

# ERLÄUTERUNGSBERICHT

zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 5.30 I A – Innenstadt –

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

---

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

---

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

## Inhalt:

### Zusammenfassung der Abwägungsleitlinien zur Gesamt-FNP- Änderung 5.30 I - Innenstadt -

I.	Wesentliche Leitlinien zur Abwägung aus dem Erläuterungsbericht	4
1.	Allgemeines	5
1.1	Vorbemerkungen und Planungsanlass der Gesamtplanung	5
1.2	Bestandssituation	9
1.3.	Verfahrensstand	10
2.	Vorgaben und Bindungen	11
2.1	Landesentwicklungsplan	11
2.2	Gebietsentwicklungsplan	11
2.3	Örtliche Planungen	12
2.4	Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung und mit den Nachbarkommunen - Moderationsverfahren	15
3.	Darstellungen des Flächennutzungsplanes	15
3.2	Baugebiete	15
3.3	Haupterschliessungssystem	16
3.4	Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung für den gesamtbereich der FNP- Änderung 5.30 I – Innenstadt -	17
3.5	Ver- und Entsorgung	18
4.	Umweltbelange/Auswirkungen der Planung	19
4.1	Umweltverträglichkeitsprüfung	19
4.2	Natur und Landschaft	19
4.3	Klima	19
4.4	Lufthygiene	20
4.5	Lärm	20
4.6	Boden	20
4.7	Altlasten	20
4.8	Grundwasser	20
4.9	Kampfmittel	20
4.10	Fernleitungen	20
4.11	Denkmalpflege	21
4.12	Zustimmungs- bzw. genehmigungsfreie Höhe gem. Luftverkehrsgesetz	21

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf den gesamten Planungsbereich der Flächennutzungsplanänderung 5.30-I – Innenstadt -. Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofgeländes untersteht zur Zeit noch der bahnrechtlichen Widmung. Darüber hinaus umfasst der Planbereich der Gesamt-Flächennutzungsplanänderung 5.30-I – Innenstadt - Flächen, welche im Bereich des noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsänderungsverfahrens zum Ausbau der BAB A 59 liegen. Für diese Bereiche kann zum jetzigen Zeitpunkt noch kein abschließender Beschluss herbeigeführt werden.

Um alle in der Gesamt-Flächennutzungsplanänderung 5.30-I – Innenstadt - vorgesehenen, für die Duisburger Innenstadtentwicklung gleich bedeutsamen Planungsziele möglichst schnell realisieren zu können, wird der Gesamtplanbereich der Flächennutzungsplanänderung 5.30-I – Innenstadt aufgrund der o.g. Ausgangsbedingungen für das weitere Planverfahren und unter Beachtung der unterschiedlichen Planungsinhalte in zwei Teilbereiche geteilt:

Flächennutzungsplanänderung 5.30-I A – Innenstadt -  
für einen Bereich zwischen Königstraße, BAB A 59, Koloniestraße und Mercatorstraße (umfasst nur die Kerngebiete an der Mercatorstraße und endet an der A 59 bzw. am Knoten Koloniestraße),

Flächennutzungsplanänderung 5.30-I B – Innenstadt -  
für einen Bereich südlich der Königstraße und Harry-Epstein-Platz zwischen Bahntrasse, Sternbuschweg/Grunewald, Düsseldorfer Straße, BAB A 59, Kölner Straße, Mercatorstraße und BAB A 59 (umfasst die übrigen Teilbereiche der Gesamt-Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.30 I – Innenstadt -)

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

## **ZUSAMMENFASSUNG DER ABWÄGUNGSLEITLINIEN ZUR GESAMT-FNP- ÄNDERUNG 5.30 I –INNENSTADT-**

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

Die Zusammenfassung will in übersichtlicher und komprimierter Form die wichtigsten Gesichtspunkte aufzeigen, auf die es bei dieser Entscheidung ankommt. Für die Abwägungsentscheidung müssen der Planinhalt sowie die im Erläuterungsbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung vorgenommene Bewertung und Gewichtung des komplexen Abwägungsmaterials nachvollzogen sowie Voraussetzungen und Folgen der Entscheidung geprüft werden. Dies soll mit dem nachfolgenden Überblick erleichtert werden, der zugleich über die abwägungsbedeutsamen Rahmenbedingungen in-

formiert, die aus den bisherigen Ratsbeschlüssen erwachsen sind und bei der Abwägungsentscheidung beachtet werden müssen.

## **I. WESENTLICHE LEITLINIEN ZUR ABWÄGUNG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBEREICH**

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

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

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

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

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

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

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

Mit der Abdeckung der A 59 und Gestaltung des neuen Portsmouthplatzes bildet sich im Gefüge der Innenstadt ein städtebaulich bedeutsames Bindeglied zwischen

---

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

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

dem Bürostandort Innenhafen und dem neuen Bürostandort im Plangebiet südlich der Koloniestraße. Die A 59 verliert ihre Barrierewirkung. Gleiches gilt für die Mercatorstraße, die verkehrsberuhigt wird. Dadurch rückt der Hauptbahnhof an die Hauptfußgängerzone heran.

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

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

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

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

## **1. ALLGEMEINES**

### **1.1 VORBEMERKUNGEN UND PLANUNGSANLASS DER GESAMTPLANUNG**

Die im Folgenden beschriebenen Entwicklungen werden nur zum kleinen Teil innerhalb des vorliegenden Änderungsbereich 5.30-I A realisiert. Sie sind Bestandteil des Verfahrens 5.30-I B.

Die aktuellen Strukturdaten der Stadt Duisburg zeigen, dass die Stadt zur Zeit wesentliche Aufgaben als Oberzentrum der Region nicht im ausreichenden Maße wahrnehmen kann. Im Vergleich zu den benachbarten Oberzentren ist der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor weiterhin unterrepräsentiert bei einem gleichzeitigen überdurchschnittlichen Beschäftigtenanteil im produzierenden Gewerbe. Der im Vergleich zu den Oberzentren der Region unterdurchschnittliche Wert der Beschäftigtenzentralität<sup>4</sup> von derzeit 91,9 (Vergleich: Düsseldorf 184,4, Essen 112, Dortmund 99,2) deutet auf einen Auspendlerüberschuss hin und zeigt damit, dass das Oberzentrum Duisburg in Folge des noch anhaltenden Strukturwandels seiner Aufgabe als zentraler Arbeitsplatzstandort nicht gerecht wird. Diese Strukturdaten allein belegen schon einen dringenden Nachholbedarf hinsichtlich der Verbesserung der Beschäfti-

---

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

gungsstruktur, insbesondere durch Schaffung günstiger Rahmenbedingungen zur Entwicklung neuer Angebote im Dienstleistungsbereich. Dabei zeigt der jüngst veröffentlichte Büromarktbericht Duisburg 2005<sup>5</sup>, dass eine im regionalen Vergleich durchaus beachtliche Nachfrage nach Büro- und Dienstleistungsflächen besteht. So lag der Zehn-Jahres-Durchschnittswert beim Büroflächenabsatz in Duisburg bei einem Wert von 42.000 m<sup>2</sup>. In 2004 lag der Gesamtabsatz bei 65.200 m<sup>2</sup> (Essen: 71.700 m<sup>2</sup>; Dortmund: 58.000 m<sup>2</sup>; Düsseldorf: 277.000 m<sup>2</sup>) und damit bei einem Wert, der durchaus auf dem Niveau von im Dienstleistungsbereich weitaus profilierten Städten wie Essen und Dortmund liegt, dies bei einer im Vergleich zu den benachbarten Oberzentren niedrigsten Angebotsreserve von 2,9 % (E: 5,4 %; DO: 4,1 %; D: 11,5 %).

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

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

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

gesehen.

---

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

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

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

Vor diesem Hintergrund plant die Stadt Duisburg eine erhebliche Steigerung der Attraktivität ihrer Innenstadt, wobei diese sich sowohl als Einzelhandelsstandort in der Region besser profilieren als auch als wichtigster Einzelhandelsschwerpunkt innerhalb der Stadt maßgeblich gestärkt werden soll. Dieses Ziel der maßgeblichen Attraktivitätssteigerung der Stadt kann nur erreicht werden, wenn die Verkaufsflächenausstattung der Innenstadt sowohl quantitativ als auch qualitativ erheblich verbessert wird. Hierzu muss auf die Leitsortimente von Innenstädten gesetzt werden– schließlich geht es um die Attraktivitätssteigerung einer Innenstadt.

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

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

Im Rahmen der dargestellten stadtentwicklungsplanerischen Zielvorstellungen zur Innenstadtentwicklung der Stadt Duisburg und der planerischen Konzeption zum Entwicklungsbereich Güterbahnhofsgelände ist daher für den Bereich der Projektflächen nördlich der Koloniestraße vorgesehen, hier eine weitere ergänzende Schwerpunktbildung der Innenstadtentwicklung anzustreben. Aus diesem Grunde wird für die

neuen Entwicklungsflächen entlang der Mercatorstraße als Bestandteile der Duisburger Innenstadt die Darstellung eines MK-Gebietes vorgesehen.

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

Gleichzeitig wird damit aber die Stadt Duisburg auch in die Lage gesetzt, unter Berücksichtigung der funktionalen Rahmenbedingungen dieses Areal als qualitative Ergänzung zur Innenstadt im Sinne einer großzügigen städtebaulichen Weiterentwicklung neu zu überplanen. Direkt südlich des Hauptbahnhofes in unmittelbarer Nähe zur Duisburger Innenstadt gelegen, ist sie eine der bedeutensten Flächen für die Duisburger Stadtentwicklung. Mit ihrer optimalen Anbindung an das ICE- und Fernbahnnetz der Bahn, dem Regional- und S-Bahn-Haltepunkt, ihrer Lage am Knotenpunkt innerstädtischer U-Bahn, Straßenbahn- und Buslinien, der Nähe und optimalen Erreichbarkeit des Flughafens Düsseldorf International mit seinen europäischen und interkontinentalen Verbindungen sowie ihrer direkten Anbindung an das Autobahnnetz ist diese Fläche ein Ort höchster Erreichbarkeit in Duisburg, in der Region und in Nordrhein-Westfalen.

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

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

Mit der Einleitung der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen als Grundlage für die Realisierung der vorab beschriebenen städtebaulichen Entwicklungsziele wurde frühzeitig begonnen. Schon in seiner Sitzung am 06.09.1999 hat der Rat der Stadt die Aufstellung der Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.30 - Innenstadt beschlossen. Zwischenzeitlich geänderte Voraussetzungen (Neuorientierung des Projektes durch Wechsel des Entwicklers) führten zu einer erneuten Bewertung der Rahmenbedingungen. Insbesondere im Hinblick auf die erforderliche rechtliche Eindeutigkeit hatte daher der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 07.10.2002 den Auf-



stellungsbeschluss vom 06.09.1999 aufgehoben und zugleich die Aufstellung der Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.30 I – Innenstadt- beschlossen.

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

Im Rahmen der Konzeption eines integrierten Innenstadtentwicklungskonzeptes ist daher die Notwendigkeit einer großflächigen Entwicklung und damit der Umstrukturierung der bisherigen Innenstadt aufgezeigt worden. Der Entwicklungsbereich Güterbahnhof bietet die einmalige Chance innenstadtingegriert eine großflächige Entwicklung zu betreiben. Die Stadt Duisburg will diese Chance nutzen und durch die Integration des Handelsbereiches am Hauptbahnhof über den neuen Portsmouthplatz an die Königstraße und die Friedrich-Wilhelm-Straße die Schwerpunkte der Innenstadt verändern. Langfristig sollen die Bereiche der Altstadt zwischen Marienator, Innenhafen, Burgplatz und Steinsche Gasse im Sinne einer Entwicklung analog zu der des Innenhafens für kleinteiligere Handelsnutzungen, qualitativ hochwertiges Wohnen sowie für andere Dienstleistungsnutzungen attraktiviert werden. Mit den Planungen zum Forum (Einzelhandel, Dienstleistung) sowie dem CityPalais (Spielcasino, Kongress, Philharmonie, Büro, Einzelhandel) im Bereich des König-Heinrich-Platzes werden neben dem Handelsbereiches am Hauptbahnhof mit den südlich der Koloniestraße geplanten Büro- und Dienstleistungsnutzungen weitere Schwerpunkte im Kontext einer integrierten Strategie zur Weiterentwicklung der Duisburger Innenstadt definiert, welche in der Summe die Funktion der Stadt Duisburg als Oberzentrum der Region in den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistung und Kultur stärken und sichern sollen.

## **1.2 BESTANDSSITUATION**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg stellt die A 59 und die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen dar.

Der Rat der Stadt hat am 21.09.1998 ein förmliches Sanierungsgebiet Duisburg-Innenstadt zur Satzung beschlossen. Dieses Gebiet reicht bis in den Änderungsbe- reich hinein. Die Sanierungsziele sind im Wesentlichen Maßnahmen der Wohnum- feldverbesserung, niedergelegt im „Grünprogramm mit Verkehrsberuhigungsmaß- nahmen“.

## **1.3. VERFAHRENSSTAND**

### **1.3.1 Bürgerbeteiligung**

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Gesamt-FNP-Änderung Nr. 5.30 I – Innenstadt - gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) – gleichzeitig als Unterrichtung der Einwohnerinnen und Einwohner nach § 23 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) – wurde am 18.03.2004 durchgeführt. Ca. 35 Bürgerinnen und Bürger nahmen an der Anhörung teil. Über die Bürgerbeteiligung ist eine Niederschrift gefertigt worden. Die Niederschrift und eine Auswertung der vorgebrachten Anregungen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung sind diesem Erläuterungsbericht als Anlage beigefügt.

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

Die frühzeitige Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt wird, ist für die Gesamt-FNP-Änderung Nr. 5.30 I – Innenstadt in der Zeit vom 15.03.04 bis 19.04.04 durchgeführt worden. Die Träger hatten am 02.04.04 Gelegenheit in einem Anhörungstermin weitere Informationen zur Planung zu erhalten oder Stellungnahmen abzugeben.

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

### **1.3.4 Öffentliche Auslegung**

Die öffentliche Auslegung der Gesamt-FNP-Änderung Nr. 5.30 I – Innenstadt -gemäß § 3 (2) BauGB ist in der Zeit vom 25.10.2004 bis zum 26.11.2004 durchgeführt worden.

### **1.3.5 Landesplanerische Abstimmung**

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

Die Empfehlungen für den Handelsbereich (Planbereich 5.30-I B) haben keine Auswirkungen auf den Änderungsbereich 5.30-I A.

### **1.3.6 Teilung des Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens Nr. 5.30 I - Innenstadt -**

Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofgeländes untersteht zur Zeit noch der bahnrechtlichen Widmung. Darüber hinaus umfasst der Planbereich der Gesamt-

Flächennutzungsplanänderung 5.30-I – Innenstadt - Flächen, welche im Bereich des noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsänderungsverfahrens zum Ausbau der BAB A 59 liegen. Für diese Bereiche kann zum jetzigen Zeitpunkt noch kein abschließender Beschluss herbeigeführt werden.

Um alle in der Gesamt-Flächennutzungsplanänderung 5.30-I – Innenstadt - vorgesehenen, für die Duisburger Innenstadtentwicklung gleich bedeutsamen Planungsziele möglichst schnell realisieren zu können, wird der Gesamtplanbereich der Flächennutzungsplanänderung 5.30-I – Innenstadt aufgrund der o.g. Ausgangsbedingungen für das weitere Planverfahren und unter Beachtung der unterschiedlichen Planungsinhalte in zwei Teilbereiche geteilt:

Flächennutzungsplanänderung 5.30-I A – Innenstadt -

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

Flächennutzungsplanänderung 5.30-I B – Innenstadt -

für einen Bereich südlich der Königstraße und Harry-Epstein-Platz zwischen Bahntrasse, Sternbuschweg/Grunewald, Düsseldorfer Straße, BAB A 59, Kölner Straße, Mercatorstraße und BAB A 59 (umfasst die übrigen Teilbereiche der Gesamt-Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.30 I – Innenstadt -)

Die Teilbereiche sollen als selbständige Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren weitergeführt werden.

Gleichzeitig wird das parallel zum Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren durchgeführte Bebauungsplanverfahren 1009 -.Dellviertel- in die entsprechenden Teilbereiche A und B aufgeteilt.

## **2. VORGABEN UND BINDUNGEN**

### **2.1 LANDESENTWICKLUNGSPLAN**

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

### **2.2 GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN**

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

In der zeichnerischen Darstellung ist der Bereich als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) gekennzeichnet. Weitere Darstellungen betreffen eine Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (A 59) sowie sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen und Schienenwege für Hochgeschwindigkeitsverkehr und

sonstigen großräumigen Verkehr, für den überregionalen und regionalen Verkehr. Im Norden verläuft parallel zur 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.

Diesen Vorgaben entspricht das Ziel der Flächennutzungsplanänderung.

## **2.3 ÖRTLICHE PLANUNGEN**

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

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

Es wird festgestellt, dass eine Aufwertung des Duisburger Zentrums notwendig ist, um der oberzentralen Funktion und damit der Rolle der Stadt Duisburg im Leitsystem von Entwicklungsachsen und -zentren im Lande NRW gerecht zu werden. Planungen und Maßnahmen haben in SSP-Bereichen im Wesentlichen der Erfüllung der Zielsetzungen einer Stärkung der gehobenen Dienstleistungsfunktion des Siedlungsschwerpunktes und der Aufwertung des Innenstadtbereiches als Zentrum für Stadt und Region zu dienen. Die geplanten Kerngebiete innerhalb des Änderungsbereiches 5.30-I A entsprechen diesen Zielen.

### **2.3.2 Strategie für eine nachhaltige Innenstadtentwicklung**

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

#### Bisherige Entwicklung

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

In Fortführung dieser Maßnahmen hat der Rat der Stadt 1998 das Rahmenkonzept zur Innenstadtentwicklung beschlossen. Ziel ist es, die Innenstadt zu stärken und zu einem zukunftsfähigen Standort für Handel, Dienstleistungen, Wohnen und Freizeit weiter zu entwickeln und umzubauen.

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

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

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

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

#### Inhaltliche Handlungsfelder

Im Rahmen eines integrierten Innenstadtentwicklungskonzeptes wird die durch die Großmaßnahmen in Gang gesetzte neue Schwerpunktbildung um neue Perspektiven ergänzt.

Der Handel in der Innenstadt wird zusammen mit der Handels- und Immobilienwirtschaft gestärkt, seine Zentralität erhöht und seine Attraktivität gesteigert.

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

Die Vernetzung der innenstadtnahen Entwicklungsräume Wedau, Neudorf, Duisern, Innenhafen, Altstadt, Dellviertel mit der inneren City und die Verbindung des Konzeptes "Duisburg an den Rhein" mit der weiteren Stärkung Hochfelds heben die Tren-

nung von Stadträumen auf, ohne deren eigene Identität aufzulösen, erschließen Veränderungspotentiale und stärken insgesamt die Innenstadt.

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

Ein regional alleinstellendes Kultur- und Freizeitprofil wird entwickelt.

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

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

Hohe Baukultur wird durch zukunftsgerechte Planungs- und Architekturqualität erreicht.

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

### Räumliche Handlungsfelder

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

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

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

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

## Maßnahmen

Für einen Teilbereich der Kernstadt (City) zwischen Königstraße, Düsseldorfer Straße, Mercatorstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße sowie für die Altstadt werden die eingeleiteten Sanierungsverfahren nach Baugesetzbuch als Stadtumbaumaßnahmen mit starken Partnern weitergeführt.

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

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

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

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

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

Die Inhalte der Flächennutzungsplanänderung 5.30-I A beinhalten nur geringe Einzelhandelsflächen (ca. 3.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche), deren Größe weit unter dem Wert liegen, die als raumbedeutsam zu betrachten sind. Die großflächigen Handelsflächen sind Inhalt des Änderungsbereichs 5.30-I B.

Die Verkaufsflächen innerhalb des Änderungsbereiches 5.30-I A sind in den Gesamtbetrachtungen der Einzelhandelsgutachten enthalten, sie stellen keinen neuen planerischen Inhalt dar. Diese Flächen sind integrierte Innenstadtlagen innerhalb des Siedlungsschwerpunktes Innenstadt. Wegen der geringen Größe der Verkaufsflächen wäre ein Moderationsverfahren im Sinne des regionalen Einzelhandelskonzeptes für das westliche Ruhrgebiet und Düsseldorf nicht erforderlich. Die Inhalte des Moderationsverfahrens zur Änderung 5.30-I und zum Gesamtplan 1009 mit dem Vorhaben Multi-Casa sind daher für den vorliegenden Teilbereich nicht relevant.

Abwägungsrelevante Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Stadt Duisburg und in den Nachbarkommunen sind durch die Inhalte des vorliegenden Planverfahrens nicht zu erwarten.

## **3. DARSTELLUNGEN DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES**

### **3.2 BAUGEBIETE**

Entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung der Gesamtplanung soll der Änderungsbereich 5.30-I A in Kerngebiet geändert werden. Der Verknüpfungsbereich Portsmouth-Platz zur Mercatorstraße soll als MK-Gebiet (Kerngebiet) dargestellt werden.

### **3.3 HAUPTERSCHLIESSUNGSSYSTEM**

#### **3.3.1 Vorhandenes Planungsrecht**

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

#### **3.3.2 Änderung der Rahmenbedingungen**

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

#### **3.3.3 Städtebauliche Entwicklung**

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

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

#### **3.3.5 Planfeststellung zur A 59**

Das Verfahren zur Planfeststellung der A 59 steht unmittelbar vor dem Abschluss. Die Planungen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.



### 3.3.6 Mercatorstraße

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

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

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

### 3.3.8 Öffentliche Verkehrsmittel

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

## 3.4 ERGEBNISSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNG<sup>7</sup>FÜR DEN GESAMTBEREICH DER FNP- ÄNDERUNG 5.30 I – INNENSTADT -

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

### **3.5 VER- UND ENTSORGUNG**

Die Versorgung mit Wasser, Energie sowie Kommunikationsmedien erfolgt durch Ausweitung vorhandener Netze der Versorgungsträger. Die notwendigen Leitungsnetze können im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden.

Die Schmutzwasserentsorgung erfolgt über die Kanalnetze im Straßenraum. Die Regenwasserentsorgung der öffentlichen Straßen erfolgt ebenfalls über die Kanalnetze, in der Haupteinleitungsstraße sind dazu Rückhalteanlagen erforderlich.

Die MK-Gebiete an der Mercatorstraße hatten bereits vor der Gesetzesregelung des § 51 a Landeswassergesetz Baurechte (Stichtag 1.1.1996), sie gelten daher als Altanschlussgebiete ohne Versickerungsverpflichtung. Zudem sind diese Gebiete bereits in dem Generalentwässerungsplan hydraulisch erfasst. Diese Gebiete sollen demnach über den vorhandenen Mischwasserkanal im Bereich der Mercatorstraße im Mischsystem entwässert werden.

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

## **4. UMWELTBELANGE/AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG**

### **4.1 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG**

Die Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht UVP-pflichtig im Sinne des Gesetzes, da sie nicht unmittelbar ein konkretes Vorhaben vorbereitet. Die UVP-Pflicht beginnt erst bei dem aus dem Flächennutzungsplan zu entwickelnden Bebauungsplan. Für den Bau eines Einkaufszentrums und/oder eines Städtebauprojektes für sonstige bauliche Anlagen ist die UVP im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes vorgesehen.

Die Inhalte des Teilbebauungsplanes 1009 A – Dellviertel -, die aus dieser Flächennutzungsplan entwickelt werden, sind ebenfalls nicht UVP-pflichtig.

Da das Gesamt-Bebauungsplanverfahren 1009 – Dellviertel - parallel zur Flächennutzungsplanänderung verlaufen soll, können und sollen die jeweils bekannten Ergebnisse der UVP auch in das weitere Änderungsverfahren einfließen. Teile der UVS werden bereits für die vor dem Änderungsverfahren des Flächennutzungsplanes notwendigen Entscheidungen im Verfahren der Landesplanerischen Abstimmung wichtig. Die prinzipiellen Auswirkungen werden ermittelt, gewertet und in das weitere Verfahren eingestellt.

### **4.2 NATUR UND LANDSCHAFT**

Ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan ermittelt die Eingriffe, die Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen.

### **4.3 KLIMA**

Das Klimagutachten der Stadt Duisburg belegt den Wert der Schneise von Autobahn und Bahnanlage für die Belüftung der dicht bebauten Bereiche der Duisburger Innenstadt. Die sich durch das Gesamtprojekt möglicherweise ergebenden Veränderungen werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung in einem Gutachten festgestellt und bewertet.

#### **4.4 LUFTHYGIENE**

Auf der Basis der Verkehrsuntersuchung wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung eine modellartige Abschätzung der Veränderung der verkehrsspezifischen Luftschadstoffe vorgenommen und bewertet.

#### **4.5 LÄRM**

Für den im Bereich der Flächennutzungsplan-Änderung parallel aufgestellten Bebauungsplan ist ein Lärmtechnisches Gutachten erstellt worden. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung und bei der Realisierung der geplanten Maßnahmen ausreichend berücksichtigt.

#### **4.6 BODEN**

Aufgrund der früheren bzw. aktuellen Nutzungen im Planungsbereich sind keine natürlich gewachsenen Böden anzutreffen. Eine Kennzeichnung von Altlastenverdachtsflächen ist aufgrund des Hinweises Nr. 4 im Flächennutzungsplan nicht notwendig und wurde daher nicht vorgenommen.

#### **4.7 ALTLASTEN**

Innerhalb des Änderungsbereiches sind im Altlastenkataster der Stadt Duisburg keine Altstandorte, Altablagerungen und Verdachtsflächen aufgeführt. Durch mehrere Gutachter sind bereits in Teilbereichen detaillierte Untersuchungen durchgeführt worden und mit dem zuständige Fachamt sind weitere Untersuchungen sowie das weitere Vorgehen erarbeitet worden. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die weitere bauleitplanerische Behandlung.

#### **4.8 GRUNDWASSER**

Einträge in das Grundwasser sind durch Verkehrsimmissionen und durch die Altlasten möglich. Hierbei sind auch Altlasten östlich/südöstlich des Planungsbereiches relevant, da eine GW-Fließrichtung von Südost nach Nordwest vorliegt. Ein Grundwasser-Monitoring ist Bestandteil der Umwelterheblichkeitsuntersuchung.

#### **4.9 KAMPFMITTEL**

Der Bereich ist als Kampfmittelverdachtfläche erfasst. Der Bebauungsplan wird mit einem entsprechenden Hinweis versehen.

#### **4.10 FERNLEITUNGEN**

Die innerhalb dieses Flächennutzungsplan-Änderungsbereiches liegenden Fernleitungen sind im Ferntransportleitungsplan (Anlageplan Nr. 3 zum Gesamt-Flächennutzungsplan) nachrichtlich übernommen worden. Aussagen über andere durch die Planung betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen können nur im Rahmen des Bebauungsplan- oder Baugenehmigungsverfahrens gemacht werden.

## 4.11 DENKMALPFLEGE

### 4.11.1 Baudenkmale

Im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung und unmittelbar angrenzend sind gemäß § 3 des Denkmalschutzgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (DSchG NW) der Hauptbahnhof sowie die nördlich angrenzende Hauptpost unter Denkmalschutz gestellt. Aus Gründen der Lesbarkeit wurde auf die Kennzeichnung der Denkmale verzichtet.

Außerhalb des Änderungsbereiches befindet sich westlich des Plangebietes gegenüber dem Hauptbahnhof das Gebäude der Industrie- und Handelskammer einschließlich Brunnen (Mercatorstraße 22-24), es wird als denkmalwert betrachtet. Eine Eintragung in die Denkmalliste ist bislang nicht erfolgt.

### 4.11.2 Bodendenkmäler

Bodendenkmale sind nicht bekannt. Der Bebauungsplan wird mit einem Hinweis auf das Verhalten bei Funden versehen.

## 4.12 ZUSTIMMUNGS- BZW. GENEHMIGUNGSFREIE HÖHE GEM. LUFTVERKEHRSGESETZ

Das Plangebiet liegt außerhalb eines Bauschutzbereiches eines zivilen Flugplatzes, es ist von § 14.1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) betroffen. Belange der zivilen Luftfahrt werden ab einer Bauhöhe von 100 m über Grund berührt. Für das Plangebiet beträgt die zustimmungs- bzw. genehmigungsfreie Höhe ca. **130,00 m über NN (100 m über Grund)**. Im Bebauungsplan wird ein Hinweis aufgenommen.