

VORENTWURF DER BEGRÜNDUNG (TEIL A)

Stand: 05.09.2022
frühzeitige Trägerbeteiligung
gem. § 4 Abs. 1 BauGB
frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit
gem. § 3 Abs. 1 BauGB

Projektentwickler*in

GE BAG Flächenentwicklungsgesellschaft mbH
Tiergartenstraße 24-26
47053 Duisburg

Planverfasser*in

Christoph Kohl Stadtplaner Architekten GmbH
Mommsenstraße 5
10629 Berlin

Stadt Duisburg

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement
Abteilung Stadtplanung
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7
47051 Duisburg

Quelle Abbildung Titelblatt:

© Geobasisdaten Stadt Duisburg, Amt für Bodenordnung, Geomanagement und Kataster

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	6
1.1	Anlass und Ziele der Planung.....	6
1.2	Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplanes	6
1.3	Wesentliche Auswirkungen der Planung	7
1.4	Verfahrensstand.....	7
2	Situationsbeschreibung	7
2.1	Lage und Größe des Plangebietes.....	7
2.2	Gebietsbeschreibung und stadträumliche Einbindung	8
2.2.1	Geschichte	8
2.2.2	Städtebauliche Struktur	8
2.2.3	Technische und soziale und kulturelle Infrastruktur.....	9
2.2.4	Grün- und Freiraumsituation	9
2.2.5	Bodenbelastung	9
3	Übergeordnete Planungen und Konzepte	10
3.1	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)	10
3.2	Neue Leipzig-Charta 2020.....	13
3.3	Regionalplan	13
3.4	Flächennutzungsplan	14
3.5	Planfeststellung der Autobahn A59	14
3.6	Bahnanlagen	15
3.7	Angrenzende Bebauungspläne.....	15
3.8	Fachplanungen und Konzepte.....	15
3.8.1	Fachplanungen.....	15
3.8.2	Teilräumliche Strategiekonzepte (DU2027)	15
3.8.3	Einzelhandels- und Zentrenkonzept	16
3.8.4	Konzept zur Steuerung von Vergnügungstätten.....	17
3.8.5	Grünflächenkonzepte (Biotopverbundsystem, Landschaftsplan, GFK, Alleenkataster)	17
3.8.6	Luftreinhalteplan	18
3.8.7	Klimaanalyse	18
3.8.8	Handlungskonzept WohnVision Duisburg.....	19
3.8.9	Wohnungsmarktgutachten über den qualitativen und quantitativen Wohnungsneubaubedarf in NRW bis 2040	19
3.8.10	Schulentwicklungskonzept / Kindergartenbedarfsplan	19
3.8.11	Lärmaktionsplan	20
3.8.12	Strategie für Wohnen und Arbeiten.....	20
3.9	Gebietsbezogene Vorgaben und Bindungen	20
3.9.1	Altlasten.....	20

3.9.2	Bergbau	20
3.9.3	Denkmalschutz/Bodendenkmalschutz.....	21
3.9.4	Artenschutz.....	21
3.9.5	Überschwemmungsgebiet/Hochwasser.....	22
3.9.6	Starkregen.....	23
3.9.7	Störfallbetriebe.....	24
3.9.8	Kampfmittel	24
3.9.9	Bauschutzbereich des Luftverkehrs	24
3.10	Gender Mainstreaming	24
4	Städtebauliches Konzept.....	26
4.1	Bebauungskonzept und beabsichtigte Nutzungen.....	26
4.2	Erschließung, Infrastruktur	27
4.3	Grün- und Freiraumkonzept	28
4.4	Umgang mit belastetem Boden/ Geländemodellierung.....	29
4.5	Immissionsschutz / Trennungsgrundsatz.....	29
5	Festsetzungen des Bebauungsplanes.....	30
5.1	Geltungsbereich	30
5.2	Planungsrechtliche Festsetzungen	30
5.2.1	Art der baulichen Nutzung	30
5.2.2	Maß der baulichen Nutzung	31
5.2.3	Maß der Tiefe der Abstandsflächen	32
5.2.4	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen	32
5.2.5	Verkehrsflächen.....	32
5.2.6	Führung von ober- oder unterirdischen Versorgungsanlagen und -leitungen.....	32
5.2.7	Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	33
5.2.8	Flächen für Aufschüttungen und Abgrabungen.....	33
5.2.9	Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind	33
5.2.10	Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen	33
5.2.11	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen	34
5.2.12	Grünflächen	34
5.2.13	Anpflanzung und Erhaltung von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	35
5.3	Örtliche Bauvorschriften	36
5.4	Festsetzungen auf Zeit / Bedingte Festsetzungen.....	36
5.5	Hinweise	36
5.6	Kennzeichnung von Flächen.....	36
5.7	Nachrichtliche Übernahmen	37
6	Bodenordnende Maßnahmen	37
7	Flächenbilanz	38
8	Gutachten und Planungen.....	38

9 Darstellung des Bauleitplanverfahrens	38
9.1 Verfahrensablauf	38

TEIL A

1 Anlass der Planung

1.1 Anlass und Ziele der Planung

Nach jahrelangem Stillstand auf der ehem. Güterbahnhofsfläche gelang es der GEBAG im Herbst 2018 die ca. 28 ha große alte Güterbahnhofsfläche zu erwerben. Es hat sich somit die einmalige Chance einer zielgerichteten und zielführenden Entwicklung des Areals durch die Stadt und ihre Unternehmenstochter eröffnet.

Für die Entwicklung des „Stadtquartier Am Alten Güterbahnhof“ in Duisburg-Dellviertel zu einem gemischt-genutzten Quartier wurde durch die GEBAG Flächenentwicklungsgesellschaft mbH in enger Abstimmung mit der Stadt Duisburg im Sommer 2020 ein 2-phasiger städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb mit einer integrierten Online-Bürgerbeteiligung ausgelobt, den das Büro CKSA | Christoph Kohl Stadtplaner Architekten GmbH, Berlin und FUGMAN JANOTTA und PARTNER mbB, Berlin mit dem Entwurf „Duisburger Dünen“ gewonnen hat.

Ziel des Bebauungsplanes ist es, das Areal nach jahrzehntelanger Diskussion über Sondernutzungen, insbesondere in Bezug auf großflächigem Handel, sowie der Tragödie rund um die Loveparade im Jahr 2010 zum stadtintegrierten und gemischt genutzten Zukunfts-Stadtquartier zu entwickeln. Das Plangebiet muss aus seiner markanten Insellage befreit werden und zu einem „stadtstrukturell“ integrierten Bestandteil Duisburgs avancieren. Die Durchführung des Planungswettbewerbes hat dafür die notwendige Diskussionsbasis geschaffen. Der Wettbewerb hat ein hervorragendes städtebauliches Konzept für eine zukunftsfähige Gestaltung des Projektgebietes hervorgebracht und kann somit zu einer „internationalen Visitenkarte“ für Duisburg werden.

Der überzeugende Siegerentwurf des Büros CKSA Christoph Kohl Stadtplaner Architekten, Berlin in Zusammenarbeit mit FUGMAN JANOTTA und PARTNER mbB, Berlin soll die Grundlage für die weitere Planung und Entwicklung des Geländes werden. Mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes aufbauend auf dem städtebaulichen Entwurf sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des urbanen Quartiers geschaffen werden.

Der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1277 -Dellviertel- „Am Alten Güterbahnhof / Duisburger Dünen“ sowie zur parallelen Änderung des Flächennutzungsplans Nr. 5.67 -Mitte- erfolgte am 27.09.2021 durch den Rat der Stadt Duisburg.

1.2 Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplanes

Für das Plangebiet liegt der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 1129 -Dellviertel- „Duisburger Freiheit“ vor. Der vorliegende städtebauliche Entwurf entspricht nicht den Festsetzungen dieses Bebauungsplans.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen und zur Umsetzung der eingangs aufgezeigten Ziele wird daher die Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes nach § 30 BauGB erforderlich. Der Bebauungsplan wird im Normalverfahren gem. §§ 1 – 10 BauGB aufgestellt. Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gem. § 13 a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung sind nicht gegeben.

Der Rat der Stadt Duisburg hat am 27.09.2021 die Aufstellung des Bebauungsplans im Parallelverfahren gem. § 8 abs. 3 BauGB mit der Änderung des Flächennutzungsplans Nr. 5.67 -Mitte- beschlossen.

Standort-/Alternativen-Prüfung

Anlass der Planung ist es, die brachgefallene Güterbahnhofsfläche in innenstadtnaher Lage einer neuen Nutzung zuzuführen, sie aus seiner markanten Insellage zu befreien und zu einem „stadtstrukturell“ integrierten Bestandteil Duisburgs zu entwickeln. Die Fläche stellt bisher eine Zäsur im innerstädtischen Stadtgefüge dar, die durch die Entwicklung aufgehoben und zu einem Mehrwert für die Innenstadt

Duisburgs werden soll. Ziel der Entwicklung ist demnach neben der Versorgung der Stadt mit Wohn- und Gewerbe- und öffentlichen Grünflächen auch die Aufhebung dieser städtebaulichen Zäsur.

Eine vorwiegend gewerbliche Nutzung, wie sie der rechtskräftige Bebauungsplan vorsieht, entspricht nicht den städtebaulichen Entwicklungszielen der Stadt Duisburg, da die Fläche durch eine solche Nutzung weiterhin in ihrer isolierten Insellage verbleiben würde (monofunktionale, autogerechte Nutzung) und die städtebauliche Zäsur damit nicht aufgehoben werden könnte. Ähnliches gilt für eine Entwicklung als reine Parkanlage, da diese einer entsprechenden Belebung durch angrenzende Nutzungen bedarf, um als verbindendes Element zu funktionieren.

Eine Alternativen-Prüfung zur konkreten, inhaltlichen Ausformulierung des Bebauungsplanes (Flächenaufteilung und Nutzungsmischung) fand im vorangegangenen Wettbewerb unter Durchführung einer breiten Beteiligung der Öffentlichkeit und der Politik statt.

1.3 Wesentliche Auswirkungen der Planung

Mit der Umsetzung der Planung wird ein brachgefallenes, bisher kaum zugängliches Bahngelände in innenstadtnaher Lage einer neuen Gestaltung und Nutzung zugeführt. Dieses besteht zum Großteil aus Wohn- und Gewerbenutzung, sowie einer weitläufigen öffentlichen Grünfläche. Die brachgefallene Fläche wird damit zu einem stadträumlich attraktiven und integrierten Teil Duisburgs umgewandelt. Die Planung schafft durchgängige barrierefreie Fuß- und Radwegverbindungen zwischen der Innenstadt, dem RheinPark und dem Sportpark Wedau. Die Tunnelanlage auf der Karl-Lehr-Straße wird teilweise zurückgebaut, sodass eine Verbindung der nördlichen und der südlichen Projektfläche bestehen bleibt. Die Verbindung zwischen den Stadtteilen Dellviertel und Neudorf-Süd erfährt dadurch insbesondere für Fußgänger und Radfahrer an dieser Stelle eine erhebliche Aufwertung.

Die klimatisch wichtige Durchlüftung der Innenstadt wird durch die Gestaltung des städtebaulichen Entwurfs aufrechterhalten. Hierzu wird im weiteren Verfahren ein Gutachten erstellt.

Mit der Wiedernutzbarmachung des Geländes durch Wohn- und Gewerbeflächen wird es damit einhergehende Auswirkungen auf die Nachbarschaft und dort vorhandene Nutzungen geben.

Zu erwarten ist u. a. ein zusätzliches Verkehrsaufkommen. Hierfür wird ein Verkehrsgutachten erarbeitet, welches sowohl die inneren Verkehrsströme als auch die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz untersucht/betrachtet.

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen. Zur wirksamen Umweltvorsorge wird entsprechend § 2a BauGB im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine Umweltprüfung durchgeführt und ein Umweltbericht erstellt (s. Teil B der Begründung).

1.4 Verfahrensstand

Von Juni 2020 bis März 2021 erfolgte die Durchführung des städtebaulich- freiraumplanerischen Wettbewerbs, dessen Siegerentwurf „Duisburger Dünen“ (Christoph Kohl Stadtplaner Architekten und Fugmann Janotta und Partner) als städtebaulicher Entwurf weiter ausgearbeitet wurde.

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1277 -Dellviertel- „Am Alten Güterbahnhof / Duisburger Dünen“ sowie die parallele Änderung des Flächennutzungsplans Nr. 5.67 -Mitte- wurden am 27.09.2021 durch den Rat der Stadt beschlossen.

Der städtebauliche Entwurf dient als Grundlage für die Durchführung der frühzeitigen Beteiligungen gem. §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs.1 BauGB.

2 Situationsbeschreibung

2.1 Lage und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Stadtbezirk Duisburg-Mitte im Stadtteil Dellviertel. Es wird begrenzt durch die Koloniestraße (L 60) im Norden, der westlichen eisenbahnrechtlich gewidmeten Grenze der Bahntrasse

im Osten, im Süden durch den Sternbuschweg und im Westen durch die Grenze der Trasse der planfestgestellten Autobahn A59.

Das Plangebiet ist ca. 37,3 ha groß und umfasst die Gemarkung Duisburg, Flur 226, die Flurstücke 19, 20, 35, 36, 49 und Teile der Flurstücke 33 und 52. Weiterhin die Gemarkung Duisburg, Flur 227, die Flurstücke 59, 60, 61, 62, 63, 107, 111, 113, 121, 122, 123 und Teile der Flurstücke 109, 112 und 114. Dann noch die Gemarkung Duisburg, Flur 333, das Flurstück 223 und Teile der Flurstücke 90, 237 und 260. Sowie die Gemarkung Duisburg, Flur 335, die Flurstücke 19, 112, 113, 114, 116, 121, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 153, 155, 157, 158, 160, 161, 166, 171, 173, 174, 175, 176 und Teile der Flurstücke 18, 92, 111 und 172. Und abschließend noch die Gemarkung Duisburg, Flur 336, die Flurstücke 47, 78, 80, 88, 89, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98 und Teile der Flurstücke 55, 99 und 102.

2.2 Gebietsbeschreibung und stadträumliche Einbindung

2.2.1 Geschichte

Das Gelände wurde in seiner Nutzungsgeschichte seit Mitte des 19. Jahrhunderts industriell und gewerblich genutzt. Die bahntypische Nutzung begann 1864 mit betriebstechnischen Anlagen und Gebäuden (Empfangsgebäude, Lok- und Güterschuppen u. ä.) der Köln-Mindener, der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Eine Nutzung durch Schwerindustrie (Walz- und Stahlwerke) im mittleren Bereich des Standortes ist ab 1873 sicher belegt. Im südlichen Bereich des Geländes befand sich vor 1900 eine Eisenbahnwerkstatt mit Lokschuppen und Drehscheibe. Ab den 1920er Jahren ist eine Ausbreitung der Bahnanlagen zu verzeichnen, in deren Zuge die Industriebetriebe zurückgebaut bzw. in andere Fabriknutzungen umgewandelt wurden. Es erfolgte die Einrichtung von Umladehallen und Ladestraßen. 1945 ist der Wandel von der industriellen Vornutzung (Fabriken) des Geländes hin zur hauptsächlichlichen Nutzung durch Bahnanlagen abgeschlossen.

Aus der Nutzungsgeschichte der letzten 150 Jahre geht die große Bedeutung dieses Gebietes für die Entwicklung Duisburgs hervor. Aufgrund der großflächigen Nutzungen war eine Integration in die angrenzenden Stadtquartiere Neudorf oder Dellviertel ausgeschlossen. Die Verkehrsbänder der Bahn und später der Autobahn sowie der großflächige Güterbahnhof mit den Tunnelstrecken der Koloniestraße und der Karl-Lehr-Straße haben die Verbindungen der Stadtteile westlich und östlich eher behindert als gefördert.

2.2.2 Städtebauliche Struktur

Das Gebiet ist als Brachfläche der ehemaligen Güterbahnhofsnutzung größtenteils frei von baulichen Strukturen. Die große Güterbahnhofshalle im Norden des Gebiets wurde zurückgebaut, vereinzelt befinden sich noch kleinere Bahngebäude auf der Fläche.

Das Plangebiet grenzt im Norden unmittelbar an die Flächen des Duisburger Hauptbahnhofs. Im Westen liegt, innerhalb des Geltungsbereichs, die Autobahn A 59 mit ihren Anschlussstellen „DU – Zentrum“ im Norden und „DU – Hochfeld“ im Süden. Auf der nördlichen Fläche innerhalb des Autobahnrohres (sog. „Bifunda-Fläche“) im Bereich der Anschlussstelle „DU-Zentrum“ befinden sich ein gewerblich genutztes, 2-geschossiges Bürogebäude sowie eine (unbefestigte) Parkplatzfläche. Im Norden des Geltungsbereichs verbindet die Straße Am Güterbahnhof die Koloniestraße mit der Anschlussstelle „DU – Zentrum“ der A 59. Der Knotenpunkt Anschlussstelle „DU-Zentrum“ mit der Straße „Am Güterbahnhof“ wird durch eine Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Der südliche Knotenpunktarm ist nur auf ca. 20 m Länge ausgebaut. Die Straßenplanung war auf die Erschließung des Einkaufszentrums „MultiCasa“ ausgelegt. Die Autobahn wird auf Höhe der östlichen Abfahrt der Anschlussstelle „DU – Zentrum“ von einer Fußgänger-/Fahrradbrücke überspannt. Über eine erdaufgeschüttete Rampe bindet der Fuß-/Radweg zur Straße „Am Güterbahnhof“ an. Ca. durch die Mitte des Gebietes verläuft die Karl-Lehr-Straße, welche sich ca. 5 – 6 m unterhalb der Geländehöhe in näherer Umgebung befindet.

Nördlich der Karl-Lehr-Straße befindet sich am östlichen Rand innerhalb des Geltungsbereichs ein ehemaliger Loktunnel der DB Netz AG. Der Loktunnel ist insgesamt ca. 210 m lang. Davon entfallen ca. 92 m auf die Projektfläche. Der übrige Teil der Tunnelanlage befindet sich auf der Eigentumsfläche der Deutschen Bahn. Im Süden des Gebietes befindet sich eine stillgelegte Schießtunnelanlage in der früher

ein Schießstand der Kreisjägerschaft untergebracht war. Auf der gesamten Projektfläche verteilt stehen noch kleinere Gebäude, Stellwerke, gepflasterte Rampen (Kopfsteinpflaster), Fundamentreste der alten Werkshalle, gepflasterte Böschungsbereiche und Treppenaufgänge (im Süden unterhalb der Grunewaldbrücke).

Im Süden verläuft die A 59 in Brückenlage (Grunewaldbrücke) über das Plangebiet hinweg. Ebenfalls im Süden befindet sich innerhalb des Geltungsbereichs am Sternbuschweg eine ehemalige Tennisanlage. Das Gebäude auf dieser Anlage wird zurzeit gastronomisch und die Freiflächen für den Boule-Sport genutzt.

Durch die im Westen liegende Autobahn A 59 und die im Osten angrenzende Bahnfläche ist das Gebiet größtenteils von der direkten städtebaulichen Einbindung in seiner Insellage abgeschnitten.

An der Karl-Lehr-Straße befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes die Gedenkstätte der Loveparade-Katastrophe von 2010.

2.2.3 Technische und soziale und kulturelle Infrastruktur

Im Geltungsbereich verläuft im Westen entlang der A 59 ein noch im Betrieb befindliches Erdkabel der Deutschen Bahn (tlw. in Trogverlegung). Im Süden führt das Kabel nach Osten durch das Plangebiet hindurch zur Betriebsfläche der Deutschen Bahn. Auf dem östlichen Rand des Bahngeländes befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs eine 110-kV-Hochspannungsleitung der DB Energie GmbH. Aufgrund der ehemaligen Bahnnutzung ist damit zu rechnen, dass sich noch weitere alte, passive Kabel/Leitungen im Plangebiet befinden. Im Süden des Geltungsbereichs befindet sich noch ein Leitungsmast der Deutschen Bahn. Angrenzend an die Koloniestraße befindet sich eine durch die DVV im Jahr 2021 eingerichtete Trafostation.

Südlich der Karl-Lehr-Straße befindet sich ca. auf Höhe der Bunsenstraße ein Entlastungssammler (Kanal) der Wirtschaftsbetriebe Duisburg.

Weitere technische Infrastrukturen sind nicht gegeben.

Innerhalb des Geltungsbereichs befindet sich die Loveparade-Gedenkstätte, welche in Ihrer jetzigen Form am 24. Juli 2013 eingeweiht wurde. Von dem Gedenkbereich führt eine Treppe auf den oberen Teil des Geländes.

2.2.4 Grün- und Freiraumsituation

Die Brachfläche ist weitestgehend vegetationslos oder verfügt nur über eine spärliche und relativ artenarm ausgeprägte Vegetationsdecke. Im Bereich der AS „Zentrum“ befindet sich ein großkroniger Baum (ca. 20 m Durchmesser) sowie straßenbegleitend zur Straße „Am Güterbahnhof“ neu angepflanzte Bäume. Im Südwesten des Gebiets zwischen der Düsseldorfer Straße und der Grunewaldbrücke der A 59 befindet sich eine ausgeprägtere Vegetation bestehend aus Bäumen und Strauchgehölzen. Einzelne Flächen innerhalb des Geltungsbereichs, insb. im Norden, sind durch Ausgleichsflächen, mit entsprechend festgesetzten Maßnahmen belegt, die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum Aus- und Umbau der A 59 festgelegt wurden. Hierzu gehört z. B. die bereits erwähnte straßenbegleitende Baumpflanzung zur Straße „Am Güterbahnhof“.

2.2.5 Bodenbelastung

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs sind mit industriell belasteten Böden aus Zeiten der ehemaligen Nutzung geprägt. Aussagen zum weiteren Umgang mit den belasteten Böden enthält Kapitel 4.3 der Begründung.

3 Übergeordnete Planungen und Konzepte

3.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

Am 06. August 2019 trat der neue Landesentwicklungsplan NRW mit seinen Änderungen in Kraft. Der LEP NRW stellt dabei einen zusammenfassenden, überörtlichen und fachübergreifenden Raumordnungsplan dar. Der Stadt Duisburg wird die Funktion eines Oberzentrums zugewiesen. Gemäß Ziel „2-3 Siedlungsraum und Freiraum“ des Landesentwicklungsplans NRW soll sich die Siedlungsentwicklung der Gemeinden innerhalb der regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereiche vollziehen.

Für die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs weist der Landesentwicklungsplan einen „Siedlungsraum (inkl. großflächiger Infrastruktureinrichtungen)“ aus.

Für die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs gelten die folgenden Ziele, Leitbilder und Grundsätze des LEP NRW.

6.1 Festlegungen für den gesamten Siedlungsraum

6.1-1 Ziel: Flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung

Gemäß Ziel 6.1-1 ist die Siedlungsentwicklung flächensparend und bedarfsgerecht an der Bevölkerungsentwicklung, der Entwicklung der Wirtschaft, den vorhandenen Infrastrukturen sowie den naturräumlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklungspotenzialen auszurichten. Die Regionalplanung legt bedarfsgerecht Allgemeine Siedlungsbereiche und Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen fest.

6.1-5 Grundsatz: Leitbild „nachhaltige europäische Stadt“

Leitlinie der Siedlungsentwicklung ist die 2007 von den für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Ministern der Mitgliedstaaten der Europäischen Union verabschiedete „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“.

Nach Grundsatz 6.1-5 soll die Siedlungsentwicklung kompakt gestaltet werden und das jeweilige Zentrum stärken. Regional- und Bauleitplanung sollen durch eine umweltverträgliche, geschlechtergerechte und siedlungsstrukturell optimierte Zuordnung von Wohnen, Versorgung und Arbeiten zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens beitragen.

Große Siedlungsbereiche sollen siedlungsstrukturell und durch ein gestuftes städtisches Freiflächensystem gegliedert und aufgelockert werden. Dies soll auch Erfordernisse zur Anpassung an den Klimawandel erfüllen.

Des Weiteren ist auch eine ausreichende Ausstattung mit innerstädtischen Grünflächen anzustreben, welche fußläufig erreichbar sein sollen.

6.1-6 Grundsatz: Vorrang der Innenentwicklung

Gemäß Grundsatz 6.1-6 haben Planungen und Maßnahmen der Innenentwicklung Vorrang vor der Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Davon unbenommen ist die gezielte Erhaltung und Neuschaffung von Flächen im Innenbereich aus städtebaulichen Gründen.

Zu den Maßnahmen der Innenentwicklung (Begriffsdefinition in Anlehnung an das BauGB) zählen die Möglichkeiten einer angemessenen Nachverdichtung ebenso wie die der Mobilisierung von ungenutzten oder absehbar brachfallenden Grundstücken im Innenbereich.

Diesbezüglich ist auch auf § 4 Abs. 2 LBodSchG hinzuweisen. Brachflächen von Industrie und Gewerbe, Militär und Bahn stellen ein erhebliches innerstädtisches Flächenpotenzial dar, dass es vorrangig auszuschöpfen gilt.

Von einer Bebauung soll allerdings dann abgesehen werden, wenn diese Flächen beispielsweise einen besonderen Wert für das Wohn- und Arbeitsumfeld, Naherholung, Sport, Freizeit, Stadtklima oder

Biotop- und Artenschutz haben. Im Einzelfall können auch unverhältnismäßig hohe Kosten, z. B. für die Sanierung von Altlasten, gegen eine erneute Bebauung von Brachflächen sprechen.

6.1-7 Grundsatz: Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung

Gemäß Grundsatz 6.1-7 sollen neue Siedlungsflächen energieeffiziente Bauweisen, den Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplung sowie Möglichkeiten der passiven und aktiven Nutzung von Solarenergie und anderen erneuerbaren Energien begünstigen.

Bei der Planung neuer Baugebiete soll von Beginn an auf eine energieeffiziente Siedlungsstruktur geachtet werden. Dazu gehört insbesondere die Schaffung geeigneter Bedingungen zur Nutzung der Kraft-Wärme-Kopplung, eine enge Anbindung an zentrale Versorgungsbereiche, eine flächensparende Erschließung, kompakte Bauweisen und eine solarenergetische Optimierung der Gebäudeausrichtungen, um die städtebaulichen Voraussetzungen für einen niedrigen Wärme- und Strombedarf zu schaffen.

6.1-8 Grundsatz: Wiedernutzung von Brachflächen

Gemäß Grundsatz 6.1-8 soll u. a. der Altlastenverdacht im Planungsprozess frühzeitig geklärt werden bei der Wiedernutzung ggf. belasteter Brachflächen. Der Aufwand der Wiedernutzung muss wirtschaftlich vertretbar sein.

6.1-9 Grundsatz: Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten

Wenn beabsichtigt ist, Flächen für Siedlungszwecke in Anspruch zu nehmen, sollen von den Kommunen zuvor die Infrastrukturkosten und auch die Infrastrukturfolgekosten dem Stand der Planung entsprechend ermittelt und bewertet werden.

6.5 Großflächiger Einzelhandel

6.5-1 Ziel: Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen

Gemäß Ziel 6.5-1 dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.

6.5-2 Ziel: Standorte des großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen

Nach Ziel 6.5-2 dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen in städtebaulich integrierten Lagen, die aufgrund ihrer räumlichen Zuordnung sowie verkehrsmäßigen Anbindung für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen des kurz-, mittel- oder langfristigen Bedarfs erfüllen sollen, dargestellt und festgesetzt werden.

Ausnahmsweise dürfen Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten auch außerhalb zentraler Versorgungsbereiche dargestellt und festgesetzt werden, wenn nachweislich:

- eine Lage in den zentralen Versorgungsbereichen aus städtebaulichen oder siedlungsstrukturellen Gründen, insbesondere der Erhaltung gewachsener baulicher Strukturen oder der Rücksichtnahme auf ein historisch wertvolles Ortsbild, nicht möglich ist und
- die Bauleitplanung der Gewährleistung einer wohnortnahen Versorgung mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten dient und
- zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

6.5-3 Ziel: Beeinträchtigungsverbot

Nach Ziel 6.5-3 dürfen durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Sortimenten

zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigen. Die Zentralverträglichkeit hängt sowohl vom Standort als auch von Art und Umfang des möglichen Warenangebotes ab.

8.1 Verkehr und Transport

8.1-1 Grundsatz: Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung

Gemäß des Grundsatzes 8.1-1 sollen siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen aufeinander abgestimmt werden. Hiermit soll eine Verminderung der Flächeninanspruchnahme und der Verkehrsbelastung sowie eine Vermeidung von zusätzlichem Verkehr und eine Einsparung von Infrastrukturfolgekosten erreicht werden.

Hierbei ist die Nahmobilität (nichtmotorisierter Verkehr) und die dafür notwendige Infrastruktur von wesentlicher Bedeutung. Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr und die Bereitstellung von Bike & Ride - Anlagen als wichtige Schnittstellen tragen zum Funktionieren der Nahmobilität bei.

Auch sollen die Voraussetzungen für die Entwicklung multimodaler Verkehrsstrukturen mit verschiedenen Verkehrsträgern sowie die zukünftige Integration neuer Verkehrskonzepte unter Nutzung alternativer Antriebe geschaffen werden.

8.1-11 Ziel: Öffentlicher Verkehr

Nach Ziel 8.1-11 ist u. a. der Rhein-Ruhr Express (RRX) zur leistungsstarken Erschließung der Städteregion Rhein-Ruhr zu verwirklichen. Dieser soll in Zukunft das Rückgrat des Schienenpersonenverkehrs in der Städteregion Rhein-Ruhr bilden und eine leistungsfähige Verbindung im größten europäischen Verdichtungsraum schaffen.

Die Entwicklung der Flächen innerhalb des Geltungsbereichs erfolgt in Abstimmung mit der Planung des Rhein-Ruhr-Express (RRX).

8.1-12 Ziel: Erreichbarkeit

Gemäß Ziel 8.1-12 ist in allen Teilräumen des Landes von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in angemessener Zeit zu gewährleisten. Die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel spielt zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen Nordrhein-Westfalens eine entscheidende Rolle, da sie allen Bevölkerungsgruppen die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht.

Bei der kommunalen Planung neuer Wohnbauflächen lässt sich die zeitlich angemessene Anbindung mit dem ÖPNV an die Zentralen Versorgungsbereiche berücksichtigen. Auch die Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs sind gefordert, in Nahverkehrsplänen und in Abstimmung mit den Kommunen für die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche Sorge zu tragen.

Kriterien einer angemessenen Bedienung im Öffentlichen Personennahverkehr finden sich in § 2 Absatz 3 ÖPNVG NRW.

10.1 Energiestruktur

10.1-1 Grundsatz: Nachhaltige Energieversorgung

In allen Teilen des Landes soll den räumlichen Erfordernissen einer Energieversorgung Rechnung getragen werden, die sich am Vorrang und den Potenzialen der erneuerbaren Energien orientiert. Dies dient einer ausreichenden, sicheren, klima- und umweltverträglichen, ressourcenschonenden sowie kostengünstigen, effizienten Energieversorgung einschließlich des Ausbaus von Energienetzen und Speichern.

Es ist anzustreben, dass vorrangig erneuerbare Energieträger eingesetzt werden. Diese sollen, soweit erforderlich und mit den Klimaschutzziele vereinbar, durch die hocheffiziente Nutzung fossiler Energieträger flexibel ergänzt werden.

10.1-2 Grundsatz: Räumliche Voraussetzungen für die Energieversorgung

Gemäß Grundsatz 10.1-2 sind die räumlichen Voraussetzungen für den Ausbau der erneuerbaren Energien, die Erhöhung der Energieeffizienz und für eine sparsame Energienutzung zu schaffen.

Zur Energieeinsparung können auch planerische Maßnahmen einen substanziellen Beitrag leisten. Ein hohes Energieeinsparpotenzial liegt im Bereich einer Raum- und Siedlungsentwicklung, die Verkehr reduziert sowie die Kraft-Wärme-Kopplung und die Nutzung von Abwärme ermöglicht. Hier gilt es das Leitbild der „Europäischen Stadt“ (s. Kapitel 6.1 Festlegungen für den gesamten Siedlungsraum) umzusetzen. Eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung und eine Verringerung der Flächenneuanspruchnahme für Siedlungszwecke, verbunden mit qualitativem verdichtetem Bauen im Bestand, tragen maßgeblich dazu bei, den Energieverbrauch zu reduzieren.

3.2 Neue Leipzig-Charta 2020

Die Neue Leipzig-Charta 2020 formuliert für die Stadtentwicklungspolitik drei Handlungsdimensionen: die gerechte Stadt, die grüne Stadt und die produktive Stadt. Als weitere konkrete Aufgabenfelder werden die digitale Transformation und Bodenpolitik benannt. Die zudem zu verfolgenden Prinzipien guter urbaner Governance sind Gemeinwohlorientierung, ein integrierter Ansatz, die Beteiligung und Koproduktion, die Mehrebenenkooperation und der ortsbezogene Ansatz. Die in der Neuen Leipzig-Charta 2020 formulierten Grundsätze sollen im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

3.3 Regionalplan

Für das Gebiet des Regionalverbandes Ruhr (RVR) befindet sich ein neuer Regionalplan gerade in der Bearbeitung. Der Regionalplan als einheitlicher, flächendeckender und fachübergreifender Plan, berücksichtigt veränderte Rahmenbedingungen der Raumentwicklung wie den demographischen Wandel, den Struktur- und Klimawandel sowie die Chancengleichheit. Bis zur Aufstellung bzw. bis zum Inkrafttreten des Regionalplans Ruhr gilt weiterhin der Regionalplan Düsseldorf - GEP 99.

Übereinstimmung mit dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99)

In der zeichnerischen Darstellung zum Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) ist der Bereich als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) gekennzeichnet. Weitere das Plangebiet betreffende Darstellungen sind eine Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (A 59), Schienenwege für Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr, sowie Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr.

Textlich festgelegte, für das Plangebiet relevante, Ziele zu den allgemeinen Siedlungsbereichen (ABS, 1.2) sind Bereiche vorrangig für Wohnen zu sichern, Funktionsmischung zu verstärken (Z1), Regional bedeutsame Wohnstandorte konzentriert zu nutzen (Z2) und großflächige Einzelhandelsbetriebe standortmäßig und zentralörtliche einzupassen (Z4).

Der Bebauungsplan entspricht somit den textlichen Zielen und zeichnerischen Festlegungen der Regionalplanung.

Übereinstimmung mit dem Regionalplan Ruhr in Aufstellung (Stand April 2018)

In der zeichnerischen Darstellung für den in Aufstellung befindlichen Regionalplan Ruhr ist der Bereich weiterhin als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) gekennzeichnet. Die A 59 ist im Plan als Straße für den vorwiegend großräumigen Verkehr dargestellt. Innerhalb des Plangebietes (Geltungsbereich) ist die Radschnellverbindung (RS1) des Landes als Planmaßnahme ohne räumliche Festlegung in Nord-Süd Richtung innerhalb des Plangebietes festgelegt.

Textlich festgelegte Ziele und Grundsätze zu den allgemeinen Siedlungsbereichen (1.4) sind Nutzungskonforme Entwicklung in ASB sichern (Z1.4-1) und Siedlungsentwicklung auf zentralörtliche bedeutsame Allgemeine Siedlungsbereiche (ZASB) auszurichten (G1.4-2).

Der Bebauungsplan entspricht somit ebenfalls den textlichen Zielen und Grundsätzen, sowie den zeichnerischen Festlegungen des in Aufstellung befindlichen Regionalplans.

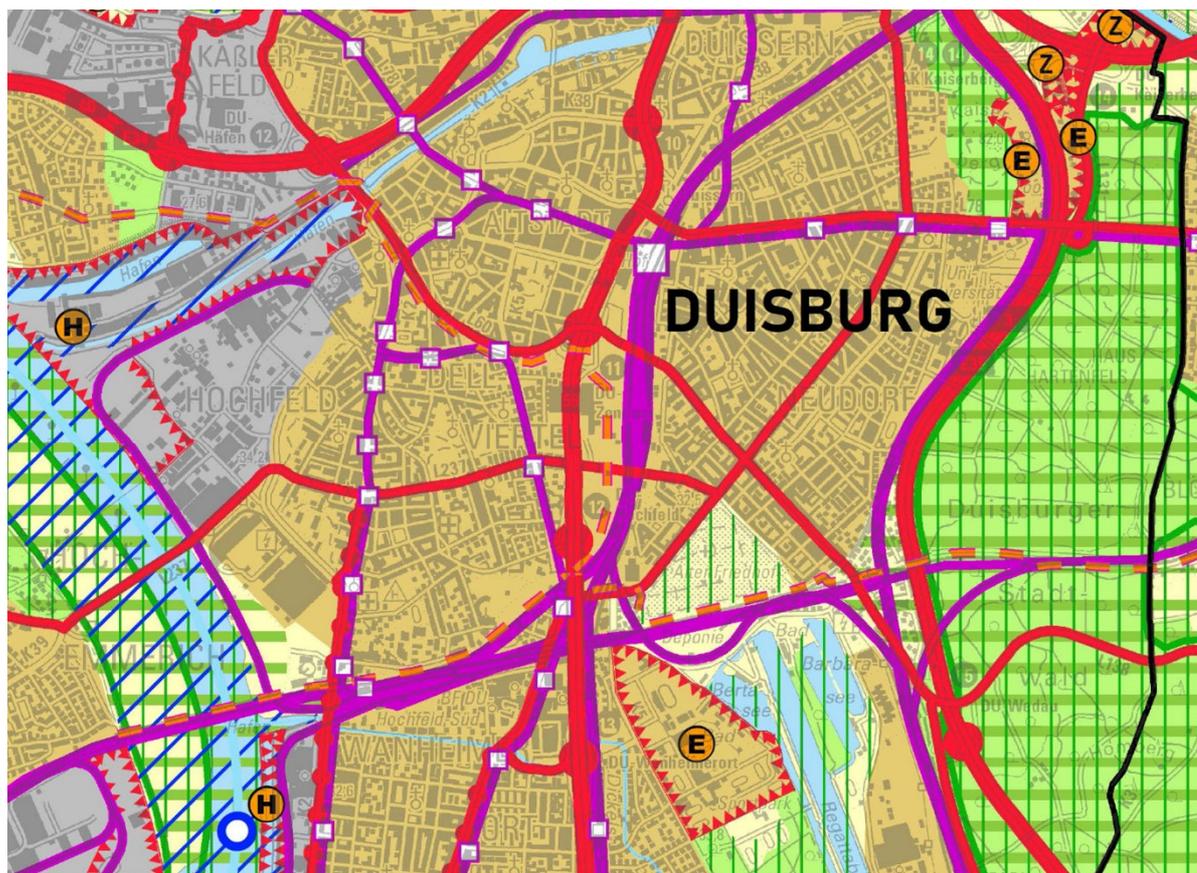


Abbildung 1: Ausschnitt Regionalplan Ruhr - Blatt 20

Quelle 1: <https://www.rvr.ruhr/themen/regionalplanung-regionalentwicklung/regionalplan-ruhr/planentwurf/> (Abruf 21. Juli 2022)

3.4 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Duisburg stellt derzeit den Bereich der ehem. Güterbahnhofsfläche als Sondergebiet „Büro/Dienstleistung“, Sondergebiet „Möbel-Einzelhandel“ und Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ dar.

Da die Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans nicht den geplanten Nutzungen entsprechen und Bebauungspläne nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind (Entwicklungsgebot), wird der Flächennutzungsplan der Stadt Duisburg im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung Nr. 5.67 -Mitte- im Parallelverfahren geändert. Der Aufstellungsbeschluss zur Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 5.67 – Mitte- wurde am 27.09.2021 durch den Rat der Stadt beschlossen.

Gemäß den Zielen des städtebaulichen Entwurfes sollen die Flächen zukünftig als Sondergebiet „Büro/Dienstleistung“ (SO), Urbanes Gebiet (M) und Grünflächen dargestellt werden.

3.5 Planfeststellung der Autobahn A59

Die Erweiterung der Autobahn A59 auf sechs Spuren und der Umbau der Anschlussstellen „DU-Zentrum“ und „DU-Hochfeld“ nordöstlich bzw. südwestlich im Plangebiet sind planfestgestellt.

Im Rahmen dieser Planfeststellungen wurden ortsnahe Kompensationsflächen gesichert. Diese Flächen überlagern sich in Teilen mit den Festsetzungen des Bebauungsplans.

Die Planungen der Planfeststellung beruhten auf der Erschließungsplanung des Einkaufszentrums „MultiCasa“, welches nicht zur Umsetzung kam. Die Erweiterung der Autobahn auf sechs Fahrspuren und der Umbau der Anschlussstelle „DU-Zentrum“ sind baulich umgesetzt. Die Aufhebung nicht mehr

benötigter Inhalte der Planfeststellung im Bereich der Anschlussstelle „DU-Zentrum“ erfolgte durch ein entsprechendes Verfahren nach Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG-NRW).

Basierend auf den Planungen des Bebauungsplanes Nr. 1129 „Duisburger Freiheit“ wurde für die notwendigen Änderungen im Bereich der Anschlussstelle „DU-Hochfeld“ eine Änderung der Planfeststellung in einem Verfahren gemäß VwVfG-NRW durchgeführt.

Diese Planfeststellungsänderung der AS Hochfeld ist aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen bzw. der neu ausgerichteten städtebaulichen Zielsetzung nicht mehr erforderlich und wird dementsprechend nicht mehr ausgebaut.

Die Neuplanungen der AS „DU-Hochfeld“ können gemäß § 17b Abs. 2 Fernstraßengesetz (FStrG) über den Bebauungsplan Nr. 1277 planungsrechtlich gesichert werden. Der Bebauungsplan ist dann insoweit planfeststellungsersetzend.

Gem. § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sind Hochbauten jeder Art in einer Entfernung von 40m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der Bundesautobahn, untersagt (Anbauverbotszone), In Abstimmung mit der Autobahn GmbH bzw. dem Fernstraßenbundesamt wurde für die Planung der „Duisburger Dünen“ sich darauf verständigt, dass die Anbauverbotszone für Hochbauten auf 20m und für die erforderliche Lärmschutzanlage auf 5m reduziert werden kann. Das Plangebiet befindet in einer großstädtischen Lage, in welcher die Anbauverbotszone in der weiteren Umgebung durchweg nicht eingehalten wird, so dass der Schutzzweck nicht mehr erreicht werden und eine Ausnahmeregelung gem. § 9 Abs. 8 FStrG getroffen werden kann.

3.6 Bahnanlagen

Die ehemaligen Bahnanlagen des Güterbahnhofs sind gemäß Bescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 05.10.2010 von Bahnbetriebszwecken (§23 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG -) freigestellt.

Die östlich an den Geltungsbereich angrenzenden Flächen der Deutschen Bahn sind planfestgestellt. Derzeit wird ein Planfeststellungsverfahren zur Sicherung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) vorbereitet. Näheres hierzu enthält Kapitel 3.8.1 dieser Begründung.

3.7 Angrenzende Bebauungspläne

Im Norden schließt der Bebauungsplan Nr. 1170, 1. Änd. -Dellviertel- „Duisburger Freiheit Nord“ an den Geltungsbereich an.

Im Bebauungsplan Nr. 1170 1. Änd. ist ein zentraler Grünzug mit einem Fuß- und Radweg planungsrechtlich gesichert. Dieser Fuß- und Radweg führt auf eine Fuß- und Radwegebrücke über der Koloniestraße, die im B-Plan 1129 „Duisburger Freiheit“ planungsrechtlich gesichert ist und auf dem Plangebiet gen Süden weiter fortgeführt wurde. Im Bebauungsplan Nr. 1277 ist es vorgesehen, diese Fortführung der Brücke weiterhin planungsrechtlich zu sichern und die Fuß- und Radwegeverbindung nach Süden zum RheinPark und nach Wedau weiterzuführen.

3.8 Fachplanungen und Konzepte

3.8.1 Fachplanungen

Planfeststellungsverfahren „Rhein-Ruhr-Express“

Auf den östlich an den Geltungsbereich angrenzenden, planfestgestellten Flächen der Deutschen Bahn wird derzeit ein Planfeststellungsverfahren zur Sicherung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) vorbereitet. Die Planung befindet sich noch in einem frühen Stadium.

Im Zuge des Verfahrens ist eine laufende Abstimmung der für die Planung zuständigen Abteilungen der DB Netz AG erforderlich. Im Zuge des Verfahrens erfolgt hier eine Fortschreibung der Begründung.

3.8.2 Teilräumliche Strategiekonzepte (DU2027)

Die Teilräumlichen Strategiekonzepte (TSK) wurden am 21. September 2015 vom Rat der Stadt Duisburg beschlossen. Sie sind der zweite Teil der Stadtentwicklungsstrategie Duisburg 2027 und dienen mit der

Strategie für Wohnen und Arbeiten (SWA) als Grundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Die in den TSK abgebildete gesamtstädtische sowie strategische Planung bildet einen Orientierungsrahmen für die künftige Stadtentwicklung Duisburgs.

In der integrierten Karte – Teilraum Mitte / Süd ist der Geltungsbereich als neue Wirtschaftsfläche ausgewiesen, in der eine Grünverbindung liegt. Grünverbindungen sind laut textlicher Erläuterung des Teilräumlichen Strategiekonzeptes Wegeverbindungen mit hohem Aufenthalts- und Bewegungskomfort für Fußgängerinnen und Radfahrerinnen beschrieben. Sie sollen den Wohnsiedlungsbereich, innerstädtische Grünflächen und Parks sowie den landschaftsbezogenen Freiraum insbesondere entlang der Gewässer vernetzen. Die Grünverbindung kreuzt den Geltungsbereich in Nord-Süd-Richtung, wobei sie von Westen kommend in den nördlichen Teil eintritt, und sich im südlichen Geltungsbereich aufgabelt und in Richtung Kalkweg bzw. Düsseldorfer Straße weiterläuft. Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs sollen zur Aufwertung stadtstruktureller Übergänge, in diesen Fall zwischen den Stadtteilen Dellviertel und Neudorf-Süd, entwickelt werden.

Im Teilräumlichen Strategiekonzept Wohnen ist für die Fläche keine Zuweisung erfolgt.

Im Teilräumlichen Strategiekonzept Wirtschaft ist das Gebiet größtenteils als zu aktivierende Wirtschaftsfläche mit einem Bürostandort im nördlichen Bereich ausgewiesen. Des Weiteren ist sie Teil einer als Kreativquartier ausgewiesenen Fläche.

Im Teilräumlichen Strategiekonzept Freiraum wird für die Fläche eine neue Grünverbindung, sowie eine neue Grün- und Freiraumfläche dargestellt.

Diese Zielsetzungen beruhen auf den Planungen des Bebauungsplanes Nr. 1129 „Duisburger Freiheit“, der die Entstehung von Büro-/Dienstleistungsflächen, zwei Möbelhäusern und einer zentralen Grünwegeverbindung vom Hauptbahnhof zum RheinPark bzw. Sportpark Wedau planungsrechtlich ermöglicht.

Der neu aufzustellende Bebauungsplan Nr. 1277 entspricht daher nur zum Teil den Teilräumlichen Strategiekonzepten. In ihm sind auch Flächen für die Wirtschaft vorgesehen, Hauptaugenmerk liegt jedoch auf der Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers mit dem Schwerpunkt der Wohnnutzung. Die ausgewiesenen Grünverbindungen entsprechen weitgehend den vorgesehenen Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 1277.

Die Festlegungen der Teilräumlichen Strategiekonzepte und der integrierten Karte entsprechen zum Großteil nicht mehr den aktuellen, für die Fläche des Geltungsbereichs vorgesehenen, Zielsetzungen.

3.8.3 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg ist am 01.07.2019 vom Rat der Stadt beschlossen worden. Als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bildet es eine zu berücksichtigende Grundlage für die Festsetzungen zur Zulässigkeit der Art der baulichen Nutzung im Plangebiet.

Im Zentrenkonzept wird das abgestufte System aller zentralen Versorgungsbereiche unter Berücksichtigung des Entwicklungsleitbildes für Duisburg definiert (Zentrenhierarchie). Es baut auf der städtebaulich-funktionalen Bestandsbewertung der relevanten Zentren auf und beinhaltet zudem Entwicklungsempfehlungen für die einzelnen und räumlich abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiche.

Des Weiteren beinhaltet das Einzelhandels- und Zentrenkonzept u.a. Ansiedlungsleitsätze zur Steuerung von Einzelhandelsvorhaben in Duisburg. Hierdurch werden Regelungen zur räumlichen Steuerung des Einzelhandels und der Zentren-Entwicklung getroffen. Die auf die Situation in Duisburg zugeschnittene Sortimentsliste dient zur weiteren Feinsteuerung des Einzelhandels auf der Ebene der Bauleitplanung.

Mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept werden Ziele zur räumlichen Steuerung des Einzelhandels für die funktionale Entwicklung der Stadt Duisburg verfolgt. Diese sind unter anderem der Erhalt und die Stärkung der oberzentralen Versorgungsfunktion, der Erhalt und Stärkung der Einzelhandelszentralität des Hauptzentrums Duisburg-Innenstadt - Erhalt und Stärkung der Einzelhandels- und Funktionsvielfalt

in der Innenstadt und in den sonstigen zentralen Versorgungsbereichen sowie der Erhalt und die Entwicklung der Zentrenstruktur mit dem Hauptzentrum Duisburg-Innenstadt sowie den Neben- und Nahversorgungszentren.

Weitere Ziele sind der Erhalt und Ausbau der kurzen Wege im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“, der Erhalt und die Stärkung einer flächendeckenden Nahversorgungsstruktur mit hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität, die Schaffung von Investitions- und Entscheidungssicherheit für städtebaulich erwünschte Investitionen sowie die Sicherung der Gewerbegebiete für Handwerk und produzierendes Gewerbe.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs sind keinem Zentrumsbereich im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg zugeordnet. Auf Grundlage des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 1129 „Duisburger Freiheit“ wurde der Bereich als Sonderstandort im Einzelhandels- und Zentrenkonzept aufgenommen. Der Bebauungsplan Nr. 1129 weist Flächen als Sondergebiet Möbelhaus und Sondergebiet Möbelmitnahmemarkt aus. Zum jetzigen Zeitpunkt kann auf der Fläche eine Entwicklung im Bereich der nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimente nur vor dem Hintergrund der (Ausnahme-)Regelungen des Landesentwicklungsplanes NRW erfolgen. Zudem befindet sich das Hauptzentrum Innenstadt des Stadtbezirks Duisburg-Mitte in unmittelbarer Nähe zu dem Plangebiet.

Der Entwurf „Duisburger Dünen“ hat als grundlegende Idee zur Einzelhandels-Versorgung, dass die im Quartier wohnenden und arbeitenden Menschen zur Deckung ihres täglichen Bedarfes das Wohn- und Arbeitsquartier nicht verlassen müssen. Es soll eine attraktive und umfängliche Nahversorgung der Bewohner des neuen Quartiers in möglichst fußläufiger Entfernung gewährleistet werden und ein attraktives Quartiers-Zentrum in Verbindung mit kulturellen, gastronomischen Angeboten geschaffen werden, ohne die Funktion und die Entwicklungsmöglichkeiten der umgebenden zentralen Versorgungsbereiche, insbesondere des Hauptzentrums Innenstadt zu beeinträchtigen.

Der Bereich um den Quartiersplatz soll zukünftig als Nahversorgungszentrum festgelegt werden.

Für die Festlegung des neuen Nahversorgungszentrums soll das Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2019 vorlaufend bzw. parallel zum Bauleitplanverfahren fortgeschrieben werden.

3.8.4 Konzept zur Steuerung von Vergnügungsstätten

Angesichts eines zunehmenden Ansiedlungsdrucks von Vergnügungsstätten in Duisburg, der zu verzeichnenden Tendenz zu größeren Einheiten und sich verändernden Standortpräferenzen erhielt die planungsrechtliche Steuerung von Vergnügungsstätten im Jahr 2010 eine wachsende Bedeutung zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in den Duisburger Zentren und Gewerbegebieten. Der Rat der Stadt Duisburg hat daher in seiner Sitzung am 10.05.2010 die Erstellung eines Vergnügungsstättenkonzeptes beschlossen. Am 11.07.2011 wurde dieses Konzept als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB vom Rat der Stadt beschlossen (DS-Nr. 10-0759/2) und fließt seitdem hinsichtlich der Steuerung von Vergnügungsstätten in die Abwägung der gemeindlichen Bauleitplanung ein.

Die Planungen für den Bebauungsplan Nr. 1277 -Dellviertel- „Am Alten Güterbahnhof / Duisburger Dünen“ entsprechen den Zielsetzungen des Konzeptes zur Steuerung der Vergnügungsstätten. Für die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs sollen überwiegend Urbane Gebiete und Sondergebiete festgesetzt werden. Für urbane Gebiete gilt nach § 6a BauNVO, dass Vergnügungsstätten ausnahmsweise zugelassen werden können.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 1277 -Dellviertel- „Am Alten Güterbahnhof / Duisburger Dünen“ ist im Vergnügungsstättenkonzept als Ausschlussbereich definiert, d. h. die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten soll hier ausgeschlossen werden. Dementsprechend soll ein Ausschluss entsprechender Einrichtungen über die Festsetzungen des Bebauungsplans erfolgen.

3.8.5 Grünflächenkonzepte (Biotopverbundsystem, Landschaftsplan, GFK, Alleenkataster)

Landschaftsplan

Im Landschaftsplan der Stadt Duisburg sind keine Aussagen zum Plangebiet enthalten.

Biotopverbundsystem

Die Maßnahmenkarte Duisburg-Süd Blatt 5298 Dellviertel des Biotopverbundkonzepts von 2005 zeigt für den südlichen Bereich eine Fläche für die „Entwicklung von naturnahen Gehölzen durch Sukzession (6.2.3)“. Zudem sind sowohl eine schmale Fläche östlich der A 59 von Süden nach Norden als auch kleinere Flächen im Süden des Plangebiets angrenzend an die Bahntrassen für die „Erhaltung von Kleingehölzen (6.2.1)“ vorgesehen. Im Norden der Karte an der heutigen Anschlussstelle Zentrum sind Maßnahmen zur „Erhaltung und Pflege von Grünanlagen, Friedhöfen und Kleingärten“ eingetragen

Grünordnungs- und Freiraumentwicklungskonzept Duisburg (GFK)

Im GFK ist eine „Grünverbindung“ (Grünverbindung Duisburger Freiheit bis Sternbuschweg) ausgehend von dem Schnittpunkt A 59 und dem Plangebiet bis hin zur Mercatorstraße ausgewiesen. Auch die „Aufwertung von Grün- und Freiflächen“ fällt in den nördlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans. Der Bereich des alten Güterbahnhofs „Duisburger Freiheit“ hat nach den Grünflächenkonzepten ein hohes Entwicklungspotential, über ihn kann eine Freiraumanbindung bis an den Rhein hergestellt werden. Das GFK hebt zudem die Relevanz einer hohen Grünanlagenqualität hervor und betont zudem, dass das Gestaltungselement „Wasser“ stärker als bisher in die Anlagenkonzepte einzubeziehen ist (vgl. Verbinden und Vernetzen – durch GRÜN zu blau, Grünordnungs- und Freiraumentwicklungskonzept 2012, S. 21).

Alleenkataster

Im Geltungsbereich des Plangebiets befinden sich laut Alleenkataster NRW keine gesetzlich geschützten Alleen. Es grenzt jedoch eine gesetzlich geschützte Platanenallee an der Karl-Lehr-Straße an den Geltungsbereich an.

3.8.6 Luftreinhalteplan

In dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 Teilplan West werden Aussagen über die Luftqualität in den Ruhrgebietsstädten getroffen. Insbesondere sind Städte von Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) erheblich belastet. Anhand der Aussagen des Luftreinhalteplans können geeignete Maßnahmen zur Luftreinigung für die Stadtentwicklung empfohlen werden. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich nach dem Luftreinhalteplan innerhalb der Umweltzone, wobei Autobahnen (A 59) von den Umweltzonenregelungen ausgenommen sind. Ansonsten sind für das Plangebiet selbst und dessen Umfeld keine unmittelbaren Maßnahmen vorgesehen. Dennoch gilt auch für den vorliegenden Bebauungsplan, die Umsetzung der mit dem Luftreinhalteplan verfolgten Ziele durch eine bestmögliche Reduzierung von planungsbedingten Schadstoffbelastungen zu unterstützen. Hierzu gehört unter anderem laut Luftreinhalteplan der Anschluss von Wohngebieten an Fernwärmeversorgung, Ausschluss von Einzelfeuerungsanlagen oder die Vermeidung baulicher Strukturen mit unzureichender Durchlüftungsbedingung.

3.8.7 Klimaanalyse

Die Klimaanalyse der Stadt Duisburg weist die im Westen des Plangebiets liegende A 59, die im Norden liegende Koloniestraße und Mercatorstraße als Hauptverkehrsstraßen aus. Diese werden durch eine starke Überwärmung sowohl tagsüber als auch nachts als klimatisch belastend gewertet. Des Weiteren erfüllen sie auch die Funktion von Belüftungsschneisen aber mit hohen Emissions- und Immissionsbelastungen. Es wird aufgeführt, dass bei freier Lage die Emissionen bis zu mehrere hundert Meter in die Umgebung eindringen. Als wesentliches Planungsziel wird der langfristige Abbau von Lärm- und Schadstoffbelastungen genannt. Anders als bei den Hauptverkehrsstraßen kühlen die Bahnanlagen nachts rasch ab. Jedoch handelt es sich bei der Bahntrasse auch um eine „Luftleitbahn (unbelastet)“, welche auf den Stadtkern ausgerichtet ist. Die Bahnanlage östlich des Plangebiets wird als wichtige Luftleitbahn genannt, die bis in das Stadtzentrum hineinreicht. Die „Synthetische Klimafunktionskarte“ stellt für das Plangebiet ein Gewerbeklima dar. Dies heißt bei hoher Versiegelung eine starke sommerliche Aufheizung, eine relative Trockenheit und Emissionen von Lärm und Schadstoffen. Die

„Karte der Stadtbelüftung“ weist für das Plangebiet eine gute Belüftung aus. Die Karte „Planungshinweise“ weist für das Planungsgebiet eine Grünvernetzung aus.

Die Ergebnisse der Klimaanalyse der Stadt Duisburg unterstreichen die Bedeutung des Plangebietes als Bestandteil eines klimatisch und bioklimatisch entlastend wirkenden Freiraums im innerstädtischen Bereich von Duisburg.

3.8.8 Handlungskonzept WohnVision Duisburg

Das kommunale Handlungskonzept Wohnen namens „WohnVision Duisburg“ wurde als Fachbeitrag im Rahmen des Projekts Duisburg 2027 eingebracht und am 04. Oktober 2010 vom Rat der Stadt Duisburg beschlossen. Auf der Grundlage von umfangreichen Datenerhebungen verknüpft das Handlungskonzept WohnVision die Entwicklungen der Bevölkerungsstruktur in Duisburg mit Informationen über den Wohnungsbestand im Stadtgebiet. Durch die Zusammenfassung und Gegenüberstellung der Daten werden Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung des Wohnungsangebots abgeleitet.

Ein zentrales Ergebnis der Altersstrukturanalyse ist auf der einen Seite, dass der anhaltende Bevölkerungsrückgang in Duisburg insbesondere auf junge Menschen und die Generation der Haushaltsgründer/-innen zurückzuführen ist. Auf der anderen Seite stehen die relativ geringen Immobilienpreise sowie die Lage im Nahbereich der Landeshauptstadt Düsseldorf. Düsseldorf ist hingegen durch ein höheres Preisniveau sowie einen anhaltend starken Bevölkerungszuwachs gekennzeichnet. Diese Feststellungen lassen vermuten, dass im Duisburger Stadtgebiet ein hoher Anteil an nicht vermarktungsfähigen Wohnungen vorhanden ist.

Um dem Problem der abwandernden jungen Bevölkerung und einkommensstarker Haushalte entgegenzutreten, werden unter anderem Empfehlungen für die Schaffung und Erhaltung hochwertiger Wohnlagen sowie die Entwicklung nachhaltiger Quartiere zum gemeinschaftlichen generationsübergreifenden Wohnen ausgesprochen. Konkrete Maßnahmen für einer positiven Qualitätsentwicklung sind nach den Autor/innen z. B. Grünbaumaßnahmen, die Gestaltung von Nahbereichen am Wasser, Stadtboulevards, Promenaden und Plätze ebenso wie die Realisierung innovativer Schlüsselprojekte im Wohnungsbau (vgl. Sozialbericht 2010, Handlungskonzept „WohnVision Duisburg“, S. 90).

3.8.9 Wohnungsmarktgutachten über den qualitativen und quantitativen Wohnungsneubaubedarf in NRW bis 2040

Das GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung hat im Auftrag des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen im September 2020 ein Wohnungsmarktgutachten über den quantitativen und qualitativen Wohnungsneubaubedarf in Nordrhein-Westfalen bis 2040 vorgelegt.

Für die Stadt Duisburg wird laut Gutachten für das Szenario 0 ein Neubaubedarf pro Jahr von 380 Wohneinheiten von 2018-2025 prognostiziert. Für die Jahre von 2025-2030 liegt der Wert bei 700 neuen Wohneinheiten pro Jahr. Nennenswerte Unterschiede bei den Szenarien gibt es für den Betrachtungszeitraum von 2018-2040 nur bei Szenario 2,4 und 5 mit ca. 100 - 180 Wohneinheiten weniger pro Jahr als Szenario 0 (700 Wohneinheiten pro Jahr).

3.8.10 Schulentwicklungskonzept / Kindergartenbedarfsplan

Die Entwicklung der Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans als gemischter Wohnstandort ist im Schulentwicklungskonzept sowie im Kindergartenbedarfsplan für die Stadt Duisburg berücksichtigt.

Das Betreuungsangebot im Bezirk Mitte ist seit Jahren nicht ausreichend. Gerade rund um den Hauptbahnhof gibt es eine hohe Nachfrage, die mit den Pendlerwünschen über die Bedarfe der dortigen Bewohner hinausgeht. Eine zeitgemäße Familienfreundlichkeit und die Attraktivität eines Dienstleistungsstandortes ist für Arbeitnehmer/innen eng mit möglichen Betreuungsangeboten für Kinder verzahnt.

Da sich das Gebiet stark an die Bedarfe von jungen Familien ausrichtet, werden innerhalb des Plangebiets Flächen für die Realisierung von Kindertagesstätten und einer Grundschule vorgehalten.

3.8.11 Lärmaktionsplan

Mit dem Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg, im aktuellen Stand vom 8. Februar 2021, wurde die 2002 in Kraft getretene EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) umgesetzt. Ziel der Richtlinie ist es, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch den Umgebungslärm zu verhindern, ihn vorzubeugen oder zu vermindern. Mittels einer Bestandsanalyse des Umgebungslärms (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr, Industrie- und Gewerbeanlagen) konnten Belastungsschwerpunkte ermittelt und geeignete Maßnahmen zur Verminderung der Geräuschbelastung dargestellt werden.

Die Bundesautobahn A 59 grenzt im Westen an den Geltungsbereich des Bebauungsplans. Die A 59 hat mit 10,1 – 28,9 Kfz/a in Mio. ein hohes Verkehrsaufkommen. Daher geht von ihr auch eine hohe Lärmbelastung aus ($L_{den} = > 75 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = > 70 \text{ dB(A)}$). Zwischen den Autobahnaus- bzw. -auffahrten „DU-Hochfeld“ und „DU-Zentrum“ wurden bereits in weiten Teilen Lärmschutzwände errichtet sowie OPA-Beläge (-5 dB(A)) (lärmmindernde Beläge) für die Fahrbahnen verwendet.

Die ermittelten Belastungsschwerpunkte des Bezirks Mitte befinden sich zwar nicht innerhalb des Plangebiets, aber dennoch in unmittelbarer Nähe. Die Belastungsschwerpunkte wurden dort ausgewiesen, wo Pegelüberschreitungen (Fassadenpegel am Wohngebäude: $L_{den} = 70 \text{ dB(A)}$ und/oder $L_{night} = 60 \text{ dB(A)}$) gehäuft auftreten. Es befinden sich demnach in der Umgebung zum Geltungsbereich zwei Belastungsschwerpunkte entlang der Mercatorstraße (von Friedrich-Wilhelm-Straße bis Wittekindstraße und Wittekindstraße bis Düsseldorfer Straße). Ein weiterer Belastungsschwerpunkt befindet sich am süd-westlichen Rand des Plangebiets. Dieser erstreckt sich entlang der Heerstraße von der Wörthstraße bis zur Düsseldorfer Straße.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt, deren Ergebnisse in die Planung einfließen.

3.8.12 Strategie für Wohnen und Arbeiten

Am 12.12.2011 hat der Rat der Stadt Duisburg die „Strategie für Wohnen und Arbeiten“ beschlossen. Sie beschreibt die langfristig angestrebte Entwicklungsperspektive für die Stadt Duisburg. In acht Zukunftsbildern und 40 strategischen Zielen wird dargelegt, welche Zielsetzungen zukünftig das Handeln des "Konzerns Duisburg", also der Kernverwaltung und der städtischen Gesellschaften, leiten soll. Zugleich bietet die Strategie für Wohnen und Arbeiten einen Orientierungsrahmen für Bürger/innen sowie andere Akteur/innen, die sich an der zukünftigen Gestaltung der Stadtentwicklung beteiligen wollen.

Die Zukunftsbilder und strategischen Ziele berücksichtigen die Förderung der vom Rat der Stadt Duisburg beschlossenen sogenannten "Querschnittsbelange", die im Rahmen des Projekts Duisburg2027 in Form von Fachbeiträgen bzw. Leitlinien ausgearbeitet wurden: Gleichstellung von Frauen und Männern, „Interkulturelle Urbanität“ (Integration), Förderung der Europäischen Integration und „Design für Alle“ (Barrierefreiheit)

3.9 Gebietsbezogene Vorgaben und Bindungen

3.9.1 Altlasten

Die Fläche des Plangebietes ist durch die ehemalige Nutzung als Bahnanlage zu großen Teilen im Altlastenkataster der Stadt als Altlastenverdachtsflächen eingetragen.

Im Bebauungsplan erfolgt die nachrichtliche Übernahme dieser Flächen. Ein entsprechendes Sanierungskonzept wird im Zuge des Verfahrens in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Duisburg erstellt. Die Inhalte fließen in den Bebauungsplan ein.

3.9.2 Bergbau

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans lagen und liegen keine bergbaulichen Nutzungen vor.

3.9.3 Denkmalschutz/Bodendenkmalschutz

Innerhalb des Plangebietes liegen laut Unterer Denkmalbehörde der Stadt Duisburg keine Denkmäler/Bodendenkmäler vor.

3.9.4 Artenschutz

Die Belange des europäischen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG werden gesondert im Rahmen einer Artenschutzprüfung (ASP) berücksichtigt, deren Ergebnisse in einem Artenschutzfachbeitrag (AFB) dokumentiert werden.

Die Einschätzung zum Vorkommen planungsrelevanter und geschützter Arten erfolgt auf der Grundlage der vom LANUV im FIS „Geschützte Arten in NRW“ zur Verfügung gestellten, nach Messtischblättern sortierten Artenlisten (im vorliegenden Fall: 4. Quadrant im Messtischblatt 4506 Duisburg) sowie durch die Berücksichtigung vorliegender Kartierungen und weiterer Untersuchungen seit 2021.

Im AFB werden Maßnahmenvorschläge unterbreitet, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu umgehen. Die ASP wird vom Büro Goese Faunistik im weiteren Bebauungsplanverfahren durchgeführt und darauf basierend auch der AFB von dem Büro erstellt. Die Ergebnisse der ASP und die hieraus resultierenden Maßnahmen zum Schutz europäisch geschützter Arten werden im Umweltbericht im Kapitel 2.8 zusammengefasst dargestellt.

Insgesamt ist die im Plangebiet vorhandene Biotopkulisse für die Fauna eher von geringer Bedeutung. Daher wurden bei den zahlreichen Erfassungen und Begehungen auch nur relativ wenige prüfungsrelevante Arten vorgefunden.

Die im Plangebiet noch vereinzelt vorhandenen Hochbauten und Tunnelanlagen können gebäudebesiedelnden Fledermausarten während der wärmeren Jahreszeiten als Tagesruheplatz dienen. Die Überprüfung der ehemaligen Bahntunnel mittels Ultraschallaufzeichnungsgeräten (Horchboxen) ergab jedoch nur in einer Anlage konkrete Hinweise auf einfliegende Zwergfledermäuse (*Pipistrellus pipistrellus*).

Gemäß den vom LANUV im FIS „Geschützte Arten in NRW“ zur Verfügung gestellten, nach Messtischblättern sortierten Artenlisten werden für den Quadranten, in dem sich das Plangebiet befindet, 28 planungsrelevante Vogelarten aufgeführt. Für die meisten dieser Arten das Plangebiet jedoch nicht von Bedeutung. Nicht auszuschließen ist jedoch, dass Stare (*Sturnus vulgaris*) einen Teil ihres vielseitigen Nahrungsspektrums vorfinden und sich bei ausreichendem Kleinsäugervorkommen Greifvögel wie Turmfalke (*Falco tinnunculus*), Mäusebussard (*Buteo buteo*), Waldkauz (*Strix aluco*) und Waldohreule (*Asio otus*) zu störungsfreien Zeiten im Plangebiet niederlassen. Auch das vereinzelt Vorkommen von Habichten (*Accipiter gentilis*) oder Sperbern (*Accipiter nisus*), die das Plangebiet zur Jagd nutzen ist möglich. Als essenzielles Nahrungshabitat ist das Plangebiet jedoch nicht ausreichend und verfügt darüber hinaus auch über keine potenziellen Brutplätze für diese Arten.

Amphibien oder Reptilien wurden bislang nicht nachgewiesen, ihre Lebensraumsprüche werden jedoch auch nur zum Teil im Plangebiet erfüllt.

Den bisherigen Untersuchungsergebnissen folgend, wird die ASP absehbar Arten aus den Tiergruppen der Fledermäuse und Brutvögel umfassen.

3.9.5 Überschwemmungsgebiet/Hochwasser

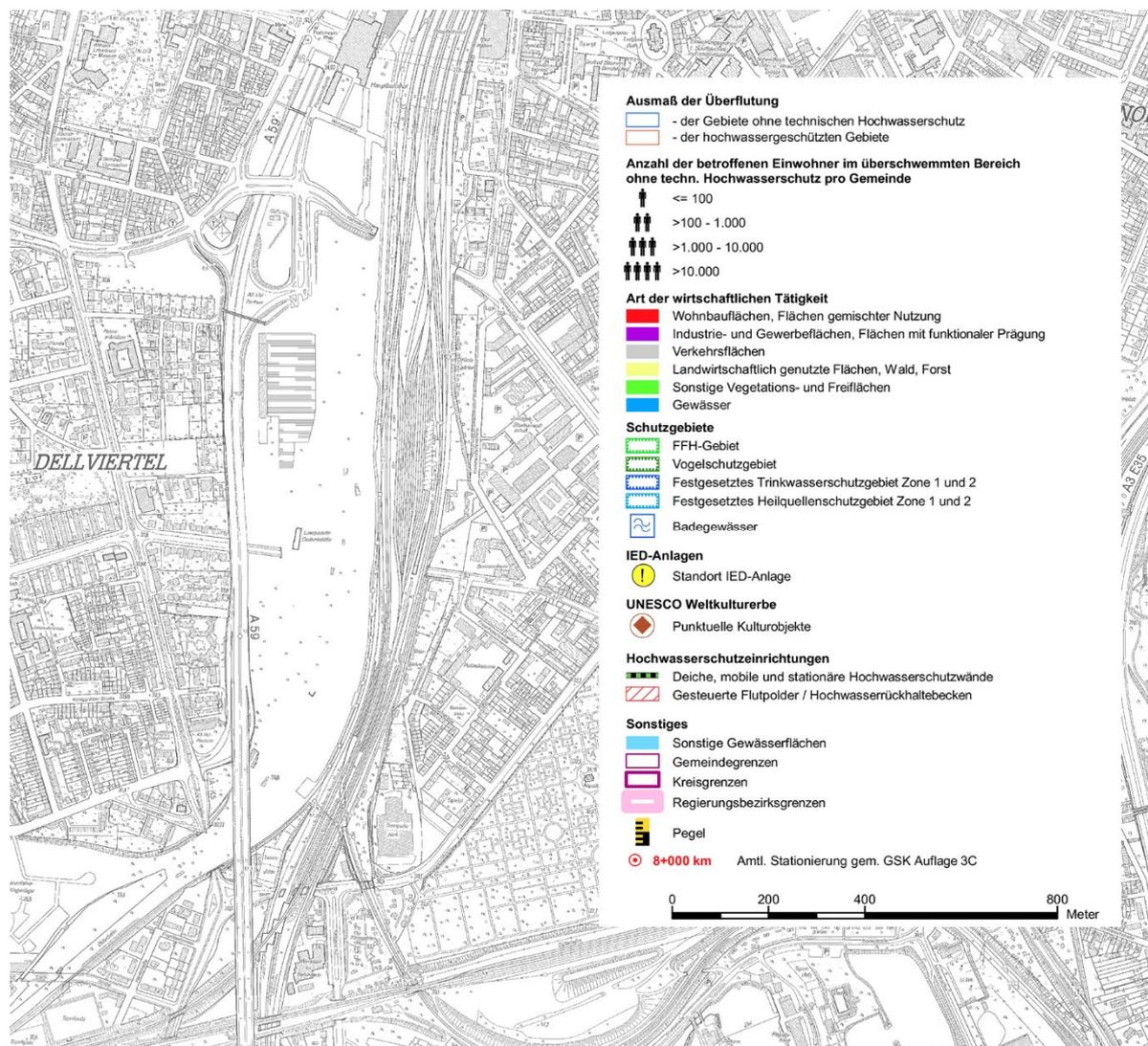


Abbildung 2: Ausschnitt Hochwasserrisikokarte (HQ extrem)

Quelle 2: <https://www.flussgebiete.nrw.de/gefahren-und-risikokarten-tezg-rheingraben-nord-6290>

Für den Geltungsbereich bestehen laut den Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten für alle drei Szenarien (HQ häufig, HQ 100, HQ extrem) keine Flächen mit entsprechenden Gefahren und Risiken.

Starkregenhinweiskarte NRW des BKG kann auch unter www.klimaanpassung-karte.nrw.de aufgerufen werden, wo weitere Informationen zu Klimafolgen und der Anpassung an den Klimawandel verfügbar sind. Für das Plangebiet stellt die Starkregenhinweiskarte NRW folgende Situation dar:

Für Wasserhöhen bei einem extremen Ereignis ($h_N = 90 \text{ mm/qm/h}$) liegen überwiegend Flächen unter 0,1 m und 0,1 – 0,5 m über Geländeoberkante vor. Ausnahmen davon gibt es bei den Eingängen der ehemaligen Schießtunnelanlage mit bis zu 4 m Wasserhöhe, bei der Karl-Lehr-Straße und Loveparade Gedenkstätte mit teils über 4 m Wasserhöhe, beim Autobahntrog der A 59 nördlich der Anschlussstelle Zentrum mit bis zu 2 m Wasserhöhe und bei der Koloniestraße mit bis zu 2 m Wasserhöhe.

Auffällige Fließgeschwindigkeiten bei einem extremen Ereignis gibt es bei den Böschungen der A 59 Anschlussstelle Zentrum mit bis zu 2,0 m/s und bei der Heerstraße und Düsseldorfer Straße südwestlich des Plangebietes mit bis zu 2,0 m/s.

Der Entwurf sieht für das Plangebiet großräumige Geländebewegungen und -modellierungen vor, welche hinsichtlich der Auswirkungen von Starkregenereignissen separat untersucht werden. Gemäß dem Prinzip der Schwammstadt und dem Konzept der wassersensiblen Stadtentwicklung ist vorgesehen, anfallendes Regenwasser innerhalb der Flächen des Plangebietes zu sammeln, zurückzuhalten, zu verdunsten und versickern zu lassen.

Im Rahmen der Erstellung eines Entwässerungskonzeptes für die Flächen innerhalb des Plangebietes erfolgt auch ein Überflutungsschnitznachweis. Es erfolgt eine entsprechende Dimensionierung der Regenrückhaltebecken und Versickerungsflächen. Um eine Mehrbelastung der Mischwasserkanalisation im Bereich der Karl-Lehr-Straße zu vermeiden, sieht das Entwässerungskonzept die Einrichtung von Retentionsflächen vor.

3.9.7 Störfallbetriebe

Gemäß Artikel 13 Seveso-III-Richtlinie haben die Mitgliedsstaaten dafür zu sorgen, dass das Ziel, schwere Unfälle zu verhüten und ihre potenziellen Folgen zu begrenzen, Berücksichtigung findet. Dazu überwachen sie (a) die Ansiedlung neuer Betriebe, (b) Änderungen bestehender Betriebe im Sinne des Artikel 10 der Richtlinie und (c) neue Entwicklungen in der Nachbarschaft bestehender Betriebe wie zum Beispiel Verkehrswege, Örtlichkeiten mit Publikumsverkehr und Wohngebiete, wenn diese Ansiedlungen oder Maßnahmen das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern und die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern können.

Südlich des Plangebietes befindet sich an der Hardtstraße ein Störfallbetrieb. Es handelt sich dabei um eine Autoverwertungsanlage. Diese liegt in ca. 200 m Entfernung zur südöstlichen Ecke des Geltungsbereichs. Es sind deshalb keine planerischen, baulichen, technischen oder sonstigen Maßnahmen zum Schutz der geplanten städtebaulichen Entwicklung erforderlich.

3.9.8 Kampfmittel

Laut Schreiben der zuständigen Behörde vom 28.10.2019 liegen keine konkreten Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmittel vor. Es liegen jedoch Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe vor, mit der Empfehlung die Fläche vor Baubeginn geophysikalisch untersuchen zu lassen. Die gilt insbesondere bei Bodeneingriffen von mehr als 80 cm Tiefe. Die Verfahrensunterlagen werden im Zuge des Verfahrens fortgeschrieben.

3.9.9 Bauschutzbereich des Luftverkehrs

Das Plangebiet liegt außerhalb eines Bauschutzbereiches eines zivilen Flugplatzes, es ist § 14.1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) einschlägig. Außerhalb des Bauschutzbereichs darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Metern über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen.

3.10 Gender Mainstreaming

Als öffentlicher Belang ist Gender Mainstreaming gem. § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Unter dem Begriff Gender wird das Geschlecht als gesellschaftliche

Strukturierungskategorie betrachtet. Die sich hieraus ergebenden spezifischen Lebenssituationen mit unterschiedlichen Bedürfnissen sollen „chancengleich“ behandelt werden. Bei der Planung und Entscheidungsfindung soll auf unterschiedliche Bedürfnisse von weiblichen, männlichen und diversen Menschen hingewiesen werden. Gender Mainstreaming ermöglicht die Gestaltung einer Stadt, die für alle Menschen gleichermaßen attraktiv ist und gleiche Entwicklungsperspektiven eröffnet. Chancengleichheit in der Stadtentwicklung- und Städtebaupolitik bedeutet, dass Räume gleichberechtigt durch Menschen jeden Alters und jeglicher geschlechtlichen Orientierung genutzt werden können. Aufgabe der Stadtplanung ist es, durch Gender Mainstreaming einen Qualitätsgewinn für die Gebrauchsfähigkeit städtischer Räume, höhere Alltagstauglichkeit und Effektivität der Planung zu erreichen. Dabei muss nach dem jeweiligen Planungskontext differenziert gehandelt werden.

Eine in diesem Sinne sensible Bauleitplanung bezieht sich unter anderem auf die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Versorgungsarbeit, Mobilität, Freiraumangebot, Wohnen und Sicherheit, Partizipation und Repräsentanz.

Folgende Kriterien für die städtebauliche Entwicklung des Planbereiches sind zu nennen:

Für die Baustruktur ist eine klassische Blockstruktur mit leichter Orientierungsmöglichkeit und einem übersichtlichen Erschließungsraster gewählt. Die unterschiedliche bauliche Ausformulierung der Verbindungen ermöglichen eine Wahl von Wegen mit unterschiedlichen Qualitäten, z. B. Wege im Park, Wege am Park/entlang der Bebauung und Wege zwischen der Bebauung. Hiermit wird verschiedenen Bedürfnissen der Nutzer/innen in der Wahl ihrer Wege entsprochen. Durch die offene und einsehbare Gestaltung der Wege wird das Entstehen von Angsträumen minimiert. Alle Hauptwege werden durch die Umsetzung eines optimierten Beleuchtungskonzeptes gut beleuchtet.

Die Struktur des Entwurfs mit seiner Bebauung und geplanten Nutzungsverteilung im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ bietet die Möglichkeit einer guten Vereinbarkeit von Erwerbs- und Versorgungsarbeit. Der Entwurf sieht daher die Anordnung von Bushaltestellen im Gebiet vor, um eine weitgehende Unabhängigkeit vom Besitz eines privaten Kraftfahrzeuges zu gewährleisten. Da entsprechende Regelungen im Bebauungsplanverfahren nicht möglich sind, werden hierzu weitere Abstimmungen/Vereinbarungen mit den entsprechenden Versorgungsträgern erfolgen.

Der öffentliche Straßenraum weist eine weitgehend geradlinige Wegeführung und ausreichende Breite auf, was für eine gute Einsehbarkeit und Möglichkeit der sozialen Kontrolle des öffentlichen Raumes sorgt. Die vorhandenen Tunnelstrecken der Koloniestraße und der Karl-Lehr-Straße nach Osten unter der Bahn können nicht verändert werden, da sie außerhalb des Geltungsbereichs liegen. Für den Bereich der Karl-Lehr-Straße, welcher innerhalb des Geltungsbereichs liegt, werden die Tunnelstrecken teilweise durch den Rückbau der Tunneldecke beseitigt. Dies teilt den nach jetzigem Stand ca. 300 m langen Tunnelbereich in einen ca. 60 m langen Bereich bei der Loveparade Gedenkstätte und einen ca. 130 m langen Bereich unterhalb der Bahnanlage auf. Dies beugt auch der Entstehung von Angsträumen vor, bzw. mindert bereits Vorhandene.

Im Rahmen der Planaufstellung partizipieren Frauen und Männer gleichermaßen. Zum einen sind in den internen Abstimmungen beide Geschlechter vertreten, zum anderen bietet das Partizipationsverfahren (frühzeitige Beteiligung, öffentliche Auslegung) beiden Geschlechtern in derselben Weise die Möglichkeit der Einbringung.

Der Bebauungsplan wirkt sich in vergleichbarer Weise auf die Belange von Frauen und Männern aus. Die Chancengleichheit der Geschlechter ist damit gegeben.

4 Städtebauliches Konzept

4.1 Bauungskonzept und beabsichtigte Nutzungen

Der Entwurf „Duisburger Dünen“ schafft ein zentral gelegenes, grünes, dichtes und durchmischtes Quartier, welches von einem großzügigen Park von Nord nach Süd mit abwechslungsreicher Geländemodellierung geprägt ist.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs erstrecken sich in Nord-Süd-Richtung auf einer Länge von etwa 1,4 km zwischen der Koloniestraße im Norden und dem Sternbuschweg im Süden. Im Osten wird der Geltungsbereich durch die Trasse der Deutschen Bahn und im Westen durch die Autobahn A 59 begrenzt. Mittig kreuzt die Karl-Lehr-Straße teilweise in Tunnellage den Geltungsbereich in Ost-West-Richtung. Das Gebiet gliedert sich in die Flächen des Dünenparks auf der Westseite, den Grünbereich süd-westlich der geplanten Haupteinfahrtsstraße und der Bebauung im Norden und auf der Ostseite.

Die geschwungenen Linien der Autobahn und Schienenwege prägen das Gebiet und rahmen das neue Stadtquartier ein. Im Einklang mit diesen Bewegungen „schwingt“ auch die geplante Bebauung entlang des Dünenparks in der horizontalen dynamisch mit und eröffnet ständig neue Perspektiven. In der vertikalen Dimension spannt die Skyline dazu einen Bogen über die Autobahn zum Verknüpfungsbereich westlich der Autobahn. Die asymmetrische Lage des Parks öffnet das Quartier zum Dellviertel und erlaubt gleichzeitig eine optimale Besonnung.

Aus den im Rahmen des Wettbewerbs eingegangenen Anregungen der Bürger/innen wurden zahlreiche Nutzungen gesammelt/aufgegriffen und sieben Nutzungskategorien zugeordnet. Drei übergeordnete Kategorien prägen die Charaktere der Quartiersräume - Wohn-, Büro – und Dienstleistungsnutzungen.

Im Norden, wo der Hauptbahnhof fußläufig erreichbar ist, bildet die Blockrandbebauung mit integrierten Hochpunkten, die teilweise auch dem Wohnen dienen können, eine urbane Ergänzung des Stadtzentrums. Büro- und Dienstleistungsflächen mit Gewerbe sollen hier aber den Schwerpunkt bilden. Die im gesamten Quartier vorhandenen Blockstrukturen eignen sich dazu wahlweise Nutzungen von Wohnen bis Arbeiten aufzunehmen. Das macht sie, über die Jahre der Planung bis zur Realisierung und darüber hinaus, flexibel und resilient. Nach Süden verzahnen sich Blöcke, in Teilen leicht geöffnet, bei abnehmender Dichte mit dem Park zu einer grünen Wohnumgebung. Ein Hochhaus bildet den Abschluss des Quartiers an der Südspitze.

Das Zentrum des Quartiers ist der Platz, an einer großen Wasserfläche gelegen, am Nordende des Parks mit Raum für Begegnung und Gastronomie. Konkret ist hier im Bereich der Erdgeschosszone bzw. der unteren Geschosse die Ansiedlung eines großflächigen (Lebensmittel-)Einzelhandelsbetriebes sowie ergänzende gastronomische und gewerbliche Nutzungen vorgesehen, die der Belebung dieses zentralen Quartiersbereichs dienen. In den oberen Geschossen ist eine Mischung aus Wohn- und Büronutzung vorgesehen.

Ausgehend vom zentralen Platz verläuft zwischen Park und Bebauung eine Promenade, die neben ihrer Erschließungsfunktion für Fußgänger und Radfahrer auch als Treffpunkt und belebte Vorzone zu der Bebauung fungieren soll. Innerhalb der Baufelder ist eine Mischung aus gewerblicher Nutzung in den Erdgeschossen und Wohnen in den Obergeschossen vorgesehen. Die gewerblichen Erdgeschossnutzungen orientieren sich nach außen zu den öffentlichen Flächen und tragen somit zur Sicherung eines lebendigen Quartiers bei. Die Baufelder bestehen jeweils aus fünf- bis siebengeschossigen Gebäuden, die einen zentralen Innenhof umschließen. In den Innenhöfen stehen verschieden nutzbare Gartenbereiche zur Verfügung, die Platz für Gemeinschaftsgärten und Spielangebote bieten. Es ist pro Baufeld jeweils ein Hochpunkt bzw. höherer Gebäudeteil vorgesehen, der i.d.R. neun bis zehn Geschosse aufweist. In den nördlichen Baufeldern, in Nähe zum zentralen Quartiersplatz, erhöht sich die bauliche Dichte. Die im Norden verorteten Hochpunkte sollen 20 – 29 Geschosse aufweisen.

Zwischen den geplanten Baufeldern schaffen keilförmig, durchgrünte Wohnwege abwechslungsreiche Straßenperspektiven und bilden nachbarschaftliche Treffpunkte. Südlich der Karl-Lehr-Straße ist eine

Grundschule vorgesehen. Nördlich der Karl-Lehr-Straße soll eine Kita entstehen, eine weitere ist in Nähe zum Quartiersplatz geplant.

In Nord-Süd-Richtung verläuft parallel zur Bahntrasse die neue Quartiersstraße (Haupterschließungsstraße). Östlich davon ist eine fünf- bis siebengeschossige Riegelbebauung geplant, in der neben gewerblicher und geringfügiger Wohnnutzung auch Mobilitäts-Hubs/Quartiersgaragen vorgesehen sind. Diese bieten Stellplätze für den anfallenden Besucherverkehr als auch für die künftigen Anwohner. Inwieweit die Riegelbebauung einer Wohnnutzung hinsichtlich der Immissionen von Osten zugänglich ist, steht in Abhängigkeit zu einer noch zu erstellenden schalltechnischen Untersuchung und wird im weiteren Verfahren geklärt.

4.2 Erschließung, Infrastruktur

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs sind im Norden an das übergeordnete und überregionale Straßennetz angebunden. Über die Straße „Am Güterbahnhof“ besteht eine Anbindung an die A 59 in Fahrtrichtung Nord und Süd sowie eine Anbindung an die Koloniestraße. Im südlichen Bereich des Plangebietes schließt die Fläche an die Düsseldorfer Straße sowie an die AS-Hochfeld der A59 an. Durch das Plangebiet hindurch verläuft die Karl-Lehr-Straße in Ost-West-Richtung.

Das Erschließungskonzept sieht vor, die bestehende Lichtsignalanlage, anschließend an die Anschlussstelle „DU-Zentrum“ der A 59, in einen Kreisverkehr umzubauen. Von hier aus führt die Haupterschließungsstraße nach Osten und biegt vor der östlich im Geltungsbereich vorgesehenen Riegelbebauung nach Süden ab. Es wird angestrebt, die Quartiersstraße straßenrechtlich als Tempo-30-Zone auszuweisen. Sie wird durch das Quartier bis zur Anschlussstelle „DU-Hochfeld“ und der Düsseldorfer Straße weitergeführt. Ebenfalls vom Kreisverkehr aus erfolgt eine direkte fußläufige Verbindung in das Quartier hinein zum Quartiersplatz und Dünenpark. Diese fußläufige Verbindung wird bis zur Karl-Lehr-Straße als Promenade und anschließend als Begleitweg zur Bebauung zwischen dieser und dem Dünenpark nach Süden durch das Quartier geführt.

An die Haupterschließungsstraße angebunden liegen verkehrsberuhigte Quartiersstraßen. Die Anbindung der Haupterschließungsstraße an die Karl-Lehr-Straße erfolgt durch einen Kreisverkehr. Im Endzustand soll die Haupterschließungsstraße im Süden an die Düsseldorfer Straße sowie an die Anschlussstelle „DU-Hochfeld“ der A 59 angebunden werden. Dies erfordert gemäß des Erschließungskonzeptes eine Änderung der planfestgestellten Anschlussstelle „DU-Hochfeld“. Diese Änderung beinhaltet im Wesentlichen die Änderung der Zu- und Abfahrt aus/in Richtung Norden und die Anbindung dieser an die neu zu bauende Haupterschließungsstraße.

Es sind Bushaltestellen auf Höhe des Quartiersplatzes und auf Höhe der Schule südlich der Karl-Lehr-Straße vorgesehen.

Es ist vorgesehen, den Radschnellweg „RS 1“, welcher von der Mülheimer Stadtgrenze zur Duisburger Innenstadt bzw. weiter nach Moers über die Rheinbrücke der A40, durch die Parkanlage hindurchzuführen. Die Lage des Radwegs ist hierbei so gewählt das mögliche Konflikte mit den vielfältigen Nutzungen des Parks minimiert sind. Der Querschnitt entspricht den Vorgaben des Leitfadens für Radschnellwege des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Im Norden führt der RS 1 an der A 59 entlang zum geplanten Kreisverkehr an der Straße Am Güterbahnhof. Derzeit erfolgt eine Abstimmung zum konkreten Verlauf des RS 1 auch außerhalb des Geltungsbereichs. Die Ergebnisse werden im Zuge des Bauleitplanverfahrens berücksichtigt.

Die Quartiersstraßen sollen weitgehend frei von ruhendem Verkehr sein. Für die Anwohner sind daher unter den Blöcken Tiefgaragen vorgesehen. Ergänzend hierzu sind, auch für Besucher des Quartiers, oberirdische Quartiersgaragen vorgesehen, welche auch die Funktion eines Mobilitäts-Hubs erfüllen. Die Mobilitätshubs befinden sich in unmittelbarer Nähe zu den Bushaltestellen. In ihnen sollen auch Funktionen bzw. Dienstleistungen wie Fahrradservice, Bike-Sharing, Lastenfahrräderverleih die Umsetzung des Konzepts der letzten Meile gewährleistet werden.

Die Versorgung mit Wasser erfolgt durch die Ausweitung vorhandener Netze der Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (DVV). Die Versorgung mit Energie wird auf Grundlage

eines noch zu erarbeitenden nachhaltigen Energiekonzeptes erfolgen. Ziel hierbei ist die Nutzung der lokal verfügbaren regenerativen Energieträger unter Berücksichtigung der Sektorenkopplung und Implementierung der hierfür erforderlichen digitalen Infrastruktur. Für das Quartier wird zudem eine Zertifizierung nach DGNB-Standard (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) angestrebt.

Die für die Versorgung mit Wasser und Energie notwendigen Leitungsnetze können im öffentlichen Straßenraum, bzw. in noch zu bestimmenden, mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen untergebracht werden.

Die Versorgung mit Leitungen zur Telekommunikation/Glasfasernetz erfolgt ebenfalls über die Ausweitung vorhandener Netze innerhalb des öffentlichen Straßenraumes, sowie innerhalb von noch zu bestimmenden Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind.

Im Zuge des Verfahrens wird ein Entwässerungskonzept erstellt (zum Konzept der Schwammstadt siehe hierzu auch 3.9.6) Das hierfür beauftragte Büro ist in den Planungsprozess eingebunden, um auch die Vorgaben der zuständigen Behörden und Träger öffentlicher Belange im Konzept berücksichtigen zu können. Eine Beschreibung des Entwässerungskonzepts erfolgt im Zuge des weiteren Verfahrens.

4.3 Grün- und Freiraumkonzept

Die Parkanlage zwischen Autobahn und Bebauung bildet den zentralen Freiraumbereich des Quartiers. Entsprechend des Entwurfstitels „Duisburger Dünen“ ist dieser durch eine abwechslungsreiche Dünenlandschaft gekennzeichnet, welche durch Geländemodellierungen erzeugt wird. Die Modellierung setzt sich räumlich im Wesentlichen zusammen aus zwei großflächigen Geländeanhebungen, der sog. „Rand-Düne“ zur A 59, die neben der landschaftsgestalterischen gleichzeitig eine Lärmschutz-Funktion zur Autobahn übernimmt. Zum anderen aus kleineren, innerhalb des Parks gelegenen Dünen. Diese beinhalten, dem praktischen Nutzen ihrer Topografie entsprechend, Aufenthaltsflächen. Am zentralen Platzbereich im Norden befindet sich eine Wasserfläche (abwassertechnische Anlage), welche in ihrer Erscheinung zu Gestaltungszwecken einem Teich entsprechen soll. Über den Park verteilt befinden sich sowohl Spiel- und Bewegungsangebote als auch Orte zum Entspannen und Verweilen. Es gibt zwei Hauptspielflächen, eine in der Nähe zum Quartiersplatz und eine im Süden des Gebietes. Zusätzlich ist vorgesehen, unter Mitwirkung von örtlichen Jugendlichen auf der Freifläche im Süden des Geltungsbereichs (südlich der Haupteerschließungsstraße und der AS „DU Hochfeld“) ein reichhaltiges Angebot an Sport- und Jugendkulturnutzungen einzurichten und zu etablieren.

Der Park ist in seiner nord-süd-ausgerichteten Anordnung so konzipiert, dass der Frischluftkorridor zur Innenstadt weiterhin gewahrt bleibt. Im Zuge des Verfahrens wird hierzu ein Gutachten erstellt, dessen Ergebnisse in die Verfahrensunterlagen einfließen werden.

Zwischen den einzelnen zusammenhängenden Bauflächen liegen keilförmige Grünflächen, welche vorwiegend als Treff- und Austauschpunkt für die Anwohner dienen sollen. Vereinzelt sind hier auch Spiel- und Sportnutzungen (z. B. Tischtennis, Boule), sowie Fahrradabstellflächen vorgesehen.

Loveparade-Gedenkstätte

Nach der Loveparade-Katastrophe wurde die Rampe der Gedenkstätte verschmälert. Der Entwurf sieht für die Gedenkstätte eine Änderung auf ihre ursprüngliche Breite und ihr ursprüngliches Gefälle zum Zeitpunkt des Unglücks vor, um den Maßstab des Unglücks wahrheitsgetreu abzubilden und auch für Unbeteiligte erfahrbar und verständlich zu machen. Innerhalb dieses größeren Raumes dient ein kleinerer Bereich an der Treppe dem Gedenken. Die neue Tunneldecke über der Karl-Lehr-Straße – „das Dunkle“ - wird entsprechend der ursprünglichen Idee der Gedenkstätte „vom Dunkel ins Helle“, erhalten. Ginkgo-Bäume grenzen den Blick ein und lenken ihn in den Himmel – „das Helle“. Sie dienen auch als Sichtbegrenzung von außen auf den Gedenkbereich. Die Mauer, die einen intimen Bereich für die Trauernden schafft, ist wie die Gedenktafel, aus Cortenstahl. Oben auf dem ‚Balkon‘ ist Platz für Informationstafeln mit Hintergrundinformation und Fotos des Geschehens.

Die konkreten baulichen Änderungen/Anpassungen werden im Zuge der konkreteren Planungen mit der „Stiftung Duisburg 24.07.2010“ abgestimmt/besprochen.

4.4 Umgang mit belastetem Boden/ Geländemodellierung

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs sind mit belasteten Böden aus Zeiten der ehemaligen industriellen Nutzung geprägt. Gleichzeitig sieht der Entwurf eine Geländemodellierung vor. Es ist vorgesehen, die belasteten Böden für die Modellierung des Geländes zu verwenden. Darüber wird eine Schicht mit unbelastetem Boden aufgetragen mit einer durchschnittlichen Mächtigkeit von ca. 2,5m. Hier wird anfallendes Niederschlagswasser gespeichert. Um ein Durchsickern des Wassers durch die belasteten Böden zum Grundwasser zu verhindern, wird eine Abdichtungsschicht dazwischen eingebracht. Grundsätzlich ist damit der sachgerechte Umgang mit den belasteten Böden berücksichtigt. Die genaue Ausformung ist noch im weiteren Verlauf des Verfahrens zu klären. Die ermittelten Hotspots der Bodenbelastungen wie z. B. die „Naderman“-Fläche werden vorab saniert (siehe hierzu auch Teil B, Kapitel 2.1.1 „Schutzgut Fläche und Boden“).

Zu beachten ist, dass aufgrund der Umsetzung des Schwammstadt-Konzepts eine Anhebung nahezu des gesamten Geländes um bis zu 4,0 m erforderlich ist. Neben dem Einbau der vor-Ort-vorhandenen belasteten Böden ist ein Einbau einer sauberen Bodenschicht erforderlich, um bspw. zu verhindern, dass die Abdichtungsschicht zu den belasteten Böden von der Vegetation im Park durchwurzelt wird. In diesem Fall würde das Niederschlagswasser durch die belasteten Böden hindurch in das Grundwasser versickern.

Die Erstellung des Bodenmanagementkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern (Untere Bodenschutz- und Untere Wasserbehörde) sowie den beauftragten Fachplanern für das Entwässerungskonzept. Alle Beteiligten wurden bereits frühzeitig in die Planungsprozess einbezogen und sind über die zu berücksichtigenden Vorgaben informiert.

4.5 Immissionsschutz / Trennungsgrundsatz

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs liegen zwischen der Autobahn A 59 und Bahnbetriebsflächen der Deutschen Bahn. Dementsprechend hoch ist die Lärmbelastung, mit der die zukünftige Entwicklung des Gebiets umgehen muss. Entsprechend des Trennungsgrundsatzes nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden.

Der Trennungsgrundsatz ist jedoch kein zwingendes Gebot, sondern der Abwägung zugänglich. Die Entscheidung über Umsetzung und Ausgestaltung einer räumlichen Trennung obliegt der planenden Behörde im Rahmen der Abwägung.

Da für das Gebiet ein erhebliches Interesse einer Entwicklung zu einem stadtintegrierten und gemischt genutzten Zukunfts-Stadtquartier besteht, muss das Plangebiet aus seiner markanten Insellage befreit werden und zu einem stadtstrukturell integrierten Bestandteil Duisburgs avancieren. Zudem leistet die Fläche einen wichtigen Beitrag für die innere Entwicklung Duisburgs sowie zur Verhinderung von Abwanderung der Bevölkerung in ländlichere Gebiete.

Da das Gebiet an zwei Seiten von großen Verkehrsstrassen begrenzt wird, wird dem Trennungsgrundsatz hier insofern nachgekommen, als dass durch den Dünenpark ein möglichst großer Abstand zu einer der Schallquellen eingehalten wird. Entlang der Bahnstrecke ist hingegen vorgesehen, eine Bebauung zu ermöglichen, die eine Schutzfunktion für die innenliegenden Quartiersteile zukommt. Zwischen den einzelnen Gebäuden der Riegelbebauung sind daher transparente Schallschutzwände vorgesehen, um ein Eindringen der Immissionen zu minimieren. Die konkrete Ausführungsform ist im weiteren Verfahren zu klären.

Von der Alternative, die Bebauung mittig auf der Fläche anzuordnen, um beidseitig einen möglichst großen Abstand zu den Lärmquellen zu generieren, soll aus städtebaulichen und auch wirtschaftlichen Gründen abgesehen werden. Durch eine solche Anordnung würden nicht nur schlecht nutzbare Restflächen entstehen, sondern es wären beide Seiten vermutlich gleichermaßen von den Schalleinwirkungen betroffen. Durch die gewählte Anordnung kann auf einer Seite eine schalltechnisch gute Lärmsituation geschaffen werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch auf der Seite der A 59 die Sicherung durch aktiven Schallschutz erfolgen muss. Dieser erfolgt durch eine entsprechende

Gestaltung des Dünenparks mit integrierter Lärmschutzwand (Düne zur Autobahn), der gleichzeitig ein landschaftsarchitektonisch wirksames Element darstellt.

Auf die Nutzung aktiver Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse soll aus städtebaulichen Gründen verzichtet werden, da die Gebäude in diesem Fall unmittelbar vor der Lärmschutzwand stehen würden und somit in ihrer Nutzung stark eingeschränkt wären. Zudem würde diese nur den unteren Geschossen einen adäquaten Schallschutz bieten. Derzeit erfolgt auf den Flächen der Bahn die Vorbereitung eines Planfeststellungsverfahrens für die Trasse des Rhein-Ruhr-Express (RRX). In diesem Zusammenhang erfolgt eine enge Abstimmung zwischen der Stadt Duisburg, der GEBAG FE sowie der Deutschen Bahn hinsichtlich der Schallschutzmaßnahmen.

In der Bebauung entlang der Bahn sieht das städtebauliche Konzept eine gemischte Nutzung mit Gewerbe, Dienstleistungen und untergeordnetem Wohnen vor. Im Zuge des Verfahrens ist anhand der schalltechnischen Untersuchung zu ermitteln, unter welchen Voraussetzungen hier welche Nutzungen in welchem Maßstab möglich sind. Im weiteren Verfahren werden entsprechende Maßnahmen bestimmt und in die Festsetzungen des Bebauungsplans aufgenommen.

5 Festsetzungen des Bebauungsplanes

5.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Gemarkung Duisburg, Flur 226, die Flurstücke 19, 20, 35, 36, 49 und Teile der Flurstücke 33 und 52. Weiterhin die Gemarkung Duisburg, Flur 227, die Flurstücke 59, 60, 61, 62, 63, 107, 111, 113, 121, 122, 123 und Teile der Flurstücke 109, 112 und 114. Dann noch die Gemarkung Duisburg, Flur 333, das Flurstück 223 und Teile der Flurstücke 90, 237 und 260. Sowie die Gemarkung Duisburg, Flur 335, die Flurstücke 19, 112, 113, 114, 116, 121, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 153, 155, 157, 158, 160, 161, 166, 171, 173, 174, 175, 176 und Teile der Flurstücke 18, 92, 111 und 172. Und abschließend noch die Gemarkung Duisburg, Flur 336, die Flurstücke 47, 78, 80, 88, 89, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98 und Teile der Flurstücke 55, 99 und 102.

Baustrukturell wird der Geltungsbereich begrenzt durch die Koloniestraße im Norden, der westlichen eisenbahnrechtlich gewidmeten Grenze der Bahntrasse im Osten, im Süden durch den Sternbuschweg und im Westen durch die Grenze der Trasse der planfestgestellten Autobahn A59, sowie der Düsseldorfer Straße im Südwesten.

Die Abgrenzung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wird in der Planzeichnung gemäß § 9 Abs. 7 BauGB zeichnerisch festgesetzt. Die Größe des Plangebietes beträgt ca. 37,3 ha.

5.2 Planungsrechtliche Festsetzungen

5.2.1 Art der baulichen Nutzung

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Konzept sieht die Schaffung eines gemischt genutzten, lebendigen Stadtquartiers vor. Der Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung von Wohn- sowie gewerblichen Nutzungen (Büro-/Dienstleistungen). Zudem ist die Schaffung von Einzelhandelsflächen sowie die Sicherung sozialer Infrastruktureinrichtungen vorgesehen.

Entsprechend den in Kapitel 4 dargelegten Zielen ist es vorgesehen, die Art der baulichen Nutzung hauptsächlich als Urbane Gebiete gem. § 6a BauNVO bzw. als Sonstige Sondergebiete gem. § 11 BauNVO festzusetzen.

Sondergebiete sind insbesondere im zentralen Bereich im Norden rund um den Quartiersplatz vorgesehen. Die Baugebiete gegenüber zum Bebauungsplan Nr. 1170, 1. Änd. -Dellviertel- „Duisburger Freiheit Nord“ („Quartier 1“) angrenzend zur Koloniestraße und östlich der Auf-/Abfahrt der Anschlussstelle „DU Zentrum“ sollen auch in Verbindung zu den Festsetzungen im „Quartier 1“ die Nutzungsfestsetzung Sondergebiet „Büro und Dienstleistung“ erhalten. In einem weiteren Sondergebiet am Quartiersplatz soll die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche für die Nahversorgung möglich sein. Großflächiger Einzelhandel ist – außer in Sonstigen

Sondergebieten – ausschließlich in Kerngebieten allgemein zulässig. Da der geplante Nutzungsmix aufgrund der geplanten Wohnnutzung jedoch über die Festsetzung von Kerngebieten nicht gesichert werden könnte, bleibt für diese Bereiche ausschließlich die Festsetzung Sonstige Sondergebiete.

Für das Sondergebiet östlich des Quartiersplatzes wird als Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel/Wohnen/Gewerbe“ vorgeschlagen. Hintergrund ist, dass die „Duisburger Dünen“ ein Nutzungsprofil erhalten sollen, welches sich von der Hauptgeschäftslage Duisburgs unterscheidet, diese sinnvoll ergänzt und keinesfalls schwächt. Detaillierte Abstimmungen zur Festsetzung der Sondergebiete erfolgen im Zuge der Erstellung des Entwurfes für die Beteiligungen gem. § 4 Abs. 2 BauGB. Als Grundlage hierfür wurde – in Abstimmung mit der Stadt und dem Flächeneigentümer - eine Potentialanalyse erstellt, bei der das Maß der Verträglichkeit für Einzelhandelsnutzungen ermittelt wurde. Im weiteren Verfahren erfolgt entsprechend der Ergebnisse des Einzelhandelsgutachtens die Festsetzung der zulässigen Nutzungen. Gemäß der Potenzialanalyse ist das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg durch ein Nahversorgungszentrum „Duisburger Dünen“ zu ergänzen. Die Fortschreibung erfolgt parallel bzw. fortlaufend zum Bauleitplanverfahren.

Weitere Sondergebiete mit der Zweckbestimmung „Quartiersparken“ sind entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze an der Bahn vorgesehen. Auf diesen Flächen ist die Errichtung von Quartiersgaragen, mit Mobilitätshubs vorgesehen. Diese Baugebiete dienen primär der Unterbringung von ober- / unterirdischen Stellplätzen in Parkhäusern und sind zur Deckung des Stellplatzbedarfs der geplanten Wohn-, Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Zudem sollen in den geplanten Parkhäusern zukünftig öffentliche Stellplätze z.B. für eine Park + Ride-Nutzung zur Verfügung gestellt und bewirtschaftet werden können. Darüber hinaus sollen Nutzungen wie ein Fahrradservice, Bike-Sharing, Lastenfahrräderverleih und die Umsetzung des Konzepts der letzten Meile gewährleistet werden.

5.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Gemäß § 16 Abs. 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) erfolgt die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung über

1. stets die Grundflächenzahl oder die Größe der Grundflächen der baulichen Anlagen,
2. die Zahl der Vollgeschosse oder die Höhe baulicher Anlagen, wenn ohne ihre Festsetzung öffentliche Belange, insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, beeinträchtigt werden können.

Im weiteren Verfahren ist noch abzustimmen, wie im vorliegenden Fall die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung erfolgt. Zum jetzigen Zeitpunkt steht jedoch fest, dass zur Umsetzung des geplanten städtebaulichen Konzepts teilweise sehr hohe Nutzungsmaße erforderlich sind, die oberhalb der Orientierungswerte gem. § 17 BauNVO liegen.

Grundflächenzahl (GRZ) / Geschossflächenzahl (GFZ)

Das vorliegende Bebauungsplanverfahren hat zum Ziel, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein gemischt genutztes, lebendiges und urbanes Stadtquartier zu schaffen. Hierfür ist eine gewisse bauliche Dichte eine unabdingbare Voraussetzung. Eine höhere Dichte bedeutet, dass mehr Menschen innerhalb der Flächen des Bebauungsplans zeitgleich anwesend sein können. In Kombination mit der Mischung unterschiedlicher Nutzungen ist zu jeder Tageszeit eine Belegung des Quartiers sichergestellt, durch die u.a. die soziale Kontrolle der Nachbarschaft erfolgt.

Zur Sicherung der o.g. Ziele werden in den zur Festsetzung vorgesehenen Baugebieten die Kennzahlen für GRZ und GFZ entsprechend hoch angesetzt.

Höhe baulicher Anlagen

Die maximal zulässigen Höhen baulicher Anlagen werden innerhalb der Baufelder entsprechend dem städtebaulichen Entwurf festgesetzt. Die zulässige Höhe der baulichen Anlagen wird dabei gem. § 18 BauNVO durch Festsetzung der Oberkante über Normalhöhennull (NHN) bestimmt und erlaubt somit eine eindeutige Höhenbestimmung.

Der Großteil der Gebäude wird eine Höhe von 15 bis 21 m über dem fertig ausgeformten Gelände haben. Entsprechend des städtebaulichen Konzepts beinhaltet fast jedes Baufeld einen Hochpunkt. Die Höhen reichen hier von 27 bis 110 m über dem fertig ausgeformten Gelände. Für untergeordnete Bauteile sollen Ausnahmen zugelassen werden.

5.2.3 Maß der Tiefe der Abstandsflächen

Es werden aufgrund der gewünschten Dichte sowie der unmittelbaren Nachbarschaft zu den Flächen der Deutschen Bahn voraussichtlich Regelungen für abweichende Maße zur Tiefe der Abstandsflächen erforderlich.

Die Begründung wird im Zuge des Verfahrens fortgeschrieben.

5.2.4 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Bauweise

Teilweise ist die Festsetzung einer abweichenden Bauweise vorgesehen, um der Sicherung des städtebaulichen Konzepts gerecht zu werden. Der Abschnitt wird im weiteren Verfahren fortgeschrieben.

Überbaubare Grundstücksfläche

Im Plangebiet werden gem. § 23 BauNVO die überbaubaren Grundstücksflächen durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen als zusammenhängende Bauflächen bestimmt.

Im Bereich der Koloniestraße (Baugebiet Nr. 23) sieht der Entwurf eine punktuelle eingeschossige Überbauung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung vor. Hier erfolgt im weiteren Verfahren über eine Nebenzeichnung, in der eine Baugrenze in Kombination mit entsprechenden Höhenangaben festgesetzt wird, die Sicherung des entsprechenden Luftgeschosses.

Die Sicherung des Luftgeschosses dient der Sicherung der als baulichen Einheit gedachten Baukörper.

5.2.5 Verkehrsflächen

Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die für die Erschließung der Baugebiete erforderliche Haupteerschließungsstraße wird als öffentliche Straßenverkehrsfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt.

Die konkrete Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans.

Der städtebauliche Entwurf sieht für die Haupteerschließungsstraße zwei Fälle vor: einen Minimalquerschnitt von 20 m und einen Maximalquerschnitt von ca. 33 m. In beiden Fällen führt eine in beide Richtungen befahrbare Fahrbahn mit einer durchgängigen Breite von 6,5 m durch das Quartier. Im Minimalfall ist zu beiden Seiten der Fahrbahn ein Radweg von jeweils 2,5 m Breite vorgesehen. An den Gebäuden entlang führt ein Gehweg von jeweils 3 m Breite. Zwischen Radweg und Gehweg liegen begehbare Baumscheiben (als Teil des Gehweges) mit Baumrigolen zur Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen. Im Maximalfall können die Maße nach oben abweichen. Hinzu kommt eine Grünfläche in variabler Breite.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.

Die Fläche zwischen Park und Bebauung wird als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Promenade“ festgesetzt. Auch die Fläche für den RS1 wird als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Radschnellweg“ festgesetzt. Die Wege in den Grünkeilen zwischen den Baugebieten werden als öffentliche Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt.

5.2.6 Führung von ober- oder unterirdischen Versorgungsanlagen und -leitungen.

Die Festsetzung konkreter Leitungstrassen kommt dort in Betracht, wo für die bestehenden Leitungen keine dingliche Sicherung erforderlich ist, etwa weil sich das betreffende Grundstück im Eigentum der

Gemeinde befindet. Dabei hat eine reine Trassenfestsetzung ausschließlich Hinweisscharakter für die Grundstücksnutzer, bei der Bebauung und Nutzung des Grundstücks die sich aus der Leitungsführung ergebenden Anforderungen wie Mindestabstände zu berücksichtigen sind.

Innerhalb der Flächen des Geltungsbereichs bestehen Leitungen verschiedener Leitungsträger. Im Zuge der frühzeitigen Beteiligungen der Behörden und Träger öffentlicher Belange erfolgt eine Abfrage, welche dieser Leitungen nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden müssen.

Zudem ist abzuklären, in welchen Fällen die Festsetzung von mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen erforderlich ist. Dies kommt dann in Frage, wenn Versorgungsleitungen nicht über gemeinde- oder versorgungsträgereigene Grundstücke geführt werden können und die Versorgungsträger auch sonst keine vertraglich zugesicherten Nutzungsrechte für die benötigten Flächen besitzen.

5.2.7 Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser

Im Zuge des Verfahrens erfolgt die Erarbeitung eines Entwässerungskonzept, in dem konkrete Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser definiert werden.

Im weiteren Verfahren ist abzustimmen, für welche dieser Flächen die Festsetzung entsprechender Flächen erforderlich ist. Alternativ können Flächen für die Versickerung von Niederschlagswasser ebenfalls als Grünflächen mit entsprechender Überlagerung von Maßnahmenflächen gesichert werden.

5.2.8 Flächen für Aufschüttungen und Abgrabungen

Entsprechend des namensgebenden Projektstitels „Duisburger Dünen“ ist die Modellierung großer Teilflächen des Geltungsbereichs zur Herstellung des Dünenparks vorgesehen.

Erste verwaltungsinterne Abstimmungen haben ergeben, dass die große Düne, die entlang der Autobahn verläuft, ein technisches Bauwerk im Sinne des § 29 BauGB darstellt. Demnach soll für diese Düne die Festsetzung als Aufschüttung erfolgen.

Aufgrund der vorgefundenen Bodenverhältnisse (Altlastenverdachtsflächen) und dem Planungsziel zur Sicherung des sog. „Schwammstadt-Konzeptes“ (vgl. Kapitel 3.7.6 dieser Begründung) ist eine Erhöhung des Geländeneiveaus in großen Teilen des Geltungsbereichs von voraussichtlich etwa 4,0 m erforderlich. Des Weiteren sind noch weitere Geländeaufschüttungen zur Landschaftsgestaltung vorgesehen sowie auch Abgrabungen u.a. im Bereich der Karl-Lehr-Straße, der Loveparade-Gedenkstätte, der abwassertechnischen Anlage am Quartiersplatz und der Koloniestraße. Im weiteren Verfahren ist abzustimmen, inwieweit diese Aufschüttungen und Abgrabungen festgesetzt werden können.

5.2.9 Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind

Im Bebauungsplan erfolgt die Festsetzung von Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten (GFL-Flächen) zu belasten sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass bereits bestehende Leitungen als solche nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden können, sofern eine entsprechende Sicherung auf anderweitige Art bereits erfolgt ist (bspw. vertraglich, über dingliche Sicherung oder wenn die Leitungen Teil einer Planfeststellung sind). Die Festsetzung von GFL-Flächen ist in diesen Fällen nicht erforderlich. In der Begründung kann eine Aufnahme der Vorgaben und Hinweise zum Umgang (Abstandsflächen, Freihaltung von Bebauung/ Bepflanzung etc.) mit diesen Leitungen erfolgen.

5.2.10 Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen

Die für die Baugebiete erforderlichen Stellplätze werden innerhalb von Tiefgaragen und ggf. Quartiersgaragen nachgewiesen. Die Tiefgaragen sollen tiefer in die Innenhöfe hineinreichen als die Hochbauten, um für die Architektur später eine größtmögliche Flexibilität zu gewährleisten.

5.2.11 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Immissionsschutz

Auf das Plangebiet wirken verschiedenen Verkehrslärmquellen ein. Zum einen ist der Straßenverkehrslärm durch die Koloniestraße im Norden, die Karl-Lehr-Straße in der Mitte und die A 59 im Westen zu berücksichtigen. Der Schienenverkehr der Deutschen Bahn wirkt im östlichen und südlichen Bereich auf das Plangebiet ein.

Im Zuge des Verfahrens wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt, deren Ergebnisse in Form von Festsetzungen in den Bebauungsplan einfließen.

Folgende aktive Schallschutzmaßnahmen sind bereits im zugrundeliegenden städtebaulichen Entwurf vorgesehen:

Entlang der A 59 ist zur Abschirmung der Lärmemissionen eine Steilböschung vorgesehen. Zur Bahnfläche ist zwischen den Gebäuden der Riegelbebauung die Errichtung von Schallschutzwänden vorgesehen. Die konkrete Ausführungsform ist im weiteren Verfahren zu klären.

Darüber hinaus ist abzusehen, dass weitere passive Schallschutzmaßnahmen in den Festsetzungskatalog des Bebauungsplans aufgenommen werden. Das Kapitel wird nach Vorliegen der schalltechnischen Untersuchung entsprechend fortgeschrieben.

Luftschadstoffe/Klimaschutz

Eine entsprechende Untersuchung wird im Zuge des Verfahrens durchgeführt und die Ergebnisse erforderlichenfalls in die Festsetzungen des Bebauungsplans aufgenommen.

Das Kapitel ist mit Verfahrensfortschritt entsprechend fortzuschreiben.

Erschütterung

Innerhalb der Baugebiete entlang der Bahnlinie sind Erschütterungen durch den Bahnbetrieb möglich. Ein Erschütterungsgutachten wird im Zuge des Verfahrens erstellt. Sofern erforderlich erfolgt die Aufnahme entsprechender Hinweise und/ oder Regelungen in den Bebauungsplan.

Elektromagnetische Strahlungen

Das Plangebiet wird von der 110 kV-Bahnstromleitung 0497 Duisburg – Kirchhellen tangiert. Die nächstgelegenen überbaubaren Flächen des Baugebietes 6 „Quartiersparkhaus und Mobilitätshub“ sind 10 m von der Leitung entfernt. In der Nähe zu stromführenden Hochspannungsleitungen ist in der Regel mit elektromagnetischen Beeinflussungen zu rechnen. Betroffene Gebäude sind ggf. – in Abhängigkeit von ihrer Nutzung – entsprechend abzuschirmen.

Inwiefern Regelungen hierzu als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden müssen, ist im weiteren Verfahren zu klären und ggf. im Rahmen einer fachgutachterlichen Untersuchung darzustellen.

Im Rahmen der Rhein-Ruhr-Express Planung der Deutschen Bahn kann es noch zu einer Verlegung der 110 kV-Bahnstromleitung 0497 Duisburg – Kirchhellen kommen, deren Auswirkungen auf das Plangebiet zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt sind.

5.2.12 Grünflächen

Öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“

Die Festsetzung des Dünenparks erfolgt zeichnerisch gem. § 9 Abs.1 Nr. 15 als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“. Über ergänzende textliche und zeichnerische (grünordnerische) Festsetzungen erfolgt die planungsrechtliche Sicherung einer einheitlichen Gestaltung dieser Fläche. Die Fläche wird entsprechend des freiraumplanerischen Konzeptes eine offene Gestaltung erhalten (siehe Kapitel 4.3 dieser Begründung).

Die innerhalb der Parkfläche vorgesehenen Wege sind innerhalb der öffentlichen Grünflächen allgemein zulässig und werden erst im Rahmen der Ausführungsplanung in ihrer Lage genau definiert werden.

Der geplante Radschnellweg RS 1 wird als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Radschnellweg“ festgesetzt. Aufgrund seiner übergeordneten verkehrlichen Funktion, wird sein Verlauf bereits im Bebauungsplan fixiert.

Die Verbindung im Süden unter den Bahngleisen hindurch bindet die dort bestehende Boule-Anlage mit Gastronomie ein und schafft eine für Fußgänger und Radfahrer qualitativ höherwertige Anbindung zum Sportpark Wedau. Die Abstimmung zur Wegeführung erfolgt im weiteren Verfahren mit der Deutschen Bahn und dem betroffenen Grundstückseigentümer. Vom Sternbuschweg aus führt der RS1 dann weiter in Richtung Mühlheimer Stadtgrenze.

Abzweigend vom RS1 soll der RheinPark durch eine kommunale Fuß- und Radwegetrasse gem. Richtlinie für Radschnellverbindungen NRW an die „Duisburger Dünen“ angebunden werden. Für Teile der öffentlichen Grünfläche stehen die Inhalte der geltenden Planfeststellung zur A 59 den vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans entgegen. Die Planfeststellung soll – in Abstimmung und ggf. vertraglichen Regelungen mit der Autobahn GmbH sowie dem Fernstraßenbundesamt – auf der Ebene des Bebauungsplans (Bebauungsplan als planfeststellungsersetzendes Verfahren) angepasst werden.

Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Gedenkstätte Loveparade“

Entsprechend des landschaftsgestalterischen Konzeptes ist für die Gedenkstätte an der Karl-Lehr-Straße die Zweckbestimmung „Gedenkstätte Loveparade“ festgesetzt. Siehe hierzu auch Kapitel 4.3.

Öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Treff- und Austausch“ / „Spiel- und Sportnutzung“

Zwischen den einzelnen zusammenhängenden Bauflächen liegen keilförmige Grünflächen, welche vorwiegend als Treff- und Austauschpunkt für die Anwohner dienen sollen. Vereinzelt sind hier auch Spiel- und Sportnutzung (z. B. Tischtennis, Boule), sowie Fahrradstellflächen vorgesehen. Zudem stellen diese Flächen eine Verbindung zwischen der Quartiersstraße und der Promenade sowie auch einen wichtigen Baustein des noch auszuarbeitenden Entwässerungskonzeptes dar.

Ähnliches gilt für die Flächen zwischen der Riegelbebauung auf der Ostseite der Quartiersstraße. Auch diese Flächen sollen als öffentlich zugängliche Grünflächen gestaltet und in das Entwässerungskonzept aufgenommen werden.

Öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ und „Jugendort / Sport-/Spielbereich“

Es sind zwei größere Spielplätze als Festsetzung vorgesehen - einer in Quartiersplatznähe und ein weiterer südlich der Karl-Lehr-Straße. Südlich der Haupterschließungsstraße soll ein Sport-/Spielbereich festgesetzt werden, welcher ein vielfältiges Angebot an Freizeitbeschäftigungsmöglichkeiten bieten soll.

Die Zweckbestimmungen der einzelnen Flächen sind im Zuge des Verfahrens jeweils detaillierter festzusetzen.

5.2.13 Anpflanzung und Erhaltung von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Im Bebauungsplan werden zur Durchgrünung des Gebiets Begrünungsmaßnahmen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB festgesetzt. Der Park selbst wird als öffentliche Grünfläche festgesetzt, innerhalb derer Teilflächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen zeichnerisch und textlich festgesetzt werden.

Vorgesehen sind u.a. Baum- und Strauchpflanzungen, Dachbegrünungen oder ggf. auch die Festsetzung von sog. „Retentionsdächern“, die gleichzeitig der Rückhaltung von Niederschlagswasser dienen. Hierbei ist zu berücksichtigen, inwiefern auf den Dächern auch Anlagen für erneuerbare Energien vorgehalten werden sollen.

Für die Begrünung der Innenhöfe sowie der weiteren öffentlichen und privaten Freiflächen ist ebenfalls vorgesehen, entsprechende grünordnerische Festsetzungen aufzunehmen.

Die detaillierte Ausarbeitung der Pflanzfestsetzungen erfolgt im weiteren Verfahren. Das Kapitel wird entsprechend fortgeschrieben.

5.3 Örtliche Bauvorschriften

Um die verschiedenen Gestaltungsvorgaben für die Baugebiete zu sichern, ist die Aufnahme von örtlichen Bauvorschriften gem. § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 89 Abs. 1 BauO NRW erforderlich.

Im Zuge des weiteren Verfahrens erfolgt die Abstimmung hinsichtlich der einzelnen Vorgaben und die entsprechende Fortschreibung dieses Kapitels.

Die örtlichen Bauvorschriften können u.a. Regelungen zur Gestaltung der nicht überbaubaren privaten Grundstücksflächen, zur Gestaltung der Fassaden sowie Einfriedungen betreffen. Im vorliegenden Fall sollen die örtlichen Bauvorschriften auch dem Zweck dienen, die Schaffung eines lebendigen, urbanen Quartiers zu sichern.

Für die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs wird für die Gestaltung der Grünflächen und Freianlagen ein Gesamtkonzept vorgelegt, das differenzierte Begrünungs- und Gestaltungsthemen für die unterschiedlichen Abschnitte vorsieht. Diese Inhalte werden im Wesentlichen über die städtebaulichen Verträge geregelt, in den Bebauungsplan werden daher nur örtliche Bauvorschriften für die nicht überbauten, privaten Grundstücksflächen aufgenommen.

5.4 Festsetzungen auf Zeit / Bedingte Festsetzungen

Im Bebauungsplan kann in besonderen Fällen festgesetzt werden, dass bestimmte der in ihm festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen nur

1. für einen bestimmten Zeitraum zulässig oder
2. bis zum Eintritt bestimmter Umstände zulässig oder unzulässig

sind. Die Folgenutzung soll festgesetzt werden.

Dies impliziert die Möglichkeit, eine sog. „aufschiebende bedingte Festsetzung“ in den Bebauungsplan aufzunehmen, die ermöglicht, dass bestimmte Vorhaben erst beim Eintritt bestimmter, im Bebauungsplan benannter, Bedingungen zulässig werden. Bei Aufnahme einer solchen Festsetzung ist nachzuweisen, dass die Aufstellung des Bebauungsplans nicht bis zum Eintritt der genannten Bedingungen aufgeschoben werden kann.

Zudem sind Festsetzungen gem. § 9 Abs. 2 BauGB nur auf „besondere Fälle“ beschränkt. Sie sind mithin nicht generell zulässig, sondern setzen besondere, von der allgemeinen Planungssituation abweichende, städtebauliche Problemstellungen voraus.

Es wird im weiteren Verlauf des Verfahrens geprüft, ob derartige Festsetzungen getroffen werden müssen.

5.5 Hinweise

Im Zuge der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird die Aufnahme von Hinweisen bei den zuständigen Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange abgefragt.

Im vorliegenden Fall kann davon ausgegangen werden, dass mindestens ein Hinweis zu den vorhandenen Altlasten aufgenommen werden muss.

5.6 Kennzeichnung von Flächen

Im aktuell rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1129 „Duisburger Freiheit“ erfolgte die Kennzeichnung von Flächen mit Bodenbelastungen. Der entsprechende Abschnitt (Kapitel 5.4) der Begründung wird im Folgenden zitiert:

„Das gesamte Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs ist angeschüttet. Der natürliche Boden ist somit überprägt und nicht mehr direkt verfügbar. Die Schutzfunktion des Bodens für das Grundwasser ist nicht mehr vorhanden, da die Auffüllungen zum Teil deutlich mit Schadstoffen belastet sind.

Es sind umfangreiche Untersuchungen in der Vergangenheit durchgeführt worden, Bodenbelastungen sind für die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs bekannt. Dieses trifft besonders für die ehemalige

Güterbahnhofsfläche zu, auch wenn für einige Bereiche in Auffüllungen < 3,0 m keine Erkenntnisse aus Bohrungen vorliegen. Der Bereich südlich der Bahnlinie am Sternbuschweg ist eine Verdachtsfläche, hier liegen keine Erkenntnisse zur Belastung vor (siehe auch Umweltbericht 2.3.2).

Für diese Bereiche sind Kennzeichnungen gemäß § 9 (5) Nr. 3 BauGB als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, vorgenommen worden. Der Bebauungsplan gibt entsprechende Hinweise für das erforderliche weitere Vorgehen bei Nutzungsänderungen und Bodeneingriffen sowie für Funde von Bodenverunreinigungen auf nicht gekennzeichneten Flächen.

Durch die geplante Bebauung wird der Versiegelungsgrad gegenüber dem jetzigen Zustand erhöht, so dass eine mögliche Grundwassergefährdung reduziert wird. Zusätzlich muss Sorge getragen werden, dass Belastungsschwerpunkte, die nicht oder noch nicht durch eine bauliche Versiegelung überdeckt werden, durch funktionale Abdichtungen gesichert werden.

Die Bestimmung der Lage und Ausdehnung der Flächen mit funktionaler Abdichtung basiert auf der Sickerwasserprognose und auf den darin beschriebenen Voraussetzungen. Die Anforderungen an die funktionalen Abdichtungen sind dem Umweltbericht 2.3.2 zu entnehmen

Das auf den Flächen mit funktionaler Abdichtung anfallende Niederschlagswasser ist gezielt zu fassen und grundwasserunschädlich abzuleiten, so dass eine Versickerung auf benachbarten Flächen auszuschließen ist.

Es hat eine jährliche Kontrolle der Abdichtung im Rahmen der Nachsorge durch einen Sachverständigen zu erfolgen, die Dokumentation ist der Unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen. Ferner ist zu gewährleisten, dass im Rahmen möglicher Eingriffe in die funktional abgedichteten Oberflächen die Funktionstüchtigkeit nachweislich wiederherzustellen ist.

Im Hinblick auf den Direktkontakt mit potentiell belastetem Oberboden werden bei der Herrichtung die Flächen entweder mit Boden (gemäß Vorgabe siehe Umweltbericht Kap. 2.3.2) in einer Mächtigkeit mindestens 0,35 m abgedeckt oder es erfolgt eine Untersuchung nach den Vorgaben der Bundes Bodenschutzverordnung. Potenzielle Kinderspielflächen im öffentlichen oder privaten Bereich sind zusätzlich mit einer Grabesperre zu versehen. Bei Überschreiten der Prüfwerte für die jeweilige Nutzung gemäß Bundes Bodenschutzverordnung erfolgt ein Bodenaustausch oder Bodenauftrag von mindestens 0,35 m.

Die Maßnahmen werden mit dem Grundstückseigentümer im Rahmen des städtebaulichen Vertrags geregelt und werden bei Veräußerung des Grundstücks oder Teilen des Grundstücks auf den künftigen Erwerber übertragen und sind verpflichtend.“

Auch für den nun in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 1277 ist eine entsprechende Kennzeichnung im Bebauungsplan vorzunehmen. Details hierzu werden im Rahmen der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung abgefragt.

Das Kapitel wird im Zuge des Verfahrens fortgeschrieben.

5.7 Nachrichtliche Übernahmen

Im aktuell rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1129 ist entlang der östlich angrenzenden Bahnstrecke bzw. der im Süden verlaufenden und nicht freigestellten Bahnstrecke innerhalb des Geltungsbereichs ein sogenannter Bahnseitenweg als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Diese Fläche dient der DB zur Sicherung der Zugänglichkeit der Bahnanlagen für zukünftige Baumaßnahmen (z.B. Planfeststellung).

Im Zuge des Verfahrens ist – auch vor dem Hintergrund der aktuellen Planungen zur RRX-Trasse – mit der DB Netz AG abzustimmen, inwieweit entsprechende Flächen wieder nachrichtlich übernommen werden müssen.

6 Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen nach dem vierten Teil des BauGB sind nicht erforderlich. Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs sind im privaten Eigentum, Eigentum der Stadt Duisburg, der Deutschen

Bahn AG, des Bundeseisenbahnvermögens oder der Bundesrepublik Deutschland Bundesstraßenverwaltung. Die Planung ist ohne Bodenordnung umsetzbar. Für die Umsetzung der Erschließung werden entsprechende Verträge zwischen der Stadt Duisburg und dem Projektentwickler/Eigentümer geschlossen.

Die Eigentumsverhältnisse zur Realisierung der veränderten Ausbauplanung der Anschlussstellen „DU-Hochfeld“ und „DU-Zentrum“ und dem Lärmschutz entlang der A59 werden ebenfalls über Verträge zwischen der Autobahn GmbH, der Stadt Duisburg und dem Projektentwickler/Eigentümer geregelt.

Das Kapitel ist im Zuge des Verfahrens fortzuschreiben.

7 Flächenbilanz

Die erforderliche Flächenbilanz kann erst erfolgen, wenn die konkreten Flächen-Festsetzungen erfolgt sind.

Das Kapitel wird im Zuge des Verfahrens fortgeschrieben.

8 Gutachten und Planungen

In der Planung werden die Ergebnisse der folgenden, teilweise schon in Arbeit befindlichen Gutachten und Planungen berücksichtigt:

- Verkehrstechnische Untersuchung
- Schalltechnische Untersuchung
- Verträglichkeitsuntersuchung für die Ansiedlung von Einzelhandel innerhalb des Geltungsbereichs
- Entwässerungsplanung
- Erschütterungsgutachten
- Artenschutzprüfung
- Untersuchung Klima und Luft
- Straßenausbauplanung
- Machbarkeitsstudie „Energie/ Smart City“
- Baugrunderkundung und Grundwassermonitoring
- Besonnungs- und Verschattungsstudie

9 Darstellung des Bauleitplanverfahrens

9.1 Verfahrensablauf

Für den Bebauungsplan Nr. 1277 -Dellviertel- „Am Alten Güterbahnhof / Duisburger Dünen“ hat der Rat der Stadt am 27.09.2021 den Aufstellungsbeschluss gefasst.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB (Scoping-Verfahren) erfolgt in der Zeit vom 05.09.2022 bis 14.10.2022.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erfolgt voraussichtlich am 27.10.2022 im Rahmen einer Sitzung der Bezirksvertretung Mitte. Zugleich wird damit die Unterrichtung der Einwohner und Einwohnerinnen gemäß § 23 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen durchgeführt.

Die Stellungnahmen und Hinweise der Öffentlichkeit und Behörden werden ausgewertet und bei der Entwurfsbearbeitung im weiteren Verfahren berücksichtigt.