

Begründung mit Umweltbericht

Flächennutzungsplanänderung Nr. 5.52 – Mitte –
für einen Bereich südlich der Koloniestraße zwischen der westlichen Grenze der
Bahntrasse, Sternbuschweg und der westlichen Grenze der Trasse der A 59 in
Duisburg-Dellviertel

Stand: 08.03.2012

ArchitekturStadtplanungStadtentwicklung
Hamerla Größ-Rinck Wegmann + Partner
Kanalstraße 28 40547 Düsseldorf

Krieger Projektentwicklungs- und Amt für Stadtentwicklung
Bau GmbH und Projektmanagement
Am Rondell 1 12529 Schönefeld

T:\0 Projekte\Duisburg\03 Bauleitplanung\031 Bebauungspläne\Du-Freiheit\Text\zweiteAuslegung\FNPÄnd-552-Begründung_2012-01-24.doc

DUISBURG
am Rhein

INHALT

Teil A: BEGRÜNDUNG	4
1. Anlass der Planung	4
1.1 Anlass und Ziel der Planung	4
1.2 Erfordernis zur Änderung des Flächennutzungsplans	4
1.3 Wesentliche Auswirkungen der Planung	6
2. Situationsbeschreibung	7
2.1 Änderungsbereich	7
2.2 Bestandssituation	7
2.3 Aktuelle Darstellung des Flächennutzungsplans	7
3. Vorgaben und Bindungen	8
3.1 Regionalplan	8
3.2 Fachplanungen	8
3.3 Einzelhandels- und Zentrenkonzept für Duisburg	9
3.4 Gender Mainstreaming	11
4. Städtebauliches Konzept	12
4.1 Städtebauliche Struktur	12
4.2 Erschließungskonzept	13
5. Inhalte der Änderung	14
5.1 Änderungsbereich	14
5.2 Baugebiete	14
5.2.1 Sondergebiete „Möbeleinzelhandel“	14
5.2.2 Sondergebiete „Büro- / Dienstleistung“	16
5.2.3 Mischbaufläche	17
5.2.4 Öffentliche Grünflächen	17
5.2.5 Flächen für den überörtlichen Verkehr und für den örtlichen Hauptverkehr	18
6. Darstellung des Bauleitplanverfahrens	18
6.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	18
6.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Abstimmung mit Nachbargemeinden	18
6.3 Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	19
6.4 Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung	19
7. Flächenbilanz	20
Teil B: Umweltbericht	21
1. Einleitung	21
1.1 Ziele der städtebaulichen Planung	21
1.2 Darstellung der Ziele des Umweltschutzes	22
2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	24
2.1 Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands	24
2.1.1 Tiere, Pflanzen, Artenschutz	25
2.1.2 Boden	25
2.1.3 Wasser	26
2.1.4 Klima	26
2.1.5 Luft	27
2.1.6 Mensch	27
2.1.7 Landschaft, Ortsbild	28

2.1.8	Kultur- und Sachgüter	28
2.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung	28
2.2.1	Tiere, Pflanzen, Artenschutz	28
2.2.2	Boden	29
2.2.3	Wasser	30
2.2.4	Klima	31
2.2.5	Luft	32
2.2.6	Mensch	33
2.2.7	Landschaft, Ortsbild	34
2.2.8	Kultur- und Sachgüter	34
2.2.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	34
2.3	Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen	34
2.4	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung	35
2.5	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	35
3.	Zusätzliche Angaben	36
3.1	Methodische Merkmale	36
3.1.1	Verwendete Gutachten	36
3.1.2	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind	37
3.2	Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen	37
4.	Zusammenfassung des Umweltberichtes	37

TEIL A: BEGRÜNDUNG

1. ANLASS DER PLANUNG

1.1 Anlass und Ziel der Planung

Die Stadt Duisburg hat durch den Masterplan Innenstadt des Büros Foster + Partners, London, das Zielsystem und den Handlungsrahmen für die weitere Entwicklung der gesamten Innenstadt Duisburgs erarbeiten lassen und 2007 beschlossen.

Für die direkt an die Innenstadt angrenzenden brachliegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs ist im Anschluss daran 2009 ein Masterplan für die Entwicklungsfläche unter der Dachmarke „Duisburger Freiheit“ vorgelegt worden. Der Masterplan wurde in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 zu einem Rahmenplan konkretisiert. Im Rahmen dieser Überarbeitung wurde durch den Rat für die südlichen Flächenteile die Frage zur Ansiedlungsmöglichkeit eines Möbelhauses aufgeworfen. Die grundsätzliche Machbarkeit wurde in der Rahmenplanung und durch Gutachten belegt. Auf dieser Grundlage wurde das Grundstück durch den ursprünglichen Eigentümer an einen Investor veräußert, der das städtebauliche Grundkonzept mit Parkanlage, Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie einem Möbeleinrichtungszentrum, bestehend aus einem Möbelhaus und einem Möbelmitnahmemarkt, umsetzen will.

Mit seinen für die Region und das Land Nordrhein-Westfalen einzigartigen Lagequalitäten, der hervorragenden regionalen Erreichbarkeit im DB-Schieneverkehr und ÖPNV, der direkten Autobahnanbindung sowie der geringen Entfernung zum Flughafen Düsseldorf und der Lage im unmittelbaren Eingangsbereich zur Duisburger Innenstadt wird die städtebauliche und architektonisch hochwertige Entwicklung dieses Areals die Bedeutung Duisburgs als Dienstleistungsstandort am Niederrhein nachhaltig stärken können.

Der Bereich soll dabei im nördlichen Teil als Büro- und Dienstleistungszentrum entwickelt werden. Zur Vermeidung einer monotonen Nutzungsstruktur sind hier Komplementärnutzungen wie Hotel, Gastronomie und kulturelle Einrichtungen zu integrieren.

Der restliche Bereich bis zur Düsseldorfer Straße ist zur Ansiedlung gewerblicher Nutzungen vorgesehen. Hier ist die Ansiedlung eines großflächigen Möbeleinrichtungszentrums bestehend aus einem Möbelhaus und einem Möbelmitnahmemarkt vorgesehen.

Das grundlegende Element der inneren zentralen Grünfläche ist durchgängig aufzunehmen, die Freihaltung der Durchlüftungsbahn ist zu sichern. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen.

1.2 Erfordernis zur Änderung des Flächennutzungsplans

Für die Entwicklung der Planungsziele und die Umsetzung ist Baurecht durch einen qualifizierten Bebauungsplan zu schaffen. Für den Bereich zwischen Kolo-

niestraße, der westlichen Grenze der Bahntrasse, Sternbuschweg und der westlichen Grenze der Trasse der A 59 hat der Rat der Stadt die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1129 – Dellviertel- beschlossen.

Die geplanten Zielsetzungen des Bebauungsplans entsprechen nicht den bisherigen Entwicklungszielen des wirksamen Flächennutzungsplans. Der Flächennutzungsplan stellt für den Änderungsbereich im Wesentlichen Flächen für Bahnanlagen und Verkehrsflächen dar. Der Flächennutzungsplan ist durch das Änderungsverfahren Nr. 5.52 – Mitte – parallel zum Bebauungsplan zu ändern, damit der Bebauungsplan als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt gilt.

Der Rat der Stadt hat am 30.05.2011 die Aufstellung der Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.52 - Mitte - beschlossen. Die Flächennutzungsplan-Änderung wird parallel zum Bebauungsplanverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB (Parallelverfahren) durchgeführt.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 (1) BauGB und die Unterrichtung der Einwohnerinnen und Einwohner gemäß § 23 Gemeindeordnung Nordrhein – Westfalen (GO NW) fand am 14.04.2011 statt (DS 11-0547).

Die Stellungnahmen der Anwesenden zur Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.52 – Mitte - bezogen sich in einem Fall auf frühere Planungen in diesem Bereich für eine Mehrzweckhalle. Diese ist nicht Gegenstand der beschlossenen Masterplanung für diese Fläche und somit keine mögliche Alternative mehr. Es wurden keine weiteren Stellungnahmen zu Inhalten der Flächennutzungsplanänderung vorgebracht.

Gleichzeitig wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan Nr. 1129 – Dellviertel – (Parallelverfahren) durchgeführt.

Ein Scopingtermin im Sinne des § 4 (1) BauGB zur Erfassung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt und Ermittlung der Anforderungen an den Umweltbericht fand am 07.04.2011 statt.

Das Abstimmungserfordernis mit den Nachbargemeinden, wie es im Regionalen Einzelhandelskonzept für das westliche Ruhrgebiet und Düsseldorf für Projektvorhaben ab einer bestimmten Größenordnung und für Möbelgroßvorhaben vorgeschlagen wird, erfolgte im Rahmen des durchgeführten Moderationsverfahrens. Am 18.05.2011 fand im Zuge dieses Verfahrens eine Moderationsveranstaltung statt, in der die Nachbargemeinden, weitere umliegende Gemeinden und die berührten Träger öffentlicher Belange über die Planung informiert wurden und die Gelegenheit hatten Stellungnahmen abzugeben.

Die vorgebrachten Stellungnahmen sind in das landesplanerische Abstimmungsverfahren eingeflossen.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB haben in der Zeit vom 05.08.2011 bis zum 16.09.2011 stattgefunden.

1.3 Wesentliche Auswirkungen der Planung

Die Umsetzung wird positive Auswirkungen auf die Entwicklung der Innenstadt Duisburgs haben.

Die bisher kaum zugängliche Fläche wirkte als Riegel zwischen den Stadtteilen Neudorf und Dellviertel und war als Entwicklungsbereich der Innenstadt nicht wahrnehmbar. Der Eindruck für Ortsfremde, von der Autobahn aus Süden kommend, zeigt die Entwicklungsnotwendigkeit der brachliegenden Fläche.

Die Planung verbessert die Querungen unter der Bahn in Ost-West-Richtung, bietet für die gesamte Innenstadt eine durchgängige barrierefreie Fuß-/Radwegverbindung in die Grünbereiche Wedau und Rheinpark. Die bisher nicht zugängliche Fläche wird in das Stadtgefüge integriert. Die bestehenden Tunnelbereiche an der Koloniestraße und an der Karl-Lehr-Straße werden teilweise abgebrochen oder neu gestaltet. Die Vernetzungen mit den angrenzenden Wohnbereichen werden so verbessert. Zusätzlich gewinnen die angrenzenden Wohnquartiere eine neue öffentliche Grünzone mit Aufenthaltsqualität.

Negative Auswirkungen auf die klimatisch wichtige Durchlüftung der Innenstadt werden vermieden, da die Freihaltung der Durchlüftungsbahn als städtebauliches Ziel formuliert wird.

Die geplante Änderung des Flächennutzungsplans umfasst die Darstellung von Sondergebieten für Möbeleinzelhandel auf ca. 9,7 ha sowie für Büro- / Dienstleistung auf ca. 5,0 ha.

Rechtsverbindliche Festsetzungen sollen durch den Bebauungsplan Nr. 1129 -Dellviertel- „Duisburger Freiheit“ geschaffen werden; in den beiden Sondergebieten für Möbeleinzelhandel soll eine Gesamtverkaufsfläche von maximal 51.800 m² für ein Möbelhaus und einen Möbelmitnahmemarkt festgesetzt werden. Innerhalb dieser Gesamtverkaufsfläche sollen insgesamt 8.250 m² Verkaufsfläche, jedoch maximal 20% der im jeweiligen Sondergebiet tatsächlich vorhandenen Verkaufsfläche, für folgende zentrenrelevante Randsortimente zulässig sein (die Festsetzung erfolgt differenziert für die Sondergebiet und die Randsortimente):

- Glas, Porzellan, Keramik, Hausrat, Wohneinrichtungsbedarf
- Haus-/Tischwäsche, Heimtextilien/Gardinen
- Leuchten/Lampen
- Bettwaren, Bettwäsche
- Bilder/Poster/Bilderrahmen/Kunstgegenstände
- Elektrokleingeräte
- Babyartikel und Zubehör, Kinderwagen

In den Sondergebieten für Büro/Dienstleistungen sollen im wesentlichen Büro- und Dienstleistungsleistungseinrichtungen zulässig sein. Eine entsprechende Festsetzung erfolgt auf Ebene des Bebauungsplans.

2. SITUATIONSBESCHREIBUNG

2.1 Änderungsbereich

Der Änderungsbereich wird im Norden begrenzt durch die Koloniestraße und die Mercatorstraße, durch die westliche Grenze der Bahnanlagen im Osten, den Sternbuschweg im Süden und durch die westliche Grenze der A 59.

Die genaue Abgrenzung ist der Planzeichnung zu entnehmen.

2.2 Bestandssituation

Die derzeitigen Nutzungen sind im Wesentlichen die Brachflächen des ehemaligen Güterbahnhofs und die Trasse der A 59 mit ihren Anschlussstellen im Bereich des Anschlusses Duisburg-Zentrum (Kolonie- und Mercatorstraße) sowie im Bereich des Anschlusses Duisburg-Hochfeld (Düsseldorfer Straße). Zusätzlich ist am südlichen Rand noch eine Bahnstrecke in Richtung Rhein mit einer Überbrückung der Düsseldorfer Straße vorhanden. Am Sternbuschweg ist auf Flächen der Bahn eine ehemalige Tennisanlage, die zu einer Anlage für den Boulesport umgestaltet ist.

Die ehemaligen Bahnanlagen werden nicht mehr genutzt, die Hallen sind einsturzgefährdet.

Es befindet sich nur noch ein Gewerbebetrieb als Pächter mit Zugang von der Karl-Lehr-Straße auf der Fläche.

Das Gelände hat eine längere Nutzungsgeschichte, es wurde seit Mitte des 19. Jahrhunderts industriell und gewerblich vielfältig genutzt. Die bahntypische Nutzung begann 1864 mit betriebstechnischen Anlagen und Gebäuden (Empfangsgebäude, Lok- und Güterschuppen u. ä.) der Köln-Mindener, der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Eine Nutzung durch Schwerindustrie (Walz- und Stahlwerke) im mittleren Bereich des Standortes ist ab 1873 sicher belegt. Im südlichen Bereich des Geländes befand sich vor 1900 eine Eisenbahnwerkstatt mit Lokschruppen und Drehscheibe. Ab den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts ist eine Ausbreitung der Bahnanlagen zu verzeichnen. Die Industriebetriebe sind zurückgebaut bzw. in andere Fabriknutzungen umgewandelt. Die Umladehallen und Ladestraßen wurden eingerichtet. 1945, nach dem 2. Weltkrieg ist der Wandel von der industriellen Vornutzung (Fabriken) des Geländes hin zur hauptsächlichlichen Nutzung durch Bahnanlagen abgeschlossen.

Aus der Nutzungsgeschichte der letzten 150 Jahre ist erkennbar, dass dieses Gebiet zwar für die Entwicklung Duisburgs eine große Bedeutung hatte aber durch großflächige Nutzungen belegt war und nicht in die angrenzenden Stadtquartiere Neudorf oder Dellviertel integriert war. Die Verkehrsbänder der Bahn und später der Autobahn sowie der großflächige Güterbahnhof mit den Tunnelstrecken der Koloniestraße und der Karl-Lehr-Straße haben die Verbindungen der Stadtteile westlich und östlich eher behindert als gefördert.

2.3 Aktuelle Darstellung des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan stellt derzeit für den Änderungsbereich in überwiegen-

den Teilen Bahnfläche dar.

Die A 59 und die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind entsprechend als Verkehrsflächen dargestellt.

Lediglich an der Düsseldorfer Straße im Bereich der Anschlussstelle Hochfeld ist eine kleine Grünfläche und die Grünfläche „Sportanlage“ enthalten.

3. VORGABEN UND BINDUNGEN

3.1 Regionalplan

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) enthält die folgenden Inhalte 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), Schienenwege für Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr, für den überregionalen und regionalen Verkehr. Im Norden verläuft parallel zur 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 gewerbliche und industrielle Nutzungen sollen z.B. emissionsarme Gewerbebetriebe zunehmend als Bestandteil allgemeiner Siedlungsbereiche dargestellt werden. Die Entwicklung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben hat ausschließlich auf Flächen des allgemeinen Siedlungsbereichs zu erfolgen.

3.2 Fachplanungen

Schutzgebiete des Europäischen Netzes Natura 2000 sind in der näheren Umgebung nicht vorhanden. Dem Änderungsbereich am nächsten gelegen sind die FFH-Gebiete Ruhraue in Mülheim (DE-4507-301) und Überanger Mark (DE-4606-302) in mehr als 7 km Entfernung. Eine Betroffenheit ist auszuschließen, eine FFH-Vorprüfung nicht erforderlich. Landschafts- oder Naturschutzgebiete sind ebenfalls nicht betroffen. Der Änderungsbereich ist nicht im Landschaftsplan enthalten. Es sind innerhalb des Änderungsbereichs keine Bau- und Bodendenkmale bekannt.

Duisburg liegt im Bereich des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet, Teilplan Ruhrgebiet West vom 04.08.2008. Der Luftreinhalteplan legt erforderliche Maßnahmen zur Einhaltung der verbindlichen Luftqualitätsziele der „Luftqualitätsrahmenrichtlinie“

(RL 96/62/EG v. 21.11.1996) fest.

Für einen Teil des südlichen Planbereichs – im Wesentlichen im Bereich der dort dargestellten Grünfläche – existiert eine Planfeststellung für den Umbau der Anschlussstelle Duisburg-Hochfeld. Zwischen der Bezirksregierung Düsseldorf als Fachplanungsbehörde, dem Landesbetrieb Straßen.NRW Niederlassung Bochum, der Stadt Duisburg und der Grundstückseigentümerin ist bereits Einvernehmen über eine geänderte Ausführung Anschlussstelle Duisburg-Hochfeld erzielt worden (RE-Vorentwurf). Der Änderung Nr. 5.52 – Mitte – des Flächennutzungsplans liegt bereits die Planung gemäß RE-Vorentwurf zugrunde. Die Änderung berücksichtigt also die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung.

Seitens der Bezirksregierung Düsseldorf als Fachplanungsbehörde und dem Landesbaubetrieb Straßen NRW, Niederlassung Bochum, sind keine Einwendungen gegen die Darstellung des Flächennutzungsplans geltend gemacht worden.

Da bereits jetzt absehbar ist, dass die Anschlussstelle Duisburg-Hochfeld nicht in der planfestgestellten Form hergestellt werden wird, ist auch von einer nachrichtlichen Übernahme der Planfeststellung gemäß § 5 Abs. 4 BauGB abgesehen worden.

Für den nördlichen Planbereich gilt teilweise die Planfeststellung für den Umbau der Anschlussstelle Duisburg-Zentrum. Diese Anschlussstelle wird derzeit baulich hergestellt. Der Bereich der baulichen Anlagen der Anschlussstelle Duisburg-Zentrum ist im Flächennutzungsplan als Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt. Die Darstellung entspricht der beabsichtigten Nutzung.

Die ehemaligen Bahnanlagen des Güterbahnhofs sind gemäß Bescheid des Eisenbahnbundesamts vom 05.10.2010 von Bahnbetriebszwecken (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz) freigestellt. Lediglich die eingleisige Bahntrasse ganz im Süden unter der A 59 hindurch und über die Düsseldorfer Straße hinweg stellte noch eine Bahnanlage dar.

3.3 Einzelhandels- und Zentrenkonzept für Duisburg

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept für Duisburg wurde am 6. Dezember 2010 durch den Rat der Stadt Duisburg beschlossen. Es ist eine Fortentwicklung des Einzelhandelskonzepts aus dem Jahr 2001. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept ist eingebettet in den Prozess der nachhaltigen Stadtentwicklung, in dem momentan im Rahmen des Projekts Duisburg2027 eine gesamtstädtische "Strategie für Wohnen und Arbeiten" mit einem Zeithorizont von 15 bis 20 Jahren erarbeitet wird. Dabei wird das Konzept auch bei der Erarbeitung des neuen Flächennutzungsplans berücksichtigt. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept wurde im Auftrag des Amtes für Stadtentwicklung und Projektmanagement von dem Dortmunder Gutachterbüro Stadt + Handel erstellt.

Die Ergebnisse des Analyseteils zeigen, dass sich der Duisburger Einzelhandel im Vergleich zum Jahr 2001 positiv entwickelt hat. So konnten fast 130.000 m² an Verkaufsfläche dazu gewonnen werden und seit langem ist wieder ein leichter Kaufkraftgewinn aus dem Umland zu verzeichnen. Dieser Trend soll mit dem

neuen Einzelhandels- und Zentrenkonzept unterstützt werden, um Duisburgs Funktion als Oberzentrum weiter zu stärken.

Mit dem neuen Einzelhandels- und Zentrenkonzept werden 23 zentrale Versorgungsbereiche gebietsscharf festgelegt und hierarchisch eingestuft. Neben der Innenstadt wurde dabei auch das Zentrum Hamborn/Marxloh als Hauptzentrum eingestuft. In Zukunft sollen nur in den zentralen Versorgungsbereichen großflächige zentrenrelevante Einzelhandelsansiedlungen erfolgen.

Welche Sortimente als zentrenrelevant eingestuft werden und welche nicht, legt die Duisburger Sortimentsliste als Bestandteil des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Duisburg fest. Großflächiger, nicht zentrenrelevanter Einzelhandel soll primär ebenfalls in den zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt werden bzw. es soll sich dieser nur noch auf dafür bestimmte Sonderstandorte konzentrieren. Diese Ausweisungen sollen die bestehenden Duisburger Zentren nicht nur im Bestand sichern, sondern zusätzlich in Zukunft stärken und das Warenangebot aufwerten.

Die definierten Ziele, die das Duisburger Einzelhandels- und Zentrenkonzept verfolgt, sind:

- Steigerung der gesamtstädtischen Ausstrahlung nach außen
- Sicherstellung einer ausgewogenen Versorgungsstruktur auf der Grundlage der vorhandenen Zentren
- Weiterentwicklung der ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereiche durch ergänzende Einzelhandelsneuansiedlungen insbesondere in der Innenstadt
- Sicherung der wohnortnahen Nahversorgung

Mit diesen Zielen soll das Konzept eine verlässliche Entscheidungshilfe für die zukünftige Bauleitplanung sein und auch Planungs- und Investitionssicherheit für private Akteure bieten.

Der Änderungsbereich liegt nicht in dem zentralen Versorgungsbereich Hauptzentrum Innenstadt, dieser endet an der Koloniestraße. Er ist in dem Sonderstandortkonzept des Zentren- und Einzelhandelskonzepts als perspektivischer Sonderstandort „Fachmarkttagglomeration Möbel / Duisburger Freiheit“ enthalten. Sonderstandorte sind als Ansiedlungsbereiche für den Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zu verstehen. Sie sollen der Ergänzung der Zentren dienen, in dem sie Einzelhandelsbetriebe aufnehmen, die einen überdurchschnittlichen Flächenverbrauch aufweisen und die in den zentralen Versorgungsbereichen daher in der Regel räumlich schlecht anzusiedeln wären.

Trotz dieser Ergänzungsfunktion zu den Zentren hat die Stärkung der Zentren erste Priorität. Die Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche ist so konzipiert, dass auch Ansiedlungen mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten primär in den Haupt- und Nebenzentren erfolgen können. Für z. B. großflächige Vorhaben oder Vorhaben mit besonderen Erschließungserfordernissen sowie für bereits durch längerfristige Konzeptionen bekannte Standorte sind dennoch Sonderstandorte sinnvoll.

Im Rahmen der Betrachtung und Bewertung der Sonderstandorte hat die Kongruenz mit dem Zentrenkonzept höchstes Gewicht gehabt. Die Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche durch die Ansiedlung eines ergänzenden, nicht zentrenrelevanten Angebots in räumlicher Nähe wird hervorgehoben.

Für den perspektivischen Sonderstandort Fachmarkttagglomeration Möbel/ Duisburger Freiheit wird folgende Empfehlung ausgesprochen: „Die an diesen Standortbereichen angestoßenen Entwicklungen sind auch gemäß dieses Einzelhandels- und Zentrenkonzepts zu empfehlen, so dass dort eine gezielte Entwicklung mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten sinnvoll ist. Eine weitere Ergänzung um Betriebe mit zentren- sowie zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten ist an den perspektivischen Sonderstandorten nicht zu empfehlen.“

Diesen Anforderungen soll die Flächennutzungsplanänderung entsprechen, bzw. soll durch den nachfolgenden Bebauungsplan 1129 - Dellviertel – entsprochen werden. Das innerhalb der geplanten Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel vorgesehene Kernsortiment „Möbel“ ist gemäß der Duisburger Sortimentsliste nicht zentrenrelevant.

Für die Randsortimente wird im Sonderstandortkonzept des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts auf die Kriterien verwiesen, die im § 24 a (3) LEPro genannt sind. D. h. zentrenrelevante Randsortimente dürften maximal 10 % der Verkaufsfläche umfassen, insgesamt maximal 2.500 m² Verkaufsfläche. Im Gutachten wurde bereits der Hinweis gegeben, dass der § 24 a LEPro nach der Rechtsprechung nicht mehr als bindendes Ziel einzuhalten war. Er galt nunmehr als Grundsatz und konnte in die Abwägung der Kommune eingestellt werden. Das LEPro NW ist zum 31.12.2011 außer Kraft getreten. Eine Nachfolgeregelung besteht bisher nicht.

Die zentrenrelevanten Randsortimente innerhalb der Sondergebiete des städtebaulichen Konzepts des nachfolgenden Bebauungsplans werden auf Grundlage einer Verträglichkeitsuntersuchung benannt und beschränkt.

Die Entwicklung des Standorts wird durch den Flächennutzungsplan vorbereitet. Baurecht wird für den wesentlichen Planbereich durch den Bebauungsplan Nr. 1129 – Dellviertel – geschaffen.

3.4 Gender Mainstreaming

Als öffentlicher Belang ist Gender Mainstreaming gem. § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Unter dem Begriff Gender wird das Geschlecht als gesellschaftliche Strukturierungskategorie betrachtet. Die sich hieraus ergebenden spezifischen Lebenssituationen mit unterschiedlichen Bedürfnissen sollen „chancengleich“ behandelt werden. Ziel ist es, Chancengleichheit in der Stadtentwicklung und Städtebaupolitik herzustellen, so dass Räume gleichberechtigt durch Mädchen und Jungen, Jugendliche, Frauen und Männer genutzt werden und eine gleichberechtigte Teilhabe an ihnen besteht. Eine geschlechtersensible Bauleitplanung bezieht sich unter anderem auf die „Vereinbarkeit von Erwerbs- und Versorgungsarbeit“, Mobilität, Freiraumangebot, Wohnen und Sicherheit sowie Partizipation insbesondere im Rahmen des Planungsprozesses.

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts ist aufgrund der starken Emissionsbelas-

tungen bereits früh die Entscheidung getroffen worden, keine allgemeine Wohnnutzung vorzusehen. Daher betrifft die Planung im Wesentlichen die zukünftig hier arbeitenden Menschen oder Kunden und Besucher sowie die Ausformung des öffentlichen Raums.

Dieses ist im städtebaulichen Entwurf und im Bebauungsplan zu beachten.

4. STÄDTEBAULICHES KONZEPT

4.1 Städtebauliche Struktur

Die Stadt Duisburg verfügt mit dem ehemaligen Güterbahnhof über einen rund 40 ha großen Entwicklungsbereich mit bester Lage am Rand der Innenstadt. Die Position direkt am Hauptbahnhof und an der Autobahn stellt eine hervorragende Erschließungsgrundlage dar, die jedoch auch Immissionsprobleme mit sich bringt. Die homogene und nicht zugängliche Nutzung als Bahnanlage wirkte in der Vergangenheit als Barriere und verhinderte die Verknüpfung der Stadtteile Duissern, Neudorf und Dellviertel.

Der im Mai 2009 vorgelegte Masterplan „Duisburger Freiheit“ des Büros Foster + Partners hatte, in Ergänzung zum Masterplan Innenstadt des gleichen Büros aus dem Jahr 2007, als Hauptaufgabe die Integration in das Stadtgefüge zu leisten und hat dafür das Bild „Rückeroberung des Lebensraums Stadt“ geprägt.

Leitidee war ein grünes Rückgrat durch eine zentrale, das Gebiet von Nord nach Süd durchlaufende Grünstruktur. Diese neu geschaffene „innere“ Qualität bildet die Grundlage für eine hochwertige Nutzungsstruktur, da dadurch die ungünstigen äußeren Einflüsse (Lärm, Luftbelastung) der umgebenden Verkehrsbänder eine Kompensation erfahren und ein neues attraktives Umfeld entsteht. Gleichzeitig soll sie die für die Innenstadt Duisburgs unverzichtbare Luftleitbahn freihalten.

Diese Leitidee ist als Basis in den aktuellen städtebaulichen Entwurf zum Bebauungsplan 1129 übernommen. Einer inneren Grünfläche mit der großzügigen integrierten Wasserachse stehen zwei äußere Baugebiete zur Seite, die die notwendigen städtebaulichen Abgrenzungen durch definierte Raumkanten zu den Verkehrsbändern darstellen und sich gleichzeitig nach innen zum Park hin öffnen sollen.

Die Baugebiete bestehen aus dem Möbelhaus und dem Möbelmitnahmemarkt sowie den beiden Blockstrukturen des Büro- und Dienstleistungszentrums. Die notwendigen, nicht überbaubaren Stellplatzanlagen des Möbelhauses sind Teil des Baugebiets, werden aber intensiv begrünt, um die Fortsetzung der Grünstruktur zu gewährleisten.

Die zentrale Grünachse ist wichtiges Bindeglied der Konzeption „Grüner Ring“ und der Verbindung zwischen Innenstadt und dem Rhein bzw. Rheinpark sowie dem Sportpark Wedau.

Neben der Steigerung der Aufenthaltsqualität für die zukünftigen Nutzer innerhalb des Gebiets gelingt es durch die Grünachse und die neue Erschließung

auch, die Vernetzung der umliegenden Stadtquartiere zu stärken. Diese Vernetzungen erfolgen durch die Straßenverbindungen Kolonie-/Mercatorstraße sowie die Fußwegeverbindungen an den Bahnhofsvorplatz, die Karl-Lehr-Straße, die Düsseldorfer Straße sowie an den Sternbuschweg. Durch den Rückbau einiger Tunnelteilstrecken und den Neubau von Brücken werden diese Anbindungen, insbesondere für Fußgänger/Radfahrer, wesentlich attraktiver.

Das Entwicklungsgebiet wird in seiner Nutzungsstruktur und von seiner städtebaulichen Qualität her als Teil der Innenstadt definiert. Dieser Umstand prägt auch die bauliche Ausformung und die Dichte, die hier zu erreichen sind. Intensiv genutzten Baugebieten soll eine großzügige Freiraumqualität des Parks gegenüber stehen. Stadträumliche Wirkung sowie Lärmschutz zu Bahn und Autobahn lassen sich nur durch Verdichtung und Höhe der Baukörper erreichen.

Diese Struktur als langgestrecktes grünes Band in Nord-Süd-Richtung kann als Wind- und Kaltluftzone in Ergänzung der südlichen Grünbereiche bis zur Innenstadt wirken.

Die Büro- und Dienstleistungsnutzungen sollen durch Nutzungsergänzungen zu einem lebendigen und strukturreichen Stadtquartier entwickelt werden. Gastronomie, Hotelnutzungen und Infrastruktur wie Kindertagesstätte für Kinder von Beschäftigten, medizinische Versorgung u. Ä. sind vorgesehen und möglich. Auch Wohnen für Betriebsinhaber und Bereitschaftspersonal ist möglich. Allgemeines Wohnen soll wegen der hohen Lärmbelastungen im Bebauungsplan ausgeschlossen werden.

4.2 Erschließungskonzept

Die Bebauung der „Duisburger Freiheit“ soll an mehreren Punkten an das übergeordnete und überregionale Straßennetz angeschlossen werden: Über die Koloniestraße und den Bereich der neuen Anschlussstelle Duisburg-Zentrum wird sie an das städtische Straßennetz und überregional an die A59 angebunden. Im Süden soll eine direkte Anbindung an die A59 sowie die Düsseldorfer Straße erfolgen. Hierfür ist die Änderung des geltenden Planfeststellungsbeschlusses bereits eingeleitet und inhaltlich mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt.

Im Innern erfolgt die Erschließung über eine durchgehende, 2-spurige Haupterschließungsachse (örtliche Hauptverkehrsstraße) von der Anschlussstelle Duisburg-Zentrum im Norden bis zum Kreisverkehr an der Anschlussstelle Duisburg-Hochfeld im Süden. Es ist vorgesehen, die planerischen Voraussetzungen für einen Anschluss an die Düsseldorfer Straße und einen geänderten Anschluss an die A59 zu schaffen. Die Baugebiete werden durch Erschließungsstraßenschleifen an diese zentrale Achse angebunden.

Die Karl-Lehr-Straße wird für Fußgänger und Radfahrer über eine behindertengerechte Rampe an das Plangebiet angeschlossen.

Das Gebiet ist durch die Lage nahe am Hauptbahnhof hervorragend an den lokalen und regionalen Nahverkehr sowie den Bahnfernverkehr angeschlossen. Zur attraktiven inneren Erschließung der „Duisburger Freiheit“ kann eine Busverbindung innerhalb des Gebiets erfolgen.

5. INHALTE DER ÄNDERUNG

5.1 Änderungsbereich

Der Änderungsbereich grenzt südlich an die Koloniestraße im Bereich des Hauptbahnhofes an und liegt in direkter Nachbarschaft zur Innenstadt. Er erstreckt sich nach Süden zwischen den beiden Verkehrsstrassen der A 59 und der Bahntrasse bis zum Sternbuschweg.

5.2 Baugebiete

5.2.1 Sondergebiete „Möbele Einzelhandel“

Wesentliche Bestandteile des städtebaulichen Gesamtkonzepts der Duisburger Freiheit sind das geplante Möbelhaus und der geplante Möbelmitnahmemarkt. Hierzu wird der nachfolgende Bebauungsplan Nr. 1129 – Dellviertel umfangreiche Festsetzungen zur Art und Maß der Nutzung treffen. Im Flächennutzungsplan sind für die vorgesehenen Standorte zwei Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel gem. § 11 (2) BauNVO mit der Zweckbestimmung „Möbele Einzelhandel“ dargestellt.

Die Sondergebiete haben eine Ausdehnung, die es auch ermöglicht, im nachfolgenden Bebauungsplan die notwendigen Stellplätze anzuordnen. Entsprechend dem städtebaulichen Konzept ist im Bebauungsplan durch Festsetzungen dafür zu sorgen, dass die Stellplätze die Fortsetzung der grünen Parkanlage bilden, damit die Durchlüftungsbahn nicht durch Hochbauten verstellt und beeinträchtigt wird. Die Baukörper sind soweit wie möglich an die äußeren Ränder der Baufelder zu verlagern. Ergänzend ist eine intensive Begrünung der Stellplätze festzusetzen.

Der Standort von Möbelhaus und Möbelmitnahmemarkt ist gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept nicht mehr der Innenstadt und dem dort bestehenden zentralen Versorgungsbereich zuzuordnen. Er ist jedoch in das Zentren- und Einzelhandelskonzept als perspektivischer Sonderstandort „Fachmarkttagglomeration Möbel“ aufgenommen worden. Für den Standort wird eine gezielte Entwicklung mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten empfohlen. Eine weitere Ergänzung um Betriebe mit zentren- sowie zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten wird abgelehnt. Das städtebauliche Nutzungskonzept entspricht dieser Empfehlung.

Das Büro- und Dienstleistungszentrum wird zur Sicherung des Ausschlusses des Einzelhandels im folgenden Bebauungsplan als Sondergebiet und nicht als Kerngebiet festgesetzt werden. Einzelhandel wird in den Sondergebieten Büro und Dienstleistungen nur ausnahmsweise für die direkte Versorgung der Beschäftigten zulässig. Aus diesem Grunde ist die Darstellung bzw. Ausweisung als Kerngebiet nicht möglich, da diese Einschränkungen nicht mit der Gebietscharakteristik eines Kerngebiets vereinbar wären.

Die beiden Baugebiete für das Möbelhaus und den Möbelmitnahmemarkt sollen im Bebauungsplan als Sondergebiete festgesetzt werden, da in den Baugebieten jeweils nur ein Betrieb des Möbele Einzelhandels zulässig ist und sich das Bauge-

biet nach der Art der baulichen Nutzung daher von den in der Baunutzungsverordnung vorgesehenen Baugebieten wesentlich unterscheidet. In Sondergebieten kann die Gemeinde die Art der baulichen Nutzung nach ihren Vorstellungen gestalten und insbesondere Festsetzungen zu Verkaufsflächen und Sortimenten treffen. Um dem Entwicklungsgebot zu genügen, werden im Flächennutzungsplan dazu entsprechend Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel mit der Zweckbestimmung „Möbeleinzelhandel“ dargestellt.

Die erste Prüfung des Standorts Duisburger Freiheit hat bereits im Einzelhandels- und Zentrenkonzept stattgefunden und zur Aufnahme als perspektivischer Sonderstandort geführt. Der Anforderung auf Ableitung aus der Regionalplanung wird entsprochen. Der Standort ist im Regionalplan (GEP 99) dem allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) zugeordnet. Ebenso kann festgestellt werden, dass für ein Einzelhandelsvorhaben dieser Größe innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt keine geeignet große Entwicklungsfläche zur Verfügung steht.

Die besondere städtebauliche Zielsetzung für den Standort leitet sich bereits aus der Masterplanung Foster und besonders aus der anschließenden Rahmenplanung ab, für die der Rat ausdrücklich den Prüfauftrag für einen Einzelhandelsstandort Möbel formulierte hatte. Die Rahmenplanung hatte die Bedeutung der Fläche der Duisburger Freiheit für die Innenstadtentwicklung betont.

Es handelt sich hier um eine zentrale Fläche, die im Sinne einer Stadtreparatur von einer Brachfläche zu einem Stadtquartier entwickelt werden soll, das neben einer eigenständigen Standortqualität auch wesentliche Verbindungsfunktionen im Sinne einer Vernetzung von bisher getrennten Stadtgebieten leisten muss.

Die Brachflächenentwicklung von über 33 ha in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof entlastet den Ansiedlungsdruck an anderer Stelle auf Freibereiche und kann wegen der hervorragenden ÖPNV-Anbindung zur Vermeidung weiterer Verkehrsbelastungen beitragen.

Eine Hauptbelüftungsbahn der Innenstadt wird durch eine Parkanlage qualitativ gesichert. Ergänzende Einzelhandelsangebote zum Angebot des benachbarten zentralen Versorgungsbereichs stärken die Summe der Kaufkraftbindung an das Oberzentrum Duisburg.

All diese Effekte sind für die Entscheidung der Zielsetzung betrachtet und als wünschenswert eingestuft worden. Sie sind jedoch nur im Zusammenhang mit einem stimmigen und realisierbaren Gesamtkonzept umsetzbar. Zu diesem Konzept gehört die Möbeleinrichtungszentrum mit einer tragfähigen Größe.

Für das Bebauungsplanverfahren ist eine Auswirkungsanalyse erarbeitet worden, um den Nachweis zu erbringen, dass keine negativen städtebaulichen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche in Duisburg und benachbarten Kommunen zu erwarten sind. Im Bebauungsplan kann die Steuerung zur Vermeidung solcher Auswirkungen durch die Festlegung der Größe der Verkaufsfläche und der einzelnen Sortimente erfolgen.

Das Gutachten belegt, dass ein Möbelhaus mit Möbelmitnahmemarkt an dieser Stelle städtebaulich verträglich ist, wenn Verkaufsflächen und Sortimente durch

die Festsetzungen begrenzt werden.

Für die Sondergebiete „Möbele Einzelhandel“ soll die Gesamtverkaufsfläche im Bebauungsplan auf insgesamt 51.800 m² begrenzt werden, wobei zentrenrelevante Randsortimente insgesamt 8.250 m², maximal jedoch 20% der Gesamtverkaufsfläche aufweisen dürfen. Die Verträglichkeit dieser Verkaufsflächen mit der Einzelhandelsstruktur in der Stadt Duisburg und im Einzugsgebiet der geplanten Nutzung wurde durch vorgenanntes Gutachten im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 1129 –Dellviertel- „Duisburger Freiheit“ bestätigt.

5.2.2 Sondergebiete „Büro- / Dienstleistung“

Das städtebauliche Konzept sieht für die Bereiche nördlich des Möbelhauses und des Möbelmitnahmemarkts bis zur Koloniestraße ein Büro- und Dienstleistungszentrum vor. Aufgrund der hohen Lärmbelastungen durch die Autobahn und Bahnstrecke wird darauf verzichtet, allgemeines Wohnen zuzulassen.

Die Flächen liegen nicht im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Duisburg. Sie gehören auch nicht zu dem benachbarten perspektivischen Sonderstandort Fachmarkttagglomeration „Möbel“. Auf der Grundlage des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts wird ausdrücklich weiterer Einzelhandel mit zentrenrelevanten sowie zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche oder der Sonderstandorte abgelehnt. Aus diesem Grund ist im nachfolgenden Bebauungsplan der Einzelhandel in diesen Baugebieten auszuschließen. Ausnahmen für ein kleines Angebot zur Versorgung der Beschäftigten während der Arbeitszeit können im Bebauungsplan zugelassen werden. Da der Ausschluss von Einzelhandel nicht mit der Gebietscharakteristik eines Kerngebiets gemäß § 7 BauNVO vereinbar ist (das Kerngebiet dient vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben), wird dafür der Bebauungsplan ein Sondergebiet gemäß § 11 (2) BauNVO mit der Zweckbestimmung Büro- /Dienstleistungszentrum ausweisen.

Zulässig sollen im Bebauungsplan in erster Linie Büro- und Dienstleistungseinrichtungen werden. Hierzu zählen auch die Einrichtungen der Gastronomie und des Beherbergungsgewerbes. Ebenfalls sollen Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zugelassen werden, um auch über reine Büronutzungen hinaus eine vielfältige Nutzungscharakteristik im Sinne eines belebten Stadtquartiers zu ermöglichen.

Um diese städtebauliche Entwicklung, die auf der Grundidee des Rahmenplans „Duisburger Freiheit“ beruht, vorzubereiten, wird der Flächennutzungsplan analog hierzu ebenfalls ein Sondergebiet „Büro- /Dienstleistung“ darstellen.

An der Koloniestraße ist bis zur Auffahrtrampe der Anschlussstelle Duisburg Zentrum ein Baufeld vorhanden, in dem sich bereits ein Bürogebäude im Bestand befindet. Dieses soll gemäß den Vorgaben des Masterplans Duisburger Freiheit analog als Büro- und Dienstleistungsstandort ohne Einzelhandel entwickelt werden und wird darum auch als entsprechendes Sondergebiet „Büro-/Dienstleistung“ in die Flächennutzungsplanänderung aufgenommen. Diese

Fläche ist jedoch nicht Bestandteil des nachfolgenden Bebauungsplans Nr. 1129 – Dellviertel-, sie wird in einem eigenständigen Bebauungsplanverfahren weitergeführt.

5.2.3 Mischbaufläche

Im westlich der A 59 gelegenen Anschlussknoten der Anschlussstelle Zentrum an der Mercatorstraße befindet sich im Bestand ein Bürogebäude und eine Tankstelle. Diese Fläche ist im gültigen Flächennutzungsplan als Verkehrsfläche dargestellt. Eine Überplanung ist zur Gestaltung der Anschlussstelle Zentrum nicht erforderlich. Daher soll zur Sicherung der Bestandsnutzungen der Flächennutzungsplan zukünftig hier eine gemischte Baufläche darstellen. Wegen der Lage in der direkten Nachbarschaft zur Autobahn ist in nachfolgenden Genehmigungsverfahren der Immissionsschutz verstärkt zu betrachten. Diese Fläche ist nicht Bestandteil des nachfolgenden Bebauungsplans Nr. 1129 - Dellviertel.

An der Düsseldorfer Straße befindet sich eine kleine Grünfläche direkt an der Zufahrtsstraße zur Anschlussstelle DU-Hochfeld. Diese mit Bäumen und Sträuchern bewachsene Fläche ist gemäß § 34 BauGB zu beurteilen und soll zukünftig im Sinne einer gemischten Baufläche entwickelt werden. Wegen der Lage in der direkten Nachbarschaft zur Autobahn ist in nachfolgenden Genehmigungsverfahren der Immissionsschutz verstärkt zu betrachten. Diese Fläche ist nicht Bestandteil des nachfolgenden Bebauungsplans Nr. 1129 - Dellviertel.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg befindet sich zurzeit in der Neuaufstellung. Es ist Ziel des zukünftigen Flächennutzungsplans, statt wie bisher Baugebiete, im Wesentlichen Bauflächen darzustellen und die weitere Ausdifferenzierung der Art der Nutzung den nachfolgenden Verfahren zu überlassen. Aus diesem Grunde werden die beiden Änderungsbereiche nicht als Misch- oder Kerngebiet dargestellt, sondern als gemischte Bauflächen.

5.2.4 Öffentliche Grünflächen

Die Parkachse von der Koloniestraße bis zur Düsseldorfer Straße und unter der Bahn hindurch bis zum Sternbuschweg wird als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage dargestellt. Diese Parkanlage ist Teil des „Grünen Rings“ und verbindet die Innenstadt mit den Sport- und Erholungsräumen der Wedau und am Rhein. Wesentlicher Bestandteil des Parks wird die integrierte Fuß- und Radwegeverbindung. Durch die Anlage eines attraktiven autofreien und durchgängig geführten Fuß- und Radwegs in Nord-Süd-Richtung innerhalb der Grünfläche entsteht eine neue Hauptverbindung aus der Innenstadt in Richtung Wedau und Rhein als Lückenschluss des grünen Rings. Im Bereich der Querung der Koloniestraße und der Karl-Lehr-Straße wird diese Wegebeziehung kreuzungsfrei über eine Brücke angelegt. Gleichzeitig erfolgt ein Anschluss über Rampen an diese Straßen, um einen Netzschluss zu ermöglichen.

Das innere Fuß- und Radwegenetz wird durch mehrere Anschlusspunkte zur Innenstadt, zu den umliegenden Quartieren, zum grünen Ring sowie zum Sportpark Wedau sehr gut an das lokale Netz angeschlossen.

in die Parkfläche eingebettet und deren wesentliches Gestaltungselement sollen

große Wasserflächen an den Bürogebäuden und ein See im Süden sein. Die Parkanlage ist auch Bestandteil der freizuhaltenden Luftleitbahn für die Belüftung der Innenstadt. Sie ist daher im folgenden Bebauungsplan ebenfalls als öffentliche Grünfläche Parkanlage festzusetzen.

Nördlich des Sternbuschwegs ist eine kleine Sportanlage (ehemalige Tennisanlage) für den Boulesport vorhanden und entsprechend als Sportanlage dargestellt.

5.2.5 Flächen für den überörtlichen Verkehr und für den örtlichen Hauptverkehr

Als Flächen für den überörtlichen Verkehr sind die Autobahn A 59 mit den Anschlussstellen Duisburg-Zentrum und Duisburg-Hochfeld dargestellt. Ergänzend erfolgt die Darstellung der Düsseldorfer Straße, der Koloniestraße und der betroffenen Teile der Mercatorstraße als örtliche Hauptverkehrsfläche. Ebenfalls als örtliche Hauptverkehrsfläche wird das neue Haupterschließungssystem, bestehend aus der Haupterschließungsstraße von der Düsseldorfer Straße an der Anschlussstelle Du-Hochfeld bis zur Koloniestraße und der Anschlussstelle Du-Zentrum dargestellt.

Die Bemessung aller Verkehrsflächen, der Straßenquerschnitte und der Knotenpunktgestaltung erfolgt auf Grundlage einer verkehrstechnischen Untersuchung im Bebauungsplan.

6. DARSTELLUNG DES BAULEITPLANVERFAHRENS

6.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gemäß § 3 (1) BauGB, zugleich als Unterrichtung der Einwohnerinnen und Einwohner gemäß § 23 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NW) wurde am 14.04.2011 für den Bebauungsplan 1129 – Dellviertel und für die Flächennutzungsplanänderung Nr. 5.52 – Mitte- durchgeführt. Ca. 50 Bürgerinnen und Bürger nahmen an der Unterrichtung teil. Die Stellungnahmen der Anwesenden bezogen sich in einem Fall auf frühere Planungen in diesem Bereich für eine Mehrzweckhalle. Diese ist nicht Gegenstand der beschlossenen Masterplanung für diese Fläche und somit keine mögliche Alternative mehr. Die weiteren Stellungnahmen bezogen sich im Wesentlichen auf die Gedenkstätte für die Loveparade-Katastrophe, die Erschließung, die konkrete Ausgestaltung der Baugebiete und der Grünfläche sowie die Realisierungszeiträume. Es wurden keine weiteren Stellungnahmen zu Inhalten der Flächennutzungsplanänderung vorgebracht.

6.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden 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 für den Bebauungsplan 1129 – Dellviertel und für die Flächennutzungsplanänderung Nr. 5.52 – Mitte- in der Zeit vom 15.03.2011 bis 07.04.2011 durchgeführt worden. Die Träger hatten am 07.04.2011 Gelegenheit, in einem Anhö-

zungstermin weitere Informationen zur Planung zu erhalten oder Stellungnahmen abzugeben.

Die Nachbargemeinden und die berührten Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen des Moderationsverfahrens zur landesplanerischen Abstimmung über die Planung informiert und hatten Gelegenheit, ihre Stellungnahmen abzugeben.

6.3 Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB haben in der Zeit vom 05.08.2011 bis zum 16.09.2011 stattgefunden.

6.4 Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung

Als Bestandteil der erforderlichen landesplanerischen Abstimmung führte die Stadt Duisburg, wie im regionalen Einzelhandelskonzept für das westliche Ruhrgebiet und die Stadt Düsseldorf vereinbart, ein Moderationsverfahren durch. Hierzu fand am 18.05.2011 eine Moderationsveranstaltung statt. Gutachten und Projektinformation wurden allen beteiligten Behörden und Trägern öffentlicher Belange vorab zur Verfügung gestellt.

In der Veranstaltung wurde deutlich, dass das Vorhaben im Hinblick auf die Regelungen des § 24 a Landesentwicklungsprogramm (LEPro) diskutiert und begründet werden muss.

Die in § 24a LEPro formulierten Ziele zum großflächigen Einzelhandel waren aufgrund der obergerichtlichen Rechtsprechung nicht mehr als Ziele sondern nur noch als Grundsätze der Landesplanung anzusehen. Diese Grundsätze sind durch die gemeindliche Abwägung überwindbar. Die im § 24 a LEPro genannten Obergrenzen für Verkaufsflächen und Randsortimente waren daher nicht mehr zwingend zu beachten, sondern der Abwägung zugänglich. Das LEPro NW ist zum 31.12.2011 außer Kraft getreten. Eine Nachfolgeregelung besteht bisher nicht.

Der Regionalverband Ruhr hat im Rahmen des Zielbekanntgabeverfahrens (§ 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz) mit Schreiben vom 29.07.2011 sowie in der Äußerung nach § 34 Abs. 5 Landesplanungsgesetz mit Schreiben vom 30.08.2011 bestätigt, dass das Vorhaben den landesplanerischen Vorgaben in § 24 a LEPro – mit Ausnahme des Anteils zentren- und nahversorgungsrelevanter Sortimente in beiden geplanten Möbelhäusern – entspricht (Schreiben vom 29.07.2011) und das dem Vorhaben keine Ziele der Raumordnung entgegenstehen (Schreiben vom 30.08.2011).

Die Gesamt-Verkaufsfläche der beiden Sondergebiete für Möbeleinzelhandel sowie Sortimentsobergrenzen für einzelne Sortimente und zentrenrelevante Randsortimente werden auf der Ebene des Flächennutzungsplans nicht geregelt. Die Größenordnung der zulässigen Verkaufsflächen und Sortimente wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1129 – Dellviertel – geprüft und festgesetzt; diese Regelungen sind auch nach der Systematik des Baugesetzbuchs Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan) und nicht des

Flächennutzungsplans als lediglich vorbereitender Bauleitplan, in dem „für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen“ ist (§ 5 Abs. 1 Satz 1 BauGB). Auch im Einzelhandelserlass NRW (Ziffer 4.2.3) wird für Sondergebiete zusätzlich zur Darstellung der Zweckbestimmung die Darstellung der vorgesehenen Verkaufsfläche und Sortimente lediglich empfohlen.

Da die endgültigen Verkaufsflächen und Sortimente für die beiden Sondergebiete für Möbeleinzelhandel erst im Rahmen des nachfolgenden Bebauungsplanverfahrens 1129 – Dellviertel – festgesetzt werden und eine Darstellung auf der Ebene des Flächennutzungsplans über den gesetzlich für den Flächennutzungsplan geforderten Planinhalt hinausgeht, wird von der Darstellung von Verkaufsflächen und Sortimenten auf der Ebene des Flächennutzungsplans abgesehen.

Wichtig ist der Stadt Duisburg der bereits im Zentren- und Einzelhandelskonzept verankerte Leitgedanke für den perspektivischen Sonderstandort, im Umfeld keine Ergänzung durch Betriebe mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten anzusiedeln. Dies hat für die Gebietscharakteristik des Büro- und Dienstleistungszentrums große Bedeutung und soll im Bebauungsplan zu entsprechenden Festsetzungen führen.

7. FLÄCHENBILANZ

	Bestand	Änderung
	ha	ha
Änderungsbereich	43,1	43,1
Verkehrsfläche	9,0	13,7
Grünfläche	1,2	10,6
Wohnfläche	0,3	
Gemeinbedarf	0,1	
Sondergebiete		17,3
Mischbaufläche		1,1
Bahnfläche	32,4	0,4

TEIL B: UMWELTBERICHT

1. EINLEITUNG

Der Flächennutzungsplan ist nicht allgemein verbindlich und stellt dadurch keine Eingriffsebene dar, Eingriffe werden erst durch den Bebauungsplan ausgelöst. Als Teil der Bauleitplanung ist der Flächennutzungsplan dennoch auf mögliche Umweltauswirkungen, die durch seine vorbereitenden Planungsinhalte entstehen können, abzuprüfen. Die Prüfungsebene ist jedoch auf die Darstellungsschärfe des Flächennutzungsplans anzupassen.

Parallel zur Änderung des Flächennutzungsplans wird der Bebauungsplan Nr. 1129 – Dellviertel - „Duisburger Freiheit“ aufgestellt. Für die Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan kann daher für die Flächen des Geltungsbereichs des Bebauungsplans auf die Inhalte der Umweltprüfung zum Bebauungsplan zurückgegriffen werden.

1.1 Ziele der städtebaulichen Planung

Die Stadt Duisburg hat durch den Masterplan Innenstadt des Büros Foster + Partners, London, das Zielsystem und die Handlungsleitschnur für die weitere Entwicklung der gesamten Innenstadt Duisburgs erarbeiten lassen und 2007 beschlossen.

Für die direkt an die Innenstadt angrenzenden brachliegenden Flächen des südlich anschließenden ehemaligen Güterbahnhofs ist im Anschluss daran 2009 ein Masterplan für die Entwicklungsfläche unter der Dachmarke „Duisburger Freiheit“ vorgelegt worden. Der Begriff „Duisburger Freiheit“ transportiert die inhaltlichen Visionen und Bausteine der angestrebten Stadtentwicklung. Der Masterplan wurde in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 zu einem Rahmenplan konkretisiert und verifiziert. Im Rahmen dieser Überarbeitung wurde durch den Rat für die südlichen Flächenteile die Frage zur Ansiedlungsmöglichkeit eines Möbelhauses aufgeworfen. Die grundsätzliche Machbarkeit wurde in der Rahmenplanung und durch Gutachten belegt. Auf dieser Grundlage wurde das Grundstück durch den ursprünglichen Eigentümer an einen Investor veräußert, der das städtebauliche Grundkonzept mit Parkanlage, Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie einem Möbeleinrichtungszentrum (bestehend aus einem Möbelhaus und einem Möbelmitnahmemarkt) umsetzen will.

Mit seinen für die Region und das Land Nordrhein-Westfalen einzigartigen Lagequalitäten, der höchsten regionalen Erreichbarkeit im DB-Schienerverkehr und ÖPNV, der direkten Autobahnanbindung sowie der geringen Entfernung zum Flughafen Düsseldorf und der Lage im unmittelbaren Eingangsbereich zur Duisburger Innenstadt wird die städtebauliche und architektonisch hochwertige Entwicklung dieses Areals die Bedeutung Duisburgs als Dienstleistungsstandort am Niederrhein nachhaltig stärken können.

Damit wird die brachliegende und teilweise versiegelte Fläche einer ehemaligen Verkehrsanlage wieder genutzt und im Sinne eines flächensparenden Städte-

	(FFH-RL) mit Anhängen	die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.
		<p>Berücksichtigung in der Bauleitplanung</p> <p>Schutzgebiete des europäischen Netzes Natura 2000 oder FFH-Gebiete sind nicht betroffen. Der Landschaftsplan macht keine Aussagen zum Änderungsbereich. Für den verbindlichen Bauleitplan sind die planungsrelevanten Arten durch ein artenschutzrechtliches Gutachten zu ermitteln und in der Planung zu berücksichtigen.</p> <p>Innerhalb des Bebauungsplans ist die Regelung gem. § 4 Abs.2 LG NRW „Natur auf Zeit“ anzuwenden. Die Planungen auf der Bahnbrache gelten als Wiedernutzbarmachung und nicht als Eingriff.</p>
Boden	Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)	Ziele des BBodSchG sind der langfristige Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere als Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere, Pflanzen, Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz), Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche sowie siedlungsbezogene und öffentliche Nutzungen, der Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen, Vorsorgeregulungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen, die Förderung der Sanierung schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten.
		<p>Berücksichtigung in der Bauleitplanung</p> <p>Im Änderungsbereich haben verschiedene Untersuchungen stattgefunden. Es sind teilweise Bodenbelastungen und Altlasten bekannt.</p> <p>Für die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs werden noch erforderliche Untersuchungen sowie notwendige Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen auf B-Plan-Ebene festgelegt. Der Bereich der ehemaligen Tennisplatzfläche ist in nachfolgenden Verfahren zu untersuchen.</p> <p>Für die bislang unbebaute Fläche zwischen Koloniestraße und nördlich der neuen Anschlussstelle DU-Zentrum ist in späteren Vorhaben die Durchführung einer auf einer historischen Recherche basierenden Gefährdungsabschätzung erforderlich, in deren Anschluss über die Notwendigkeit von Maßnahmen zu entscheiden ist.</p> <p>Für die Flächen mit Verdacht auf das Vorhandensein schädlicher Bodenveränderungen westlich der A 59 liegen zum Teil Untersuchungen vor. Die bodenschutzrechtlichen Anforderungen für diese Flächen werden in späteren Verfahren geregelt.“</p>
Wasser	Wasserhaushaltsgesetz (WHG) Landeswassergesetz NW (LWG)	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen. Niederschlagswasser soll ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.
		<p>Berücksichtigung in der Bauleitplanung</p> <p>Oberflächengewässer sind nicht vorhanden. Potenziell wassergefährliche Auffüllungen und nutzungsbedingte Verunreinigungen sind, wo nötig, zu untersuchen, zu sichern oder zu beseitigen.</p> <p>Versickerungsmöglichkeiten sind teilweise untersucht. Nach Möglichkeit ist unbelastetes Regenwasser in einem eigenen System zu sammeln und an geeigneten Stellen grundwasserunschädlich zu versickern.</p>
Klima	Baugesetzbuch (BauGB) Landschaftsgesetz Nordrhein- Westfalen (LG NW)	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts (und damit der klimatischen Verhältnisse) als Lebensgrundlage des Menschen.
		<p>Berücksichtigung in der Bauleitplanung</p> <p>Die stadtklimatisch bedeutsame Belüftungsbahn wurde im städtebaulichen Konzept berücksichtigt und soll im Bebauungsplan gesichert werden. Mögliche klimatische Auswirkungen sind im Bebauungsplan untersucht.</p>

Luft	Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) inkl. Verordnungen, TA-Luft Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ruhrgebiet West vom 04.08.2008	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen. Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen). Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge.
		Berücksichtigung in der Bauleitplanung Eine Untersuchung zu den Luftschadstoffen insbesondere aus den umgebenden Verkehrsinfrastrukturbändern wurde im Rahmen der Bebauungsplanerarbeitung durchgeführt.
Mensch	Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) inkl. Verordnungen, TA-Lärm	Schutz des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen. Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen). Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge.
		Berücksichtigung in der Bauleitplanung Die Geräuscheinwirkungen durch den Schienen-, Straßen- und Anlagenlärm wurden durch Fachgutachten zum Bebauungsplan untersucht und wo notwendig entsprechende Schutzfestsetzungen getroffen. Mögliche Auswirkungen durch Erschütterungen wurden untersucht. Mögliche Auswirkungen durch elektromagnetische Quellen wurden untersucht.
Landschaft, Ortsbild	Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz NW (LG NRW)	Schutz, Pflege, Entwicklung und ggf. Wiederherstellung der Landschaft auf Grund ihres eigenen Werts und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft.
		Berücksichtigung in der Bauleitplanung Innerhalb des Bebauungsplans ist die Regelung gem. § 4 Abs.2 LG NRW „Natur auf Zeit“ anzuwenden. Die Planungen auf der Bahnbrache gelten nicht als Eingriff. Das Orts- und Landschaftsbild wird durch die umfangreiche Grünfläche und die geordnet gestaltete Bebauung verbessert.
Kultur- u. Sachgüter	Denkmalschutzgesetz	Denkmale sind zu schützen, zu pflegen, sinnvoll zu nutzen und wissenschaftlich zu erforschen. Bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen sind die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.
		Berücksichtigung in der Bauleitplanung Im Änderungsbereich sind keine Bau- oder Bodendenkmale bekannt. Die angrenzenden Denkmale mit ihren Schutzbereichen sind berücksichtigt.

2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

2.1 Bestandsaufnahme des aktuellen Umweltzustands

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Änderungsbereich, der den Bereich südlich des Hauptbahnhofs zwischen Koloniestraße, der westlichen Grenze der östlich gelegenen Bahntrasse, dem Sternbuschweg und der Trasse der A 59 betrifft. Es handelt sich dabei in erster Linie um das brach gefallene Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs sowie die bebauten Flächen an der Mercatorstraße bzw. die Grünflächen an der Düsseldorfer Straße. Die Betrachtungen für eventuelle Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe gehen über diesen Betrachtungsbereich hinaus und schließen die westlich angrenzenden Wohnnutzungen ein.

2.1.1 Tiere, Pflanzen, Artenschutz

Für den Geltungsbereich des nachfolgenden Bebauungsplans Nr. 1129 – Dellviertel „Duisburger Freiheit“ wurde in mehreren Gutachten seit 2002 die Fläche intensiv untersucht. Zuletzt wurde eine Artenschutzrechtliche Prüfung im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanverfahren durchgeführt. Die festgestellten planungsrelevanten Arten sind nicht erheblich betroffen, wenn in dem nachfolgenden Bebauungsplan und in den Baugenehmigungen die Schutzzeiten bei der Baufeldräumung gesichert und beachtet werden.

Aus den Gutachten zum Bebauungsplan und zum Bau der Anschlussstelle Hochfeld, aus den Erkenntnissen früherer Planungen und aus der Einschätzung der Gutachter und der Fachbehörde liegen keine Hinweise darauf vor, dass auf den Flächen die nicht von dem nachfolgenden Bebauungsplan erfasst sind, wesentlich andere Verhältnisse herrschen. Dennoch sind in nachfolgenden Bebauungsplan- oder Genehmigungsverfahren weitergehende Untersuchungen vorzunehmen.

2.1.2 Boden

Der größte Teil des Änderungsbereichs wurde seit Mitte des 19. Jahrhunderts industriell und gewerblich sowie als Bahnanlage vielfältig genutzt. Die bahntypische Nutzung begann 1864 mit betriebstechnischen Anlagen und Gebäuden (Empfangsgebäude, Lok- und Güterschuppen u. ä.) der Köln-Mindener, der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Eine Nutzung durch Schwerindustrie (Walz- und Stahlwerke) im mittleren Bereich des Standortes ist ab 1873 sicher belegt. Das Gelände ist heute fast vollständig ungenutzt und brachgefallen. Der Bereich nördlich der Anschlussstelle DU-Zentrum wird gewerblich durch ein Bürohaus genutzt und liegt ansonsten brach. An der Mercatorstraße befinden sich eine Tankstelle und ein Bürogebäude. Die Grünfläche an der Düsseldorfer Straße ist mit Bäumen bestanden. Am Sternbuschweg ist die ehemalige Tennisanlage zu einer Sportanlage für den Boulesport umgewandelt.

„Für das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs besteht Altlastenverdacht. Untersuchungen bestätigen, dass die Fläche in der Vergangenheit in unterschiedlicher Mächtigkeit bis zu 8,5 m aufgefüllt wurde. Darüber hinaus befinden sich auf der Fläche zahlreiche Altstandorte.“

Für die Flächen an der Koloniestraße, der Mercatorstraße und am Sternbuschweg besteht zum Teil ebenfalls der Verdacht auf das Vorhandensein schädlicher Bodenveränderungen. Partiiell liegen bereits für diese Flächen Untersuchungen vor.

Für einige der Flächen besteht noch Untersuchungsbedarf. Dies gilt insbesondere für die bislang unbebaute Fläche zwischen Koloniestraße und nördlich der Anschlussstelle DU-Zentrum sowie die ehemalige Tennisplatzfläche im Süden des Änderungsbereichs. Die bodenschutzrechtlichen Anforderungen sind in nachfolgenden Verfahren zu regeln.

Für die Grünfläche an der Düsseldorfer Straße liegen keine Hinweise auf das Vorhandensein schädlicher Bodenveränderungen vor.

2.1.3 Wasser

Im näheren Umkreis des Änderungsbereichs befinden sich keine Wasserschutzgebiete und keine öffentlichen Wassergewinnungsanlagen.

Das Grundwasser wurde im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen oder in sonstigen Verfahren mehrfach untersucht.

Um eine Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser durch Migration von Bodenverunreinigungen ausschließen zu können, werden - im Rahmen von nachfolgenden Bebauungsplanverfahren oder Genehmigungsverfahren - Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen für Flächen, die ein erhöhtes Schadstoffpotenzial aufweisen, erforderlich.

2.1.4 Klima

Für die Stadt Duisburg liegt eine aktuelle Klimaanalyse 2010 vor (RVR, Referat Geoinformation und Raumbeobachtung, Essen 2010). Zusätzlich wurde für den Bebauungsplan Nr. 1129 eine klimatechnische Bewertung erarbeitet. Diese Bewertung schließt auch die Flächen des Änderungsbereichs ein.

Das Plangebiet weist im Bestand im Wesentlichen ein Gewerbeklima auf. Ein Gewerbeklima ist bei hoher Versiegelung durch eine starke sommerliche Aufheizung (Hitzestress), relativer Trockenheit und der Emission von Lärm und Luftschadstoffen geprägt. Eine hohe Versiegelung ist im Bestand hier jedoch nicht gegeben. Die Fläche liegt bis auf noch bestehende Gebäude brach und ist überwiegend von Schotter bedeckt. Eine Emission von Lärm und Luftschadstoffen liegt hier zurzeit nur durch die angrenzende Autobahn vor, jedoch ist das Gebiet durch die Bedeckung mit Schotter trocken und bei Sonneneinstrahlung schnell heiß.

Südlich und westlich des Plangebiets liegt ein Stadtrandklima vor. Nördlich und östlich schließt sich Stadtklima an, hierunter fällt auch der Bereich der Mercatorstraße. Das Gleisfeld bis zum Hauptbahnhof und die ehemalige Güterbahnhoffläche sind durch große Tag-/ Nachtunterschiede bei den Oberflächentemperaturen und eine geringe Rauigkeit ausgezeichnet, welche den Luftaustausch begünstigt.

Für Duisburg stellt dieses Gleisfeld und die ehemalige Güterbahnhofflächen eine Luftleitbahn dar, welche unbelastete und kühle Luft bei entsprechenden Windrichtungen zum Stadtkern transportiert. Die Fläche erfüllt zudem die Funktion eines Trennelements zwischen der überwärmten westlichen Innenstadt und der dichten Wohnbebauung der östlichen Innenstadt. Dadurch wird das Zusammenwachsen zweier hoch belasteter und dicht bebauter Bereiche vermieden, so dass eine Abmilderung der Belastungssituation erreicht wird. Die Bedeutung dieser Durchlüftungsbahn in thermisch-bioklimatischer Hinsicht ist in der Stadtklimaanalyse auch durch Simulationsberechnungen zu früheren Planungen (Rahmenplan Duisburger Freiheit) dargelegt. Planungshinweise werden dahingehend gegeben, dass eine möglichst breite unversiegelte Zone (ca. 100 m) erhalten werden soll und die Bebauung durch Wahl von Gebäudestellung und Gebäudehöhe die Durchlüftungsbahn wenig funktional beeinflussen soll.

2.1.5 Luft

Duisburg liegt im Bereich des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet, Teilplan Ruhrgebiet West vom 04.08.2008. Der Luftreinhalteplan legt erforderliche Maßnahmen zur Einhaltung der verbindlichen Luftqualitätsziele der „Luftqualitätsrahmenrichtlinie“ (RL 96/62/EG v. 21.11.1996) fest. Neben Umweltzone u.Ä. werden Zielsetzungen zur Bauleitplanung gegeben: Anschluss von Wohngebieten an Fernwärmeversorgung, Ausschluss von Einzelfeuerungsanlagen, Vermeidung baulicher Strukturen mit unzureichender Durchlüftungsbedingung.

Für den nachfolgenden Bebauungsplan Nr. 1129 wurde die Luftschadstoffsituation durch ein Gutachten ermittelt. Das Gutachten schließt auch die anderen Flächen des Änderungsbereichs ein.

Der Jahresmittelwert für Feinstaub (PM10) wird deutlich eingehalten. Die Jahresmittelwerte werden ausschließlich im unmittelbaren Nahbereich von Tunnelportalen erreicht. Lediglich in unmittelbarer Nähe zu den Straßen und Tunnelportalen ist mit einer geringen Wahrscheinlichkeit von mehr als 35 Überschreitungen mit mehr als 50 µg/m³ auszugehen.

Der Jahresmittelwert für Feinstaub (PM2,5) wird deutlich eingehalten.

Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) wird entlang der A59, der Mercatorstraße und im Einflussbereich von Tunnelportalen deutlich überschritten. Die Wahrscheinlichkeit, dass das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid (NO₂) nicht eingehalten wird, ist relativ gering.

Der Jahresmittelwert für Benzol (C₆H₆) wird eingehalten.

2.1.6 Mensch

Die Bestandssituation im Änderungsbereich ist geprägt durch die Emissionen aus den angrenzenden Infrastrukturbändern. Autobahn A 59, Koloniestraße, Mercatorstraße und Bahnlinie stellen Lärm- und Luftbelastungsquellen dar. Zusätzlich sind möglicherweise Erschütterungen durch den Bahnverkehr und elektromagnetische Felder durch die Bahnstromleitungen ebenfalls Emissionsquellen.

Die konkreten Bestandsbelastungen sind in der verbindlichen Bauleitplanung oder anderen nachfolgenden Verfahren zu untersuchen bzw. sind bereits untersucht.

Schall

Die Ergebnisse zeigen deutliche Belastungen im Änderungsbereich durch den bestehenden Straßenlärm der A 59 und den Schienenverkehrslärm.

Erschütterung

Im Nahbereich zur Bahn treten Erschütterungen auf. Hier befinden sich allerdings im Bestand keine schützenswerten Nutzungen.

Elektromagnetische Felder

Im Nahbereich zur Bahn können Belastungen durch die elektromagnetischen Felder der Bahnstromleitungen auftreten. Es befinden sich keine schützenswerten Nutzungen in diesem Bereich.

2.1.7 Landschaft, Ortsbild

Die Bestandssituation ist geprägt durch die brach liegenden ehemaligen Bahnflächen mit den Ruinen der ehemaligen Güterhallen. Zusätzlich sind die Autobahn und besonders die Autobahnbrücke optische und akustische Belastungen. Dieses gilt auch für die Bahnstrecke, die insbesondere mit den Oberleitungsmasten eine visuelle Sichtbarriere erzeugt.

Die Qualität des Ortsbilds ist somit sehr gering und stellt einen Makel für die Besucher Duisburgs dar, die, aus Süden kommend, sich per Auto oder Bahn nähern. Die Qualität der Duisburger Innenstadt wird nicht vermittelt. Die Bestandsbebauung an der Koloniestraße und der Mercatorstraße sowie die Grünfläche an der Düsseldorfer Straße werden nicht als ortsbildprägend wahrgenommen.

Ein Landschaftsbild ergibt sich ebenfalls nicht, da die Pioniervegetation auf dem Güterbahnhofsgelände noch nicht so weit aufgewachsen ist, dass eine Grünfläche erkennbar wäre. Auch hier belasten die alten Bahneinrichtungen das Bild.

2.1.8 Kultur- und Sachgüter

Im Änderungsbereich sind keine Bau- oder Bodendenkmale vorhanden bzw. bekannt.

Sachgüter sind die gewerblichen Nutzungen im Bestand.

2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

2.2.1 Tiere, Pflanzen, Artenschutz

Der Flächennutzungsplan ist nicht allgemein verbindlich und stellt dadurch keine Eingriffsebene dar, Eingriffe werden erst durch den Bebauungsplan ausgelöst.

Dabei ist zu beachten, dass für die Bereiche innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans, für die bereits Baurechte im Sinne des § 34 BauGB oder durch Fachplanungsrecht bestehen, keine Verpflichtung für einen ökologischen Ausgleich gegeben ist. Dieses gilt für die Bereiche der unverändert übernommenen Planfeststellung zur Autobahn A 59, der Anschlussstelle DU-Zentrum einschließlich der Ausbauflächen der Kolonie- und Mercatorstraße sowie für Teile der Anschlussstelle DU-Hochfeld mit der Einmündung auf die Düsseldorfer Straße. Die Bestandsbebauungsflächen an der Kolonie- und Mercatorstraße sowie an der Düsseldorfer Straße und am Sternbuschweg sind im Sinne des § 34 BauGB zu beurteilen und daher nicht ausgleichspflichtig.

Für die Brachflächen der ehemaligen Bahnanlagen ist in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde der § 4 Abs. 2 des Landschaftsgesetzes NRW anzuwenden. Dieser lautet: *... gelten in der Regel nicht als Eingriffe (1.) die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbilds auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, bei Aufnahme einer neuen oder Wiederaufnahme der ehemaligen Nutzung (Natur auf Zeit),* Da es sich bei den Flächen fast vollständig um die ehemaligen Bahnanlagen des Güterbahnhofs handelt, ist das Gesetz anwendbar. Ein ökologischer Ausgleich ist im

Bebauungsplan nicht erforderlich.

Der Verzicht auf den Ausgleich macht aber nicht die Darstellung des möglichen Eingriffs überflüssig. Dieses erfolgt im nachfolgenden Bebauungsplan.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs umgewandelt wird in Baugebiete, Verkehrsflächen, Stellplätze, Parkanlagen und Abstandsgrün. Im Zuge dieser vollständigen Überplanung des Bestands ist von einer Veränderung der Biotopausstattung und des Arteninventars auszugehen, von der jedoch erwartet werden kann, dass sie zu einer vergleichbaren Wertigkeit führen wird. Die Parkanlage, insbesondere im südlichen Teil, bietet durch Bepflanzung zur Autobahn und zur Bahn einen neuen Lebensraum, z. B. für Kleinvogelarten und damit auch als Jagdgebiet für einige Greifvogelarten.

Die konkreten Eingriffe für die nicht vom B-Plan 1129 betroffenen Flächen werden erst in nachfolgenden Verfahren bekannt sein. Prinzipiell ist eine vollständige Überbauung und Beseitigung der vorhandenen Strukturen jedoch nicht auszuschließen. Insbesondere in Bezug auf die Grünfläche an der Düsseldorfer Straße bedeutet dies eine Veränderung gegenüber dem Bestand, wobei die Auswirkungen angesichts Lage und Kleinteiligkeit der Fläche derzeit nicht als erheblich eingestuft werden. In Abhängigkeit von der zeitlichen Umsetzung nachfolgender Verfahren ist eine Neubewertung der einzelnen Flächen erforderlich.

Die Auswirkungen der Änderung sind als nicht erheblich anzusehen.

Artenschutz, Vorkommen planungsrelevanter Arten

Die festgestellten planungsrelevanten Arten sind nicht erheblich betroffen, wenn in dem nachfolgenden Bebauungsplan und in den Baugenehmigungen die Schutzzeiten bei der Baufeldräumung gesichert und beachtet werden.

Die Auswirkungen der Änderung sind unter Beachtung der erforderlichen

Schutzmaßnahmen als nicht erheblich anzusehen.

2.2.2 Boden

Im Änderungsbereich sind natürliche Böden in den meisten Gebieten nur unterhalb der unterschiedlich mächtigen Auffüllungen vorhanden. Die Auffüllungen sind teilweise belastet.

Durch die FNP-Änderung und die damit beabsichtigte Bebauung wird der Versiegelungsgrad gegenüber dem jetzigen Zustand erhöht.

Im künftigen B-Planbereich 1129 wird durch die großflächige Anlage (von über 10 ha) von Grünflächen mit Anpflanzungen und entsprechender Bodenverbesserung die Bodensituation im Plangebiet gegenüber dem Bestandszustand verbessert. Zudem werden durch die Versiegelung von belasteten Bereichen bzw. durch in Bebauungsplan oder Genehmigungsverfahren sowie in städtebaulichen

Verträgen geregelte funktionale Abdichtungen für belastete Bereiche Auswirkungen aus dem Boden gemindert. Insbesondere hier ist die Wechselwirkung mit dem Schutzgut Wasser zu beachten.

Für die ca. 3.000 m² große Fläche an der Düsseldorfer Straße führt eine Bebauung nach derzeitigem Kenntnisstand zu erheblichen Beeinträchtigungen bzw. zum vollständigen Funktionsverlust des intakten Schutzguts Boden. Hier sind je nach konkreter Ausgestaltung der Planungen in nachfolgenden Verfahren erhebliche Auswirkungen zu erwarten.

Für die Fläche an der Mercatorstraße und am Sternbuschweg ergeben sich gegenüber dem Status-Quo keine erheblichen Änderungen. Die Beurteilung der Auswirkungen für die Fläche an der Koloniestraße ist abhängig von den Ergebnissen der künftigen Gefährdungsabschätzung und wird in nachfolgenden Verfahren erfolgen.

Die Auswirkungen der Planung sind unter Beachtung der erforderlichen Schutzmaßnahmen mit Ausnahme der Fläche an der Düsseldorfer Straße nicht erheb-

lich.



2.2.3 Wasser

Um eine Gefährdung des Schutzguts Grundwasser durch Migration von Bodenverunreinigungen ausschließen zu können, sind Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen in den Bereichen, die ein erhöhtes Schadstoffpotenzial aufweisen, erforderlich. Hier ist die Wechselwirkung mit dem Schutzgut Boden (siehe 2.2.2) beachtlich.

Diese Sicherung ist auf der Güterbahnhofsfläche für Teilbereiche erforderlich und wird auf B-Planebene geregelt. Für die restlichen Flächen besteht im Hinblick auf eine Grundwassergefährdung nach derzeitigem Kenntnisstand kein Handlungsbedarf.

Trotz der umfangreichen Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Sickerwasser ist eine Regenwasserbeseitigung im Gebiet des zukünftigen Bebauungsplans Nr. 1129 möglich. Belastetes Regenwasser der öffentlichen Straßen ist in den Kanal abzuleiten. Das unbelastete Regenwasser der Dach- und Freiflächen kann in möglicherweise entstehenden Wasserflächen innerhalb der Grünflächen eingeleitet werden. Andernfalls ist auch eine Rückhaltung in den Baugebieten mit gedrosselter Einleitung in solchen Versickerungsflächen möglich, bei denen detaillierte Bodenuntersuchungen oder ggf. Bodenaustausch erfolgt sind. Der endgültige Nachweis für den Bereich des nachfolgenden B-Plans 1129 sowie der entsprechende Nachweis für die übrigen Flächen ist in nachgeordneten Verfahren zu führen.

Die Auswirkungen der Planung sind unter Berücksichtigung der Vermeidungs-

maßnahmen nicht erheblich.



2.2.4 Klima

Durch die Planungen bleibt die gewerbliche Charakteristik der Nutzungen des Geländes erhalten. Die Planungshinweiskarte als Teil der Klimaanalyse für die Stadt Duisburg sieht für Gewerbeflächen das Freihalten von Belüftungsbahnen, die Entsiegelung und Begrünung von Freiflächen, großräumiger Lager- bzw. Parkplätze vor. Immissionsschutzpflanzungen sollen erfolgen. Gehölz- und Baumreihen an Straßen und Grundstücksgrenzen sollen aufgebaut werden und die Emissionen und der Verkehr sollen reduziert werden. Weiterhin ist die Vernetzung vorhandener Wald- und Freiflächen durch Grünzüge anzustreben. Eine Ausgestaltung als parkartige Flächen zur Unterstützung von Luftregeneration, Filterfunktion und als Pufferwirkung soll erfolgen. Es sollen keine weitere Bebauung, keine zusätzlichen Emissionen erfolgen. Ein Ausbau zu parkähnlichen Freiflächen mit Wald-, Gehölz- und Wiesenflächen ist anzustreben. Luftleitbahnen sollen beachtet werden. Hausgärten und Innenhöfe sind mit einzubeziehen, für vorhandene Gebäude ist eine Dach- und Fassadenbegrünung anzustreben.

Die aktuelle Planung des städtebaulichen Konzepts zum nachfolgenden Bebauungsplan Nr. 1129 erfüllt die meisten dieser Hinweise. Es entstehen große Grünflächen. Durch die Sonderbauflächen kommt es zu weiterer Bebauung im jetzt weitgehend brachliegenden Änderungsgebiet. Hierbei ist in der nachfolgenden Bebauungsplanung bereits jetzt als Ziel definiert, dass im inneren Bereich keine überbaubaren Flächen entstehen und die dort anzulegenden Stellplatzflächen intensiv begrünt werden müssen. So soll und wird die Fortsetzung der Grünflächen sowie der Durchlüftungsmöglichkeit gesichert. Im Flächennutzungsplan erfolgt in den dargestellten Bauflächen keine Differenzierung zwischen den überbaubaren und nicht überbaubaren Flächen. Da jedoch (wie beschrieben) die Freihaltung der Durchlüftungsbahn als städtebauliches Ziel in der Änderung des Flächennutzungsplans und zur Aufstellung des Bebauungsplans formuliert ist, muss dieses in der verbindlichen Bauleitplanung beachtet werden. Zusätzlich soll und wird mit dem Eigentümer über einen städtebaulichen Vertrag die Durchführung des städtebaulichen Konzepts vereinbart.

Für die Nutzungen der anderen Änderungsbereiche außerhalb des nachfolgenden B-Plans 1129 sind keine erheblichen klimatischen Auswirkungen zu erwarten. Zwar muss insbesondere auf der Grünflächen an der Düsseldorfer Straße prinzipiell von einer Beseitigung der aktuellen Vegetation ausgegangen werden, allerdings ist aufgrund der Kleinflächigkeit dieses Bereichs und der unmittelbaren Umgebung nicht von erheblich negativen Auswirkungen auszugehen. In der aktuellen Klimaanalyse ist der Bereich bereits heute nicht als Gunstraum ausgewiesen.

Insgesamt sollten jedoch aufgrund des Lastraumcharakters im Zuge nachfolgender Verfahren Minderungsmaßnahmen umgesetzt werden. Durch die vorgenommenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im nachfolgenden Be-

bauungsplanverfahren sind die Auswirkungen der Änderung nicht erheblich.



2.2.5 Luft

Im Zuge der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren sind Aussagen zu Feinstaub-(PM10+PM2,5), Stickstoffdioxid (NO₂) und Benzol (C₆H₆) Immissionen zu treffen und gemäß den Grenzwerten der 39. BImSchV mit der errechneten zukünftigen Verkehrsbelastung zu beurteilen. Die zukünftige Verkehrsbelastung wird nur zum Teil aus den Inhalten der Planung generiert, sie besteht wesentlich aus der allgemeinen Verkehrszunahme in Duisburg und insbesondere auf der A 59.

Die Untersuchung ist für den Änderungsbereich im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1129 bereits erfolgt.

Der Jahresmittelwert für Feinstaub (PM10) von 40 µg/m³ wird deutlich eingehalten. Die Jahresmittelwerte über 40,0 µg/m³ werden ausschließlich im unmittelbaren Nahbereich von Tunnelportalen erreicht. In unmittelbarer Nähe zu den Straßen und Tunnelportalen ist von mehr als 35 Überschreitungstagen auszugehen.

Der Jahresmittelwert für Feinstaub (PM_{2,5}) wird deutlich eingehalten. Auch der ab 2015 geltende Grenzwert von 25 µg/m³ wird eingehalten.

Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ wird an Immissionsorten entlang der A59, der Mercatorstraße und im Einflussbereich von Tunnelportalen deutlich überschritten.

Mit Ausnahme eines Immissionsortes (Mercatorstraße im Nahbereich Autobahn) gehen an allen Immissionsorten mit Überschreitungen des Jahresmittelwertes im "Nullfall 2013" die Stickstoffdioxidimmissionen im "Planfall 2013" zurück.

Insgesamt liegen sowohl im "Nullfall 2013" wie auch im "Planfall 2013" an Gebäudefassaden entlang der Mercatorstraße Jahresmittelwerte über 40 µg/m³ vor. An den geplanten Gebäuden wird der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) eingehalten.

Die Wahrscheinlichkeit, dass das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid (NO₂) nicht eingehalten wird, ist mit bis zu 7,3% im Planfall relativ gering. Auswertungen von Messergebnissen an Verkehrsmessstationen des LANUV NRW zeigen, dass auch bei NO₂-Jahresmittelwerten in einer Größenordnung, wie im vorliegenden Fall für die Immissionsorte ermittelt, das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV eingehalten wurde. Daher kann davon ausgegangen werden, dass in der Realität das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten wird.

Der Jahresmittelwert für Benzol (C₆H₆) von 5,0 µg/m³ wird eingehalten.

Prinzipiell sollte innerhalb des bereits belasteten Bereichs der Innenstadt bzw. des Nahbereichs der Autobahn keine weitere Bebauung mit Verkehrserzeugung erfolgen. Durch die günstige Lage am Hauptbahnhof kann aber für die Beschäftigten von einem erhöhten Anteil an Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs ausgegangen werden, was die Nutzung von Kraftfahrzeugen und den Schadstoffausstoß gegenüber weniger gut integrierten Standorten mindert. Die Bedeutung dieser ehemaligen Bahnanlage für die gesamtstädtische Entwicklung Duisburgs und die Chancen einer erheblichen Begrünung dieser Brachfläche

sind mit zu betrachten.

Die Auswirkungen der Inhalte der Änderung bzw. der Planung sind unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte bedingt erheblich.



2.2.6 Mensch

Die Auswirkungen der Planung auf den Menschen sind analog zur Bestandsbewertung für Schall, Erschütterung und elektromagnetische Felder zu betrachten. Für den Bereich des nachfolgenden Bebauungsplans Nr. 1129 sind bereits entsprechende Gutachten erarbeitet, die auch die weiteren Flächen des Änderungsbereichs einbeziehen.

Wie die Berechnungsergebnisse zeigen, ergeben sich in unmittelbarer Nähe zur Autobahn A59 maximale Beurteilungspegel von bis zu 73 dB(A) zum Zeitraum des Tages und 67 dB(A) zum Nachtzeitraum. An der Bahntrasse liegen Beurteilungspegel von ca. 67 dB(A) tags und nachts vor. Aktive Schallschutzmaßnahmen (über die bereits vorhandenen) entlang der Autobahn sind wegen der Brückenlage und der Ausfahrten nicht machbar. Das breite Gleisfeld der Bahnanlage ist ebenfalls nicht aktiv abzuschirmen.

Aufgrund der hohen Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte werden Anforderungen an die Fassaden für die geplante Bebauung an der A59 für schutzbedürftige Räume erforderlich. Im folgenden Bebauungsplan oder in Baugenehmigungsverfahren für die nach § 34 BauGB zu beurteilenden Bereiche sind die entsprechenden Schutzmaßnahmen festzusetzen. Mögliche Maßnahmen können sein: Grundrissoptimierung durch Orientierung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen grundsätzlich abgewandt von den Lärmquellen; Vermeidung notwendiger, zu öffnender Fenster unmittelbar zu den lauten Außenbereichen, z.B. durch Doppelfassade oder eine vorgelagerte schallabschirmende Laubengängerschließung.

Bei Einhaltung dieser Maßnahmen können die im Änderungsbereich dargestellten Bauflächen entsprechend ihren Nutzungszielen genutzt werden. Insbesondere in den gemischten Bauflächen ist die Möglichkeit von Wohnnutzungen in nachfolgenden Verfahren im Detail zu prüfen.

Die Auswirkungen sind im Wesentlichen durch die hohe Vorbelastung durch den Lärm der A 59 verursacht, die jedoch nicht Gegenstand der Planung.

Die Auswirkungen der Inhalte der Änderung bzw. der Planung sind jedoch unter Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen nicht erheblich.



Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen nicht erheblich.

Die Auswirkungen von Gewerbelärm sind in den nachfolgenden Verfahren zum Bebauungsplan oder in Baugenehmigungsverfahren zu prüfen.

Im Bebauungsplan Nr. 1129 sind eventuell Maßnahmen zum Schutz gegen Erschütterungen im Nahbereich zur Bahnstrecke zu treffen.

Die durchgeführten Messungen und Beurteilungen der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte im Bereich der angrenzenden Oberleitungen haben gezeigt, dass die Grenzwerte innerhalb der Bauflächen deutlich unterschritten werden.

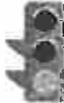
2.2.7 Landschaft, Ortsbild

Bei Realisierung der Planung erfolgt eine umfangreiche Stadtreparatur durch Umwandeln von Brachfläche in ein neues Stadtquartier. Entlang von Bahn und Autobahn werden neue Raumkanten entstehen, die deutlich den Siedlungsbereich der Innenstadt markieren und abgrenzen. Für den auf den Infrastrukturbändern vorbeifahrenden Besucher erhält die Innenstadt eine Geschlossenheit zurück und bildet ein Bauquartier.

Für Fußgänger und Radfahrer wird die grüne innere Achse ein attraktives neues Umfeld schaffen und die Wegebeziehung Innenstadt – Wedau oder Rhein wesentlich verbessern bzw. erstmals so gestalten, dass sie erlebbar ist.

Die Auswirkungen sind positiv, umweltverträglich und entsprechen den Zielen der

Stadt.



2.2.8 Kultur- und Sachgüter

Die Baudenkmäler im Umfeld werden durch die Maßnahme nicht tangiert.

Die vorhandenen Nutzungen haben Bestandsschutz, eine Überplanung erfolgt erst in den nachfolgenden Verfahren. Hier ist die Durchführbarkeit entsprechend zu regeln.

Die Auswirkungen der Planung sind umweltverträglich.



2.2.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Innerhalb der Auswirkungen der Planung sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden und (Grund-)Wasser, Boden und Klima/Luft sowie zwischen Mensch und Boden zu verzeichnen. Diese sind den jeweiligen Kapiteln zu entnehmen.

2.3 Maßnahmen zur Begegnung der nachteiligen Auswirkungen

Die Festlegung von Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung oder zur Kompensation ist auf die nachgeschaltete Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu verschieben. Der Flächennutzungsplan kann solche konkreten Maßnahmen nicht regeln. Der Flächennutzungsplan gibt aber eine Vielzahl von Hinweisen zu Maßnahmen, die in den nachfolgenden Verfahren zu regeln und umzusetzen sind. Die Annahmen des Umweltberichts zur Minderung von negativen Umweltauswirkungen gehen davon aus, dass diese Maßnahmen in den nachfolgenden Verfahren auch tatsächlich getroffen werden oder anderweitige Maßnahmen getroffen werden, die den gleichen Auswirkungszustand erzeugen.

Der Flächennutzungsplan kann und hat durch die Formulierung des Ziels „Freihaltung der Luftleitbahn“ für die nachgeordnete Bebauungsplanung einen Grundsatz aufgestellt, der im Bebauungsplan nachweislich zu erfüllen ist. Damit kann einer wesentlichen, eventuell negativen Auswirkung begegnet werden.

2.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Diese Prognose ist nur im Zusammenhang mit der Betrachtung der anderweitigen Planungsmöglichkeiten auf dieser Fläche zu betrachten. Es ist nur theoretisch denkbar, dass diese wesentliche Fläche der Duisburger Innenstadtentwicklung langfristig unverändert und ungenutzt als Brachfläche verbleibt.

Eine Fläche von über 30 ha Größe in direkter Randlage zur Innenstadt mit einer überdurchschnittlich guten Verkehrsanbindung wird auf Dauer einer neuen Nutzung zugeführt. Die Alternativen zu den im Bebauungsplanentwurf behandelten Zielen und Inhalten werden im folgenden Kapitel aufgezeigt.

Die theoretische Möglichkeit des Planungsverzichts würde langfristig dazu führen, dass sich Pioniervegetation, die typisch ist für solche Brachenstandorte, weiter ausdehnt. Sollte der Eigentümer keine Pflegemaßnahmen ergreifen oder sollte er keine Nutzungen, die auch ohne Bebauungsplan möglich wären, auf der Fläche durchführen, würde sich auf Dauer Wald entwickeln.

In diesem Zusammenhang hätte die Fläche auch Wert für dem jeweiligen Lebensraum angepasste Tier- und Pflanzenarten. Im Zuge der Entwicklungsstadien würden die Lebensräume sich wandeln. Der eher seltene Zustand eines offenen Biotops mit wenig bewachsenen Freiflächen und dem damit verbundenen Wert für einige planungsrelevante Arten würde nach einiger Zeit wieder verschwinden.

Die klimatische Bedeutung der Fläche für die Durchlüftung der Innenstadt würde unverändert bestehen bleiben.

Die Beeinträchtigung des Ortsbilds der Innenstadt verbliebe dauerhaft. Da die Fläche aus Sicherheitsgründen unzugänglich eingezäunt werden muss, könnte sie keine Erholungs- oder Verbindungsfunktion aufnehmen. Die Wegeverbindung Innenstadt – Wedau bzw. Rhein wäre nicht durchgängig im Grünen möglich. Der Lückenschluss für das Konzept „Grüner Ring“ entfällt.

Die Bodenbelastungen verbleiben. Da keine großflächigen Versiegelungen bzw. funktionalen Abdichtungen erfolgen, müsste die Fläche weiterhin im der Grundwasserüberwachung verbleiben. Zudem müssten weitere Untersuchungen auf der Fläche erfolgen (Sickerwasserprognose im Rahmen der Detailuntersuchung nach Bundes Bodenschutzverordnung). Die Durchführung von Oberbodenuntersuchungen wird notwendig, wenn eine Zugänglichkeit zu der Fläche möglich ist.

Für die Änderungsbereiche an der Koloniestraße, der Mercatorstraße und der Düsseldorfer Straße sowie am Sternbuschweg würde sich der Ist-Zustand nicht ändern.

2.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Mit der Masterplanung Innenstadt hat die Stadt Duisburg für die Flächen zwi-

schen der Bahnlinie und der Autobahn A 59 das Entwicklungsziel einer Büro- und Dienstleistungsnutzung mit ergänzenden Komplementärnutzungen und einer Erhaltung der Durchlüftungsbahn festgelegt. Durch diesen Selbstbindungsbeschluss auf Grundlage einer Masterplanung ist eine grundsätzliche andersgeartete Alternativnutzung für die Fläche ausgeschlossen worden.

Als Nutzungsalternative für die Fläche ist die Entwicklung zu einem Wohngebiet bei den Immissionsbelastungen durch Autobahn und Bahn auch nicht machbar. Die Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen würden einer Einhausung der Autobahn gleichkommen und sind auch wegen der damit verbundenen Luftschadstoffkonzentration nicht denkbar.

Eine öffentliche Grünfläche, evtl. mit Sportanlagen, ist nur theoretisch möglich. Ohne abschirmende Randbebauung ist die Aufenthaltsqualität wegen der Lärmbelastung sehr gering. Ein Bedarf an öffentlichen Sportanlagen dieser Größe ist, insbesondere unter der finanziellen Lage der Stadt, nicht darstellbar.

Theoretisch könnte die Fläche auch als Gewerbegebiet entwickelt werden. Viele der Auswirkungen wären dann gleich oder ähnlich zu denen des beschriebenen Planinhalts. Dieses ist allerdings langfristig wegen der hohen Wertigkeit der Fläche für die Innenstadtentwicklung abzulehnen. Für ein reines Gewerbegebiet gibt es in Duisburg ausreichende anderweitige Flächen.

Alternativen zu den gewählten Nutzungsarten sind wie vorbeschrieben nicht möglich, es können sich nur Alternativen in der konkreten Lage und dem Maß der Nutzungen ergeben.

Die sich aus den parallel in Nord-Südrichtung verlaufenden Infrastrukturbändern, Autobahn und Bahnlinie, ergebenden Restriktionen sowie die Süd-Nord gerichtete Luftleitbahn lassen kaum Spielraum für mögliche Nutzungsstrukturen. Variationen sind lediglich in Höhe und Volumen einer Bebauung vorstellbar. Diese Festlegungen sind allerdings erst in der nachfolgenden Bauleitplanung oder anderen Verfahren zu treffen.

3. ZUSÄTZLICHE ANGABEN

3.1 Methodische Merkmale

3.1.1 Verwendete Gutachten

Für die Planung und Umweltprüfung des Bebauungsplans Nr. 1129 – Dellviertel - verwendete Gutachten, die auch für die Änderung des Flächennutzungsplans herangezogen wurden:

- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1129 – Dellviertel – „Duisburger Freiheit“ der Stadt Duisburg
Bericht VE 6201-3, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf
- Erschütterungstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1129 – Dellviertel – „Duisburger Freiheit“ der Stadt Duisburg
Bericht VE 6201-1, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf

- Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan "Duisburger Freiheit" in Duisburg, Bericht VE 6201-4, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf
- Ermittlung der elektromagnetischen Feldstärke im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1129 – Dellviertel – der Stadt Duisburg Bericht VE 6201-2, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf
- Artenschutzprüfung vom 19.09.2011, Hamann & Schulte, Gelsenkirchen
- Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung eines Einrichtungshauses und eines Möbelmitnahmemarkts auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände in der Stadt Duisburg „Duisburger Freiheit“, Dezember 2011, BBE Handelsberatung GmbH, Köln
- Ergänzende Zusammenfassung der Datengrundlage für das Entwicklungsprojekt Duisburger Freiheit, GFM-Umwelttechnik GmbH & Co. KG, Wesseling vom 25.02.2011
- BV Krieger, GbF Duisburg Koloniestraße, Vorarbeiten zum Umweltbericht B-Plan 1129-Dellviertel Tauw GmbH, Moers vom 13.01.2011
- Sickerwasserprognose für die Entwicklungsfläche Duisburger Freiheit, GFM-Umwelttechnik GmbH & Co. KG, Wesseling
- Klimatechnische Bewertung zum Bebauungsplan "Duisburger Freiheit" in Duisburg, Bericht VE 6201-5 Peutz Consult GmbH, Düsseldorf

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

Für Teilbereiche der Oberböden liegen keine Detailkenntnisse vor. Bei Bodeneingriffen könnten hier weiter gehende Untersuchungen erforderlich werden. Die Bohrungen der durchgeführten Untersuchungen wurden nicht grundsätzlich bis in den anstehenden Boden niedergebracht, auch wurden nur vereinzelt Proben in einer Tiefe von mehr als 3 m analysiert. Damit ergeben sich Auffüllungsbereiche > 3 m, für die keine Erkenntnisse der Schadstoffsituation vorliegen.

3.2 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Überwachungsmaßnahmen sind innerhalb der verbindlichen Bauleitplanung oder anderer nachfolgender Verfahren zu benennen.

4. ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTBERICHTES

Schutzgut	Auswirkungen	Vermidungs- und Minderungsmaßnahmen
Tiere und Pflanzen	Eingriffe erfolgen erst in der Bebauungsplanebene	Vermidungs- und Minderungsmaßnahmen werden in nachfolgenden Verfahren festgelegt

	Die Auswirkungen der Änderung sind nicht erheblich.	
Artenschutz	Keine Auswirkungen auf planungsrelevante Arten wenn im nachfolgenden Bebauungsplan oder anderen Verfahren Schutzmaßnahmen berücksichtigt werden.	<ul style="list-style-type: none"> - Individuelle Verluste während der Bauphase ("Tötungsverbot" nach § 44 (1), Nr. 1 BNatSchG), Zerstörung von Nestern (§ 44 (1), Nr. 3 BNatSchG) sowie Störungen während der Fortpflanzungszeit (§ 44 (1), Nr. 2 BNatSchG) können vermieden werden, wenn die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit, also im Zeitraum von September bis Februar, durchgeführt wird. - konkrete Vermeidungsmaßnahmen regelt der Bebauungsplan oder andere nachfolgende Verfahren.
	Die Auswirkungen der Planung sind nicht erheblich.	
Boden	<ul style="list-style-type: none"> - Der Versiegelungsgrad wird gegenüber dem jetzigen Zustand erhöht, dieses ist jedoch mit Ausnahme der Grünfläche an der Düsseldorfer Straße nicht als negative Auswirkung zu betrachten, da so eine mögliche Grundwassergefährdung reduziert wird. - Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofsgebietes erfolgt im Bereich der zu schaffenden Grünflächen eine Nutzbarmachung als Park-/ Freizeitfläche. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen zur Untersuchung, zur Sicherung oder zur Behandlung von belasteten Böden regelt der Bebauungsplan bzw. andere nachfolgende Verfahren. - Der Eintrag von versickerndem Regenwasser in den Untergrund muss an einigen Stellen unterbunden werden
	Die Flächennutzungsplanänderung stellt mit Ausnahme der Überplanung der Grünfläche an der Düsseldorfer Straße keinen wesentlichen Eingriff in den Boden dar und ist daher unter dem Aspekt der bestehenden Bodenverhältnisse und unter Beachtung der notwendigen Maßnahmen als unbedenklich einzustufen. Die Auswirkungen der Planung sind nicht erheblich.	
Wasser	Durch die Bebauung und die damit verbundene Versiegelung erfolgt eine Reduzierung der Grundwasserneubildung	Zur Verringerung der Auswirkungen auf die Grundwasserquantität sind in den nachfolgenden Verfahren Entwässerungsplanungen un-

	<p>ungsrate.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die Bebauung und die damit verbundene Versiegelung erfolgt in Teilbereichen des Güterbahnhofsge- ländes eine Sicherung der wasserge- fährdenden Bodenverunreinigungen. 	<p>ter Beachtung des § 55(2) WHG durchzuführen bzw. bereits durch- geführt worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Um eine weitere Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser durch Migration von Schadstoffen auszu- schließen, sind darüber hinaus in dem nachfolgenden B-Plan- Verfahren 1129 Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen in den un- versiegelten Bereichen erforder- lich, die wassergefährdende Bo- denverunreinigungen aufweisen. - Für die restlichen Flächen besteht im Hinblick auf eine Grundwasser- gefährdung nach derzeitigem Kenntnisstand kein Handlungsbe- darf.
	<p>Die Auswirkungen der Flächennutzungs- planänderung sind unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verringerungsmaß- nahmen in nachfolgenden Verfahren nicht erheblich.</p>	
<p>Klima</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Planung berücksichtigt das Freihal- ten der Belüftungsbahn in der Haupt- windrichtung von Süden nach Norden. - Die bestehende Luftleitbahn über den östlich angrenzenden Gleisanlagen bleibt durch die Planungen weitgehend unbeeinflusst und somit für die Versor- gung des großräumigen Stadtkerns mit Frischluft ebenfalls erhalten. - Die Luftleitbahn über dem Gleisfeld wird für die Hauptwindrichtung aus Süd nicht beeinflusst. 	<ul style="list-style-type: none"> - Im nachfolgenden Bebauungsplan ist die Beschränkung der Bebau- ung auf die westlichen und östli- chen Randbereiche vorzunehmen.
	<p>Bei Beachtung der Vermeidungs- und Min- derungsmaßnahmen im nachfolgenden Bebauungsplan sind die Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung nicht erheb- lich.</p>	
<p>Luft</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Feinstaub-(PM10)-Immissionen an den meisten der untersuchten Immissi- onsorte geht zurück 	<ul style="list-style-type: none"> - Die gute Anbindung der Baugebie- te an den ÖPNV wird die Nutzung des Individualverkehrs reduzieren.

	<ul style="list-style-type: none"> - Nur in unmittelbarer Nähe zu den Straßen und Tunnelportalen ist von mehr als 35 Überschreitungstagen auszugehen. - Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ wird an Immissionsorten entlang der A59, der Mercatorstraße und im Einflussbereich von Tunnelportalen deutlich überschritten. - An den Neuplanungen gemäß nachfolgenden Bebauungsplan wird der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) eingehalten. - Der Jahresmittelwert für Benzol (C₆H₆) wird eingehalten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs oder zur Schadstoffreduzierung sind im Bebauungsplan zu treffen.
	<p>Prinzipiell sollte innerhalb des bereits belasteten Bereichs der Innenstadt bzw. des Nahbereichs der Autobahn keine weitere Bebauung mit Verkehrserzeugung erfolgen. Durch die günstige Lage am Hauptbahnhof kann aber von einem erhöhten Anteil an Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs ausgegangen werden, was die Nutzung von Kraftfahrzeugen und den Schadstoffausstoß gegenüber weniger gut integrierten Standorten mindert. Die Bedeutung dieser ehemaligen Bahnanlage für die gesamtstädtische Entwicklung Duisburgs und die Chancen einer erheblichen Begrünung dieser Brachfläche sind mit zu betrachten. Die Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung sind unter Beachtung dieser Gesichtspunkte nicht als erheblich einzustufen.</p>	
Mensch	<ul style="list-style-type: none"> - Auswirkungen für Schall, Erschütterung und elektromagnetische Felder 	
	<ul style="list-style-type: none"> - Entlang der Autobahn A59 und der Bahntrasse liegen weiterhin sehr hohe Beurteilungspegel vor. - Aus den Straßenbaumaßnahmen an den Anschlussstellen der A 59 entsteht kein weiterer Anspruch auf Lärmschutz. 	<ul style="list-style-type: none"> - Für die Vermeidung der Lärmbelastung durch den Verkehrslärm sind im Bebauungsplan und anderen Verfahren bauliche Maßnahmen an den Fassaden festzusetzen und Maßnahmen zur Optimierung der Grundrissgestaltung zu empfehlen. - Die Eignung der Baugebiete für Wohnnutzungen ebenso für eventuellen Schallschutz für andere

		Nutzungen sind im Bebauungsplan oder anderen nachfolgenden Verfahren zu prüfen.
	Die Auswirkungen sind im Wesentlichen durch die hohe Vorbelastung durch den Lärm der A 59 verursacht, die jedoch nicht Gegenstand der Planung ist und nicht durch die Planung beeinflusst werden kann. Die Inhalte der Änderung bzw. der Planung sind, unter Beachtung der Maßnahmen nicht erheblich.	
	Im Bereich der an die Bahnstrecke angrenzenden Bauflächen ist mit Erschütterungen aus dem Bahnverkehr zu rechnen.	Die erforderlichen technischen Maßnahmen an Räumen, an den Gebäuden oder an den Fundamenten sind im Bebauungsplan zu prüfen und im Baugenehmigungsverfahren zu treffen.
	Durch die möglichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind die Auswirkungen der Planung umweltverträglich.	
	Die durchgeführten Messungen und Beurteilungen der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte im Bereich der angrenzenden Oberleitungen (Fahrstrom- und Bahnstromleitungen) haben gezeigt, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV (Verordnung über elektromagnetische Felder) deutlich unterschritten werden und keine Auswirkungen auf die Baugebiete haben.	
	Die Auswirkungen der Planung sind umweltverträglich.	
Landschaft, Ortsbild	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtreparatur durch Umwandeln einer Brachfläche in ein neues Stadtquartier sowie durch Ausweitung vorhandener Nutzungen. - Verbesserung des Orts- und Landschaftsbilds durch zentrale Grünfläche - Verbesserung der Wegeverbindung Innenstadt – Grünbereiche Wedau und Rhein - Lückenschluss des „Grünen Rings“ 	In den Bebauungsplan oder anderen nachfolgenden Verfahren sind Gestaltungsvorschriften für Werbeanlagen aufzunehmen.

	Die Auswirkungen der Planung sind umweltverträglich.	
Kultur- und Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> - Baudenkmäler sind nicht tangiert. - Sachgüter werden durch die Flächennutzungsplanänderung nicht betroffen 	
	Die Auswirkungen der Planung sind umweltverträglich.	

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 6 Abs. 5 BauGB zur Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.52 –Mitte- für einen Bereich zwischen Koloniestraße, der westlichen Grenze der Bahntrasse, Sternbuschweg und der Grenze der Trasse der A 59

1. Art und Weise der Berücksichtigung der Umweltbelange

Zur Ermittlung der möglicherweise beeinträchtigten Umweltbelange und des voraussichtlichen Untersuchungsaufwandes fand gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) am 07.04.2011 ein Scopingtermin statt, an dem die relevanten Fachbehörden teilnahmen. Im Rahmen dieses Scopingtermines wurden Untersuchungsbedarf und –umfang der Fachgutachten festgelegt.

Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und § 1 a BauGB wurde eine Umweltprüfung durchgeführt. Die Erkenntnisse und Ergebnisse der Fachgutachten und vorliegender Untersuchungen wurden gemäß § 2 Abs. 4 BauGB im Umweltbericht, der als gesonderter Teil der Begründung beigefügt ist, dargelegt und ausgewertet.

2. Art und Weise der Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB – zugleich Unterrichtung der Einwohnerinnen und Einwohner gemäß § 23 Gemeindeordnung Nordrhein – Westfalen (GO NW) erfolgte am 14.04.2011.

Die öffentliche Auslegung im Sinne des § 3 Abs. 2 BauGB wurde in der Zeit vom 05.08.2011 bis 16.09.2011 einschließlich durchgeführt.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sind in das Verfahren zur Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.52 –Mitte- eingeflossen.

3. Art und Weise der Berücksichtigung der Ergebnisse der Behördenbeteiligung

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 01.08.2011 gemäß § 4 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit § 4 a BauGB von der Planung unterrichtet und zur Stellungnahme aufgefordert sowie über die öffentliche Auslegung informiert.

Die von den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Stellungnahmen wurden von der Verwaltung geprüft und entsprechend der Entscheidung des Rates der Stadt im Verfahren behandelt.

4. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Alternative Vorschläge, die sich von der vorliegenden Planung wesentlich unterscheiden, boten sich im Rahmen der vorgesehenen Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung nicht an und wurden daher nicht entwickelt.

Duisburg, den 19.04.2012

Diese Begründung mit Umweltbericht gehört zur Fächennutzungsplan -
Änderung Nr. 5.52 -Mitte -

Die Aufstellungsvermerke auf dem Plan gelten auch für diese Begründung.

Die Übernahme der Absichtsbegründung als Entscheidungsbegründung im
Sinne des § 5 (5) Baugesetzbuch wurde am 26.03.2012 vom Rat der
Stadt beschlossen.

Duisburg, den 11.09.2012

Der Oberbürgermeister

Im Auftrag


Kamper

