

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 1006 - Kaßlerfeld - für einen Bereich nördlich des Innenhafens/Holzhafens, nordöstlich des Gebäudes Schifferstraße Nr. 60, zwischen Schifferstraße und Verlängerung (Innenhafenquerung) des Philosophenweges

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. **PLANUNGSMAßNAHMEN**
 - 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
 - 4.5 Stellplätze
 - 4.6 Öffentliche Verkehrsfläche - Straße
 - 4.7 Private Grünfläche - Parkanlage
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. 1006 - Kasslerfeld - liegt im nördlichen Randbereich der Duisburger Innenstadt, unmittelbar nordwestlich des Innenhafens.

1.2 Ziele und Zweck der Planung

Ziele und Zweck des Bebauungsplanes Nr. 1006 - Kasslerfeld - sind:

- ➔ Sicherstellung der strukturellen Neuorientierung dieses Innenhafenbereiches
- ➔ Berücksichtigung der Zielvorgaben des "Masterplanes" durch entsprechende planungsrechtliche Festsetzungen
- ➔ Festsetzung eines Teilstückes der zu verlängernden Schifferstraße als Hauptverkehrsstraße

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.

Darin ist die verlängerte Schifferstraße als Hauptverkehrsstraße, die zu bebauende Fläche als "Sondergebiet - Dienstleistungspark" und eine östlich daran angrenzende Teilfläche als "Grünfläche" dargestellt.

Damit sind die Festsetzungen des Bebauungsplanes 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 bedeutende 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 Innenhafenenwicklung auf der Grundlage des prämierten Konzeptes des Teams Foster, LEG, THS, durchzuführen. Der Bebauungsplan Nr. 1006 ist somit aus dem diesem Konzept zugrunde liegenden "Masterplan" 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 Mühlengebäude 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. 1006 derzeit noch wenig erkennbar.

Das Gelände wurde jedoch zwischenzeitlich abgeräumt; hier ist die Errichtung eines "Maritimen Dienstleistungszentrums" vorgesehen (siehe dazu auch Punkt 4.1 dieser Begründung).

4. PLANUNGSMAßNAHMEN

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.

Vorgesehen ist hier die Errichtung des "Maritimes Dienstleistungszentrum, Innenhafen Duisburg", mit dessen Nutzungen wie Büro, Dienstleister, Praxen und Gastronomie in Verbindung mit der im direkten Zusammenhang stehenden Marina mit ihren Bootsanlagen und dem daraus resultierendem Treiben an der Uferpromenade ein attraktiver Publikumsmagnet für Duisburg entstehen wird. Dies wird durch mögliche Ladenlokale, die mit einer begrenzten Nettoverkaufsfläche und mit beschränktem Warensortiment im Erdgeschoss ausnahmsweise zulässig sein sollen, zusätzlich gestützt.

Mit dieser Beschränkung wird der Entwicklung des Dienstleistungsparks Rechnung getragen und das Entstehen eines "Nebenzentrums" in unmittelbarer Nachbarschaft zur Duisburger Innenstadt verhindert.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Die überbaubare Fläche innerhalb des Sondergebietes ist unter Berücksichtigung der Wettbewerbsvorgaben als mehrgeschossig bebaubarer straßenseitig angeordneter Baublock mit Flachdach festgesetzt.

Für die zukünftige Bebauung wird unter Berücksichtigung der 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 höchstzulässigen baulichen Verdichtung 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. 1006 ist gerechtfertigt, da dieser ehemalige Hafenbereich 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

Wesentliches Ziel des Bebauungsplanes ist neben der Festsetzung eines Teilabschnittes der neuen Hauptverkehrsstraße die planungsrechtliche Ausweisung der im Rahmen der Entwicklung des Dienstleistungsparks Innenhafen anzusehender Vorhaben auf der Grundlage des Masterplanes. Um die Grundsätze dieser städtebaulichen Vorgaben sicherstellen zu können, ist im Bebauungsplan die Gebäudehöhe zwingend vorgeschrieben und die überbaubare Fläche mit Baugrenzen festgesetzt worden.

4.5 Stellplätze

Die für die Bebauung erforderlichen Stellplätze bzw. deren Lage sowie die Zu- und/oder Abfahrten werden im Rahmen des konkreten Bauantrages geprüft und abzustimmen sein. Im Bebauungsplan ist für die mögliche Neubebauung "Tiefgarage" festgesetzt.

4.6 Öffentliche Verkehrsfläche Straße

Die im Bebauungsplan festgesetzten öffentliche Verkehrsfläche – Straße ist Teilabschnitt der Hauptverkehrsstraße zwischen Wintgensstraße und Max-Peters-Straße.

Diese neu auszubauende Verkehrsstraße in Verlängerung der Schifferstraße ist 2-spurig geplant. Nebenanlagen sind auf der Südseite der Straße als Gehweg und "Zweirichtungsradschweg" sowie als Längsparkstreifen, innerhalb dem auch Baumpflanzungen geplant sind, vorgesehen.

Auf der Nordseite ist ein entsprechend breiter Streifen für einen möglichen späteren Stadtbahnbetrieb freigehalten.

Die Einmündung der Straße "Am Innenhafen" in die Schifferstraße erfolgt über einen Kreisverkehr.

4.7 Private Grünfläche - Parkanlage

Der auf der Südseite des Innenhafens gelegene Altstadtpark findet seine Fortsetzung auf der gegenüberliegenden Nordseite. Hier ist im Eckbereich zum Holzhafen ein Teilstück als "Private Grünfläche – Parkanlage" ausgewiesen.

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 Masterplanes mögliche und auch gewollte individuelle architektonische Gestaltung des zukünftigen Baukörpers sind daher eine verträgliche Unter- oder Überschreitung der zwingend festgesetzten Gebäudehöhe und die unbeachtliche Zulässigkeit eines "Technikgeschosses" als Ausnahme festgesetzt.

Textliche Festsetzungen über Minderung von Lärmimmissionen wurden ebenfalls getroffen.

6. ERSCHLIEßUNG

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

Die Uferpromenade wird durch eine ca. 26 m breite Aufweitung im westlichen Planbereich, westlich der vorgesehenen Bebauung in Höhe der Fußgängerbrücke über den Innenhafen an die Schifferstraße angebunden.

6.2 Ver- und Entsorgung

Die Entsorgung des Schmutzwassers erfolgt über das vorhandene Kanalisationsnetz zur Kläranlage Kasslerfeld, die durch den Ruhrverband betrieben wird.

Das anfallende Niederschlagswasser der Verkehrsflächen kann an die vorhandene Kanalisation angeschlossen werden. In diesem Rahmen ist darauf zu verweisen, dass im Zuge der Straßenbaumaßnahmen die Kanalisation erneuert wird, da diese nach den Planungen nicht mehr im Verkehrsraum verläuft.

Die unverunreinigten Niederschlagswasser der Grundstücksflächen außerhalb der Verkehrsflächen sollen gemäß § 51 a Abs. 1 Landeswassergesetz (LWG) vor Ort versickern, verrieseln oder ortsnah in ein Gewässer eingeleitet werden, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist (siehe dazu auch Punkt 7.3 dieser Begründung).

7. UMWELTBELANGE/UMWELTBERICHT

7.1 Lärmimmission

7.1.1 Derzeitige und zu erwartende Lärmsituation

Straßenverkehr

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 und Angebote an Gastronomie im Zusammenhang mit der Marina und ihren Bootsanlagen vorgesehen.

Die Bebauung liegt in einer Entfernung von 9 m im Südwesten und bis zu 30 m im Südosten zur Straßenachse der Schifferstraße.

Die Lärmbelastung vor der Gebäudefront (straßenseitig) beträgt bei einem Abstand von ca. 9 m zur Straßenachse etwa 68 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in

der Nachtzeit. Durch die Lärmeinwirkung der BAB A 40 werden auch bei größerer Entfernung der Schifferstraße zur geplanten Bebauung keine spürbaren Minderungen der Beurteilungspegel auftreten.

Die Giebelfronten und die Südseite zum Innenhafen werden um ca. 13 bis 15 dB(A) geringer belastet und erreichen 53/49 dB(A) Tag / Nacht.

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.

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.

* nach der Baunutzungsverordnung (Bau NO)

** für Industrie- und Gewerbelärm in der Nachtzeit - 5,0 dB(A)

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.

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 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 Standardbauausführung 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 7.1.1 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

Der Bebauungsplan tangiert zwei im Altlastenverdachtsflächenkataster der Stadt Duisburg erfasste Flächen. Es handelt sich hierbei zum einen um den Standort einer ehemaligen Transportbetonunternehmung, auf welchem zukünftig das Bauvorhaben errichtet wird und um einen Teil des ehemaligen wiederverfüllten Ruhrkanals im Bereich der Einmündung der Straße "Am Innenhafen" (Innenhafenquerung) in die Schifferstraße. Über die Verfüllmaterialien des ehemaligen Ruhrkanals liegen keine Informationen vor. In Abhängigkeit von der Straßenführung (Höhenlage der Trasse) und der Umfeldgestaltung ist über die Notwendigkeit einer Untersuchung zu entscheiden.

Die durch die ehemalige Nutzung des Transportbetonunternehmens im Untergrund ermittelte Verunreinigungen werden im Rahmen der Tiefbauarbeiten ausgehoben.

7.3 Wasserwirtschaftliche Belange

Wie unter Punkt 6.2 dieser Begründung ausgeführt, wird die Kanalisation im Rahmen der Straßenbaumaßnahmen erneuert; das anfallende Niederschlagswasser auf den Verkehrsflächen kann über die Kanalisation entsorgt werden.

Das anfallende unverunreinigte Niederschlagswasser der Grundstücksflächen außerhalb der Verkehrsflächen soll gemäß § 51 a (1) LWG vor Ort versickert, verrieselt oder ortsnah in ein Gewässer eingeleitet werden, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten bietet sich hier die Einleitung des unverunreinigten Niederschlagswassers in den Innenhafen an.

7.4 Kompensationsmaßnahmen

Die Umsetzung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen greifen in Natur und Landschaft ein. Im Rahmen eines zu erstellenden "Landschaftspflegerischen Begleitplans" wurde Art und Umfang des Eingriffs gemäß der Planung errechnet und die zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich des Eingriffs erforderlichen Maßnahmen nach Art und Umfang bestimmt.

Der Eingriff in Natur und Landschaft beschränkt sich auf den Verlust einiger Bäume im Bereich eines ehemaligen Gartengrundstücks sowie auf einen Teil der Gras bewachsenen Uferböschung des Holzhafens. Durch die Anpflanzung von 31 Straßenbäumen sowie die Anlage einer Grünfläche kann ein Teil des Eingriffs im Plangebiet ausgeglichen werden.

Das Defizit an Kompensationsbedarf wird in Form einer Ersatzmaßnahme auf einer Teilfläche südlich der Krefelder Straße, im Süden Duisburgs ausgeglichen.

Auf dem ca. 55.336 qm großen Grundstück ist am nördlichen, östlichen und westlichen Rand die Anlage von stufig aufgebauten Gehölzstreifen aus einheimischen Gehölzen und Sträuchern geplant. Die Ausgleichsmaßnahme beschränkt sich dabei auf eine Flächengröße von ca. 7.146 qm.

Mit der Anlage der Gehölze und vorgelagerten Saumstreifen wird eine Wertsteigerung der betroffenen Flächen erzielt.

Das vorab erwähnte Defizit gilt nach Umsetzung dieser Maßnahme somit als ausgeglichen.

7.5 Zusammenfassung

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten 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. 0,69 ha
➤ Öffentliche Verkehrsfläche (Promenadenweg)	ca. 0,42 ha
➤ Öffentliche Verkehrsfläche – Straße	ca. 1,89 ha
➤ Private Grünfläche – Parkanlage	ca. 0,08 ha
Gesamtfläche des Plangebietes:	ca. 3,08 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 Bereich um das Plangebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen sind durch die Planung 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. 1006

berücksichtigen einen Teilabschnitt der Gesamtkonzeption - auch in der Summe der familienrelevanten Bewertungskriterien als familien- und kinderfreundlich angesehen werden kann.

12. DENKMALE / BODENDENKMALE

Denkmale

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

- Sämtliche Uferbefestigungen, Pfade und Rampen, welche innerhalb des Bauungsplanbereiches liegen
- Ladebühne der Fa. Brohler
- Historischer Backsteinsockel im Holzhafen mit Lademast (Krananlage)
- Elskeskran

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

Die Ladebühne der Fa. Brohler sowie der o. a. aufgeführte historische Backsteinsockel liegen außerhalb des Plangebietes, innerhalb des Böschungsbereiches unmittelbar an der südlichen bzw. westlichen Planbegrenzung. Die o. a. Uferbefestigungen, Pfade und Rampen innerhalb des Planbereiches werden nur erwähnt und beschrieben und aus Gründen der schlecht darstellbaren notwendigen Eindeutigkeit nicht als Denkmal zusätzlich 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 Hafendarbeit 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 stadthistorische Gründe.

Durch den Ausbau der zu verlängernden Schifferstraße wird dennoch der nördliche Böschungsbereich des Holzhafens betroffen. Dabei handelt es sich um eine erlaubnispflichtige Maßnahme im Sinne des § 9 Denkmalschutzgesetz NW, an der die Untere Denkmalbehörde zu beteiligen ist.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten - nördlich grenzt die Bahntrasse an - ist eine Verschiebung der Verkehrsfläche nicht möglich. Ebenfalls sind die trassierungstechnischen Anforderungen an die Straßentrasse zu berücksichtigen und einzuhalten.

Somit wird im Rahmen der gebotenen Abwägung einem unbeeinträchtigten zukünftig möglichen Verkehrsfluss der Vorrang eingeräumt und der vorab beschriebene Böschungsanschnitt in Kauf genommen.

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

Der zunächst an einem anderen Ort eingesetzte Kran löste 1967 einen älteren auf der bereits 1929 errichteten Kranbahn ab. Der in den 50er Jahren errichtete Kran dokumentiert das Wiederaufleben der Industrie nach dem 2. Weltkrieg und ist somit wichtiges stadthistorisches 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 Auslegerdrehkran wurde am 07.12.1951 an der Verladestelle Ossenberg der Firma Hülsken in Betrieb genommen. Nach der Umsetzung 1967 zum Innenhafen ist er zu einem Portalkran umgebaut worden.

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

Durch Maßnahmen dieses Bebauungsplanes ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Straßenbaukosten: (incl. Beleuchtung, Verkehrslenkung, Begrünung sowie die Herstellung einer Stahlbetonmauer im Bereich des Holzhafens)	ca. 4.601.600,-- EUR
Kanalbaukosten:	ca. 475.500,-- EUR
Ausgleichsmaßnahmen:	ca. 44.600,-- EUR
Gesamtkosten:	<u>ca. 5.121.700,-- EUR</u>

Für den Ausbau der Schifferstraße wurde ein Zuwendungsantrag gestellt. Danach ist mit Zuwendungen in Höhe von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten zu rechnen. Die für die Stadt verbleibenden Kosten sind im städtischen Haushalt ab 2003 veranschlagt.

Rückerstattungen aus Erschließungsbeiträgen: ca. 52.400,-- EUR

14. BÜRGERBETEILIGUNG

Die frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Bauleitplanung gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) zugleich als Unterrichtung der Einwohnerinnen und Einwohner nach § 23 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) fand im Rahmen einer öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 19. Juli 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. 1006 - 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