

Begründung

**zum Bebauungsplan Nr. 1007 - Kaßlerfeld/Duisern -
für einen Bereich nördlich des Innenhafens, zwischen der Verlängerung
(Innenhafenquerung) des Philosophenweges, Hafag-Gleisanlagen und der A 59**

Stand: Februar 2004

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
 - 4.5 Stellplätze
 - 4.6 Öffentliche Verkehrsfläche – Straße
5. **TEXTLICHE FESTSETZUNGEN**
6. **ERSCHLIEßUNG**
 - 6.1 Verkehrliche Erschließung
 - 6.2 Ver- und Entsorgung
 - 6.3 Wasserwirtschaftliche Belange
7. **UMWELTVERTRÄGLICHKEIT**
 - 7.1 UVP-Relevanz
 - 7.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung
 - 7.3 Immissionssituation
 - 7.4 Altlasten
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. 1007 - Kaßlerfeld/Duissern - liegt im nördlichen Randbereich der Duisburger Innenstadt, unmittelbar nordwestlich des Innenhafens.

1.2 Ziele und Zweck der Planung

Ziele und Zweck des Bebauungsplanes Nr. 1007- 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 und die zu bebauende Fläche als "Sondergebiet – Dienstleistungspark" 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 ist es, die für die zukünftige Entwicklung Duisburgs bedeutsame Umstrukturierung des ehemals havenindustriell genutzten Innenhafens zu einem Standort für Dienstleistungsbetriebe, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, neue Wohnformen u.a.m. darzustellen.

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. 1007 schafft somit für einen Teilbereich die Rechtsgrundlage des zur Umsetzung dieses Konzeptes zugrunde liegenden "Masterplanes".

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.

Die Umstrukturierung der Südseite des Innenhafens mit dem Umbau der Sanierung und Neunutzung vorhandener Speicher- und Mühlengebäude sowie Neubebauungen ist nahezu abgeschlossen. Auf der Nordseite des Innenhafens, im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1007 haben sich bereits erste Dienstleister angesiedelt.

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 mehrgeschossiger Komplexe mit Nutzungen wie Büro, Dienstleister, Praxen und Gastronomie.

Darüber hinaus sind im Erdgeschoss Ladenlokale mit einer begrenzten Verkaufsfläche und beschränktem Warensortiment ausnahmsweise zulässig.

Mit der Beschränkung der Nutzungen wird der Entwicklung des Dienstleistungsparks vorrangig Rechnung getragen und die Entstehung eines "Nebenzentrums" in unmittelbarer Nachbarschaft zur Duisburger Innenstadt verhindert.

Zur Deckung des Stellplatzbedarfs ist darüber hinaus auch die Errichtung eines "Parkhauses" zulässig.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Die überbaubare Fläche innerhalb des Sondergebietes ist unter Berücksichtigung der Wettbewerbsvorgaben als mehrgeschossig in offener Bauweise mit Flachdach bebaubar ausgewiesen, wobei aber auch Baukörper von mehr als 50,00 m Länge zulässig sein sollen. Da aus städtebaulichen Gründen die zwingende Notwendigkeit einer geschlossenen Bauweise - dies würde auch den Vorgaben des Masterplanes widersprechen - nicht gesehen wird, andererseits aber aufgrund der geplanten Nutzungsstrukturen und unter Berücksichtigung städtebaulicher Vorgaben hier auch Gebäudelängen von mehr als 50,00 m möglich und auch gewünscht sind, erfolgt die textliche Festsetzung dieser abweichenden Bauweise.

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. 1007 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 anzusiedelnden Vorhaben auf der Grundlage des Masterplanes. Um die Grundsätze dieser städtebaulichen Vorgaben sicherstellen zu können, ist im Bebauungsplan die Gebäudehöhe von 52,00 m über NN zwingend vorgeschrieben und die überbaubare Fläche mit Baugrenzen festgesetzt worden.

4.5 Stellplätze

Der anfallende Stellplatzbedarf bei Realisierung der städtebaulichen Zielvorgaben wird in einem noch zu errichtenden Parkhaus abgedeckt.

Darüber hinaus ist die Errichtung weiterer Parkmöglichkeiten im östlichen Planbereich innerhalb des planfestgestellten Bereiches unterhalb des Brückenzuges der A 59 vorgesehen. Diese Maßnahme kann jedoch nur in enger Einbindung und Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Niederlassung Krefeld, realisiert werden.

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 "Zweirichtungsradweg" sowie als Längsparkstreifen, innerhalb dem auch Baumpflanzungen geplant sind, vorgesehen.

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

Eine Straße parallel zur A 59 östlich der Autobahn verbindet die HansasträÙe mit der Schifferstraße. Die Anbindung an die Schifferstraße erfolgt über einen Kreisverkehr. Diese Verbindungsstraße ist in wesentlichen Teilen im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 59 enthalten.

Die Begrenzung dieses hier durchgeführten Planfeststellungsverfahrens ist im Bebauungsplan gekennzeichnet.

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, die unbeachtliche Zulässigkeit eines "Technikgeschosses" sowie die Zulässigkeit von Baukörpern über 50,00 m mit offener Bauweise als Ausnahme festgesetzt.

Weitere textliche Festsetzungen behandeln die Ableitung des Niederschlagswassers und setzen passive Schallschutzvorkehrungen fest.

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.

6.1.1 Öffentlicher Personennahverkehr

Der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1007 nördlich des Innenhafens zwischen der Innenhafenquerung und der A 59 ist über die Buslinie 932 der DVG an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Der Linienweg erschließt als Ringlinie die Duisburger Innenstadt. Er verläuft südlich des Innenhafens über den Philosophenweg und quert den Innenhafen im Zuge des Dammbauwerkes zur Schifferstraße. Haltestellen sind in wenigen Gehminuten im Philosophenweg und der Schifferstraße zu erreichen.

Die Linie verkehrt im 30-Minuten-Takt mit einer Umlaufzeit von 20 Minuten. Damit ist mit einer Fahrzeit von wenigen Minuten die direkte Anbindung an die City und den Hauptbahnhof gegeben. Im Citybereich besteht an zahlreichen Haltestellen die Möglichkeit, durch Umsteigen in andere Buslinien oder die Stadtbahn das übrige Stadtgebiet zu erreichen. Am Hauptbahnhof ist die Verknüpfung mit dem überregionalen Verkehr gewährleistet.

6.2 Ver- und Entsorgung

Der Bebauungsplan Nr. 1007 liegt im Einzugsbereich der Kläranlage Kaßlerfeld, welche durch den Ruhrverband betrieben wird und wird im Mischsystem entwässert.

Das anfallende Schmutz- und das behandlungsbedürftige Niederschlagswasser wird über die Kanalisation abgeführt. Im Zuge des Ausbaus der zu verlängern- den Schifferstraße zwischen Max-Peters-Straße und Wintgensstraße wird zusätzlich zu der bereits vorhandenen Kanalisation in der ausgebauten Uferpromenade ein Abwasserkanal angeordnet.

Die Entsorgung des nicht behandlungsbedürftigen Niederschlagswassers der privaten Grundstücksflächen sind in das aufgestaute Hafenbecken einzuleiten (siehe dazu Punkt 6.3 dieser Begründung).

Die Erneuerung und Neuerstellung der Kanalisation im Bereich der zu verlängern- den Schifferstraße zwischen Max-Peters-Straße und Wintgensstraße wird im Zuge des Straßenausbaus erstellt.

6.3 Wasserwirtschaftliche Belange

Wie unter Punkt 6.2 dieser Begründung bereits ausgeführt, ist das nicht behandlungsbedürftige Niederschlagswasser der privaten Grundstücksflächen zur Entsorgung in das aufgestaute Hafenbecken des Innenhafens einzuleiten (siehe dazu auch die textlichen Festsetzungen). Diese Entsorgung entspricht der Grundkonzeption des Innenhafens, wonach das anfallende Niederschlagswasser dem abgetrennten Innenhafen zugeführt werden soll, um "Wasserverdunstungseffekte" sinnvoll zu ergänzen.

Wenn dies aus technischen Gründen nicht möglich sein sollte, ist das Niederschlagswasser gemäß § 51 a Abs. 1 Landeswassergesetz (LWG) zu behandeln. Für diesen Fall ist die Versickerungsfähigkeit anhand eines hydrogeologischen Bodengutachtens nachzuweisen. Sollte die Möglichkeit zur Versickerung nicht gegeben sein, ist die Entwässerung mit WBD-E 12 (Wirtschaftsbetriebe, Geschäftsbereich Stadtentwässerung) erneut abzustimmen, um die Auswirkungen auf das angrenzende Kanalnetz überprüfen zu können. Wenn die abflusswirksamen Flächen für das öffentliche Kanalnetz eine Überlastung bewirken, ist das Niederschlagswasser auf den Grundstücken zurückzuhalten und kann nur in abgeminderten Mengen dem Mischwasserkanal der Stadt Duisburg zugeführt werden. Die Einleitungsstellen und die Höhe der Einleitungsmengen sind dann ebenfalls mit den Wirtschaftsbetrieben Duisburg (WBD-E 12) abzustimmen.

Im Falle von Grundwasserhaltungsmaßnahmen, wie z. B. bei Tiefbaumaßnahmen ist zu beachten, dass das dabei zu Tage geförderte Grundwasser nicht ohne vorhergehende Untersuchung und Abreinigung in das Hafenbecken eingeleitet werden kann, da sich aus dem Altstandort "Tanklager Klöckner" an der Schifferstraße Anhaltspunkte für örtlich begrenzte Schadstoffbelastungen ergeben haben. Im Zusammenhang mit derartigen Vorhaben ist die Stellungnahme der Unteren Bodenschutzbehörde (31-6) einzuholen und zu beachten.

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Trinkwasserschutzgebietes. Dennoch wird im nordwestlich angrenzenden Bereich - Straße "Am Unkelstein" - Grundwasser gefördert und als Brauch- und Trinkwasser genutzt. Maßnahmen, die sich negativ auf die Grundwasserqualität oder die Fließrichtung des Grundwassers auswirken könnten, sind daher zu vermeiden.

7. UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

7.1 UVP-Relevanz

Die Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls besteht im Bereich dieses Bebauungsplanes nicht. Gemäß Anlage 1 zum UVP-Gesetz ist bei der Planung eines "Städtebauprojektes für sonstige bauliche Anlagen" eine allgemeine Vorprüfung bei einer Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO zwischen

20.000 qm bis weniger als 100.000 qm erforderlich und ab 100.000 qm eine UVP verpflichtend.

Bei der als überbaubar festgesetzten Fläche des Sondergebietes Dienstleistungspark von insgesamt ca. 34.000 qm ist unter Berücksichtigung der städtebaulichen Zielvorgaben des Masterplanes, der Grundlage der hier vorzunehmenden städtebaulichen Entwicklung ist und der hier freistehende, mehrgeschossige Gebäudekomplexe vorsieht, und aufgrund der festgesetzten "offenen" Bauweise mit den daraus resultierenden Abstandsflächen davon auszugehen, dass auch bei möglichen Gebäudelängen von mehr als 50,0 m die vorgenannten Schwellenwerte deutlich unterschritten werden.

Letztendlich hat eine vergleichbare Prüfung stattgefunden, deren Ergebnis unter den nachfolgenden Punkten 7.2 bis 7.4 dieser Begründung dokumentiert ist.

7.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Bei Umsetzung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen wird in Natur und Landschaft eingegriffen.

Um Art und Umfang dieses Eingriffs zu errechnen und die zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich des Eingriffs erforderlichen Maßnahmen nach Art und Umfang zu bestimmen, wurde ein "Landschaftspflegerischer Begleitplan" erstellt.

Zusammenfassend ist dazu Folgendes auszuführen:

Im vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan wurden 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 einer Birke im Bereich eines Parkplatzes sowie auf überwiegend lückenhaft bewachsene Brachflächen. Durch die Anpflanzung von 26 Straßenbäumen kann nur ein Teil des Eingriffs im Plangebiet ausgeglichen werden.

Die Bilanzierung der Bestandssituation ergibt einen Gesamtwert von 68.026,2 Punkten. Demgegenüber steht der Zustand nach Umsetzung der Planung mit 22.815,6 Punkten. Der verbleibende und an anderer Stelle auszugleichende Kompensationsbedarf beträgt 45.210,6 Punkte. Geht man von einer potentiellen Ausgleichsfläche auf ehemaligem Ackerland mit 2 Wertpunkten aus, so kann entsprechend dem Bewertungsverfahren nur eine Aufwertung um 3 auf insgesamt 5 Punkte erfolgen. Es werden demnach 15.070 qm Ersatzfläche benötigt.

Als Ersatzmaßnahme werden im Stadtwald Duisburg Teilflächen mit fremdländischen Waldbeständen zu bodenständigen Gehölzen umgewandelt. Die Maßnahme dient zugleich der Kompensation für den östlich angrenzenden Bebauungsplan Nr. 1008.

Die Ersatzmaßnahmen sollen innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung der Baumaßnahme umgesetzt werden.

7.3 Immissionssituation

Die Immissionssituation (Luft/Lärm) des Plangebietes ist nachfolgend beschrieben.

7.3.1 Luft

Die Luftbelastung durch Schadstoffe hat sich in den letzten Jahren lokal durch Emissionsminderungen in den Ballungsgebieten weiter verbessert. So sind die Konzentrationen an Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid (SO₂) in der Außenluft an allen Messstationen in Duisburg stark zurückgegangen und liegen heute weit unterhalb der Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt.

Für die Bewertung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe konnten die Dateien der Verkehrsmessstation in der Kardinal-Galen-Straße nicht herangezogen werden. Der Grund dafür ist zum einen, dass noch keine über den Zeitraum eines Jahres gemittelten Messwerte vorliegen, zum anderen, dass die Kardinal-Galen-Straße im Hinblick auf die Bebauungsstruktur (4- bis 5-geschossige geschlossene Straßenrandbebauung beidseitig) und die Verkehrsbelastung mit den hier betrachteten Straßen in keiner Weise vergleichbar ist.

Es lassen sich auch keine Werte für eine Vorbelastung aus den bisher vorliegenden Messwerten generieren, so dass auch für eine mögliche Berechnung nach MLus-02 keine verwertbaren Daten vorliegen.

Hilfsweise werden deshalb Werte der Messstelle Duisburg-Meiderich für eine Beurteilung herangezogen.

Maßgeblich sind dabei entsprechend der 22. BImSchV die Schwebstaubbelastungen als PM 10-Werte.

Der PM 10-Wert liegt am Messpunkt im Jahresmittel bei $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der derzeit gültige Grenzwert für den Tagesmittelwert von $65 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird 8 mal und der Grenzwert ab 01.01.2005 von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 48 mal im Jahr überschritten. Der Wert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sollte zum 01.01.2005 maximal um 35 mal im Jahr überschritten werden. Durch die im Vergleich zu den Hauptverkehrsstraßen, die die Messergebnisse der Messstelle DU-Meiderich beeinflussen, hier geringen Verkehrsbelastungsdaten der Straße "Am Innenhafen" und der Schifferstraße ist anzunehmen, dass im Betrachtungsbereich des Bebauungsplanes diese Grenzwertüberschreitungen nicht auftreten.

Maßnahmen zur Minderung der PM 10-Werte können nicht angegeben werden, da sie bisher nicht ausreichend erforscht sind und Angaben zu den Vorbelastungen noch fehlen. Etwa 2/3 der kraftfahrzeugbedingten Emissionsanteile an PM 10 sind der Aufwirbelung (Straßenstaub) und dem Abrieb (Bremsen, Kupplung, Reifen, Straßenbelag) zuzurechnen.

Im Bereich des Plangebietes sind nur geringe Fahrgeschwindigkeiten zulässig. Die Verkehrsmengen liegen weit unter der kritischen Verkehrsbelastung von 16.000 Kfz/24 h (siehe FGSV - Arbeitspapier Nr. 61 und Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MluS 02)), so dass Grenzwertüberschreitungen durch verkehrsbedingte Schadstoffe nicht zu erwarten sind.

Die Grenzwerte der Stickstoffdioxide und Stickstoffmonoxide von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Kalenderjahr (ab 19. Juli 2001 für NO und 01.01.2010 für NO₂) werden bereits derzeit an den vier Messstandorten in Duisburg unterschritten.

Die Zielwerte zur Beurteilung der Luftqualität werden auf der Grundlage des derzeit verfügbaren Erkenntnisstandes eingehalten.

7.3.2 L ä r m

7.3.2.1 Derzeitige und zu erwartende Lärmsituation

Nach den lärmtechnischen Untersuchungen wird die Lärmbelastung im Plangebiet durch den Verkehrslärm der geplanten Schifferstraße, der Straße "Am Innenhafen", den Bundesautobahnen 40 und 59 sowie durch die Gleisanlagen der Hafag bestimmt.

Die zu bebauende Fläche ist als "Sondergebiet" (SO) - Dienstleistungspark - dargestellt. Die Anzahl der Geschosse ist mit sechs angegeben. Es sind Büronutzungen, Nutzungen für Dienstleister und Praxen, gastronomische Einrichtungen sowie Geschäftsnutzungen vorgesehen. Die Baugrenzen liegen in einer Entfernung von ca. 20 m zu den Achsen der Straßen "Am Innenhafen" und zur geplanten Schifferstraße. Im Nordwesten des Bebauungsplanes rückt die Grenze für ein Teilstück von etwa 90 m bis auf 10 m an die Achse der Schifferstraße heran.

Die Lärmbelastungen vor den Gebäudefronten (straßenseitig) betragen bei einem Abstand von ca. 20 m zur Straßenachse der neuen Schifferstraße etwa 66 dB(A) am Tage und 59 dB(A) in der Nachtzeit.

Durch die Lärmeinwirkungen der Bundesautobahnen und des Rangierbahnhofes werden auch bei größerer Entfernung der Schifferstraße zur geplanten Bebauung keine spürbaren Minderungen der Beurteilungspegel auftreten.

Die Giebel- und die zur Südseite zum Innenhafen liegenden Gebäudefronten werden um ca. 4 bis 5 dB(A) geringer belastet und erreichen Pegelwerte von 62/53 dB(A) Tag/Nacht. Die zur Straße "Am Innenhafen" weisenden Gebäudefronten, in einem Abstand von 18 m zur Straßenachse, sind durch Beurteilungspegel von 63/56 dB(A) Tag/Nacht belastet.

Im Norden, außerhalb des Bebauungsplanes, liegen Betriebe unterschiedlicher Lärmabstrahlung. Aufgrund der hohen Geräuschvorbelastung durch Verkehrs-

lärm sind schädliche Lärmeinwirkungen durch Industrie- und Gewerbelärm aber nicht zu erwarten.

7.3.2.2 Beurteilung

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

Baugebiete* Orientierungswerte Tag/Nacht**

* nach der Baunutzungsverordnung (Bau NO)

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

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. 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.

7.3.2.3 Abwägung zwischen aktivem und passivem Lärmschutz

Der Bau von aktiven Maßnahmen, Wall oder Wand, zum Schutz vor Verkehrslärm der neuen Schifferstraße und der Straße "Am Innenhafen" ist technisch und aus städtebaulichen Gesichtspunkten nicht möglich. Entlang der Bundesau-

tobahn (BAB) 59 sind Lärmschutzwände vorgesehen und im Bereich der BAB 40 wird der Bau von aktiven Lärmschutzmaßnahmen angestrebt.

Die Schalldämmung wird dann besonders in den Obergeschossen spürbar sein. Da ein Zeitpunkt über die Verwirklichung der Schallschutzmaßnahmen an der BAB 40 nicht angegeben werden kann, müssen passive Schutzmaßnahmen an den Gebäuden auch für die Obergeschosse getroffen werden.

7.3.2.4 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 und der Straße "Am Innenhafen" Schalldämm-Maße von 40 dB(A), nach Tabelle 8 der DIN 4109 (Lärmpegelbereich V), erreicht werden.

Der Einbau von integrierten Lüftungen ist erforderlich, 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.

7.3.2.5 Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen

Aufgrund der vorhandenen Geräuschbelastung Tag/Nacht sind folgende passive Schutzmaßnahmen vor Verkehrslärm textlich festgesetzt:

"Alle Außenbauteile der Gebäudefronten, die zur Schifferstraße weisen, müssen ein bewertetes Schalldämm-Maß von 45/35 dB(A) Außenwand/Fenster errei-

chen (DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, November 1989, Lärmpegelbereich V), um die Anhaltswerte für Innenschallpegel nach VDI 2719 einzuhalten.

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

7.4 Altlasten

Nach Auswertung der bis in das Jahr 1845 zurückreichenden Messtischblätter (topografische Karten i. M. 1 : 25.000), der Luftbildaufnahmen (ab Jahrgang 1926 i. M. 1 : 5.000), der stereoskopischen Luftbilder ab Jahrgang 1952 sowie weiteren Archivmaterials sind aufgrund der industriellen bzw. gewerblichen Vornutzung die folgenden Altlastenflächen im Bebauungsplangebiet erfasst:

AS 2232 und AS 2208 Tanklager, AS 2205 Brennstoffhandel, AS 2797 Autoreparaturwerkstatt, AA 0148 Schadensfall, AS 2224 Säge-Hobelwerk, Bergwerk-Hüttenerzeugnisse, AS 2796 Industrieabbruchfirma, AS 2242 Kfz-Reparatur, Bedachungsfirma, AS 2798 Eisenbahnausbesserungswerk mit Lokschuppen, Werkstätten und Tankanlagen, AS 2970 Spedition und AA 0802 b Auffüllung, Drehllokschuppen.

Generell gilt, dass im Plangebiet Auffüllungen vorhanden sind, die max. 4,80 m betragen. Es handelt sich bei dem Auffüllungsmaterial um Böden mit erheblichen Anteilen an Schlacken und Aschen, die zum Teil hohe Belastungen durch Schwermetalle, polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe und Mineralölkohlen-Wasserstoffe aufweisen. Das Grundwasser weist Belastungen durch die jahrzehntelange industrielle und gewerbliche Nutzung auf.

Folgendes ist zu den Standorten auszusagen:

AS 2232 - ehem. Mobil Oil

Für diese Fläche erfolgte auf der Basis einer Gefährdungsabschätzung die Sanierung der ermittelten Boden- und Bodenluftbelastung.

Weitere gezielte kontaminationsbezogene Maßnahmen sind nicht erforderlich.

AS 2208 - ehem. Klöckner-Tanklager

Für diese Fläche erfolgt auf der Basis der Gefährdungsabschätzung derzeit eine Grundwassersanierung im Bereich des Kölbl-Neubaues. Für die östliche noch unbebaute Hälfte liegt ein Sanierungskonzept vor, welches die geeigneten und erforderlichen Sanierungsmaßnahmen beschreibt, die im Rahmen einer Bebauung erforderlich werden.

AS 2205, AS 2797, AA 0148 - ehem. Brennstofflager Fuchs, Autoreparatur, Schadensfall

Hier erfolgte im Rahmen der Ansiedlung von alltours die Sanierung der ermittelten Untergrundkontaminationen.

AS 2224 Säge-Hobelwerk, Bergwerk-Hüttenerzeugnisse

Es liegen Untersuchungen vor. Der Rückbau ist dokumentiert. Die erforderlichen altlastenrelevanten Maßnahmen werden im Rahmen der Neubebauung geregelt.

AS 2796 - Industrieabbruch, Eisenbahnausbesserungswerk

Vor einer Neunutzung ist die Durchführung einer Untersuchung erforderlich.

AS 2242 - Kfz-Reparaturwerkstatt, Bedachungsfirma

Vor einer Neunutzung sind ergänzende Untersuchungen erforderlich.

AS 2798 - Lokschuppen, Werkstätten, Schmiede, Gleisanlagen, Ölkeller

Die geforderten Dokumentationen über den fachgerechten Rückbau der Tankanlagen, des Rückbaues der bestehenden Aufbauten und die Nachweise über neu eingebrachtes Bodenmaterial liegen bisher nicht vor.

AS 2970 - ehem. Spedition

Es liegt eine Untersuchung vor. Es besteht aber noch ein Nachuntersuchungsbedarf.

AA 0802 b - Auffüllung ehem. Drehlokschuppen

Es liegt eine Untersuchung vor. Es besteht aber noch ein Nachuntersuchungsbedarf.

Die noch notwendigen Untersuchungen und Sanierungen werden unter Einbeziehung des Umweltamtes im Rahmen der Planumsetzung durchgeführt.

Im Zusammenhang mit Baumaßnahmen bzw. der Neugestaltung im Bereich des Bebauungsplanes werden zu den o. g. Auflagen folgende Nebenbestimmungen für das Plangebiet zu berücksichtigen sein:

1. Sämtliche im Untergrund befindliche Tanks für Heizöl oder Treibstoff einschließlich der dazugehörigen Leitungen und Verteiler sind bei Aufgabe der Anlagen - soweit noch nicht bekannt (s. AS 2798, AS 2242) - einer fachgerechten Entsorgung zuzuführen, um Gefährdungspotentiale ausschließen zu können.
2. Abbrucharbeiten und Aushubarbeiten: die Separierung und die Entsorgungsarbeiten haben unter Überwachung durch einen in Altlastenfragen fachkundigen Gutachter zu geschehen. Es sind entsprechende Dokumentationen zu erstellen und der Unteren Bodenschutzbehörde (31-6) vorzulegen.
3. Anfallendes Bodenmaterial ist gemäß den abfallrechtlichen Bestimmungen zu behandeln. Die Nachweise sind der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde (31-5) vorzulegen.
4. Freiflächen oder Grünflächen sind mit einer mind. 0,35 m mächtigen Bodenschicht abzudecken. Es sind Nachweise über Herkunft und analytische Zusammensetzung des Bodenmaterials vorab vorzulegen. Für Spielplätze u. ä. gelten besondere Sicherheitsregeln, die im Einzelnen abzustimmen sind.

Die im Plangebiet vorhandenen Grundwassermessstellen sind zu erhalten; sie sind im Bebauungsplan gekennzeichnet. Sofern im Rahmen der Realisierung der planungsrechtlichen Festsetzungen Grundwassermessstellen aufgegeben werden müssen, ist die Untere Bodenschutzbehörde (Amt 31-6) zu beteiligen.

8. FLÄCHENBILANZ

- Sondergebiet Dienstleistungspark	ca. 4,06 ha
- Öffentliche Verkehrsfläche (Promenadenweg)	ca. 0,80 ha
- Öffentliche Verkehrsfläche - Straße	ca. 2,65 ha

Gesamtfläche des Planbereiches **ca. 7,51 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 auch in der Summe der familienrelevanten Bewertungskriterien als familien- und kinderfreundlich angesehen werden kann.

12. DENKMALE/BODENDENKMALE

Denkmale

Der Planbereich grenzt unmittelbar an die - bedingt durch die Anstauung des östlichen Teilabschnittes des Innenhafens - größtenteils geflutete Uferböschung.

Sämtliche Uferbefestigungen, Pfade und Rampen sind gemäß § 3 DSchG NW als Baudenkmale in der Denkmalliste eingetragen. Innerhalb des Planbereiches befindliche Uferbefestigungen, Pfade und Rampen werden nur beschrieben und aus Gründen der schlecht darstellbaren notwendigen Eindeutigkeit nicht zusätzlich als Denkmal gekennzeichnet.

Die Uferböschungen des Innenhafens mit ihren gepflasterten Böschungspfaden für Sackträger, die erhaltenen Ladebühnen, Kräne und Getreideverladeeinrichtungen bilden nicht nur die Umgrenzung des Hafenbeckens. Sie halten die Erin-

nerung 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 aus volkskundlichen Gründen notwendig, 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 Ausbau des Duisburger Hafens seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts förderte die Ansiedlung von Industrieunternehmen in der Stadt. Seit ca. 1880 gewann neben dem Holzhandel zunehmend der Getreidehandel an Bedeutung für den Innenhafen und führte zur Ansiedlung von zahlreichen Getreidemühlen und Speichergebäuden. Der Innenhafen entwickelte sich so zu einem bedeutenden Getreideumschlagplatz des Westens.

Er ist eine historisch gewachsene Anlage, die noch heute in ihren Gebäuden und technischen Anlagen die Entwicklung seit dem Ende des 19. Jahrhunderts erkennen lässt.

Entsprechend dieser Bedeutung ist für den gesamten Innenhafenbereich einschließlich des Uferbereiches zwischen Marientor und der A 59 die Ausweisung eines Denkmalbereiches vorgesehen.

Bodendenkmale

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 Denkmalschutzgesetz

Nordrhein-Westfalen (DSchG NW) unverzüglich der Unteren Denkmalbehörde (62-36 Amt für Baurecht und Bauberatung) oder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Xanten, anzuzeigen.

Außerdem ist der Fund gemäß § 16 DSchG NW mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu belassen.

13. KOSTEN UND RÜCKEINNAHMEN

Durch die Maßnahmen dieses Bebauungsplanes ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Straßenbaukosten: (incl. Beleuchtung, Verkehrslenkung, Begrünung)	ca. 1.487.000,-- EUR
Kanalbaukosten	ca. 845.500,-- EUR
Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen	<u>ca. 46.900 -- EUR</u>
Gesamtkosten:	ca. 2.379.400, -- EUR

Für den Ausbau der Schifferstraße wurde ein Zuwendungsantrag gestellt.

Danach ist mit Zuwendungen in Höhe von 85 % der zuwendungsfähigen Kosten zu rechnen. Die für die Stadt verbleibenden Kosten sind im städtischen Haushalt ab 2003 veranschlagt.

Rückerinnahmen aus Erschließungsbeiträgen:

Kanalbau	ca. 166.100,-- EUR
Straßenbau	ca. 763.200,-- EUR

14. BÜRGERBETEILIGUNG

Die frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Bauleitplanung gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch, zugleich als Unterrichtung der Einwohnerinnen und Einwohner nach § 23 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) wurde im Rahmen einer öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 26.06.2003 im Kultur- und Stadthistorischen Museum Duisburg durchgeführt. Aufgrund des unmittelbaren räumlichen Zusammenhangs wurde ebenfalls in dieser Veranstaltung der östlich angrenzende Bebauungsplan Nr. 1008 - Duis-

sern - vorgestellt. Über diese Bürgerbeteiligung wurde eine Niederschrift erstellt.

Seitens der anwesenden Bürgerinnen und Bürger wurde - bezogen auf den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1007 - im Wesentlichen auf die Lage der Verkehrsstrasse, deren Alternativführung, deren zu erwartende verkehrliche Belastung, deren Realisierungszeitraum und deren Aufgabe zugunsten einer Anbindung des Innenhafens über den Ruhrdeich und die Max-Peters-Straße diskutiert. Ebenfalls angesprochen wurde eine Straßenführung der zu verlängernden Schifferstraße lediglich bis zur A 59 mit Anbindung an das innerstädtische Verkehrsnetz über das geplante Verbindungsstück über die Hansastrasse.

Zu diesen Fragen konnte im Rahmen der Veranstaltung durch die Verwaltung bereits ausführlich Stellung genommen werden.

Zu der vorgebrachten Anregung hinsichtlich der Sperrung der bis zur Wintgenstraße zu verlängernden Schifferstraße für den Schwerlastverkehr ist nach Prüfung Folgendes auszuführen:

Die zu verlängernde Schifferstraße soll zukünftig der HAUPTerschließung des Dienstleistungspark/Innenhafen dienen und somit den Innenstadtbereich und hier insbesondere das Wasserviertel verkehrlich entlasten.

Die Straße wurde den Zielvorgaben entsprechend konzipiert und soll als Hauptverkehrsstraße ausgebaut werden.

Um die im Verkehrskonzept festgelegte Funktion erfüllen zu können, ist es notwendig, dass alle Verkehrsarten auf dieser Straße verkehren können. Somit ist eine Beschränkung - Herausnahme des Schwerlastverkehr - unter Berücksichtigung der erforderlichen Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs nicht möglich.

Es ist darauf zu verweisen, dass auch bei der Festsetzung der erforderlichen Schallschutzvorkehrungen die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner ausreichend berücksichtigt wurden.

Diese Begründung gehört zum Bebauungsplan Nr. 1007 - Kaßlerfeld/Duissern -.

Die Aufstellungsvermerke auf dem Plan gelten auch für diese Begründung.

Duisburg, den 05.05.2004

Die Oberbürgermeisterin

Im Auftrag



L i n n e



Die Übernahme der Absichtsbegründung als Entscheidungsbegründung im Sinne des § 9 (8) Baugesetzbuch wurde am 01.04.2004 vom Rat der Stadt beschlossen.

Duisburg, den 05.05.2004

Die Oberbürgermeisterin

Im Auftrag


L i n n e