

1. AL f

zur Verfügung der  
Verwaltungspräsidenten  
14.12.1990 17.02.12.02 (Dm 913)

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 913 - Hochfeld - für einen Bereich zwischen der Wanheimer Straße, der Bergisch-Märkischen-Hochfeldbahn, der Grunewaldstraße und einem Teil der Dauerkleingartenanlage östlich der Wanheimer Straße

Stand: Juli 1990

Gliederung

1. Allgemeines

1.1 Einleitung

1.2 Ziele und Zwecke der Planung

2. Vorgaben und Bindungen

2.1 Landesplanerische Vorgaben

2.2 Gemeindliche Entwicklungsplanung

2.3 Flächennutzungsplan

3. Bürgerbeteiligung

4. Ziele für den Planbereich

4.1 Verkehr

4.11 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

4.12 Individualverkehr

4.2 Bebauung

4.3 Dauerkleingärten

4.4 Grundsätze für soziale Maßnahmen

4.5 Ver- und Entsorgung

4.6 Altlasten

4.7 Lärmschutz

5. Kosten

Textliche Festsetzungen

siehe Bebauungsplan

## 1. Allgemeines

### 1.1 Einleitung

Das Plangebiet liegt im Süden des Stadtteiles Hochfeld.

Die Umgebung ist westlich der Wanheimer Straße im wesentlichen durch Industrieansiedlung und östlich durch Dauerkleingärten sowie gemischte Nutzung (Gewerbe und Wohnen) geprägt.

### 1.2 Ziele und Zwecke der Planung

Ziel des Bebauungsplanes ist die planungsrechtliche Ausweisung des südlichen Abschnittes der Umgehungsstraße Hochfeld zwischen der Nordgrenze des Planfeststellungsverfahrens zur Überquerung der Bundesbahnstrecke im Verlauf der Wanheimer Straße und der Wörthstraße.

## 2. Vorgaben und Bindungen

### 2.1 Landesplanerische Vorgaben

Im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf vom 14.06.1984 (Genehmigung durch den Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NW vom 08.07.1986) ist die Wanheimer Straße im Planbereich als Straße für den regionalen Verkehr dargestellt.

In dieser Straße verläuft die Trasse für den geplanten Stadtbahnvorlaufbetrieb.

Das Gebiet westlich der Straße ist als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich und östlich als Bereich für überwiegend nicht oder nicht erheblich belästigende Betriebe dargestellt.

### 2.2 Gemeindliche Entwicklungsplanung

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

Spezielle Ziele sind für den Bebauungsplan-Bereich Nr. 913 nicht festgelegt.

Nach dem Landesentwicklungsprogrammgesetz legen die Gemeinden Siedlungsschwerpunkte (SSP) fest. Die Entwicklung ist in der Gemeinde auf die SSP auszurichten.

Das räumlich-funktionale Nutzungskonzept für die Stadt Duisburg mit den festgelegten SSP wurde am 27.10.1980 vom Rat der Stadt beschlossen (DS 1545/2). Danach liegt das Bebauungsplangebiet am Rande des zugeordneten Siedlungsbereiches des SSP Stadtmitte. Für diesen SSP hat der Rat der Stadt am 28.12.1978 den Entwicklungsplan "Stadtmitte" (E-Plan) beschlossen. Der E-Plan sieht für das Bebauungsplangebiet folgende Flächennutzung vor:

- Verkehrsfläche (im Zuge der Wanheimer Straße)
- Öffentliche Grünfläche (Bereich östlich der Wanheimer Straße), Nutzungsvorschlag nach dem überwiegenden Nutzungsziel.

Die im Bebauungsplan beabsichtigte Nutzung der Fläche östlich der Wanheimer Straße als Parkplatz für das benachbarte Krankenhaus entspricht nicht der Vorgabe des E-Planes. Zur Begründung dieser Abweichung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4, Ziele für den Planbereich verwiesen. Die Abweichung ist unter Abwägung der Gegebenheiten vertretbar. Der E-Plan soll gelegentlich fortgeschrieben werden.

Im übrigen entsprechen die im Bebauungsplan-Entwurf beabsichtigten Festsetzungen den Zielen der gemeindlichen Entwicklungsplanung.

### 2.3 Flächennutzungsplan (FNP)

Die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplanes sind aus dem seit dem 10.01.1986 wirksamen FNP und der Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.9 entwickelt.

## 3. Bürgerbeteiligung

### 3.1 Bericht über die Bürgerbeteiligung

Gemäß § 2 a (2) BBauG wurde am 10.03.1986 eine Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 913 - Hochfeld - im Rahmen einer öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung Innenstadt durchgeführt. Neben den Mitgliedern der Bezirksvertretung Innenstadt nahmen 82 Bürger teil. Die Niederschrift über diese Veranstaltung ist als Anlage beigelegt.

### 3.2 Auswertung der Bürgerbeteiligung

Mehrere durch den geplanten Abbruch der Häuser Wanheimer Straße 169 - 181 betroffene Bürger gaben zu Protokoll, daß für sie nicht nachvollziehbar sei, warum die Straße in diesem Bereich so aufgeweitet werden müsse.

Es wurde angeregt, die Fläche für die Straßenbahn soweit zu reduzieren, daß die Häuser erhalten bleiben können.

#### Stellungnahme

Das Ziel dieses Bebauungsplanes ist die planungsrechtliche Ausweisung des südlichen Abschnitts der Umgehungsstraße Hochfeld (siehe auch Ziffer 1.2 der Begründung).

Wie unter Ziffer 4.12 ausführlich dargelegt, ist es die Aufgabe der Umgehungsstraße den Durchgangsverkehr aus dem Straßenzug Heerstraße/Wanheimer Straße (nördl. der Wörthstraße) aber auch aus der Hochfeldstraße und dem Immendal herauszunehmen, um so sowohl die Wohn- als auch die Hauptverkehrsstraßen zu entlasten und damit die Wohn- und Lebensqualität in diesem Ortsteil zu verbessern.

Der Verlauf der Umgehungsstraße und die Tatsache, daß diese hier die Hauptverkehrsstraße ist und die Wanheimer Straße entlasten soll, macht eine geänderte Anbindung der Wanheimer Straße von Norden her kommend notwendig. Aus Verkehrssicherheitsgründen und zur Betonung der Hauptverkehrsstraße mündet die Wanheimer Straße verschwenkt in die Umgehungsstraße ein.

Nach dem Bau der Kultushafenbrücke soll in der Wanheimer Straße wieder eine Straßenbahn verkehren. Dadurch ergibt sich folgendes Problem:

Die Straßenbahn muß von Süden kommend in Höhe der Wörthstraße aus der Umgehungsstraße in den Nordteil der Wanheimer Straße ausschleifen, wobei es unumgänglich ist, den Kfz-Verkehr zu kreuzen.

Um hier eine eindeutige und klare für den Kraftfahrzeugfahrer überschaubare Situation zu schaffen, sollen die beiden Verkehrsarten (Straßenbahn und Kraftfahrzeuge) getrennt auf jeweils eigenen Fahrbahnen geführt werden. Der eigene Gleiskörper dient hier der Verkehrssicherheit.

Des Weiteren sollen Behinderungen der Straßenbahn durch den Kraftfahrzeugverkehr vermieden werden. Die von Süden kommende und in der gleichen Spur wie die Kraftfahrzeuge verkehrende Straßenbahn kann nur bei einem Rot-Signal für den in gleicher Richtung wie sie fließenden Autoverkehr aus der Umgehungsstraße ausschleifen. Vor der Straßenbahn am Signal eingetroffene Kraftfahrzeuge würden ihre Weiterfahrt verhindern. Damit erhielte die Bahn große Verlustzeiten. Um diese Behinderung zu vermeiden, ist der separate Gleiskörper in dem Bereich zwischen Grunewaldstraße und Marienhospital erforderlich.

Bei der heutigen Breite der Wanheimer Straße sind ein eigener Gleiskörper, 4 Fahrspuren für den Kfz-Verkehr sowie Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten auch bei Reduzierung auf die geringstmöglichen Breiten nicht unterzubringen. Aus diesen Gründen ist hier die Aufweitung der Straße unumgänglich. Eine Aufweitung nach Westen erscheint, wie unter Ziffer 4.11 ausgeführt, nicht vertretbar, zumal für die dann erhaltene Wohnbebauung mit einer erheblich stärkeren Lärmausstrahlung aus dem Werksgelände gerechnet werden muß.

Der im Zusammenhang bebaute Ortsteil Hochfeld endet auf der Nordseite der Wörthstraße. Die noch vorhandenen Häuser Wanheimer Straße 169 - 181 bilden somit eine Splitterlage. Die Umgebung ist hier durch Kleingärten, Gewerbe- bzw. Industriegebiet und das Krankenhaus (Marienhospital) geprägt.

Unter Beachtung der Anforderung des § 1 (5) BauGB an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und des vorher geschilderten Sachverhalts ist hier ein Abbruch der o. a. Häuser vertretbar.

Hinsichtlich der bei der Verwirklichung dieses Planes zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen für die persönlichen Lebensumstände von den im Plangebiet wohnenden und arbeitenden Menschen wird auf die Ziffer 4.4 verwiesen.

#### 4. Ziele für den Planbereich

##### 4.1 Verkehr

##### 4.11 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet ist im ÖPNV z. Zt. durch Buslinien erschlossen.

Die Straßenbahnlinie 2 wird während des Stadtbahnbaus in der Innenstadt durch die Verlängerung der zwischen Wedau bzw. Großenbaum und Stadtmitte verkehrenden Buslinien zum Bahnhof Hochfeld-Süd ersetzt. Diese Linien führen über die Wanheimer Straße und Heerstraße.

Nach Fertigstellung der Stadtbahn in der Innenstadt und der Brücke im Verlauf der Wanheimer Straße über die Bundesbahnstrecke am Kultushafen soll eine Straßenbahnlinie als Stadtbahnvorlaufbetrieb wieder durch die Heer-/Wanheimer Straße verkehren.

Eine für das Plangebiet bedeutsame Haltestelle ist an der Bonifatiuskirche vorgesehen. Diese Haltestelle liegt außerhalb des Straßenraumes, so daß sie vom Kraftfahrzeugverkehr abgeschirmt ist. Sie ist somit günstig den umliegenden Nutzungen (Wohnen, Krankenhaus und Kirche) zugeordnet.

Um ein sicheres Ein- bzw. Ausschleifen der Straßenbahn in die Trasse der Umgehungsstraße zu gewährleisten und den Straßenbahnbetrieb nicht durch den Kraftfahrzeugverkehr zu behindern, ist von südlich der Grunewaldstraße bis in Höhe des Krankenhauses ein eigener Bahnkörper erforderlich.

Dieser Bahnkörper bedingt die Aufweitung der Wanheimer Straße und damit den Abbruch der Häuser Nr. 169 - 181.

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg ist der Bereich südlich des Krankenhauses als Grünfläche - Parkanlage - dargestellt, d. h. die noch vorhandene Wohnbebauung soll wegen der hier entstandenen Splitterlage und der Industrienähe planungsrechtlich nicht gesichert werden.

Eine Aufweitung der Wanheimer Straße nach Westen in das Gelände der Firma Thyssen Stahl erscheint nicht vertretbar. Durch diese Maßnahme wäre der Abbruch einer Werkshalle mit 4 Drillanlagen erforderlich. Dies hätte wiederum erheblichen Einfluß auf benachbarte Betriebsabläufe. Ferner müßte nach der Beseitigung der Halle mit einer erheblich stärkeren Lärmausstrahlung aus dem Werksgelände auf die dann erhaltene Wohnbebauung gerechnet werden.

Südlich des Plangebietes (ca. 400 m) liegt der Bahnhof Hochfeld-Süd der Bundesbahn mit einem Park + Ride - Platz, der das Umsteigen vom Auto auf die Bahn ermöglicht. Außerdem ist hier die Verknüpfung des Zugverkehrs mit Bus und Straßenbahn gegeben.

#### 4.12 Individualverkehr (IV)

Die Verbindung des Plangebietes mit dem überregionalen Straßennetz erfolgt von der Wanheimer Straße aus sowohl über die Rheinhauser Straße als auch über die Karl-Jarres-Straße und weiterführenden Straßen zu den Bundesautobahnen A 59 und A 2.

Gleichzeitig verknüpfen diese Straßen sowie die Rheinbrücke nach Rheinhausen als Teil des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes diesen Bereich mit dem übrigen Stadtgebiet.

Die geplante Umgehungsstraße Hochfeld soll später das Plangebiet direkt mit der A 2 verbinden.

Der südliche Abschnitt dieser Umgehungsstraße ist der wesentliche Bestandteil dieses Bebauungsplanes.

Die Umgehungsstraße ist das Kernstück des Verkehrskonzeptes von Hochfeld und damit eine wesentliche Voraussetzung für den Abschluß der Wohnumfeldgestaltung dieses Ortsteiles.

- Die Aufgabe der Umgehungsstraße ist es, den Durchgangsverkehr aus der Wanheimer Straße/Heerstraße, aber auch aus der Hochfeldstraße und dem Immendal herauszunehmen. Gleichzeitig sollen die Ziel- und Quellverkehre hiermit gebündelt geführt werden.

Dies entlastet sowohl die Wohnstraßen als auch die Hauptverkehrsstraßen in Hochfeld. Damit wird die Wohn- und Lebensqualität des Ortsteiles verbessert.

Der mit der Umgehungsstraße beabsichtigte Verkehrsabzug ist eine Voraussetzung für die geplante Umnutzung von Abschnitten der Wanheimer Straße als Fußgängerzone bzw. als verkehrsberuhigter Bereich.

Die Trasse verläuft von Süden aus der Wanheimer Straße kommend in die Wörthstraße. Nördlich der Hochfeldstraße verschwenkt sie dann zur Rheinbrückenauffahrt/Rheinhauser Straße. Von da ab führt sie dann weiter nach Norden parallel und westlich zum Immendal.

- Die Umgehungsstraße wird zur Aufnahme des erwarteten Verkehrsaufkommens 2-sprurig je Fahrtrichtung ausgebaut. Sie wird mit Rad- und Gehwegen (teilweise gemeinsamer Rad- und Gehweg) ausgestattet.

#### 4.2 Bebauung

Eine Neubebauung ist nicht vorgesehen.

Die Trassenführung der Wanheimer Straße bedingt den Abbruch der Häuser Nr. 169 - 181. Die Notwendigkeit hierzu ist unter Ziffer 3.2 ausführlich dargelegt.

Die für den Straßenausbau nicht benötigte Fläche nördlich der Grunewaldstraße soll als Fläche für den Gemeinbedarf - Krankenhausstellplätze - ausgewiesen werden.

Die Ausweisung von Stellplätzen ist erforderlich, da die vorhandenen Stellplätze vor dem Krankenhaus zum Teil durch den Straßenausbau in Anspruch genommen werden und darüber hinaus diese Stellplätze nicht ausreichen.

Soweit der Baumbestand auf der Westseite der Wanheimer Straße beim Ausbau nicht erhalten werden kann und Neupflanzungen im Straßenraum nicht möglich sind, können Ersatzpflanzungen sowohl nördlich der Grunewaldstraße als Grünabschirmung der geplanten Krankenhausstellplätze als auch auf der vom Straßenausbau nicht benötigten Fläche südlich der Grunewaldstraße vorgenommen werden.



#### 4.3 Dauerkleingärten

Durch die Aufweitung der Wanheimer Straße zur Aufnahme eines eigenen Bahnkörpers für die Straßenbahn werden entlang der Straße die drei nördlichen Kleingärten und die Grünabschirmung der Anlage teilweise in Anspruch genommen.

Der Ersatz für die Kleingärten wird an anderer Stelle im Stadtgebiet nachgewiesen.

Die für den Straßenausbau nicht benötigten Restflächen der Kleingärten sollen zur Abschirmung der Gesamtanlage eingegrünt werden.

#### 4.4 Grundsätze für soziale Maßnahmen

Die bei der Verwirklichung dieses Planes zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen für die persönlichen Lebensumstände von den im Plangebiet wohnenden und arbeitenden Menschen werden durch zu gegebener Zeit durchzuführende Maßnahmen nach § 180 (1) BauGB weitestgehend vermieden.

Die Stadt Duisburg wird die im Plangebiet im Privatbesitz befindlichen bebauten und nicht bebauten Grundstücke ankaufen.

Für die erforderlichen Umzüge wird die Stadt Duisburg Umzugskostenerstattungen und Umzugskostenbeihilfe im Rahmen der zum Zeitpunkt der Umzüge geltende Richtlinien des Rates der Stadt gewähren.

Betroffen von diesen Maßnahmen sind ca. 40 Wohneinheiten.

Die Beratung, Betreuung und Information der Betroffenen während der Planverwirklichung erfolgt durch die zuständigen Ämter der Stadt Duisburg. Im Bebauungsplan sind Gebiete für städtebauliche Umstrukturierungen durch Umgrenzung gekennzeichnet. In diesen Gebieten bedarf der Abbruch, die Änderung und die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung nach § 172 (1) Ziffer 3 BauGB.

#### 4.5 Ver- und Entsorgung

Die Hauptversorgungsleitungen werden bzw. sind innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche verlegt.

Das Abwasser wird durch städtische Kanäle der Kläranlage Hochfeld zugeleitet.

Eingriffe in vorhandene Gewässer, Überschwemmungsgebiete oder Deichschutzräume werden nicht vorgenommen; Grundwassermeßstellen sind nicht berührt.

Abgrabungen sind im Plangebiet weder vorhanden noch geplant.

#### 4.6 Altlasten

Nach Auswertung der bis in das Jahr 1843 zurückreichenden Meßtischblätter (Deutsche Grundkarten im Maßstab 1 : 25.000) sowie diverser Luftbildaufnahmen ist mit relevanten Altablagerungen bzw. gefahrenverdächtigen Altstandorten im vorliegenden Bebauungsplanbereich nicht zu rechnen.

In diesem Zusammenhang gilt folgender Hinweis:

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

Sollten sich bei Tiefbauarbeiten oder im Rahmen sonstiger Vorgänge Hinweise auf derartige umweltgefährdende Verunreinigungen ergeben, so sollte der Oberstadtdirektor - Amt für Stadtentsorgung und Wasserwirtschaft - rechtzeitig informiert werden.

#### 4.7 Lärmschutz

##### 1. Situationsbeschreibung

Der Verkehrslärm auf der zu einer Umgehungsstraße ausgebauten Wanheimer Straße wird die Wohn- und Schlafruhe der angrenzenden Wohnbebauung beeinflussen. Die Erholungsfunktion der Kleingartenanlage ist nur durch eine entsprechende Lärmschutzanlage gewährleistet.

Um die zu erwartende Geräuschsituation zu bewerten, wurde eine schalltechnische Untersuchung für den Betrachtungsbereich durchgeführt.

Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

- Geräuschpegel für die kritischen Immissionsorte

Immissionsort	L <sub>m</sub> 25		Ab- stand (m)	L <sub>v</sub>	L <sub>s</sub>	L <sub>k</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>m</sub>		L <sub>m</sub> gesamt	
	TAG dB(A)	NACHT dB(A)						TAG	NACHT	TAG	NACHT
<u>Kleingartenanlage</u> von Umgehungsstr. von Stadtbahn	68.2	60.9	15	-4.4	+2.7			66.5	59.2	66.6	59.4
	49.8	43.8	17.5		+1.9			51.7	45.7		
<u>Grünwaldstr. 119</u> <u>straßenseitig</u> von Umgehungsstr. von Stadtbahn von Grünwaldstr. von Parkplatz	68.2	60.9	13.5	-4.4	+3.2	+3	-3	67.0	59.7		
	49.8	43.8	20.5		+1.1	+3	-3	50.9	44.9		63.2
	57.5	50.3	5.5		+7.0	+3	-	67.5	60.3	70.3	
								45.9	45.9		
<u>Hinterfront</u> von Umgehungsstr. von Stadtbahn	68.2	60.9	17.0	-4.4	+2.1	+3	-3	65.9	58.6	66.0	58.8
	49.8	43.8	24		+0.3	+3	-3	50.1	44.1		
<u>Giebelfront</u> von Umgehungsstr. von Stadtbahn	68.2	60.9	11	-4.4	+4.2	+3		71.0	63.7	71.1	63.8
	49.8	43.8	17.5		+1.9	+3		54.7	48.7		

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

WA-Gebiet            tagsüber 55 dB(A)            nachts 45 dB(A)

Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen

tagsüber und nachts 55 dB(A)

Diese Orientierungswerte werden überschritten. Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm sind hier erforderlich.

## 2. Schallschutzmaßnahmen

- Für die Bebauung auf der Nordseite der Grunewaldstraße sind im Bebauungsplan Nr. 210 zum Schutz der Wohn- und Schlafruhe Schallschutzfenster planungsrechtlich festgesetzt worden.
- Auf der südlichen Seite der Grunewaldstraße sind der Giebel und die Vorderfronten der Häuser 119 und 117 mit Fenster der Schallschutzklasse 3 mit einem bewerteten Bauschalldämm-Maß  $R'w = 35 - 39$  dB(A) vor Verkehrslärm zu schützen.

Für die Gebäudefronten der Häuser Nr. 105 - 115 straßenseitig und für die Hinterfronten der Häuser Nr. 105 - 119, sowie für die Fenster der Giebelfront Haus Nr. 105 sind Fenster der Schallschutzklasse 2 - Schallschutzdämm-Maß  $R'w = 30 - 34$  dB(A) erforderlich.

- Im Bereich der Kleingartenanlage an der Wanheimer Straße ist eine Lärmschutzwand von 2,50 m Höhe erforderlich. Diese Wand mindert den Geräuschpegel um etwa 12 dB(A) - 14 dB(A) auf 53 dB(A) bis 55 dB(A) tagsüber.

Festsetzungen hinsichtlich der Schallschutzmaßnahmen für die Gebäude auf der Südseite der Grunewaldstraße und für die Kleingartenanlage an der Wanheimer Straße werden in dem an den Bebauungsplan Nr. 913 angrenzenden Bebauungsplan Nr. 777 B getroffen. Die Aufstellung dieses Bebauungsplanes hat der Rat der Stadt am 16. Mai 1977 beschlossen (DS 3760).

- Für die "Umgehungsstraße Hochfeld" - von der Paul-Esch-Straße bis zur Sedanstraße - wurde bereits ein Förderungsantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bei Bund und Land eingereicht. In diesem Zuwendungsantrag wurden Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den "Richtlinien für Lärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ff" vom 06.07.1983 für die in fragekommenden Straßenfronten, aufgeführt.

Die spätere Durchführung der passiven Lärmschutz-Maßnahmen richtet sich nach dem genehmigten Zuwendungsbescheid und den entsprechenden Durchführungsrichtlinien.

#### 5. Kosten

a) Grunderwerb	2.800.000,-- DM
Kanalbau	2.250.000,-- DM
Straßenbau	1.354.000,-- DM
	<hr/>
	6.404.000,-- DM
	=====

Die Kosten für den Kanalbau sind in den Gesamtkosten für die Abwasseranlagen der Umgehungsstraße Hochfeld berücksichtigt.

Die Kosten für den Straßenbau beinhalten die Herstellung der Fahrbahn, verkehrslenkende Maßnahmen, Abbruch der Häuser Wanheimer Straße Nr. 169 - 181 sowie die Kosten, die aus dem Anschnitt der Kleingarten-Anlage entstehen.

Die Kosten für die Herstellung der Gleiszone werden von der DVG getragen und sind deshalb bei den Straßenbaukosten nicht erfaßt.

b) Für den Ersatzwohnungsbau zur anderweitigen Unterbringung der Mieter müssen folgende städtische Mittel veranschlagt werden:

Baudarlehen	2.020.000,-- DM
Aufwendungsdarlehen	1.008.384,-- DM
	<hr/>
	3.028.384,-- DM
	=====

Freizeihungskosten	116.000,-- DM
Rückerinnahmen:	
a) Beitragsfähige Rückeinnahmen	29.400,-- DM
b) Zuschüsse	

Für die Umgehungsstraße Hochfeld ist ein Zuwendungsantrag nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gestellt worden.

Die Kosten der Maßnahmen, die unter Ziffer 5 dargestellt sind, sind im Investitionsprogramm 1989 - 1993 enthalten.

Diese auf den Seiten 4, 10, 11 und 13 geänderte bzw. ergänzte Absichtsbegründung mit Stand Juli 1990 wurde als Entscheidungsbegründung vom Rat der Stadt am 10. 09. 1990 beschlossen.

Duisburg, den **10. OKT. 1990**



Der Oberstadtdirektor  
In Vertretung

*Giersch*  
Giersch  
Beigeordneter

*9/4*

61-11 Mörbitz  
2662

Gesehen:

  
Amtsleiter

19. 3. 1986

Anlage zur Begründung zum Bebauungsplan Nr. 913

Niederschrift

über den Anhörungstermin im Rahmen der Bürgerbeteiligung gemäß § 2 a (2) BBauG und der Unterrichtung der Einwohner gemäß § 6 b GO NW

Betr.: Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 913 - Hochfeld -

Termin: 10. 3. 1986

Zeit : 18.00 - 19.30 Uhr

Ort : Mercator-Gymnasium, Musfeldstraße 12, 4100 Duisburg 1

Neben den Mitgliedern der Bezirksvertretung Innenstadt (BV) nahmen an der Anhörung 82 Bürger teil.

Vor der Sitzung der BV, die um 18.00 Uhr eröffnet wurde, hatten die Bürger ab 17.00 Uhr Gelegenheit, die Pläne zum Thema einzusehen.

Zur Beratung, Diskussion und Beantwortung von Fragen waren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Planungsamtes und des Amtes für Bodenordnung anwesend.

Dabei wurde zu Protokoll gegeben:

Mehrere durch den Abbruch der Häuser Wanheimer Straße 169 - 181 betroffene Bürger äußerten der Verwaltung gegenüber Bedenken gegen die vorliegende Verkehrsplanung.

Nicht für sie, die Bürger, sei nachvollziehbar, warum die Straße in diesem Teil so breit sein müsse.

Die Bürger regten an, die Fläche für die Straßenbahn mit dem Ziel "Erhalt der Häuser" zu reduzieren.

Nach Eröffnung der Sitzung der BV und der Begrüßung der Anwesenden durch den Bezirksvorsteher, Herrn Wolf, wurden den Bürgern die notwendigen Erläuterungen zu den gesetzlichen Voraussetzungen bzw. Bedingungen vermittelt.

Insbesondere wurden angeführt:

§ 2 a BBauG, § 6 b GO NW, § 8 Abs. 2 und § 9 StBauFG

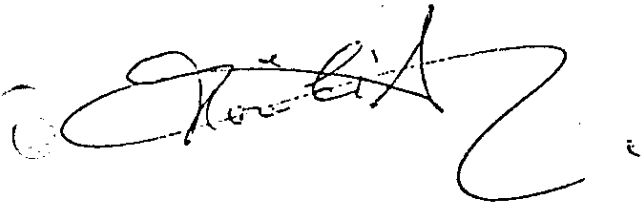
Hiernach erklärte Frau Ardelt - Stadtplanungsamt - die Vorgaben, Zielsetzungen und vorgesehenen Maßnahmen der Planung.

Die Erläuterungen des Bebauungsplan-Entwurfes wurden durch Einsatz von DIA's präzisiert.

Die Sitzung der BV wurde sodann geschlossen und die Bürger aufgefordert, ihre Wünsche und Vorstellungen zu dem vorgestellten Bebauungsplan-Entwurf zu äußern.

Außer der zu Protokoll gegebenen Anregung wurden keine Vorstellungen zum Plan geäußert.

Ein Bürger ließ sich informieren, welche der Häuser an der Wanheimer Straße von der Planung betroffen sind.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. H. A.', written in a cursive style.