

NR. 1061 I UND 1060 I

Begründung mit Umweltbericht

zur Änderung Nr. 7.46 -Süd- des Flächennutzungsplans der Stadt Duisburg

Für einen Bereich zwischen der westlichen Grenze des Planfeststellungsverfahrens zum Umbau der Gleisanlage bis Höhe der Straße "Im Kneippgrund", Masurenallee und östliches Ufer des Masureensees, Plangebietsgrenze des Bebauungsplanes Nr.1061 I und südlichen Plangebietsgrenze des Bebauungsplanes 1060 I



Stand: 10.01.2020

Planverfasser

pp a|s

Auftraggeber
Team Wedau

6 Seen
Wedau
Wohnen am Wasser

Amt für Stadtentwicklung und
Projektmanage

DUISBURG
am Rhein

Gehört zur Verfügung der
Bezirksregierung Düsseldorf
vom 24.03.2020

A.Z. 35.02.01.01-02DU-746n-1749

Inhaltsverzeichnis

Teil A	4
1 Anlass und Ziele der Planung	4
1.1 Anlass der Planung	4
1.2 Ziele der Planung	5
1.3 Prüfung von Nutzungsalternativen	5
1.4 Erfordernis der Änderung des Flächennutzungsplans	6
1.5 Wesentliche Auswirkungen der Planung	7
2 Bestandsbeschreibung	8
2.1 Lage des Plangebiets.....	8
2.2 Gebietsbeschreibung und stadträumliche Einbindung.....	8
3 Übergeordnete Planungen und sonstige Vorgaben	9
3.1 Wohnungsbedarf im regionalen Kontext.....	9
3.2 Landesentwicklungsplan	10
3.3 Regionalplanung	10
3.4 Flächennutzungsplan	11
3.5 Landschaftsplan und Schutzgebiete.....	12
3.6 Vorgaben des Allgemeinen Eisenbahngesetzes	12
3.7 Stadtentwicklungskonzept Duisburg 2027	12
3.8 Sonstige Fachplanungen und Konzepte	13
3.9 Sonstige Restriktionen und Bindungen	18
3.10 Immissionsschutz.....	21
3.11 Artenschutz.....	21
4 Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung	22
5 Städtebauliche Konzeption	23
5.1 Städtebauliche Konzeption und beabsichtigte Nutzungen.....	23
5.2 Wohnbauflächen	24
5.3 Flächen für den Gemeinbedarf.....	24
5.4 Nahversorgung	24
5.5 Urbanes Gebiet.....	26
5.6 Eingeschränktes Gewerbegebiet.....	27
5.7 Grün- und Freiflächen	27
5.8 Geplante Erschließung und Ruhender Verkehr	28
5.9 Anbindung an den öffentlichen Verkehr.....	28
5.10 Fuß- und Radverkehr	28
5.11 Wassersensible Stadtentwicklung	29
5.12 Boden- und Qualitätsmanagementkonzept	29

6	Begründung der Planinhalte	29
7	Umweltbericht	30
7.1	Zusammenfassung Ergebnisse Umweltprüfung und -bericht.....	30
8	Darstellung des Verfahrens.....	31
8.1	Verfahrensstand.....	31
8.2	Zusammenfassung der Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligungen	31
8.3	Zusammenfassung der Ergebnisse der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	33
8.4	Zusammenfassung der Ergebnisse der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.....	34
8.5	Zusammenfassung der Ergebnisse der erneuten öffentlichen Auslegung und erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 a (3) i. V. mit § 3 (2) und § 4 (2) BauGB.....	36
9	Gutachten	36
10	Anhang	37

Teil A

1 Anlass und Ziele der Planung

1.1 Anlass der Planung

Das im südlichen Duisburger Stadtgebiet gelegene ehemalige Ausbesserungswerk Wedau sowie der Rangierbahnhof Duisburg-Wedau wurden im Jahr 2004 endgültig stillgelegt. Mit einer Fläche von rund 90 ha stellen die früheren Bahnflächen ein großes Entwicklungspotenzial in unmittelbarer Nähe zu den vorhandenen Siedlungslagen in den Stadtteilen Wedau und Bissingheim dar. Die Fläche ist zudem als einer von zwölf Handlungsschwerpunkten der strategischen Stadtentwicklung Duisburgs definiert. Die anderen 11 definierten Handlungsschwerpunkte liegen nicht im Änderungsbereich der Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- und sind kein Bestandteil der Planung.

Da sich schon vor der Schließung und Stilllegung eine derartige Entwicklung abzeichnete, wurden bereits im Jahr 2002 im städtebaulichen Rahmenplan „Umfeld Güterbahnhof Süd“ Zielvorstellungen für die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Süd entwickelt. Als Ziel wurde die Reaktivierung der Flächen als Wohn- und Arbeitsstandort festgelegt. Der Rahmenplan „Umfeld Güterbahnhof Süd“ wurde Ende des Jahres 2002 vom Rat der Stadt als Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung sowie die konkretisierende Bauleitplanung beschlossen. In den Folgejahren wurden verschiedene Konzepte und Planungen für die stillgelegten Planflächen verfolgt, die jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht realisiert werden konnten.

In dem im Jahr 2015 beschlossenen Stadtentwicklungskonzepts „Duisburg 2027“ wurde die Fläche des hier vorliegenden Bebauungsplangebietes bereits als Wohnbaufläche dargestellt.

Außerdem wurde im Jahr 2015 auf Initiative der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW (BEG) eine Konsensvereinbarung mit der Stadt Duisburg zur Entwicklung der Fläche geschlossen. Im Anschluss wurde zusammen mit der DB Immobilien Region West (DB Imm) das „Projektteam Wedau“ gegründet und gemeinsam mit der Stadt Duisburg für das rund 90 ha große Areal ein neuer „Städtebaulicher Rahmenplan für das Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerkes und des Rangierbahnhofs Duisburg-Wedau Teilbereich: Südareal“ erarbeitet. Der städtebauliche Rahmenplan wurde am 20.06.2016 vom Rat der Stadt Duisburg beschlossenen (DS 16-0478) und im Anschluss mit der Öffentlichkeit und den politischen Gremien eng abgestimmt.

Der städtebauliche Rahmenplan (vgl. Abb. 2) gliedert sich auf der Höhe der Wedauer Brücke in zwei Teilflächen. Die nördliche Teilfläche weist eine Größe von rund 26 ha auf und liegt größtenteils außerhalb des Änderungsbereichs der Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd-. Die südliche Teilfläche weist eine Größe von rund 64,3 ha auf. Hier sind neben Wohnbau- und gemischten Bauflächen auch Flächen für die Nahversorgung, nicht störende Gewerbenutzungen, Gemeinbedarfsflächen für Schul- und Feuerwehmnutzungen, Sportflächen sowie große Grün- und Freiflächen vorgesehen. Die Südfläche entspricht im Wesentlichen dem Änderungsbereich der Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd-. Die Nordfläche liegt nördlich der Wedauer Brücke.

1.2 Ziele der Planung

Die Flächen des ehemaligen Ausbesserungswerks und Rangierbahnhofs Duisburg Wedau sollen mittel- bis langfristig als lokal und regional bedeutsamer Wohn- und Wirtschaftsstandort entwickelt werden. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat den Standort als regional bedeutsam eingestuft. Die Lage an der Stadtgrenze zu Düsseldorf ermöglicht bei der Berücksichtigung des Wohnbaulandbedarfs die Übernahme von Wohnbaulandkontingenten aus der Landeshauptstadt (rd. 3.000 Wohneinheiten).

Neben der Entwicklung von Wohnbauflächen zur Deckung der regionalen Wohnbauflächennachfrage sind eine hochwertige Grün- und Freiflächenentwicklung, der Bau eines neuen Bahnhaltdepotpunktes außerhalb des Plangebietes, die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrswegenetzes sowie die Beseitigung bestehender Defizite in der Nahversorgung als wesentliche städtebauliche Zielsetzungen definiert.

Mit der geplanten Flächenreaktivierung soll eine freiraumschonende und flächensparende Siedlungsentwicklung gesichert werden, so dass hier stadtnahe Wohnangebote mit sehr guter ÖPNV-Anbindung geschaffen werden können. Damit entspricht das geplante Quartier dem im Baugesetzbuch vorgegebenen Vorrang der Innenentwicklung und Wiedernutzbarmachung von Flächen und leistet aufgrund seiner integrierten Lage einen Beitrag zu einer „Stadt der kurzen Wege“. Die im Plangebiet gelegenen Flächen eignen sich aufgrund der bahnbetrieblichen Vornutzungen, des zusammenhängenden Flächenangebots, der eigentumsrechtlichen Verfügbarkeit, der integrierten Lage sowie der vorhandenen Erschließung und Anbindung an den schienengebundenen Nahverkehr sehr gut für die geplante bauliche Entwicklung.

1.3 Prüfung von Nutzungsalternativen

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB muss jeder vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung eine gerechte Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange zugrunde liegen. In diesem Zusammenhang sind auch Planungsalternativen zu prüfen. Um dieser sachgerechten Abwägung gerecht zu werden, wurden bereits vor der Schließung und Stilllegung der früheren bahnbetrieblichen Nutzungen verschiedene Nutzungsalternativen geprüft und die Vor- und Nachteile untereinander und gegeneinander abgewogen. Folgende Alternativen wurden geprüft:

Alternative 1 - Bahnbetriebliche Folgenutzung

Alternative 2 - Aufgabe der Bahnflächen ohne konkrete Folgenutzung

Alternative 3 - Aufgabe der Bahnflächen mit konkreter Folgenutzung

Alternative 1 - Bahnbetriebliche Folgenutzung

Auf der Grundlage der fachplanerischen Widmung gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) wurde auf den nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigten Flächen des ehemaligen Ausbesserungswerks sowie des Rangierbahnhofs Wedau die Ansiedlung von anderen bahnbetrieblichen Nutzungen geprüft. Aufgrund der veränderten logistischen Rahmenbedingungen (u. a. Zunahme Straßengüterverkehr, Containerverkehre zwischen KLV-Terminalen über große Distanzen, sinkendes Transportvolumen bei Massengütern wie Eisenerz und Kohle, Schließung der rheinernen Stahlwerke im östlichen Ruhrgebiet) und der damit einhergehenden geringeren Platzbedarfe war es jedoch von vornherein wenig realistisch, die rund 90 ha große Fläche für zukünftige Bahnnutzungen

vorzuhalten. Deshalb hat sich schon früh abgezeichnet, dass die nicht mehr benötigten Bahnflächen auf Dauer nicht für bahnbetriebliche Nutzungen benötigt wurden.

Alternative 2 - Aufgabe der Bahnflächen ohne konkrete Folgenutzung

Eine ungeplante Entwicklung hin zu einer Bahnbrache mit partiellen gewerblichen, bahnbrachentypischen Folgenutzungen (z. B. Schrottverwertung etc.) hat sich aufgrund der integrierten und hochwertigen Lage, der mit einer derartigen Entwicklung verbunden hohen Alternativkosten sowie der mit einer derartigen Entwicklung verbundenen potenziellen Emissionen nicht als tragfähige Alternative dargestellt.

Alternative 3 - Aufgabe der Bahnflächen mit konkreter Folgenutzung

Als dritte Alternative wurden konkrete Folgenutzungen für die Flächen des ehemaligen Ausbesserungswerks und Rangierbahnhofs Duisburg Wedau untersucht. Vorrangiges Ziel war eine Reaktivierung der Flächen als Wohn- und Arbeitsstandort. Nachfolgend wurden im städtebaulichen Rahmenplan „Umfeld Güterbahnhof Süd“ Zielvorstellungen für die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Süd entwickelt. Der Rahmenplan „Umfeld Güterbahnhof Süd“ wurde im Jahr 2002 vom Stadtrat als Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung beschlossen.

1.4 Erfordernis der Änderung des Flächennutzungsplans

Die Flächen im Plangebiet werden im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg entsprechend den früheren Bahnnutzungen überwiegend als Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Die Wedauer Straße wird als öffentliche Verkehrsfläche dargestellt. Im nordwestlichen Plangebiet befindet sich im Bereich Dirschauer Weg entlang der westlichen Geltungsbereichsgrenze eine größere Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Dauerkleingärten“ sowie eine kleine Wohnbaufläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz.

Östlich der Gartenstadt Wedau sowie des Masureensees werden weitere Grünflächen mit den Zweckbestimmungen „Dauerkleingärten“, „Großparkplatz, Park-and-Ride Platz“ sowie „Sportanlage“ dargestellt. Der zwischen dem Stadtteil Bissingheim und dem Masureensee verlaufende verrohrte Bruchgraben ist ebenfalls dargestellt (Darstellung als verrohrter Teilabschnitt eines Gewässers / Druckrohrleitung). Im südlichen sowie im westlichen Abschnitt überlagern zwei vorhandene Richtfunktrassen den Änderungsbereich. Zudem ist in der Planzeichnung entlang der westlichen Plangebietsgrenze eine oberirdische Versorgungsleitung / Hochspannungsfreileitung ab 110 kV dargestellt, die heute jedoch nicht mehr in dieser Form existiert. Die Flächen zwischen dem Ostufer des Masureensees und den Bahnanlagen sind des Weiteren als Landschaftsschutzgebiet sowie als Verbandsgrünfläche gekennzeichnet.

Die städtebauliche Rahmenplanung sieht für diese Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs im überwiegenden Maße eine Wohnentwicklung mit einem breiten Angebot unterschiedlicher Wohnformen und -typen vor. Darüber hinaus sind die Freiraumentwicklung sowie die Beseitigung bestehender Defizite in der Nahversorgung als wesentliche städtebauliche Zielsetzungen zu nennen.

Diese Ziele sowie die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 1061 II -Wedau- widersprechen den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans. Da Bebauungspläne gem. § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind (Entwicklungsgebot), ist es erforderlich, den wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg im Bereich des Bebauungsplans Nr.

1061 II entsprechend dessen planerischen Zielsetzungen zu ändern. Die Änderung des Flächennutzungsplans mit der Bezeichnung Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- wird im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans durchgeführt.

1.5 Wesentliche Auswirkungen der Planung

Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild

Die auf den Flächen des ehemaligen Ausbesserungswerks und Rangierbahnhofs Duisburg Wedau gelegenen baulichen Anlagen und Schienen wurden bis auf wenige Ausnahmen rückgebaut, so dass sich die Fläche derzeit überwiegend als Brachfläche darstellt.

Durch die geplanten Wohnbauflächen, den Nahversorgungsstandort sowie die geplanten gewerblichen Nutzungen südlich der Wedauer Brücke wird sich das Orts- und Landschaftsbild ändern. Die heutige Brachfläche wandelt sich in ein neues Stadtquartier.

Auswirkungen auf die Belange des Umwelt- und Artenschutzes

Im Rahmen der Bauleitplanung wurden verschiedene artenschutzrechtliche und landschaftsplanerische Gutachten und Konzepte erarbeitet, in der neben den Belangen von Natur und Landschaft auch die Belange des Artenschutzes Berücksichtigung finden.

Die Auswirkungen auf die Belange von Natur und Landschaft und den Artenschutz sowie das Lokalklima werden in der Umweltprüfung sowie im Umweltbericht ausführlich erläutert.

Auswirkungen auf die Belange des Verkehrs

Durch die geplante städtebauliche Entwicklung ergeben sich Veränderungen der Verkehrsbeziehungen im angrenzenden Straßennetz. Diese wurden ausführlich im Zusammenhang mit einer Verkehrsuntersuchung für die geplante städtebauliche Entwicklung in Duisburg-Wedau untersucht (vgl. blanke ambrosius - Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Verkehrsuntersuchung Projekt Duisburg-Wedau, Bochum, 12.04.2017).

Durch die Realisierung der geplanten städtebaulichen Entwicklung ist mit zusätzlichen Verkehrsaufkommen sowie einer geänderten Netzbelastung zu rechnen, die in der genannten Untersuchung ausführlich erläutert werden.

Auswirkungen auf die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung

Südlich der Wedauer Brücke wird ein nutzungseingeschränktes Gewerbegebiet dargestellt, das als Standort für nicht störende Gewerbebetriebe vorgesehen ist. Eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung in den neuen Wohngebieten wird durch die dargestellten Sondergebietsflächen mit der Zweckbestimmung „-Großflächiger Einzelhandel- (VK max. 5.500 m²)“ gesichert. Dies gilt auch für die Bevölkerung in den Stadtteilen Wedau und Bissingheim, da sich für beide Stadtteile die verbrauchernahe Versorgung deutlich verbessern wird. Dies belegen auch die im Rahmen der Bauleitplanung erarbeiteten Einzelhandelsgutachten.

Die Darstellung der sonstigen Bauflächen im Änderungsbereich ermöglicht die Etablierung weiterer Angebote insbesondere im Bereich Gastronomie und

Dienstleistungen. Dadurch kann der angestrebten Nutzungsmischung Rechnung getragen werden.

2 Bestandsbeschreibung

2.1 Lage des Plangebiets

Die Flächen des ehemaligen Rangierbahnhofs Wedau liegen ca. 3 km südöstlich der Duisburger Innenstadt zwischen den Stadtteilen Wedau und Bissingheim sowie dem Sportpark Duisburg und der Sechs-Seen-Platte. Die für die Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- maßgebliche südliche Teilfläche des städtebaulichen Rahmenplans „Duisburg-Wedau“ liegt bis auf eine kleine Teilfläche nördlich der Wedauer Brücke ausschließlich südlich der Wedauer Brücke. Der in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahntrasse orientierte rund 64,3 ha große Änderungsbereich weist eine Länge von rund 2.150 m auf. Die Breite der Fläche variiert je nach Abschnitt zwischen rd. 200 m und rd. 400 m.

Der Änderungsbereich wird im Osten durch die hier verlaufende Bahnstrecke, im Westen durch die Masurenallee sowie durch die Uferbereiche des Masureensees begrenzt. Im Süden endet der Änderungsbereich südlich einer neuen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Kleingärten“ auf der Höhe eines hier gelegenen historischen Wasserturms.

2.2 Gebietsbeschreibung und stadträumliche Einbindung

Frühere Rangierbahnhofnutzung

Die nicht mehr für den Bahnbetrieb erforderlichen Flächen des Rangierbahnhofs Wedau weisen eine Größe von rund 45 ha auf und wurden bis zur Stilllegung im Jahr 2004 von den früheren Eisenbahnnutzungen geprägt. In den westlichen und südlichen Bereichen des Plangebiets liegt eine Kleingartenanlage mit drei Standorten sowie Sportflächen und Sportanlagen, die von mehreren Sportvereinen genutzt werden. Die am nordwestlichen Rand des Plangebiets dargestellte Wohnbaufläche existiert in der Örtlichkeit nicht. Dort ist ausschließlich ein Bolzplatz realisiert.

Die östlichen Flächen des ehemaligen Rangierbahnhofs Wedau wurden in Teilen mit neuer Eisenbahninfrastruktur belegt, die auch weiterhin als Rangier- und Abstellgleise genutzt werden. Zusätzlich sind optional vier weitere Abstellgleise und ein durchgehendes Gleis für den Personenverkehr vorgesehen, so dass im östlichen Abschnitt des Rangierbahnhofs Wedau die vormals vorhandenen bahnbetrieblichen Nutzungen erhalten werden. Die westliche Teilfläche muss aufgrund der erläuterten organisatorischen Änderungen nicht mehr für Eisenbahnbetriebszwecke vorgehalten werden und steht deshalb für neue bauliche Nutzungen zur Verfügung. Dies gilt auch für die Gartenanlagen, da als Ersatz im südlichen Plangebiet eine neue Gartenanlage errichtet wird. Für den Entfall der Spielplatzfläche werden im Plangebiet Alternativen bereitgestellt, da in den öffentlichen Grün- und Freiflächen Spielplätze vorgesehen und ermöglicht werden.

Stadträumliche Umgebung und Einbindung

Nördlich des Masureensees, westlich der Masurenallee sowie im Bereich des Dirschauer Weges liegen vorwiegend Wohnnutzungen (u. a. Gartenstadt Wedau).

Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf finden sich im Stadtteil Wedau, hier vor allem im Bereich des von der westlichen Plangebietsgrenze rund 250 m

entfernten und somit fußläufig erreichbaren Wedauer Markts sowie in eingeschränktem Umfang auch im östlich angrenzenden Stadtteil Bissingheim.

Im Ergebnis mehrerer Untersuchungen zur Einzelhandelsstruktur wurde für beide Stadtteile eine deutliche Unterversorgung festgestellt. Für die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs sind die in Bissingheim gelegenen kleinflächigen Betriebe lediglich für die Bewohner im Nahbereich dieser Betriebe relevant.

Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie Kindergärten und Schulen finden sich in den Stadtteilen Wedau und Bissingheim. Die nächstgelegene Grundschule liegt in der Straße „Am See“ in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet.

Freizeit- und Sportnutzungen

Das südliche Duisburger Stadtgebiet wird durch vergleichsweise hohe Anteile an Wasser-, Wald- und Grünflächen geprägt und weist deshalb einen hohen Erholungswert auf. Die Sechs-Seen-Platte bildet den Rahmen für ein hochwertiges Freiraumkonzept, das im Änderungsbereich nach der Realisierung der städtebaulichen Planung attraktive Grünflächen sowie direkte und somit auch attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindungen schafft.

Im Änderungsbereich befindet sich des Weiteren eine Gartenanlage mit drei Standorten. Im südlichen Plangebiet liegen zudem die Sportanlagen des Eisenbahner Turn- und Sportvereins Wedau (ETuS Wedau e. V. 1929), der aktuell die Sportarten Handball, Leichtathletik, Segeln, Sportschießen, Tennis, Tischtennis sowie Turnen/Gymnastik anbietet.

Anbindung an den schienengebundenen Nahverkehr

Die östlich des Änderungsbereichs verlaufende Bahntrasse dient heute vor allem dem überregionalen Güterverkehr.

Nach langem Stillstand wurde im Rahmen der „Wedauer Erklärung“ seitens der DB AG, der BEG, des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), der beteiligten Städte sowie des Kreises Mettmann die Aktivitäten zur Reaktivierung der Ratinger Westbahn zwischen den Städten Duisburg, Ratingen und Düsseldorf bekräftigt, da im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung neuer Baugebiete entlang der Westbahn die Zahl potenzieller Bahnkunden stark ansteigen wird.

Östlich des Plangebiets ist deshalb auch der Bau eines neuen Haltepunktes vorgesehen, der über eine ebenfalls neue Fußgängerbrücke die Stadtteile Wedau und Bissingheim verbindet. Die gewählte Lage des Haltepunktes trägt zum einen der Einbindung in die vorhandene Schieneninfrastruktur Rechnung. Zum anderen können hier neben den neuen Stadtquartieren auch die Wohnbereiche in Wedau und Bissingheim sowie die Nordfläche mit den hier geplanten universitären Nutzungen an den schienengebundenen Personennahverkehr angebunden werden. Im südlichen Änderungsbereich ist der Bau einer weiteren Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Bahntrasse geplant.

3 Übergeordnete Planungen und sonstige Vorgaben

3.1 Wohnungsbedarf im regionalen Kontext

Rund 10.000 Wohneinheiten des für die Landeshauptstadt prognostizierten Wohnungsbedarfs können aufgrund vielfältiger Restriktionen nicht in der Stadt Düsseldorf untergebracht werden (Stand Bürgerinformation zur Erarbeitung des Regionalplans Düsseldorf vom 29.01.2015). Dies bedeutet, dass rund 200 ha

bis 400 ha Flächen für Wohnen nicht in Düsseldorf darstellbar sind. Diese müssen regional abgebildet werden („Überschwappereffekt“). Bei der Standortsuche galten insbesondere folgende Kriterien:

- Verkehrsaufwand bzw. -belastung minimieren,
- ökologisch verträglich Entwicklung der Flächen,
- Berücksichtigung infrastrukturelle Einrichtungen und
- hohe städtebauliche Qualität bei der Umsetzung.

Im Ergebnis hat die Bezirksregierung Düsseldorf den Standort Wedau als regional bedeutsam eingestuft. Die Lage an der Stadtgrenze zu Düsseldorf ermöglicht bei der Berücksichtigung des Wohnbaulandbedarfs die Übernahme von Wohnbaulandkontingenten aus der südlich gelegenen Landeshauptstadt (rd. 3.000 Wohneinheiten).

3.2 Landesentwicklungsplan

Im Landesentwicklungsplan NRW wird der Stadt Duisburg die Funktion eines Oberzentrums zugewiesen. Für die Flächen im Plangebiet stellt der Landesentwicklungsplan „Siedlungsraum inklusive großflächigen Infrastruktureinrichtungen“ und für die östlich an den Masurensee angrenzenden Flächen „Grünzüge“ dar.

Gemäß Ziel 2-3 des Landesentwicklungsplans NRW, Siedlungsraum und Freiraum, soll sich die Siedlungsentwicklung der Gemeinden innerhalb der regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereiche vollziehen.

Für die östlich an den Masurensee angrenzenden Bereiche ist dies bei der geplanten städtebaulichen Entwicklung nicht der Fall. Hier ist die aktuell geplante wohnbauliche Entwicklung nicht im Einklang mit den Darstellungen des Landesentwicklungsplans. Deshalb wurde von der Stadt Duisburg am 18.08.2017 ein Antrag auf Einleitung eines Zielabweichungsverfahrens zu Ziel 2-3 des Landesentwicklungsplans NRW gestellt. Mit Schreiben vom 25.06.2018 hat das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes NRW die Zielabweichung vom LEP zugelassen.

3.3 Regionalplanung

Der derzeit gültige Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (Gebietsentwicklungsplan (GEP) 99) gilt bis zur Aufstellung bzw. bis zum Inkrafttreten eines neuen (einheitlichen) Regionalplans für das Ruhrgebiet fort.

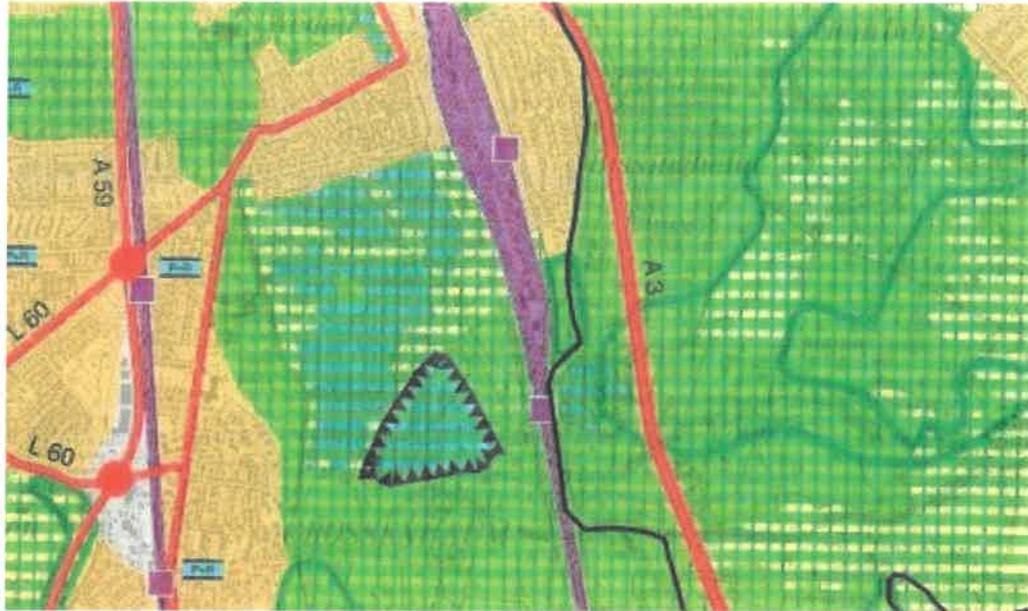


Abb. 1: Auszug aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf GEP 99

Im wirksamen GEP 99 werden die Flächen im Plangebiet entsprechend der früheren Nutzung als Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr und im westlichen Randbereich als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Die Flächen zwischen dem Masurensee und dem Schienenweg sind als Regionaler Grünzug mit Landschaftsschutz- und Erholungsfunktion dargestellt.

Diese Darstellungen entsprechen nicht mehr den aktuellen städtebaulichen Planungen, weshalb seitens der Stadt Duisburg am 08.06.2017 ein Zielabweichungsverfahren beim Regionalverband Ruhr (RVR) beantragt wurde. Die Zulassung der Zielabweichung vom Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf wurde mit Schreiben vom 12.11.2018 durch den RVR erteilt.

3.4 Flächennutzungsplan

Die Darstellungen im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg wurden bereits in Kap. 1.4 erläutert. Da der Flächennutzungsplan im Bereich des Geltungsbereichs des aufzustellenden Bebauungsplans Nr. 1061 II entsprechend dessen planerischen Zielsetzungen geändert werden muss, wurde am 13.03.2017 vom Rat der Aufstellungsbeschluss für die Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- gefasst und anschließend das Änderungsverfahren eingeleitet.

Die relevanten Änderungen betreffen hierbei vorwiegend die nachrichtlich übernommenen und gegenwärtig als „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellten Bereiche. Gemäß den planerischen Zielsetzungen werden diese zukünftig als Wohnbaufläche (W), Urbanes Gebiet (MU), nutzungsbeschränktes Gewerbegebiet (GEe), Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel VKmax. 5.500 m²“, Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Feuerwehr“ und „Schule“, Grünfläche mit den Zweckbestimmungen „Immissionsschutzwall bzw. -wand (ISW)“, „Parkanlage“, „Sportanlage“, und „Kleingarten“ sowie im Bereich des zu renaturierenden Bruchgrabens als Wasserfläche dargestellt. Kleine Teilflächen der Flächen für Bahnanlagen werden beibehalten. Hierbei handelt es sich um die beiden geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücken über die Bahntrasse. Die Wedauer Straße wird als öffentliche Verkehrsfläche dargestellt.

3.5 Landschaftsplan und Schutzgebiete

Ein kleiner südöstlicher Teil des Plangebiets – das Ostufer des Masureensees – liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplans der Stadt Duisburg und ist zudem Bestandteil eines Landschaftsschutzgebiets. Dort befinden sich Grünflächen am Masureensee und der ETuS Wedau, die keiner neuen Nutzung zugeführt werden. Das nächstgelegene Naturschutzgebiet befindet sich in einer Entfernung von ca. 1.500 Metern in südöstlicher Richtung jenseits der Bahntrasse.

3.6 Vorgaben des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Der überwiegende Teil des Änderungsbereichs war zu Beginn der Planungen aufgrund der früheren Nutzung für Bahnbetriebszwecke ein Bestandteil der auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) gewidmeten Bahnflächen. Für die nicht mehr betriebsnotwendigen, gewidmeten Bahnflächen mussten deshalb mehrere Freistellungsverfahren gemäß § 23 AEG durchgeführt werden.

Die Freistellungsverfahren für die nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen des Rangierbahnhofs Wedau sind mittlerweile abgeschlossen. Durch die Planung werden keine weiteren Bahnanlagen beeinträchtigt. Der Fachplanungsvorbehalt wird nicht tangiert.

3.7 Stadtentwicklungskonzept Duisburg 2027

Die Stadt Duisburg hat mit dem Projekt Duisburg 2027 ein Stadtentwicklungskonzept erarbeitet, das als Grundlage für die derzeitige Neuaufstellung des Flächennutzungsplans dient.

3.7.1 Teilräumliche Strategiekonzepte

Die Flächen südlich der Wedauer Brücke wurden aufgrund der Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans in den Teilräumlichen Strategiekonzepten größtenteils ausgeklammert. Nur im äußersten Süden des Planungsraums sollen entsprechend der Darstellung des teilräumlichen Strategiekonzepts Grün- und Freiflächen entstehen. Der nördliche und südliche Planungsraum sollen ferner über Grünverbindungen untereinander und auch mit den Stadtteilen Wedau und Bissingheim vernetzt werden. Hier sollen Übergänge und Verbindungen zwischen den beiden bestehenden Siedlungsbereichen geschaffen werden. Des Weiteren bieten die Flächen im Plangebiet folgende Potenziale und Qualitäten:

- Eine hohe verkehrliche Lagegunst und Flächenverfügbarkeit. Daraus resultiert ein großes Potenzial für die Ansiedlung von Dienstleistung und wohnverträglichem Gewerbe. Im Plangebiet betrifft dies vorrangig die Flächen unmittelbar südlich der Wedauer Brücke.
- Die hochwertige Lage an der Sechs-Seen-Platte bedingt ein großes Potenzial für ein qualitätsorientiertes und vielfältiges Wohnungsangebot. Dadurch kann eine Abmilderung der Einwohnerverluste, eine Einwohnerbindung sowie die gezielte Einwohnergewinnung, insbesondere einkommensstarker Haushalte und junger Familien erreicht werden.
- Einen hohen Freizeitwert aufgrund der Nachbarschaft zum Sportpark Duisburg, der Lage südlich der Regattabahn und östlich des Masureensees.
- Die vorhandenen denkmalgeschützten Gebäude und weitere historische Gebäude bilden den Rahmen für ein hochwertiges Umfeld, das städtebauliche Akzente setzt und sich im regionalen Kontext positiv abhebt.

3.8 Sonstige Fachplanungen und Konzepte

Nach dem Abschluss der Freistellungsverfahren besteht kein Fachplanungsvorbehalt mehr. Es liegen zudem keine Erkenntnisse über weitere Fachplanungen vor, die der gemeindlichen Planung innerhalb des Plangebiets entgegenstehen. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens mehrfach am Planverfahren beteiligt.

3.8.1 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Wesentliche Bausteine des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts (EHZK) und dessen Bedeutung auf Ebene der Flächennutzungsplanung

Die zentralen Bausteine des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts sind die einleitende Markt- und Standortanalyse, das Entwicklungsleitbild für die künftige Einzelhandelsentwicklung und das instrumentelle Umsetzungs- und Steuerungskonzept. Im Zentrenkonzept wird das abgestufte System aller zentralen Versorgungsbereiche (Haupt-, Neben- und Nahversorgungszentren) unter Berücksichtigung des Entwicklungsleitbildes für Duisburg definiert. Es baut auf der städtebaulich-funktionalen Bestandsbewertung der relevanten Zentren auf und beinhaltet zudem Entwicklungsempfehlungen für die einzelnen zentralen und räumlich abgegrenzten Versorgungsbereiche. In Form der sogenannten Ansiedlungsleitsätze enthält das Konzept Regelungen zur räumlichen Steuerung des Einzelhandels und der Zentrenentwicklung. Die auf die Situation in Duisburg zugeschnittene Sortimentsliste dient zur weiteren Feinsteuerung des Einzelhandels auf der Ebene der Bauleitplanung.

Als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB dient es unter anderem auch für das vorliegende Planverfahren als stadtentwicklungsplanerische Grundlage.

Zudem ist es Grundlage für den Nachweis der Einhaltung der Ziele des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) zum großflächigen Einzelhandel, hier insbesondere des Ziels 6.5-2 „Standorte des großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen“.

Einzelhandels- und Zentrenkonzept (2010)

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg (2010) ist am 06.12.2010 vom Rat der Stadt beschlossen worden. Es war Grundlage der vorliegenden FNP-Änderung zum Stand der öffentlichen Auslegung.

Das im EHZK 2010 beschlossene Zentrenkonzept sieht im abgestuften System aller zentralen Versorgungsbereiche für den geplanten zentralen Versorgungsbereich Wedau/Bissingheim die Funktion eines Nahversorgungszentrums vor. „Die Nahversorgungszentren zeichnen sich durch ein weitgehend vollständiges Angebot im kurzfristigen Sortimentsbereich sowie ein Angebot mit Grundversorgungsscharakter für den mittel- und langfristigen Bedarfsbereich aus. Das Angebot an zentrenergänzenden Funktionen beschränkt sich zumeist auf einzelhandelsnahe Dienstleistungen.“ (EHZK 2010, Seite 65).

Das EHZK 2010 führt im Sonderteil Süd (Seite 52) zudem folgendes aus: „Die Betrachtung der Umsatz-Kaufkraft-Relation für den Sortimentsbereich Nahrungs- und Genussmittel auf Ebene der Stadtteile gibt weiterhin Auskunft darüber, welcher Anteil der Kaufkraft innerhalb des jeweiligen Stadtteils von den vorhandenen Nahversorgungsangeboten abgeschöpft werden kann. Aus fachgutachterlicher Sicht besteht ggf. ein Handlungsbedarf zur Stärkung der Nahversorgung, wenn der Wert der Umsatz-Kaufkraft-Relation bei weniger als 60 %

liegt und somit ein Großteil der vorhandenen Kaufkraft in andere Gebiete abfließt.“

Tabelle 11: Umsatz-Kaufkraft-Relation im Sortimentsbereich Nahrungs- und Genussmittel auf Ebene der Stadtteile im Stadtbezirk Süd

	Stadtteil Buchholz	Stadtteil Großbaum	Stadtteil Rahm	Stadtteil Huttenheim	Stadtteil Mundelheim	Stadtteil Huckingen	Stadtteil Ungelshausen	Stadtteil Wanheim-Angerhausen	Stadtteil Wedau	Stadtteil Bissingheim
Umsatz (in Mio. €)	20,5	47,3	2,6	20,3	8,1	16,3	2,8	15,7	3,4	2,9
Kaufkraft (in Mio. €)	26,8	18,9	11,2	6,8	11,7	17,6	5,9	22,3	9,8	6,1
Relation	76 %	250 %	23 %	299 %	69 %	93 %	48 %	70 %	35 %	47 %

Quelle: eigene Berechnung auf Grundlage der Einzelhandelsbestandshebung Stadt + Handel 05-07/ 2008 + BBE 2008

Aus der Tabelle wird deutlich, dass im Stadtbezirk Süd, insbesondere auch in den Stadtteilen Wedau (35 %) und Bissingheim (47 %), eine geringe Umsatz-Kaufkraft-Relation im Sortiment Nahrungs- und Genussmittel gegeben ist und daher ein Handlungsbedarf zur Stärkung der Nahversorgung in diesen Stadtteilen besteht.

Für den Stadtbezirk Süd werden im Nahversorgungskonzept des EHZK 2010 (Sonderteil Süd, Seite 78) folgende Empfehlungen zur Nahversorgung gegeben:

„Sicherung und Ausbau des Angebotes im Sortimentsbereich Nahrungs- und Genussmittel in den zentralen Versorgungsbereichen – insbesondere in den Nahversorgungszentren Großbaum und Wedau/ Bissingheim.“

Im Zentrenkonzept des EHZK 2010 werden die Standortmerkmale des Nahversorgungszentrum Wedau/Bissingheim wie im Folgenden beschrieben und räumlich festgelegt (Sonderteil Süd, Seite 72):

„Der zentrale Versorgungsbereich leitet sich nicht aus dem Bestand ab, sondern liegt innerhalb eines zukünftigen Baugebietes auf einem brachliegenden Bahngelände zwischen den beiden Stadtteilen Wedau und Bissingheim. Die genaue Abgrenzung kann erst mit einer genauen bauleitplanerischen Festlegung des Vorhabens einhergehen. Somit stellt die in der nachfolgenden Abbildung aufgezeigte räumliche Festlegung nur einen Suchbereich dar, innerhalb dessen der perspektivische zentrale Versorgungsbereich festgelegt werden soll.

Der zentrale Versorgungsbereich dient der Versorgung der Stadtteile Bissingheim und Wedau mit insgesamt rd. 10.400 Einwohnern.“

Abbildung 45: Räumliche Festlegung des zentralen Versorgungsbereichs Nahversorgungszentrum Wedau/ Bissingheim



Quelle: Einzelhandelsbestandserhebung Stadt + Handel 05-07/ 2008; eigene kartografische Bearbeitung; Kartengrundlage: © Geobasisdaten: Stadt Duisburg, Amt für Baurecht und Bauberatung Nr. DU/ 224/ 08

Fortschreibung 2019 des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Duisburg

In seiner Sitzung am 01.07.2019 hat der Rat der Stadt Duisburg das „Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2019“ (EHZK 2019) für die Stadt Duisburg als städtebauliches Entwicklungskonzept i. S. v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen.

Auch das EHZK 2019 weist dem geplanten zentralen Versorgungsbereich Wedau/Bissingheim im Rahmen der gesamtstädtischen Zentrenhierarchie die Funktion eines Nahversorgungszentrums zu.

Zur Nahversorgungssituation im Stadtbezirk Süd wird im EHZK 2019 (Seite 271) folgendes ausgeführt:

„In den Ortsteilen **Wedau, Bissingheim, Buchholz und Wanheim-Angerhausen** besteht auf Grund der z. T. sehr niedrigen Bindungsquoten im Bereich Nahrungs-/ Genussmittel rein rechnerisch Entwicklungspotenzial für zusätzliche, auch großflächige Lebensmittelangebote. In Wedau und Bissingheim sollte die Entwicklung des perspektivischen zentralen Versorgungsbereiches Wedau-Bissingheim im Vordergrund stehen.“

Zur Lage und Abgrenzung des künftigen Nahversorgungszentrums Wedau/Bissingheim führt das EHZK 2019 folgendes aus:

„Das zukünftige Nahversorgungszentrum befindet sich im Stadtbezirk Süd im Südosten des Duisburger Stadtgebietes an der Stadtgrenze zu Mülheim an der Ruhr. Es soll der Versorgung eines Wohnquartiers zwischen den Stadtteilen Wedau und Bissingheim dienen, das auf einem ehemaligen Bahngelände entstehen soll.“

Die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs für das Nahversorgungszentrum Wedau-Bissingheim im EHZK 2019 wurde aus den fortschreitenden Konkretisierungen der städtebaulichen Planungen zur Entwicklung der ehemaligen Bahnfläche entwickelt. Der Suchraum für den zentralen Versorgungsbereich des EHZK 2010 wurde im Rahmen der städtebaulichen Rahmenplanung konkretisiert und räumlich definiert. Er entspricht in seiner Abgrenzung den in dieser städtebaulichen Rahmenplanung vorgesehenen Bauflächen der Sondergebiete ohne die dort vorgesehene öffentliche Platzfläche, die diesen Bauflächen vorgelagert sein soll. Diese die Bauflächen der Sondergebiete ergänzenden Flächen werden aufgrund der parzellenunscharfen Darstellung des Flächennutzungsplans dem dargestellten Sondergebiet zugeordnet. Damit lässt

der Flächennutzungsplan der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung die erforderlichen Konkretisierungsspielräume. Die hieraus abgeleitete Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs wurde mit dem EHZK 2019 beschlossen und wird Grundlage für die zeitnahe Umsetzung durch entsprechende Festsetzungen auf Ebene der verbindlichen Bebauungsplanung (Bebauungsplan Nr. 1061 II).

Karte 102: Perspektivische Abgrenzung Nahversorgungszentrum Wedau-Bissingheim



Quelle: eigene Erhebung 2017; Kartengrundlage: Stadt Duisburg

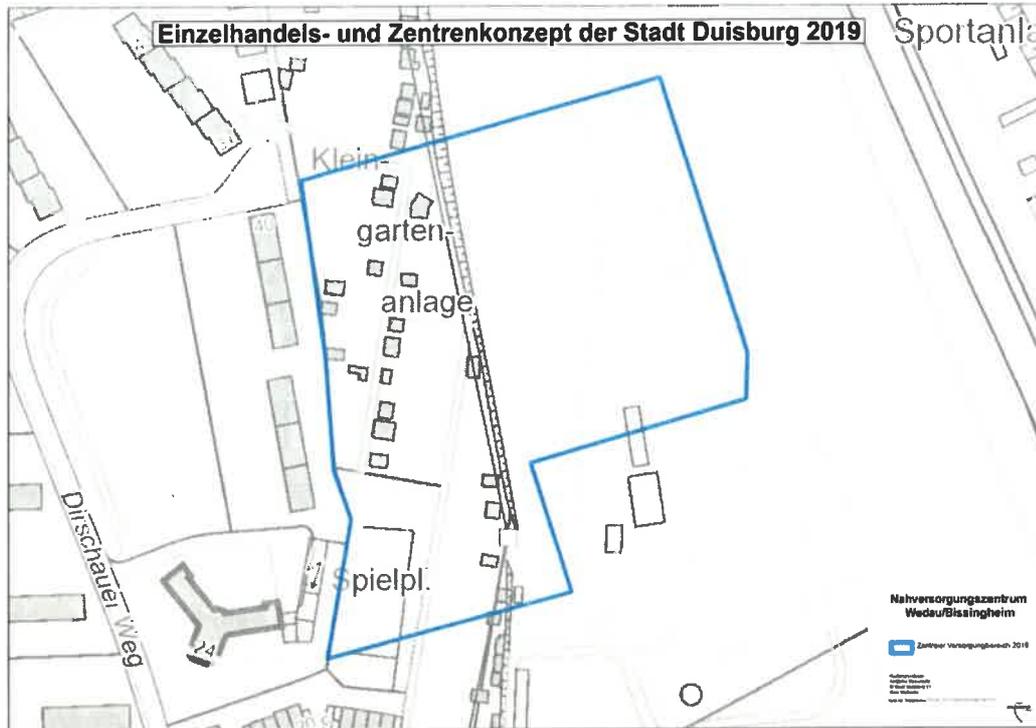
In Vorbereitung für die Erstellung dieser städtebaulichen Rahmenplanung wurde vom Büro Dr. Acocella eine Untersuchung der Nahversorgungspotenziale für ein Nahversorgungszentrum für die Duisburger Stadtteile Wedau und Bissingheim (Acocella 2016) erarbeitet. In dieser Vorstudie wurden - bezogen auf die Kaufkraft der Bewohner der o.g. Wohnbereiche/ Stadtteile und auf die Funktionsfähigkeit bestehender zentraler Versorgungsbereiche - maßstäbliche Verkaufsflächendimensionen für die in einem Nahversorgungszentrum gewünschten Sortimentsgruppen hergeleitet. Im EHZK 2019 heißt es dazu:

„Im Rahmen dieser Vorstudie wurden drei mögliche Varianten von Betriebstypen und -kombinationen untersucht. Es ergibt sich je nach Variante ein Ansiedlungspotenzial zwischen rd. 4.600 bis 5.500 m² Verkaufsfläche, davon rd. 3.300 bis 4.300 m² Nahrungs-/ Genussmittel.“

Bei der Entwicklung des Bereiches sollte die städtebauliche Qualität im Vordergrund stehen. Es ist auf eine hohe architektonische und gestalterische Qualität der Geschäftsgebäude zu achten.“

Der perspektivische zentrale Versorgungsbereich des Nahversorgungszentrum Wedau/Bissingheim soll zeitnah umgesetzt werden.

In der Kurzfassung zum EHZK 2019 wird der zentrale Versorgungsbereich des Nahversorgungszentrums Wedau/Bissingheim wie folgt abgegrenzt:



3.8.2 Grünflächenkonzepte (Biotopverbundsystem, Landschaftsplan)

Das im Änderungsbereich gelegene Ostufer des Masureensees liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplans der Stadt Duisburg und ist Bestandteil des Landschaftsschutzgebiets. Hier sind überwiegend Grünflächen sowie zum Teil auch Wasserflächen vorgesehen. Die Grundzüge des Landschaftsplans werden bei den städtebaulichen Planungen berücksichtigt.

3.8.3 Luftreinhalteplan

Das Plangebiet liegt im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet - Teilplan West. Gemäß dem Luftreinhalteplan für das westliche Ruhrgebiet liegen für das Plangebiet keine Straßenzüge mit Grenzwertüberschreitungen vor. Als maßgebliche Emissionsquellen im Umfeld des Plangebietes führt das Emissionskataster des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz die östlich des Plangebietes verlaufende Bundesautobahn A 3 sowie für die Quellgruppe Industrie das Heizwerk Ost der Stadtwerke Duisburg AG am Forsthausweg ca. 2 km nördlich des Plangebietes auf.

3.8.4 Schule / Kindergarten

Im Änderungsbereich ist gemäß den Vorgaben des städtebaulichen Rahmenplans und den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 1061 II -Wedau- der Bau von rund 2.700 bis 3.000 Wohneinheiten geplant. Aufgrund dieser neuen Wohnbauflächen ist mit einem zusätzlichen Bedarf an Schulraum zu rechnen.

Legt man bei der Ermittlung des Bedarfs an Schulräumen die gängigen Rahmenwerte für die Berechnung der zu erwartenden Schülerzahlen in Neubaugebieten zu Grunde, sind in der Endausbauphase des geplanten Wohnquartiers je nach zugrundeliegender Anzahl der Wohneinheiten und dem Anteil des Schülerjahrgangs zwischen 93 und 138 Schüler pro Jahrgangsstufe zu erwarten. Ausgegangen wird dabei von einer durchschnittlichen Belegungsdichte von 2,3 Personen pro Wohneinheit. Der Anteil der schulpflichtigen Bevölkerung wird pro Jahrgang sowohl mit 1,5 % als auch mit 2 % berechnet.

Im Grundschulbereich entspricht dies einem Bedarf von 4 bis 6 Zügen. Die in direkter Nachbarschaft des Neubaugebiets gelegenen Gemeinschaftsgrundschulen „Am See“ (2-zügig) und „Hermann-Grothe-Straße“ (2-zügig) können diesen Bedarf nicht abdecken. Aktuell könnte an diesen beiden Standorten etwa ein halber Zug zusätzlich beschult werden.

Da im normalen „Alterungsprozess“ eines Neubaugebiets die Nachfrage nach Grundschulplätzen regelmäßig sukzessive abnimmt, wird im Sinne einer nachhaltigen Planung an einem Bedarf von bis zu vier Zügen für dieses neue Quartier ausgegangen. Auf der Grundlage dieser Berechnungen wird im Rahmen der städtebaulichen Planungen ein Standort für eine bis zu 4-zügige Grundschule vorgesehen, der eine Mindestgröße von 10.000 m² aufweisen muss. Hierfür wird im Rahmen dieser Flächennutzungsplanänderung eine Fläche für den Gemeinbedarf dargestellt.

Des Weiteren sind innerhalb des Änderungsbereichs zwei neue Kindertagesstätten geplant.

3.8.5 Feuerwehr

Eine weitere Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Feuerwehr“ wird im nördlichen Bereich des Änderungsbereichs dargestellt. Die Darstellung dieser verkehrsgünstig gelegenen Fläche ergibt sich aus den Vorgaben des Brandschutzbedarfsplans der Stadt Duisburg, in dem der Bedarf für einen Standort für ein neues Zuggerätehaus formuliert wurde.

3.9 Sonstige Restriktionen und Bindungen

3.9.1 Altlasten

Die vorliegenden Bodenverhältnisse und -belastungen werden ausführlich im Umweltbericht (**Teil B**) erläutert.

3.9.2 Bergbau

Der Änderungsbereich befindet sich über inzwischen erloschenen Bergbauberechtigungen. Einwirkungsrelevanter Bergbau ist jedoch in den zuständigen Bergbaufachbehörden vorliegenden Unterlagen nicht dokumentiert.

3.9.3 Überschwemmungsgebiete, Hochwasserschutz in Risikogebieten

Im Änderungsbereich befinden sich keine festgesetzten Überschwemmungsgebiete und auch keine vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete. Die südlich und westlich des Plangebiets gelegenen Seen Masureensee, Wambachsee, Böllertsee, Wolfsee und Haubachsee sind Teil des ermittelten Überschwemmungsgebiets Dickelsbach. Die ermittelten Überschwemmungsgebiete bilden die Grundlage für die vorläufige Sicherung und die anschließende amtliche Festsetzung der Überschwemmungsgebiete. Da die Flächen des ermittelten Überschwemmungsgebiets Dickelsbach außerhalb des Plangebiets liegen, bestehen hierbei keine Konflikte zwischen den Belangen des Hochwasserschutzes und der geplanten städtebaulichen Entwicklung.

Aufgrund der Neuregelung des § 78b Absatz 1 Nummer 1 WHG kommt dem Hochwasserschutz in Risikogebieten eine besondere Bedeutung zu. Demnach sind in der bauleitplanerischen Abwägung insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit sowie die Vermeidung erheblicher Sachschäden zu berücksichtigen.

Laut der Hochwasserrisikokarte Dickelsbach, Stand April 2015, liegt ein kleiner Teil des Änderungsbereichs im Uferbereich des Masureensees im über-

schwemmen Bereich und ist als Risikogebiet im Sinne des § 78b des Wasserhaushaltsgesetzes einzustufen.

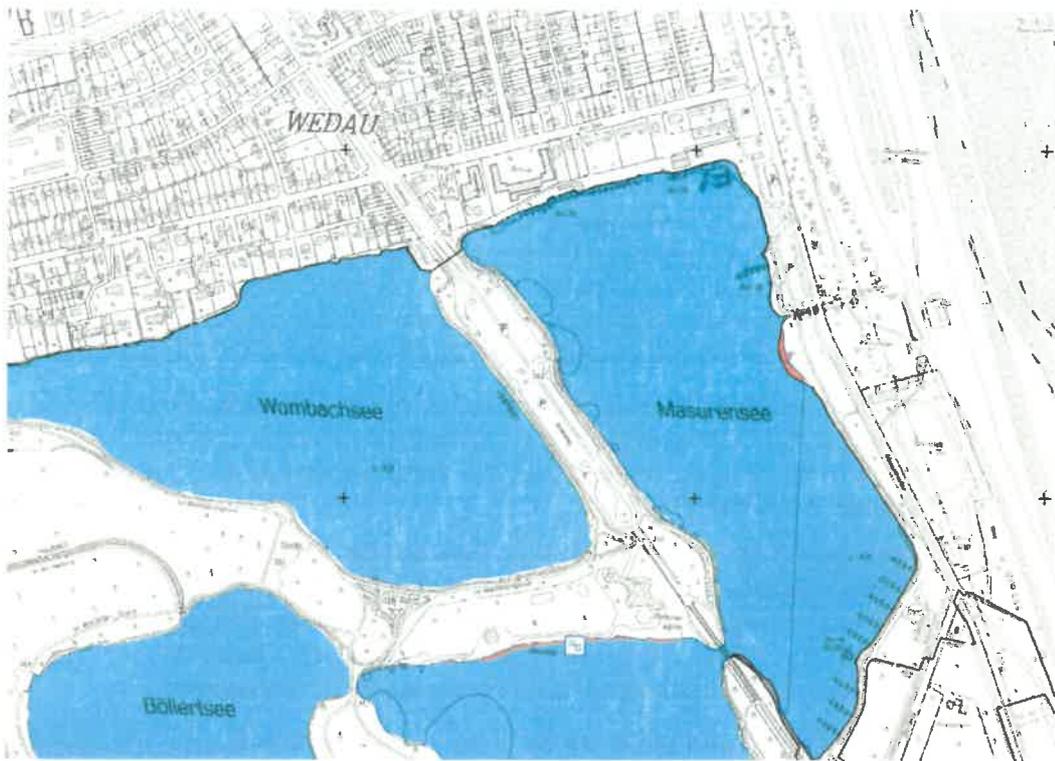


Abb. 2: Auszug aus der Hochwasserrisikokarte Dickelsbach, Stand April 2019,

Die Karte stellt das Hochwasserrisiko am östlichen Ufer des Masurensees mittels des rot markierten Bereiches dar.

Dieser Streifen grenzt an das östliche Ufer des Masurensees und ist in der Hochwasserrisikokarte Dickelsbach, Stand April 2015, als Wohnbaufläche gekennzeichnet. Diese Darstellung entspricht jedoch nicht der geplanten Nutzung, in der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- wird der Streifen südlich des Bruchgrabens als öffentliche Grünfläche dargestellt. Aufgrund der hier vorgesehenen Grünflächennutzung werden die Belange des Hochwasserschutzes nicht berührt. Die Hochwasserrisiken beschränken sich auf die hier dargestellten öffentlichen Grünflächen und sind als äußerst gering zu werten. Im Hochwasserfall kann es zu Schäden an der Vegetation kommen.

Die Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten sollen nachrichtlich übernommen werden. Deshalb wird in der Planzeichnung der Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- das Risikogebiets nach § 78b Absatz 1 Nummer 1 WHG durch eine textliche Darlegung nachrichtlich übernommen.

3.9.4 Störfallbetriebe (Stand Oktober 2019)

Im Änderungsbereich sowie in der planungsrelevanten Umgebung befinden sich keine Störfallbetriebe. Es sind deshalb keine planerischen, baulichen, technischen oder sonstigen Maßnahmen zum Schutz der geplanten städtebaulichen Entwicklung erforderlich.

3.9.5 Gewässer

Im Bereich der Änderung des Flächennutzungsplans Nr. 7.46 -Süd- verläuft der Bruchgraben. Dieser wurde in der Vergangenheit verrohrt. Im Zuge der geplanten baulichen Entwicklung erfolgt eine Renaturierung und ökologische Aufwertung des verrohrten Bruchgrabens.

3.9.6 Gender Mainstreaming

Als öffentlicher Belang ist Gender Mainstreaming gem. § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Unter dem Begriff Gender wird das Geschlecht als gesellschaftliche Strukturierungskategorie betrachtet. Die sich hieraus ergebenden spezifischen Lebenssituationen mit unterschiedlichen Bedürfnissen sollen „chancengleich“ behandelt werden. Bei der Planung und Entscheidungsfindung soll auf unterschiedliche Bedürfnisse von Männern und Frauen hingewiesen werden. Gender Mainstreaming ermöglicht die Gestaltung einer Stadt, die für Frauen und Männer gleichermaßen attraktiv ist und gleiche Entwicklungsperspektiven für beide Geschlechter eröffnet. Ziel ist es, Chancengleichheit in der Stadtentwicklungs- und Städtebaupolitik herzustellen, so dass Räume gleichberechtigt durch Mädchen und Jungen, Jugendliche, Frauen und Männer genutzt werden und eine gleichberechtigte Teilhabe an ihnen besteht.

Ziel für die Stadtplanung ist es, durch Gender Mainstreaming einen Qualitätsgewinn für die Gebrauchsfähigkeit städtischer Räume, höhere Alltagstauglichkeit und Effektivität der Planung zu erreichen. Gender muss im jeweiligen Planungskontext betrachtet werden.

Dies geschieht im vorliegenden Fall bei der Bearbeitung des städtebaulichen Rahmenplans durch die Berücksichtigung mehrerer Entwurfskriterien (Themen Siedlungsstruktur und Funktionsmischung, kurze Wege, Wohnen, Sicherheit, Freiräume, Mobilität) sowie auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung durch konkrete textliche und zeichnerische Festsetzungen.

Diese Entwurfskriterien wurden im Zusammenhang mit der städtebaulichen Rahmenplanung sowie der Bauleitplanung berücksichtigt und in die Planungen integriert. Ein Teil der Entwurfskriterien ist bei der weiteren Erschließungsplanung (z. B. Sicherung einer barrierearmen Fuß- und Radverkehrserschließung) sowie den nachgeordneten Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.

Die Berücksichtigung der vorgenannten Entwurfskriterien wirkt sich in vergleichbarer Weise auf die Belange von Frauen und Männern aus. Die Chancengleichheit der Geschlechter ist somit gegeben.

3.9.7 Gasfernleitung

Im Änderungsbereich verläuft eine Gasfernleitung (L070/000/000) der Thyssengas GmbH. Die Gasfernleitung wird in der Flächennutzungsplanänderung nachrichtlich dargestellt.

Die Gasfernleitung liegt zwischen der heutigen Masurenallee und dem Ufer des Masureensees und darf nicht überbaut werden. Im Seequartier muss die Leitung deshalb auf einer Teilstrecke verlegt werden.

3.9.8 Historische Bausubstanz, Denkmalschutz, Archäologie

Innerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans befinden sich mehrere Baudenkmäler. Die Baudenkmäler sollen im Rahmen des parallel geführten Bebauungsplans Nr. 1061 II nachrichtlich übernommen werden. Im Umfeld des Plangebietes (an der Werkstättenstraße) befinden sich weitere Baudenkmäler.

In räumlicher Nähe befindet sich der Denkmalbereich Gartenstadt Wedau und der Denkmalbereich Siedlung Bissingheim.

Im Geltungsbereich können archäologische Bodenfunde auftreten. Ein entsprechender Hinweis soll deshalb in den parallel geführten Bebauungsplan aufgenommen werden.

3.10 Immissionsschutz

Schallimmissionen

Aufgrund der Lage im großstädtischen Ballungsraum, der im Umfeld des Plangebiets vorhandenen Sportnutzungen sowie aufgrund der räumlichen Nähe zur östlich angrenzenden Bahntrasse wurde für das Plangebiet ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, sind im Rahmen der Bauleitplanung die auf die Planfläche einwirkenden Geräuschemissionen durch den Verkehrslärm (Straßenverkehr und Schienenverkehr) sowie die zu erwartenden Konflikte durch möglichen Sport-, Gewerbelärm und sonstige potenzielle Lärmquellen wie die Freiwillige Feuerwehr sowie das Nahversorgungszentrum zu ermitteln.

Die Belange des Immissionsschutzes wurden im Zuge des Planungsprozesses detailliert untersucht und in der Planung berücksichtigt. Als Grundlage für die beauftragte Immissionsschutzuntersuchung wurden die Inhalte und Nutzungszuweisungen des Bebauungsplans Nr. 1061 II -Wedau- herangezogen.

Im Rahmen des Schallgutachtens wurde nachgewiesen, dass im Änderungsbe- reich mit den entsprechend im Flächennutzungsplan darzustellenden Inhalten und im Bebauungsplan festzusetzenden aktiven und passiven Schallschutz- maßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert werden können. In der Planzeichnung der Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- werden deshalb die Flächen für aktive Schallschutzmaßnahmen (Grünfläche Immissi- onsschutzwall / ISW) dargestellt, um den vielfältigen Nutzungsansprüchen bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung gerecht zu werden.

Erschütterungen durch den Bahnbetrieb

Die aus dem Bahnbetrieb resultierenden Erschütterungen sind in einem Abstand von mehr als 30 m von der Bahntrasse nicht mehr relevant. Da bereits die Flä- che des Schallschutzwalls eine Breite von mehr als 30 m aufweist, sind im Be- reich der westlich des Schallschutzwalls gelegenen Wohnbauflächen keine bau- lichen oder technischen Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen erforder- lich.

3.11 Artenschutz

Im Zusammenhang mit den im Jahr 2015 im Bereich der Bahnanlagen durchge- führten faunistischen Kartierungen wurden auf dem gesamten Bahnareal zahl- reiche Zwergfledermäuse, vereinzelt auch Individuen des Großen Abendseglers und Kleinabendseglers sowie eine Myotis-Art nachgewiesen, die den Raum als Jagdhabitat nutzten.

Als planungsrelevante Vogelarten wurden Kormoran, Mäusebussard und Turm- falke nachgewiesen, die als Nahrungsgäste die früheren Rangierbahnhofflächen aufsuchten. Einziger erfasster Brutvogel war die Nachtigall, die in einem Gehölz- bestand am Kugelwasserturm brütete. Steinschmätzer und Waldschnepfe hiel- ten sich während des Durchzugs im Bereich der Bahnflächen auf. Es ist davon auszugehen, dass für alle nachgewiesenen planungsrelevanten Vogelarten das Plangebiet kein essenzielles Nahrungs- oder Bruthabitat darstellt.

Im Rahmen der ökologischen Baubegleitung wurden am 18. April 2018 auf den bereits freigeräumten Flächen der ehemaligen Bahnanlagen die planungsrele- vante Art Heidelerche und drei weitere nicht planungsrelevante Vogelarten (Hausrotschwanz, Heckenbraunelle und Mönchsgrasmücke) nachgewiesen. In allen Fällen wurde revieranzeigendes Verhalten registriert. Zwei Reviere der

Heidelerche befinden sich zwischen der Siebanlage und dem Backstein-Wasserturm und somit im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd-. Diese Reviere sind von den Gehölzrückschnittarbeiten nicht betroffen.

Auf den Flächen des ehemaligen Rangierbahnhofs wurde des Weiteren eine individuenstarke Zauneidechsenpopulation vorgefunden, die schätzungsweise 1.000 - 2.000 adulte Tiere umfasst. Schwerpunkte des Zauneidechsenvorkommens finden sich außerhalb des Änderungsbereichs nördlich der ehemaligen DB-Werkstätten Wedau sowie südlich des Bahnhofs Duisburg-Wedau.

Unter Beachtung der Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind mit den Änderungen des Flächennutzungsplanes Nr. 7.46 keine bis geringe Umweltauswirkungen für das Schutzgut Tiere zu erwarten.

Ersatzhabitate

In Abstimmung mit den beteiligten Fachbehörden und Gutachtern wurde ein zweistufiges Konzept für die Errichtung von Zauneidechsenersatzhabitaten entwickelt. In einem ersten Schritt wurden im Jahr 2017 vorläufige Ersatzhabitate als Lebensraum für Zauneidechsen angelegt. Die für die Besiedelung der Ersatzlebensräume erforderliche Vergrämung der Zauneidechsenpopulation ist bereits weitgehend abgeschlossen.

Nach der Errichtung des Lärmschutzwalls ist in einem zweiten Schritt eine abschließende Umsiedlung der Zauneidechsen von den vorläufigen Ersatzhabitatflächen auf die Flächen entlang des Walls vorgesehen. Die Ansiedlung der Zauneidechsen kann beidseitig der Wallkrone erfolgen, da kleine Ausschachtungen in der auf dem Wall geplanten Schallschutzwand vorgenommen werden, die das Passieren der Wand erlauben.

4 Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung (Verf.: blanke ambrosius - Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Verkehrsuntersuchung Projekt Duisburg-Wedau, Bochum, 12.04.2017) wurden die Auswirkungen der geplanten städtebaulichen Entwicklung der gesamten Fläche (nördlich und südlich der Wedauer Brücke) auf die äußere Erschließung untersucht. Auf Grundlage des Planungsstandes zum Zeitpunkt der Erstellung der Gutachten wurden die entsprechenden Nutzungs- und Flächenvorgaben der Teilfläche Nord berücksichtigt. Insofern sind die Betrachtungen schon im Vorgriff auf die Entwicklung der gesamten Flächen erfolgt.

Aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht wird die Anbindung der Plangebiete Wedau Nord und Wedau Süd an die Wedauer Straße im Bereich der Eisenbahnbrücke / Wedauer Brücke präferiert. In diesem Bereich ist deshalb ein neuer Anschlussknotenpunkt in die beiden Plangebiete vorgesehen. Darüber hinaus ist eine weitere Anbindung des Plangebiets an den bestehenden Knotenpunkt Wedauer Straße / Dirschauer Weg geplant.

5 Städtebauliche Konzeption

5.1 Städtebauliche Konzeption und beabsichtigte Nutzungen



Abb. 2: Städtebaulicher Rahmenplan Wedau, Teilareal Süd, ohne definierten Maßstab, Stand 04/2018

Die städtebauliche Konzeption basiert auf dem am 20.06.2016 vom Rat der Stadt Duisburg beschlossenen Rahmenplan (DS 16-0478). Im Änderungsbe-
reich sind hochwertige Wohnnutzungen mit einem breiten Angebot von Wohn-
formen und Haustypen geplant. Auf der Basis der städtebaulichen Rahmenpla-
nung können auf dem ca. 64,3 Hektar großen Plangebiet ca. 2.700 bis 3.000

Wohneinheiten realisiert werden. Der Anteil an gefördertem Wohnraum soll zwischen 5 und 10 % betragen. Ergänzend sind im Plangebiet u. a. ein Nahversorgungsstandort, ein nutzungseingeschränktes Gewerbegebiet, ein neuer Grundschulstandort sowie ein neuer Standort für die Freiwillige Feuerwehr geplant.

Die Stadtteile Wedau und Bissingheim sollen über neue Fuß- und Radverkehrsbrücke an den neuen Haltepunkt der DB AG angebunden und dadurch besser miteinander vernetzt werden. Ein verrohrtes Gewässer, der verrohrte Bruchgraben, wird renaturiert und der Anteil an öffentlichen Grünflächen erhöht. Stehen heute im Uferbereich des Masurensees rd. 2,5 ha Grünflächen zur Verfügung, können hier auf der Grundlage der städtebaulichen Planung zukünftig rd. 4,1 ha Grünflächen realisiert werden.

5.2 Wohnbauflächen

Entsprechend den der Planung zu Grunde liegenden städtebaulichen Zielsetzungen sollen zukünftig große Teile der im Plangebiet gelegenen Flächen vorrangig für Wohnzwecke genutzt werden. Deshalb werden im Plangebiet Wohnbauflächen dargestellt.

Auf der Basis der städtebaulichen Rahmenplanung können auf dem ca. 64,5 Hektar großen Plangebiet ca. 2.700 bis 3.000 Wohneinheiten realisiert werden. Der Anteil an gefördertem Wohnraum soll ca. 10 % betragen.

5.3 Flächen für den Gemeinbedarf

Im nördlichen Plangebiet ist ein Standort für die Freiwillige Feuerwehr geplant. Im Bereich der geplanten Anbindung an die L 60 findet sich ein entsprechender Standort, der hinsichtlich der Flächenbedürfnisse und weiteren Kriterien den Anforderungen der Freiwilligen Feuerwehr entspricht. Deshalb wird im Plan eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung ‚Feuerwehr‘ dargestellt.

Zudem ist im Plangebiet ein Standort für eine bis zu 4-zügige Grundschule geplant. Zwischen der Einmündung der Planstraße A / Planstraße B und dem geplanten Bahnhofsteil wird für die neue Grundschule eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung ‚Schule‘ dargestellt.

5.4 Nahversorgung

Wie die bisherigen Untersuchungen gezeigt haben, ist die Nahversorgungssituation in den Stadtteilen Wedau und Bissingheim derzeit von wenigen, kleinflächigen Einzelhandelsbetrieben und Läden geprägt. Für beide Stadtteile wurde eine deutliche Unterversorgung festgestellt.

Zur Sicherung und auch generellen Verbesserung der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs (Nahversorgung) soll deshalb im nördlichen Plangebiet ein neues Nahversorgungszentrum errichtet werden. Die maximale Verkaufsfläche für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente beträgt gemäß der fachgutachterlichen „Untersuchung der Nahversorgungspotentiale für ein Nahversorgungszentrum für die Duisburger Stadtteile Wedau und Bissingheim“ (Dr. Acocella Stadt- und Regionalentwicklung, 18.08.2016) 5.500 m².

In der zeichnerischen Darstellung der FNP-Änderung wird das geplante Nahversorgungszentrum als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „großflächiger Einzelhandel“ dargestellt. Die maximale Verkaufsfläche wird in der zeichneri-

schen Darstellung sowie in der Legende entsprechend dem im Einzelhandelskonzept 2019 ermittelten Ansiedlungsrahmen (obere Grenze) auf 5.500 m² begrenzt. In seiner räumlichen Ausdehnung umfasst das Sondergebiet -Großflächiger Einzelhandel- auf Ebene dieser FNP-Änderung die im Rahmen der städtebaulichen Rahmenplanung konkretisierten Bauflächen der Sondergebiete (entsprechend der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs des EHZK 2019) sowie die diesen Bauflächen vorgelagerte öffentliche Platzfläche. Diese die Bauflächen der Sondergebiete ergänzenden Flächen werden aufgrund der parzellenunscharfen Darstellung des Flächennutzungsplans dem dargestellten Sondergebiet zugeordnet. Damit lässt der Flächennutzungsplan der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung die erforderlichen Konkretisierungsspielräume. Auf Ebene der verbindlichen Bebauungsplanung (Bebauungsplan Nr. 1061 II) soll diese Darstellung durch die Festsetzung zweier Sondergebiete und Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche (vorgelagerte Platzfläche) konkretisiert werden. Zusammen mit den in Kapitel 3.8.1 dargestellten, aus den Zentrenkonzepten 2010 und 2019 abgeleiteten Zielsetzungen zum Nahversorgungszentrum Wedau/Bissingheim ist dieses Sondergebiet damit ausreichend bestimmt. Nach den Zentrenkonzepten 2010 wie 2019 ist dem geplanten zentralen Versorgungsbereich Wedau/Bissingheim die Funktion eines Nahversorgungszentrums für die Stadtteile Wedau, Bissingheim sowie für die Neubebauung zugewiesen. Zudem ist der zentrale Versorgungsbereich im EHZK 2019 bereits räumlich definiert. Es ist damit gewährleistet, dass aus der vorliegenden FNP-Änderung in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung nur Sondergebiete entwickelt werden können, die Einzelhandelsnutzungen mit im Wesentlichen nahversorgungsrelevanten Sortimenten zur Versorgung der Stadtteile Wedau und Bissingheim sowie der geplanten Neubebauung vorsehen. Im Sinne der oben dargestellten, aus den Zentrenkonzepten 2010 und 2019 abgeleiteten Vorgaben sieht der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 1061 II solche entsprechenden Nutzungen vor.

In der der Empfehlung im EHZK 2019 zugrunde liegenden Untersuchung der Nahversorgungspotentiale (Acocella 2016) ist auch die Relation zwischen der geplanten Verkaufsfläche im neuen Nahversorgungszentrum und den bestehenden Verkaufsflächen in den Stadtteilen Wedau und Bissingheim geprüft und als nicht problematisch eingestuft worden. Die derzeitige Unterversorgung der beiden Stadtteile, auch im Vergleich mit den umgebenden Stadtteilen, stelle einen gewichtigen Grund für die Ansiedlung eines attraktiven Angebotsmixes im neuen Nahversorgungszentrum dar.

Damit sind die auf Ebene der Flächennutzungsplanung zu lösende Konflikte – namentlich die Auswirkungen der beabsichtigten Einzelhandelsentwicklung für die Gesamtstadt und für die Nachbarstädte – ausreichend behandelt und abgewogen. Der möglicherweise bestehende Konflikt in Form von Auswirkungen auf andere zentrale Versorgungsbereiche ist in einer für die Flächennutzungsplan-Ebene ausreichenden Art und Weise gelöst, denn auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung wäre aufgrund des Entwicklungsgebots (§ 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB) keine Festsetzung zulässig, die einen oder mehrere Betriebe zulässt, die nicht der Nahversorgung des benannten Gebiets Wedau / Bissingheim (einschließlich des Plangebiets) dienen. Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung sieht der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 1061 II genau solche Festsetzungen vor.

Darüber hinaus ist damit der Nachweis der Erfüllung des Ziels 6.5-2 des LEPs NRW „Standorte des großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen“ erbracht.

Die Darstellung des Sondergebiets „großflächiger Einzelhandel“ lässt Raum für

die weitere planerische Konkretisierung auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Eine weitere Konkretisierung der Zweckbestimmung des Sondergebiets ist auf der Ebene des Flächennutzungsplans nicht geboten, da eine solche Konkretisierung auf der Grundlage der konzeptionellen Entscheidungen im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg nicht möglich ist. Die konkrete planerische Entscheidung über die Ausschöpfung des ermittelten Ansiedlungspotentials und über die Ausgestaltung des Nahversorgungszentrums mit Betrieben und deren Sortimenten und Verkaufsflächen konnte und durfte die Stadt Duisburg auf die Ebene der verbindlichen Bauleitplanung verlagern.

Durch die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans können die Ziele des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts und der vorliegenden FNP-Änderung gewährleistet und weiter konkretisiert werden. Bereits durch die Zweckbestimmung eines Sondergebiets „großflächiger Einzelhandel“ mit einer Beschränkung Verkaufsfläche auf maximal 5.500 m² ist sichergestellt, dass das künftige Nahversorgungszentrum die gesetzlichen Anforderungen an einen zentralen Versorgungsbereich erfüllt:

- Überörtliche Versorgungsfunktion im Sinne der im Zentrenkonzept festgelegten Versorgungsfunktion eines Nahversorgungszentrums für die Stadtteile Wedau und Bissingheim: Das der Flächennutzungsplan-Änderung zu Grunde liegende Nutzungskonzept wurde hinsichtlich seiner Eignung zur Erfüllung der Versorgungsfunktion gutachterlich geprüft. Die konkreten Einzelhandelsnutzungen werden aus den FNP-Darstellungen entwickelt und im B-Plan festgesetzt.
- Integrierte Lage: Durch die der FNP-Änderung zu Grunde liegende städtebauliche Konzeption ist die siedlungsräumliche Anbindung an die umgebenden und neu geplanten Wohngebiete gewährleistet (Brücke über die Bahnlinie, Anbindung Fuß- und Radverkehr, ÖPNV-Anbindung mit Bus und Bahn)
- Städtebau: Im Bebauungsplan wird darüber hinaus wird eine städtebauliche Qualität durch Stellung der Baukörper, Geschossigkeit und Schaffung einer vorgelagerten Platzsituation gesichert.
- Ergänzende Dienstleistungsfunktionen: In den festgesetzten Sondergebieten sind ergänzende Dienstleistungsnutzungen sowie Gastronomie und Beherbergungsgewerbe vorgesehen.

5.5 Urbanes Gebiet

Innerhalb des Plangebiets ist, wie beschrieben, auch ein Urbanes Gebiet dargestellt, das unmittelbar an das Nahversorgungszentrum angrenzt. Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Dabei ist keine Gleichgewichtigkeit der Nutzungen erforderlich. Mit dem Urbanen Gebiet im Plangebiet soll explizit das Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten auf der ehemaligen Brachfläche gefördert werden, ohne dass die Wohnnutzung wesentlich gestört wird.

Beide Hauptnutzungsarten sollen das Gebiet städtebaulich prägen und den gemischten Gebietscharakter wahren. Auf der Ebene des Bebauungsplans soll eine kleinräumige Gliederung der Urbanen Gebiete vorgenommen werden, um der Nutzungsmischung konkreter Rechnung zu tragen. Es ist diesbezüglich auch vorgesehen, einzelhandelsbezogene Nutzungen in den Urbanen Gebieten in dem zugehörigen Bebauungsplan auszuschließen.

Das Urbane Gebiet ist in unmittelbarer Nähe zu dem Nahversorgungsstandort, dem eingeschränkten Gewerbegebiet, der großen Schulfläche sowie perspektivisch dem Bahnhofpunkt und unterschiedlich verdichteten Wohngebieten vorgesehen und ermöglicht eine höhere Flexibilität und Verdichtung der Nutzungen in integrierter Lage im Plangebiet. In Verbindung mit der Zweckbestimmung ist es demnach geeignet ein hinreichend städtebauliches Gewicht im Siedlungsgefüge zu entwickeln.

Die erstmalige Ausweisung eines neuen Baugebiets als Urbanes Gebiet ist grundsätzlich möglich. Die Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer hohen beabsichtigten Nutzungsmischung und die Zweckbestimmung entsprechen der planerischen Absicht der Stadt Duisburg im Plangebiet den Ansatz einer Stadt der kurzen Wege und eine hohe Nutzungsmischung in der Innenentwicklung zu fördern.

5.6 Eingeschränktes Gewerbegebiet

Südlich der Wedauer Brücke sind für das Plangebiet gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Da sich im westlich angrenzenden Dirschauer Weg schutzwürdige Wohnnutzungen befinden und in unmittelbarer Nähe zum Gewerbegebiet auch das Urbane Gebiet und das Sondergebiet für den großflächigen Einzelhandel geplant sind, sind zur Vermeidung von Immissionsschutz- und sonstigen Nutzungskonflikten gewerbliche Nutzungen nur eingeschränkt zulässig.

Es sollen nur das Wohnen nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe im eingeschränkten Gewerbegebiet vorgesehen werden. Damit wird der Störgrad in Anlehnung an die Baugebietskategorie eines Mischgebiets vorgesehen. Mit der Darstellung eines nutzungsbeschränkten Gewerbegebiets in der Flächennutzungsplan-Änderung wird damit die planerische Absicht der Stadt Duisburg zum Ausdruck gebracht störintensive Nutzungen für den Planbereich auszuschließen und ausschließlich Gewerbebetriebe zu ermöglichen, die eine grundsätzliche Verträglichkeit mit der schutzwürdigen Nutzung Wohnen bieten.

Durch diese Einschränkung des Gewerbegebiets auf der Ebene des Flächennutzungsplans wird dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG insoweit Rechnung getragen und die Lösung des Konflikts auf der Bebauungsplan-Ebene sachgerecht und Ebenen-spezifisch ermöglicht. Eine konkretisierende Feinsteuerung des Gewerbegebiets gem. § 1 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BauNVO ist auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung vorgesehen.

Die Zulässigkeit eines gewerblichen Bauvorhabens ist zudem im Rahmen des jeweiligen Baugenehmigungsverfahrens unter Berücksichtigung der konkreten Betriebseigenschaften zu prüfen.

Mit der eingeschränkten Festsetzung der Gewerbegebiete im Planungsbereich wird die Entwicklung von gewerbegebietstypischen Betrieben in der Stadt Duisburg zudem nicht begrenzt. Für die uneingeschränkte Entwicklung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben gem. § 8 Abs. 1 BauNVO bestehen auf Duisburger Stadtgebiet, auch im Duisburger Süden (z. B. im Bebauungsplan Nr. 500 A – Hochfeld – oder im Bebauungsplan Nr. 814 – Buchholz, Großbaum –), mehrere Gewerbegebiete, die keiner Einschränkung unterliegen.

5.7 Grün- und Freiflächen

Der hohe Anteil an Wasser-, Wald- und Grünflächen und die qualitätsvollen Stadträume prägen das südliche Duisburger Stadtgebiet und bilden den Rahmen für ein hochwertiges Freiraumkonzept, dass nach der Realisierung der städtebaulichen Planung ein Netz attraktiver Wegeverbindungen schafft.

Neue Freiraumelemente gliedern das Stadtquartier. Als in der Regel öffentliche Freizeit- und Erholungsräume werden sie überwiegend als Parkanlagen dargestellt und ermöglichen u. a. auch die Integration von Nutzungen wie Spielplätzen, auch um bestehende und zukünftig überplante Spielplätze zu ersetzen.

Weiterhin werden Grünflächen mit der Zweckbestimmung Kleingärten und Sportanlage dargestellt.

Zentrales Freiraumelement ist die Promenade am Masureensee, die das Seeufer säumt und als Wegeverbindung eine hohe Aufenthaltsqualität bieten wird.

In der Summe sind im Änderungsbereich rd. 19,6 ha Grünflächen dargestellt. In dieser Summe sind jedoch auch die Flächen für den östlichen Schallschutzwall enthalten, die aufgrund der hier vorgesehenen Ersatzhabitate für Zauneidechsen daher nur sehr eingeschränkt und ggf. punktuell in definierten Teilbereichen für die Allgemeinheit zugänglich sind.

5.8 Geplante Erschließung und Ruhender Verkehr

Für den Kfz-Verkehr erfolgt die Anbindung an das umliegende Straßennetz der überörtlichen bzw. örtlichen Hauptverkehrsstraßen vorrangig über die Wedauer Brücke bzw. den Knotenpunkt Masurenallee / Wedauer Straße.

Die innere Erschließung des Plangebiets sowie die Unterbringung des ruhenden Verkehrs, u.a. auch die Besucherverkehre, werden im Rahmen des parallel geführten Bebauungsplans konkretisiert.

Zugunsten einer mit dem städtebaulichen Konzept beabsichtigten gesteigerten Aufenthaltsqualität an der Uferpromenade werden die derzeit vorhandenen Großparkplätze an der Masurenallee, die in Verbindung mit der Erholungsfunktion des Gebiets stehen, entfallen. Hierzu ist anzumerken, dass südlich des Plangebietes größere öffentliche Parkplätze vorhanden sind. Die Promenade soll als Fuß- und Radweg ausgestaltet werden und soll somit allen Bürgern und Benutzergruppen einen großzügigen Zugang zum See bieten. Zur Vermeidung von Park-Suchverkehren zur Promenade werden hier keine zentralen Besucherstellplätze vorgesehen.

Besucherverkehre werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt und entsprechend Stellplätze im öffentlichen Raum vorgehalten.

5.9 Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bildet die östlich des Planungsraums verlaufende Bahntrasse. Statt der heutigen Regionalbahn 37 soll zukünftig die Ratinger Westbahn zwischen den Städten Duisburg, Ratingen und Düsseldorf reaktiviert und ausgebaut werden. Östlich des Standorts für die Grundschule ist deshalb auch der Bau eines neuen Bahnhofpunktes vorgesehen, der über eine neue Fußgängerbrücke an die Stadteile Wedau und Bissingheim angebunden wird. Eine weitere Fuß- und Radverkehrsbrücke ist weiter südlich vorgesehen. Über die geplante Haupteerschließung wird eine städtische Buslinie ins Plangebiet geführt.

5.10 Fuß- und Radverkehr

Durch attraktive, sichere und direkte Fuß- und Radverkehrswege sollen die Grundlagen geschaffen werden, dass die Bewohner einen großen Anteil der täglichen Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und/ oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurücklegen.

5.11 **Wassersensible Stadtentwicklung**

Die entwässerungstechnische Erschließung soll im qualifizierten Trennverfahren nach dem Leitgedanken der wassersensiblen Stadtentwicklung erfolgen.

Das Niederschlagswasser wird vorwiegend in dezentral über das Plangebiet verteilten, offenen Ableitungssystemen (befestigte Rinnen, begrünte Mulden) gesammelt, auf Wasserplätzen oder begrünten Mulden zwischengespeichert oder versickert sowie zu den angrenzenden Fließgewässern und Seen abgeleitet.

5.12 **Boden- und Qualitätsmanagementkonzept**

Aufgrund der Nutzungshistorie konnte nicht ausgeschlossen werden, dass es in der Vergangenheit der Projektentwicklungsfläche zu Bodenverunreinigungen gekommen ist. Im Rahmen mehrerer Bodenuntersuchungen (vgl. Kap. 9) wurden die Bodenbelastungen detailliert analysiert. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass auf dem Standort eine prägende Auffüllung vorhanden ist, die aufgrund ihrer Zusammensetzung, gemäß den bisherigen Untersuchungen umwelt- und abfalltechnisch relevante PAK- und Schwermetallbelastungen der Kategorien ≤ Z 2, Z 3 und Z 4 der LAGA-Richtlinie aufweist.

Deshalb wurden in den letzten Jahren umfangreiche, Bodenuntersuchungen durchgeführt, im Rahmen derer abschließend unterschiedlicher Kontaminationskategorien nach LAGA ermittelt wurden.

Bezüglich der Verfahrensweise zur Baufeldfreimachung und der anschließenden Bebauung der Projektentwicklungsfläche wurde ein Boden- und Qualitätsmanagementkonzept erstellt, welches die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach Umsetzung der Planung sicherstellt und die Grundlage für die Verwertung und / oder Entsorgung der anfallenden Aushubmassen bildet. Relevante Ergebnisse dieses Konzepts sind:

- Alle Eingriffe in den Boden werden gutachterlich begleitet. Das Boden- und Qualitätsmanagementkonzept wird kontinuierlich fortgeschrieben und ergänzt.
- Im Rahmen der Fortschreibung ist es vorgesehen, deren detaillierte Umsetzung für die einzelnen Teilbauabschnitte/Baufelder in Form von Teilkonzepten zu beschreiben und der Unteren Bodenschutzbehörde zur Prüfung vorzulegen.
- Durch den Gutachter werden die analytischen Nachweise erbracht und dokumentiert.
- Der Unteren Bodenschutzbehörde werden in regelmäßigen Abständen bzw. zu den einzelnen Teilbauabschnitten Zwischenberichte über die erfolgte gutachterliche Tätigkeit vorgelegt.
- Der Gutachter informiert die Vertreter der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Duisburg umgehend über evtl. auftretende Auffälligkeiten und / oder bei Verstößen gegen die Festlegungen im Boden-/ Qualitätsmanagementkonzept.

6 **Begründung der Planinhalte**

Derzeitige Flächennutzungsplandarstellung

Wie bereits unter Punkt 1.4 erwähnt, umfasst das Plangebiet die Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs. Das gesamte Areal ist im wirksamen Flächennutzungsplan als Flächen für Bahnanlagen, öffentliche Verkehrsfläche und Grünfläche mit den Zweckbestimmungen Dauerkleingärten, Großsparkplatz / Park-

and-Ride Platz und Sportanlage dargestellt. Ferner ist der Bereich zwischen dem Ostufer des Masureensees und der Bahnanlage als Landschaftsschutzgebiet und Verbandsgrünfläche gekennzeichnet.

Geplante Flächennutzungsplandarstellung

Entsprechend dem planerischen Entwicklungsgebot sollen die Darstellungen im Zuge der Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- geändert werden.

Die relevanten Änderungen betreffen hierbei vorwiegend die nachrichtlich übernommenen und gegenwärtig als Flächen für Bahnanlagen dargestellten Bereiche. Gemäß den planerischen Zielsetzungen werden diese zukünftig als Wohnbaufläche (W), Urbanes Gebiet (MU), nutzungsbeschränktes Gewerbegebiet (GEe), Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Großflächiger Einzelhandel VK max. 5.500 m²", Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Feuerwehr“ und „Schule“, Grünfläche mit den Zweckbestimmungen "Immissionsschutzwall bzw. -wand (ISW)", "Parkanlage", "Sportanlage" und „Kleingarten“ sowie im Bereich des zu renaturierenden Bruchgrabens als Wasserfläche dargestellt. Kleine Teilflächen der Flächen für Bahnanlagen werden beibehalten. Hierbei handelt es sich um die beiden geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücken über die Bahntrasse. Die Wedauer Straße wird als öffentliche Verkehrsfläche dargestellt.

Die Kennzeichnungen als Landschaftsschutzgebiet und Verbandsgrünfläche entfallen zukünftig.

7 Umweltbericht

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen eine Umweltprüfung für die Belange des Umweltschutzes durchzuführen. In der Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen für die Schutzgüter Mensch, Fläche, Boden, Wasser, Klima/Luft, Pflanzen und Tiere, Artenvielfalt, Landschaftsbild sowie Kultur- und Sachgüter ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet. Der Umweltbericht bildet den **Teil B** der Begründung.

7.1 Zusammenfassung Ergebnisse Umweltprüfung und -bericht

Zur Vermeidung der im Zuge der nachfolgenden Planungs- und Zulassungsverfahren zu erwartenden artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände wurde im Vorfeld ein „Konzept zur Durchführung von Rodungs- und Gleisrückbaumaßnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Umnutzung von entbehrlichen Bahnliegenschaften des ehemaligen Güterbahnhofs Duisburg-Wedau unter Berücksichtigung des besonderen Artenschutzes“ erstellt. Zudem wurden temporäre vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für Zauneidechsen außerhalb des Plangebiets geplant. Die Vermeidungs- und vorgezogenen temporären Ausgleichsmaßnahmen werden seit 2016 sukzessive umgesetzt. Dauerhafte Ersatzlebensräume werden zu einem späteren Zeitpunkt im Bereich des östlichen Schallschutzwalls angelegt. Mit der Gesamtheit der Maßnahmen ist eine artenschutzkonforme Konfliktlösung im Rahmen nachgelagerter Planungs- und Zulassungsverfahren möglich.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass durch die Änderung Nr. 7.46 -Süd- des Flächennutzungsplans keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch /menschliche Gesundheit, Tiere/Artenschutz, Boden/Fläche, Luft/Klima und Sachgüter verursacht werden.

8 Darstellung des Verfahrens

8.1 Verfahrensstand

Für die Änderung des Flächennutzungsplans Nr.7.46 -Süd- hat der Rat der Stadt am 13.03.2017 den Aufstellungsbeschluss gefasst.

Die von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind im Vorfeld der Erhebung und Prüfung der Umweltbelange am 20.12.2016 im Sinne von § 4 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 2 Abs. 4 BauGB mit dem Ziel, den Umfang und den Detaillierungsgrad für die Erhebung der Umweltbelange zu bestimmen, unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert worden.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand zugleich als Unterrichtung der Bürger*innen gemäß § 23 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NW) statt. Sie wurde am 01.12.2016 im Rahmen der öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung Süd durchgeführt. Die Bürger*innen wurden über Ziel und Zweck der Planung sowie über die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung unterrichtet und ihnen Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Über die Sitzung ist eine Niederschrift angefertigt worden.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 erfolgte in der Zeit vom 08.02.2018 bis 16.03.2018.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 25.07.2018 bis zum 14.09.2018.

Aufgrund einer nach der öffentlichen Auslegung erforderlichen Änderung der Darstellung der Großparkplätze wurde eine thematisch und zeitlich eingeschränkte erneute Offenlage gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erforderlich. Diese erneute öffentliche Auslegung wurde in der Zeit vom 26.11.2019 bis zum 13.12.2019 auf die Dauer von 18 Tagen durchgeführt.

8.2 Zusammenfassung der Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligungen

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange / Scoping

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der **Behörden** und **sonstigen Träger öffentlicher Belange** nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- folgende relevante Stellungnahmen / Anregungen vorgebracht und - soweit möglich - berücksichtigt. Sofern in einer Stellungnahme sowohl flächennutzungsplanrelevante als auch nicht flächennutzungsplanrelevante Hinweise oder Anregungen eingegangen sind, wurde die gesamte Stellungnahme im Abwägungsvorgang dokumentiert.

- Anregungen zur zukünftigen Schulentwicklung. Für eine bis vierzügige Grundschule sind mindestens 10.000 m² vorzuhalten.
- Anregung und Hinweise zum geplanten Nahversorgungszentrum / Einzelhandel, v. a. im Hinblick auf eine Auswirkungsanalyse, Begrenzung von Verkaufsflächen für die Nahversorgung, sowie der Flächenproduktivität
- Anregung hinsichtlich eines neuen Standortes für die freiwillige Feuerwehr im Bereich der nördlichen Zufahrt zum Plangebiet, Raum- und Flächenbedarf für ein Zug-Gerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr rd. 650

m², zudem rd. 1.100 m² Stellplatz- und Lagerflächen

- Anregungen zu klimatischen Themen, zusätzlicher Untersuchungsbedarf, u. a. Stadtklima, Luftleitbahnen, generell Minimierung negativer klimatischer Auswirkungen
- Anregungen zur Anbindung des Plangebiets, zum äußeren Erschließungskonzept sowie den neuen Knotenpunkten, Abstimmung Erschließungskonzept mit Landesbetrieb Straßen NRW
- Anregung zur Überarbeitung der schalltechnischen Voruntersuchung hinsichtlich der verkehrlichen und gewerblichen Einwirkungen sowie die planbedingten Einwirkungen auf die umgebenden Nutzungen, Hinweise zum Schienenverkehrslärm, Immissionsschutzbelange der Kleingartenanlagen beachten
- Anregung zur Beachtung vorhandener Wassertransportleitungen sowie sonstige Leitungen
- Hinweis auf innere Erschließung und erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Sportanlagen und -vereine, Errichtung Sporthalle, Vereine am östlichen Ufer des Masureensees einbeziehen
- Anregungen zum Anlagenschutz von Flugsicherungsanlagen
- Anregung zu bereits veräußerten Flächen außerhalb des Plangebiets. Diese sind nicht länger im FNP als Bahnanlagen darzustellen.
- Anregungen und Hinweise zur Abgrenzung des Plangebietes
- Anregungen zum eisenbahnrechtlichen Fachplanungsrecht
- Anregungen zu Denkmalthemen
- Anregungen zum Thema Hochwasser / Gewässer

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Seitens der **Öffentlichkeit** wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß 3 (1) BauGB folgende Anregungen vorgebracht, die einen Bezug zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- aufweisen. Soweit möglich, wurden diese im weiteren Verfahren berücksichtigt. Sofern in einer Stellungnahme sowohl flächennutzungsplanrelevante als auch nicht flächennutzungsplanrelevante Hinweise oder Anregungen eingegangen sind, wurde die gesamte Stellungnahme im Abwägungsvorgang dokumentiert.

- Anregungen zu den Auswirkungen des Verkehrs, den Durchgangsverkehr, Parken, sowie zur Anbindung des Plangebietes in Richtung Süden und der Verlängerung und dem Ausbau der Masurenallee in Richtung A 524
- Anregungen zum Lärmschutz in Bissingheim, auch hinsichtlich der Bedenken der Lärmbelastung der Anwohner an der A3 durch die neue Lärmschutzwand an der Bahnstrecke
- Anregungen zur Umsetzung der Ratinger Weststrecke, der Anzahl der geplanten Haltepunkte sowie der Lage des geplanten Haltepunktes
- Anregung zur Lage des Nahversorgungszentrums
- Anregungen zur Verkleinerung der Freizeitflächen
- Anregungen zum geplanten Öffentlichen Personennahverkehr

- Anregungen zur Abgrenzung des Plangebietes und der Planung von Fußwegeverbindungen
- Anregungen zur Lage und Darstellung der Sportanlagen auf den Grünflächen und zur Lage des Segelstegs

8.3 Zusammenfassung der Ergebnisse der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Beteiligung der **Behörden** und **sonstiger Träger öffentlicher Belange** gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 08.02.2018 bis 16.03.2018.

Im Rahmen dieser Beteiligung wurden zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- folgende Stellungnahmen / Anregungen vorgebracht und - soweit möglich - im weiteren Verfahren berücksichtigt. Sofern in einer Stellungnahme sowohl flächennutzungsplanrelevante als auch nicht flächennutzungsplanrelevante Hinweise oder Anregungen eingegangen sind, wurde die gesamte Stellungnahme im Abwägungsvorgang dokumentiert.

- Anregungen und Hinweise zur Abgrenzung des Plangebietes
- Anregung zu Richtfunkstrecken und Lage der Richtfunkstrecken (Koordinaten), Richtfunkstrecken sind von Bebauung freizuhalten, Positionierung von Baukränen ist mit Betreibern abzustimmen
- Anregung zu bereits veräußerten Flächen außerhalb des Plangebiets. Diese sind nicht länger im FNP als Bahnanlagen darzustellen. Angleichung zeichnerische Abweichungen zwischen FNP und B-Plan
- Anregung zur Darstellung der Grünflächen, zur Art der baulichen Nutzung (Sondergebiet) und zu den Grünflächen und der Gemeinbedarfsanlage
- Anregungen zum eisenbahnrechtlichen Fachplanungsrecht, Flächen sind bis Freistellung gemäß § 23 AEG Bahnanlagen
- Anregung und Hinweise zum geplanten Nahversorgungszentrum / Einzelhandel, Begrenzung von Verkaufsflächen für die Nahversorgung, Untersuchungsgebiet der Auswirkungsanalyse, dem Untersuchungsumfang sowie der Flächenproduktivität und Kaufkraftabflüssen
- Anregung zum Umgang mit dem Schutzgut Fläche und Boden, sowie der Erarbeitung eines Bodenmanagementkonzeptes
- Hinweise zum städtischen Einzelhandels- und Zentrenkonzept
- Anregungen zum Thema Verkehr, Verkehrsgrün und Flächen unterhalb der Wedauer Brücke, Verkehrsflächen, sowie zur äußeren und inneren Erschließung und zu den zugrunde gelegten Verkehrszahlen
- Anregungen zur Erschließung der Kleingartenanlage
- Anregungen zur Ausführungsplanung, bspw. Beleuchtung von Kreisverkehrsplätzen, Kostentragung und Baustellenkonzepten
- Anregungen zu den Brückenverbindungen
- Anregungen zu Denkmalthemen
- Anregung zum Anlagenschutz von Flugsicherungsanlagen
- Hinweise zur Seveso III Richtlinie, Bergbauthemen und Erdbebengefährdung

- Anregungen und Hinweise zum Thema Lärmschutz und Schallimmissionen sowie zur Berechnung von Bahnlärm, als auch zum Schallschutz der Kleingartenanlage, Sportanlagenlärm und den Auswirkungen der Planung des Lärmschutzwalls
- Hinweise zum Wohnumfeld / Freiraumversorgung / Erschütterungen / Licht / Gerüche und elektromagnetische sowie der Berücksichtigung von Wirkungsgefüge der abiotischen und biotischen Faktoren
- Hinweise zum Thema Hochwasser, Anregungen zum Thema Bruchgraben sowie zur abwassertechnischen Erschließung
- Hinweise und Anregungen zu Leitungstrassen sowie deren Schutzstreifen
- Hinweise zu den Inhalten im Umweltbericht, wie bspw. dem Luftreinhalteplan, als auch zu einzelnen Schutzgütern, wie bspw. Schutzgut Mensch oder Klima

8.4 Zusammenfassung der Ergebnisse der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 25.07.2018 bis zum 14.09.2018.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden seitens der **Behörden** und **sonstigen Träger öffentlicher Belange** folgende Stellungnahmen / Anregungen zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- vorgebracht und - soweit möglich - berücksichtigt. Sofern in einer Stellungnahme sowohl flächennutzungsplanrelevante als auch nicht flächennutzungsplanrelevante Hinweise oder Anregungen eingegangen sind, wurde die gesamte Stellungnahme im Abwägungsvorgang dokumentiert.

- Anregung zu Richtfunkstrecken und Lage der Richtfunkstrecken (Koordinaten), Richtfunkstrecken sind von hoher Bebauung freizuhalten, Positionierung von Baukränen ist mit Betreibern abzustimmen
- Anregung zu geologischen Themen, u. a. Baugrunduntersuchungen im Rahmen späterer Genehmigungsverfahren
- Anregung zu im FNP dargestellten Bahnflächen außerhalb des Änderungsbereichs. Diese sind nicht länger im FNP als Bahnanlagen darzustellen.
- Anregungen zum eisenbahnrechtlichen Fachplanungsrecht
- Anregung und Hinweise zum geplanten Nahversorgungszentrum / Einzelhandel, v. a. im Hinblick auf die Auswirkungenanalyse, Begrenzung von Verkaufsflächen für die Nahversorgung, Abgrenzung des Untersuchungsgebiets der Auswirkungenanalyse, dem Untersuchungsumfang sowie der Flächenproduktivität
- Anregungen zu hydrologischen Themen, u. a. Hinweis auf spätere Genehmigungsverfahren gemäß WHG, sowie zum Bruchgraben sowie zum Hochwasserschutz
- Anregung hinsichtlich des neuen Standorts für die freiwillige Feuerwehr
- Anregungen zu klimatischen Themen, zusätzlicher Untersuchungsbedarf, u. a. Stadtklima, Luftleitbahnen, generell Minimierung negativer klimatischer Auswirkungen

- Anregungen zur Anbindung des Plangebiets, zum äußeren Erschließungskonzept sowie den neuen Knotenpunkten, Abstimmung Erschließungskonzept mit Landesbetrieb Straßen NRW
- Anregung zur schalltechnischen Untersuchung hinsichtlich der verkehrlichen und gewerblichen Einwirkungen sowie die planbedingten Einwirkungen auf die umgebenden Nutzungen
- Anregungen zum Lärmschutzwall sowie zu den Kleingärten, dem Sportanlagenlärm und Verkehrslärm
- Anregung zur Beachtung vorhandener Wassertransportleitungen sowie sonstige Versorgungsleitungen und Leitungstrassen
- Hinweise auf innere und äußere Erschließung sowie Anregungen zur Erschließung und Erhöhung des Verkehrsaufkommens
- Anregungen zu der Gemeinbedarfsfläche
- Hinweise zum Luftreinhalteplan
- Anregungen zur Überarbeitung des Umweltberichtes

Seitens der **Öffentlichkeit** wurden im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB Anregungen zu folgenden Themen vorgebracht, die einen Bezug zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- aufweisen. Soweit möglich, wurden diese berücksichtigt. Sofern in einer Stellungnahme sowohl flächennutzungsplanrelevante als auch nicht flächennutzungsplanrelevante Hinweise oder Anregungen eingegangen sind, wurde die gesamte Stellungnahme im Abwägungsvorgang dokumentiert.

- Anregungen zur Verkehrsführung und dem Verkehrskonzept, sowie zu den Auswirkungen des Verkehrs und dem Durchgangsverkehr sowie zum Thema Parken, als auch den Verkehrsabläufen bei unerwarteten Ereignissen
- Anregungen zur Anbindung an die A 524
- Anregungen zur Anzahl der Haltepunkte der Ratinger Weststrecke und der Attraktivität des Nahverkehrs
- Anregungen zum Radwegenetz Richtung Innenstadt und zur Verbesserung des Radwegenetzes
- Anregungen zur Lage der Lärmschutzwand, zum Lärmschutz im Plangebiet allgemein und zum Lärmschutz im Ortsteil Bissingheim
- Anregung zum Thema Erhalt des ETuS Wedau
- Anregungen zur Verlagerung und der Größe des Bootshauses, Außenlager, Rangierflächen, zu den Tennisplätzen, Geräteschuppen und Versorgungsleitungen,
- Anregungen zu der verdichteten Bebauung und zur kompakten Bebauung
- Anregungen zur Privatisierung öffentlicher Flächen
- Anregungen zu klimatischen Auswirkungen sowie zur Temperaturerhöhung in den benachbarten Stadtteilen, Veränderung der Luftschneise und dem Thema Temperaturerhöhung

- Anregungen zu den Themen Fließrichtung, Oberflächenwasser, Abfluss sicherstellen, Schadstoffeintrag
- Anregungen zu Folgehaftungsfragen

8.5 **Zusammenfassung der Ergebnisse der erneuten öffentlichen Auslegung und erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 a (3) i. V. mit § 3 (2) und § 4 (2) BauGB**

Die erneute öffentliche Auslegung nach gemäß § 4 a (3) i. V. m. § 3 (2) und § 4 (2) BauGB erfolgte in der Zeit vom 26.11.2019 bis zum 13.12.2019.

Im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung wurden seitens der **Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange** folgende Stellungnahmen / Anregungen zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 7.46 -Süd- vorgebracht und - soweit möglich - berücksichtigt.

- Anregungen zu klimatischen Themen wie Stadtklima, Luftleitbahnen, generell Minimierung negativer klimatischer Auswirkungen
- Anregung zur schalltechnischen Untersuchung, hier zu neuer geplanter Brecheranlage südlich des Änderungsbereichs
- Anregung zur Beachtung vorhandener Wassertransportleitungen sowie sonstige Versorgungsleitungen und Leitungstrassen
- Anregungen zu vorhandenen Fluchtlinien- und Bebauungsplänen
- Anregungen zu den Anforderungen der Feuerwehr und Rettungsdienste

Seitens der **Öffentlichkeit** wurden im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung keine Anregungen vorgebracht.

9 **Gutachten**

Im Zusammenhang mit der vorbereitenden Bauleitplanung wurden folgende Gutachten und Unterlagen berücksichtigt:

- Bung AG, Niederlassung Köln, ESTW-ZU Duisburg-Wedau; Neubau Westumfahrung mit 4 Zugbildungsgleisen und Lokalabstellgleisen Strecke 2324: km 4,9 - 8,6; Köln, 12.2016
- simuPLAN, Klimaökologische Analyse für das Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Duisburg-Wedau, Dorsten, 20.07.2017
- simuPLAN, Ehemaliger Rangierbahnhof Duisburg-Wedau, Einfluss der Planung auf die lokale Kaltluft, Dorsten, 02.11.2017
- simuPlan, Ehemaliger Rangierbahnhof Duisburg-Wedau, Kurzstellungnahme Klimaökologische Bewertung von Einzelraumfeuerstätten mit Holz als Brennstoff, Dorsten, 12.01.2018
- simuPLAN, Kurzstellungnahme zu Anmerkungen und Kritikpunkten im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB, Dorsten, 23.01.2019
- LANDPLUS Standort 8101 Duisburg-Wedau, Ergänzende Bodenuntersuchungen Projektentwicklungsfläche südlich der Wedauer Brücke, 28.10.2016
- LANDPLUS 2017: Standort 8101 Duisburg-Wedau, Bericht zur umwelt-

und abfalltechnischen Verifizierung der Südfläche mittels Schürfproben, 22.06.2017

- Landplus 2019: 6-Seen-Wedau Projektentwicklungsflächen südlich der Wedauer Brücke Boden-/Qualitätsmanagementkonzept, Essen, 29.01.2019
- Uventus, Geplante Umnutzung von entbehrlichen Bahnliegenschaften des ehemaligen Güterbahnhofs Duisburg-Wedau - Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag -, Oktober 2017
- Uventus, Temporäre vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für Zau-neidechsen im Zusammenhang mit der geplanten Umnutzung von entbehrlichen Bahnliegenschaften des ehemaligen Güterbahnhofs Duisburg-Wedau, Februar 2017
- Uventus, Konzept zur Durchführung von Rodungs- und Gleisrückbau-maßnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Umnutzung von entbehrlichen Bahnliegenschaften des ehemaligen Güterbahnhofs Duisburg-Wedau unter Berücksichtigung des besonderen Artenschutzes, November 2015
- blanke ambrosius - Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Verkehrsuntersuchung Projekt Duisburg-Wedau, Bochum, 12.04.2017
- Ingenieurbüro R. Beck Entwässerungsstudie Duisburg-Wedau, Wuppertal, 2017
- ACCON Köln GmbH, Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1061 II -Wedau- in Duisburg-Wedau, Köln, 18.04.2018
- Stadt + Handel, Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg, Duisburg, 2010
- Dr. Accocella Stadt- und Regionalentwicklung, Untersuchung der Nahversorgungspotenziale für ein Nahversorgungszentrum für die Duisburger Stadtteile Wedau und Bissingheim, Nürnberg, 18.08.2016
- Dr. Accocella Stadt- und Regionalentwicklung, Verträglichkeitsuntersuchung zur geplanten Entwicklung eines Nahversorgungszentrums in Duisburg-Wedau, Nürnberg, 20.04.2018
- Dr. Acocella Stadt- und Regionalentwicklung, Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg, Fortschreibung 2019, Dortmund / Lörrach, 2019

~~10 Anhang~~

~~„Duisburger Sortimentsliste“ gemäß Ratsbeschluss vom 06.12.2010~~

Diese Begründung mit Umweltbericht gehört zur Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 7.46-Süd-.

Die Aufstellungsvermerke auf dem Plan gelten auch für diese Begründung.

Die Übernahme der Absichtsbegründung als Entscheidungsbegründung im Sinne des § 5 (5) Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 30.01.2020 vom Rat der Stadt beschlossen.

Diese Begründung wurde auf Grund der Genehmigungsverfügung gem. § 6 BauGB vom 24.03.2020 Aktenzeichen: 35.02.01.01-02DU-7.46n-1749 der Bezirksregierung Düsseldorf entsprechend der Auflage, die als Anlage beigefügte „Duisburger Sortimentsliste gemäß Ratsbeschluss vom 06.12.2010“ aus der Begründung herauszunehmen, redaktionell geändert.

Duisburg, den 03.04.2020

Der Oberbürgermeister

Im Auftrag

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'T' followed by a long horizontal stroke.

Trappmann

