

Begründung

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 674 - Beeck - für den Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Straße, Prinz-Friedrich-Karl-Straße, Bruckhauser Straße und Windmühlenstraße

DREB0224.L01/A61/TA6100

+ 0429.K01/A61/TA6100

1. Ziel und Zweck der Planung

2. Vorgaben und Bindungen

3. Derzeitiges Planungsrecht

4. Bürgerbeteiligung

Auswertung der Bürgerbeteiligung

5. Zieldefinition

Situationsbeschreibung

Allgemeines

Verkehrsuntersuchung

Verkehrsplanung/Immissionssituation

Planungsrechtliche Festsetzung

6. Alternativen

7. Sozialplan

8. Altablagerungen/Altstandorte

9. Ver- und Entsorgung

10. Landschaftspflegerische Aussagen

11. Kosten

1. Ziel und Zweck der Planung

Der im Plangebiet gelegene Brauereibetrieb beabsichtigt als betriebssichernde Maßnahme die logistischen Funktionen an seinem Beecker Standort auszubauen und zu optimieren. Dabei soll die Windmühlenstraße zwischen den Brauereibetriebsteilen von der Friedrich-Ebert-Straße bis zur Bruckhauser Straße aufgegeben und in das Betriebsgelände einbezogen werden.

2. Vorgaben und Bindungen

Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan wurde aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg entwickelt. Die im Planbereich vorgesehenen Festsetzungen entsprechen den Darstellungen des Flächennutzungsplanes (Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 3.19 - Beeck -).

3. Derzeitiges Planungsrecht

Der angesprochene Bereich liegt in dem seit dem 20.10.1980 rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 674 - Beeck -. In diesem Plan sind die Prinz-Friedrich-Karl-Straße und die Windmühlenstraße als Straßenverkehrsfläche und das Gelände zwischen diesen beiden Straßen als nutzungsbeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt. Südlich der Prinz-Friedrich-Karl-Straße ist ein 4,0 m breiter Streifen und westlich der Bruckhauser Straße der Gesamtbereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen des nutzungsbeschränkten Gewerbegebietes als von der Bebauung freizuhaltende Schutzfläche - Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern - ausgewiesen.

4. Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Bürger an dem Entwurf zur 1. Änderung des Bebauungsplanes gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) - zugleich als Unterrichtung der Einwohner gemäß § 23 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen - wurde am 21.04.1997 durchgeführt. Etwa 60 Bürger nahmen an der Anhörung teil. Über die Bürgerbeteiligung ist eine

Niederschrift gefertigt und der Begründung als Anlage beigefügt worden.

Auswertung der Bürgerbeteiligung

Zu den in der Bürgerbeteiligung geäußerten Wünschen und Vorstellungen sowie gestellten Fragen

- a) eine Straßenbahnhaltestelle in Höhe der Prinz-Friedrich-Karl-Straße einzurichten
- b) den Schwerlastverkehr aus Beeck herauszunehmen
- c) warum die Prinz-Friedrich-Karl-Straße als Tempo-30-Zone aufgegeben werde
- d) wie es mit Parkmöglichkeiten auf der Gotenstraße aussehe
- e) ob bei dem geplanten Straßenumbau ein Radweg vorgesehen sei
- f) den Verkehr von der Bundesautobahn A 42/Abfahrt Beeck von und nach Meiderich über die Friedrich-Ebert-Straße durch das Industriegebiet Laarer/Mühlenfelder/Stahl- und Horststraße zu leiten
- g) Bruckhauser und Prinz-Friedrich-Karl-Straße als Anwohnerstraßen und verkehrsberuhigte Zone zu belassen
- h) einen neuen Straßenzug ohne Veränderung der jetzigen Bruckhauser und Prinz-Friedrich-Karl-Straße bis Gotenstraße auf dem Brauereigelände anzulegen

wird wie folgt Stellung genommen:

Zu a)

Eine zusätzliche Straßenbahnhaltestelle wird als nicht erforderlich angesehen. Ob eine Verlegung der Haltestelle Brauerei sinnvoll ist, wird un-

abhängig vom Bebauungsplan-Verfahren durch den Verkehrsbetrieb unter betriebswirtschaftlichen Aspekten untersucht.

Zu b)

Eine Problematik hinsichtlich des durchfahrenden Schwerlastverkehrs wird in Beeck nicht gesehen.

Zu c)

Die Prinz-Friedrich-Karl-Straße wird aufgrund der örtlichen Gegebenheit zwischen Friedrich-Ebert- und Gotenstraße als Hauptverkehrsstraße in das Tempo-50-Netz einbezogen. Durch die Änderung der Straßenplanung aufgrund der Vorstellungen aus der Bürgerschaft verbleibt der Bereich der Prinz-Friedrich-Karl-Straße zwischen Goten- und Bruckhauser Straße und der Teil der Bruckhauser Straße zwischen Windmühlen- und Prinz-Friedrich-Karl-Straße innerhalb der bestehenden Tempo-30-Zone.

Zu d)

Veränderungen in der Gotenstraße sind nicht vorgesehen.

Zu e)

Der neue Straßenzug Prinz-Friedrich-Karl-/Bruckhauser/Windmühlenstraße erhält aufgrund der Belastung von unter 5.000 Kfz je Tag im Querschnitt keine Radwege.

Zu f)

Verkehrslenkende Maßnahmen werden nicht im Bebauungsplanverfahren festgesetzt, sondern als Verwaltungshandeln zur Gefahrenabwehr vollzogen. Der neue Straßenzug ist die kürzeste Verbindung zwischen Beeck und Meiderich; insofern ist eine Umleitung des Verkehrs über Laar nicht vorgesehen. Verkehr von der Bundesautobahn A 42 nach

Meiderich fährt sinnvoll über die Anschlußstellen an der A 59 (Meiderich bzw. Ruhrort) nach Meiderich.

Zu g)

Der östliche Abschnitt der Prinz-Friedrich-Karl-Straße und der nördliche Abschnitt der Bruckhäuser Straße erhalten die Funktion von Anliegerstraßen in der Tempo-30-Zone.

Zu h)

Entsprechend den Vorstellungen aus der Bürgerschaft wurde eine neue Verkehrsführung entwickelt. Hierbei wird der Durchgangsverkehr weitestgehend über parallele Straßen zur Prinz-Friedrich-Karl- und Bruckhauser Straße und damit von der Wohnbebauung abgerückt geführt. Durch diese verbesserte Verkehrsführung werden die Lärmmissionen erheblich reduziert.

5. Zieldefinition

Situationsbeschreibung

Das Plangebiet liegt im nördlichen Bereich der Stadt Duisburg im Stadtbezirk Meiderich/Beeck, Ortsteil Beeck. Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 674 - Beeck - wird begrenzt im Westen durch die Bebauung an der Weststraße, im Norden durch die Pothmannstraße, Prinz-Friedrich-Karl-Straße und Windmühlenstraße, im Osten durch die Bruckhauser Straße, Neanderstraße und Andreas-Hofer-Straße sowie im Süden durch die Bebauung an der Franken- und Hopfenstraße und die Herzogstraße. Der Änderungsbereich umfaßt das Gebiet Prinz-Friedrich-Karl-Straße, Bruckhauser Straße, Windmühlenstraße und Friedrich-Ebert-Straße.

Allgemeines

Die Windmühlenstraße teilt das Brauereigelände in zwei Betriebshälften. Dadurch entstehen erhebliche Standortnachteile für den Brauereibetrieb. Um den Standort Duisburg-Beeck auch langfristig zu sichern, ist die Einbeziehung der Windmühlenstraße in das Brauereigelände als unabdingbar zu erachten.

Die Notwendigkeit der Einbeziehung der Windmühlenstraße in das Betriebsgelände der Brauerei wird wie folgt begründet:

- Schaffung von zusätzlichen Stapelflächen für Leergut, das saisonbedingt auf dem Brauereigelände zwischengelagert werden muß.
- Optimierung der innerbetrieblichen Verkehrslenkung. Die Trennung der Logistikflächen des Brauereibetriebes durch die Windmühlenstraße behindert erheblich in den innerbetrieblichen Abläufen.
- Erhebliche Verbesserung der Zu- und Abführung des Fahrzeugverkehrs - vor allem des Schwerlastverkehrs - auf und vom Betriebsgelände.
- Erweiterung und Neustrukturierung der LKW-Warte- und Verladezonen auf dem Brauereigelände.
- Vermeidung des Kreuzungsverkehrs der Stapler und der aus der Wartezone in den Verladebereich fahrenden Kunden-LKW mit Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr auf der Windmühlenstraße.

Verkehrsuntersuchung

Die Windmühlenstraße in Duisburg-Beeck bildet in Verlängerung der Neander- und Helmholtzstraße einen Teil der Hauptverkehrsstraße zwischen den Stadtteilen Beeck und Meiderich. Der Straßenzug ist Bestandteil des Vorbehaltsnetzes und Linienweg der Buslinie 909 der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG. Die Windmühlenstraße ist im Westen

über die Friedrich-Ebert-Straße mit der Anschlußstelle Duisburg-Beeck der Bundesautobahn A 42 an das überregionale Straßennetz angebunden. Im Streckenabschnitt zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der Bruckhauser Straße teilt sie das Gelände der Brauerei in zwei Betriebshälften. Durch die Zweiteilung der Produktionsstätten fallen bei allen Liefer- und Ladevorgängen zusätzliche Rangiervorgänge zwischen dem nördlichen und dem südlichen Werksteil an. Auf der Windmühlenstraße kommt es deshalb zu gegenseitigen Behinderungen zwischen dem Durchgangsverkehr und dem querenden Werksverkehr. Außerdem besteht im Bereich der Werkszufahrten durch den wechselnden Werksverkehr eine Gefährdung der Fußgänger auf den Gehwegen entlang der Windmühlenstraße. Dieser Gefahrenquelle kommt hier durch die Nähe zu verschiedenen Schulen bzw. Kindertagesstätten eine besondere Bedeutung zu. Für eine langfristige Standortsicherung ihrer Produktionsstätte in Duisburg-Beeck möchte die Brauerei den Abschnitt der Windmühlenstraße zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der Bruckhauser Straße in ihr Werksgelände einbeziehen. Diese Maßnahme würde die trennende Wirkung zwischen den nördlich und südlich gelegenen Werksteilen aufheben und die Möglichkeit ergeben, logistische Funktionen am Beecker Standort auszubauen und Werksabläufe zu optimieren. Gleichzeitig werden die gegenseitigen Gefährdungen und Behinderungen zwischen dem Werksverkehr und dem Individualverkehr vermieden und die Gefährdungspotentiale für den Fußgängerverkehr abgebaut.

Die Aufgabe der Windmühlenstraße erfordert die Verlagerung des Verkehrs. Ob andere Straßen den verlegten Verkehr aufnehmen können, mußte in einer Verkehrsuntersuchung geprüft werden.

Ziel der Verkehrsuntersuchung war, in dem von der Planung betroffenen Gebiet die vorhandene Verkehrssituation zu erfassen und die Auswirkungen der geplanten Verkehrsverlagerung, wie etwa die Steigerung der Lärmemissionen und den erhöhten Platzbedarf, zu untersuchen. Zu diesem Zweck wurde in einem ersten Arbeitsschritt das vorhandene Verkehrsaufkommen getrennt nach Verkehrsarten erhoben. Mit den in der Zählung gewonnenen Grunddaten konnte die Verkehrsbelastung einer Umleitungsstrecke nach Sperrung der Windmühlenstraße prognostiziert werden. In einem zweiten Arbeitsschritt konnten die

Lärmemissionen für die Bestands- und die Prognosebelastung ermittelt und einander gegenübergestellt werden. Für die mögliche Umleitungsstrecke wurde ein städtebaulich verträglicher Entwurf erarbeitet, der die negativen Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs minimiert und die Ansprüche an die Aufenthalts- und Wohnqualität sowie das Parkraumangebot berücksichtigt.

Neben der Umlegung der Hauptverkehrsstraße auf den Straßenzug Prinz-Friedrich-Karl-Straße/Bruckhauser Straße/Windmühlenstraße wurden auch stadtteilbezogene und großräumige andere Lösungen erwogen. Diese Lösungen wurden als ungünstiger erachtet und deshalb nicht weiter verfolgt. Die präferierte Lösung wurde im Planungsprozeß optimiert, um die negativen Auswirkungen zu minimieren.

In dem in der Bürgerbeteiligung vorgestellten Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes verlief die neue Hauptverkehrsstraße über den vorhandenen Straßenzug Bruckhauser/Prinz-Friedrich-Karl-Straße, wobei auf der Südseite der Prinz-Friedrich-Karl-Straße östlich der Gothenstraße zusätzlich eine parallele Einbahnstraße vorgesehen war. Aufgrund der Wünsche und Vorstellungen aus der Bürgerschaft wurde die Verkehrsführung geändert. Hierbei wird der Durchgangsverkehr weitestgehend über parallele Straßen zur Prinz-Friedrich-Karl- und Bruckhauser Straße und damit von der Wohnbebauung abgerückt geführt.

Die Verkehrszählung wurde an einem repräsentativen Wochentag (Dienstag), außerhalb der Schulferien oder sonstiger Einflüsse die das Ergebnis beeinträchtigen könnten wie etwa Feiertage o. ä., durchgeführt. Um die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) und vor allem die gewerblichen Verkehre zu erfassen sowie Informationen über die zeitliche Verteilung zu erhalten, wurde die Erhebung als 24-Stunden-Zählung durchgeführt. Sie begann am Dienstag, den 03. September 1996 um 6.00 Uhr und endete am Mittwoch, den 04. September 1996 um 6.00 Uhr.

In dem Untersuchungsgebiet wurden an den folgenden Knotenpunkten der motorisierte Verkehr (MV) getrennt nach Verkehrsmitteln richtungsscharf erfaßt:

- Friedrich-Ebert-Straße/Windmühlenstraße
- Friedrich-Ebert-Straße/Prinz-Friedrich-Karl-Straße
- Prinz-Friedrich-Karl-Straße/Bruckhauser Straße
- Windmühlenstraße/Bruckhauser Straße
- Windmühlenstraße/Werkszufahrten Brauerei

Die Zählraten wurden mit dem Verkehrs-Simulations-System (VSS) Harloff-Hensel Stadtplanung GmbH, Aachen, ausgewertet.

Die Ergebnisse wurden für die Stundengruppen

- | | | | | |
|------------------|-----|-----------|-----|-----------|
| - Tag | von | 6.00 Uhr | bis | 22.00 Uhr |
| - Nacht | von | 22.00 Uhr | bis | 6.00 Uhr |
| - Spitzenstunden | von | 15.00 Uhr | bis | 19.00 Uhr |

für alle Abbiegeströme getrennt nach Verkehrsmitteln (Zweirad/PKW/LKW/Lastzug) in Knotenstromtabellen dokumentiert. Außerdem wurden die Ergebnisse für die Stundengruppen Tag, Nacht und den täglichen Gesamtverkehr (DTV) mittels Netzstromplänen und für die Spitzenstunden als einzelne Knotenstrompläne graphisch aufbereitet. Die Angabe der Verkehrsstärken erfolgte bei den Stromplänen jeweils in der Einheit Kraftfahrzeug (Kfz).

Die Umlegung der Verkehrsströme für den Prognose-Fall nach der Sperrung der Windmühlenstraße wurde für die Stundengruppen Tag und Nacht getrennt durchgeführt. Von dem Gesamtverkehr auf der Windmühlenstraße wurden die Fahrten abgezogen, welche durch den Quell- und Zielverkehr der Brauerei hervorgerufen werden. Der damit isolierte Durchgangsverkehr wurde unter Berücksichtigung der lokalisierten Abbiegerichtungen mit dem vorhandenen Verkehrsaufkommen auf dem Straßenzug Bruckhauser Straße/Prinz-Friedrich-Karl-Straße überlagert. Anhand der Grunddaten sind auch für den Prognose-Fall die prozentualen Anteile des LKW-Verkehrs an den Querschnittsbelastungen der einzelnen Streckenabschnitte ermittelt worden. Erfahrungen mit anderen Maßnahmen haben gezeigt, daß Umleitungen nicht von allen Verkehrsteilneh-

mern angenommen werden und deshalb großräumige Verlagerungseffekte auftreten. Eine damit verbundene Reduzierung der Verkehrsbelastung wurde bei der Umlegung dennoch nicht berücksichtigt, so daß die prognostizierten Belastungszahlen den ungünstigsten Fall beschreiben.

Für die im Bereich der Umleitungsstrecke liegenden Wohnhäuser Prinz-Friedrich-Karl-Straße 3 bis 27 und Bruckhauser Straße 28 bis 40 wurden lärmtechnische Untersuchungen durchgeführt. Die Berechnungen des Straßenverkehrslärms erfolgten auf der Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) unter Einbeziehung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Als Emittenten sind im Ist-Fall die Querschnittsbelastungen der Bestands-Zählung und im Prognose-Fall die durch die Umlegung ermittelten Querschnittsbelastungen mit den jeweiligen LKW-Anteilen berücksichtigt worden. Die Ermittlung der Emissions- und Beurteilungspegel wird mit dem EDV-Programm Schallplan des Ingenieurbüros Braunstein/Berndt ausgeführt. Dieses wird durch nachvollziehbare EDV-Ausdrucke von den Emissionen L_{mE25} Berechnungsergebnissen und Pegeldifferenzen dokumentiert. Für Immissionsorte, die sich im Einwirkungsbereich von Verkehrssignalanlagen befinden, werden gemäß RLS-90 Zuschläge für die erhöhte Störwirkung angesetzt.

Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte (außen) für Lärmvorsorge bei dem Vorliegen einer wesentlichen Änderung betragen nach der 16. BImSchV in

	T a g	N a c h t
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsied- lungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)

- | | | |
|---|----------------|----------------|
| 3. in Kerngebieten, Dorf-
gebieten und Mischgebieten | 64 Dezibel (A) | 54 Dezibel (A) |
| 4. in Gewerbegebieten | 69 Dezibel (A) | 59 Dezibel (A) |

Grundsätzlich wird versucht, bei der Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte die anspruchsberechtigten Räume (Wohn- und Schlafräume, Kinderzimmer, Arbeitsräume) durch passive Maßnahmen (Schallschutzfenster) zu schützen und so den zulässigen Innenraumpegel zu erzielen. In Untersuchungen von Klosterkötter wurden die zulässigen Innenraumpegel für den Tag mit 40 dB(A) (Keine Störung der verbalen Kommunikation bei leisem Sprechen) und für die Nacht mit 30 dB(A) (schlafgünstiger Bereich) ermittelt. Diese Innenpegel entsprechen den Anhaltswerten für Innenpegel der VDI-Richtlinie 2719 - Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen - .

Die Zählergebnisse konnten anhand einer vorhandenen Spitzenstunden-Zählung an dem Knoten Friedrich-Ebert-Straße/Windmühlenstraße aus dem Jahr 1993 auf ihre Plausibilität geprüft werden. Auf der Friedrich-Ebert-Straße wurde in den Vergleichsstunden zwischen 15.00 und 19.00 Uhr keine signifikante Änderung des Verkehrsaufkommens gegenüber 1993 festgestellt. Dies entspricht den Ergebnissen der Riegelzählungen, welche die Stadt Duisburg in zweijährigem Turnus auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen durchführt. Auf der Prinz-Friedrich-Karl-Straße beträgt der DTV-Wert zur Zeit rund 900 Kfz/Tag (= 24 Stunden). In dem betrachteten Abschnitt der Bruckhauser Straße liegt die derzeitige Querschnittsbelastung bei rund 1.700 Kfz/Tag. Auf der Friedrich-Ebert-Straße wurde nördlich der Einmündung Windmühlenstraße eine Querschnittsbelastung (DTV-Wert) von rund 14.000 Kfz/Tag ermittelt. Südlich der Windmühlenstraße nimmt die Verkehrsbelastung auf knapp 12.000 Kfz/Tag ab. Die starken Abbiegeströme aus der Friedrich-Ebert-Straße belasten die Windmühlenstraße auf dem westlichen Streckenabschnitt bis zu der Zufahrt auf das Gelände der Brauerei mit ca. 4.000 Kfz/Tag. Hier beträgt der LKW-Anteil am Gesamtverkehr in den Tag- und Nachtstunden über 9 %. Östlich der Werkszufahrt weist die Windmühlenstraße eine geringere Verkehrsbelastung von knapp 3.400

Kfz/Tag auf und der LKW-Anteil beträgt in den Tag- und Nachtstunden nur ca. 3 %. Der Quell- und Zielverkehr des Brauereibetriebes entspricht der Differenz der beiden vorgenannten DTV-Werte in Höhe von 600 Kfz.

Auch die Ergebnisse der Zählung an den Werkszufahrten belegen, daß die Andienung der Brauerei nahezu vollständig von der Friedrich-Ebert-Straße aus über den westlichen Abschnitt der Windmühlenstraße erfolgt.

Die Bebauung nördlich der Prinz-Friedrich-Karl-Straße ist von der Friedrich-Ebert-Straße bis Haus Nr. 5 im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 674 - Beeck - teils als Mischgebiet und teils als Fläche für Gemeinschaftsanlagen - Stellplätze für den Brauereibetrieb -, bis westlich Gotenstraße im rechtsverbindlichen Bebauungsplan 1. Änderung zum Durchführungsplan Nr. 197 als Mischgebiet sowie im Eckbereich Prinz-Friedrich-Karl-/Bruckhauser Straße im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 594 - Beeck - als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die übrige Bebauung nördlich der Prinz-Friedrich-Karl-Straße ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg als Mischgebiet dargestellt. Die östlich der Bruckhauser Straße gelegene Bebauung ist im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 594 - Beeck - als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.

Mit einer Bestandsbelastung von rund 1.700 Kfz/Tag und LKW-Anteilen von 1,8 % am Tag und 1,7 % in der Nacht werden an der Bruckhauser Straße die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete auch derzeit schon überschritten. Die errechneten Immissionspegel (außen) betragen hier bis zu 61 dB(A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht. Mit einer Bestandsbelastung von rund 900 Kfz/Tag und LKW-Anteilen von 1,5 % am Tag und 1,0 % in der Nacht werden in der Prinz-Friedrich-Karl-Straße Immissionspegel (außen) von bis zu 58 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht erreicht. Die Grenzwerte für die Immissionspegel Mischgebiete von 64 dB(A) bzw. 54 dB(A) (Tag bzw. Nacht) sind damit eingehalten. Bei einer Betrachtung als Wohngebiet liegt hier bereits mit der derzeitigen Belastung eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für die Nacht vor.

Auf dem betrachteten Abschnitt der Windmühlenstraße sind zu beiden Seiten rund 64 Parkplätze auf Längs- bzw. Senkrechtparkstreifen angeordnet. Diese Parkplätze werden in den frühen Morgenstunden (5.00 - 6.00 Uhr) zum Schichtbeginn bei der Brauerei belegt. Sie bleiben bis zum Schichtwechsel um 14.00 Uhr komplett besetzt. Nach 14.00 Uhr leeren sich die Parkflächen zunehmend. Die frei werdenden Plätze werden nur noch in geringem Umfang von Kunden der naheliegenden Geschäfte oder Anwohnern genutzt. Ab 19.00 Uhr ist der größte Teil der vorhandenen Parkplätze nicht mehr belegt.

In dem öffentlichen Straßenraum des Straßenzugs Prinz-Friedrich-Karl-Straße/Bruckhauser Straße steht am Fahrbahnrand Platz für rund 45 geparkte PKW zur Verfügung. Diese Plätze sind während der Tagesstunden (8.00 - 16.00 Uhr) weitgehend belegt. In den frühen Abendstunden werden die Plätze durch die Anwohner komplett besetzt. Der Parkdruck nimmt bis ca. 19.00 Uhr so weit zu, daß auch der als Parkverbotszone ausgewiesene südliche Fahrbahnrand der Prinz-Friedrich-Karl-Straße belegt wird. In den Nachtstunden finden keine wesentlichen Veränderungen der Parksituation statt.

Nach der Sperrung der Windmühlenstraße auf Höhe der Bruckhauser Straße wird auf dem einzuziehenden Abschnitt der Windmühlenstraße nur noch der durch den Brauereibetrieb hervorgerufene Quell- und Zielverkehr in Höhe von ca. 600 Kfz/Tag verkehren. Auch der Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße zwischen der Prinz-Friedrich-Karl-Straße und der Windmühlenstraße wird entlastet. Hier wird sich ein Verkehrsaufkommen von ca. 12.400 Kfz/Tag einstellen. Nach der Umlegung des Durchgangsverkehrs von der Windmühlenstraße auf den Straßenzug Bruckhauser Straße/Prinz-Friedrich-Karl-Straße werden dort Querschnittsbelastungen von ca. 4.500 Kfz/Tag bzw. 4.300 Kfz/Tag erwartet. Für die beiden Straßenabschnitte bedeutet das eine Vervielfachung des Verkehrsaufkommens mit entsprechend erhöhten LKW-Anteilen.

Mit der prognostizierten Querschnittsbelastung von ca. 4.500 Kfz/Tag und LKW-Anteilen von 2,45 % am Tag und 2,61 % in der Nacht wird in dem Wohngebiet an der Bruckhauser Straße die Lärmbelastung deutlich steigen. Unter den gleichen Randbedingungen wie im Istzustand (keine

Veränderungen an dem Fahrweg, der zulässigen Geschwindigkeit o. ä.) werden sich Immissionspegel von bis zu 65,6 dB(A) am Tag und 58,9 dB(A) in der Nacht einstellen. Durch die prognostizierte Steigerung der Belastung auf rund 4.300 Kfz/Tag und LKW-Anteilen von 2,76 % am Tag und 1,72 % in der Nacht werden in der Prinz-Friedrich-Karl-Straße die Immissionspegel um 6 bis 7 dB(A) steigen. Mit dem o. g. Szenario würden hier Immissionspegel (außen) von bis zu 65,3 dB(A) am Tag und 58,4 dB(A) in der Nacht erreicht. Ohne eine bauliche Änderung an dem Straßenzug Prinz-Friedrich-Karl-Straße/Bruckhauser Straße würden damit für die gesamte angrenzende Bebauung die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete überschritten.

Nach der Sperrung der Windmühlenstraße für den öffentlichen Verkehr können die dort anliegenden Parkplätze nur noch von den Mitarbeitern der Brauerei genutzt werden. Diese Einschränkung wird jedoch nicht zu einer nennenswerten Zunahme des Parkdrucks in den angrenzenden Wohnstraßen führen. Die Anwohner nehmen das Parkraumangebot auf der Windmühlenstraße zur Zeit nur in geringem Umfang an. Sie bevorzugen den Parkplatz vor der Haustür. Durch das steigende Verkehrsaufkommen auf dem Straßenzug Prinz-Friedrich-Karl-Straße/ Bruckhauser Straße besteht dort die Notwendigkeit, eine Fahrbahnbreite von 6,50 m für den fließenden Verkehr frei zu halten. Das einhüftige Parken am Fahrbahnrand wäre bei der jetzigen Querschnittsaufteilung nicht mehr möglich. Damit würden nahezu alle vorhandenen Parkmöglichkeiten in diesem Bereich entfallen. Ohne einen Ausbau des Straßenzuges ist es nicht möglich, den dringend erforderlichen Parkraum im Nahbereich der Wohnbebauung zu erhalten.

Verkehrsplanung/Immissionssituation

Der Straßenzug Bruckhauser Straße/Prinz-Friedrich-Karl-Straße soll die Verkehrsbelastung aus der Windmühlenstraße aufnehmen. Er muß damit die Funktionen einer Verbindungsstraße übernehmen, ohne daß die vorhandenen Nutzungsansprüche (Wohnen, Aufenthalt) beeinträchtigt werden. Vor der Wohnbebauung müssen Gehflächen vorhanden sein, die ein bequemes Nebeneinandergehen von zwei Personen oder das Begegnen und Überholen von Einzelfußgängern sowie eine Aufenthaltsnutzung ermöglichen. Gemäß den "Empfehlungen für die Anlage von Erschließungs-

straßen (EAE 85/95)" müssen diese Flächen eine Breite von mindestens 1,50 m bis 2,50 m aufweisen. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit muß die Fahrbahn gem. EAE 85/95 eine Mindestbreite von 6,50 m besitzen. Diese Querschnittsbreite ermöglicht die Begegnung zweier Busse oder Lastkraftwagen mit unverminderter Geschwindigkeit.

Neben der Fahrbahn angeordnete Längsparkstreifen sollen für ein bequemes Ein- und Ausparken eine Breite von 2,00 m besitzen. Parkstände in Senkrechtaufstellung benötigen eine Breite von 2,50 m und eine Länge von 4,30 m mit einem Überhang von 0,70 m auf angrenzende Grünflächen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen wie etwa die Errichtung von Lärmschutzwänden o. ä. lassen sich aufgrund der örtlichen Verhältnisse an keiner Stelle realisieren. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sind zumindest rechnerisch Pegelreduzierungen um ca. 2 dB(A) möglich. Um dieses Ergebnis zu garantieren, erfordert diese Maßnahme jedoch einen hohen Überwachungsaufwand. Bei gegebener Verkehrsbelastung bieten sich zur Minimierung der Lärmimmissionen neben der Wahl eines geeigneten Straßenbelages ein Abrücken des Emittenten (Straßenverkehr) von den Immissionsorten (Wohnbebauung) an. Bei den kleinräumigen, innerstädtischen Straßenquerschnitten wird durch eine Verschiebung der Fahrbahnachse um 3 bis 4 m bereits eine Verdoppelung des Abstandes zu der Wohnbebauung erreicht. Der erhöhte Abstand von der Lärmquelle bewirkt hier eine Reduzierung des Immissionspegels um 2 bis 3 dB(A).

Zur städtebaulichen Aufwertung des Straßenzuges bietet sich eine Gliederung der Flächen durch Pflanzbeete an, die mit geeignetem Straßengrün bzw. Straßenbäumen bepflanzt werden. Vorhandene Grünflächen und alte Baumbestände sollen weitgehend geschont werden.

Die Entwurfsplanung für den Ausbau des Straßenzuges wurde auf Grundlage der oben beschriebenen Kriterien und der Bürgerbeteiligung erstellt. Sie liegt den Festsetzungen der geplanten Straßenbegrenzungslinien zugrunde.

Für den Durchgangsverkehr wird weitgehend parallel zu dem vorhandenen Straßenzug Prinz-Friedrich-Karl-/Bruckhauser Straße eine neue Straße angelegt. Die Zweirichtungsfahrbahn ist in der Regel 6,50 m breit und wird in den Knotenpunkten entsprechend der fahrdynamischen Erfordernisse aufgeweitet. Zum Werksgelände der Brauerei hin wird ein 0,75 m breites Schrammbord angelegt, das auch zum Aufstellen der erforderlichen Beschilderung dient. Die benötigten Flächen befinden sich im Besitz der Brauerei und werden derzeit als Privatstellplätze bzw. als Lagerfläche genutzt. Im Bereich der Prinz-Friedrich-Karl-Straße östlich der Gotenstraße wird die neue Durchgangsstraße südlich des vorhandenen ca. 4 m breiten Grünstreifens angelegt. Der vorhandene dichte Baumbestand kann so weitgehend erhalten werden. Er bildet eine räumliche Trennung zwischen den Bereichen unterschiedlicher Nutzungen und bietet den Anwohnern einen Sichtschutz gegen den fließenden Verkehr. Analog dazu wird auch in der Bruckhauser Straße westlich der heutigen Fahrbahn ein 3,75 m breiter Grünstreifen angelegt. Im Bereich der Prinz-Friedrich-Karl-Straße westlich der Gotenstraße ist nicht genügend Fläche für eine eigenständige Führung des Durchgangsverkehrs vorhanden. Daher wird im Einmündungsbereich zur Friedrich-Ebert-Straße die vorhandene Fahrbahn sowohl für den Anlieger- und Durchgangsverkehr genutzt. Die nicht mehr benötigten Fahrbahnflächen werden zukünftig als Parkplätze genutzt, die begrünt werden.

Die derzeitigen Fahrbahnen der Prinz-Friedrich-Karl-Straße und der Bruckhauser Straße zwischen der Einmündung Gotenstraße und der Kreuzung mit der Windmühlenstraße bleiben im wesentlichen erhalten. Diese Straßenabschnitte werden jedoch von der Hauptverkehrsstraße abgehängt und sollen zukünftig reine Anliegerstraßen sein und Parkmöglichkeiten für die Anlieger bieten. Ebenso werden die vorhandenen ca. 2,00 m breiten Gehwege vor der Wohnbebauung beibehalten. Der Fußgängerverkehr zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der Kreuzung

Bruckhauser Straße/Windmühlenstraße soll zukünftig entlang der Wohnbebauung geführt werden; wo durch die Sichtbeziehungen zwischen Gehweg und Bebauung die soziale Kontrolle gewährleistet ist. Die Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/Prinz-Friedrich-Karl-Straße wird signalisiert. Für die derzeit auf der Windmühlenstraße verkehrende DVG-Buslinie 909 werden im Nahbereich der Einmündung Prinz-Friedrich-Karl-Straße/Friedrich-Ebert-Straße Buskaps mit einer Nutzlänge von jeweils 10,0 m und Aufstellflächen von 2,50 m Breite angelegt.

Die Einmündung der Windmühlenstraße an der Friedrich-Ebert-Straße hat zukünftig nur noch die Funktion einer Werkszufahrt. Dennoch soll die vorhandene Signalisierung bestehen bleiben.

Die Einmündung der westlichen Windmühlenstraße zur Bruckhauser Straße wird zurückgebaut. Hier soll allenfalls eine Notzufahrt eingerichtet werden.

Mit der zusätzlichen signalisierten Querung der Friedrich-Ebert-Straße, der Querungshilfe (Mittelinsel) für Fußgänger im Bereich der neuen Bushaltestellen und dem bereits vorhandenen lichtsignalgesicherten Fußgängerüberweg an der Windmühlenstraße wird auf dem Straßenzug Prinz-Friedrich-Karl-Straße/Bruckhauser Straße eine attraktive fußläufige Verbindung geschaffen. Auch im Rahmen der Schulwegsicherung bietet diese Trasse Vorteile gegenüber dem jetzigen Zustand, da alle Querungen gesichert sind, die Gehwege zum größten Teil unabhängig von den Flächen für den fließenden Verkehr geführt werden und keine Gefährdungen der Fußgänger durch Werksverkehre der Brauerei mehr gegeben sind.

Auf den abgehängten Abschnitten der Prinz-Friedrich-Karl-Straße und der Bruckhauser Straße wird zukünftig im wesentlichen Andien- und Parksuchverkehr durch die Anwohner stattfinden. Die Anzahl der Verkehrsbewegungen auf den Anliegerstraßen kann nicht quantifiziert werden. Es ist jedoch zu erwarten, daß sie vernachlässigbar gering und damit für die schalltechnische Berechnung nicht relevant sind. Als Emittenten werden die Vorbelastungen aus den angrenzenden Straßenzügen sowie das prognostizierte Verkehrsaufkommen für den Straßenzug Prinz-Friedrich-Karl-Straße/ Bruckhauser Straße angesetzt. Die prognostizier-

ten Querschnittsbelastungen von ca. 4.300 bzw. 4.500 Kfz am Tag werden dabei komplett auf die neu geplanten Fahrbahnen gelegt. In dem umgestalteten Straßenabschnitt der Prinz-Friedrich-Karl-Straße werden mit der prognostizierten Verkehrsbelastung an der Wohnbebauung Immissionspegel (außen) von maximal 60,5 dB(A) am Tag und 53,7 dB(A) in der Nacht erreicht.

Die oben genannten Werte gelten jedoch nicht im Einmündungsbereich Prinz-Friedrich-Karl-Straße/Friedrich-Ebert-Straße, da die neue Fahrbahn dort aufgrund des beengten Querschnittes nicht konsequent von der Bebauung abgerückt werden kann.

Bei einem Umbau der Bruckhauser Straße werden mit der prognostizierten Verkehrsbelastung an der Wohnbebauung Immissionspegel (außen) von maximal 60,3 dB(A) am Tag und 53,4 dB(A) in der Nacht erreicht. Die Berechnungsergebnisse entsprechen nahezu den Immissionspegeln im Istzustand und unterschreiten diese zum Teil sogar geringfügig.

Die höchsten Berechnungsergebnisse für die Bestands- und die Prognosebelastung sind in nachfolgender Tabelle zusammengefaßt und den maßgebenden Immissionsgrenzwerten gegenübergestellt.

	Prinz-Friedrich-Karl-Str.		Bruckhauser Straße	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bestands-Belastung	58,7 dB(A)	51,9 dB(A)	61,3 dB(A)	53,2 dB(A)
Prognose-Belastung				
ohne Straßenumbau	65,3 dB(A)	58,4 dB(A)	65,6 dB(A)	58,9 dB(A)
mit Straßenumbau	60,5 dB(A)	53,7 dB(A)	60,3 dB(A)	53,4 dB(A)
Grenzwerte				
Mischgebiet	64,0 dB(A)	54,0 dB(A)		
Wohngebiet	59,0 dB(A)	49,0 dB(A)	59,0 dB(A)	49,0 dB(A)

Für den Fall, daß zur Gefahrenabwehr der neue Straßenzug Prinz-Friedrich-Karl-/Bruckhauser Straße zukünftig eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erhalten sollte, würde dies eine weitere Pegelreduzierung um ca. 2 dB(A) bedeuten.

In der Prinz-Friedrich-Karl-Straße werden nach dem geplanten Umbau die zulässigen Immissionsgrenzwerte (außen) für Mischgebiete von 64,0 dB(A) am Tag und 54,0 dB(A) in der Nacht eingehalten. Die ermittelten Immissionswerte liegen max. um 1,8 dB(A) über dem Istzustand. Bei einer Betrachtung als Wohngebiet liegen hier weiterhin für die Tag- und Nachtstunden Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte vor. Unter Berücksichtigung eines Umbaus liegen die ermittelten Immissionswerte für die Randbebauung der Bruckhauser Straße auf dem Niveau des Istzustandes. Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte (außen) für Wohngebiete sind derzeit und werden auch weiterhin überschritten. Auch bei der Überschreitung der zulässigen Außenpegel reicht bei fast allen Gebäuden das Dämmmaß der vorhandenen Fenster aus, um die vertretbaren Innenraumpegel von 40 dB(A) am Tag und 30 dB(A) in der Nacht (siehe Untersuchungen von Klosterkötter u. VDI 2719) einzuhalten. Nur an einzelnen Gebäuden, die derzeit mit Einfachverglasung ausgestattet sind, muß ein Ausgleich mit Schallschutzfenstern vorgenommen werden.

Da die angesprochene und durch Lärmimmissionen betroffene Bebauung außerhalb des Bereiches der 1. Änderung des Bebauungsplanes liegt werden die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zwischen dem Brauereibetrieb und den Betroffenen vertraglich geregelt.

Im Rahmen des Straßenumbaues werden im Schutze von Grünstreifen 13 Parkplätze neu angelegt. Diese Parkplätze sind als solche ausgewiesen und deutlich von den Flächen für den fließenden Verkehr abgegrenzt. Desweiteren kann, unter Berücksichtigung der vereinzelt vorhandenen Hof- und Garagenzufahrten sowie der freizuhaltenden Einmündungsbereiche, an beiden Rändern der verkehrsberuhigten Straßenabschnitte der Prinz-Friedrich-Karl-Straße und der Bruckhauser Straße geparkt werden. Hier kann von ca. 52 Aufstellmöglichkeiten im Öffentlichen Straßenraum ausgegangen werden. Mit einem Gesamtangebot von ca. 65 Park-

plätzen tritt in bezug auf die Parkraumsituation eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Istzustand ein.

Eine Verkleinerung des Umgestaltungsplanes Prinz-Friedrich-Karl-Straße/Bruckhauser Straße ist der Begründung als Anlage beigelegt.

Planungsrechtliche Festsetzung

Die vorbeschriebene Verkehrsplanung liegt der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 674 - Beeck - zugrunde. Entsprechend wurden die Straßenbegrenzungslinien und Baugrenzen geändert und neu festgesetzt. Die Straßenverkehrsfläche der aufzugebenen Windmühlenstraße wird in das nördlich vorhandene nutzungsbeschränkte Gewerbegebiet einbezogen.

6. Alternativen

Alternativ-Vorschläge, die sich von der vorliegenden Planung wesentlich unterscheiden, boten sich im Rahmen der vorgenannten Zielsetzungen und aufgrund der bestehenden Betriebsstruktur und -logistik nicht an und wurden daher nicht entwickelt. Ein Ableiten der von der aufzugebenen Windmühlenstraße anfallenden Verkehre auf andere als die im Plan vorgesehenen Straßenzüge ist wegen der geringen Breite dieser Straßen und der bestehenden dichten Wohnbebauung als ungünstig anzusehen.

7. Sozialplan

Die Maßnahmen zur Verwirklichung des Planes greifen nicht in die vorhandene Bausubstanz ein. Nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen sind nicht gegeben. Maßnahmen nach § 180 BauGB sind daher nicht erforderlich.

8. Altablagerungen/Altstandorte

Nach Auswertung der bis in das Jahr 1845 zurückreichenden Meßtischblätter (topographische Karten im Maßstab 1 : 25.000), der Luftbildaufnahmen (ab Jahrgang 1926 im Maßstab 1 : 5.000), der stereoskopischen

Luftbilder ab Jahrgang 1952 sowie weiteren Architvmaterials befindet sich im Plangebiet die Altlastenverdachtsfläche

AS 1886: (ehemalige Selbstverbrauchertankanlage im Hofbereich des Grundstücks Friedrich-Ebert-Straße 271, heute Parkplatz)

AS 2863: (Betriebsgrundstück der Brauerei; bestehender Betrieb)

Darüber hinaus befindet sich im südwestlichen Randbereich des Plangebietes ein zu vernachlässigender Teilbereich der Altablagerung AA 4.

Da die Verdachtsmomente nicht die Bebauungsplanänderung (Einbeziehung einer öffentlichen Straße in ein Betriebsgelände) tangieren, kann im Rahmen des Planverfahrens auf eine eingehende Untersuchung verzichtet werden. Sollten jedoch auf den Verdachtsflächen bauliche Veränderungen vorgenommen werden, so muß im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren damit gerechnet werden, daß Untergrunduntersuchungen durchzuführen sind. Hinweise über Auswirkungen von außerhalb des Plangebietes gelegenen Altlasten auf das Plangebiet liegen nicht vor.

In diesem Zusammenhang gilt folgender Hinweis:

Auch bei Anwendung sämtlicher Verfahren zur Ermittlung von Altablagerungen oder kontaminierten Altstandorten kann nicht ausgeschlossen werden, daß über die genannten Verdachtsflächen hinaus Verunreinigungen des Bodens vorhanden sind; die im Einzelfall durch unsachgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen entstanden sein mögen.

9. Ver- und Entsorgung

Die Betriebsabwassereinleitung der Brauerei erfolgt in das Einlaufbauwerk Talstraße/Frankenstraße.

Die in der aufzuhebenden Straße vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen oder sonstige Einrichtungen für Gas, Wasser und Strom dürfen, soweit sie der örtlichen bzw. überörtlichen Ver- und Entsorgung dienen, nicht überbaut werden; ggf. sind sie umzulegen. Nicht mehr benö-

tigte Leitungen werden durch die jeweiligen Leitungsträger vom Netz abgetrennt.

Der auf dem Betriebsgelände der Brauerei südlich der Prinz-Friedrich-Karl-Straße in den Plan eingetragene Trinkwasser-Notversorgungsbrunnen VD 6 ist mit Verfügung des Regierungspräsidenten Düsseldorf vom 26.07.1993 aufgrund zu geringer Fördermengen aufgegeben worden. Der Ersatzbrunnen VD 6 a, durch den die Notversorgung der Bevölkerung in ausreichendem Maße sichergestellt ist, liegt ca. 230 m entfernt auf dem Gelände der Sonderschule Bruckhauser Straße und wird durch die Bebauungsplan-Änderung in seiner Funktion nicht beeinträchtigt. Auch der nächstgelegene Grundwasserbeobachtungsbrunnen auf dem Schulgelände Neanderstraße wird nicht betroffen.

10. Landschaftspflegerische Aussagen

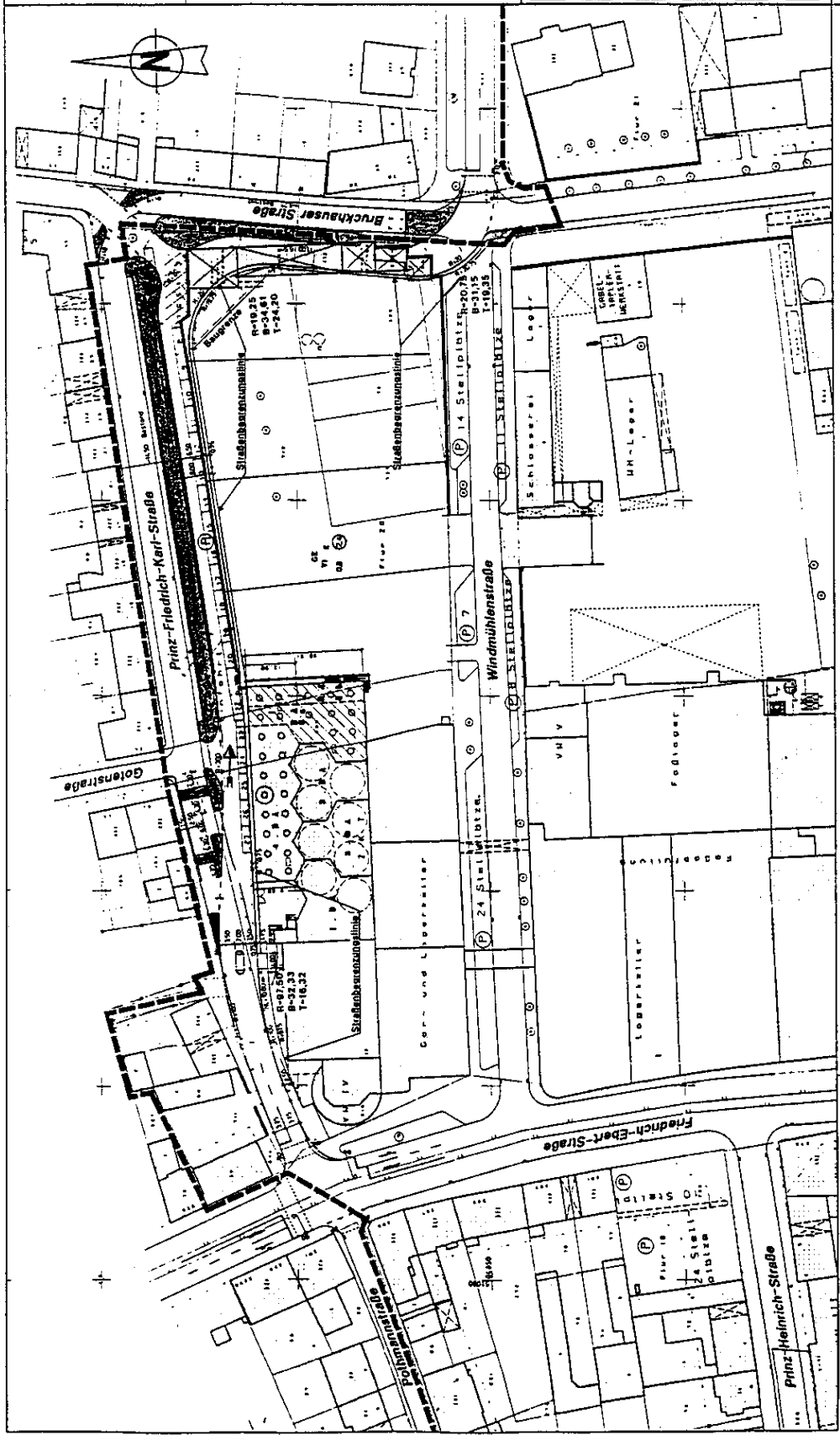
Durch die Aufgabe der Windmühlenstraße als Straßenverkehrsfläche und die Festsetzung dieses Straßenbereiches als nutzungsbeschränktes Gewerbegebiet entstehen keine zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft. Die vorhandenen gewerblichen Bauflächen werden insgesamt bereits von dem hier ansässigen Brauereibetrieb genutzt und sind bebaut. Kompensationsmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

11. Kosten

Der Stadt Duisburg entstehen durch die Bebauungsplan-Änderung keine Kosten, da der Brauereibetrieb die Kosten für den Straßenneubau, die Aufgabe der Windmühlenstraße und die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen trägt.

LEGENDE

- Baum vorhanden
- Baum entfernt
- Baum gepflanzt
- Signalanlagen
- Gehweg vorhanden
- Gehweg geplant
- Straßenbahn/Bahn
- Grundfläche
- Gebäudeabdruck



KÖNIG-BRAUEREI
GmbH & Co.

Verkehrsuntersuchung
Duisburg-Beeck

Umgestaltung Prinz-Friedrich-Karl-Straße/
Bruckhauser Straße

Projekt-Nr.	1000	Blatt-Nr.	1/1
Standort	Duisburg	Blatt-Nr.	1/1
Verfasser	SPEKERMANN GmbH & Co.		
Zeichner	SPEKERMANN GmbH & Co.		
Prüfer	SPEKERMANN GmbH & Co.		
Genehmigt	SPEKERMANN GmbH & Co.		
Datum	1931		

KÖNIG-BRAUEREI

NIEDERSCHRIFT

ÜBER DIE BÜRGERBETEILIGUNG GEMÄSS § 3 ABS. 1 SATZ 1 BAUGESETZBUCH ZUGLEICH ALS UNTERRICHTUNG DER EINWOHNER GEMÄSS § 23 GEMEINDEORDNUNG NORDRHEIN-WESTFALEN FÜR DEN BEREICH DER 1. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANES NR. 674 - BEECK - AM 21.04.1997 IN DER AULA DER REALSCHULE WESTSTRASSE, WESTSTRASSE 40, IN DUISBURG-BEECK.

NEBEN DEN MITGLIEDERN DER BEZIRKSVERTRETUNG MEIDERICH/BEECK NAHMEN CA. 60 BÜRGER AN DER ANHÖRUNG TEIL.

Zu Beginn der Veranstaltung um 19.00 Uhr eröffnete der Vorsitzende der Bezirksvertretung Meiderich/Beeck, Herr Jankowski - stellvertretender Bezirksvorsteher -, die öffentliche Sitzung der Bezirksvertretung und begrüßte die Anwesenden. Mit dem Hinweis, daß in dieser Sitzung der Bebauungsplan-Entwurf der Bürgerschaft vorgestellt werde, bat Herr Jankowski Herrn Hoffmann vom Stadtplanungsamt, den Planentwurf vorzustellen.

Einleitend wies Herr Hoffmann auf die Bedeutung und rechtliche Grundlage der Bürgerbeteiligung hin, insbesondere, daß bei der öffentlichen Darlegung und Anhörung auch die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung aufgezeigt würden und hier die Bürger die Möglichkeit haben, frühzeitig ihre Wünsche und Vorstellungen zu diesem Bebauungsplan-Entwurf zu äußern.

Nach einem Überblick des bisher erreichten Verfahrensstandes und des weiteren Vorgehens nach der Bürgerbeteiligung, erläuterte Herr Hoffmann anhand von Farbdia-Positiven das Planungsziel, und zwar, daß der im Plange-

biet gelegene Brauereibetrieb beabsichtige, als betriebssichernde Maßnahme die logistischen Funktionen an seinem Beecker Standort auszubauen und zu optimieren. Dabei solle die Windmühlenstraße zwischen den Brauereibetriebs- teilen von der Friedrich-Ebert-Straße bis zur Bruckhauser Straße aufgegeben und in das Betriebsgelände einbezogen werden. Abschließend sagte er, daß dafür das Planungsrecht entsprechend geändert werden müsse und die Verkehrsbelange nun von Herrn Dr. Joeppen vom Stadtplanungsamt erläutert würden.

Eingangs wies Herr Dr. Joeppen darauf hin, daß eine gut funktionierende Logistik für einen Betrieb von sehr großer Wichtigkeit sei und für den hier angesprochenen Bereich eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung durchgeführt wurde. Ziel dieser Untersuchung war, in dem von der Planung betroffenen Gebiet die vorhandene Verkehrssituation zu erfassen und die Auswirkungen der geplanten Verkehrsverlagerung, wie etwa die Steigerung der Lärmimmissionen und den erhöhten Platzbedarf, zu untersuchen. Dabei ging er eingehend auf Verkehrsströme, Verkehrsbelastung, Ziel- und Quellverkehre, Verkehrslärm etc. ein und sagte abschließend, daß bereits heute schon die Immissionsgrenzwerte überschritten würden.

Hinsichtlich der Verkehrsplanung führte Herr Dr. Joeppen anhand von Farb- dia-Positiven aus, daß der Straßenzug Bruckhauser/Prinz-Friedrich-Karl- Straße die Verkehrsbelastung aus der Windmühlenstraße aufnehmen solle und damit die Funktion einer Verbindungsstraße übernehmen müsse. Er erklärte den geplanten Ausbau, die zu erwartende Verkehrsbelastung sowie die neue Lärmsituation und sagte dazu, daß auch hier wieder die Immissions- grenzwerte überschritten würden. Abschließend führte er hierzu weiter aus, daß nach der vorliegenden Untersuchung bei fast allen Gebäuden das Dämmmaß der vorhandenen Fenster ausreiche. Nur an einzelnen Gebäuden, die derzeit mit Einfachverglasung ausgestattet seien, müsse ein Ausgleich mit Schallschutzfenstern vorgenommen werden. Da die angesprochene und durch Lärmimmissionen betroffene Bebauung außerhalb des Planbereiches lä- ge, müßten die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zwischen dem Braue- reibetrieb und den Betroffenen vertraglich geregelt werden.

Danach bat Herr Jankowski die anwesenden Bürger, Fragen zu stellen bzw. Wünsche und Vorstellungen zu äußern.

Frau Baran Leiterin der katholischen Grundschule Neanderstraße bat darum,

- bei der Gesamtverkehrsplanung auch die Schulwegsicherung zu berücksichtigen, insbesondere sollte eine Vollsignalisierung im Bereich Friedrich-Ebert-Straße/Hopfenstraße erfolgen
- die Straßenbahnhaltestelle auf Höhe der Prinz-Friedrich-Karl-Straße einzurichten
- den Schwerlastverkehr aus Beeck herauszunehmen
- Ersatzparkraum für die entfallenden Parkplätze der Windmühlenstraße zu schaffen.

Herr Tenbült hielt die Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Prinz-Friedrich-Karl-Straße auch bezogen auf Lärm und Abgase für die Anwohner als nicht zumutbar. Dies bedeute für die Eigentümer zugleich auch eine Wertminderung von Haus- und Grundbesitz. Er meinte, die Planung sei nur auf die Rentabilität der König-Brauerei ausgerichtet. Dabei machte er den Vorschlag, den Verkehr über die Stockumer Straße zu leiten.

Ein Mitglied der Bürgerinitiative Beeck sagte, daß die Bürgerinitiative die Schließung der Windmühlenstraße für hinnehmbar halte, aber dafür irgendeinen Ausgleich in Beeck wünsche. Er fragte, wie die Zufahrt zur Brauerei gestaltet und wie der anderweitige Schwerlast- und Busverkehr geführt werde. Außerdem wollte er wissen, was mit der Bepflanzung an der Bruckhauser Straße geschehe.

Herr Tenbült stellte die Frage, warum die Prinz-Friedrich-Karl-Straße als Tempo-30-Zone aufgegeben werde.

Frau Stockrahm, Bruckhauser Straße stellte fest, daß zur Zeit schon erhebliche Lärmbeeinträchtigungen für die direkten Anwohner vom Brauereigelände ausgehen würden. Sie fragte, aus welchem Grunde müsse die Brauerei die Windmühlenstraße in ihr Gelände einbeziehen und sagte weiter, daß ihrer Meinung nach für den gesamten Stadtteil Beeck Belästigungen von der Brauerei ausgingen. Auch die lang andauernde Bautätigkeit bei König habe

bereits zu Schäden an den umliegenden Häuser geführt. Dies befürchte sie bei der vorliegenden Planung weiterhin.

Herr Baumeister, Gotenstraße fragte, warum wird die Windmühlenstraße nicht untertunnelt.

Herr Steinkuhl (Hauseigentümer an der Helmholtzstraße) befürchtet, daß durch die Aufgabe der Windmühlenstraße die Helmholtzstraße vom Verkehr abgehängt werde.

Frau Bieder möchte die Möglichkeiten des Lärmschutzes aufgezeigt bekommen.

Herr Kämpken zweifelte an, ob für nur 40 - 50 LKW pro Tag die Windmühlenstraße aufgegeben werden müsse. Seines Erachtens müßten kleinere Veränderungen wie Ampelanlage oder Zufahrtsverbreiterung ausreichen.

Zu den Wünschen und Vorstellungen der Bürger nahm Herr Dr. Joeppen wie folgt Stellung:

Zunächst ging Herr Dr. Joeppen auf Fragen zur Logistik ein. Bei geteilten Betriebsgrundstücken bestehe die Erschwernis nicht nur darin, daß LKW durch Personal eingewiesen werden müssen. Die Betriebserschwernis liege vielmehr darin, daß die betrieblichen Funktionen wegen der ungünstigen Flächenzuordnung überhaupt nicht optimal zugeordnet werden können. Letzlich sei die Logistik eines Unternehmens, das durch eine Hauptverkehrsstraße in zwei Teile getrennt werde, überhaupt nicht wirtschaftlich zu organisieren. Die vorgetragene Alternative, die logistischen Funktionen zu stapeln, sei keine, da dies wegen der Flaschenkästen und Fässer zum einen deutlich teurer sei und zum anderen die unnötige Störung der Nachbarschaft durch Betriebslärm hinzu komme.

Durch die aufgrund der Planung beabsichtigten Baumaßnahmen (Straßenbau und Abriß von Nebenanlagen) erfolgen keine derartigen Erschütterungen, daß Häuser auf der gegenüberliegenden Straßenseite in der Statik beeinträchtigt würden. Auf welche Baumaßnahmen sich die Frage bezog, sei für ihn nicht nachvollziehbar, sagte Herr Dr. Joeppen.

Die Möglichkeiten des Lärmschutzes seien begrenzt. Beim hier zu erwartenden Verkehrslärm reiche eine einfache Thermopane-Verglasung als passiver Lärmschutz aus. Die andere Möglichkeit des aktiven Lärmschutzes durch Abstand scheidet hier jedoch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aus.

In der geringfügigen Verlängerung des Weges zur Friedrich-Ebert-Straße und in den beiden Kurven im Verlauf der Vorbehaltsstraße sah Herr Dr. Joeppen keine Verschlechterung der Erschließung für ein Haus an der Helmholtzstraße.

Eine Tunnellösung sei nicht diskutabel und scheidet aufgrund der räumlichen Ausmaße aus.

Die vorliegende Planung bemühe sich darum, daß eben kein ganzer Stadtteil zerstört werde. Der zu verlagernde Verkehr werde auf einem Straßenzug gebündelt und nicht über den Stadtteil Beeck verteilt. In den beiden Straßenabschnitten werde die Verkehrsbelastung zwar deutlich steigen aber verglichen mit anderen Hauptverkehrsstraßen unproblematisch sein.

Schleichverkehr werde nicht erwartet in der schmalen Straße südlich der Brauerei (z. B. Hopfenstraße), da dort schon heute wegen der geringen Straßenquerschnitte und des unübersichtlichen Verlaufs kein Schleichverkehr sei und der kleine Umweg im Verlauf der Hauptverkehrsstraße keine Erschwernis bedeute.

Die Stockumer Straße erscheine als Alternativroute nicht geeignet. Der Straßenquerschnitt sei schmaler als bei der Prinz-Friedrich-Karl-Straße. Da auf beiden Seiten der Stockumer Straße Wohnhäuser stehen, gebe es keine Verbreiterungsmöglichkeit. Zudem sei das Kopfsteinpflaster und der Baumbestand zu bedenken. Bei der Abwägung sehe die Stadtverwaltung in der Prinz-Friedrich-Karl-Straße die geeignetere Straße.

Zum Thema Betriebslärm führte Herr Dr. Joeppen aus, daß mit der Änderung des Bebauungsplanes sich an der eigentlichen Betriebsfläche nichts ändere. Die Nutzungsmöglichkeit des Betriebsgeländes ergebe sich durch den rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 674 und die vorhandene Betriebsgenehmigung. Sollte der Betriebslärm nachts zu hoch sein, so könne die Stadt daran nichts ändern. Ansprechpartner für die Betroffenen sei das Staatliche

Umweltamt. Dieses Amt werde klären, ob bei der König-Brauerei Lärmwerte überschritten werden. Die Änderung des Bebauungsplanes eröffne die Chance, daß durch die Verbesserung der Betriebsabläufe Lärmquellen von den Wohnhäusern abgerückt werden und ggf. auch besser gedämmt werden.

Weiter sagte Herr Dr. Joeppen, daß die Buslinie 909 die neue Straßenführung benutze.

Der heutige Grünstreifen an der Bruckhauser Straße müsse sicherlich entfallen. Hierfür sei entsprechender Ersatz zu schaffen.

Abschließend ging Herr Dr. Joeppen auf Fragen der Schulwegsicherung ein. Der Knoten Friedrich-Ebert-Straße / Prinz-Friedrich-Karl-Straße werde vollsignalisiert. Von dort sollen die Schulkinder über die breiten Gehwege auf der Nordseite der Prinz-Friedrich-Karl-Straße und auf der Ostseite der Bruckhauser Straße zum signalgeregelten Überweg an der Windmühlenstraße gehen. Diese Schulwegführung sei ausreichend sicher, da die Gehwege durch die vorliegenden Längsparkstreifen von parkenden Autos freigehalten würden. Es werde noch geprüft, ob im Zuge der Hopfenstraße eine zusätzliche Maßnahme zur Schulwegsicherung erforderlich sei.

Aufgrund der Bebauungsplanänderung sehe die Verwaltung keinen Bedarf an zusätzlichen Lehrerparkplätzen. Die König-Brauerei könne demnächst durch die betrieblichen Veränderungen Mitarbeiterstellplätze im Werksgelände anbieten. Die öffentlichen Parkplätze würden dann anderen Nutzern zur Verfügung stehen. Bei der Erhebung der Parkplatzsituation an der Windmühlenstraße sei keine Parkplatzknappheit festgestellt worden.

Herr Jankowski dankte Herrn Dr. Joeppen für die Stellungnahme und fragte, ob sich weitere Bürger äußern wollten.

Ein Bürger möchte wissen, ob die Ampelanlage an der Windmühlen-/Friedrich-Ebert-Straße bestehen bleibe oder verändert werde, und ob eine Schranke an der Betriebszufahrt errichtet würde.

Frau Bieder stellte die Nachfrage, wer die Doppelfenster finanziere.

Frau Schulz sagte, sie wohne in der 3. Etage und habe bereits Doppelverglasung, aber im Sommer, wenn gelüftet werde, sie durch Lärm und Abgase belästigt werde. Sie stellte die Frage, ob die König-Brauerei in diesem Falle eine Klimaanlage zahlen werde.

Herr Lenz fragte an, wie es mit Parkmöglichkeiten auf der Gotenstraße aussehe.

Ein Bürger möchte die vorgesehene Verkehrsregelung des Straßenzuges Prinz-Friedrich-Karl-/Bruckhauser Straße erläutert haben.

Hierzu nahm Herr Dr. Joeppen wie folgt Stellung:

Mit der König-Brauerei sei vereinbart, daß der Empfang etwa eine LKW-Länge von der Friedrich-Ebert-Straße abgerückt sei und die Signalanlage an dieser Stelle verbleibe, so daß es nicht zu Rückstaus auf der Friedrich-Ebert-Straße kommen werde.

Alle Maßnahmen, die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes - wenn er Rechtskraft erlange - im Zusammenhang stehen, seien von der Brauerei zu übernehmen.

Die Lärmbelästigung werde zwar ansteigen, liege aber gerade einmal im Bereich der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen liegen in dem geplanten Straßenzug weit unterhalb der Werte, für die eine Abschätzung der Immissionen nach Bundesimmissionsschutzgesetz erforderlich seien. Somit liege hier - vor allem in der 3. Etage - keine Gefährdung durch Abgase vor.

Der Straßenzug Prinz-Friedrich-Karl-/Bruckhauser und Windmühlenstraße werde als Hauptverkehrsstraße durchgehend (abknickende) Vorfahrtsstraße.

Frau Stockrahm stellte die Frage, ob ein Radweg in der neuen Straße vorgesehen sei, und ob ein Vertreter der Brauerei zu den geplanten Maßnahmen Stellung nehme.

Herr Stadler, techn. Geschäftsführer der König Brauerei, erläuterte daraufhin ausführlich die betriebliche Notwendigkeit der Einbeziehung der Windmühlenstraße in das Brauereigelände. Dabei wies er darauf hin, daß neben den Belangen der Logistik hier auch die Belange der Verkehrssicherung von Wichtigkeit seien. Er bestätigte, daß die Brauerei erforderliche Kosten übernehmen werde.

Herr Kämpken fragte nach, wie zukünftig der Zugang zum Kinderspielplatz an der Prinz-Friedrich-Karl-Straße gesichert werde. Er schlug vor, die Tempo-30-Regelung dort beizubehalten oder eine adäquate Sicherungsmaßnahme zu ergreifen.

Herr Dr. Joeppen antwortete darauf, daß der Fußgängerverkehr hauptsächlich auf dem nördlichen Gehweg abgewickelt werden solle. Im Rahmen des Straßenausbaus werden hier sicherlich entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Details des Straßenausbaus und der Verkehrsregelung seien nicht Bestandteil des Planungsrechtes, sondern werden durch Beschluß des Bauausschusses und der Bezirksvertretung geregelt.

Weitere Fragen bzw. Wünsche und Vorstellungen zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 674 - Beeck - wurden nicht gestellt bzw. geäußert.

Handwritten signature:
Herr
Datt