

Gehört zur Verfügung des
Regierungspräsidenten Düsseldorf
vom ~~12.03.1992~~ A.Z. 35.2-12.92 (Dm 696)

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 696 - Marxloh - für den Bereich zwischen Wilfriedstraße, Egonstraße, Stockholmer Straße, Werksgelände der Thyssen Stahl AG, Kaiser-Wilhelm-Straße, Schuckertstraße, Werksgelände der Thyssen Stahl AG und Diesterwegstraße

1. Allgemeines

1.1 Ziele und Zwecke der Planung

2. Vorgaben und Bindungen

2.1 Landesplanerische Vorgaben

2.2 Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung

2.3 Gemeindliche Entwicklungsplanung

2.31 Fachpläne

2.311 Schulentwicklungsplan

2.312 Kinderspielplatz-Bedarfsplan

2.4 Flächennutzungsplanung

2.41 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

3. Bürgerbeteiligung

3.1 Bericht über die Bürgerbeteiligung

3.2 Auswertung der Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung

4. Zieldefinition

4.1 Allgemeines

4.2 Verkehr

4.3 Allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete

4.4 Industriegebiet

4.5 Grünflächen

4.51 Kinderspielplätze

4.52 Dauerkleingärten

4.53 Baumbestand

4.54 Verbandsgrünfläche

4.6 Begründung der örtlichen Bauvorschriften

5. Abwägung

6. Immissionen

6.1 Immissionssituation

6.2 Immissionsschutzmaßnahmen

6.3 Lärmschutz

7. Grundsätze für soziale Maßnahmen

8. Erhaltung baulicher Anlagen

9. Alternativen

10. Ver- und Entsorgung

11. Altablagerungen/Altstandorte

12. Richtfunkstrecke

13. Sonstiges

14. Kosten

1. Allgemeines

1.1 Ziele und Zwecke der Planung

Ziel des Bebauungsplanes ist die planungsrechtliche Sicherstellung der Umgehungsstraße Marxloh in Verlängerung der Stockholmer Straße, um das angrenzende Wohngebiet von störendem Verkehr zu entlasten.

Des Weiteren ist östlich der Umgehungsstraße eine Grünabschirmung vorgesehen, um eine effektive Trennung zwischen den Flächen der Industrie und den benachbarten Wohngebieten zu erreichen und den Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch die Industrie und den Verkehr spürbar entgegenzuwirken.

2. Vorgaben und Bindungen

2.1 Landesplanerische Vorgaben

Nach dem Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf MB1 NW 1986, S. 1172 gehört das Bebauungsplangebiet zum Wohnsiedlungsbereich mit überwiegend dichter Bebauung.

2.2 Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Gemäß § 1 (4) Bundesbaugesetz (BBauG), ist der Bebauungsplan den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen (siehe hierzu Ziffer 2.41).

2.3 Gemeindliche Entwicklungsplanung

Die Ziele zur Stadtentwicklung wurden aufgestellt, um die Gesamtentwicklung der Stadt vorbereitende Verwaltungshandeln auf einheitliche und überprüfbare Grundsätze auszurichten. Die Ziele sind als übergeordnete entwicklungsplanerische Vorgaben verbindlich (Ziele zur StE - Ratsbeschluss vom 26.03.1979 - DS 2187/4).

Als spezielle Zielsetzungen sind im Hinblick auf den benachbarten Industrieraum folgende Ziele bedeutsam:

Ziel Nr. 8:

Das Problem der Immissionsbelastung soll im Grundsatz nicht durch die Aufgabe von Wohngebieten gelöst werden. Im Einzelfall kann die Aufgabe von Teilflächen zur Schaffung von Trennzonen notwendig sein.

Ziel Nr. 9:

Zwischen Industrie und Wohnen sind Trennzonen anzustreben. Sie sind je nach örtlichen Gegebenheiten auf Kosten der Wohnflächen und/oder der Industrieflächen zu schaffen.

Die Trennzonen sollen in der zur Verbesserung der Wohnbedingungen notwendigen Breite vorgesehen werden. Die Funktionen der Trennzonen sollen, soweit es sich um gewerbliche Bauflächen handelt, durch Gliederung nach Baunutzungsverordnung festgelegt werden, um in den angrenzenden Wohngebieten Störungen zu verhindern.

Darüber hinaus sollen Trennzonen Schutzpflanzungen aufnehmen.

Die Verkehrsplanung stützt sich auf folgende Ziele:

Ziel Nr. 4.2 a) Satz 1:

Die Wohngebiete sind vom Durchgangsverkehr durch den Bau von Umgehungsstraßen weitestgehend freizuhalten bzw. zu befreien.

Ziel Nr. 4.2 b):

Im Bereich von Hauptverkehrs- und Umgehungsstraßen sind besondere Schutzmaßnahmen gegen den Verkehrslärm sowie gegen die gas- und staubförmigen Emissionen der Kraftfahrzeuge anzustreben.

Nach dem Landesentwicklungsprogrammgesetz legen die Gemeinden Siedlungsschwerpunkte (SSP) fest. Die Entwicklung ist in der Gemeinde auf die SSP auszurichten. Das räumlich-funktionale Nutzungskonzept für die Stadt Duisburg mit den festgelegten SSP wurde vom Rat der Stadt am 27.10.1980 beschlossen. Danach gehört das Bebauungsplangebiet zum angebundenen Siedlungsbereich des SSP Hamborn.

Die im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzungen entsprechen den räumlichen Zielen der Stadtentwicklung.

2.31 Fachpläne

2.311 Schulentwicklungsplan

Für das Gebiet besteht der Schulentwicklungsplan als eine von der Gemeinde beschlossene Entwicklungsplanung.

Im Bereich dieses Bebauungsplanes ist die Ausweisung von Flächen für den Gemeinbedarf - Schule - nicht erforderlich.

2.312 Kinderspielplatz-Bedarfsplan

Der Kinderspielplatz-Bedarfsplan ist eine von der Gemeinde beschlossene Entwicklungsplanung.

Das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 696 gehört im Kinderspielplatzbedarfsplan zum Spielplatzbereich Marxloh. Dieser Bereich umfaßt das Gebiet zwischen Weseler Straße, Stockholmer Straße, Werksgelände der Thyssen Stahl AG, Schuckertstraße, Werksgelände der Thyssen Stahl AG, Diesterwegstraße und Neue Schwelgernstraße.

In diesem Bereich besteht ein Fehlbedarf von Spielflächen. Mit dem im Plangebiet inzwischen fertiggestellten Kinderspielplatz wurde der Fehlbedarf reduziert (siehe hierzu Ziffer 4.51).

2.4 Flächennutzungsplanung

2.41 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan Nr. 696 wurde aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg entwickelt, so daß die Planungsziele mit der Landesplanung gemäß § 20 (1) Landesplanungsgesetz abgestimmt sind. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes entsprechen den Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

3. Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Bürger an diesem Bebauungsplan-Entwurf gemäß § 2 a (2) BBauGB - zugleich als Unterrichtung der Einwohner gemäß § 6 b Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen - wurde am 21.06.1982 durchgeführt. Etwa 80 Bürger nahmen an dem Anhörungstermin teil.

3.1 Bericht über die Bürgerbeteiligung

Ein Bericht über die Bürgerbeteiligung ist als Anlage beigelegt.

3.2 Auswertung der Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung

Zu den während der Bürgerbeteiligung vorgebrachten Wünschen und Vorstellungen

- a) die vorhandenen Gärten zwischen der Wohnbebauung und der Bahnanlage nicht aufzugeben und die Grünfläche - Parkanlage, Kinderspielplatz - als Dauerkleingartenfläche auszuweisen;
- b) die geplante Umgehungsstraße näher an das Thyssen-Gelände heran zu verlegen, um möglichst viele Wohnhäuser zu erhalten und den Bahnübergang Wilfriedstraße auch künftig für den Fußgänger und Radfahrer passierbar zu lassen;
- c) wenn möglich, bereits jetzt schon im Raume Marxloh für Ersatzwohnungen zu sorgen und frühzeitig mit den betroffenen Bürgern zu sprechen;
- d) sämtliche im Planbereich vorhandenen Bäume in ein Baumkataster aufzunehmen bzw. die Bäume einzumessen und in den Bebauungsplan einzutragen

wird wie folgt Stellung genommen:

Zu a)

Die Bahnanlage wurde zwischenzeitlich aufgegeben. Die südlich dieser ehemaligen Werksbahntrasse vorhandenen Gärten bleiben erhalten und wurden als private Grünfläche - Dauerkleingärten - ausgewiesen. Der Kinderspielplatz ist bereits vorhanden und erforderlich, da der Raum Marxloh laut Kinderspielplatzbedarfsplan unterver sorgt ist. Siehe hierzu Ziffer 2.312, 4.51 und 4.52.

Zu b)

Durch die geplante Lage der Umgehungsstraße mit Schutzwall sowie die Neuordnung des Werksparkplatzes soll eine effektive Trennung zwischen den Wohngebieten und den Flächen der Schwerindustrie geschaffen werden. Eine Verlegung der Trasse näher an das Thyssen-Gelände heran hätte zur Folge, daß die zwischen dem Industriege lände und der geplanten Straße vorgesehenen Werksstellplätze der Thyssen Stahl AG auf der nordöstlichen Fläche zwischen geplanter Straße und Wohnbebauung ausgewiesen werden müßten.

Hierdurch ergibt sich kein Flächengewinn zur Erhaltung von zusätzlichen Wohngebäuden, so daß im Endresultat die gleiche Anzahl an Wohnungseinheiten aufgegeben werden müßte wie bei der im vorliegenden Bebauungsplan vorgesehenen Planung. Mit der Neuordnung der geplanten Werksparkplätze soll erzielt werden, den Verkehr zu den derzeit vorhanden Parkplätzen (Diesterwegstraße und Wilfriedstraße) aus dem Wohngebiet herauszunehmen. Dies dient dem Ziel der Verkehrsberuhigung. Des weiteren wird mit der Aufgabe der vorhandenen Werksparkplätze und die Nutzung dieser Bereiche als Grünfläche eine Verbesserung der Grünsituation und eine Reduzierung des Grünflächendefizites im Raume Marxloh erreicht.

Die Grubenanschlußbahn Bruckhausen - Lohberg wurde im Orts teil Marxloh aufgegeben. Zur Verbesserung des Wohnumfeldes soll das Gelände als Grünbereich festgesetzt und für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden. Die Wilfriedstraße bleibt für alle Verkehrsarten weiterhin geöffnet.

Zu c)

Für die infolge der Realisierung der Planungsmaßnahmen aufzugebenden Wohnungseinheiten kann vor Räumung der Wohnungen im Bereich Marxloh Ersatz zur Verfügung gestellt werden. Die Beratung, Betreuung und Information der Betroffenen erfolgt frühzeitig durch die zuständigen Ämter der Stadt Duisburg; siehe hierzu Ziffer 7. und 8.

Zu d)

Sämtliche im Planbereich erhaltenswerten und unter die Baumschutzsatzung fallenden Bäume sollen eingemessen und soweit sie von den Planungsmaßnahmen nicht betroffen sind als Bestand festgesetzt werden. Es ist vorgesehen, aufzugebende Bäume durch Neupflanzungen zu ersetzen.

4. Zieldefinition

4.1 Allgemeines

Das Gebiet grenzt im Verlauf der Schuckertstraße unmittelbar an das Industriegebiet der Thyssen Stahl AG.

Bei dem Bereich Siemensstraße/Halskestraße handelt es sich um ein Wohngebiet mit ein- bis viergeschossiger Wohnbebauung. Die Häuser stammen vorwiegend aus der Zeit vor 1920. Die Bausubstanz ist im allgemeinen als überaltert und nicht befriedigend zu bezeichnen.

Die Wohnbebauung wird durch das geplante Teilstück der Umgehungsstraße Marxloh in Verlängerung der Stockholmer Straße bis zur Diesterwegstraße zerschnitten. Von dieser Maßnahme sind außerdem die Einrichtungen des Tores 7 und ein Teil der Werksparkplätze beidseitig der ehemaligen Industriebahn "Wolfstraße" betroffen.

Es ist vorgesehen, das Tor 7 und die Werksstellplätze westlich der geplanten Straße neu anzulegen. Als effektive Trennung zwischen den Wohngebieten und den Flächen der Schwerindustrie sowie der Umgehungsstraße sind Grünflächen mit dichten Bepflanzungen und Immissionsschutzwällen geplant.

Bei der Realisierung der vorgenannten Maßnahme ist es erforderlich, die Wohnbebauung Halskestraße 30 - 60 und 25 - 51 sowie Siemensstraße 2 - 6 und 1 - 15 aufzugeben. Für die geplante städtebauliche Umstrukturierung wird ein den sozialen Belangen Rechnung tragender Ablauf auf der Grundlage eines Sozialplanes gemäß § 180 Baugesetzbuch (BauGB) gesichert.

4.2 Verkehr

Zielsetzung des Verkehrs:

- Entlastung des Stadtteils vom Durchgangsverkehr
- Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen
- Herausnahme des Schwerlastverkehrs aus dem Wohnbereich

Die im Planbereich dargestellte Trasse ist Bestandteil der geplanten südlichen Umgehungsstraße.

Sie tangiert im Ortsteil Marxloh den Wohnbereich bzw. die benachbarten Industriegebiete und ermöglicht in Verbindung mit der Anschlußstelle der A 59 eine südliche Umfahrung des Ortsteiles Marxloh.

Durch die Realisierung dieser Maßnahme kann der Durchgangsverkehr aus dem Ortskern herausgenommen und somit der Wohn- und Einkaufsreich an der Weseler Straße in eine verkehrsberuhigte Zone umgewandelt werden.

Außerdem kann an die geplante Trasse das angrenzende Industriegebiet direkt und optimal angeschlossen werden.

Ein Teilausbau dieses Straßenzuges ist zwischen der Schulte-Marxloh-Straße und der Kaiser-Wilhelm-Straße bereits erfolgt und im Jahre 1977 dem Verkehr übergeben worden.

Der Ausbau des Reststückes zwischen der Kaiser-Wilhelm-Straße und der Neuen Schwelgernstraße ist insbesondere notwendig, um den sehr starken Schwerlastverkehr aus dem angrenzenden Wohngebiet (Wilfried-/Diesterwegstraße) herauszunehmen.

Die früheren Ergebnisse des Generalverkehrsplanes erforderten für das geplante Teilstück zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und der Neuen Schwelgernstraße einen 4-streifigen Ausbau. Aufgrund der neuen Gesamtverkehrsprognose 1979 kann dieses Teilstück nunmehr 2-streifig mit Abbiegespuren geplant werden.

Bei der Planung dieses Teilstückes der Umgehungsstraße waren folgende Punkte zu berücksichtigen:

- a) die Parkraumgestaltung
- b) die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit von Tor 7 und Tor 2
- c) die Erhaltung der Stadion-Hochbauten

Zu a)

Die vorhandenen Werksparkplätze der Thyssen Stahl AG im Bereich Tor 7 und Tor 2 mit ca. 1.060 Stellplätzen werden durch die geplante Trasse der Umgehungsstraße zerschnitten und müssen verlegt werden.

Als neuer Standort hierfür ist die Fläche zwischen der Umgehungsstraße und den Werksanlagen vorgesehen. Dieser Bereich für ca. 820 Stellplätze ist als Fläche für Werkstellplätze der Thyssen Stahl AG mit Immissionsschutzgrün festgesetzt. Hierzu wird auf den beigefügten Gestaltungsplan hingewiesen.

Zu b)

Bei den Alternativplanungen für die Trasse der Umgehungsstraße war eine Verlegung der vorhandenen Werkszufahrt Tor 7 nicht zwingend notwendig.

Durch die Verlegung der heutigen Werkszufahrt Tor 7 ist ein Abrücken der Trasse von der vorhandenen Wohnbebauung Diesterweg-/Wiesen-/Gertrudenstraße möglich. Dies bewirkt hier gleichzeitig durch Wegfall des zu- und abfahrenden Schwerlastverkehrs eine Reduzierung des Verkehrslärms. Außerdem kann die gesamte verbleibende Restfläche des heutigen Parkplatzes im Bereich zwischen Diesterwegstraße - ehemalige Bahnlinie und Umgehungsstraße zur Gestaltung einer Grünfläche herangezogen werden.

Zu c)

Nach früherer Planung, die einen 4-streifigen Ausbau der Umgehungsstraße vorsah, wurde das Stadion Hamborn angeschnitten und insbesondere große Teile des Baumbestandes sowie die Stadiongebäude mußten entfernt werden. Nach erfolgter Reduzierung des Querschnittes der Umgehungsstraße auf 2 Fahrstreifen kann nunmehr das Stadion Hamborn voll erhalten bleiben.

Aus der Untersuchung heraus hat sich der nachfolgend beschriebene und im Plan ausgewiesene Trassenverlauf als die flächensparendste Lösung herausgestellt.

Trassenverlauf

Die geplante Trasse wird an das vorhandene 4-streifige Teilstück im Bereich Kaiser-Wilhelm-Straße angeschlossen und in Richtung Neue Schwelgernstraße auf 2 Fahrstreifen reduziert.

An diese Trasse ist in Form einer Einmündung die geplante Werkszufahrt sowie die Parkraumfläche angebunden. Zwischen der Wiesenstraße und der Neuen Schwelgernstraße wird der geplante Straßenzug in den vorhandenen 2-streifigen Straßenraum eingebunden.

Der geplante Straßenzug erhält außer den Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr beidseitig 2,0 m breite Grünstreifen und auf der östlichen Seite einen 3,50 m breiten kombinierten Rad- und Gehweg für beide Richtungen.

Erschließung der angrenzenden Wohngebiete:

Die Wilfriedstraße soll nach Aufhebung der Bahnlinie allen Verkehrsarten weiterhin dienen. Im Konzept für die erhaltende Stadterneuerung sind für die Wilfriedstraße Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgesehen.

Die vorhandene Verkehrsfläche vor den Häusern Diesterwegstraße Nr. 38 und 40 ist in einer Breite von 7,0 m als Mischfläche vorgesehen. Die hier verbleibende Restfläche bis zum östlichen Fahrbahnrand (ca. 10,0 m) soll eingegrünt werden.

Die verkehrliche Anbindung der Wohngebiete an die geplante Umgehungsstraße erfolgt für das nördlich der ehemaligen Bahnlinie liegende Wohngebiet über die Wiesenstraße, das südliche Wohngebiet wird über die Egonstraße angeschlossen. Es ist geplant, den Radweg innerhalb der Grünfläche im Zuge der ehemaligen Bahntrasse bis zum geplanten Parkplatz der Thyssen Stahl AG zu führen.

Zusammenfassung:

Für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Raume Marxloh ist die Fertigstellung der geplanten südlichen Umgehungsstraße dringend notwendig.

Öffentlicher Personennahverkehr

Im Bebauungsplangebiet ist die Stadtbahntrasse Mülheim-Duisburg-Marxloh im Bereich der Kaiser-Wilhelm-Straße geplant. Da diese Stadtbahntrasse in der 3. Prioritätsstufe des Landes Nordrhein-Westfalen eingeordnet ist, ist eine Realisierung zeitlich nicht absehbar.

Bis zur Fertigstellung der Stadtbahn wird in der Kaiser-Wilhelm-Straße ein Straßenbahnbetrieb an der Oberfläche zur Erschließung des Plangebietes durchgeführt.

4.3 Allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete

Die im Plangebiet östlich der geplanten Umgehungsstraße gelegenen Baugebiete wurden entsprechend ihrer Nutzung als Allgemeine Wohngebiete (WA) bzw. Mischgebiete (MI) ausgewiesen.

4.4 Industriegebiet

Der südlich der Stockholmer Straße gelegene Bereich ist entsprechend seiner Nutzung als Industriegebiet festgesetzt. Bezüglich der Umweltschutzvorkehrungen wird auf das unter "6.2 Immissionsschutzmaßnahmen" Gesagte hingewiesen.

Aufgrund von Bedenken und Anregungen der Thyssen Stahl AG während der 1. öffentlichen Auslegung wurde ein Teilbereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen - Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern und Bindungen für Bepflanzungen - des GI-Gebietes südlich der Stockholmer Straße in überbaubare Grundstücksfläche umgewandelt und die Baugrenze 25,0 m parallel nördlich der vorhandenen Lagerhalle festgesetzt. Hiermit ist die Realisierung einer bereits projektierten Erweiterung des bestehenden Lagers gewährleistet. Die verbleibenden nicht überbaubaren Grundstücksflächen reichen als von der Bebauung freizuhaltenen Schutzfläche aus.

4.5 Grünflächen

Durch Verlegung und Neuordnung der Werksstellplätze westlich der Umgehungsstraße wird im Bereich südlich der Diesterwegstraße/Tor 7 und südlich der ehemaligen Werksbahn die derzeitige Nutzung als Stellplatzfläche aufgegeben und zur Verbesserung der Grünsituation in Grünfläche umgewandelt. Gleichzeitig soll das Gelände der aufgegebenen Grubenanschlußbahn Bruckhausen-Lohberg mit in den Grünbereich einbezogen werden. Die Wegeverbindung auf dem ehemaligen Gleiskörper ist fertiggestellt und die Randbereiche sind wieder hergestellt worden. Fragmente einer Ruderalvegetation sind in den Randbereichen zu den angrenzenden Haus- bzw. Kleingärten erhalten, so daß mit diesen Teilflächen ein Beitrag zum Biotopverbundsystem geleistet wird. Entlang der Wegeverbindung wurden die Pflanzungen zum großen Teil mit einheimischen standortgerechten Laubgehölzen vorgenommen. Die vorgenannten Gebiete wurden als öffentliche Grünfläche - Parkanlage, Spielplatz - bzw. private Grünfläche - Dauerkleingärten - ausgewiesen. Der entlang der Umgehungsstraße vorgesehene Immissionsschutzwall soll durch Bepflanzung stark eingegrünt werden. Weitere dichte Bepflanzungen sind westlich der Umgehungsstraße im Bereich Tor 7 und südlich der Stockholmer Straße vorgesehen.

Zum Erhalt der im Innenbereich zwischen Kaiser-Wilhelm-, Schwarzkopf- und Halskestraße gelegenen Freifläche ist diese als private Grünfläche - Parkanlage - festgesetzt worden.

Der Bereich westlich der Umgehungsstraße zwischen der ehemaligen Werksbahn und der Kaiser-Wilhelm-Straße ist außer als abschirmendes Immissionsschutzgrün auch für Werksstellplätze der Thyssen Stahl AG vorgesehen. Aus diesem Grunde wurde die Fläche bezüglich ihrer Doppelfunktion entsprechend den Vorstellungen des Flächennutzungsplanes gegliedert. Dabei ist vorgesehen, entlang der Kaiser-Wilhelm-Straße und der Umgehungsstraße einen breiten Geländestreifen, der als private Grünfläche - Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern und Bindungen für Bepflanzungen - festgesetzt ist, dicht zu bepflanzen. Die dahinter gelegenen Flächen für Werksstellplätze mit Immissionsschutzgrün sollen innerhalb der befestigten Stellplatzflächen mit großkronigen Bäumen bepflanzt werden. Ein Gestaltungsplan aus dem die Doppelfunktion für das Gebiet ersichtlich ist, ist der Begründung beigelegt.

4.51 Kinderspielplätze

Im Bereich zwischen der öffentlichen Grünfläche - Parkanlage - und der Wohnbebauung Halskestraße ist die Fläche des vorhandenen Kinderspielplatzes des Spielbereiches B (Versorgungsfunktion für einen Wohnbereich) in einer Größe von ca. 3.650 qm als öffentliche Grünfläche - Kinderspielplatz - ausgewiesen. Anhand der Analysenergebnisse der Beprobung des Geländes bestehen keine Bedenken gegen eine solche Nutzung.

Ein weiterer Kinderspielplatz des Spielbereiches B in einer Größe von ca. 930 qm ist in unmittelbarer Nähe des Planbereiches an der Rolfstraße vorhanden.

Die Schulhöfe der außerhalb des Planbereiches gelegenen Gemeinschafts- und Katholischen Grundschule Gertrudenstraße sowie der Gemeinschaftshauptschule Diesterwegstraße werden während der unterrichtsfreien Zeit gemäß Beschluß des Rates der Stadt vom 19.06.1972 als Kinderspielplatz zur Verfügung gestellt. Hier sind Kinderspielmöglichkeiten im Sinne des Spielbereiches B des Runderlasses des Innenministers vom 31.07.1974 gegeben.

Weitere Spiel- und Sporteinrichtungen sowie ein Freibad sind in unmittelbarer Nähe vorhanden.

4.52 Dauerkleingärten

Die südlich der ehemaligen Werksbahn vorhandenen Kleingärten sollen erhalten bleiben und in die Konzeption der zu gestaltenden Grünfläche einbezogen werden. Sie sind als private Grünfläche - Dauerkleingärten - festgesetzt. Anhand der Analyseergebnisse der Bodenproben bestehen amtsärztlicherseits gegen eine solche Nutzung keine Bedenken.

4.53 Baumbestand

Für den Schutz des Baumbestandes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Duisburg vom 27. November 1987 in der jeweils geltenden Fassung.

4.54 Verbandgrünfläche

Die Verbandsgrünfläche Duisburg Nr. 16 ist in dem Plan nachrichtlich übernommen und gekennzeichnet.

4.6 Begründung der örtlichen Bauvorschriften

Die Festsetzungen über die äußere Gestaltung baulicher und anderer Anlagen gemäß § 81 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen bezüglich

- a) der Errichtung von Einfriedigungen an Nachbargrenzen im WA-Gebiet, entlang der öffentlichen Straßen und im GI-Gebiet,
- b) der Anlagen zur Außenwerbung und
- c) der Bepflanzung von Stellplatzflächen

sind erforderlich, da

Zu a)

- durch die Festsetzung der Zaunhöhen und der Transparenz der Zäune die Innenblöcke in ihrer Weiträumigkeit nicht eingeengt werden;
- die Freiräume in den Straßenbereichen gewahrt bleiben und die nicht überbaubaren Grundstücksflächen entlang der Straßen eingegrünt werden sollen;
- aus gestalterischen Gründen mit der Angabe von Einfriedigungshöhen ein einheitliches Gesamtbild erreicht werden soll;

Zu b)

- hiermit eine störende Häufung von Werbeanlagen und eine Verunstaltung des Straßenbildes vermieden wird;

Zu c)

- die Bepflanzung von Stellplatzflächen zur Gestaltungsverbesserung des Ortsbildes und aus Umweltschutzgründen angestrebt wird.

5. Abwägung

Im Rahmen der im § 1 (6) und (7) BBauG gebotenen Abwägung wurde dem städtebaulichen Ziel

Ausbau des Reststückes der Südumgehung Marxloh mit Immissionsschutzwall, Verlegung, Neuordnung und sinnvolle Zusammenfassung der Werksstellplätze mit ausschließlicher Zufahrt von der Umgehungsstraße,
Ausweisung von WA- und MI-Gebieten entsprechend der vorhandenen Nutzung sowie
Festsetzung von zusammenhängenden Grünflächen zur Verbesserung der Grünsituation des Ortsteiles

Vorrang gegenüber

dem Erhalt der von der Umgehungsstraße, dem Immissionsschutzwall und den Werksstellplätzen betroffenen, von der Bausubstanz im allgemeinen als überaltert, in schlechtem bzw. teilweise sehr schlechtem Zustand und als nicht erhaltenswert zu bezeichnenden Wohnbebauung sowie der Freihaltung eines weitergehenden Bereiches östlich der Umgehungsstraße aus Gründen des Immissionsschutzes

gegeben, da

- die Umgehungsstraße Marxloh den Stadtteil vom Durchgangsverkehr entlasten und den sehr starken Werksschwerlastverkehr aus den angrenzenden Wohngebieten herausnehmen und aufnehmen wird. Mit der Fertigstellung dieser Straße, dem Immissionsschutzwall und der vorgesehenen Werksstellplätze tritt eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und erhebliche Verkehrsberuhigung im Raume Marxloh ein. Eine Verlegung der Trasse in süd-westlicher Richtung hätte zur Folge, daß die zwischen dem Industriegelände und der geplanten Straße vorgesehenen Werksparkplätze auf die nordöstliche Seite zwischen geplanter Straße und Wohnbebauung ausgewiesen werden müßten. Hierdurch ergibt sich kein weiterer Flächengewinn zur Erhaltung von zusätzlichen Wohngebäuden, so daß im Endresultat die gleiche Anzahl an Wohneinheiten aufgegeben werden müßte, wie bei der im Bebauungsplan vorgesehenen Planung. Mit der Neuordnung der geplanten Werksparkplätze soll erzielt werden, den Verkehr zu den derzeitig vorhandenen Parkplätzen (Diesterwegstraße und Wilfriedstraße) hinsichtlich der Verkehrsberuhigung aus dem Wohngebiet herauszunehmen;
- die immensen Instandsetzungs- und Modernisierungskosten hinsichtlich des Kostennutzungsaufwandes in keinem Verhältnis stehen und daher nicht zu vertreten sind;

- im Stadtgebiet Duisburg - insbesondere im Bereich Hamborn - eine Reihe ähnlicher Werkssiedlungen, die sich in einem besseren baulichen Zustand befinden, vorhanden sind und erhalten bleiben;
- ein Großteil der hier ansässigen Bewohner im Rahmen der Bürgerbeteiligung hat erkennen lassen, daß kein Wert auf Gebäudeerhalt gelegt und die vorgestellte Planung von der Bevölkerung als eine wesentliche Verbesserung für diesen Ortsteil gesehen wird;
- die Festsetzung der bebauten Bereiche östlich der Umgehungsstraße als Baugebiete zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur dieses Ortsteiles erforderlich ist;
- mit den im Plan vorgesehenen Grünflächen und Immissionsschutzmaßnahmen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet sind und den Belangen des Umweltschutzes Rechnung getragen wird.

Die bei der Verwirklichung der Planabsichten vorgesehene Aufgabe von Wohneinheiten ist zu vertreten, da

- die vorgesehene Planung eine geordnete städtebauliche Entwicklung gewährleistet und durch die geplante Lage der Straße mit Schutzwall sowie die Neuordnung der Werksstellplätze eine effektive Trennung zwischen den Wohngebieten und den Flächen der Schwerindustrie geschaffen wird und dieses eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende Umweltverbesserung ist;
- die vom Abbruch betroffenen Wohneinheiten im Ortsteil Marxloh neu erstellt werden können. Dieses entspricht den Wohnbedürfnissen der hier ansässigen Bewohner, da sie in ihrem mittelbaren bzw. unmittelbaren Wohnumfeld verbleiben können.

6. Immissionen

6.1 Immissionssituation

Der Bebauungsplanbereich liegt etwa je zur Hälfte in den beiden Beurteilungsflächen mit den Koordinaten 2551/5707 (westliche Hälfte des Bebauungsplanes) und 2552/5707 (östliche Hälfte des Bebauungsplanes). Für diese Beurteilungsflächen bestehen nach den von der Landesanstalt für Immissionsschutz des Landes Nordrhein-Westfalen in Essen veröffentlichten Meßergebnissen folgende Immissionswerte (Schriftenreihe der LIS, Heft Nr. 54 für das Meßjahr 1980 und Heft Nr. 65 für das Meßjahr 1986):

Schadstoff	Fläche 2551/5707 (westl. Teil B-Plan)		Fläche 2552/5707 (östl. Teil B-Plan)		Immissionsgrenzwert nach TA Luft 1986
	1980	1986	1980	1986	
SO ₂ - I1	0,11	0,09	0,11	0,09	IW1 = 0,14 mg/m ³
SO ₂ - I2	0,28	0,25	0,27	0,28	IW2 = 0,40 mg/m ³
Staubnieder- schlag					
I1	0,76	0,63	0,59	0,43	IW1 = 0,35 g/m ² d
I2	0,91	0,75	0,78	0,60	IW2 = 0,65 g/m ² d
Blei (Pb) als Bestand- teil des Staubnieder- schlags					
I1		0,25		0,21	IW1 = 0,25 mg/m ² d
Cadmium (Cd) als Bestand- teil des Staubnieder- schlags					
I1		2,0		1,7	IW1 = 5 µg/m ² d

Die SO₂-Immission liegt sowohl bei den IW1-Werten als auch bei den IW2-Werten in beiden Beurteilungsflächen unter den nach der TA Luft 1986 festgelegten Immissionsgrenzwerten.

Beim Staubniederschlag ist in beiden Beurteilungsflächen eine Grenzwertüberschreitung des IW1-Wertes und des IW2-Wertes gegeben (ausgenommen IW2 für 1986). Deutlich wird hierbei jedoch die fallende Tendenz der Werte.

Diese hohe Grundbelastung wird offenbar durch die westlich und südwestlich gelegene Hüttenindustrie verursacht. Nach dem Bebauungsplan-Entwurf soll daher die Wohnbebauung westlich der geplanten Umgehungsstraße Marxloh, also in der stärker belasteten westlich gelegenen Beurteilungsfläche aufgegeben werden. Mit einer Unterschreitung der Grenzwerte dürfte in absehbarer Zeit wohl kaum zu rechnen sein. Der anstelle der Wohnbebauung geplante begrünte Parkplatz und die geplanten Grünflächen werden jedoch die Staubbiederschlagsimmissionssituation in der östlich gelegenen Beurteilungsfläche, also in dem bestehenbleibenden Wohnbereich, günstig beeinflussen.

Die Werte für den Staubbiederschlagsinhaltsstoff Blei liegen um bzw. geringfügig unter dem Grenzwert nach der TA Luft 1986. Die Werte für den Staubbiederschlagsinhaltsstoff Cadmium liegen deutlich unter dem Grenzwert nach der TA Luft 1986.

Die nach der TA Luft zum Schutz vor Gesundheitsgefahren festgelegten Immissionswerte werden nach wie vor nicht überschritten.

6.2 Immissionsschutzmaßnahmen

Der derzeitig vorhandene Werksparkplatz an der Diesterwegstraße und die Betriebszu- und -ausfahrt (Tor 7) sollen entsprechend dem Bebauungsplan westlich der geplanten Umgehungsstraße Marxloh angelegt werden. Um möglicherweise entstehenden Beeinträchtigungen der östlich anschließenden Wohnbereiche durch Industrie und/oder Verkehr spürbar entgegenzuwirken und um eine effektive Trennung zwischen der industriellen/verkehrlichen Nutzung und der Wohnnutzung zu erreichen, soll gemäß § 9 (1) 24 BBauG als Vorkehrung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen östlich der Umgehungsstraße ein Immissionsschutzwall angelegt werden. Als Schüttmaterialien sind weitestgehend inerte Materialien vorgesehen. Als Abdeckschicht soll kulturfähiger Boden aufgebracht werden. Es wird sichergestellt, daß während der Schüttzeit für die umliegende Wohnbebauung kaum Immissionsbelastungen auftreten können. Die Flächen dieses Walles werden durch Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern eingegrünt.

Westlich der Umgehungsstraße soll der anzulegende Werksparkplatz ebenfalls von einer abschirmenden Grünfläche mit der Verpflichtung zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern abgegrenzt werden.

Der Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen des GI-Gebietes südlich der Stockholmer Straße (Teilstück der Umgehungsstraße Marxloh) ist gemäß § 9 (1) 24 BBauG als von der Bebauung freizuhaltende Schutzfläche ebenfalls mit der Verpflichtung zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern vorgesehen.

6.3 Lärmschutz

Durch das Institut für Lärmschutz, Dr.-Ing. E. Buchta, Düsseldorf wurde eine schalltechnische Untersuchung für den Bebauungsplan erarbeitet.

Die zu erwartenden Geräuschpegel sind in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Geräuschpegel für die kritischen Punkte an der Bebauung

Quer- schnitt	Straße	$L_{m(25)}$		ΔL_w	Abst. in m	ΔL_k			L_{mKfz}		$L_{mStraßenb.$		$L_{mges.}$		$L_{mParkpl.}$		$L_{mges.}$			
		T	N			ΔL_{k1}	ΔL_{k2}	ΔL_{k3}	T	N	T	N	T	N	T	N	T	N	T	N
		dB(A)				dB(A)			dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)	
1	Diesterwegstr.	59,8	52,4	-5,0	7	+6,5			61,3	53,9			61,3	53,9					61,3	53,9
2	Diesterwegstr.	59,8	52,4	-5,0	20	+1,3	-3		53,1	45,7					39,0					
	sw.Stockholmer Str. westl. der Kaiser-Wilhelm-Straße	62,5	55,1	-5,0	90	-7,5			50,0	42,6			54,8	47,4					54,9	48,0
3	Stockholmer Str westl. d. K.-Wilhelm-Str.	62,5	55,1	-5,0	35	-1,8			55,7	48,3			55,7	48,3	44,4				56,0	49,8
4a	Stockholmer Str. westl. der Kaiser-Wilhelm-Straße	62,5	55,1	-5,0	65	-5,5	+1		53,0	45,6										
	Stockholmer Str. östl. der Kaiser-Wilhelm-Str.	67,0	58,3	-5,0	100	-8,2	-3,5	+1	51,3	42,6			55,2	47,4	41,7				55,4	48,4
4b	Stockholmer Str. westl. der Kaiser-Wilhelm-Str.	62,5	55,1	-5,0	65	-5,5	+2		54,0	46,6										
	Stockholmer Str. östl. der Kaiser-Wilhelm-Str.	67,0	58,3	-5,0	60	-5,0	-3	+2	56,0	47,3			58,0	50,0	41,7				58,1	50,6
5	K.-Wilhelm-Str.	54,6	47,2	-6	35	-1,8	-3	+2	45,8	38,4										
	Straßenbahn	49,8	43,8		35	-1,8		+2			50,0	44,0								
	Stockholmer Str.	67,0	58,3	-5	35	-1,8	-3	+2	59,8	50,5			60,4	51,6					60,4	51,6
	Straßenbahn	49,8	43,8		15	+2,8					52,6	46,6	55,1	48,5					55,1	48,5
7	K.-Wilhelm-Str.	54,6	47,2	-6	10	+4,8			53,4	46,0										
	Straßenbahn	49,8	43,8		10	+4,8					54,6	46,6	55,1	48,5					57,1	49,3
8	Wilfriedstr.	62,8	55,3	-5	6	+7,2			65,0	57,5			65,0	57,5					65,0	57,5
9	K.-Wilhelm-Str.	54,6	47,2	-6	45	-3,2	-3	+1	43,4	39,0										
	Stockholmer Str.	67,0	58,3	-5	45	-3,2			50,0	51,8										
	Straßenbahn	49,8	43,8		45	-3,2	+1				47,6	41,6	60,1	51,8					60,1	51,8
10	Stockholmer Str.	67,0	58,3	-5	50	-3,9	+1		59,1	50,4			59,1	50,4	37,2				59,1	50,6

- $L_{m(25)}$: Mittelungspegel in dB(A) in Abstand von 25m
- ΔL_w : Korrektur für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten
- Abst. : Abstand des Berechnungspunktes in m von Straßennitte
- ΔL_{k1} : Korrekturwert für unterschiedlichen Abstand zur Schallquelle
- ΔL_{k2} : Korrekturwert für unterschiedlichen Winkel zur Schallquelle
- L_{mKfz} : Mittelungspegel des Kfz-Lärms in dB(A)
- $L_{mStraßenb.}$: Mittelungspegel des Straßenbahn-Lärms in dB(A)
- $L_{mges.}$: Gesamt-Mittelungspegel in dB(A)
- $L_{mParkpl.}$: Mittelungspegel des Kfz-Lärms von Werksparkplatz in dB(A)
- ΔL_k : Zuschlag für erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen
- L_{mges} : berechneter Gesamt-Mittelungspegel in dB(A)

Nach der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau", Beiblatt zu Teil 1 werden folgende schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung angegeben:

WA-Gebiet	tagsüber 55 dB(A)	nachts	45 dB(A) für Straßenverkehr 40 dB(A) für Gewerbelärm
MI-Gebiet	tagsüber 60 dB(A)	nachts	50 dB(A) für Straßenverkehr 45 dB(A) für Gewerbelärm

Diese Orientierungswerte werden an fast allen Gebäudefronten überschritten.

Geräuschbelastung durch den Parkplatz

Die Geräuschbelastung vom geplanten Parkplatz (Werksstellplätze) ist Tag und Nacht gleich und ist als Betriebslärm einzustufen.

An den kritischen Gebäudefronten beträgt sie 44,4 dB(A) und 41,7 dB(A) Tag/Nacht.

Die Orientierungswerte von 40 dB(A) für Gewerbelärm werden somit nachts überschritten.

Daher sind Maßnahmen zum Schutz der Wohn- und Schlafruhe erforderlich.

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Entlang der Stockholmer Straße zwischen Egonstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße ist ein 2,50 m hoher Lärmschutzwall festgesetzt.

Dieser Wall erhöht sich auf 4,0 m zwischen dem Knotenpunkt Kaiser-Wilhelm-Straße und der Einmündung Diesterwegstraße.

Unter Berücksichtigung der Dämmwirkungen durch die Lärmschutzanlage werden die in Tabelle 2 genannten Pegelwerte erreicht.

Tabelle 2: Pegelminderungen durch die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen

Querschnitt Straße	L _m ohne Schallschutzmaßnahmen		Δ L _z				L _m unter Berücksichtigung der geplanten Schallschutzmaßnahme				Gesamtpegel						
	Parkp	Straße	Parkpl.	Straße		Parkplatz	Straße		EG	I.OG	EG	I.OG	Tag		Nacht		
				Tag	Nacht		Tag	Nacht					EG	I.OG	EG	I.OG	
3 Stockholmer Str. westl. der Kaiser-Wilhelm-Straße																	
	44,4	55,7	48,3	5,9	0	10,0	2,8	38,5	44,4	45,7	52,9	38,3	45,5	46,5	53,5	41,4	48,0
4a Stockholmer Str.																	
	41,7	55,2	47,4	4,6	0	9,2	6,1	37,1	41,7	46,0	49,1	38,2	41,3	46,3	49,8	40,7	44,5
4b Stockholmer Str.																	
	41,7	58,0	50,0	4,5	0	8,5	5,1	37,2	41,7	49,5	52,9	41,5	44,9	49,7	53,2	42,9	46,6
D Stockholmer Str.																	
	37,2	59,1	50,4			3,1	0	37,2	37,2	56,0	59,1	47,3	50,4	56,1	59,1	47,7	50,6

Die Pegelwerte liegen weitgehendst unter den anzustrebenden Orientierungswerten der DIN 18005, Beiblatt zu Teil 1.

Nur in der Nachtzeit wird im WA-Gebiet der Orientierungspegel von 45 dB(A) unwesentlich von 2 bis 3 dB(A) überschritten.

Weitere passive Lärmschutzmaßnahmen sind im Dämmwirkungsbereich des Walles nicht erforderlich.

Die Pegelwerte vor dem V- bis VIII-geschossigen Gebäude im MI-Gebiet erreichen ohne die Wirkung des 2,50 m hohen Lärmschutzwalles Pegelwerte von maximal 60,1 dB(A) am Tage und 51,8 dB(A) in der Nachtzeit.

Der Immissionswall schützt hier besonders den Freiraum vor Verkehrsgeräuschen der Stockholmer Straße. Die Werte liegen nur um 0,1 dB(A) am Tage und um 1,8 dB(A) in der Nachtzeit am ungünstigsten Immissionsort über die Werte der Orientierungspegel von MI-Gebiete.

Passive Schutzmaßnahmen

Im Bereich der Wilfried- und Egonstraße wird eine Verringerung des Verkehrsaufkommens erwartet.

Diese Minderung bewirkt aber eine nur unwesentliche Reduzierung des derzeitigen Lärmpegels.

Für die Beurteilung der Lärmsituation wird daher der heutige Geräuschpegel von 65,0 dB(A) am Tage und 57,5 dB(A) in der Nachtzeit angesetzt. Die Höhe der Pegel wird nicht allein durch die Verkehrsmenge bestimmt, sondern auch durch den geringen Hausfluchtastand und der geschlossenen Bebauung (Reflektionen).

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind hier konstruktiv nicht möglich.

Zur Bestimmung des bewerteten Schalldämm-Maßes für die Bauumfassungsteile nach VDI-Richtlinie 2719, Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen sowie der DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, wird von folgenden Anhaltswerten für Innenschallpegel ausgegangen:

Raumnutzung	G e b i e t	Mittelungspegel L_m in dB(A)
Schlafräume nachts	reine u. allgemeine Wohngebiete, Kranken- haus- und Kurgebiete	25 - 30
	alle übrigen Gebiete	30 - 35
Wohnräume tagsüber	reine u. allgemeine Wohngebiete, Kranken- haus- und Kurgebiete	30 - 35
	alle übrigen Gebiete	35 - 40

Tabelle 3: Anhaltswert für Innenschallpegel nach Tab. 6 der VDI 2719, Aug. 1987

Festsetzungen

Neben dem Lärmschutzwall von 4,0 m und 2,50 m Höhe entlang der Stockholmer Straße, sind Schutzmaßnahmen zur Minderung des Außengeräuschpegels an der Egon- und Wilfriedstraße erforderlich.

Unter Berücksichtigung der lautesten Nachtstunde, die nach Fußnote zu Tabelle 6 der VDI 2719 etwa 5 dB(A) unter dem am Tage herrschenden Wert liegt, ist ein bewertetes Schalldämm-Maß von 32,5 dB(A) für die zur Egon- und Wilfriedstraße weisenden Gebäudefronten (Fenster, Bauteile und Dachkonstruktion bei für das Wohnen ausgebautem Dachgeschoß) erforderlich.

Nicht schutzbedürftig sind Flure, Treppenanlagen, Naßräume sowie Räume, die nicht für den ständigen Aufenthalt von Menschen geeignet sind.

7. Grundsätze für soziale Maßnahmen

Gemäß § 13 a Abs. 1 BBauG sind nachstehend die allgemeinen Vorstellungen dargelegt, wie nachteilige Auswirkungen auf die Betroffenen möglichst vermieden oder gemildert werden können.

Im Plangebiet werden bisherige Wohngebiete für die Umgehungsstraße und Ersatzwerksstellplätze der Thyssen Stahl AG aufgegeben.

Die bei der Verwirklichung dieses Planes zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen für die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen werden durch zu gegebener Zeit durchzuführende Maßnahmen gemäß § 180 BauGB weitgehend vermieden.

Für erforderliche Umzüge wird die Stadt Duisburg Umzugskosten-erstattung und -beihilfe im Rahmen der zum Zeitpunkt der Umzüge geltenden Richtlinien des Rates der Stadt gewähren. Die Beratung, Betreuung und Information der Betroffenen während der Planverwirklichung erfolgt durch die zuständigen Ämter der Stadt Duisburg.

8. Erhaltung baulicher Anlagen

In Übereinstimmung mit der Aufsichtsbehörde ist im Zusammenhang mit § 180 BauGB - Sozialplan - auch ein Gebot nach § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB - Erhaltung baulicher Anlagen - anzuwenden.

Aufgrund des erforderlichen Ausbaus der Umgehungsstraße Marxloh, der Erstellung von Ersatzstellplätzen für die Thyssen Stahl AG und der daraus resultierenden städtebaulichen Umstrukturierung einiger derzeit als Wohnbebauung genutzter Teilbereiche sind in diesem Bebauungsplan gemäß § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB die Gebiete durch Umgrenzung bezeichnet, in denen der Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen.

9. Alternativen

Die zu der vorliegenden Planung parallel erarbeiteten Varianten beinhalteten:

- Inanspruchnahme von größeren Flächen für die geplante Trasse der Umgehungsstraße sowie für den Werksparkplatz
- den Abriß von zusätzlichen Wohngebäuden
- höhere Kosten.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Gesichtspunkte hat sich die im Bebauungsplan ausgewiesene Planung als flächen- und kostensparendste Lösung herausgestellt.

10. Ver- und Entsorgung, Leitungen

Die Hauptversorgungsleitungen sind im Plan nachrichtlich übernommen. Innerhalb der hierzu gehörenden Schutzstreifen besteht ein Bau- und Einwirkungsverbot. Bei Anpflanzung von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern ist auf die Leitungstrassen Rücksicht zu nehmen.

Vorhandene Versorgungsanlagen (Trafo- bzw. Compactstationen), soweit sie auf Verkehrs- bzw. privaten Grundstücksflächen erstellt sind, sind in der Planunterlage zum Bebauungsplan lediglich zeichnerisch dargestellt.

Die Energieversorgung sollte aus Umweltschutzgründen durch leitungsgebundene Energieträger erfolgen.

Die Abwässer der Bauflächen und der Verkehrsflächen werden über die bestehende Ortskanalisation einer Kläranlage zugeführt. Vor Ansiedlung müssen Industrie- und Gewerbebetriebe ihre evtl. erforderliche Vorbehandlung der Abwässer bzw. deren Mitbehandlung in der Verbandskläranlage der Emschergenossenschaft mit der Emschergenossenschaft abstimmen.

Die Stellplatzflächen sind unter Berücksichtigung der Belange des Bodenschutzes mit einem möglichst geringen Versiegelungsgrad (breitfugigem Pflaster) zu erstellen. Das anfallende Regenwasser der Dächer ist nach Möglichkeit auf den eigenen Grundstücken zu versickern. Fußwege sind mit durchlässigem Material abzudecken. Bachläufe und Dränungen von Freiflächen dürfen nicht an die Kanalisation angeschlossen werden.

In den unter "14. Kosten a) 3. Kanalbau" angegebenen Baukosten von ca. 3.300.000,00 DM sind Kosten für einen Hauptsammler in der Wilfriedstraße zwischen dem Schwelgernpark und der Halskestraße von ca. 1.900.000,00 DM enthalten. Dieser Neubau des Abwassersammlers ist erforderlich,

da durch die dichtere Bebauung und durch Versiegelung von Freiflächen der vorhandene Abwassersammler in der Wilfriedstraße völlig überlastet ist;

um das anfallende Oberflächen- und das häusliche Abwasser aus den angrenzenden Straßen und Flächen aufnehmen zu können.

Die örtlich vorhandene 110 KV-RWE-Hochspannungsfreileitung ist im Plan nachrichtlich übernommen. In den beidseitig 18,0 m breiten Schutzstreifen besteht ein eingeschränktes Bau- und Einwirkungsverbot.

Der Bebauungsplanbereich liegt außerhalb von Deichschutzräumen, Trinkwasserschutz-, Überschwemmungs- oder Drängewassergebieten. Oberirdische Gewässer, Abgrabungen und Deponien, Grundwassermeßstellen oder Pegel sind nicht vorhanden. Eingriffe in das Grundwasser sind nicht vorgesehen, Trinkwassernotbrunnen werden nicht berührt.

11. Altablagerungen/Altstandorte

Die Auswertung der topographischen Karten (ab Jahrgang 1843 / Maßstab 1 : 25.000) und Luftbilder (ab Jahrgang 1926 / Maßstab 1 : 5.000) ergab folgendes:

Nach zunächst landwirtschaftlicher Nutzung entwickelt sich nach 1890 parallel zur Wohnbebauung innerhalb des Bebauungsplan-Bereiches auch die industrielle Nutzung im Umfeld westlich und südlich des Bebauungsplanes. Der Bereich des Bebauungsplanes selbst blieb bis heute von industrieller Nutzung frei.

Lediglich eine Grubenanschlußbahn, die dem Kohlentransport von der Schachanlage Dinslaken-Lohberg zu den Thyssenwerken Bruckhausen diente, durchquerte den nördlichen Teil des Bebauungsplan-Bereiches. Außerdem weisen die Unterlagen der Jahrgänge 1935 und 1949 Abbaumerkmale im nordwestlichen Randbereich des Bebauungsplanes aus.

Aufgrund der Vorgeschichte wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt.

Aufschlußbohrungen auf der Auffüllungsfläche sowie eine entsprechende Analytik der Bodenproben geben Erkenntnisse über das Verfüllgut. Im Grundwasser-Abstrombereich des Bebauungsplanes wurde ein Grundwasser-Meßpegel abgeteuft und beprobt.

Festgestellt wurden Aufschüttmächtigkeiten von 1,6 m bis maximal 7,9 m aus grobem Bauschutt und vereinzelt Einlagerungen von Schlacke, Asche und "Müll".

Als Ergebnis der Analyse des Grundwassers ist festzuhalten, daß keine Anhaltspunkte für mögliche Kontaminationen aus dem Plangebiet bestehen.

Die an der abgeteufte Rammkernsondierung durchgeführten Untersuchungen der Bodenlufthauptkomponenten zeigen Zusammensetzungen, wie sie in natürlich gewachsenen Böden zu erwarten sind.

Die Analyse der Bodenproben zeigt Belastungen an Schwermetallen, aliphatischen Kohlenwasserstoffen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen.

Auf der Grundlage der ermittelten Ergebnisse bestehen nach Abstimmung mit dem Staatlichen Amt für Wasser- und Abfallwirtschaft Herten gegen die Durchführung der Umgehungsstraße bei Beachtung folgender Auflagen keine Bedenken:

- Im Bereich der öffentlichen Grünfläche und des vorgesehenen Damms zur "Planstraße" sind sickerwasserreduzierende Maßnahmen erforderlich, d. h. Abführen des anfallenden Wassers in die Kanalisation sowie Versiegelung der Fläche.
- Bei einem nicht zu vermeidenden Eingriff in den Aufschüttkörper ist dieser gutachterlich zu begleiten.
- Bodenmaterialien, die im Rahmen von einem Eingriff in den Körper entfernt werden müssen, sind nachweispflichtig zu entsorgen.

Der übrige Bebauungsplan-Bereich weist keine altlastenverdächtigen Merkmale auf.

Ein weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.

Gegen die im Bebauungsplan ausgewiesene Nutzung bestehen aus altlastenspezifischer Sicht keine Bedenken.

Der im Bebauungsplan gelegene Bereich der Aufschüttungsfläche ist gekennzeichnet.

In diesem Zusammenhang gilt folgender Hinweis:

Auch bei Anwendung sämtlicher Verfahren zur Ermittlung von Alttablagerungen oder kontaminierten Altstandorten kann nicht ausgeschlossen werden, daß dennoch kleinräumige Verunreinigungen des Bodens vorhanden sind, die im Einzelfall durch unsachgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen entstanden sein mögen.

Sollten sich bei Tiefbauarbeiten oder im Rahmen sonstiger Vorgänge Hinweise auf derartige umweltgefährdende Verunreinigungen ergeben, so ist der Oberstadtdirektor - Amt für Stadtentsorgung und Wasserwirtschaft - unverzüglich zu informieren.

12. Richtfunkstrecke

Nördlich des Plangebietes verläuft eine vorhandene Richtfunkstrecke der STEAG. Innerhalb der im Plan gekennzeichneten 100 m breiten Zone darf die Gebäudehöhe (einschließlich Aufbauten, Antennen usw.) 55,0 m über NN nicht überschreiten.

13. Sonstiges

Die bei Bodenbewegungen auftretenden archäologischen Bodenfunde und -befunde oder Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit sind gemäß Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Land Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz - DSchG) vom 11. März 1980 unmittelbar dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege zu melden.

14. Kosten

1. Die der Gemeinde durch Maßnahmen dieses Bebauungsplanes entstehenden Kosten werden geschätzt auf:

a) 1. Grunderwerb	9.600.000,00 DM
Entschädigungen, Neuordnung der Stellplätze	
2. Straßenbau	3.665.000,00 "
3. Kanalbau	3.300.000,00 "
4. Verlegung Feuermeldekabel	20.000,00 "
5. Abbruchkosten	300.000,00 "
6. Grünanlagen	250.000,00 "
	<hr/>
	17.135.000,00 DM
	=====

- b) Für den Ersatzwohnungsbau zur anderweitigen Unterbringung der Mieter werden städtische Darlehen in Höhe von ca. 15.942.150,00 DM benötigt. Hinzu kommen ggf. noch Aufwendungsdarlehen der Stadt in Höhe von 5,20 DM je qm Wohnfläche. Dieses ergibt in 12 Jahren einen Gesamtbetrag von 5.400.000,00 DM.

Die Kosten für Umzüge und Beihilfen werden voraussichtlich 407.000,00 DM betragen.

- c) Rückeinnahmen:

Die unter 2. Straßenbau angegebenen Kosten werden zu 80 % vom Land und Bund bezuschußt.

Die unter 6. Grünanlagen angegebenen Kosten werden mit ca. 200.000,00 DM vom Land bezuschußt.

Die städtischen Mittel müssen noch bereitgestellt werden.

2. Von den Maßnahmen dieses Bebauungsplanes, deren Gesamtkosten unter Ziffer 1. dargestellt sind, sind die nachstehenden Maßnahmen alsbald zur Verwirklichung vorgesehen:

Grunderwerb, Entschädigungen, Neuordnung der Stellplätze	9.600.000,00 DM
Straßenbau	3.415.000,00 DM

Für diese Maßnahmen kann der städt. Kostenanteil im Rahmen der jeweils verfügbaren Haushaltsansätze erwartet werden.

Die Übernahme der aktualisierten Absichtsbegründung als Entscheidungsbegründung im Sinne des § 9 (8) Baugesetzbuch wurde am 18.11.1991 vom Rat der Stadt beschlossen.

Diese Begründung hat in der Zeit vom 11.06.1990 bis 13.07.1990 einschließlich öffentlich ausgelegen.

Duisburg, den 10. Dez. 1991

Der Oberstadtdirektor
In Vertretung

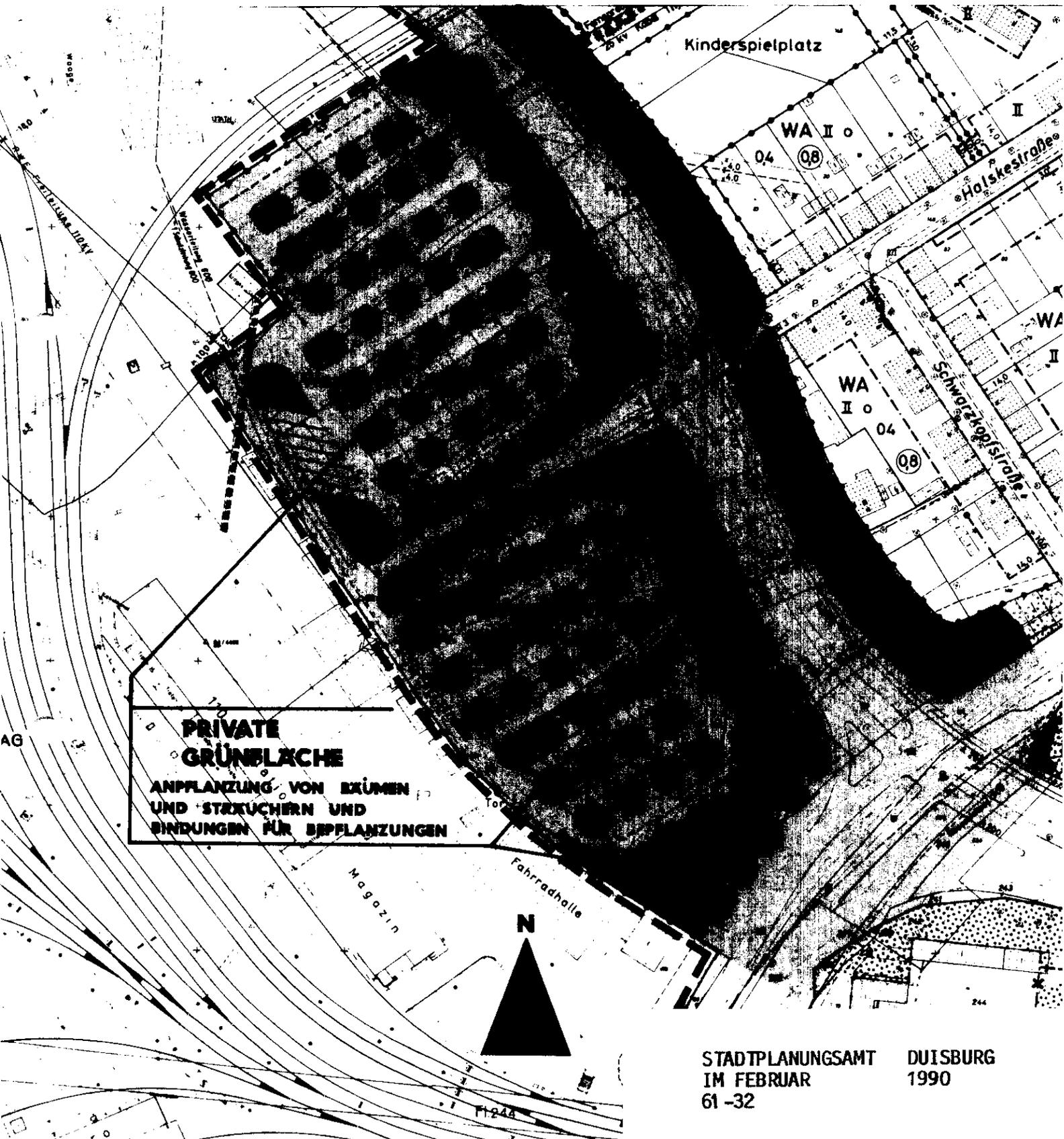


Giersch
Giersch
Beigeordneter

ds

65

GESTALTUNGSPLAN WERKSSTELLPLÄTZE DER THYSEN STAHL AG



STADTPLANUNGSAMT
IM FEBRUAR
61-32

DUISBURG
1990

Anlage zur Begründung zum Bebauungsplan Nr. 696 - Marxloh -

61-32 Dreß
2460

23. 6. 1982

N i e d e r s c h r i f t

über die Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung gemäß § 2 a (2) Bundesbaugesetz (BBauG) zugleich als Unterrichtung der Einwohner gemäß § 6 b Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen für den Bereich des Bebauungsplan-Entwurfes Nr. 696 - Marxloh - am 21. 6. 1982 in der Zeit von 18.05 Uhr bis 19.20 Uhr in der Aula der Gemeinschaftshauptschule Marxloh, Diesterwegstraße 6. Neben den Mitgliedern der Bezirksvertretung Hamborn nahmen an der Anhörung etwa 80 Bürger teil.

Zu Beginn der Veranstaltung um 18.05 Uhr begrüßte der Vorsitzende der Bezirksvertretung Hamborn, Ratsherr Hamacher, die Anwesenden und dankte für das große Interesse, das sie durch ihr Erscheinen zeigen würden. Mit dem Hinweis, daß es sich bei dieser Sitzung um eine Sondersitzung handele und die Bürger bei dieser öffentlichen Anhörung die Möglichkeit haben, hier frühzeitig ihre Wünsche und Vorstellungen zum Planentwurf zu äußern, gab Herr Hamacher den Sitzungsablauf und den einzigen Tagesordnungspunkt - hier: Bebauungsplan Nr. 696 - Marxloh - bekannt. Sodann erteilte er Herrn Hoffmann vom Stadtplanungsamt das Wort zur Erläuterung des Bebauungsplan-Entwurfes.

Anhand von Farbdia-Positiven - Luftbild, Ausschnitt aus dem neuen Flächennutzungsplan-Entwurf der Stadt Duisburg - erläuterte Herr Hoffmann zunächst die topografische Lage des Plangebietes, die mittelbare und unmittelbare Umgebung sowie die Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.

Sodann referierte Herr Hoffmann eingehend über die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplan-Entwurfes und wies darauf hin, das Ziel des Bebauungsplanes sei die planungsrechtliche Sicherstellung der Umgehungsstraße Marxloh in Verlängerung der Stockholmer Straße, um das angrenzende Wohngebiet von störendem Verkehr zu entlasten.

Des weiteren sei östlich der geplanten Umgehungsstraße eine Grünabschirmung vorgesehen, um eine effektive Trennung zwischen den Flächen der Industrie und den benachbarten Wohngebieten zu erreichen. Herr Hoffmann führte weiter aus, daß es bei der Realisierung der im Plan vorgesehenen Maßnahmen erforderlich sei, die Wohnbebauung Halskestraße 30-6 und 25-51 sowie Siemensstraße 2-6 und 1-15 aufzugeben.

Die bei der Verwirklichung des Planes zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen für die persönlichen Lebensumstände der in diesem Gebiet wohnenden Menschen würden durch zu gegebener Zeit durchzuführende Maßnahmen gemäß § 13 a (2) BBauG weitgehend vermieden oder gemildert. Dabei wies er darauf hin, daß die betroffenen Gebiete durch Umgrenzung bezeichnet seien, in denen gemäß § 39 h (4) BBauG die Genehmigung für den Abbruch, den Umbau oder die Änderung von baulichen Anlagen versagt werden könne, um bei der Verwirklichung der Planabsichten einen den sozialen Belangen Rechnung tragenden Ablauf auf der Grundlage von Grundsätzen für soziale Maßnahmen oder eines Sozialplanes gemäß § 13 a BBauG zu sichern. Die §§ 13 a und 39 h BBauG wurden den Bürgern eingehend erläutert.

Abschließend wurde seitens Herrn Hoffmann darauf hingewiesen, daß die Planung einen unerläßlichen Eingriff in die Arbeitersiedlung bedeute und aus diesem Grunde das Rheinische Amt für Denkmalpflege Bonn (Landeskonservator) eingeschaltet worden sei. Es sei aber nicht erforderlich, das Verfahren bis zum Abschluß der dortigen Prüfung anzuhalten.

Herr Hamacher bedankte sich bei Herrn Hoffmann und bat Herrn Ackermann vom Stadtplanungsamt, zur verkehrlichen Situation noch einige Ausführungen zu machen.

Herr Ackermann erläuterte eingehend die Zielsetzung des Verkehrs und wies insbesondere auf die Entlastung des Stadtteils vom Durchgangsverkehr, die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen sowie die Herausnahme des Schwerlastverkehrs aus dem Wohnbereich hin. Er sagte weiter, daß die hierdurch eintretende Verkehrsberuhigung für das angrenzende Wohngebiet den Zielvorstellungen der Planung entspreche und für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Raume Marxloh die Fertigstellung der geplanten Umgehungsstraße dringend notwendig sei.

Sodann bat Herr Hamacher die anwesenden Bürger, Fragen zu stellen bzw. Wünsche und Vorstellungen zu äußern.

Ein Bürger möchte wissen, ob an der geplanten Umgehungsstraße auch Radwege vorgesehen seien.

Diese Frage wurde von Herrn Hoffmann bejaht.

Herr Peter, Diesterwegstraße 13, fragte an, ob die vorhandenen Gärten zwischen der Wohnbebauung und der Bahnanlage aufgegeben werden müßten.

Herr Hoffmann sagte darauf, daß es sich hier lediglich um Grabeland handele und gegen die Gärten nichts einzuwenden sei. Die Angelegenheit solle jedoch in Verbindung mit dem Grünflächenamt geprüft werden.

Herr Beginski fragte an, ob der im Plan vorgesehene Kinderspielplatz überhaupt nötig sei und meinte weiter, ob Gärten nicht auch besser seien als die Grünfläche - Parkanlage -.

Darauf antwortete Herr Hoffmann, daß der Raum Marxloh laut Kinderspielplatz-Bedarfsplan mit Kinderspielplätzen unterversorgt und der hier vorgesehene Kinderspielplatz unbedingt erforderlich sei. Hinsichtlich der Gärten wurde Prüfung zugesagt.

Mehrere Anwohner machten den Vorschlag, die geplante Grünfläche - Parkanlage - als Dauerkleingärten auszuweisen.

Prüfung dieser Angelegenheit wurde seitens Herrn Hamacher zugesagt.

Ein Bewohner begrüßte den vorgesehenen Kinderspielplatz und möchte wissen, ob die im Planbereich gelegene Bahnanlage überhaupt von der Thyssen AG noch benötigt werde oder ob die Gleise aufgegeben werden könnten, da seiner Meinung nach die Gleisanlagen sehr wenig frequentiert würden.

Bezüglich der Gleisanlagen erwiderte Herr Hoffmann, daß diese weiterhin von der Thyssen AG benötigt würden. Aus verkehrlichen innerbetrieblichen Gründen können die Gleise nicht aufgegeben werden, da sie bei Störungen des Ausweichgleises dienen und die Strecke somit in jedem Falle als Ersatz offengehalten werden müsse.

Eine Anwohnerin der Halskestraße 36 fragte an, ob, bevor sie aus dem Hause Nr. 36 ausziehen müsse, bereits Ersatzwohnungen gebaut seien oder erst würden. Des weiteren möchte sie den Zeitpunkt der Durchführung erfahren.

Dazu gab Herr Hoffmann zur Antwort, daß, bevor jemand aus seiner Wohnung ausziehen müsse, Ersatzwohnungen zur Verfügung stünden. Er wies auf die geplanten sozialen Maßnahmen und auf den noch aufzustellenden Sozialplan hin. Bezüglich der Realisierung der geplanten Maßnahme sagte er, daß man derzeit noch keine genauere Zeitangabe machen könne, die Bürger jedoch frühzeitig informiert würden.

Herr Pastor ter Eick von der Evgl. Kirchengemeinde Marxloh bat zu überdenken, ob die geplante Umgehungsstraße nicht näher an das Thyssen-Gelände heran verlegt werden könne, um damit zu bewirken, daß möglichst viele Wohnhäuser erhalten bleiben können. Des weiteren solle der Bahnübergang Wilfriedstraße auch künftig für den Fußgänger und Radfahrer passierbar bleiben.

Herr Ackermann erklärte hierzu nochmals die Verkehrsführung im Planbereich und machte auf die positive Seite der hier aufgezeigten Verkehrsplanung aufmerksam wie z. B. Zusammenfassung der notwendigen Ersatzerstellung der Stellplätze für die Thyssen AG auf der Westseite der Umgehungsstraße, eine gewisse Riegelbildung der Straße zwischen Industrie und Wohnen, die Entlastung des Stadtteils vom Durchgangsverkehr und die Schaffung von verkehrsberuhigten Wohnzonen östlich der Umgehungsstraße. Des weiteren führte er aus, daß bei einer Verlegung der Straße näher an das Thyssen-Gelände ein Teil der Werksparkplätze auf die Ostseite der Straße angelegt werden müsse.

Somit würden im Endresultat die gleiche Anzahl an Wohnungseinheiten abgebrochen wie in der hier dargelegten Planung.

Ein Bürger bat um Erklärung der sozialen Maßnahmen und der §§ 13 a und 39 h BBauG.

Herr Hoffmann erläuterte eingehend die angesprochenen §§ 13 a und 39 h BBauG und wies darauf hin, daß im Planbereich ausreichend Ersatzwohneinheiten untergebracht werden können.

Frau Jutta Schmitt, Siemensstraße 11, möchte wissen, wo die Bauflächen für den Ersatzwohnungsbau seien.

Anhand des Planes zeigte Herr Hoffmann die Möglichkeiten für den Neubau von Ersatzwohnungen auf.

Herr Pastor ter Eick von der Evgl. Kirchengemeinde Marxloh meinte, man solle die Werksstellplätze doch da belassen, wo sie derzeitig seien.

Dazu erwiderte Herr Hoffmann, daß es Ziel der Planung sei, eine Trennung zwischen Verkehr und Wohnen zu erreichen. Bei der Vorstellung, die Stellplätze an ihren derzeitigen Standorten zu belassen, würde der Verkehr weiterhin die Wohngebiete belasten. Dies wäre nicht im Sinne der Planung und sei nicht zu vertreten.

Ein Bürger fragte an, wo denn überall Werksparkplätze vorgesehen seien.

Herr Hamacher bat Herrn Ackermann, nochmals die Verkehrssituation zu erläutern und auf die geplanten Stellplätze der Thyssen AG einzugehen.

Eingehend wurde von Herrn Ackermann die mittelbare und unmittelbare Verkehrssituation erläutert. Hierbei wies er besonders auf die ausreichende Anzahl der geplanten Stellplätze für die Thyssen AG westlich der Umgehungsstraße und der Frequentierung der derzeitig an verschiedenen Standorten vorhandenen Werksparkplätze hin. Abschließend sagte er, daß es beabsichtigt sei, mit der im Bebauungsplan vorgesehenen Verkehrsplanung jegliche Störung der Wohngebiete durch den fließenden und ruhenden Verkehr (Parken auf Werksparkplätzen) auszuschließen. Zu der im Planbereich gelegenen Bahnanlage bemerkte Herr Ackermann, daß diese weiterhin benötigt werde und die Bahntrasse als solche gewidmet sei.

Herr Peter möchte wissen, ob im Bereich geplante Umgehungsstraße/Bahnanlage eine Brücke gebaut werde.

Herr Ackermann erwiderte darauf nein, hier sei nur eine schienengleiche Kreuzung vorgesehen.

Herr Hamacher wies nochmals auf die Wichtigkeit des hier vorgestellten Planes hin und sagte, daß die in diesem Bebauungsplan aufgezeigte Konzeption eine wesentliche Verbesserung für den Ortsteil Marxloh bringe.

Ein Bewohner meldete sich zu Wort und sagte, daß die hier vorgestellte Planung zur Verbesserung dieses Bereiches beitrage und wohl die Zustimmung der überwiegend anwesenden und hier wohnenden Bürger finde.

Auch Herr Kanngießer, Mitglied der Bezirksvertretung Hamborn, begrüßte nochmals ausdrücklich den hier vorgestellten Bebauungsplan und bemerkte, daß dieser nur Positives für die Bewohner des Ortsteiles bringe.

Das gleiche wurde von Ratsherrn Hainbacher, Mitglied der Bezirksvertretung Hamborn, bestätigt. Des weiteren bat Herr Hainbacher

- a) wenn möglich, bereits jetzt schon im Raum Marxloh für Ersatzwohnungen zu sorgen und frühzeitig mit den betroffenen Leuten zu sprechen sowie
- b) sämtliche im Planbereich vorhandenen Bäume in ein Baumkataster aufzunehmen bzw. die Bäume einzumessen und in den Bebauungsplan einzutragen.

Herr Peter fragte an, ob nicht jetzt schon bereits die Möglichkeit bestehe, den Schwerlastverkehr aus der Diesterwegstraße herauszunehmen.

Herr Kanngießer antwortete darauf, daß bereits ein entsprechender Antrag der Bezirksvertretung Hamborn läuft und Überlegungen dahingehend im Gange seien, den Schwerlastverkehr aus der Diesterwegstraße gänzlich herauszunehmen.

Weitere Fragen, Wünsche und Vorstellungen zum Bebauungsplan Nr. 696 - Marxloh - wurden nicht gestellt bzw. geäußert.

