

## **Bebauungsplan**

### **„Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“**

Stadtbezirk: III

Gemarkung: Speldorf

## **Darlegungstext**

Verfahrensstand: Einleitung gemäß § 1 Abs. 3 und § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Räumliche und strukturelle Situation</b>	<b>3</b>
1.1 Lage und städtebauliche Situation des Plangebietes	3
1.2 Nachbarschaft und Umfeld	3
1.3 Verkehrliche Anbindung	4
<b>2. Planungsrechtliche Situation</b>	<b>4</b>
2.1. Landesentwicklungsplan NRW	4
2.2. Regionaler Flächennutzungsplan	4
2.3. Verbindliche Bauleitplanung	5
2.4. Gender Mainstreaming	5
<b>3. Ziele und Zwecke der Bauleitplanung</b>	<b>6</b>
3.1. Anlass zur Planaufstellung	6
3.2. Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes	6
3.3. Kennzeichnung	7
3.4. Städtebauliche Kenndaten	8
<b>4. Planungsalternativen</b>	<b>8</b>

## **Umweltbericht – Entwurf –**

<b>1. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen</b>	<b>9</b>
1.1 Allgemeine Bestandsbeschreibung	9
1.2 Schutzgut Mensch	9
1.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen	11
1.4 Schutzgut Boden	11
1.5 Schutzgut Wasser	12
1.6 Schutzgut Klima und Luft	12
1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter	14
<b>2. Umweltverträglichkeit</b>	<b>14</b>

## **1. Räumliche und strukturelle Situation**

### **1.1 Lage und städtebauliche Situation des Plangebietes**

Das Plangebiet mit einer Größe von ca. 6 ha befindet sich im nördlichen Stadtgebiet im Stadtteil Speldorf. Es wird begrenzt von einer Bahnfläche (im Norden), der Duisburger Straße (im Osten), der Wissoll- und der Liebigstraße (im Süden) sowie dem Veilchenweg (im Westen).

Das Plangebiet umfasst die Grundstücke:

Gemarkung Speldorf, Flur 21,

Grundstücke 44 (teilweise), 46, 47, 56, 178, 180-183, 207, 270, 374, 378-380, 385 und 386, 392-394, 396 und 397, 414 (teilweise), 419 und 420, 431, 452, 455, 470-474, 479, 490, 568 und 569 (teilweise), 572 (teilweise), 573 (teilweise) 574

Im Westen des Plangebietes befinden sich heute zwei Einzelhandelsnutzungen (Textilien und Supermarkt) mit zugeordneten Stellplatzflächen. Hieran schließen sich gen Osten untergenutzte oder brachliegende Flächen an, auf denen sich teilweise zusammenhängende Gehölzstrukturen gebildet haben.

Im Nordosten des Plangebietes liegt ein ehemaliger Beton-Kleinbunker. Um diesen Bunker herum bzw. östlich angrenzend befinden sich mehrere Grabelandparzellen.

Der Osten des Plangebietes, südlich der Liebigstraße, ist durch eine Wohnbebauung geprägt.

Im Einmündungsbereich zur Duisburger Straße befindet sich ein stadtbildprägender Baum (Platane), der erhalten werden soll.

Die am Nordrand des Plangebietes verlaufende Bahnfläche dient mit einer Frequenz von rund 6 Zügen täglich ausschließlich als Güterverkehrsstrecke ins Hafengebiet.

### **1.2 Nachbarschaft und Umfeld**

Die engere Umgebung des Plangebietes ist im Norden entlang der Heerstraße durch Mischnutzungen „Gewerbe/Wohnen“ inklusive eines Umspannwerks geprägt.

Der Süden ist durch die großzügigen Flächen der Zentrale der Kaiser's Tengemann GmbH gekennzeichnet. Hier finden sich neben den Firmengebäuden auch ein Sportplatz sowie große Stellplatzflächen.

An der Ulmenallee liegt die Polizeiwache der Polizeiinspektion 4, Bezirksdienst Speldorf.

Die im Osten des Plangebietes befindliche Wohnnutzung setzt sich nach Süden und Osten in Richtung Broich Mitte weiter fort.

In Richtung der Mülheimer Innenstadt, die ca. rd. 2,5 km entfernt in Richtung Osten auf der anderen Ruhrseite liegt, finden sich an der Duisburger Straße sowohl kleinere Einzel-

handels- als auch gastronomische Angebote. Die Hochschule Ruhr-West prägt - neben der Hauptfeuer- und Rettungswache Broich - dieses benachbarte Quartier.

Nordwestlich der Bahnunterführung über die Duisburger Straße beginnt das Stadtteilzentrum Duisburger Straße (Speldorf) mit weiteren Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben.

Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs finden sich am westlichen Rand des Plangebietes durch den dortigen Discounter.

In knapp 1 km Entfernung zum Plangebiet befinden sich mehrere Grundschulen und Kindertageseinrichtungen.

### **1.3 Verkehrliche Anbindung**

Über die im Plangebiet liegenden Wissollstraße und Liebigstraße erfolgt die verkehrliche Erschließung des Plangebietes für den Individualverkehr an die Heerstraße bzw. die Duisburger Straße. Über die letztgenannte Straße bestehen auch gute Anbindungen an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz.

Die Erschließung des Plangebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist gewährleistet. Die Haltestelle der Straßenbahnlinie 901 (Haltestelle Liebigstraße) befindet sich in unmittelbarer Nähe zur östlichen Plangebietsgrenze. Diese Linie bietet eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr bzw. nach Oberhausen. Der westliche Teil des Plangebietes ist von der Haltestelle Liebigstraße aus fußläufig erreichbar bzw. durch Umsteigen kann mittels Buslinien der westliche Teil des Plangebiets erreicht werden.

## **2. Planungsrechtliche Situation**

### **2.1. Landesentwicklungsplan NRW**

Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 12.01.2017 stellt das Plangebiet als Siedlungsbereich dar. Gleichzeitig stellt er das Plangebiet als Gebiet für den Schutz des Wassers dar.

### **2.2. Regionaler Flächennutzungsplan**

Der seit dem 03.05.2010 rechtswirksame Regionale Flächennutzungsplan (RFNP) stellt innerhalb des Plangebietes südlich entlang der Bahnstrecke eine Grünfläche dar. Diese nicht parzellenscharfe Darstellung verdeutlicht die grundsätzliche RFNP-Zielsetzung, entlang bzw. auf der Bahntrasse einen überregionalen Radweg mit streckenbegleitender Begrünung zu entwickeln. Südlich an das Plangebiet angrenzend ist ein Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) dargestellt.

Das vorhandene Wohngebiet ist als Allgemeiner Siedlungsbereich/Wohnbauflächen dargestellt.

Der Bebauungsplan „Liebigstraße/Wissollstraße – Y 12“ mit einer gewerblichen bzw. wohnbaulichen Nutzungsperspektive ist unter Berücksichtigung der grundsätzlichen RFNP-Zielsetzungen und unter Berücksichtigung der Darstellungsschwelle von 5 ha aus dem RFNP entwickelt.

### **2.3. Verbindliche Bauleitplanung**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt der am 29.11.1991 in Kraft getretene Bebauungsplan „Duisburger Straße/Liebigstraße – M 10“. Dieser setzt im nördlichen Teil öffentliche Verkehrsflächen, insbesondere für eine zusätzliche Einmündung von der Duisburger Straße in die Liebigstraße bzw. in die umgekehrte Richtung fest. Darüber hinaus wird das Wohngebiet an der Liebigstraße, zwischen Ulmenallee und Hermannstraße, als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ sollen die Festsetzungen des Bebauungsplanes „Duisburger Straße/Liebigstraße – M 10“ vollständig aufgehoben werden.

Am östlichen Plangebietsrand überplant der Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ in geringem Umfang den Geltungsbereich des am 24.06.2014 eingeleiteten Bebauungsplanes „Duisburger Straße/Erweiterungsflächen HRW – M 1“. Am südlichen Plangebietsrand überplant der Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen der Wissollstraße und der Liebigstraße den Geltungsbereich des am 23.05.1991 durch den Rat der Stadt eingeleiteten Bebauungsplanes „Wissollstraße - Y 7“. Mit der Einleitung bzw. dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ werden die ehemaligen Ziele der im Geltungsbereich liegenden Teile dieser eingeleiteten Pläne nicht weiterverfolgt und die gefassten Einleitungsbeschlüsse aufgehoben.

### **2.4. Gender Mainstreaming**

Gender Mainstreaming besteht in der Verbesserung, Entwicklung und Auswertung der Entscheidungsprozesse mit dem Ziel, dass alle an politischer Gestaltung Beteiligten den Blickwinkel der Gleichheit zwischen Frauen und Männern, Jungen und Alten, Migranten und Nicht-Migranten etc. in allen Bereichen und auf allen Ebenen betrachten.

Die Auswirkungen der Bauleitplanung wurden unter diesem Gesichtspunkt geprüft. Der Bebauungsplan trifft seine Festsetzungen u.a. geschlechtsneutral und unabhängig von der Herkunft, von körperlichen Einschränkungen etc. der künftigen Nutzer. Damit wirkt sich der Bebauungsplan bzw. wirken sich seine Ziele in gleichartiger Weise auf die Belange aller gesellschaftlicher Gruppen aus.

### **3. Ziele und Zwecke der Bauleitplanung**

#### **3.1. Anlass zur Planaufstellung**

Innerhalb des Plangebietes ist vorgesehen, südlich der Bahnanlagen einen Teilabschnitt des Radweges „Rheinische Bahn“ zu realisieren. Da dieser Radweg zu einer überörtlichen Radwegeverbindung entwickelt werden soll, sind entlang der Gleisanlagen der Hafenbahn Flächen für eine Trassierung dieses Radwegs gesichert.

Entlang dieser künftigen Radwegetrasse soll die städtebauliche Entwicklung der bisher un- bzw. untergenutzten Grundstücke von der Hochschule Ruhr-West ausgehend nach Westen fortgesetzt werden.

Insbesondere auch durch die positive Entwicklung der Hochschule Ruhr-West besteht der Bedarf nach gewerblichen Grundstücken, auf denen z.B. hochschulaffines Gewerbe angesiedelt werden kann. Hierbei wäre in der Nähe zur Hochschule auch ein Innovationszentrum wünschenswert, in dem Unternehmensgründern Räumlichkeiten angeboten werden und eine Kooperation mit Industriebetrieben angestrebt wird. Die Ansiedlung von sog. Start-Up-Unternehmen, die z.B. eine Forschungs- oder Laborinfrastruktur benötigen, ist denkbar. Der Austausch zwischen Wissenschaft und Wirtschaft soll insgesamt gefördert werden.

Um Mülheim an der Ruhr zu einem modernen und wissensbasierten Industriestandort weiter zu entwickeln, sind zusätzliche gewerblich nutzbare Flächen erforderlich.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr unterstützt das in § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB definierte Ziel des Gesetzgebers, durch Nutzung von Innenentwicklungspotentialen neue Bebauung auf die bereits besiedelten Bereiche zu lenken und so eine Inanspruchnahme von größeren Grün- und Freiflächen sowie der freien Landschaft soweit wie möglich zu vermeiden („Innenentwicklung vor Außenentwicklung“). In diesem Zusammenhang sollen die bisher z.T. nur als Lagerflächen genutzten Areale als Nachverdichtungsmöglichkeit in Hochschulnähe für hochwertigere Nutzungen genutzt werden.

Dabei gilt es, die Anforderungen des vorhandenen, benachbarten Allgemeinen Wohngebietes, insbesondere auch hinsichtlich Lärmbelastungen etc., in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

#### **3.2. Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes**

Um der zuvor aufgezeigten Zielrichtung der Stadt Mülheim an der Ruhr in diesem Bebauungsplan gerecht zu werden, werden mit der Aufstellung des Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung von Gewerbe- und Mischgebieten in der Nähe der Hochschule Ruhr-West
- Sicherung des vorhandenen Allgemeinen Wohngebietes
- Sicherung von Flächen zur Fortführung des Radschnellweges in Richtung Duisburg

- Schaffung von Verbindungswegen zwischen Radschnellweg und Wissoll- und Liebigstraße
- Sicherung der öffentlichen Verkehrsflächen

Die Ausweisung der unterschiedlichen Nutzungsarten ist aus dem RFNP entwickelt und orientiert sich an der Bestandsbebauung. In Folge dessen wird die bestehende Wohnbebauung im Einmündungsbereich der Duisburger südlich der Liebigstraße als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Und somit das vorhandene Wohngebiet in seinem Bestand gesichert.

Für den gegenüberliegenden Bereich nördlich der Liebigstraße ist ein Mischgebiet vorgesehen, welches die hier bestehenden zwei Wohngebäude in ihrem Bestand sichert und gleichzeitig als Übergang zwischen der Wohnnutzung und der gewerblichen Nutzung fungiert.

Hieran westlich anschließend werden die Baugebiete zwischen Bahnanlagen und Liebig- bzw. Wissollstraße als Gewerbegebiete festgesetzt.

Südlich der Bahnanlagen werden die für den Radweg „Rheinische Bahn“ benötigten Flächen entsprechend eingeplant und festgesetzt. Aufgrund von betriebstechnischen Restriktionen seitens der DB Netz AG kann der Radweg im westlichen Plangebiet nicht geradlinig weitergeführt werden sondern mündet in eine größere Fläche, die neben der eigentlichen zukünftigen Radtrasse ggf. multifunktional als Aufenthaltsfläche genutzt werden kann.

Im weiteren Verfahrensverlauf werden Festsetzungen für die bauliche Entwicklung in den Gewerbe- und dem Mischgebiet getroffen. Diese Festsetzungen hinsichtlich der möglichen Nutzungsarten, sind so zu treffen, dass insbesondere benachbarte Wohnnutzungen nicht negativ beeinträchtigt werden. Darüber hinaus werden Gebäudehöhen und –abmessungen durch entsprechende zeichnerische und textliche Festsetzungen geregelt werden.

### **3.3. Kennzeichnung**

Die Fläche ist im Altlastenkataster erfasst. Sie wurde von 1866 - 1930 als Güterbahnhof „Speldorf“ genutzt. Weite Teile wurden von 1952 - 2004 als Schrottplatz genutzt. Die Grundstückseigentümerin hat bereits einige Untersuchungen im Plangebiet durchgeführt. Im Zuge der verschiedenen Gefährdungsabschätzungen wurden auf mehreren Teilflächen erhebliche Bodenbelastungen festgestellt. Für mehrere Parameter werden die Prüfwerte für eine Gewerbliche Nutzung überschritten. Die Gefahrenermittlung ist noch nicht abgeschlossen. Die Fläche ist in jedem Fall als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, zu kennzeichnen.

### 3.4. Städtebauliche Kenndaten

Plangebiet	ca. 6,2 ha
Allgemeines Wohngebiet	ca. 0,6 ha
Mischgebiet	ca. 0,8 ha
Gewerbegebiet	ca. 1,8 ha
Öffentliche Verkehrsfläche	ca. 0,8 ha
Bahnanlage	ca. 1,5 ha
Radweg „Rheinische Bahn“	ca. 0,7 ha

### 4. Planungsalternativen

Das Plangebiet ist im Norden durch die Fahrten der Hafenbahn hinsichtlich einer Nutzungsentwicklung eingeschränkt. Zudem stellt der RFNP das südlich an das Plangebiet angrenzende Gelände der Kaiser's Tengelmann GmbH als gewerbliche Fläche/Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen dar. Zudem sind die in einem Teil des Geltungsbereiches vorhandenen Altlasten eine weitere Restriktion.

Somit erscheint derzeit keine planerische Alternative zu einer gewerblichen Nutzung, die über ein Mischgebiet zu einer Wohnnutzung abgestuft wird, sinnvoll.



## **Umweltbericht – Entwurf –**

### **1. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

#### **1.1 Allgemeine Bestandsbeschreibung**

Das Plangebiet liegt im nördlichen Stadtgebiet im Stadtteil Speldorf. Es wird begrenzt von einer Bahnfläche (im Norden), der Duisburger Straße (im Osten), der Wissoll- und der Liebigstraße (im Süden) sowie dem Veilchenweg (im Westen).

Im Westen des Plangebietes befinden sich heute zwei Einzelhandelsnutzungen (KIK-Textilien und Tengelman Supermarkt) mit zugeordneten Stellplatzflächen. Hieran schließen sich gen Osten untergenutzte oder brachliegende Flächen an, auf denen sich teilweise zusammenhängende Gehölzstrukturen gebildet haben. In einem Teilbereich befinden sich mehrere Grabelandparzellen.

Der Osten des Plangebietes, südlich der Liebigstraße, ist durch eine Wohnbebauung geprägt.

Die am Nordrand des Plangebietes verlaufende Bahnfläche dient mit einer Frequenz von rund 6 Zügen täglich ausschließlich als Güterverkehrsstrecke ins Hafengebiet.

#### **1.2 Schutzgut Mensch**

##### **Immissionsschutz**

###### Straßen- und Schienenverkehr

Das Plangebiet ist durch Verkehrslärmimmissionen der angrenzenden Straßen Duisburger Straße (L78), Heerstraße, Wissollstraße und Liebigstraße sowie den Betrieb der Hafenbahn im nördlichen Plangebiet lärmtechnisch vorbelastet. Die höchste Verkehrsbelastung weist die Duisburger Straße auf. Auf der Grundlage der Verkehrsprognosen im Rahmen des Bebauungsplanes „Fachhochschule Ruhr West/Duisburger Straße - M9“ ist für den angrenzenden Abschnitt der Duisburger Straße von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von rd. 9.000 Kfz/24h auszugehen. Aus den Kartierungen zur EU-Umgebungslärmrichtlinie liegen für das Plangebiet nur begrenzt Lärmdaten vor. Der Abschnitt der Heerstraße im Westen des Plangebietes, wie auch die Abschnitte der Wissollstraße/Liebigstraße als Südbegrenzung des Plangebietes sind obwohl Teil des städtischen Vorbehaltensnetzes mangels verfügbarer Verkehrsdaten nicht in die Kartierungen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie eingeflossen. Der Einfluss des Straßenverkehrslärms der Duisburger Straße im Osten des Plangebietes für die im Rahmen der EU-Kartierung noch von etwa 8.200 Kfz/d ausgegangen wurde ist aufgrund der Straßenunterführung und der damit verbundenen teilweisen „Tieflage“ der Duisburger Straße zum Plangebiet hin begrenzt. Gleiches gilt nach den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmrichtlinie auch für den Schienenverkehrslärm der auf der Duisburger Straße verkehrenden Straßenbahnlinie 901. Daten aus dem Pilotprojekt zur Lärminderungsplanung (2000-2006) beziehen

beim Straßenverkehr sowohl die Heerstraße, Wissollstraße und Liebigstraße ein - für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken von rd. 5.000 bzw. 4.000 Kfz/d angenommen wurden - beinhalten aber eine deutliche Überschätzung der Verkehrsbelastung der Duisburger Straße, so dass auch diese Daten nur eingeschränkt für eine Ersteinschätzung herangezogen werden können. Für die Geräuschimmissionen der Hafenbahn an der Nordgrenze des Plangebietes liegen ebenfalls keine Berechnungsergebnisse vor. Aufgrund der geringen Anzahl an Bewegungen von etwa acht Güterzugfahrten am Tage wie sie aus dem Bebauungsplanverfahren zur Fachhochschule Ruhr West bekannt sind hat diese Quelle aber nur eine begrenzte Lärmwirkung. Sekundärschallimmissionen (Erschütterungen) ausgehend von der Hafenbahn sind dabei nicht generell auszuschließen. Trotz der unsicheren Datenlage ist als Ersteinschätzung insgesamt davon auszugehen, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete von 65/dB(A) tags/55 dB(A) nachts und auch die Mischgebietswerte von 60/dB(A) tags/50 dB(A) nachts, welche der Zielplan für die Neuplanungen ausweist nur begrenzt überschritten werden. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von dürften im Bestand südlich der Liebigstraße deutlicher überschritten sein.

#### Fluglärm

Das Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr ist Flugerwartungsgebiet des Flughafens Düsseldorf International. Für das Plangebiet ist in diesem Zusammenhang auf die räumliche Lage zur Gegenanflugroute XAMOD 05 hinzuweisen. Bei Betriebsrichtung 05 (Ostanflüge) wird der Gegenanflug für die Einflugstrecke XAMOD 05 über das Stadtgebiet von Mülheim geführt. Das zu den Auswirkung der 2006 erfolgten Routenänderung auf das Mülheimer Stadtgebiet erstellte Gutachten der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL) weist aus, dass diese Anflugroutenführung nur geringe Auswirkungen auf das Stadtgebiet hat. Auf Grundlage dieser Untersuchung liegt im Plangebiet mit Werten unterhalb von  $L_{DEN} \leq 35$  dB(A) keine nennenswerte Belastung durch Fluglärm vor. Aus dem näheren Umfeld (<500m) sind aktuell keine Fluglärmbeschwerden bekannt. Aus dem weiteren Umfeld (<1.000m) sind einzelne Beschwerden bekannt. Zukünftige Routenführungen und Streckenbelegungen unterliegen allerdings nicht dem Einfluss der Stadt Mülheim an der Ruhr

**Fazit:** Für das weitere Planverfahren ist die Ermittlung aktueller Verkehrsbelastungen und schalltechnische Überprüfung der Situation vor Ort durch ein Gutachten erforderlich. Ein entsprechendes Gutachten wird im weiteren Verfahren noch erarbeitet. Betreffend Fluglärm ist ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufzunehmen.

#### **Achtungsabstände/Störfallverordnung**

Das Plangebiet des Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ liegt außerhalb der Achtungsabstände von Seveso III-Betrieben.

### **1.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

#### **Artenschutz**

Die Artenschutzbelange nach dem geltenden Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind bei allen Bauleitplanverfahren zu beachten. Hierfür bedarf es einer Artenschutzprüfung, bei der ein naturschutzrechtlich fest umrissenes Artenspektrum einem besonderen, gegebenenfalls dreistufigen Prüfverfahren unterzogen wird. Das Artenschutzrecht gilt unmittelbar. Der artenschutzrechtliche Beitrag ist deshalb ebenfalls erforderlich.

Eine artenschutzrechtliche Vorprüfung (ASP I) wird im Frühjahr/Frühsummer 2017 durchgeführt, durch die nähere Erkenntnisse über die notwendige Tiefe der Artenschutzprüfung gewonnen werden.

**Fazit:** Aufgrund der Vegetationsstrukturen wird davon ausgegangen, dass im Nachgang zur ASP I auch eine ASP II für das weitere Planverfahren erforderlich wird. Ein entsprechendes Gutachten wird im weiteren Verfahren noch erarbeitet.

#### **Natur und Landschaft**

Die Flächen des Bebauungsplanes unterliegen weder dem Landschaftsplan noch sind sie als schutzwürdiges Biotop ausgewiesen. Abgesehen von der Bestandsbebauung handelt es sich bei einem Großteil des Plangebietes um untergenutzte oder brachliegende Flächen, auf denen sich teilweise zusammenhängende Gehölzstrukturen gebildet haben. Ein Teilbereich wird derzeit noch als Grabeland genutzt.

**Fazit:** Zur Bewertung der Eingriffe in Natur und Landschaft ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ein Landschaftspflegerischer Begleitplan zu erstellen, der die notwendigen Kompensationsmaßnahmen festlegt sowie die ggf. nach der Baumschutzsatzung geschützten Bäume erfasst und bewertet. Ein entsprechendes Gutachten wird im weiteren Verfahren noch erarbeitet.

### **1.4 Schutzgut Boden**

#### **Altlasten**

Die Fläche ist im Altlastenkataster erfasst. Sie wurde von 1866 - 1930 als Güterbahnhof „Speldorf“ genutzt. Weite Teile wurden von 1952 - 2004 als Schrottplatz genutzt. Der Grundstückseigentümer, die Bahn, hat bereits einige Untersuchungen im Plangebiet durchgeführt. Im Zuge der verschiedenen Gefährdungsabschätzungen wurden auf mehreren Teilflächen erhebliche Bodenbelastungen festgestellt. Für mehrere Parameter werden die Prüfwerte für eine Gewerbliche Nutzung überschritten. Die Gefahrenermittlung ist noch nicht abgeschlossen.

**Fazit:** Eine Beurteilung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist auf Grundlage der vorliegenden Ergebnisse nicht möglich. Im weiteren Verfahren werden daher ergänzende Untersuchungen notwendig. Die Fläche ist in jedem Fall als Fläche mit erheblichen Bodenbelastungen zu kennzeichnen.

## **Bergbau**

Das Plangebiet liegt außerhalb des Einwirkungsbereichs des Bergbaus.

## **Schutzwürdige Böden**

In der Karte der schutzwürdigen Böden des Geologischen Dienstes sowie im Planwerk Boden sind für das Plangebiet keine schutzwürdigen Böden ausgewiesen. Die Böden innerhalb des Plangebietes gelten als stark beeinträchtigt bis völlig überprägt.

### **1.5 Schutzgut Wasser**

Das Plangebiet liegt innerhalb des Schutzgebietes zur Grundwassergewinnung Zone IIIb.

Die städtische Mischwasserkanalisation im Gebiet Veilchenweg/Heerstraße/Flockestraße ist bereits stark ausgelastet bzw. überlastet, so dass derzeit keine weiteren versiegelten Flächen an den Kanal angeschlossen werden können.

Es bestehen derzeit Überlegungen und Vorplanungen, in der Wissoll- und Liebigstraße einen Stauraumkanal zu verlegen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sollen in das zu erstellende Entwässerungskonzept einbezogen werden.

**Fazit:** Für das Plangebiet ist daher im Verlauf des Verfahrens ein Entwässerungskonzept zu erstellen, welches den beschränkten Einleitmengen für Niederschlagswasser Rechnung trägt.

### **1.6 Schutzgut Klima und Luft**

#### **Klimaanalyse**

Nach der sog. „Klimaschutzklausel“ des Baugesetzbuches gemäß § 1 Abs. 5 Satz 2 sind in der Bauleitplanung der Klimaschutz und die Klimaanpassung zu beachten. Im weiteren Verfahren soll untersucht werden, ob durch entsprechende textliche oder zeichnerische Festsetzungen Maßnahmen zur Klimaanpassung (z.B. Solarenergie etc.) berücksichtigt werden können.

#### Klimatische Situation

Der überwiegende Teil des Plangebietes wird in der gesamtstädtischen Klimaanalyse der Stadt Mülheim an der Ruhr von 2003 dem „Gewerbeklima“ zugeordnet. Hier bringt die hohe Versiegelung eine starke sommerliche Aufheizung, eine relative Trockenheit, stär-

kere Veränderungen des Windfeldes sowie Emissionen von Lärm und Schadstoffen mit sich.

Der östliche Planbereich im Einmündungsbereich der Duisburger Straße wird dem „Stadtklima“ zugeordnet. Hier verursacht die dichte städtische Bebauung ausgeprägte Wärmeinseln mit eingeschränkten Austauschbedingungen, z.T. ungünstigen Bioklimaten und erhöhter Luftbelastung.

Für den Bereich der Bahnanlagen im Norden des Plangebietes sind große Tag-/Nachtunterschiede bei den Oberflächentemperaturen zu erwarten, die durch geringe Rauigkeit den Luftaustausch begünstigen.

#### Planungshinweise

Die Planungshinweise beinhalten für den vorliegenden Lastraum „Gewerbe- und Industrieklima“, welcher durch starke Emissionen, Lärm und Staubbelastungen charakterisiert sind, folgende Punkte:

- Freihalten von Belüftungsbahnen
- Entsiegelung und Begrünung von Freiflächen, großräumigen Lager- bzw. Parkplätzen
- Immissionsschutzpflanzungen, insbesondere im Übergangsbereich zu angrenzender Wohnnutzung
- Aufbau von Gehölz- und Baumreihen an Straßen und Grundstücksgrenzen
- Reduzierung von Emissionen und Verkehr

Für den im östlichen Plangebiet vorliegenden Lastraum der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete, der zu den klimatisch mäßig belasteten Gebieten zählt, beinhalten die Planungshinweise folgende Punkte:

- Vermeidung weitere Verdichtung
- Bioklimatische Entlastung durch aufgelockerte Bauweise (keine massigen Gebäudekomplexe)
- Durchgrünungsgrad erhalten und vergrößern, z.B. durch Baumpflanzungen, Innenhofbegrünung, Begrünungen im Straßenraum und auf Privatgelände
- Dach- und Fassadenbegrünung und Blockinnhofentkernung, -entsiegelung
- Reduktion der Emissionen und der Versiegelung besonders des Kfz-Verkehrs

Des Weiteren liegen für das nördliche Plangebiet laut Klimaanalyse folgende raumspezifische Hinweise zu Bahnanlagen vor:

- große Tag-/Nachtunterschiede bei den Oberflächentemperaturen
- geringe Rauigkeit begünstigt den Luftaustausch

Der Bereich der Bahnanlagen dient somit als Belüftungsbahn. Bei geeigneten Wetterlagen entstehen hier bodennahe Kaltluftströmungen. Daher ist dieser Bereich von Hindernissen freizuhalten und die Ansiedelung von empfindlichen Nutzungen zu vermeiden.

**Fazit:** Die Planungshinweise der städtischen Klimaanalyse sollen im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

### **Luft**

Das Mülheimer Stadtgebiet und damit auch das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet 2011 Teilplan West. Das Plangebiet liegt innerhalb der im Rahmen des Luftreinhalteplans ausgewiesenen Umweltzone. Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastungen durch den Straßenverkehr weisen die im Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplans durchgeführten Screening-Berechnungen (2009) als auch die Prognosen im Rahmen des Bebauungsplanes „Fachhochschule Ruhr West/Duisburger Straße - M9“ für Abschnitte der Duisburger Straße bis zur Kreuzung mit der Prinzeß-Luise Straße mit Jahresmittelwerten von 36-40 µg/m<sup>3</sup> kritische Belastungen in Bezug auf den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) aus.

**Fazit:** Im weiteren Verfahren ist zu prüfen inwieweit die Planungen zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrs-/Immissionsbelastung führen können. Hierzu ist eine lufthygienische Begutachtung erforderlich.

### **1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich keine Boden- oder Baudenkmäler.

## **2. Umweltverträglichkeit**

Bei der Planung handelt es sich vorrangig um die Schaffung von Gewerbeflächen für hochschulaffine Nutzungen in Ergänzung zum Standort der Hochschule Ruhr-West. Der Anteil der versiegelten Fläche auf diesem Gebiet wird zwar erheblich vergrößert, dennoch sind aufgrund der bereits erfolgten Vorprüfungen keine erheblichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch die Umnutzung als Wohn- und Gewerbeflächen zu erwarten.