

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 1019 - Kaßlerfeld - für einen Bereich nordwestlich des Innenhafens, zwischen Schwanentor und Schifferstraße bis Einmündungsbereich Max-Peters-Straße.

Stand: Februar 2003

1. **ALLGEMEINES**
 - 1.1 Lage des Plangebietes
 - 1.2 Ziele und Zweck der Planung
2. **VORGABEN UND BINDUNGEN**
 - 2.1 Flächennutzungsplan
 - 2.2 Entwicklung aus dem Masterplan
3. **BESCHREIBUNG DER GEGEBENEN SITUATION**
4. **PLANUNGSMABNAHMEN**
 - 4.1 Art der baulichen Nutzung
 - 4.2 Maß der baulichen Nutzung
 - 4.3 Begründung der erhöhten baulichen Verdichtung
 - 4.4 Festsetzung der überbaubaren Flächen/Abweichung von der Abstandsflächenregelung
 - 4.5 Stellplätze
5. **TEXTLICHE FESTSETZUNGEN**
6. **ERSCHLIEßUNG**
 - 6.1 Verkehrliche Erschließung
 - 6.2 Ver- und Entsorgung
7. **UMWELTBELANGE/UMWELTBERICHT**
 - 7.1 Lärmimmissionen
 - 7.2 Altablagerungen/Altstandorte
 - 7.3 Wasserwirtschaftliche Belange
 - 7.4 Kompensationsmaßnahmen
 - 7.5 Zusammenfassung
8. **FLÄCHENBILANZ**
9. **ALTERNATIVEN**
10. **SOZIALPLAN**
11. **FAMILIENRELEVANTE BELANGE**
12. **DENKMALE/BODENDENKMALE**
13. **KOSTEN- UND RÜCKEINNAHMEN**
14. **BÜRGERBETEILIGUNG**

1. ALLGEMEINES

1.1 Lage des Plangebietes

Der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1019 - Kasslerfeld - liegt im nördlichen Randbereich der Duisburger Innenstadt, unmittelbar nordwestlich des Innenhafens. Neben dem Innenhafen wird das langgezogene Plangebiet vom Schwanentor und der Schifferstraße begrenzt; es zieht sich hin bis etwa zum Einmündungsbereich der Max-Peters-Straße in die Schifferstraße.

1.2 Ziele und Zweck der Planung

Ziele und Zweck des Bebauungsplanes Nr. 1019 - Kasslerfeld - sind:

- ➔ Sicherstellung der strukturellen Neuorientierung dieses Innenhafenbereiches
- ➔ Berücksichtigung der Zielvorgaben des "Masterplanes" durch entsprechende planungsrechtliche Festsetzungen
- ➔ Verhinderung möglicher, den städtebaulichen Zielvorgaben widersprechender Entwicklungen

2. VORGABEN UND BINDUNGEN

2.1 Flächennutzungsplan

Die für den Innenhafenbereich durchgeführte Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.27 ist durch amtliche Bekanntmachung der Genehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf am 21.09.2000 in Kraft getreten.

Danach stellt sie für den Bereich des Bebauungsplanes "Sondergebiet - Dienstleistungspark" dar. Der Bebauungsplan Nr. 1019 ist somit aus dem Flächennutzungsplan als vorbereitenden Bauleitplan entwickelt.

2.2 Entwicklung aus dem Masterplan

Der Bereich des Duisburger Innenhafens wurde im Jahre 1989 als Projekt "Dienstleistungspark Duisburg-Innenhafen" zur Internationalen Bauausstellung Emscher Park (IBA) angemeldet.

Ziel dieses Projektes war, die für die zukünftige Entwicklung Duisburgs bedeutsame Umstrukturierung des ehemals hafenindustriell genutzten Innenhafens zu einem Standort für Dienstleistungsbetriebe, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, neue Wohnformen u.a.m. vorzunehmen.

In Anbetracht der enormen Bedeutung dieses IBA-Projektes wurden etliche Planungsteams, bestehend aus erfahrenen Städteplanern, Architekten und renommierten Projektentwicklern für ein Wettbewerbsverfahren ausgewählt.

Nach erfolgter Bewertung der eingereichten Gutachten durch eine Jury wurde vom Rat der Stadt in seiner Sitzung am 28.09.1992 beschlossen, die Innenhafenentwicklung auf der Grundlage des prämierten Konzeptes des Teams Foster, LEG, THS, durchzuführen. Der Bebauungsplan Nr. 1019 ist somit aus dem diesem Konzept zugrunde liegenden "Masterplan" sowie dessen für den Planbereich vorgenommenen Modifizierung zu entwickeln.

3. BESCHREIBUNG DER GEGEBENEN SITUATION

Der Innenhafen - in unmittelbarer Nachbarschaft zur Altstadt und zur Duisburger Innenstadt gelegen - umfasst eine Gesamtfläche von rd. 89 ha, die sich über eine Hafenlänge von ca. 1,8 km erstreckt. Aufgrund seiner über 100 Jahre währenden Nutzung als Hafen- und Handelsplatz sind nach dem nahezu vollzogenen Strukturwandel auf dem Areal noch immer etliche erhaltenswerte und stadtbildprägende Speicher- und Mühlengebäude vorhanden, die in Teilen durch neue Funktionen genutzt werden.

Während die Umstrukturierung der Südseite des Innenhafens mit dem Umbau der Sanierung und Neunutzung vorhandener Speicher- und Mühleengebäude sowie Neubebauungen nahezu abgeschlossen werden konnte und die Entwicklung des östlichen Bereichs der Innenhafen-Nordseite intensiv vorangetrieben wird, ist die angestrebte Neuorientierung im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1019 derzeit noch wenig erkennbar.

Neben verschiedenen Gebäudeleerständen sind hier als Nutzung eine hafenbezogene Speditionsgesellschaft im westlichen Bereich sowie Dentallabor und ein Zoo-Fachmarkt angesiedelt.

4. PLANUNGSMABNAHMEN

4.1 Art der baulichen Nutzung

Im Rahmen der strukturellen Neuordnung des gesamten Innenhafenbereiches soll auf der Grundlage des unter Punkt 2.2 dieser Begründung bereits dargelegten "Masterplanes" ein "Sondergebiet – Dienstleistungspark" ausgewiesen werden.

Zulässig darin sind nur Betriebe des Dienstleistungsgewerbes, Praxen, Einrichtungen für kulturelle Zwecke, Schank- und Speisewirtschaften sowie - ausnahmsweise - Einrichtungen für soziale Zwecke.

Darüber hinaus sind Ladenlokale bis zu einer begrenzten Nettoverkaufsfläche mit beschränktem Warensortiment im Erdgeschoss ausnahmsweise zulässig.

Mit dieser Beschränkung wird einerseits den beschlossenen strukturellen Vorgaben zur Errichtung eines Dienstleistungsparks Rechnung getragen, andererseits wird eine ggf. zu befürchtende städtebaulich unerwünschte Entwicklung zu einem "Nebenzentrum" in unmittelbarer Nachbarschaft zur Duisburger Innenstadt verhindert.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Die überbaubaren Flächen innerhalb des Sondergebietes sind unter Berücksichtigung der Wettbewerbsvorgaben sowie den für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1019 dazu erstellten Konkretisierungen des Konzeptes als mehrgeschossig bebaubare straßenseitig angeordnete Baublocks mit Flachdach festgesetzt.

Für die zukünftige Bebauung wird gemäß den Aussagen des Masterplanes eine zwingend einzuhaltende Gebäudehöhe textlich festgesetzt, durch die eine etwa 6-geschossige Bebauung gewährleistet wird.

Nach § 17 (1) Baunutzungsverordnung (BauNVO) beträgt die für "Sonstige Sondergebiete" höchstzulässige Grundflächenzahl (GRZ) 0,8; die höchstzulässige Geschossflächenzahl (GFZ) ist mit 2,4 vorgegeben.

Im Bebauungsplan wurde die GRZ mit 1,0 und die GFZ mit 4,8 festgesetzt.

Diese nach § 17 (2) in Verbindung mit § 17 (3) BauNVO zulässige Überschreitung der Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung wird im nachfolgenden Absatz 4.3 der Begründung erläutert und dargelegt.

4.3 Begründung der erhöhten baulichen Verdichtung

Gemäß den Bestimmungen des § 17 (3) in Verbindung mit § 17 (2) BauNVO können die Obergrenzen des § 17 (1) BauNVO in Gebieten, die am 01. August 1962 überwiegend bebaut waren, überschritten werden, wenn städtebauliche Gründe dies erfordern und sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen, die Überschreitungen durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden.

Die Anwendung dieser rechtlichen Regelung für die Überschreitung der GFZ im Bebauungsplan Nr. 1019 ist gerechtfertigt, da dieser ehemalige Hafbereich schon vor dem 01. August 1962 bebaut war.

Städtebauliche Gründe wie

- die Lage des Plangebietes innerhalb des Dienstleistungsparks Innenhafen,
- die planerische Berücksichtigung und Umsetzung der Entwicklung des Innenhafens auf Grundlage der im "Masterplan" festgelegten städtebaulichen Zielvorgaben,
- die Anpassung und Berücksichtigung vorhandener, in Umsetzung der Konzeption des Innenhafens bereits realisierter oder vor der Realisierung stehender Maßnahmen und
- damit letztendlich die Sicherung der weiteren städtebaulichen Entwicklung und Attraktivitätssteigerung dieses für Duisburg besonders bedeutsamen IBA-Projektes "Dienstleistungspark Innenhafen"

machen die festgesetzte erhöhte bauliche Verdichtung zwingend erforderlich.

Erkennbare öffentliche Belange werden dadurch nicht berührt und stehen somit den planungsrechtlichen Festsetzungen nicht entgegen; die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt.

Mit den teilweise schon realisierten Maßnahmen wie z. B. Ausbau der Uferpromenade, Errichtung von Spielmöglichkeiten, Anlegung von Grünanlagen und der Ansiedlung gastronomischer Einrichtungen unmittelbar am Wasser wird auch die Lebensqualität der am Innenhafen arbeitenden und wohnenden Menschen in erheblicher Weise gesteigert.

4.4 **Festsetzung der überbaubaren Flächen / Abweichung von der Abstandsflächenregelung**

Wesentliches Ziel des Bebauungsplanes ist die planungsrechtliche Umsetzung der weiteren Entwicklung des Innenhafens zu einem Dienstleistungspark auf der Grundlage des Masterplanes

Zur Sicherung dieser städtebaulichen Vorgaben sind im Bebauungsplan die Baukörper durch zwingend einzuhaltende Baulinien festgesetzt - Ausnahme dabei ist der als denkmalwert erfasste Speditionsspeicher Schifferstraße 30/32 - , um damit die nach dem Gutachten erwünschte geordnete Blockbebauung am Innenhafen zu gewährleisten.

In Verbindung mit der ebenfalls zwingend vorgeschriebenen Gebäudehöhe der zukünftigen Bebauung werden die nach § 6 der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) notwendigen Abstandsflächen teilweise unterschritten

Nach § 6 BauO NRW gelten diese geringeren Tiefen der Abstandsflächen, wenn diese sich durch zwingende Festsetzungen eines Bebauungsplanes ergeben. Dieses ist hier der Fall. Die Unterschreitung ist dabei im Rahmen der gebotenen Abwägung vertretbar, da

- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, insbesondere eine ausreichende Beleuchtung und Belichtung nicht beeinträchtigt werden,
- Gründe des Brandschutzes dem nicht entgegenstehen und
- damit den städtebaulichen Vorgaben nach Entwicklung des Dienstleistungsparks Innenhafen auf der Grundlage des Masterplanes entsprochen wird.

4.5 **Stellplätze**

Die für die jeweiligen Bauvorhaben erforderlichen Stellplätze bzw. deren Lage sowie die Zu- und Abfahrten werden im Rahmen von konkreten

Bauanträgen zu überprüfen und abzustimmen sein. Im Bebauungsplan ist im Bereich der möglichen Neubebauung "Tiefgarage" festgesetzt.

5. TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

Um die Ziele des Masterplanes planungsrechtlich zu sichern, ist es erforderlich, die schon unter Punkt 4.1 dieser Begründung aufgeführten zulässigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes textlich festzusetzen und damit der Konzeption widersprechende Nutzungen auszuschließen.

Im Interesse einer bei Berücksichtigung der Vorgaben des hier konkretisierten Masterplanes möglichen und auch gewollten individuellen architektonischen Gestaltung der zukünftigen Baukörper sind ebenfalls textlich eine verträgliche Unter- oder Überschreitung der zwingend festgesetzten Gebäudehöhe, die unbeachtliche Zulässigkeit eines "Technikgeschosses" sowie eine geringfügige Unter- oder Überschreitung der Baulinien unter bestimmten Voraussetzungen als Ausnahme festgesetzt.

Mit dem textlichen Ausschluss jeglicher Einfriedungen im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen südlich der zukünftigen Neubebauungen - die Flächen sind mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit sowie mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Versorgungsträger zu belasten - wird hier die unbeeinträchtigte Möglichkeit für die Bevölkerung gewährleistet, in diesem städtebaulich erwünschten Erlebnisbereich am Wasser zu bummeln, sich zu erholen oder aber die gastronomischen Angebote zu nutzen.

6. ERSCHLIEBUNG

6.1 Verkehrliche Erschließung

Die verkehrliche Erschließung des Planbereiches ist über die Schifferstraße gewährleistet. Damit ist das Plangebiet direkt an das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz angebunden.

Mit der bereits ausgebauten Uferpromenade bietet sich eine zusätzliche Anbindung der Flächen für Fußgänger und Radverkehr an.

6.2 Ver- und Entsorgung

Eine ordnungsgemäße Ver- und Entsorgung des Planbereiches wird durch Anschluss an das vorhandene Kanal- und Leitungsnetz sichergestellt.

Dies widerspricht nicht dem § 51 a (1) Landeswassergesetz (LWG), da die Fläche bereits vor dem 01.01.1996 erstmals bebaut wurde und die Kapazität des Abwasserkanals für die Entsorgung des Niederschlagswassers ausreichend dimensioniert ist.

7. UMWELTBELANGE/UMWELTBERICHT

7.1 Lärmimmission

7.1.1 Derzeitige und zu erwartende Lärmsituation

Nach den lärmtechnischen Untersuchungen wird die Belastung im Plangebiet durch den Verkehrslärm der Bundesautobahn (BAB) A 40 und durch die Schifferstraße bestimmt. Im Süden zwischen Schifferstraße und Innenhafen ist ein Sondergebiet (SO) - Dienstleistungspark- ausgewiesen.

Die Fläche soll mit einem Baublock mit Flachdach bebaut werden. Die Anzahl der Geschosse ist mit sechs anzusetzen. Es ist eine Büronutzung, Nutzung für Dienstleister, Angebote an Gastronomie und ggf. Nutzungen für soziale Zwecke vorgesehen.

Die Bebauung liegt in einer Entfernung von 12 m zur Straßenachse der Schifferstraße.

Die Lärmbelastung vor den Gebäudefronten (straßenseitig) beträgt bei einem Abstand von ca. 12 m zur Straßenachse (Eingangsdaten: Verkehrsbelastung (Prognose) = 14 000 Kfz/24, Lkw-Anteil = 15 % Tag

und Nacht, $v = 50 \text{ km/h}$) 71 dB(A) am Tage und 64 dB(A) in der Nachtzeit.

Die Südseiten der Bebauung zum Innenhafen werden um ca. 15 bis 20 dB(A) geringer belastet und erreichen 55/47 dB(A) Tag/Nacht.

Die heutige Geräuschbelastung ändert sich um ca. + 1,0 dB(A) nur unwesentlich.

Gewerbelärm

Im Norden, außerhalb des Bebauungsplanes, liegen Betriebe unterschiedlicher Lärmabstrahlung. Aufgrund der hohen Geräuschvorbelastung durch Verkehrslärm sind schädliche Lärmeinwirkungen durch Industrie- und Gewerbelärm aber nicht zu erwarten.

Wohnbebauung südlich des Innenhafens

In einer Entfernung von 150 bis 200 m liegt im Süden des Plangebietes eine Wohnbebauung. Zum Zeitpunkt des Bebauungsplanverfahrens für diese Wohnungen wurden umfangreiche lärmtechnische Untersuchungen durchgeführt unter Berücksichtigung der damals vorhandenen Speditiionsbetriebe und der im Innenhafen stattfindenden Verladetätigkeiten mit Binnenschiffen.

Das Ergebnis führte zu entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden. Heute und in Zukunft sind diese Lärmarten sehr stark reduziert. Die geplanten, geschlossenen Gebäudefronten reduzieren den Verkehrslärm von der Schifferstraße unterhalb der städtebaulichen Orientierungswerte von 55/45 dB(A).

7.1.2 Beurteilung

Nach dem Beiblatt 1 zur DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" sind folgende schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung angegeben:

Baugebiete* Orientierungswerte Tag/Nacht**

Bei Sondergebieten, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart

SO - Gebiet 45 - 65/35 - 65 dB(A)
Tag/Nacht

Aufgrund der allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse und durch die besondere Bedeutung und Entwicklung der Bebauung am Innenhafen sollten die schalltechnischen Orientierungswerte für ein Mischgebiet erreicht werden:

MI-Gebiet 60/50 dB(A)
Tag/Nacht

Die Orientierungswerte werden straßenseitig überschritten, besonders in der Nachtzeit. Daher sind Lärmschutzvorkehrungen zum Schutz der Büro- und Arbeitsräume erforderlich.

Eine Überschreitung der städtebaulichen Orientierungswerte ist in gewachsenen Ballungszentren wie in Duisburg, wo Bevölkerung, Verkehr, Industrie und Gewerbe dicht zusammengedrängt sind, nicht zu vermeiden.

Die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung der DIN 18005 sind erwünschte Zielwerte. Sie stellen keine Grenzwerte dar.

* Nach der Baunutzungsverordnung (BauNO)

** Für Industrie- und Gewärbelärm in der Nachtzeit - 5,0 dB(A)

7.1.3 Abwägung zwischen aktivem und passivem Lärmschutz

Der Bau von aktiven Maßnahmen, Wall oder Wand, zum Schutz vor Verkehrslärm der Schifferstraße ist technisch und aus städtebaulichen Gesichtspunkten nicht möglich. Im Bereich der Bundesautobahn A 40 werden aktive Lärmschutzmaßnahmen angestrebt.

Die Schalldämmung wird dann besonders in den Obergeschossen spürbar sein.

Da ein Zeitpunkt über die Verwirklichung dieser Schallschutzmaßnahme nicht angegeben werden kann, müssen passive Schutzmaßnahmen an den Gebäuden auch für die Obergeschosse getroffen werden.

7.1.4 Vorkehrungen zum Schutz vor Lärm

Für die Festlegung der erforderlichen Luftschalldämmung von Außenbauteilen gegenüber Außenlärm werden in der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" verschiedene Lärmpegelbereiche zugrunde gelegt, denen die "maßgeblichen Außenlärmpegel" zugeordnet sind.

Als "maßgeblicher Außenlärmpegel" wird der ermittelte Beurteilungspegel für den Tag mit einem Zuschlag von 3,0 dB(A) angesetzt.

So müssen für die Außenbauteile der geplanten Bebauung straßenseitig entlang der Schifferstraße Straße Schalldämm-Maße von 40 dB(A) nach Tabelle 8 der DIN 4109 (Lärmpegelbereich V) erreicht werden.

Der Einbau von integrierten Lüftungen ist dann zu fordern, wenn eine Stoßbelüftung durch den Arbeitsablauf nicht möglich erscheint. Bei Einbau von Lüftungen darf das zu erreichende Schalldämm-Maß nicht verringert werden.

Zur schallabgewandten Seite sind für Büroräume oder Ähnliches keine Schutzmaßnahmen erforderlich, die über die Standardbauausfüh-

rung, Lärmpegelbereich I und II mit einem Dämmwert von 30 dB(A), hinausgehen.

Bei der Konzeption der Grundrisse sollte auf die besondere Lärmbelastung der nördlichen Gebäudefront geachtet werden.

7.1.5 Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen

Aufgrund der vorhandenen Geräuschbelastung Tag/Nacht gemäß Ziffer 6.1.1 sind folgende passive Schutzmaßnahmen vor Verkehrslärm festzusetzen:

"Alle Außenbauteile der Gebäudefronten, die zur Schifferstraße weisen, müssen ein bewertetes Schalldämm-Maß von 45/35 dB(A) Außenwand/Fenster erreichen (DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, November 1989, Lärmpegelbereich V), um die Anhaltswerte für Innenschallpegel nach VDI 2719 einzuhalten.

Der Einbau von integrierten Lüftungen ist für Büroräume oder für Räume ähnlicher Nutzung erforderlich, wenn eine Stoßbelüftung durch den Betriebsablauf nicht möglich ist."

7.2 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 Archivmaterials bleibt festzuhalten, dass der Planbereich in den letzten 100 Jahren in vielfältiger Weise gewerblich und industriell genutzt wurde.

Erste bauliche Tätigkeiten sind 1894 durch eine Spedition zu erkennen. Es folgte die Errichtung zahlreicher Lagerhallen und Getreidespeicher. Nach dem Wieder- und Neubau der kriegsbedingt zerstörten Gebäude erfolgte eine weitere Verdichtung der Bebauung durch weitere Getreidespeicher, Lagerhallen und Bürogebäude. Die gesamte Fläche war und ist durch eine

größere Anzahl von Gewerbebetrieben gekennzeichnet, die hauptsächlich dem Speditionsgewerbe zuzuordnen sind. Heute sind auch Betriebe weiterer Branchen aus dem Dienstleistungsbereich vertreten.

Im Rahmen einer Gefährdungsabschätzung für den "Planungsraum Dienstleistungspark Innenhafen" ist 1993/1994 unter anderem auch ein Teil des Plangebietes stichprobenartig untersucht worden. Die Ergebnisse führten das Plangebiet betreffend zu keinem Handlungsbedarf.

Vereinzelt zeigten sich auffüllungsbedingt leicht erhöhte Schwermetall- und PAK-Konzentrationen. Die durchgeführten Bodenluftuntersuchungen ergaben im Plangebiet keine Auffälligkeiten, die weitere Schritte erforderlich machten. Eine Grundwassermesskampagne (Stichtagsmessung), die zu einem Zeitpunkt durchgeführt wurde, als die entlang des Hafenbeckens gelegenen Grundwassermessstellen als Abstrompegel fungierten, lassen auf keine Verunreinigung des Bodens schließen, die Handlungsbedarf zum Schutz des Grundwassers anzeigt.

Die o. g. orientierende Untersuchung kann jedoch keine detaillierten Untersuchungen und Beurteilungen des Gefährdungspotentials einzelner Flächen ersetzen. Zurzeit besteht jedoch kein akuter Handlungsbedarf. Deshalb sind im Rahmen von zukünftigen Baugenehmigungsverfahren detaillierte Überprüfungen und Bewertungen der Altlastensituation der einzelnen Flächen in Abhängigkeit von einer konkreten Nutzungsrecherche und der konkreten Bauausführung erforderlich. Dies betrifft insbesondere nutzungsspezifische Untersuchungen z. B. an (Selbstverbraucher-)Tankstellen. Diese Einschätzung wird durch das zwischenzeitliche Inkrafttreten der neuen Bodeschutzgesetzgebung und somit neuer Bewertungsmaßstäbe unterstützt.

Da der Untergrund des Plangebietes überwiegend Auffüllungsmaterial enthält, ist ferner bei einer Entsiegelung der Oberfläche das Auswaschungspotential möglicherweise im Untergrundmaterial enthaltender Schadstoffe zu prüfen.

Die im Einzelfall durchzuführenden Untersuchungen sind mit der Stadt Duisburg, Amt für kommunalen Umweltschutz, Untere Bodenschutzbehörde (31-6), im Vorfeld abzustimmen.

Durch frühere Untersuchungen der nördlich gelegenen Altlastenfläche AS 2080 (ehemalige Tankstelle) sind im Rahmen von Rückbaumaßnahmen Untergrundverunreinigungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe festgestellt worden. Die Tanks sind in den 90-iger Jahren unter gutachterlicher Begleitung ausgebaut worden. Die Beprobungsergebnisse des Grundwassers zeigen für die beprobten Parameter (MKW, PAK) keine Auffälligkeiten, so dass von keiner Gefährdung für das Plangebiet ausgegangen werden kann.

7.3 Wasserwirtschaftliche Belange

Wie bereits unter Absatz 6.2 dieser Begründung ausgeführt, werden die Flächen nicht erstmalig im Sinne des § 51 a (1) LWG bebaut. Die vorhandene Kanalisation kann das auf den befestigten Flächen anfallende Niederschlagswasser aufnehmen und schadlos ableiten.

Sollten dennoch Kapazitätsengpässe bei der Entsorgung des Niederschlagswassers auftreten, ist es denkbar, Anteile des unbelasteten Dachniederschlagswassers direkt in den Innenhafen einzuleiten.

Eine Versickerung des Wassers ist aufgrund hoher Grundwasserstände bedenklich.

Von einer Einleitung des Niederschlagswassers anderer Verkehrsflächen wie beispielsweise Park- oder Fahrflächen ist abzusehen, da diese Wässer Schadstoffe beinhalten können, die nur durch aufwendige Vorbehandlungsanlagen zurückgehalten werden können.

Die Grundwasserstände im Planbereich werden vom Wasserstand des Innenhafens direkt und indirekt von Rhein und Ruhr beeinflusst. Diese Wasserstände sind bei einer Bautätigkeit sowie bei der Planung von Tiefge-

schossen, Tiefgaragen und bei Aufzugsschächten zwingend zu berücksichtigen.

7.4 Kompensationsmaßnahmen

Da der Planbereich schon versiegelt ist und die vorhandene Baumreihe am Promenadenweg durch die Umsetzung der planungsrechtlichen Festsetzungen nicht beeinträchtigt wird, entstehen keine zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft. Kompensationsmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

7.5 Zusammenfassung

Aufgrund der örtlichen Gegebenheit in Verbindung mit den angedachten Vorhaben ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des Gesetzes nicht erforderlich, da eine dieser vergleichbare Prüfung stattgefunden hat, deren Ergebnis unter den Punkten 7.1 bis 7.4 dieser Begründung dokumentiert ist.

8. FLÄCHENBILANZ

- Sondergebiet Dienstleistungspark	ca. 1,98 ha
- Öffentliche Verkehrsfläche (Promenadenweg)	ca. 0,35 ha
Gesamtfläche des Plangebietes:	ca. 2,33 ha

9. ALTERNATIVEN

Aufgrund der städtebaulichen Vorgaben boten sich Alternativvorschläge, die sich von der vorliegenden Planung wesentlich unterscheiden, nicht an und wurden daher nicht entwickelt.

10. SOZIALPLAN

Nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen sind durch die Planungen nicht gegeben. Maßnahmen nach § 180 BauGB sind daher nicht erforderlich.

11. FAMILIENRELEVANTE BELANGE

Der in Teilen schon entwickelte Dienstleistungspark Innenhafen beinhaltet auch Maßnahmen wie beispielsweise Ausbau der Uferpromenade, Errichtung von Spielmöglichkeiten oder Anlegen von Grünanlagen, wodurch die vorgesehene städtebauliche Entwicklung - die Ausweisungen des Bebauungsplanes Nr. 1019 berücksichtigen einen Teilabschnitt der Gesamtkonzeption - auch in der Summe der familienrelevanten Bewertungskriterien als familien- und kinderfreundlich angesehen werden kann.

12. DENKMALE / BODENDENKMALE

Denkmale

Das Gebäude Schifferstraße 30/32 ist als denkmalwert erfasst und im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet; ein weiteres Eingehen darauf ist somit nicht erforderlich.

Folgende Objekte sind gemäß § 3 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG NW) als Baudenkmale in der Denkmalliste zusätzlich eingetragen:

- Sämtliche Uferbefestigungen, Pfade und Rampen, welche innerhalb des Bebauungsplanbereiches liegen
- Verladeanlage Kora (ehem. Firma Koch und Co.)
- Korakran
- Quadratischer Backsteinsockel

Innerhalb des Planbereiches befindet sich der "Korakran", der entsprechend dargestellt und als Denkmal gekennzeichnet ist.

Die Verladeanlage Kora sowie der quadratische Backsteinsockel liegen außerhalb des Plangebietes, innerhalb des Böschungsbereiches unmittelbar an der südlichen Planbegrenzung.

Die o. a. Uferbefestigungen, Pfade und Rampen innerhalb des Planbereiches werden nur erwähnt und beschrieben und aus Gründen der notwendigen schlecht darstellbaren Eindeutigkeit nicht zusätzlich als Denkmal gekennzeichnet.

Die Uferböschungen mit ihren gepflasterten Böschungspfaden für die Sackträger, die erhaltenen Ladebühnen der Firmen Brohler und Küppers & Werner, ein Kran mit seinem Fundament, dem historischen Backsteinsockel am Holzhafen sowie die Getreideverladeeinrichtungen vor dem Lehnkeringgebäude und dem Speicher der ehem. Firma Koch & Co. mit dessen quadratischem Backsteinsockel bilden nicht nur die Umgrenzungen des Hafenbeckens. Sie halten die Erinnerungen an die Hafenarbeit und -technik wach als ehemaliges Bindeglied zwischen den Speichern am Innenhafen und dem Hafenbecken. Diese Infrastrukturen des Innenhafens sind damit bedeutend für die Arbeits- und Produktionsverhältnisse des Hafenumschlages und die Geschichte der Stadt.

Ihre Erhaltung ist notwendig aus volkskundlichen Gründen, da die genannten Pfade, Befestigungen und Rampen als unerlässliche Hilfsmittel für das Be- und Entladen sowie Festmachen der Schiffe noch heute anschaulich Zeugnis vom ehemaligen Hafenbetrieb ablegen.

Damit sind sie eng mit Duisburgs Geschichte verbunden, dessen wirtschaftliche Blüte, welche die Stadt aus der Nähe zum Wasser zog, sie dokumentieren und noch heute nachvollziehbar machen. Ihre Erhaltung bedingen damit auch wissenschaftliche, nämlich stadtgeschichtliche Gründe.

Der innerhalb des Planbereiches stehende "Korakran" ist bedeutend für die Arbeits- und Produktionsverhältnisse am Innenhafen, dem heutigen Wahrzeichen Duisburgs.

Der Kran wurde direkt für seinen Einsatz am Innenhafen geschaffen. Dieser in den 50er Jahren errichtete Kran dokumentiert das Wiederaufleben der Industrie nach dem 2. Weltkrieg und ist somit wichtiges stadtgeschichtliches Zeugnis. Seine Erhaltung als Denkmal ist daher wissenschaftlich zu begründen.

Darüber hinaus ist er auch aus volkskundlichen Gründen zu erhalten, denn er veranschaulicht den ehemaligen Funktionszusammenhang zwischen Hafenbecken und anliegender Bebauung. Als Be- und Entladevorrichtung verdeutlicht er die aktive Tätigkeit des Getreideumschlages, dessen wichtigster Ort Duisburg zu Beginn des Jahrhunderts war.

Der Korakran ist ein Vollportal-Drehkran mit starrem Ausleger und Kranbahn.

Bodendenkmale

Konkrete Hinweise auf Bodendenkmale liegen für den Planbereich nicht vor.

Sofern bei Erdbewegungen archäologische Bodenfunde (Keramik, Glas, Metallgegenstände, Knochen etc.) und -befunde (Verfärbungen des Bodens, Mauern etc.) oder Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit auftreten, sind diese Entdeckungen gemäß § 15 DSchG NW unverzüglich der Unteren Denkmalbehörde (Stadt Duisburg, 62-36, Amt für Baurecht und Bauberatung oder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Xanten) anzuzeigen.

13. KOSTEN UND RÜCKEINNAHMEN

Bei Realisierung der Maßnahmen dieses Bebauungsplanes entstehen der Stadt keine Kosten; mit Rückeinnahmen ist ebenfalls nicht zu rechnen.

14. BÜRGERBETEILIGUNG

Die frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Bauleitplanung gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) zugleich als Unterrichtung der Einwohner nach § 23 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) fand im Rahmen einer öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 19. Juni 2001 statt; eine Niederschrift dazu wurde angefertigt.

Zu den Anregungen aus der Bürgerschaft, die sich im Wesentlichen auf die gegebene bzw. zu erwartende Verkehrsmenge auch auf benachbarte Straßen, den weiteren Verlauf der verlängerten Schifferstraße, die Parkplatzsituation sowie auf den Planungsstand zum Vorhaben "Eurogate" bezogen, konnte im Rahmen dieser Veranstaltung abschließend Stellung genommen werden.

Diese Begründung gehört zum Bebauungsplan Nr. 1019 - Kaßlerfeld -.

Die Aufstellungsvermerke auf dem Plan gelten auch für diese Begründung.

Die Übernahme der Absichtsbegründung als Entscheidungsbegründung im Sinne des § 9 (8) Baugesetzbuch wurde am 16.06.2003 vom Rat der Stadt beschlossen.

Diese Begründung hat in der Zeit vom 08.04.2002 bis 10.05.2002 einschließlich öffentlich ausgelegen.

Duisburg, den 11. JULI 2003

Die Oberbürgermeisterin

Im Auftrag



Dunkel

Städt. Vermessungsdirektor