagnetischen Sonden zu überprüfen sind. Sämtliche Bohrarbeiten sind mit Vorsicht durchzuführen. Sie sind sofort einzustellen, sobald im gewachsenen Boden auf Widerstand gestoßen wird. In diesem Fall ist umgehend der staatliche Kampfmittelräumdienst zu benachrichtigen.

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

Im Plangebiet ist das Niederschlagswasser von den Grundstücken vorbehaltlich der Genehmigung durch die Untere Wasserbehörde vor Ort zu versickern, sofern dies ohne

Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist Die dafür erforderlichen Anlagen müssen den jeweils in Betracht kommenden Regeln der Technik entsprechen. Sofern die Versickerungsfähigkeit nicht gegeben ist, ist das Niederschlagswasser auf den Grundstücken zurückzuhalten und dem Kanalsystem der Stadt Duisburg zuzuführen.

In den nach § 9 (5) Nr. 3 BauGB (Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind) gekennzeichneten Bereichen ist aufgrund des heterogenen Verteilungsmuster der ermittelten Schadstoffe grundsätzlich von einer Versickerung von Niederschlagswässern, die auf versiegelten Flächen bzw. Dachflächen anfallen, innerhalb der Auffüllungen abzusehen.

Soll ausnahmsweise eine gezielte Versickerung von Niederschlagswässern vorgesehen werden, ist in jedem Einzelfall durch eine Gefährdungsabschätzung die Auswirkung der Versickerung auf das Grundwasser zu untersuchen und eine Sickerwasserprognose zu erstellen.

Bei einer Überschreitung der Prüfwerte der BBodSchV am Ort der Beurteilung ist eine Versickerung nicht zulässig, das Niederschlagswasser ist auf den Grundstücken zurückzuhalten und kann nur in geringen Mengen in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden, gegebenenfalls sind entsprechende Regenrückhaltevolumen vorzusehen.

Die Einleitungsstellen, die Höhen der Einleitungsstellen und die maximal zulässigen Einleitungsmenge in das Kanalnetz in l/(sec x ha) sind mit den Wirtschaftsbetrieben Duisburg abzustimmen.

#### **Anbauverbots- / Anbaubeschränkungszone**

Innerhalb der gekennzeichneten Anbauverbotszone sind bauliche Einrichtungen nur ausnahmsweise mit Zustimmung des Landesbetrieb Straßen NRW, Niederlassung Krefeld möglich.

Innerhalb der Anbaubeschränkungszone von 100 m längs der Autobahn, gemessen vom äußersten Rand der befestigten Fahrbahn, bedürfen Baugenehmigungen der Zustimmung des Landesbetrieb Straßen NRW, Niederlassung Krefeld.

#### **Straßenachsen**

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

#### **Baumschutzsatzung**

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

#### **Bauhöhenbeschränkung nach Luftverkehrsgesetz**

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