

Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 – 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0 + 117 bis Bau-km 6 + 802

Geschäftszeichen: P4/02-01-04-01#00035#0015

hier: Stellungnahme der Stadt Duisburg im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemäß §§ 17 ff FernStrG i.V.m. § 73 VwVfG und § 18 UVPG

Inhaltsverzeichnis

I Stellungnahme der Stadt Duisburg.....	1
I.1 Einleitung – Entstehungsgeschichte, Funktion und Auswirkungen der Ausbaustrecke.....	4
I.1.1 Raumordnerische Belange	8
I.1.2 Städtebauliche Belange	11
I.1.3 Gesundheitsschutz.....	12
I.1.4 Bewertung der Vorzugsvariante durch die Vorhabenträgerin.....	13
I.1.5 Fehlerhafte Wahl der Entwurfsklasse	14
I.2 Beschreibung und Bewertung der raumordnerischen und städtebaulichen Auswirkungen der Vorzugsvariante im Vergleich zu der von der Stadt Duisburg geforderten Variante	15
I.2.1 Betrachtungsraum Alt-Hamborn	15
I.2.1.1 Bestandsaufnahme.....	15
I.2.1.2 Nachteile der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin (Troglage)	17
I.2.1.3 Vorteile der von der Stadt Duisburg geforderten Variante mit Überdeckung.....	23
I.2.2 Betrachtungsraum Untermeiderich, Brückenbauwerk Gartsträuch.....	26
I.2.2.1 Bestandsaufnahme.....	26
I.2.2.2 Nachteile der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin als Hochstraße	28
I.2.2.3 Vorteile der von der Stadt Duisburg geforderten Tunnelvariante	32
I.2.3 Betrachtungsraum Mittelmeiderich.....	35
I.2.3.1 Bestandsaufnahme.....	35

I.2.3.2 Nachteile der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin als Hochstraße	36
I.2.3.3 Vorteile der von der Stadt Duisburg geforderten Tunnelvariante	43
I.2.4 Berücksichtigung umwelt- und klimagerechter Belange im Städtebau im gesamten Betrachtungsraum	47
I.2.5 Betroffenheit der verfassungsrechtlich gewährleisteten Planungshoheit .	49
I.2.5.1 Bebauungsplan 333/59A:	50
I.2.5.2 Bebauungsplan 780 - Alt – Hamborn:	50
I.2.5.3 Bebauungsplan 850 B – Hamborn:	51
I.2.5.4 Bebauungsplan 333/57B -Meiderich:	51
I.2.5.5 Bebauungsplan 532 Meiderich // 532 – 1. Änderung – Meiderich:.....	51
I.3 Anträge	52
I.4 Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise	54
II Fachliche Einzelstellungennahmen	57
II.1 Fachtechnische Abwägung zur Tunnellösung (Ingenieurbüro Krebs + Kiefer)	57
II.1.1 Grundlagen und Ansatz aus den Vorbetrachtungen	58
II.1.2 Abschnittsbildung Berliner Brücke.....	58
II.1.2.1 Machbarkeit unterirdischer Trassierungsideen	58
II.1.2.2 Untersuchte Tunnelvariante Meiderich.....	59
II.1.2.3 Ersatzneubau Berliner Brücke und Herstellung Provisorium	61
II.1.2.4 Herstellung Tunnelröhre West	63

II.2 Ingenieurfachliche Anmerkungen durch Krebs+Kiefer.....	67
II.3 Stellungnahmen 31 und 63 - Umweltbehörden	82
II.3.1 31-11 Umweltinformation und -planung	83
II.3.1.1 Luftschadstoffe.....	83
II.3.1.2 Schalleinwirkungen	85
II.3.1.3 Klimatische Belange.....	87
II.3.1.4 Umweltgerechtigkeit.....	88
II.3.2 31-2 Strategische Grünplanung	90
II.3.3 31-21 Grün- und Freiraumentwicklung, Kleingartenwesen.....	95
II.3.4 31-22 Untere Naturschutzbehörde, Artenschutz.....	96
II.3.4.1 Variantenvergleich.....	96
II.3.4.2 Artenschutz.....	97
II.3.4.3 Eingriffe in Landschaft und Biotope	99
II.3.4.4 Sitzung des Naturschutzbeirats bei der UNB der Stadt Duisburg am 21.08.2023.....	100
II.3.5 31-23 Landschafts- und Waldentwicklung	101
II.3.6 63-11 Untere Wasserbehörde	101
II.3.6.1 Richtlinie für die Entwässerung von Straßen (REwS 2021)	101
II.3.6.2 DWA-A 102-2	102
II.3.6.3 Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren „Trennerlass“ (zeitnahe Veröffentlichung):	102
II.3.7 63-12 Untere Bodenschutzbehörde.....	107

II.3.7.1 Altlasten und Altlastenverdachtsflächen	107
II.3.7.2 Grundwasserschadstofffahnen	109
II.3.7.3 Flächenverbrauch.....	110
II.3.7.4 Bodenschutz/Kompensation	111
II.3.8 63-13 Untere Immissionsschutzbehörde	115
II.3.9 63-13 Untere Abfallwirtschaftsbehörde	116
II.4 Stellungnahme 53 - Gesundheitsamt.....	117
II.4.1 Variante Hochstraße/Trogplanung	118
II.4.1.1 Wegfall von Bewegungsräumen (führt zu Bewegungsmangel und dadurch zu einem gesteigerten Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen) 119	
II.4.1.2 Ergebnisse der Schuleingangsuntersuchungen (SEU).....	120
II.4.1.3 Lärm- und Luftschadstoffbelastung führt zu Gesundheitsgefahren.....	121
II.4.1.4 Barrierewirkung, Trennung innerhalb des Ortsteils Alt-Hamborn führt zu sozialen Erschwernissen	122
II.4.1.5 Wegfall von Grün- und Freiflächen, Anstieg klimatischer Belastungen 122	
II.4.2 Variante Deckel- und Tunnellösung.....	122
II.4.2.1 Schaffung zusätzlicher Grün- und Freiflächen, Rad- und Fußwege	122
II.4.2.2 Schaffung von Bewegungsräumen.....	122
II.4.2.3 Verringerung klimatischer Belastungen sowie Verbesserung der Lärmbelastung.....	123
II.4.3 Resümee.....	123

II.5 Stellungnahme 61-11 Stadt- und Regionalentwicklung, Flächenmonitoring	
124	
II.5.1 Grundsätze des Landesentwicklungsplans und Regionalplans Ruhr (Entwurf).....	124
II.5.2 Ziele der Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027.....	126
II.5.3 Fazit	134
II.6 Stellungnahme 61-13 Strategische Mobilitätsplanung.....	136
II.7 Stellungnahme 61-14 Stadterneuerung und Flächenentwicklung Duisburg-Nord	138
II.7.1 Integrierte Stadtentwicklung - Ziele der Europäischen Union/ des Bundes/ Landes NRW	138
II.7.1.1 Klima- und Umweltgerechtigkeit	141
II.7.1.2 Handlungsfeld: Integration und Bildung	152
II.7.1.3 Handlungsfeld: Soziale und städtebauliche Stabilisierung	153
II.7.1.4 Handlungsfeld: Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz u. Klimaanpassung	
158	
II.7.1.5 Handlungsfeld: Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit.....	159
II.7.1.6 Mitteleinsatz der Städtebauförderung der EU, des Bundes und des Landes.....	161
II.7.1.7 Fazit:	161
II.8 Stellungnahme 61-20 Verkehrsplanung.....	164
II.8.1 Gegenüberstellung Forderungskatalog der Stadt Duisburg mit Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin	164
II.8.2 Einwände bezüglich der vorliegenden Planungen:	166

II.8.3 Allgemeine Forderungen:	178
II.9 Stellungnahme 61-21 Generelle Stadtplanung	180
II.9.1 Abschnitt Mitte, Bereich Mittelmeiderich	180
II.9.1.1 Auswirkungen der Planung auf die Funktionsfähigkeit des Zentralen Versorgungsbereiches Nebenzentrum Meiderich	183
II.9.1.2 Auswirkungen der Planung auf die Nahversorgung in Mittelmeiderich 185	
II.9.2 Abschnitt Nord, Bereich Hamborn	186
II.9.2.1 Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des ZVB Hamborn	186
II.10 Stellungnahme 61-22 Städtebau Nord	188
II.10.1 Einleitung	188
II.10.2 Allgemeine Kritik am Verfahren	188
II.10.3 Städtebauliche Auswirkungen im Bereich Alt-Hamborn	194
II.10.4 Städtebauliche Auswirkungen im Bereich Untermeiderich, Brückenbauwerk Gartsträuch	204
II.10.5 Städtebauliche Auswirkungen im Bereich Mittelmeiderich	212
II.10.6 Berücksichtigung umwelt- und klimagerechter Belange im Städtebau im gesamten Betrachtungsraum	222
II.10.7 Betroffenheit der Planungshoheit:	223
II.10.8 Betroffene Bebauungspläne	224
II.10.9 Stellungnahme Gestaltungsbeirat der Stadt Duisburg (BeSt)	226
II.10.10 Fazit	226

II.11 Stellungnahme 61-23 Städtebau Mitte und Süd	228
II.11.1 Bereich östlich der Küppersmühle	228
II.11.2 Bereich „Am Unkelstein“	230
II.12 Stellungnahme 61-31 Straßenbaubehörde	233
II.12.1 Anmerkungen zum Erläuterungsbericht:	233
II.12.2 Anmerkungen zum Regelungsverzeichnis:	233
II.13 Stellungnahme 61-33 Projektmanagement Konstruktiver Ingenieurbau/ Stadtbahn	235
II.14 Stellungnahme 63-26-1 Baudenkmalpflege	236
II.14.1 Eingetragene Baudenkmäler und Denkmalbereiche im Untersuchungsraum	237
II.14.2 Landschaftspark Duisburg Nord und Thyssen Hochofenwerk	239
II.14.3 Denkmalwerte Objekte im Untersuchungsraum	240
II.15 Stellungnahme 63-26-2 Bodendenkmalpflege	244
II.16 Stellungnahme 40 Schulamt	247
II.17 Stellungnahme 51-22 - Kindertageseinrichtungen	249
II.18 Stellungnahme 62-1 Amt für Bodenordnung, Geomanagement und Kataster – Sachgebiet Liegenschaftsmanagement	253
II.18.1 Verhinderung eines Schulbauvorhabens durch Missdeutung des Bestandsschutzes und Inanspruchnahme der Schulgrundstücksflächen auf dem Baugrundstück Fl.-Nrn 222 und 223 der Gemarkung Hamborn (Jägerstraße 23a, 47166 Duisburg)	253
II.18.2 Verhinderung eines Kita-Bauvorhabens durch falsch dargestellte Leitungsführung auf dem Grundstück Fl.-Nrn 433, 434, 435, 436 der Gemarkung Hamborn (Theresenstraße 37, 41766 Duisburg)	256

III Weitere Anlagen und Dokumente:	260
III.1 Forderungskatalog der Stadt Duisburg	260
III.2 Stellungnahme Gestaltungsbeirat der Stadt Duisburg	262
III.3 Anlagen 53 Gesundheitsamt der Stadt Duisburg	264
III.3.1 Ergebnisse der Schuleingangsuntersuchungen (SEU), Übergewicht und Adipositas	264
III.3.2 Ergebnisse der Schuleingangsuntersuchungen (SEU), Körperkoordination	268
III.4 Anlagen 61-14 Stadterneuerung und Flächenentwicklung Duisburg-Nord: Stadtteilentwicklung.....	271
III.4.1 Fallzahlen: Zuwanderer aus Bulgarien und Rumänien an allen Einwohnern am 31.12.2022 nach Altersgruppen in den Wohnquartieren der Gebietskulisse	271
III.4.2 Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Duisburg: Stark im Norden Alt-Hamborn und Marxloh (s. separater Anhang).....	272
III.4.3 Städtebauliche Audits: Aussagen zu BAB 59	273
III.4.3.1 Alt-Hamborn (gegenwärtig laufendes Planfeststellungsverfahren)	273
III.4.3.2 Marxloh (anschließend geplanter Ausbau nach dem Ausbau in Alt-Hamborn).....	276
III.4.4 Auditergebnisse der städtebaulichen Kriminalprävention in Marxloh und Alt-Hamborn (s. separater Anhang)	278
III.5 Anlagen 61-20 Verkehrsplanung: Erreichbarkeit Duisburger Hafen	279
III.5.1 Erreichbarkeit des Duisburger Hafens im Falle einer Sperrung von Anschlussstellen 59 DU-Ruhrort (Nr. 7) und A 59 DU-Meiderich (Nr. 8)	279

III.5.2 Erschließungssituation des Duisburger Hafens (LKW) – Bestand und bauzeitliche Situation bei Tunnelvariante	283
III.6 Anlage 61-33 Brückenbauwerke: Kartierung	284
III.7 Anlage 63-26-1 Baudenkmalpflege: Auflistung von Baudenkmalern.....	285
III.8 Anlage 63-26-2 Bodendenkmalpflege: Lageskizze	307

I Stellungnahme der Stadt Duisburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Offenlage der Genehmigungsunterlagen zum geplanten Ausbau der bestehenden BAB 59 von 4 auf 6 Fahrstreifen zwischen dem AK Duisburg und der AS Duisburg-Marxloh gibt die Stadt Duisburg die nachfolgende Stellungnahme ab. Diese Stellungnahme enthält gleichermaßen die Stellungnahme der Stadt Duisburg als Behörde nach § 73 Abs. 2 VwVfG als auch die Stellungnahme der Stadt Duisburg als von der Planung betroffene Gebietskörperschaft und damit Trägerin eigener Rechte und Belange, die durch das Vorhaben berührt werden, im Sinne des § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG.

Die Stadt Duisburg lehnt den 6 streifigen Ausbau der BAB 59 in der mit den Genehmigungsunterlagen vorgesehenen Form ab. Aus den nachfolgend und in den beigefügten Anlagen dargestellten Gründen kann aus Sicht der Stadt Duisburg der von der Vorhabenträgerin vorgelegte Feststellungsentwurf wegen einer unzureichend durchgeführten Abwägung nicht zum Planfeststellungsbeschluss führen.

Die Stellungnahme der Stadt Duisburg betrifft im Kern den Variantenvergleich und die Entscheidung für die Vorzugsvariante. Die von der Stadt Duisburg geforderte Variante mit Überdeckung der in Troglage verlaufenden Trasse im Bereich der Überquerung Hufstraße / Buschstraße / Steigerstraße (BW 02) bis zur Überquerung Jägerstraße (BW 11Ü) im sogenannten Streckenabschnitt Nord und die von der Stadt Duisburg geforderte Variante eines Tunnels in offener Bauweise im Streckenabschnitt Mitte wurden unzureichend berücksichtigt¹. Sonstige fachliche Bedenken sind den Stellungnahmen der Fachämter zu entnehmen, die diesem Schreiben als Anlage beigefügt sind und auf die ich hier Bezug nehme.

Die Vorzugsvariante ist in der nach § 17 Abs. 1 S. 4 FStrG erforderlichen Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit mit so gravierenden Nachteilen gegenüber der von der Stadt Duisburg geforderten Variante einer Überdeckung der in Troglage verlaufenden

¹ Vgl. III.1 Forderungskatalog der Stadt Duisburg

Trasse in Hamborn und einer Errichtung des 6-streifigen Ausbaus in Tunnellage in Meiderich verbunden, dass eine fehlerfreie Planfeststellung zu dem vorgelegten fehlerhaften Feststellungsentwurf nicht erfolgen kann.

Die Vorhabenträgerin hat bei ihrer Voruntersuchung (Variantenvergleich) schon im rechtlichen Ausgangspunkt nicht ausreichend berücksichtigt, dass auch in der straßenrechtlichen Fachplanung alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abwägend zu berücksichtigen sind. Die Vorhabenträgerin hat anstatt dessen für ihre Planung sogenannte übergeordnete Ziele **nur** mit Blick auf ihre Aufgabenerfüllung definiert und städtebauliche Ziele lediglich als „Nebenziele“ eingestuft und damit von vornherein abgewertet². Die Vorhabenträgerin verkennt, dass die Fachplanung die städtebaulichen Belange und damit auch die Planungsvorstellungen der Gemeinden hinreichend zu berücksichtigen und mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen hat. Dies kommt in § 38 S. 1, 2. HS BauGB zum Ausdruck, wenn dort ausdrücklich angeordnet wird, dass in Planfeststellungsverfahren städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind. Hierin findet der von der Verfassung geforderte Schutz der Planungshoheit einfachen gesetzlichen Ausdruck (vgl. Kirchberg/Boll/Schütz, NVwZ 2002, 550, 552).

Die Vorhabenträgerin verkennt weiter, dass sich die Auswirkungen einer Verkehrsplanung bzw. eines Verkehrsbauwerks inmitten des dicht bebauten Siedlungsbereich einer Großstadt nicht lediglich unter den Aspekten verkehrlicher und sicherheitstechnischer Ziele, wirtschaftlicher Ziele und betroffener Eigentumsbelange bewerten lassen (vgl. S. 37 des Erläuterungsberichts)³. Bei der Bewertung der Umweltverträglichkeit werden maßgebliche Aspekte der Umweltauswirkungen für das Schutzgut Mensch unter dem Blickwinkel der menschlichen Gesundheit⁴ und des (bau-)kulturellen Erbes⁵ ausgeblendet. Die Belange der betroffenen Öffentlichkeit werden unzureichend neben dem Eigentumsschutz auf den Schutz vor Verkehrslärm beschränkt. Die beabsichtigte Straßenplanung berührt im Bereich Mittelmeiderich und Alt-Hamborn die gesundheitlichen Belange der Bevölkerung in deutlich vielfältigerer Weise, wie noch darzulegen

² Vgl. II.2 S. 67ff

³ Vgl. u. a. II.7

⁴ Vgl. II.3.1 S. 83ff & II.4.1.1 S. 119ff

⁵ Vgl. u. a. II.5.2 S. 126 & II.10.9 S. 226 & II.10.10 S. 226

sein wird. Die Auseinandersetzung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung beschränkt sich auf die bedarfsgerechte Sicherung des Ausbaubedarfs ohne in der Variantenuntersuchung die unterschiedlichen Konsequenzen der Varianten mit Blick auf die raumordnerischen Vorgaben und Ziele in den Blick zu nehmen⁶.

Dass zur fernstraßenrechtlichen Aufgabenerfüllung der Ausbau der BAB 59 erforderlich ist und dass der Ausbau prinzipiell keinen raumordnerischen Bedenken unterliegt, ist unstrittig. Außer Acht lässt die Vorhabenträgerin, dass mit der von der Stadt Duisburg vorgeschlagenen Ausbauvariante ein dem Verkehrsbedürfnis entsprechender Ausbau im Raum steht, der neben der straßenrechtlichen Aufgabenerfüllung auch den Erfordernissen der Raumordnung und des Städtebaus und den Belangen der (Wohn-) Bevölkerung und deren Gesundheitsschutz erheblich besser gerecht wird als die unter weitgehender Außerachtlassung raumordnerischer und städtebaulicher und gesundheitsbezogener Aspekte ausgewählte Vorzugsvariante.

Der Umstand, dass die Autobahntrasse in Hochlage im Abschnitt Mitte bereits vorhanden ist, verstellt der Vorhabenträgerin augenscheinlich den Blick dafür, dass der sechsspurige Ausbau tatsächlich nicht lediglich als Ergänzung der 4 bereits vorhandenen Fahrspuren um 2 weitere Fahrspuren zu verstehen ist, sondern es in der Bauausführung im Ergebnis um den Neubau einer 6-spurigen Autobahn in Hochlage mitten durch dicht besiedelte Stadträume geht. Die hiermit verbundene massive Beeinträchtigung der Lebensverhältnisse der Menschen in Duisburg und der ihren Lebensraum maßgeblich gestaltenden und der Stadt Duisburg obliegenden städtebaulichen Entwicklung in diesem städtischen Teilraum durch ein überörtlichen Verkehrsbedürfnissen dienendes Verkehrsbauwerk kann und wird von der Stadt Duisburg nicht hingenommen werden.

Im Einzelnen:

⁶ Vgl. II.5.1 S. 124

I.1 Einleitung – Entstehungsgeschichte, Funktion und Auswirkungen der Ausbaustrecke

Ohne Zweifel ist die A59 das wichtigste und markanteste Bauwerk Duisburgs für den motorisierten Individualverkehr, besonders im Duisburger Norden. Obwohl die „Nord-Süd-Straße – wie sie häufig noch genannt wird - oft überlastet und für die Umwelt problematisch ist, ist sie ein wichtiges Verbindungselement Duisburgs.

Bereits 1928 entstand der Plan einer kombinierten Straßen- und Straßenbahnverbindung zwischen der Duisburger Innenstadt und Hamborn. Durch den Zweiten Weltkrieg wurde der Bau verzögert und die ursprüngliche Planung der kombinierten Straßen- und Straßenbahnverbindung anschließend zu Gunsten einer reinen Stadtautobahn aufgegeben. Die Stadtautobahn in Duisburg wurde mit dem Ziel vorangetrieben, das städtische Straßennetz zu entlasten und damit funktionsfähiger zu machen und – neben der Sammel- und Verteilungsfunktion zwischen den Stadtbezirken – als Verbindung zum Fernstraßennetz zu dienen. Die Entscheidung für eine reine Stadtautobahn mit Ratsbeschluss vom 17. Oktober 1952 entsprach – vor dem Hintergrund einer auf den Individualverkehr zugeschnittenen geänderten Verkehrspolitik der 1950er Jahre – dem damaligen Zeitgeist. Die trennende Wirkung und die Unwirtlichkeit der Räume an den Trassen und durch die verwirklichten Bauwerke wurden damals als unvermeidbar hingenommen, stand die Art des Ausbaus für das vorherrschende Verständnis von moderner Mobilität in der Nachkriegszeit – dem aus der Charta von Athen (1933) hervorgegangenen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Leitbild der autogerechten Stadt.

„Doch immer noch quälen sie sich durch Straßen, die einst für Reiter, Sänften, Esel- und Pferdegespanne gebaut wurden. Wir bessern und flicken an einem vor Jahrtausenden entstandenen Stadtstraßennetz ziellos herum, weil uns die Vorstellung eines dem Menschen und dem Auto gerecht werdenden idealen Straßensystems und seines optimalen Knotenpunkts fehlt.

Die innerstädtischen Auto-Schnellstraßen, wie sie in vielen Großstädten zwingend geworden sind, stellen nur die großen »chirurgischen Eingriffe« in den Verkehrs-Organismus einer Stadt dar⁷.

Darüber hinaus wurde die geplante Nord-Süd-Achse in ein weitergehendes geplantes Netz an – teils überörtlichen – kreuzungsfreien Hauptverkehrsstraßen eingebettet.



Abbildung 1: Später verworfener Knotenpunkt Duisburg-Meiderich, Gartsträucher Straße: Kreuzung der Stadtautobahn (N. S. IV) und des Emscherschnellweges (O.W. III) mit Anbindung an das innerstädtische Straßennetz in mehreren Ebenen⁸.

Die mit jahrzehntelanger Verzögerung entstandene Verknüpfung der nördlichen Duisburger Stadtgebiete brachte jedoch die Notwendigkeit zahlreicher und gravierender städtebaulicher Eingriffe mit sich.

In Meiderich wurde die Ausführung als Hochstraße gewählt, die den alten Ortskern flankiert und den Stadtteil in der Mitte durchschneidet. Meiderich hatte sich zuvor durchgehend in traditioneller Ost-West-Richtung entwickelt und war nahtlos von Industrie- und Hafenanlagen umgeben. Durch den Bau der Autobahntrasse hat sich

⁷ Reichow, H. B. (1959): Die Autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Ravensburg. S. 5.

⁸ Fachausschuss Stadtverkehr (Hg.) (1965): Stadtverkehr gestern heute morgen. Eine Dokumentation. München. S. 148.

die räumliche und funktionale Trennung von Unter- und Mittelmeiderich ergeben und seitdem verstetigt. Die Umsetzung des ursprünglichen städtebaulichen Entwurfs für diesen Bereich mit Blockrandbebauung und klaren Blick- und Wegebeziehungen war damit nicht mehr möglich.

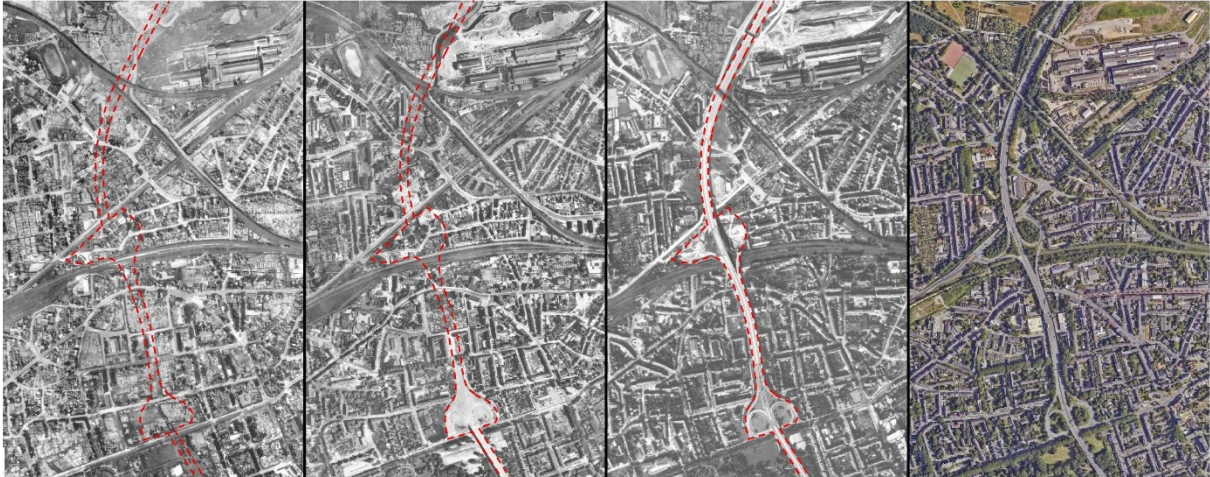


Abbildung 2: Luftbild Meiderich in den Jahren 1952, 1962, 1972 & 2022.

Hamborn war ebenso flächig durch Industrie- und Wohngebiete bebaut und wuchs stark in nordöstlicher Richtung. Der historisch bedeutsame Bereich um die Abtei und den Botanischen Garten ist durch die Autobahntrasse vom zentralen Bereich um den Altmarkt Hamborn getrennt worden. Wegen der Troglage und der Lärmschutzwände ist die trennende Wirkung der A59 auch in Hamborn gravierend und stellt ein gravierendes Hindernis für die städtebauliche Entwicklung dar.

Die nachträgliche Einfügung der Verkehrsstrasse in den Stadtraum hatte demnach viele und gravierende Eingriffe in die städtebauliche Substanz zur Folge.

Seit dem Bau der Stadtautobahn haben sich die städtebaulichen Rahmenbedingungen radikal verändert. Heute werden solche Stadträume grundlegend anders bewertet. War Duisburg damals eine klassische Montanstadt und das Wohnen im Grünen ein anerkanntes Ziel, sind heute Strukturwandel, Umweltaspekte, eine flächensparende, integrierte Stadtentwicklung und die Stärkung der Quartiere zwingend zu beachten. Die Erneuerung der A59-Trasse ist selbstverständlich nicht ohne Einbezug dieser Aspekte denkbar. Die Führung oberirdischer Verkehrsstrassen eines solchen Ausmaßes durch Wohngebiete ist aus Umweltgesichtspunkten nicht mehr zeitgemäß und als städtebauliches Gestaltungselement nicht akzeptabel. Dies umso mehr, da die

verkehrliche Funktion der A59 sowie die Verkehrsdichte sich seit ihrem Bau als städtische Stadtautobahn wesentlich geändert hat. Heute stellt die A59 eine Nord-Süd-Verbindung in einem weit verzweigten Netz an Bundesautobahnen dar und übernimmt eine wichtige Funktion für den internationalen Logistikstandort des Duisburger Binnenhafens.



Abbildung 3: „Brücke Meiderich“ Blick von der Herbststraße in Richtung Norden.



Abbildung 4: „Brücke Meiderich“ – Häuser der Herbststraße.

Diese Funktion der Straße soll selbstverständlich gewährleistet bleiben. Nichts desto trotz sind in allen Stadtbezirken, so auch in Meiderich und Hamborn, lebenswerte Wohnverhältnisse zu schaffen, eine gut erreichbare soziale Infrastruktur sowie Nahversorgung zu sichern, lokale Eigenheiten zu fördern, umweltgerechte Mobilität zu unterstützen sowie gepflegte und ökologisch wertvolle Grün- und Freiflächen anzubieten. Nur eine alle diese Belange berücksichtigende Planung entspricht dem integrierten Ansatz des heutigen Leitdokuments für gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung und zeitgemäße Stadtpolitik in Europa und Deutschland – der Leipzig Charta 2020⁹. Der „quasi“ Neubau der A59 nach Muster der Bestandsstraße entsprechend der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin und damit nach den veralteten Leitbildern der 1950er und 60er Jahre ist aus Sicht einer zeitgemäßen integrierten Stadt(teil)entwicklung und Mobilitätsplanung abzulehnen¹⁰.

⁹ Vgl. auch II.7.1 S. 138

¹⁰ Vgl. u. a. II.10.10, II.6 und II.7.1



Abbildung 5: Angedachter Trog in Alt-Hamborn ohne grüne Böschungen.

I.1.1 Raumordnerische Belange

Bei dem Straßenbauvorhaben handelt es sich um eine raumbedeutsame Planung und Maßnahme, bei der die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen gemäß § 4 Abs. 1 S. 1 ROG zu berücksichtigen sind.

Grundsätze der Raumordnung können nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG durch Gesetz festgelegt oder als Festlegungen in einem Raumordnungsplan aufgestellt werden. Durch Gesetz festgelegte Grundsätze der Raumordnung enthält § 2 Abs. 2 ROG.

Vgl. Spannowsky/Runkel/Goppel, ROG, Kommentar, § 3 Rn. 62

Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 S. 1 ROG sind im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Nach Nr. 2 S. 2 der Vorschrift ist dafür Sorge zu tragen, dass Städte und ländliche Räume auch künftig ihre vielfältigen Aufgaben für die Gesellschaft erfüllen können. Nach Nr. 3 S. 5 der Vorschrift sind die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Auf eine gute Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken. Vor allem

in verkehrlich hochbelasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 S. 6-8 ROG). Schließlich ist nach § 2 Abs. 2 Nr. 4 S. 3 ROG insbesondere in Räumen, in denen die Lebensverhältnisse in ihrer Gesamtheit im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt wesentlich zurückgeblieben sind oder ein solches Zurückbleiben zu befürchten ist (strukturschwache Räume), die Entwicklungsvoraussetzungen zu verbessern. § 2 Abs. 2 Nr. 6 S. 7 ROG verlangt schließlich, dass den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen ist und zwar sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen.

Nach dem Plansatz zu Ziffer 8.1-1 LEP NRW sollen siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen aufeinander abgestimmt werden.

In den nachstehenden Ausführungen wird belegt, dass diese Grundsätze der Raumordnung bei der Entscheidung der Vorhabenträgerin für die Vorzugsvariante gänzlich unberücksichtigt geblieben sind. Die Vorhabenträgerin hat sich nicht ansatzweise damit auseinandergesetzt, welche Konsequenzen der heutige Verlauf der Autobahn in Hoch- und Troglage durch dicht besiedelte großstädtische Siedlungsstrukturen für die Zielsetzung ausgeglichener sozialer Verhältnisse in den verkehrlich hochbelasteten und strukturschwachen Stadträumen der Stadt Duisburg mit sich gebracht hat und wie sich die Perpetuierung und Verschlimmerung der räumlichen Auswirkungen der Autobahn für die dargestellten Schutzgüter auswirken wird¹¹.

¹¹ Vgl. Abbildung 6; sowie u. a. II.4.1.1 S. 119; II.7.1 S. 138ff

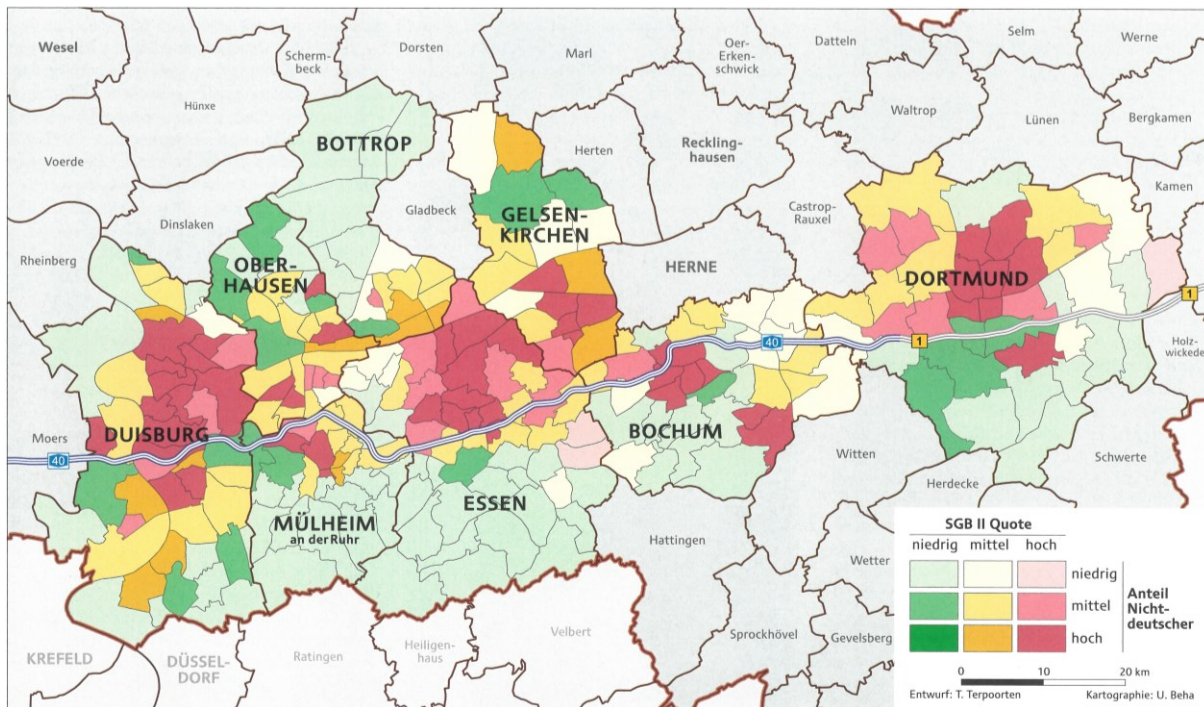


Abbildung 6: Stadtteile ausgewählter Städte des Ruhrgebiets nach SGB II-Quote und dem Ausländeranteil in den 2000er Jahren¹².

„Die Tendenzen in der sozialräumlichen Entwicklung Alt-Hamborns zeigen viele Ähnlichkeiten mit Marxloh von vor 20 Jahren auf. An diesen Punkten ist anzusetzen und die Erkenntnisse und Erfahrungen zu übertragen, um Alt-Hamborn nachhaltig städtebaulich und sozioökonomisch zu stabilisieren [...] Diese Entwicklungen umfassen eine Veränderung der Bevölkerungsstruktur, durch ansteigende Zuwanderung und Abwanderung Alteingesessener. Die Gesamtbevölkerung sowie der Anteil der deutschen Bevölkerung haben abgenommen [...] Damit einhergehen die Schließung alteingesessener Geschäftslokale und zunehmende Kaufkraftverluste.“¹³

¹² Kersting, V., Meyer, C., Strohmeier, P., Terpoorten, T. 2009: Vielfältige Lebenswelten. Die A40 - Der "Sozialäquator" des Ruhrgebiets. S. 142ff. In: Prosek, A. et al. (Hg.): Atlas der Metropole Ruhr. Vielfalt und Wandel des Ruhrgebiets im Kartenbild. Calbs.

¹³ Stadt Duisburg (Hg.) (2020): Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Duisburg. Stark im Norden Alt-Hamborn & Marxloh. Duisburg. S. 10f, siehe auch Anhang Stellungnahme

Von einer aufeinander abgestimmten siedlungsräumlichen und verkehrsinfrastrukturellen Planung kann hier keine Rede sein. In den nachfolgenden Ausführungen sowie in den beigefügten Anlagen wird dies im Einzelnen belegt werden¹⁴.

I.1.2 Städtebauliche Belange

Aufgabe der Stadt Duisburg als Trägerin der Planungshoheit ist es, mit den Mitteln der Bauleitplanung eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung zu gewährleisten. Die Gemeinden sollen mit den Mitteln der Bauleitplanung dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln (§ 1 Abs. 5 BauGB). Die hierbei insbesondere zu berücksichtigenden Belange sind in § 1 Abs. 6 BauGB aufgeführt. Genannt sind hier insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche, die Belange der Baukultur und die Belange des Umweltschutzes.

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Entwurfsplanung für den 6-streifigen Ausbau der BAB 59 wird es der Stadt Duisburg in nicht unerheblichen Teilen ihres Stadtgebietes unmöglich machen, die ihr in den genannten Vorgaben des Baugesetzbuchs als Trägerin der Planungshoheit zugewiesenen Aufgaben zu erfüllen. Die städtebaulichen Auswirkungen des Trassenverlaufs in Hoch- und Troglage sind für die angrenzenden städtischen Siedlungsbereiche so verheerend, dass hier eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Sinne der bundesgesetzgeberischen Vorgaben durch die Stadt Duisburg mit den Mitteln der Bauleitplanung nicht gewährleistet werden kann. Eine

¹⁴ II.6 S. 136

nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die im Umfeld der Trasse eine sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung innerhalb einer menschenwürdig gestalteten Umwelt sichert, wird durch die Planung des überörtlichen Zwecken dienenden Verkehrsvorhabens unmöglich gemacht. Von einer nach Realisierung des geplanten Verkehrsvorhabens noch bestehenden Möglichkeit zur Berücksichtigung baukultureller Aspekte und zur Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und zum Umbau vorhandener Ortsteile oder schließlich der Erhaltung und Entwicklung der angrenzenden zentralen Versorgungsbereiche im Sinne der planerischen Leitdirektiven des § 1 Abs. 6 BauGB kann von vornherein keine Rede sein. Das Fachplanungsvorhaben wird sich daher in der von der Vorhabenträgerin geplanten Form in einer Art und Weise auf das Gemeindegebiet der Stadt Duisburg auswirken, dass dieses als Substrat der Planungshoheit nachhaltig beeinträchtigt und einer geordneten städtebaulichen Entwicklung entzogen ist. Auch dies wird im Einzelnen nachstehend ausgeführt und belegt.

I.1.3 Gesundheitsschutz

Der Stadt Duisburg obliegt es nach dem Gesetz über den öffentlichen Gesundheitsdienst des Landes Nordrhein-Westfalen in ihren Stellungnahmen zu Planungs- und Genehmigungsverfahren Feststellungen zur gesundheitlichen Verträglichkeit des Vorhabens zu treffen, wenn - wie hier - gesundheitliche Belange der Bevölkerung berührt werden (§ 8 ÖGDG NRW). Die beabsichtigte Straßenplanung berührt im Bereich Mittelmeiderich und Alt-Hamborn gesundheitliche Belange der Bevölkerung und führt zu signifikanten gesundheitlichen Unverträglichkeiten. Dem Vorhabenträger ist der Blick hierfür verstellt, weil er die gesundheitsbezogenen Auswirkungen des Planvorhabens völlig unzureichend ausschließlich unter Lärmaspekten betrachtet hat. Die Betrachtung der gesundheitlichen Verträglichkeit eines Straßenbauvorhabens der hier vorliegenden Art im Rahmen der Betrachtung des Schutzgutes Mensch erstreckt sich jedoch in deutlich weitergehendem Umfang auf Aspekte des umweltbedingten Gesundheitsschutzes. Nach den Feststellungen der Stadt Duisburg sind die Lebensverhältnisse der Anwohner und Anwohnerinnen der betroffenen Stadtteile im auswirkungsbetroffenen Umfeld der Autobahn bereits heute durch soziale Ungleichheit und gesundheitsbeeinträchtigende Umweltbelastungen gekennzeichnet. Unter dem Aspekt der gesundheitlichen Verträglichkeit wird das Ausbauvorhaben in der Vorzugsvariante der

Vorhabenträgerin von der unteren Gesundheitsbehörde der Stadt Duisburg aus zahlreichen Gründen abgelehnt (Wegfall von Bewegungsräumen, Lärm- und Luftschadstoffbelastung, soziale Erschwernisse, Anstieg klimatischer Belastungen pp.). Diese werden in der Stellungnahme des Gesundheitsamtes im Einzelnen ausführlich dargelegt¹⁵.

I.1.4 Bewertung der Vorzugsvariante durch die Vorhabenträgerin

Die Kernaspekte der Bewertung der Vorzugsvariante durch die Vorhabenträgerin finden sich auf Seite 22 des Erläuterungsberichts. Danach soll die entlang der Trasse liegende Bebauung im Planfall „Ausbau“ deutlich besser hinsichtlich der Emissionen der Autobahn geschützt sein. Umfangreiche aktive und passive Lärmschutzanlagen würden die Anwohner vor dem Verkehrslärm (zukünftig) schützen. Die A 59 könne aufgrund der dann erhöhten Kapazität gegenüber dem derzeitigen Bestand mit zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes beitragen. Den Ausführungen auf Seite 28 des Erläuterungsberichts ist ergänzend zu entnehmen, dass nach Einschätzung der Vorhabenträgerin durch die Errichtung der Lärmschutzwände im gesamten Untersuchungsraum eine Verbesserung der Belastung durch Lärm bewirkt werde und es daher zu einer Verbesserung der Wohnqualität komme. Die Verbesserung der Lärmsituation wirke sich zudem positiv auf die Erholungsnutzung und die Lebensraumqualität für Tiere in den lärmgeschützten Bereichen aus.

Diese Einschätzung der positiven Wirkungen des Ausbauvorhabens geht an den tatsächlichen Belastungen, die der Ausbau der Autobahn in der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Vorzugsvariante mit sich bringt, eklatant vorbei. Die Wirkungen des Planvorhabens auf das städtebauliche Umfeld, die dortigen Nutzungsstrukturen und insbesondere die Wohnbevölkerung wird auf eine rein lärmtechnische Betrachtung reduziert^{16,17}. Einer gerechten Abwägung der betroffenen Belange entspricht dies selbstverständlich nicht.

¹⁵ Vgl. II.4 S. 117ff

¹⁶ Vgl. II.10.2 S. 188ff

¹⁷ Vgl. II.7.1.6 S. 161ff

I.1.5 Fehlerhafte Wahl der Entwurfsklasse

Die Entscheidung für eine Entwurfsklasse ist abhängig von der verkehrlichen Funktion und maßgeblich für die Dimensionierung und Trassierung einer Autobahn.

In letzter Konsequenz sind davon auch städtebauliche Auswirkungen beeinflusst. Zwar beeinträchtigt schon die Bestandsstrecke die durchquerten Stadtteile ganz erheblich, aber die Vorhabenträgerin hätte mit der Wahl der Verbindungsfunktionsstufe II nach RIN¹⁸ die mit dem Ausbau verbundenen zusätzlichen Beeinträchtigungen des städtischen Umfelds zumindest reduzieren können.

Indessen hat die Vorhabenträgerin für den Ausbau die höchste Entwurfsklasse I A für Fernautobahnen gewählt und auch insoweit keinen Versuch zur Bewältigung planerischer Zielkonflikte in sensiblem Umfeld unternommen.

Vor dem Hintergrund der Entstehungsgeschichte¹⁹ und Streckencharakteristik der A 59 würde ein Ausbauentwurf entsprechend EKA 3 als Stadtautobahn der Planungsaufgabe besser gerecht und ermöglichte entsprechend RAA, Tabelle 26²⁰ eine erheblich bessere Einbindung in das Umfeld. Dies betrifft sowohl die Tunnelvariante als auch die Hochstraßenlösung.

Insoweit rügt die Stadt Duisburg ausdrücklich die fachplanerisch fehlerhafte Wahl der Entwurfsklasse und erwartet bei der ohnehin erforderlichen Überarbeitung der Ausbauplanungen die Wahl der Verbindungsfunktionsstufe II nach RIN.

¹⁸ Vgl. II.2 S. 67ff & II.8.2 S. 166ff

¹⁹ Vgl. I.1 S. 4

²⁰ Vgl. erneut II.8.2

I.2 Beschreibung und Bewertung der raumordnerischen und städtebaulichen Auswirkungen der Vorzugsvariante im Vergleich zu der von der Stadt Duisburg geforderten Variante

I.2.1 Betrachtungsraum Alt-Hamborn

I.2.1.1 Bestandsaufnahme

Bereits heute verläuft die A59 im zentralen Bereich Alt-Hamborns mit ca. 5 m hohen Lärmschutzwänden über Geländeoberkante in Troglage.

Die Autobahn selbst sowie die hohen begleitenden Lärmschutzwände mit ihrer trennenden Wirkung zerschneiden die Stadtstruktur des organisch gewachsenen Stadtteils Alt-Hamborn sowie die historischen Wegestrukturen (siehe hierzu Abbildung 7). So wurden beispielsweise die historischen Verbindungen Fürst-Pückler-Straße/Allee-straße oder Steigerstraße/Hufstraße durch den Bau der A59 durchbrochen bzw. stark eingeschränkt und damit auch das kulturelle, soziale und wirtschaftliche Leben auf enorme Weise beeinflusst. Das Bauwerk stellt gravierende Hindernisse für die städtebauliche Entwicklung dar. Zusammenhängende Blockstrukturen wurden aufgelöst, die ursprüngliche Mitte wurde zur Randlage. Durch den Bau der Autobahntrasse wurde beispielsweise der historisch bedeutsame Bereich westlich der Trasse um die Abtei und den botanischen Garten vom östlich der Trasse gelegenen Zentrum Alt-Hamborn getrennt. Dieser Bereich hat mit seinen zum Teil historischen Gebäuden²¹ eine herausragende stadtbildprägende Bedeutung und trägt zur Identität Alt-Hamborns bei²².

²¹ Vgl. II.14.1 S. 237 & II.14.3 S. 240

²² Vgl. II.5.2 S. 126ff, II.; II.10.3 S. 194ff



Abbildung 7: Luftbild Alt-Hamborn in den Jahren 1966, 1969 & 2022.

Die Autobahntrasse wird als stark verlärmteter und schadstoffbelasteter „Un-Ort“ wahrgenommen, der durch seine Abschottung zu den Siedlungsräumen, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, einen ausgeprägten Angstraum darstellt. An nur vier Stellen kann heute die Autobahntrasse gequert werden. In den übrigen Abschnitten der A59 führen die Lärmschutzwände zu einer Verschattung und schotten die Siedlungsbereiche ab, sodass Blickbeziehungen eingeschränkt sind. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse der Bewohnerschaft sind bereits heute erheblich beeinträchtigt.²³²⁴ Die zu diesem Stadtraum orientierten Siedlungsränder mit ihren bereits seit einem halben Jahrhundert benachteiligten Bewohner*innen haben sich mit dieser Belastung abfinden müssen, die städtebauliche Entwicklung ist entsprechend gehemmt bzw. sogar rückläufig.²⁵

In direkter räumlicher Nähe zur A59 in Alt-Hamborn befinden sich neben der Wohnbebauung und untergeordneten Gewerbebebauung eine hohe Dichte an Anlagen für soziale, kulturelle und gesundheitliche Zwecke mit sensiblen und der Grundversorgung dienenden Nutzungen wie der Katholische Kindergarten St. Johann, das Caritas Altenheim St. Josef, die Abteischule, das Abteigymnasium, die Comeniuschule sowie die Gottfried-Wilhelm-Leibnitz-Gesamtschule²⁶. Auch befindet sich der „ehemalige“

²³ Vgl. II.3.1 S. 83; II.4.1.3 S. 121; II.7.1.1 S. 141ff; vgl. auch A59 als Belastungsschwerpunkt in Alt-Hamborn im „Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg. 3. Stufe. Stand: 8. Februar 2021. Duisburg.“

²⁴ Vgl. II.5.2 S. 126; auch Stadt Duisburg (Hg.) (2012): Strategie für Wohnen und Arbeiten. Duisburg. S. 140ff.

²⁵ Vgl. II.7.1.1 S. 141ff & II.7.1.4 S. 158; siehe auch Stadt Duisburg (Hg.) (2020): Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Duisburg. Stark im Norden Alt-Hamborn & Marxloh. Duisburg. S. 10f

²⁶ Vgl. auch II.9.2.1 S. 186; II.18.1 S. 253ff

botanische Garten mit seiner wichtigen Funktion als Grün- und Erholungsraum direkt angrenzend an die A59. Aufgrund der stetig steigenden Zahl an Schul- sowie Kindergartenkinder sind bei den Schulen sowie dem Kindergarten St. Johann vermehrt Erweiterungsbauten, bzw. Außenbereichsflächen notwendig, welche jedoch bereits heute aufgrund fehlender Entwicklungsmöglichkeiten durch den Verlauf der A59 nur stark eingeschränkt bzw. aufgrund vollständiger Grundstücksausschöpfung in Zukunft nicht mehr realisierbar sind.

Die bioklimatischen Belastungen sind bedingt durch den starken Versiegelungsgrad, die dichte Bebauung und die damit einhergehenden schlechten Luftaustauschbedingungen wie auch bedingt durch verkehrliche Belastungen aufgrund des hohen Parksuchverkehrs im Zentrum Alt-Hamborns sowie der Nähe zur A42 und A59 bereits heute hoch. Ebenfalls sind die Schadstoffbelastungen durch Industrie und Verkehr als vergleichsweise hoch zu betrachten²⁷. Die vorliegende lufthygienische Untersuchung weist erhöhte Werte beim Parameter Stickstoffdioxid aus. Gemäß LANUV 2021 erreichen die flächenhaften Vorbelastungen in den betroffenen Quartieren im stadtweiten Vergleich die höchsten Werte (23,6-24 µg/m²).

Weiterhin fehlt es im Zentrum Alt-Hamborns mit Ausnahme des durch die A59 räumlich abgetrennten botanischen Gartens an attraktiven und qualitativ hochwertigen Grün- und Freiflächen. Die bestehenden Grünflächen verfügen größtenteils über gestalterische und funktionale Mängel und bedürfen einer Neustrukturierung²⁸.

Die nachträgliche Einfügung der Verkehrsstrasse in den gewachsenen Stadtteil hatte demnach viele und hoch gravierende Eingriffe in die städtebauliche Substanz sowie die Stadtentwicklung zur Folge.

I.2.1.2 Nachteile der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin (Troglage)

Wie bereits erläutert ist Hamborn bereits seit über einem halben Jahrhundert durch die zerschneidenden und negativen Auswirkungen des Bauwerks der A59 durch einen dicht besiedelten und ursprünglich organisch gewachsenen Stadtteil in seinen

²⁷ Vgl. II.3.1.4 S. 88; II.4.1 S. 118ff; II.5.2 S. 126ff; II.7.1.1 S. 141ff

²⁸ Vgl. II.3.1.4 S. 88; II.4.1.1 S. 119; II.10.3 S. 194

Entwicklungsmöglichkeiten behindert und benachteiligt. Die jetzt von der Vorhabenträgerin vorgelegte Vorzugsvariante ist aufgrund des noch weitergehenden Eingriffs in die Stadtstruktur gegenüber der Bestandssituation aus raumordnerischen und städtebaulichen Gesichtspunkten unvertretbar.

Durch die Verbreiterung der Autobahn müssen die Lärmschutzwände im Bereich Alt-Hamborn deutlich erhöht und ergänzt werden. Von aktuell ca. 5 m ist in den Planunterlagen der AdB im zentralen Bereich Alt-Hamborns eine beidseitige Lärmschutzwand mit einer Höhe bis zu 6,5 m gemessen ab Oberkante der Stützwände des Trogs verzeichnet. Die bereits bestehenden städtebaulichen Missstände würden durch den Ausbau der A59 in Troglage mit der erdrückenden Wirkung der geplanten Lärmschutzwände deutlich erhöht. So würde die Belichtungssituation der an die Lärmschutzwand angrenzenden Bereiche - insbesondere auch im Bereich der angrenzenden sensiblen Nutzungen der Gemeinbedarfseinrichtungen - deutlich eingeschränkt werden, sodass das Schutzgut der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse negativ beeinträchtigt würde. Die schon heute gestörten Sichtbezüge würden weiter eingeschränkt werden, sodass die schon bestehende, enorme Barrierewirkung inklusive aller mit ihr einhergehender Nachteile weiter erhöht würde²⁹. Insbesondere führt die gegenüber dem Bestand geplante Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen über drei der vier bestehenden Brücken in Alt-Hamborn zu einem enormen städtebaulichen Missstand, da hierdurch Sichtbeziehungen weiter eingeschränkt werden (siehe Abbildung 8 & Abbildung 9). Es entstehen insbesondere in den Abend- und Nachtstunden Angsträume auf den Brücken ohne soziale Kontrolle mit einer hohen Kriminalitäts- und Drogenkonsumwahrscheinlichkeit³⁰. Neben diesen Aspekten bieten die Lärmschutzwände auf den drei Brückenbauwerken aufgrund der direkten und leichten Zugänglichkeit eine ideale „Leinwand“ für Graffiti und sonstige Beschmutzungen, sodass davon auszugehen ist, dass die Lärmschutzwände schon nach kürzester Zeit besprüht und verunstaltet sind. Diese möglichen und sehr wahrscheinlichen Auswirkungen sind aus ortsbildgestalterischen Gründen nicht hinnehmbar³¹.

²⁹ Vgl. II.4.1.4 S. 122 & II.5.2 S. 126ff

³⁰ Vgl. II.5.2 S. 126ff; II.6 S. 136f; II.9.2 S. 186f

³¹ Vgl. hierzu II.10.3 S. 194ff



Abbildung 8: Bestandssituation im Bereich Jägerstraße.

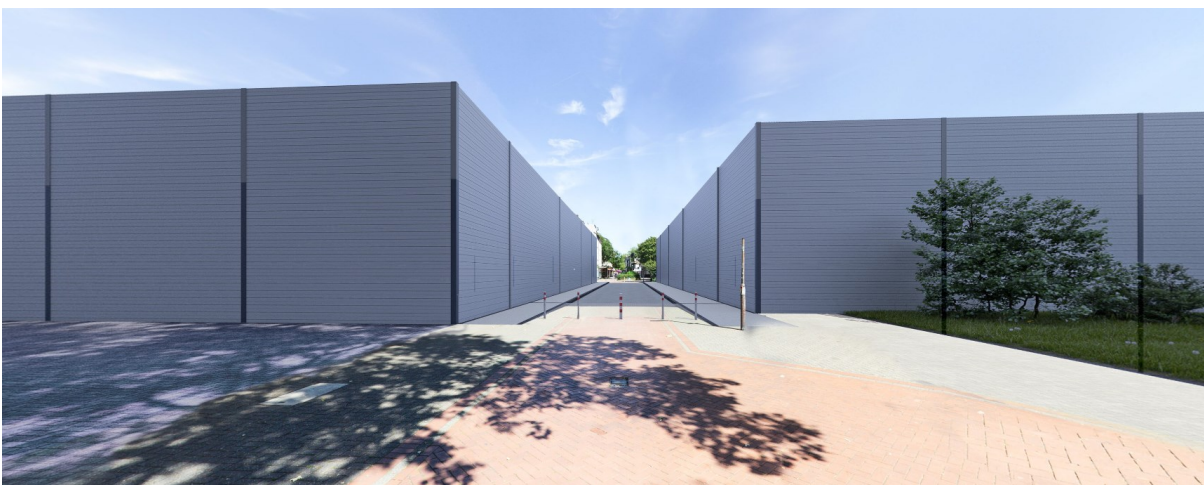


Abbildung 9: Visualisierung der Vorzugsvariante der AdB im Bereich Jägerstraße.

Auch nimmt Hamborn als Nebenzentrum im Duisburger Norden eine wichtige Versorgungsfunktion insbesondere im kurzfristigen Bedarfsbereich ein. Im Bereich der Jägerstraße sind vermehrt Leerstände und wenig qualitätsvolle Nutzungen vorhanden. Die A59 befindet sich nicht im Nebenzentrum Hamborns selbst, grenzt jedoch direkt westlich an das Nebenzentrum an. Durch den Ausbau der A59 ist aufgrund der Erhöhung der Zäsurwirkung durch die erhöhten und erweiterten Lärmschutzwände auch eine Schwächung des zentralen Versorgungsbereiches mit dem Risiko der Entstehung weiterer Leerstände zu erwarten³².

Bereits heute sind in Alt-Hamborn städtebauliche und funktionalen Defizite zu verzeichnen. Die Beeinträchtigungen der städtebaulichen Funktionen im Bereich des Trassenverlaufs haben bereits zu einer einseitigen Bevölkerungsentwicklung im Sinne

³² Vgl. II.9.2.1 S. 186

sozial instabiler Bevölkerungsstrukturen geführt. Folge sind etwa ein mangelnder Pflegezustand der Gebäude, die Vermüllung des öffentlichen Raums und sonstiges ordnungswidriges Verhalten. Neben anderen sozialstrukturellen Ursachen führt auch dies zu einer Verschlechterung des Innen- und Außenimages des Stadtteils, was wiederum vermehrte Fortzüge der Bestandsbevölkerung nach sich zog bzw. zieht.³³

Durch den Ausbau der A59 in Troglage und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Stadtbild sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der somit sinkenden Aufenthalts- und Lebensqualität für die Bewohnerschaft werden sich die Zahl der Fortzüge steigern und der in seinen Auswirkungen bereits festzustellende Segregations- und Trading-Down-Prozess beschleunigt. Somit wäre die Entstehung von Problem- oder gar Schrottimmobilien im angrenzenden Bereich der A59 nahezu unausweichlich zu erwarten³⁴.

Für den ökologischen Ausgleich der baulichen Maßnahme sollen gemäß den Planunterlagen der AdB Ausgleichsmaßnahmen entstehen. Eine Ausgleichsmaßnahme ist die Anlage von als parkähnlich beschriebenen Flächen mit einem hohen Anteil an Gehölzen und großkronigen Bäumen (Ausgleichsmaßnahme A2). Im zentralen Bereich Alt-Hamborns finden sich zwei dieser Ausgleichsflächen mit Größen von knapp 300 m² sowie knapp 700 m² (siehe hierzu Abbildung 10). Aufgrund fehlender Angaben zur näheren Gestaltung dieser Flächen sowie des Zuschnitts und der fehlenden Vernetzung der Flächen untereinander und mit bereits bestehenden Grünflächen lässt sich ein Mehrwert für die Bevölkerung nicht ableiten. Zudem befinden sich die Grünflächen direkt angrenzend an die geplante 6,50 m hohe Lärmschutzwand mit entsprechender Verschattung. Durch die erdrückende Wirkung dieser ist eine Aufenthaltsqualität und Naherholungsfunktion auf diesen Flächen nicht erkennbar. Im Gegenteil ist die Entstehung von weiteren Angsträumen mit Folge von möglichem Vandalismus, Vermüllung und Kriminalität aufgrund der schlechten Einsehbarkeit sowie der Lage dieser Flächen zu erwarten³⁵.

³³ Vgl. II.7.1.2 S. 152 & II.7.1.3 S. 153; Stadt Duisburg (Hg.) (2023): Zwischenstand SOKriMA. Sicherheit, Ordnung und Kriminalprävention in Duisburg Marxloh und Alt-Hamborn. Vorbereitender Bericht. Duisburg, Hannover. S. 122ff

³⁴ Vgl. 7.1.3 S. 153

³⁵ Vgl. II.10.3 S. 194

Legende:

- Fahrbahn Bestand
- Fahrbahn Neu
- Ausgleichsmaßnahme A2



Abbildung 10: Ausgleichsmaßnahmen A2 im zentralen Bereich Alt-Hamborns.

Ebenfalls würden durch den geplanten Ausbau der AdB in Troglage die bestehenden Böschungsbereiche westlich und östlich angrenzend an die A59 durch die Verbreiterung der Autobahntrasse wegfallen. Diese Grünflächen sind zwar nicht von der Öffentlichkeit nutzbar, stellen aber insbesondere aufgrund der dichten Bebauungsstruktur und dem hohen Versiegelungsgrad in Alt-Hamborn einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas dar und reduzieren die Hitzebelastungen in den Sommermonaten³⁶. Zudem fördern sie die Grundwasserbildung, sind ein wirksamer Schutz vor Überschwemmungen und tragen dazu bei, die Luft von Schadstoffen – insbesondere der Autobahn - zu reinigen. Die von der AdB avisierten Ausgleichsflächen im zentralen Bereich Alt-Hamborns können den Wegfall des Böschungsrüns und deren Wirkung (Bindung von Feinstaub) von der Größe nicht ansatzweise kompensieren (siehe Abbildung 5, Abbildung 11 & Abbildung 12).

³⁶ Vgl. Allgemein auch II.4.1.5 S. 122



Abbildung 11: Vergleich Bestandssituation offener Trog Alt-Hamborn (Google Maps 2008).



Abbildung 12: Vorzugsvariante offener Trog Alt-Hamborn.

Die A59 löst eine Anbauverbotszone von 40 m gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn aus, in welcher Hochbauten jeder Art nicht errichtet werden dürfen. Die Anbauverbotszone verschiebt sich durch die Verbreiterung der Fahrbahn deutlich weiter in die an die Trasse angrenzenden Siedlungsbereiche, was Einschränkungen von diversen baulichen Entwicklungsmöglichkeiten zur Folge hat sowie bei Abgang der Bestandsbebauung keine mögliche oder eine nur eingeschränkte Neubebauung innerhalb der Anbauverbotszone zulässt. Insbesondere sind hier die angrenzenden Gemeinbedarfsanlagen wie der Kindergarten St. Johann, die Abteilschule oder die Gottfried-Wilhelm-Leibnitz-Gesamtschule betroffen. Der Kindergarten St. Johann würde beispielsweise nahezu vollständig innerhalb der Anbauverbotszone liegen, so dass bei Abgang des Gebäudes ein erforderlicher Neubau nicht am bestehenden Standort des Kindergartens realisiert werden könnte. Aufgrund nur eingeschränkter Flächenverfügbarkeit im zentralen Bereich Alt-Hamborns sind Grundstücke für Ersatzstandorte in den erforderlichen Größenordnungen nur schwer bis gar nicht verfügbar, sodass die Grundversorgung der Bevölkerung gefährdet wäre und eine Einschränkung der Gemeinde im Betrieb ihrer der öffentlichen Daseinsvorsorge dienenden kommunalen Einrichtungen vorliegt³⁷.

Insoweit ist die Stadt Duisburg Eigentümerin und Trägerin der Abteilschule, der Gottfried-Wilhelm-Leibnitz-Gesamtschule, der Comeniusschule und der Dependance Theodor-König-Gesamtschule.

³⁷ Vgl. II.4.1 S. 118ff; II.7.1 S. 152f & II.16 S. 247; II.18.1 S. 253

Des Weiteren ist hier ebenfalls die Josefs-Kolonie, eine der ersten und somit eine historische Arbeitersiedlung mit dichter Blockrandbebauung und großen, blockartigen Innenhöfen westlich angrenzend an die A59 zu erwähnen. Diese ist aufgrund des Erhaltungszustandes und gravierender baulicher Eingriffe zwar nicht denkmalwürdig, dennoch empfiehlt das Handlungskonzept „Siedlungskultur in Quartieren des Ruhrgebiets“³⁸ als Perspektive für die Siedlung die langfristige Sicherung der städtebaulichen



Abbildung 13: Josefs-Kolonie.

Geviertstruktur mit dichter Randbebauung und offenen Höfen. Durch die Verbreiterung der A59 in Troglage ohne Überdeckelung kann bei Abgang von Gebäuden die prägende Blockrandstruktur nicht mehr aufrechterhalten werden, da eine straßenbegleitende Neubebauung entlang der Buschstraße aufgrund der Lage innerhalb der Anbauverbotszone nicht möglich ist³⁹.

I.2.1.3 Vorteile der von der Stadt Duisburg geforderten Variante mit Überdeckung

Die Forderung der Stadt Duisburg ist die Abdeckung der A59-Trasse im Bereich der Überquerung Hufstraße / Buschstraße / Steigerstraße (BW 02) bis zur Überquerung Jägerstraße (BW 11Ü)⁴⁰. Diese bietet die einmalige Chance, den Stadtteil Alt-Hamborn wieder zusammenwachsen zu lassen und die unnatürliche Teilung des Zentrums mit der Abschneidung des historisch bedeutsamen Bereichs westlich der A59 um die Abtei zu beseitigen. Durch die Überdeckelung entsteht ein „Möglichkeitsraum“, der Hamborn die Chance gibt, die städtebaulichen Wunden der offenen A59-Trasse wieder zu heilen. Historische Straßen- und Wegeverbindungen und damit wichtige funktionale Bezüge zwischen den beiden Teilen können wiederhergestellt und neugestaltet

³⁸ Boll, J. et al. (2017): Interkommunales Handlungskonzept. Siedlungskultur in Quartieren des Ruhrgebietes. Schlussfolgerungen und Herausforderungen auf regionaler Ebene. o. O.

³⁹ Vgl. II.10.3, S. 194ff

⁴⁰ Vgl. III.1 Forderungskatalog der Stadt Duisburg S. 260

werden⁴¹. So kann die Fußgängerzone an der Jägerstraße wieder an die westlichen Wohnbereiche wie auch einer Vielzahl öffentlicher Einrichtungen als auch Grünflächen Alt-Hamborns angebunden werden⁴². Auch die Verknüpfungen von Fürst-Pückler-Straße und Alleestraße im Süden sowie Steigerstraße und Hufstraße im Norden werden möglich.

Die Siedlungsräume können aufgrund der entfallenden Lärmbelastungen näher an die Trasse herangeführt werden, sodass der zerschnittene Siedlungsraum Hamborns wieder zusammenrücken kann. Aufgebrochene, historisch gewachsene Blockstrukturen wie an der Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße/Hufstraße können wieder ergänzt und hergestellt werden.

Verloren gegangene Grünverbindungen bzw. Zugänge zu den Grün- und Freiräumen werden neu ermöglicht und bereits bestehende Angsträume reduziert. Das an Freiräumen arme Quartier östlich der Trasse wird an die Grünflächen des westlichen Bereichs angebunden. Der gestaltete A59-Deckel eröffnet dem Stadtteil damit die Möglichkeit, sich städtebaulich und funktional zu „verweben“. Die derzeitigen Siedlungsränder an der Trasse werden damit Teil des Ortszentrums⁴³.



Abbildung 14: Favorisierte Variante der Stadt Duisburg

Der neu gewonnene Raum gibt dem Stadtteil ein grünes, zukunftsfestes und urbanes Rückgrat. Er stellt neben den wiederhergestellten Ost-West-Verbindungen eine wichtige Nord-Süd-Wegebeziehung in zentraler Lage her und kann in verschiedenen Sequenzen mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen bespielt werden⁴⁴. Urban gestaltete öffentliche Räume im Bereich der wichtigen Ost-West-Querungen wechseln sich mit öffentlichen Grün- und Rückzugsräumen ab. Funktionale und notwendige

⁴¹ II.10.3 S. 194ff

⁴² II.9.2.1 S. 186

⁴³ II.10.3 S. 194ff

⁴⁴ II.5.3 S. 134f; II.8.1 S. 164

Ergänzungen der angrenzenden Nutzungen, z.B. an der katholischen Kindertagesstätte an der Liebrechtsstraße oder im Bereich der Leibniz-Gesamtschule, werden möglich. Die Grundversorgung der Bevölkerung kann somit auch langfristig an den bestehenden Standorten der Einrichtungen garantiert werden, ohne entsprechende Ersatzstandorte in Erwägung ziehen zu müssen, welche im Duisburger Norden und entsprechend notwendigen Einzugsbereichen aufgrund der dichten Bebauung und somit bestehender Flächenknappheit nicht kurz- bis mittelfristig verfügbar sind⁴⁵.



Abbildung 15: Visualisierung der favorisierten Variante der Stadt Duisburg im Bereich Jägerstraße.

Durch die Überdeckung der A59-Trasse wird sich die Attraktivität des öffentlichen Raumes und mit ihr die Aufenthalts- und Lebensqualität für die Bewohnerschaft des gesamten Stadtteils deutlich steigern (siehe Abbildung 14 und Abbildung 15). Dem bereits eingetretenen Segregations- und Trading-Down-Prozess kann entgegengewirkt und die Identifikation mit dem Stadtteil erhöht werden, sodass der bereits bestehenden Fluktuation der Bewohnerschaft im Stadtteil sowie einer weiteren Leerstands- und Problemimmobilienentwicklung entgegengewirkt werden kann⁴⁶.

Ebenfalls kann mit Überdeckung der Trasse eine qualitativ hochwertige Grünfläche realisiert werden, welche den Klima- und Umweltaforderungen in dem dichten und städtischen, von hohen Immissionsbelastungen geprägten Umfeld gerecht wird⁴⁷.

⁴⁵ Vgl. II.10.3 S. 194

⁴⁶ Vgl. II.7.1.3 S. 153; II.10.3 S. 194ff; II.5.2 S. 126ff

⁴⁷ Vgl. II.4.2 S. 122ff; II.7.1.1 S. 141ff; II.7.1.2 S. 152ff;

Die Auswahl der ausgesprochen fern vom Eingriff gelegenen Ersatzflächen E1 bis E7 in Mülheim an der Ruhr-Auberg (S. 160 des Erläuterungsberichts) und E8 in der Friemersheimer Aue (S. 161 des Erläuterungsberichts) mag naturschutzfachlich nicht zu beanstanden sein, bringt aber der betroffenen Bevölkerung keine geeignete Ersatzgrünflächen am Ort des Eingriffs.

Mit der abschnittsweisen Tunnelführung des Vorhabens könnten in Hamborn Flächen in der Größenordnung von ca. 25.000 m² erzielen, also eine Größe von dreieinhalb Fußballfeldern (Quelle: Krebs+Kiefer Darmstadt)⁴⁸.

Selbst wenn hiervon noch Flächenbedarfe für Wegeverbindungen in Abzug zu bringen wären, bliebe ein gegenüber der Vorzugsvariante deutlicher Gewinn an Ersatzgrünflächen vor Ort.

I.2.2 Betrachtungsraum Untermeiderich, Brückenbauwerk Gartsträuch

In Hinblick auf den geplanten Ausbau der A59 in Hochlage und der damit verbundenen Betroffenheit der Bevölkerung ist aus städtebaulicher Sicht ein weiterer Fokus auf den Stadtraum zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg-Nord (BW 18A) und der Anschlussstelle Ruhrort bzw. der S-Bahn-Brücke Meiderich (BW 33A) zu legen.

I.2.2.1 Bestandsaufnahme

Im nördlichen Bereich dieses Raumes – nördlich der Alten Emscher – befindet sich östlich der A59 der Landschaftspark-Nord sowie westlich eine Grünfläche für die naturnahe Entwicklung (Zechenwäldchen). Südlich der Alten Emscher auf östlicher Seite befindet sich das Gewerbe- und Industriegebiet des ehemaligen Zeus-Geländes und westlich der Autobahn bzw. westlich der zur A59 parallel verlaufenden Hamborner Straße eine Kleingartenanlage. Da weiter südlich im Bereich des Brückenbauwerks Gartsträuch BW (30A) sowie östlich der Anschlussstelle Meiderich im direkten Umfeld sensible Wohnnutzungen angrenzen, bezieht sich die Betroffenheit des geplanten Ausbaus vordergründig auf die dort lebenden Bürger*innen. Die Vorbelastung der Anwohner*innen durch die Bestandsstraße der A59 inklusive der Lärmschutzwände und

⁴⁸ Vgl. hier auch im Allgemeinen II.3.1.3 S. 87; II.3.4.3 S. 99; II.3.7.3 S. 110

die damit einhergehende Verschattung und Beeinträchtigung der Belichtungssituationen schränkt die Wohn- und Arbeitsverhältnisse schon heute erheblich ein. Neben der in Hochlage geführten A59 wird die Stadtstruktur zusätzlich durch die beiden Hauptverkehrsstraßen Gartsträucherstraße und Vohwinkelstraße fragmentiert.⁴⁹



Abbildung 16: Bestandssituation im Bereich Brückenbauwerk Gartsträuch

Da derzeit aufgrund der Autobahn sowohl unterhalb als auch neben den Brückenbauwerken keine höherwertigen Nutzungen zu etablieren sind, hat die in Hochlage geführte A59 einen erheblichen negativen Einfluss auf die Lebensverhältnisse der Menschen im Umfeld. Die Bereiche unter der Autobahntrasse werden städtebaulich marginal – vor allem als Parkraum – genutzt (siehe Abbildung 16, Abbildung 17 & Abbildung 18). Aufgrund der in solchen funktionslosen und fragmentierten Räumen häufig fehlenden sozialen Kontrolle ist es in diesen Räumen zu einer erhöhten Kriminalität und zu Vandalismus gekommen, wodurch sich bestimmte Bereiche zu Angsträumen entwickelt haben. Da sie keinerlei Aufenthaltsqualität bieten, schwach frequentiert sind und praktisch keine Rolle für wertvolle Bezüge oder Nutzungen spielen, stellen sie

⁴⁹ Vgl. II.10.4 S. 204f

schon heute regelrechte „Un-Orte“ dar. Lediglich ein unter der Autobahnbrücke gelegener eingezäunter, asphaltierter Sportplatz bietet ein Nutzungsangebot für Bürger*innen (siehe Abbildung 18). Der westlich der Autobahn zwischen Gartsträucher- und Vohwinkelstraße befindliche Grünraum hat aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Brückenbauwerk und der umgebenden Straßen wenig Aufenthalts- oder gar Erholungsqualität (siehe Abbildung 17)⁵⁰.



Abbildung 17: Bestehender Wohnmobilstellplatz im Bereich Brückenbauwerk Gartsträuch



Abbildung 18: bestehender Bolz- und Basketballplatz im Bereich Brückenbauwerk Gartsträuch

I.2.2.2 Nachteile der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin als Hochstraße

Eine Umsetzung der geplanten Erweiterung der A59 in Hochlage entsprechend der in den Unterlagen zur Planfeststellung beschriebenen Vorzugsvariante würde zu einem noch weitergehenden Eingriff in die historisch gewachsene und bestehende Stadtstruktur führen, als ihn der heutige Autobahnausbau bereits darstellt⁵¹.

⁵⁰ Vgl. auch II.3.1.4 S. 88

⁵¹ Vgl. II.5 S. 126ff & II.10.4 S. 204ff



Abbildung 19: Visualisierung der Vorzugsvariante der AdB im Bereich Anschlussstelle Ruhrort und Brückenbauwerk Gartsträuch

Das Brückenbauwerk soll im Bereich Gartsträuch in Richtung Osten verbreitert werden. Durch die mit dem geplanten Ausbau einhergehende Verbreiterung des Regelquerschnitts um ca. 13 m sowie der Erhöhung der Lärmschutzwände auf 6,50 m bzw. teilweise 8 m würden die durch das Brückenbauwerk schon heute hervorgerufenen negativen Effekte der Verdunkelung und Verschattung zukünftig nochmals verstärkt⁵². Auch würden die bereits durch die in Hochlage geführte Trasse bestehenden Einschränkungen der Sichtbezüge nicht nur gefestigt, sondern weiter zunehmen. Dies hätte zur Folge, dass durch den geplanten Ausbau der A59 in Hochlage im Bereich Gartsträuch nicht allein die durch den Rückbau von Gebäuden direkt betroffenen Anwohner*innen an der Straße Rosenau und Kückendellstraße, sondern zusätzlich die im Umfeld der Hochstraße wohnenden Bürger*innen der Straßen Haxtergrund, Honigstraße und Numbericher Platz eine erhöhte mittelbare Betroffenheit erfahren (siehe Abbildung 19). Auch die Nutzer*innen der sozialen Einrichtungen der

⁵² Vgl. II.5.2 S. 126ff

Kindertagesstätte Nomericher Platz und der Milli Görüs-Moschee an der Winterstraße 1 wären von den durch den geplanten Ausbau hervorgerufenen negativen Folgen betroffen⁵³⁵⁴.

Da in den Planunterlagen keine Aussagen zu möglichen Nutzungen unter dem Brückenbauwerk getroffen werden, ist anzunehmen, dass nach dem geplanten Ausbau jegliche Nutzungen der Bereiche unter der Hochstraße untersagt sind, sodass der Bevölkerung nicht einmal der derzeitige Nutzen der Verkehrsanlage als Parkraum verbleiben wird. Auch ist davon auszugehen, dass der Sportplatz unter der Hochstraße aufgegeben werden muss, sodass die derzeitigen Nutzungen dieser Flächen in Gänze wegfallen und sich dadurch die Barrierewirkung der Autobahn nochmals verstärkt⁵⁵.

Die sich derzeit östlich des Brückenbauwerks zwischen Gartsträucher- und Vohwinkelstraße befindliche ehemalige Zentralwäscherei und der westlich der Autobahn und nördlich der Vohwinkelstraße gelegene Sonderpostenbaumarkt werden laut der eingereichten Planunterlagen zurückgebaut. Auf diesen Flächen sollen „parkähnliche Flächen mit hohem Anteil an Gehölzen und großkronigen Bäumen“, die als Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahme A2; siehe hierzu Abbildung 20) für den Autobahnausbau fungieren, entstehen.

⁵³ Vgl. II.10.4 S. 204

⁵⁴ Vgl. II.17 S. 249

⁵⁵ Vgl. zu den negativen Auswirkungen auch II.4.1.1 S. 119



Abbildung 20: Ausgleichsmaßnahmen A2 im zentralen Bereich Alt-Hamborns.

Detaillierte Angaben bzgl. der geplanten Gestaltung dieser Flächen werden in den eingereichten Unterlagen nicht gemacht. Vor dem Hintergrund ihres Zuschnitts und der fehlenden Vernetzung dieser Flächen und der durch den geplanten Ausbau sich nochmals steigenden Barrierewirkung der Hochstraße bieten auch diese Flächen für die Anwohner*innen keine Aufenthaltsqualität und wären für die Bevölkerung weitestgehend funktionslos. Die schon heute bestehenden städtebaulichen Missstände der an das Brückenbauwerk angrenzenden Räume würden durch die Planung daher weiter zunehmen. Ein der in den eingereichten Unterlagen beschriebenen Vorzugsvariante entsprechender Ausbau der A59 würde somit bedingen, dass sich die heute schon in Teilen vorzufindenden „Un-Orte“ verfestigen bzw. im Bereich des Brückenbauwerks Gartsträuch sogar zunehmen würden. Dem Anspruch der dort wohnenden Bevölkerung auf gesunde, menschenwürdige und sozial gerechte Lebensbedingungen würde dementsprechend durch die Planung nicht entsprochen. Vielmehr würde die vorgesehene Planung schon bestehende städtebaulichen Missstände und den aufgrund der

Trassierung der A59 in Hochlage vorhandenen Eingriff in die Stadtstruktur nochmals verstärken⁵⁶.

I.2.2.3 Vorteile der von der Stadt Duisburg geforderten Tunnelvariante

Die von der Stadt Duisburg favorisierte Variante sieht in dem hier betrachteten Stadt- raum südlich der Überführung Hamborner Straße (BW 27Ü) einen Ausbau der A59 als Tunnelbauwerk in offener Bauweise vor (siehe hierzu Abbildung 21).

Durch das geplante Bauwerk selbst, die erforderlichen Stützen sowie der Lärmschutzwände gehen mit einer Hochstraße - wie beschrieben - Verschattung, fehlende Sichtbezüge und daraus folgend Einschränkungen der Lebensverhältnisse der Anwohner*innen einher.

Mit der Tunnelführung der Trasse kann hingegen eine qualitativ hochwertige Grünfläche realisiert werden, welche den Klima- und Umweltaforderungen in dem dichten und städtischen, von hohen Immissionsbelastungen geprägten Umfeld gerecht wird⁵⁷.

Die Auswahl der ausgesprochen fern vom Eingriff gelegenen Ersatzflächen E1 bis E7 in Mülheim an der Ruhr-Auberg (S. 160 des Erläuterungsberichts) und E8 in der Friemersheimer Aue (S. 161 des Erläuterungsberichts) mag naturschutzfachlich nicht zu beanstanden sein, bringt aber der betroffenen Bevölkerung keinen Ersatz für verlorenes Grün am Ort des Eingriffs.



Abbildung 21: Favorisierte Variante der Stadt Duisburg

⁵⁶ Vgl. II.10.4 S. 204

⁵⁷ Vgl. II.3.1 S. 83

Der mögliche Flächengewinn durch den Tunnel liegt in Meiderich in der Größenordnung von zehn Bundesligafußballplätzen, ca. 70.000 m² (Quelle: Krebs+Kiefer Darmstadt)⁵⁸.

Selbst wenn hiervon noch Flächenbedarfe für Wegeverbindungen in Abzug zu bringen wären, bliebe ein gegenüber der Vorzugsvariante deutlicher Gewinn an Ersatzgrünflächen vor Ort.

Mit der von der Stadt Duisburg favorisierten Tunnelvariante wird zudem eine offene und helle Gestaltung des derzeit durch die Trasse der Autobahn in Anspruch genommenen Raumes möglich. Der mit einer Hochstraße einhergehende Eingriff in die Stadtstruktur – die Fragmentierung der östlichen und westlichen Bereiche des Stadtraumes – würde behoben und Nutzungspotenziale hinsichtlich der heute nur marginal oder gar nicht genutzten Flächen geschaffen. Nicht nur die von dem Bauwerk der Hochstraße eingeschränkten Anwohner*innen würden von den neu entstehenden Sichtbeziehungen profitieren, sondern auch die Nutzer*innen der angrenzenden sozialen Einrichtungen, die Kinder der Tagesstätte am Nummericher Platz, ebenso wie die Besucher*innen der Milli Görüs-Moschee⁵⁹. Durch eine niveaugleiche und barrierefreie Ausgestaltung der Tunneloberfläche könnte eine Vernetzung der Freiflächen gelingen und könnten neue Wegebeziehungen angelegt werden. Es bestünde die Möglichkeit, das Tunnelbauwerk zu begrünen und die Flächen der ehemaligen Zentralwäscherei mit dem westlich der Autobahn gelegenen Grünraum zu verknüpfen, um so einen zusammenhängenden, attraktiven Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen⁶⁰. Über die durch die Vernetzung des Grünraums generierte Erholungsfunktion hinaus könnten Spiel-, Sport- und Gastronomieangebote den Raum weiter qualifizieren, was zu einer stärkeren Belebung führen würde. Die damit einhergehende soziale Kontrolle wäre gegeben, sodass Kriminalität, Vermüllung und Vandalismus abnehmen würden⁶¹. Auf der Fläche des Sonderpostenbaumarktes, die gemäß der vorgelegten Planung lediglich die Funktion einer Ausgleichsfläche übernimmt, könnte westlich der Anbauverbotszone die Bestandsbebauung ergänzt werden, sodass eine städtebaulich sinnvolle

⁵⁸ Vgl. hier im Allgemeinen auch II.3.1.3 S. 87; II.3.4.3 S. 99; II.3.7.3 S. 110

⁵⁹ Vgl. 10.4 S. 204

⁶⁰ Vgl. hierzu das Ziel zur Vernetzung von Grünflächen, II.3.3 S. 95

⁶¹ Vgl. II.4.2.1 S. 122; II.4.2.2 S. 122, sowie für allgemeine Vorteile von Grünflächen II.3.3 S. 95

Abrundung des Siedlungsraumes entstehen würde. Neben der durch den Wegfall der Hochstraße möglichen Verknüpfung der östlichen und westlichen Bereiche könnte zudem eine direkte, barrierearme Fuß- und Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung entstehen, die an das vorhandene Straßen- und Wegenetz anknüpft und weitere städtebauliche Potenziale eröffnen würde (siehe Abbildung 22). Im Bereich des Brückenbauwerks Gartsträuch könnte so eine Ein- bzw. Anbindung des südwestlich und getrennt nordöstlich verlaufenden „Grünen Pfades“ erfolgen, sodass sowohl der interkommunale Fuß- und Radweg einerseits als auch der durch die Tunnelvariante neu ausgebildete Grünraum andererseits, städtebaulich miteinander agieren und gegenseitig voneinander profitieren könnten⁶². Auch könnten durch die Entwicklung vernetzter Grünflächen Frischluftschneisen entstehen, die sich positiv auf das Stadtklima auswirken würden. Durch die Rückhaltung des Niederschlagswassers auf der Tunneloberfläche und den außerhalb des Bauwerks liegenden Randbereichen könnte dem Konzept der Schwammstadt entsprochen werden⁶³. Darüber hinaus wäre eine direkte fußläufige Verbindung zum sich ca. 500 m südlich angrenzenden zentralen Versorgungsbereich Meiderichs gegeben, wodurch dieser aufgrund der gesteigerten Erreichbarkeit gestärkt würde. Die Erweiterung und Vernetzung der örtlichen Flächen, die durch die Ausgestaltung einer Tunneloberfläche ermöglicht würde, könnte so entscheidende Impulse setzen⁶⁴. In diesem Sinne wären die durch die von der Stadt Duisburg favorisierte Tunnelvariante neu entstehenden Flächen im betrachteten Stadtraum als „Möglichkeitenräume“ zu sehen, die nicht nur die Wohn- und Arbeitsverhältnisse der Anwohnenden aufwerten, sondern weit darüber hinaus Potenziale generieren würden⁶⁵.

⁶² Vgl. II.4.2.1 S. 122; II.5.3 S. 134; II.8.1 S. 164ff

⁶³ Für genauere Ausführungen vgl. I.2.3.4 S. 47, für die negativen Auswirkungen offener Straßenflächen auf das Regenwasser vgl. auch II.3.6 S. 101

⁶⁴ Vgl. II.5.2 S. 126ff

⁶⁵ Vgl. II.10.4 S. 204ff



Abbildung 22: Visualisierung der favorisierten Variante der Stadt Duisburg im Bereich Anschlussstelle Ruhrort und Brückenbauwerk Gartsträuch.

I.2.3 Betrachtungsraum Mittelmeiderich

I.2.3.1 Bestandsaufnahme

Als Hochstraße ausgebaut zerschneidet die A59 bereits heute die historisch gewachsene städtebauliche Struktur in Mittelmeiderich. Die Wohnbebauung grenzt in der heutigen Bestandssituation sowohl im Osten als auch im Westen unmittelbar an die Hochstraße an⁶⁶ (siehe Abbildung 23). Das Nebenzentrum Mittelmeiderich erstreckt sich östlich der A59 entlang der Von-der-Mark-Straße als Hauptachse. Das Zentrum endet mit den beiden Nahversorgungsmärkten Aldi und REWE unmittelbar unterhalb der Hochstraße. Die Flächen unterhalb der Hochstraße werden in Mittelmeiderich fast ausschließlich für Stellplätze genutzt⁶⁷ (siehe Abbildung 24). Teilweise werden die Stellplätze nur kurzfristig für den Besuch der beiden zentralen Versorgungsmärkte oder für Erledigungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs auf der Von-der-Mark-Straße sowie

⁶⁶ Vgl. II.10.5 S. 212

⁶⁷ Vgl. II.9.1 S.180 & II.9.1.1 S. 183

von den Anwohner*innen genutzt, teilweise jedoch auch für langfristige Abstellmöglichkeiten für Pkw und Lkw.

Aufgrund dessen bieten die Flächen unterhalb des Brückenbauwerks bereits in der heutigen Situation keinerlei Aufenthaltsqualität und stellen insbesondere zu dunkleren Tageszeiten Angsträume für die Bevölkerung dar, da nach Ladenschluss keine soziale Kontrolle mehr gegeben ist. Dadurch kommt es vor Ort zu Vermüllung und Vandalismus. Die Hochstraße und die städtebaulich marginal genutzten Flächen unterhalb der Brücke, die überwiegend von dem motorisierten Individualverkehr dominiert werden, führen zu einer Barrierewirkung, da Sichtbezüge und qualitative Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehre fehlen. Die Wohngebäude in unmittelbarer Nähe der Hochstraße liegen heute bereits im Schatten der Hochstraße und die Qualität der Wohn- und Arbeitsverhältnisse leidet unter den mindergenutzten Flächen unterhalb der Brücke (siehe Abbildung 24)⁶⁸.



Abbildung 23: Bestandsituation Dr.-Lengeling-Straße Mittelmeiderich.



Abbildung 24: Bestandsituation Brückenzug Mittelmeiderich.

I.2.3.2 Nachteile der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin als Hochstraße

Der geplante 6-streifige Ausbau der A59 führt in Mittelmeiderich dazu, dass das bestehende Brückenbauwerk deutlich breiter und höher wird. Mit einer Gesamtbreite von ca. 45 m wird die geplante Hochstraße etwa 14 m breiter als die bestehende Trasse. Aufgrund der Neigung der Trasse erreicht das gesamte Brückenbauwerk inkl. der Lärmschutzwände in Mittelmeiderich eine Höhe von mindestens 13 m im südlichen

⁶⁸ II.10.5 S. 212ff

Teilbereich in der Höhe der Sommerstraße und steigt auf eine Höhe von ca. 15,50 m nördlich im Bereich der Bahnstrecke der Deutschen Bahn an (für Höhe und Breite im Vergleich siehe Abbildung 25). Damit rückt das Brückenbauwerk erdrückend nah an die Bestandsbebauung heran und verschattet diese auf eine Art und Weise, dass teilweise kein Tageslicht mehr zu bestimmten Tageszeiten in die Gebäude gelangt. Hier sind insbesondere westlich der Hochstraße die Gebäude der Dr.-Lengeling-Straße zu nennen. Die dreigeschossigen Bestandswohnhäuser stehen zukünftig in einem geringen Abstand von nur ca. 13 m zu dem ca. 13 bis 14,50 m hohen Brückenbauwerk in diesem Teilbereich. Die Anwohner*innen der verschatteten Gebäude schauen in Zukunft je nach Geschoss entweder auf verdunkelte, mindergenutzte Räume unterhalb der Brücke oder auf Lärmschutzwände. Der Blick „ins Grüne“ auf hochgewachsene Bäume, die heute zum Teil das bestehende Brückenbauwerk verdecken, entfällt in Zukunft vorerst, da es mehrere Jahre dauern wird, bis die geplante Wiederherstellung des Baumbestandes so hochgewachsen ist, dass die Bäume die Hochstraße verdecken⁶⁹.

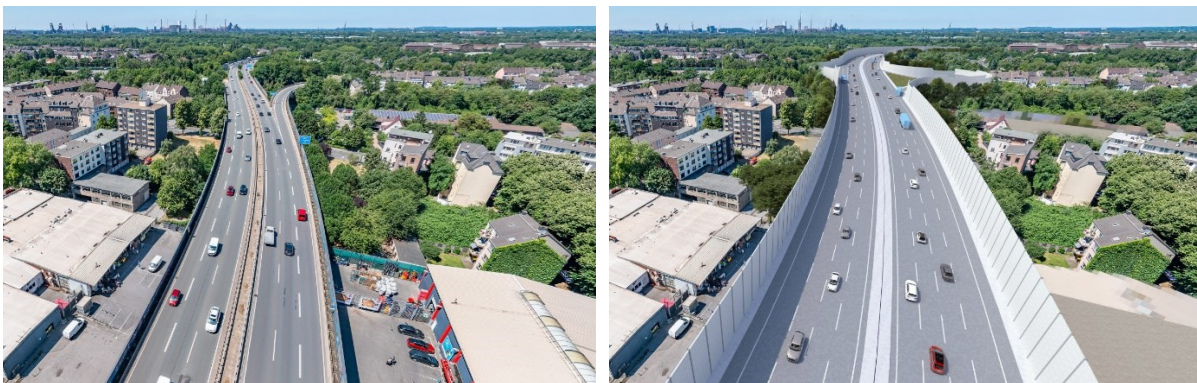


Abbildung 25: Hochstraße Meiderich Bestand (links) und Vorzugsvariante (rechts)

Wegen der erheblichen Verschattung zwischen den verbleibenden Gebäuden und der Hochstraße mit Lärmschutzwand ist es stark zu bezweifeln, dass unter diesen kleinklimatischen Bedingungen (starke Aufheizung im Sommer, fehlende Niederschläge im Brückenschatten) die neu gepflanzten Bäume eine Überlebenschance haben. Die derzeitige Höhe werden sie nur sehr schwer erreichen können. Darüber hinaus sind

⁶⁹ Vgl. auch II.10.5 S. 212

folgende Gebäude im direkten Umfeld der A59 von der erdrückenden Wirkung der Hochstraße betroffen (zur Veranschaulichung siehe Abbildung 26):

Westlich der A59:

- Sommerstraße 64,
- Hogenweg 11 und 14,
- Lohengrinstr. 5 und 3,
- Auf dem Damm 103 und 103a,
- Mauerstr. 1,2 und 3

Östlich der A59:

- Heisingstr. 2, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 52, 54
- Auf dem Damm 79 und 80



Abbildung 26: Visualisierung der Vorzugsvariante der AdB im Bereich Dr.-Lengeling-Straße.

Wie auch bei der Hochstraße Gartsträucher enthalten die Planungsunterlagen keinerlei Aussagen zur Nutzung unter der Hochstraße. Aufgrund des Risikos gravierender Schäden an der Konstruktion und der Statik von Brückenbauwerken durch Brände, ist davon auszugehen, dass Flächen unterhalb von Brücken, die eine lichte Höhe von weniger als 8 m zwischen Grund und der Unterkante der Konstruktion aufweisen, frei von Brandlasten zu halten sind. Die lichte Höhe unterhalb der Brückenbauwerke in

Mittelmeiderich beträgt überwiegend weniger als 8 m, woraus sich schließen lässt, dass zukünftig weder Stellplätze noch andere Nutzung unterhalb der Brücke zulässig sind. Entsprechend der oben aufgeführten neu geplanten Dimensionen der Hochstraße resultieren daraus abgepollerte, graue Flächen in einer Breite von mindestens 45 m, die sich als verschattete öffentliche Räume mitten durch das bebaute Zentrum Mittelmeiderichs erstrecken⁷⁰. In Teilen parallel zur Hochstraße verlaufende Wartungswege verstärken dies zudem. Untermauert wird die Annahme der Nutzungsuntersagung dadurch, dass die Flächen unterhalb der Hochstraße (abgesehen von der Grundfläche der Stützpfeiler) derzeit überwiegend im Eigentum der Stadt und privater Gewerbetreibenden sind. Nach den Grunderwerbsplänen in Zusammenschau mit dem Regelungsverzeichnis wird beabsichtigt, dass die Flächen unter der geplanten Hochstraße durch den Bund erworben werden, womit der Straßenbauverwaltung über das Eigentumsrecht weitergehende Nutzungseinschränkungen zur Verfügung ständen. Sobald Stellplätze unterhalb der Hochstraße nicht mehr zulässig sind, besteht das Risiko, dass die beiden Nahversorger Aldi und REWE ihren Betrieb während der Bauphase nicht mehr aufrechterhalten und nach Abschluss der Bauarbeiten den Betrieb auch nicht wieder aufnehmen können. Der Entzug der für die Einzelhandelsnutzungen erforderliche und genehmigten Stellplätze führt demnach zu einer faktischen Enteignung der Eigentümer, da diese die genehmigte Nutzung nicht weiter ausführen können. Eine Nachnutzung der Gebäude stellt sich ohne die Sicherstellung von ausreichenden Stellplatzflächen äußerst schwierig bis unmöglich dar, sodass das Risiko besteht, dass die Gebäude langfristig leer stehen und damit den Trading Down beschleunigen⁷¹.

Das Fehlen von qualitativen Nutzungen der Flächen unterhalb, aber auch im direkten Umfeld der Hochstraße führt dazu, dass es vor Ort zukünftig keine soziale Kontrolle mehr gibt. Derart verschattete, mindergenutzte Räume inmitten des Stadtgefüges bringen das Risiko von Vermüllung, Vandalismus und erhöhter Kriminalität mit sich und stellen damit verstärkt Angsträume und regelrechte „Un-Orte“ für den Ortsteil und deren Anwohner*innen dar. Dies widerspricht dem Leitmotiv der städtebaulichen Kriminalprävention und wirkt sich negativ auf die städtebauliche Umgebung und die

⁷⁰ Vgl. II.10.5 S. 212

⁷¹ Vgl. II.5.2 S. 126ff; II.9.1 S. 180 & II.9.1.1 S. 183

gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse aus. Damit besteht das Risiko, dass es vermehrt zu Wegzügen und damit neben den Einzelhandelsleerständen zu einem erhöhten Leerstandsaukommen der bestehenden Wohngebäude und zu einem städtebaulichen Verfall im Ortsteil kommt⁷². Die Gefahr, dass die Nahversorgung nicht mehr sichergestellt werden kann, verstärkt die Verschlechterung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse weiterhin. Dies führt auch vermehrt zu sozialen Problemen in einem ohnehin schon stark belasteten Ortsteil^{73,74}.

Neben der durch die geplanten Dimensionen des Autobahnausbaus verstärkten Verschattung und den eingeschränkten bis nicht gegebenen Nutzungsmöglichkeiten unterhalb der Brückenbauwerke erhöht sich die bereits heute schon bestehende Barrierewirkung in Mittelmeiderich⁷⁵. Das überwiegend wohnbaulich genutzte Quartier westlich der A59 wird aufgrund mangelnder qualitativer Wege- und Sichtbezüge von dem zentralen Versorgungsbereich Mittelmeiderichs und dem Meidericher Bahnhof östlich der A59 im erhöhten Maße abgeschnitten. Die entstehenden Angsträume unter der Brücke verstärken diese Wirkung.

Die in den Planunterlagen beschriebenen Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete können die oben beschriebenen negativen Auswirkungen auf die Qualität des Wohn- und Lebensumfelds in Mittelmeiderich nicht ansatzweise ausgleichen. Im Erläuterungsbericht heißt es unter Kapitel 6.7 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete (s. 171):

„Die umfangreichen Bepflanzungsmaßnahmen umfassen auch die Anlage größerer parkartiger Flächen. Diese Bepflanzungsmaßnahmen dienen der Klimaverbesserung (Schatten / Verdunstung), als Pufferflächen für Emissionen und den Anrainern zur Erholungsnutzung. Das Bauwerk wird zusätzlich in die Landschaft eingebunden. Teils handelt es sich um entsiegelte Flächen, darunter Grundstücke mit abzutragenden Gebäuden.“

⁷² Vgl. II.10.5 S. 212

⁷³ Vgl. II.9.1.2 S. 185

⁷⁴ Vgl. Mehrfachbelastung in II.3.1.4 S. 88; II.4.1 S. 118; II.5.2 S. 126ff; II.7.1.1 S. 141

⁷⁵ Vgl. II.5.2 S. 126ff

Wie das Bauwerk „Hochstraße“ in die Landschaft eingebunden werden soll, wird in den Planunterlagen nicht näher erläutert und lässt vor dem Hintergrund, dass es sich weiterhin um ein technisches Ingenieurbauwerk mit entsprechenden Restriktionen handelt, große Zweifel aufkommen. Im Bereich Mittelmeiderich betrifft die angebliche Anlage größerer parkartiger Flächen (Maßnahme A2) vier unterschiedlich große, nicht zusammenhängende Grundstücksflächen auf denen Gebäude zugunsten des Ausbaus abgebrochen werden müssen. Es handelt sich hierbei lediglich um Restflächen, die z.T. in ihrer Lage, Größe, ihren Zuschnitten und mangelnder Verknüpfung zueinander nur sehr geringe Aufenthaltsqualitäten für die Anwohner*innen darstellen können (siehe hierzu Abbildung 27). Selbst die größeren Flächen können ohne ein sinnvoll, zusammenhängendes Grünflächenkonzept nur in geringem Maße dazu beitragen, den Anwohner*innen zur Naherholung zu dienen. Ein Grünflächenkonzept, welches eine entsprechende aufwertende Aufenthaltsqualität verspricht, ist den Planunterlagen nicht zu entnehmen. Aufgrund fehlender Verknüpfung der Grünflächen und der direkten Nähe zu den oben beschriebenen Angsträumen und „Un-Orten“ unterhalb der Hochstraße, besteht bei diesen Grünflächen in Mittelmeiderich die Gefahr der Entstehung weiterer Angsträume, da diese ebenfalls durch die Hochstraße verschattet werden, schlecht einsehbar sind und es keine soziale Kontrolle durch entsprechende Nutzungen gibt. Dadurch besteht hier, wie bei den Flächen unterhalb des Brückenbauwerks, das Risiko von Vermüllung, Vandalismus und Kriminalität. Damit ist eine Aufwertung des Wohn- und Lebensumfeldes durch die in den Planunterlagen beschriebenen ausgleichenden Grünflächenmaßnahmen in Mittelmeiderich ausgeschlossen⁷⁶.

⁷⁶ Vgl. II.10.5 S. 212



Abbildung 27: Ausgleichsmaßnahmen A2 im Bereich Mittelmeiderich.

Bei allen weiteren in den Planunterlagen beschriebenen Gestaltungs-, Ausgleichs- und Wiederherstellungsmaßnahmen handelt es sich überwiegend um die Wiederherstellung von Freiflächen des besiedelten Bereichs oder landwirtschaftlichem Grünland in einem sehr geringen Umfang, die Wiederherstellung von zugunsten des Ausbaus zu fällenden Baumbestandes und die Herstellung von Straßenbegleitgrün. In großen Teilen sind diese Flächen in Mittelmeiderich für die Anwohner*innen nicht zugänglich und stellen in Summe und Fläche keinen nennenswerten Ausgleich für die oben beschriebenen negativen Auswirkungen auf das Wohnumfeld, in einem ohnehin schon dicht besiedelten Ortsteil, dar⁷⁷. Selbst wenn die Maßnahmen im Vergleich zu dem Bestand zu einer ökologischen und klimatischen Aufwertung des Umfeldes beitragen, überwiegen im Verhältnis dazu die negativen Auswirkungen auf die gesunden Wohn- und Lebensverhältnisse in Mittelmeiderich, da eine Verbesserung nicht allein durch eine rein lärmtechnische Verbesserung bewirkt wird⁷⁸.

⁷⁷ Vgl. II.10.5 S. 212

⁷⁸ Vgl. u. a. II. 4.1 S. 118; II.5.2 S. 126; II.6 S. 136

Schon während der Bauphase ergeben sich unterschiedliche Auswirkungen auf die umgebenden Quartiere in Meiderich. Beim Bau der Hochbrücke ist eine wesentlich umfangreichere Gefährdung (durch Herabfallen von Gegenständen, Schwenkbereichen von Kränen, Baustelleneinrichtungsflächen neben dem Bauwerk) und Lärmbelastung der Bevölkerung vorhanden. Bei Herstellung der Tunnel in Teilabschnitten oder mit Hilfsbrücken kann eine Querung besser ermöglicht werden, die wesentlichen Arbeiten in Tieflage stattfinden und bei Deckelbauweise ein erheblich verbesserter Lärmschutz besteht.

Weiterhin wären die negativen Auswirkungen und Einschränkungen während der Bauphase des Tunnels nur vorübergehend, würden aber dauerhaft zu einer Aufwertung des Stadt- und Lebensraums und damit zu einer langfristigen Behebung von städtebaulichen Missständen führen – im Gegensatz zur Hochstraße.

1.2.3.3 Vorteile der von der Stadt Duisburg geforderten Tunnelvariante

Der Ausbau der A59 in Form eines Tunnels als favorisierte Variante der Stadt Duisburg bietet im Gegensatz zu den negativen städtebaulichen Auswirkungen ausgehend von einer Hochstraßenvariante in Mittelmeiderich die einmalige Chance „Stadtrepatur“ betreiben zu können. Die Gestaltung der Tunneloberfläche führt zu einer enormen Aufwertung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse in dem dicht besiedelten urbanen Zentrum Mittelmeiderichs. Die Leitlinien der historisch gewachsenen und durch den damaligen Bau der A59 überformten städtebaulichen Strukturen könnten durch den Tunnel wiederhergestellt und neu interpretiert werden. Blockrandbebauungen, die einst für den Autobahnbau abgebrochen wurden, enden heute – zerschnitten – mit den privaten

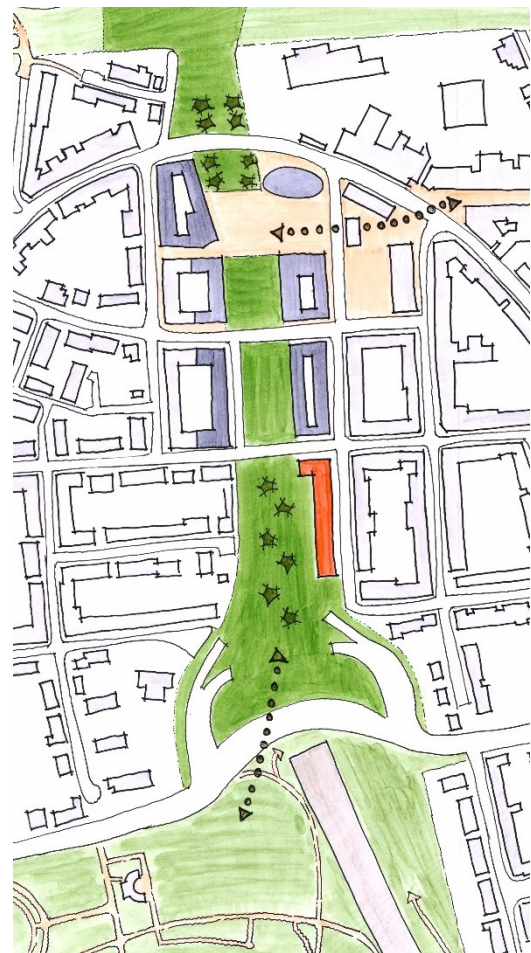


Abbildung 28: Favorisierte Variante der Stadt Duisburg

Außenwohnbereichen direkt an der Autobahn. Durch eine sinnvoll ergänzende, an den Tunnel heranrückende Bebauung könnten die Wohnblöcke wieder geschlossen werden (siehe Abbildung 28 & Abbildung 30). Die Gebäudeblöcke würden damit nicht von einem heranrückenden Brückenbauwerk mit enormer Barrierewirkung verschattet, sondern endeten an einen qualitativ gestalteten Grünraum (siehe Abbildung 29)⁷⁹.



Abbildung 29: Visualisierung der favorisierten Variante der Stadt Duisburg im Bereich Mittelmeiderich.

Der Tunnel bietet neben dem Gewinn einer attraktiven Nord-Süd-Verbindung insbesondere für Fuß- und Radverkehre, auch die Chance einer Gelenkfunktion für die Ost-West-Verbindung und verbindet damit die heute zerschnittenen Quartiere des Ortsteils⁸⁰. Durch neu entstehende Sicht- und Wegebeziehungen können die unterschiedlichen zentralen Funktionen wie das Wohnen, die Versorgung und die Naherholung etc. miteinander verknüpft werden. Die Von-der-Mark-Straße, auf der sich zahlreiche Versorgungs-, Dienstleistungs-, Gastronomieangebote und das Bezirksamt sowie der Meidericher Bahnhof befinden, kann z.B. durch einen neugestalteten Platz auf dem Tunnel einen neuen attraktiven „Kopf“ erhalten. Durch einen verbesserten Anschluss kann der Meidericher Stadtpark über den Tunnel in den Ortsteil hineinwachsen⁸¹. Vorhandene kleinere und größere Grünstrukturen wie der Meidericher Stadtpark, der Spielplatz südlich der Straße Auf dem Damm, neu entstehende Grünflächen durch den

⁷⁹ II.10.5 S. 212ff

⁸⁰ II.4.2.1 S. 122; II.5.3 S. 134f; II.8.1 S. 164

⁸¹ II.10.5 S. 212ff

Abriss von Gebäuden und durch die Tunneloberfläche, können über den Tunnel hinweg miteinander verknüpft, vernetzt und damit aufgewertet werden⁸². Die Erhöhung des Grünflächenanteils und die Qualitätssteigerung der bestehenden Grünstrukturen, verbessern nicht nur das Naherholungsangebot für die Anwohner*innen in Mittelmeiderich, sondern führen auch zu verbesserten klimatischen Verhältnissen und zu einer umweltschonenden Gestaltung des Stadtraums, insbesondere im Verhältnis zu einer Vollversiegelung der Fläche durch den Ausbau als Hochstraße⁸³. Der Tunnel bietet einen Möglichkeitsraum für zukünftige qualitativ hochwertige Nutzungen, die zu einer Attraktivierung und Aufwertung des Ortsteils Mittelmeiderich führen. Ein offen gestalteter Grünraum mit Aufenthaltsqualitäten, der auch Platz für Spiel- und Sportmöglichkeiten, Bienenwiesen, Verweilen im Grünen, Urban Gardening und Ähnliches bietet, stellt für die Anwohner*innen ein ergänzendes Freizeit- und Naherholungsangebot im Ortsteil dar und führt damit zu einer Qualitätssteigerung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse⁸⁴.

Im Gegensatz zu der Hochstraßenplanung bietet der Tunnel die Möglichkeit einige der entfallenden Stellplätze z.B. für die Einzelhandelsstandorte, reduziert und sich behutsam in den Grünraum integrierend wiederherzustellen. Dadurch können die Einzelhandelsstandorte aufrechterhalten oder die Gebäude einer qualitativ hochwertigen neuen Nutzung zugeführt werden, sodass die Nahversorgung der Bevölkerung gesichert ist⁸⁵. Leerständen und einem damit einhergehenden Verfall der städtebaulichen Stadtstruktur kann damit entgegengewirkt werden. Die Sicherung der Nahversorgung trägt ebenfalls zu einer Qualitätssicherung bzw. -steigerung des Wohnumfeldes bei⁸⁶.

⁸² Vernetzung als Ziel unterschiedlicher Konzepte, vgl. II.3.3 S. 95; vgl. auch II.5.3 S. 134.

⁸³ Vgl. für Allgemeine klimatische Wirkung von Grünflächen II.3.3 S. 95; zudem II.3.1 S. 83; II.4.2 S. 122ff

⁸⁴ Vgl. II.4.2 S. 122ff; II.10.5 S. 212ff

⁸⁵ Vgl. II.9.1.2 S. 185

⁸⁶ Vgl. II.5.3 S. 134f



Abbildung 30: Visualisierung der favorisierten Tunnellösung der Stadt Duisburg im Bereich Mittelmeiderich und deren Möglichkeiten.

Die Möglichkeitsräume, die der Tunnel bietet, führen zu einer enormen Aufwertung des Wohnumfeldes in Mittelmeiderich (siehe Abbildung 30). Das Risiko von Leerständen und Problemimmobilien im Umfeld der Trasse der A59 wird behoben. Im Gegensatz zu einem durch die Hochstraßenplanung ausgelösten Trading-Down-Prozess ergeben sich aufgrund einer qualitativen Gestaltung und Nutzung der Tunneloberfläche und der umliegenden Flächen aufwertende Synergieeffekte. Damit könnte heute bestehenden städtebaulichen, strukturellen und sozialen Missständen und Problemen entgegengewirkt werden. Durch die oben beschriebenen Nutzungsmöglichkeiten auf dem Tunnel und der umliegenden Flächen sowie der Einsehbarkeit durch eine offene Gestaltung des sich ergebenden Grünraums ist eine soziale Kontrolle gegeben, sodass Angsträume vermieden werden können. Problemen von erhöhter Kriminalität, Vermüllung und Vandalismus wird damit entgegengewirkt, sodass sich die Anwohner*innen sicher und wohl fühlen und langfristig in Mittelmeiderich wohnen bleiben. Der Tunnel

bietet die Möglichkeit die Attraktivität des Wohnstandortes Meiderich nicht nur zu erhalten, sondern nachhaltig zu verbessern⁸⁷.

I.2.4 Berücksichtigung umwelt- und klimagerechter Belange im Städtebau im gesamten Betrachtungsraum

Maßgeblich für eine qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklung ist eine klima- und umweltgerechte sowie ökologisch nachhaltige Planung. Während mit dem Ausbau der A59 als Hochstraße eine vollständige Versiegelung auf einem Autobahnstreckenabschnitt von ca. 6,7 km mit einer Breite von ca. 45 m einhergeht, bietet der Tunnel in Meiderich und der Deckel in Hamborn die Möglichkeit einen qualitativ hochwertigen Grünraum herzustellen. Im Bereich der heutigen Brückenzüge in Mittelmeiderich (ca. 424 m) und Gartsträuch (ca. 317 m) sowie im Streckenbereich der Troglage in Hamborn zwischen der Jäger- und der Hufstraße (ca. 324 m) trägt eine qualitativ hochwertige Begrünung der Tunnel- bzw. der Deckeloberfläche zu einer klimatischen Verbesserung und einer umweltschonenden Gestaltung des dichten, von hohen Immissionsbelastungen geprägten, städtischen Raums bei⁸⁸. Der Tunnel bzw. die Überdeckung mit Begrünung der Trasse leistet als Bereitsteller verschiedenster Ökosystemdienstleistungen einen wichtigen Beitrag für die Bevölkerung⁸⁹.



Abbildung 31: Teile des Grünflächenpotenzials mit Deckel in Alt-Hamborn



Abbildung 32: Teile des Grünflächenpotenzials mit Tunnel in Meiderich.

Grundsätzlich stellt auch ein Autobahntunnel eine Versiegelung dar. Die Überdeckung mit Boden ermöglicht es aber relevante Bodenfunktionen wieder herzustellen und die

⁸⁷ Vgl. II.5.3 S. 134; II.10.5 S. 212

⁸⁸ Vgl. II.7.1.4 S. 158; siehe auch Ausführungen im Kapitel I.2.1

⁸⁹ Vgl. II.4.2 S. 122ff

Auswirkungen der Baumaßnahme auszugleichen. Unter dem Punkt „Flächenverbrauch“ wurde dargelegt, dass hierdurch ggf. auch weitere Maßnahmen ausgeglichen werden können⁹⁰.

Nach dem Prinzip der Schwammstadt halten entsprechende Wiesenflächen, Bäume, Sträucher und weitere Bepflanzungen auf dem Tunnel bzw. Deckel schadstofffreies Niederschlagswasser zunächst zurück, um es dann zeitverzögert dem natürlichen Wasserkreislauf zurückzuführen. Davon profitierten die Grünstrukturen in unmittelbarer Nähe, was sich wiederum auf die klimatischen Verhältnisse und damit auf die Lebensbedingungen in den Ortsteilen positiv auswirkt. Die Begrünung der Trasse kann durch Rückhaltung des Niederschlagswassers als natürlicher Wasserspeicher fungieren und somit Starkregenereignisse abpuffern sowie das Risiko von Hochwasser verringern. Die abzuleitenden Niederschlagsmengen werden durch den Bau eines Tunnels deutlich reduziert⁹¹. Da die Niederschläge der Autobahn sehr stark belastet sind, wird die Einleitung von hohen Konzentrationen verschiedener Schadstoffe in die Oberflächengewässer verhindert⁹². Die Wasserspeicherkapazität hat je nach Gestaltung der Oberfläche einen positiven Effekt auf den natürlichen Wasserkreislauf und das Stadtklima.

Im Gegensatz hierzu würde eine Hochstraßenplanung dazu führen, dass das Niederschlagswasser, welches zunächst auf die Fahrbahn der Autobahn trifft, durch die Schadstoffe des motorisierten Individualverkehrs belastet und in die Kanalisation eingeleitet wird oder vor der Versickerung in extra dafür zu errichtenden Anlagen aufwändig gereinigt werden muss. Eine ortsnahe Versickerung des Niederschlagswassers ist damit deutlich erschwert und flächenintensiver⁹³.

Auch tragen die Grünflächen durch das Binden von Schadstoffen zu einer besseren Luftqualität und somit zur Gesundheit der Bevölkerung bei und sind zudem ein wichtiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen. So können die Grünflächen in hohem Maße dazu beitragen, das Mikroklima durch Verdunstung und Beschattung sowie

⁹⁰ Vgl. II.3.7.3 S. 110f

⁹¹ Vgl. II.10.6 S. 222

⁹² Für Belastung von abzuführendem Wasser auf der Autobahn im Allgemeinen vgl. II.3.6 S. 101ff

⁹³ Siehe Verweis 92

Kaltluftproduktion zu verbessern und städtischen Hitzeinseln in solch hochverdichteten Stadtviertel wie Meiderich und Hamborn entgegenzuwirken⁹⁴.

In Zeiten des Klimawandels sind negative Umweltauswirkungen im Rahmen von baulichen Entwicklungen zwingend mitzudenken und zu berücksichtigen. Insbesondere bei verkehrsinfrastrukturellen Vorhaben, durch deren Nutzung in hohem Maße Schadstoffe emittiert werden und so maßgeblich zum Klimawandel beitragen, sind Klima- und Umweltschutzmaßnahmen unabdingbar. Die in den Planunterlagen aufgeführten und von der AdB als ausreichend dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sind im Hinblick auf den Klimawandel nicht mehr angemessen. Die sich durch die bauliche Maßnahme des Autobahnausbaus ergebenden unterschiedlichen städtebaulichen Entwicklungsräume durch die verschiedenen Varianten sind hinsichtlich klima- und umweltgerechter Belange zwingend gegeneinander abzuwägen⁹⁵. Die Tunnelvariante in Meiderich bzw. der Deckel in Hamborn bietet im Gegensatz zu der Hochstraßenplanung / Troglagenplanung die Möglichkeit die Belange der verkehrlichen Leistungsfähigkeit, des Städtebaus und die Auswirkung auf den Lebensraum für die Anwohner*innen sowie die Belange des Klima- und Umweltschutzes möglichst verträglich im Rahmen des erforderlichen Autobahnausbaus in Einklang zu bringen⁹⁶. Ein Ausbau in Hochstraßenlage in Meiderich, bzw. in offener Troglage in Alt-Hamborn wird dementsprechend aus Sicht der Stadt Duisburg abgelehnt.

I.2.5 Betroffenheit der verfassungsrechtlich gewährleisteten Planungshoheit

Die Stadt Duisburg sieht sich aufgrund der Planung der AdB – dem 6-streifigen Ausbau der A59 gemäß der in den eingereichten Unterlagen beschriebenen Vorzugsvariante – in ihrer gemeindlichen Planungshoheit betroffen⁹⁷. Das Fachplanungsvorhaben wirkt sich z.T. auf die an die heutige Trasse angrenzenden Baugebiete aus, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind. Dadurch kommt es zu einer Störung der Wahrung der in der verbindlichen Bauleitplanung zum Ausdruck kommenden städtebaulichen

⁹⁴ Vgl. II.3.1 S. 83; II.3.1.4 S. 88; II.3.3 S. 95; II.4.2.3 S. 123

⁹⁵ Vgl. die Ausführungen zum Städtebau II.10 S. 188ff

⁹⁶ Vgl. II.5.3 S. 134; II.6 S. 136

⁹⁷ Vgl. auch die Ausführungen unter I.1.2 Städtebauliche Belange; zudem u. a. II.5.2 S. 126ff; weitergehend auch den Bereich der Stadterneuerung unter II.7 Stellungnahme 61-14 Stadterneuerung und Flächenentwicklung Duisburg-Nord

Ordnung. Durch die Vergrößerung des Bauwerks, die beidseitige Anbauverbotszone von 40m, der Inanspruchnahme der Flächen unterhalb des Brückenbauwerkes sowie von Flächen für Ausgleichsmaßnahmen und technischer Infrastruktur im direkten Umfeld der A59, aber auch im Stadtgebiet verteilt, stehen der Stadt Duisburg durch das Fachplanungsvorhaben in einem hohen Maße Flächen im Stadtgebiet für eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Sinne der Planungsgrundsätze des Baugesetzbuchs und der zu berücksichtigenden Grundsätze der Raumordnung direkt und indirekt nicht mehr zur Verfügung. Dadurch ist die Stadt Duisburg in ihrer Planungshoheit und der Verfügbarkeit von Flächen im eigenen Stadtgebiet stark eingeschränkt.

Folgende Bebauungspläne sind betroffen⁹⁸:

I.2.5.1 Bebauungsplan 333/59A:

- Einschränkung diverser baulicher Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenze bei diversen Grundstücken an der Hufstraße sowie der Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße sowie teils generell bei Abgang der Bebauung keine mögliche Neubebauung innerhalb der Baugrenzen auf den Grundstücken möglich. Folgende Bereiche haben eine hohe Relevanz:
 - ➔ Kindergarten St. Johann östlich der A59 kann bei Abgang des Gebäudes nicht mehr auf Grundstück realisiert werden da Lage des Flurstücks nahezu vollständig innerhalb der Anbauverbotszone
 - ➔ Altenheim St. Josef ebenfalls betroffen, Lage nur zum Teil innerhalb Anbauverbotszone

I.2.5.2 Bebauungsplan 780 - Alt – Hamborn:

- Einschränkung diverser baulicher Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenzen bei allen Grundstücken an der Reichenberger Straße (westliche Straßenseite) und im südlichen Bereich der Reichenberger Straße auch östliche Seite sowie bei Abgang der Bebauung keine Neubebauung möglich aufgrund der Anbauverbotszone von 40 m

⁹⁸ Vgl. die Aussagen der für Bauleitplanung zuständigen Stellen unter II.10 Stellungnahme 61-22 Städtebau Nord S. 188ff

I.2.5.3 Bebauungsplan 850 B – Hamborn:

- Einschränkung diverser baulicher Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenzen an der nördlichen Seite der Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße sowie beidseitig der Hufstraße sowie bei Abgang der Bebauung teilweise keine Neubebauung möglich bzw. stark eingeschränkt aufgrund der Anbauverbotszone von 40 m

I.2.5.4 Bebauungsplan 333/57B -Meiderich:

- Einschränkung diverser baulicher Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenze
- bauliche Entwicklung der Fläche des Sonderpostenbaumarktes Zentralwäscherei – im Bebauungsplan als Mischgebiet festgesetzt – für potenzielle wohnbauliche Nachverdichtung (städtebauliche Abrundung des Siedlungskörpers) nicht möglich, da gemäß der eingereichten Planunterlagen zukünftig als Ausgleichsflächen vorgesehen
- bauliche Entwicklung der Fläche der Zentralwäscherei – im Bebauungsplan als Fläche für den Gemeinbedarf „Feuerwehr“ festgesetzt – für potenzielle bauliche Entwicklung nicht möglich, da gemäß der eingereichten Planunterlagen zukünftig als Ausgleichsflächen vorgesehen
- bauliche Entwicklung der Fläche an der Straße Eckershorst – im Bebauungsplan als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt – aufgrund von Trassenverbreiterung und Anbauverbotszone nicht möglich

I.2.5.5 Bebauungsplan 532 Meiderich // 532 – 1. Änderung – Meiderich:

- Einschränkung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenze auf den Flurstücken 271 und 305 aufgrund der Anbauverbotszone von 40 m (Abstand im Bebauungsplan zur Bestandhochstraße 20 m)
- Erschwerte Anwendbarkeit der getroffenen Festsetzungen (Mischgebiet, Baugrenze etc.) auf den Flurstücken 372, 373, 374 und 375
- Zukünftige Nutzungsmöglichkeiten für ein Mischgebiet durch den Wegfall der Stellplätze unterhalb der Brücke stark eingeschränkt (Gefahr von langfristigem Leerstand)

- Ausnutzung der überbaubaren Grundstücksfläche innerhalb der Baugrenzen aufgrund der Anbauverbotszone von 40m für Neubauten nicht mehr möglich (Abstand der Baugrenze zur Bestandshochstraße 20m)

I.2.5.6 Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan: 933 1. Änderung -Mittelmeiderich- // Nr. 933 1. Änderung „von-der-Mark-Straße“:

- Gefährdung der Sicherung der Funktionsfähigkeit und Weiterentwicklung des Zentralen Versorgungsbereichs Meiderich aufgrund einer möglichen Betriebschließung des Einzelhandelsstandortes Aldi und einer Gefahr einer ausbleibenden Wiederinbetriebnahme aufgrund der Inanspruchnahme der erforderlichen Stellplatzflächen

I.3 Anträge

Die Stadt Duisburg beantragt,

das Planfeststellungsverfahren einzustellen.

Begründung:

Ausgehend von den vorstehenden Darlegungen kann der Feststellungsentwurf der Vorhabenträgerin nicht abwägungsfehlerfrei planfestgestellt werden.

Hilfsweise wird beantragt,

die Auslegung des Plans im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach §§ 17 ff. FStrG i.V.m. § 73 VwVfG und § 18 UVPG zu wiederholen.

Begründung:

Nach §§ 17 Abs. 1 S. 3, 17a S. 1 Nr.1 FStrG, 73 VwVfG, 18 UVPG muss den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Verfahren berührt wird, und der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme zum Plan gegeben werden. Der Plan besteht nach § 73 Abs. 1 S. 2 VwVfG aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen

erkennen lassen. § 18 Abs. 1 S. 1 UVPG verlangt die Beteiligung zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Diese Anforderungen wurden hier jedenfalls deshalb nicht gewahrt, da sich bei den ausgelegten Unterlagen nicht die auf Seite 30 unter 3.1.1, 2. Absatz des Erläuterungsberichts lediglich am Rande angesprochene „umfangreiche Machbarkeitsuntersuchung“ für die Tunnelvariante Meiderich befindet, deren Kenntnis aber unabdingbar ist, um zum Plan, der Variantenuntersuchung und den Umweltauswirkungen des Vorhabens sachgerecht Stellung nehmen zu können. Im Erläuterungsbericht wird am angegebenen Orte ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auf Basis dieser Machbarkeitsuntersuchung die erforderlichen fachlichen Bewertungen in der für den Variantenvergleich notwendigen Aussageschärfe vorgenommen wurden. Die fachlichen Bewertungen sind daher ohne die Kenntnis der Machbarkeitsuntersuchung nicht nachvollziehbar. Der Sinn des Anhörungsverfahrens wurde daher in einem wesentlichen Punkt verfehlt⁹⁹.

Zudem kann ohne Kenntnis der Machbarkeitsuntersuchung weder von der Planfeststellungsbehörde noch von den zu beteiligenden Behörden und der Öffentlichkeit beurteilt werden, ob die Variante „Tunnel in offener Bauweise“ überhaupt in einer so ausreichenden Tiefe als Variante untersucht wurde, dass die von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Bewertungen ausreichend fachlich abgesichert sind. Dass dies wohl nicht der Fall ist, bestätigt die Aussage auf Seite 50 des Erläuterungsberichts, wonach die Variante „Tunnel in offener Bauweise“ nur als Teilvariante in der lärmtechnischen Untersuchung als Lärmschutzvariante untersucht und abgewogen worden ist (so auch Seite 53 des Erläuterungsbericht). Außerdem kann mangels Unterlagen keine belastbare Aussage zu den Bauzeiten und -kosten sowie bauzeitlichen Einschränkungen der Tunnelvariante getroffen werden.

Überdies lassen schriftliche Notizen aus Arbeitsgesprächen zwischen Stadt und Vorhabenträgerin aus 2021 und auch aktuelle Einlassungen der Vorhabenträgerin in der Korrespondenz außerhalb dieses Verfahrens den Schluss darauf zu, dass die

⁹⁹ Vgl. auch II.2 Ingenieurfachliche Anmerkungen durch Krebs+Kiefer S. 67ff

Vorhabenträgerin in jüngerer Vergangenheit eine Machbarkeitsstudie zur Überdeckung in Hamborn in Auftrag gegeben hat.

Der Stadt ist nicht bekannt, ob diese Untersuchung Ergebnisse hervorgebracht hat. Sollte dies der Fall sein, hätten auch diese wegen ihrer Abwägungsrelevanz in das Verfahren eingebracht und offengelegt werden müssen.

I.4 Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise

Abschließend möchte die Stadt Duisburg erneut und nachdrücklich den Vorschlag unterbreiten, von einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren für den gesamten Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg, Marxloh Abstand zu nehmen und zunächst ein Planfeststellungsverfahren lediglich für den südlichen Abschnitt inklusive der Berliner Brücke südlich der Anschlussstelle Duisburg-Ruhrort durchzuführen.

Dies ist auch eine sinnvolle Abschnittsbildung, denn der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für das Ausbauvorhaben ohnehin vier Abschnitte mit den lfd. Nrn. 93 bis 96 (A 59) vor; der Abschnitt mit der Berliner Brücke findet sich dort unter der Bezeichnung A59-G70-NW-T1-NW: AK Duisburg bis AS Duisburg-Ruhrort.

Die Berliner Brücke hat nach statischer Begutachtung nur noch eine Restlebensdauer bis zum Jahr 2029.

Obwohl der Deutsche Bundestag im BVWP 2023 die Ausbaustrecke in vier Abschnitte unterteilt hat, und einer davon ebendiese dringend ersatzbedürftige Berliner Brücke ist, hat die Vorhabenträgerin alle vier Abschnitte ohne Not zu einem Verfahren zusammengefasst - mit der Gefahr, dass die zahlreichen Einwendungen aus dem Duisburger Norden die Planfeststellung erheblich verzögern können. Der Dringlichkeit des allseits unstrittigen Vorhabens Berliner Brücke wird dies nicht gerecht. Die Gefahr einer nicht fristgerechten Umsetzung ist mit dem Risiko verbunden, dass die Bestandsbrücke noch vor Ersatz ausfällt und die damit verbundenen massiven Beeinträchtigungen des regionalen Verkehrsnetzes, die negativen Folgen für Menschen, Wirtschaft und Umwelt in Duisburg eintreten.

Die Stadt Duisburg regt daher weiterhin die Bildung eines eigenständigen, prioritären Planfeststellungsabschnitts „Süd“ für den Bereich vom südlichen Ende der Planfeststellung (Bau-km 6+801,969) bis einschließlich Trennpfeiler XIXn (ca. km 4+509,686) der Berliner Brücke „BW36A“, nördlich des Rangierbahnhofs Ruhrort, an. Dabei soll nicht außer Acht gelassen werden, dass die Überführung einer Autobahn von einer Hoch- in eine Tieflage in einem dicht bebauten städtischen Raum wie Duisburg durchaus eine anspruchsvolle Aufgabe darstellt. Sie ist aber unter Erfüllung aller Anforderungen an den Autobahnbau technisch lösbar, wie die Untersuchungen der Stadt Duisburg durch das Ingenieurbüro Krebs+Kiefer aus dem Frühjahr 2022 zeigen.

Im Rahmen des Ausbaus der BAB59 würde zunächst der Ersatzneubau der Berliner Brücke als erster Abschnitt bis nördlich der Gleise des Güterbahnhofs Ruhrort-Hafen erfolgen, wo ein Trennpfeiler vorgesehen würde. Bis zum Widerlager Bürgermeister-Pütz-Straße würde das genannte Provisorium (z. B. Behelfsbrücke) je Fahrtrichtung als Verbindung mit der alten Hochstraße in Meiderich hergestellt. Nach der Festlegung der Ausbauvariante (Hoch- oder Tunnellage) im weiteren Verlauf würde die Berliner Brücke vervollständigt und das Provisorium rückgebaut. Ein Abriss von Teilen der „neuen“ Berliner Brücke wäre somit nicht notwendig.

Die Festlegung von Planfeststellungsabschnitten inkl. bauzeitlicher Provisorien ist fester Bestandteil bei der Realisierung großer Infrastrukturvorhaben (vgl. provisorische U-Bahn-Tunnelrampe in Meiderich) und wurde in einem ähnlichen Fall durch den Verwaltungsgerichtshof (VGH) Baden-Württemberg bereits als rechtmäßig bestätigt (vgl. VGH Mannheim, Urt. v. 04.07.1991 – 5 S 3868/88, juris Rn. 52) . Auch bei der BAB 59 unterliegt dies keinen durchgreifenden rechtlichen Hindernissen. Dem Interesse an einer möglichst zügigen Erneuerung der Berliner Brücke bei gleichzeitigem Offenhalten der übrigen Planung als Tunnel in offener Bauweise oder Hochstraße kann ein so hohes Gewicht beigemessen werden, dass die Abschnittsbildung trotz der Nachteile eines Provisoriums abwägungsfehlerfrei gerechtfertigt werden kann.

Die ingenieurfachliche Abwägung zeigt deutlich, dass einer Abschnittsbildung inklusive der bei jedem Großprojekt unausweichlichen bauzeitlichen Provisorien keine von

vornherein unüberwindlichen technischen bzw. rechtlichen Hindernisse entgegenstehen. (Näheres siehe fachtechnische Abwägung¹⁰⁰ und Ausführungen II.8.1¹⁰¹).

Das Provisorium wird im Bereich des möglichen Übergangs zwischen der Hoch- und der Tieflage südlich der Anschlussstelle Duisburg-Ruhrort vorgesehen. Der geplante Umbau der Anschlussstelle Duisburg-Ruhrort wäre nicht mehr Bestandteil des vorrangig herzustellenden Abschnitts. Der Überbau des Provisoriums kann –in Abhängigkeit der Standzeit– als Behelfsbrücke (z. B. Mietbrücke) oder bei einer längeren Standzeit als Brückenkonstruktion mit vereinfachter Ausbildung vorgesehen werden. Die Unterbauten können als einfache Spundwandkonstruktionen oder mittels optimierter Betonbauteilen ausgebildet werden. Somit können die Kosten des Provisoriums minimiert werden.

Ich bitte, die vorgenannten Bedenken und Anregungen im Zuge des weiteren Verfahrens zu berücksichtigen. Überdies mache ich mir den gesamten Vortrag der folgenden Ziffern II.1 – III.8 (S. 57 – 308) zu eigen.

Mit freundlichen Grüßen

Sören Link

¹⁰⁰ II.1 Fachtechnische Abwägung zur Tunnellösung (Ingenieurbüro Krebs + Kiefer) S. 57

¹⁰¹ II.8.1 Gegenüberstellung Forderungskatalog der Stadt Duisburg mit Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin S. 164

II Fachliche Einzelstellungennahmen

II.1 Fachtechnische Abwägung zur Tunnellösung (Ingenieurbüro Krebs + Kiefer)

Fachliche Weiterverfolgung einer unterirdischen Trassierungs- idee **im Abschnitt Meiderich**

in Kombination mit der Abschnittsbildung zur Berliner Brücke in bestehender Höhenlage und der Variante Tieflage

A59:

Ausbau zwischen Duisburg und Duisburg-Marxloh

BAUVORHABEN

Sechsstreifiger Ausbau der A59

von südlich des Autobahnkreuzes (AK) Duisburg über das AK Duisburg-Nord bis zur Anschlussstelle (AS) Duisburg – Marxloh

Vorhabenträger:

Autobahn des Bundes (Niederlassung Rheinland)

AUFTRAGGEBER

STADT DUISBURG

Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7, 47051 Duisburg

PROJEKT- MANAGEMENT Fachbereiche

KREBS + KIEFER

Ingenieure GmbH

Heinrich-Hertz-Straße 2, 64295 Darmstadt

Aktenzeichen: 2021 0692

Version: 0.2

Darmstadt den: 31.03.2022

Ersteller: Dipl.-Ing. Bernd Stoll



II.1.1 Grundlagen und Ansatz aus den Vorbetrachtungen

II.1.1.1 Ergebnisse der fachtechnischen Vorstudien

Aus den Vorlageberichten der AdB liegt zwar die Hochlage der A59 bei Betrachtung der Kosten und der Bauzeit vor den Tunnelvarianten, nach der Schutzgutbetrachtung schneidet aber die unterirdische Trassierungs-idee eines Tunnels am besten ab. Bei Betrachtung der Schutzgüter ließe sich deshalb die Umsetzung der Tunnelvariante – insbesondere im Teilabschnitt Meiderich – auch aus fachlicher Sicht befürworten.

Da Duisburg in vielfältiger Weise durch überregionalen und regionalen Verkehr auf der Autobahn A59 belastet ist, wünscht sich die Stadt gerade an der Stelle Meiderich die Umsetzung eines Tunnels. Es wird daher von allen Betroffenen begrüßt, wenn im Zuge der Gesamtabwägung die Tunnelvariante bei der weiteren Ausbauplanung verfolgt wird.

Nach Auswertung und Gegenüberstellung mehrerer in einer fachtechnischen Studie ausgearbeiteten, abwägungs-relevanten Kriterien, sollte der Ausbau der A59 in bestehender Höhenlage des Abschnitts Berliner Brücke und in Kombination mit einer nach Norden hin verlaufenden Variante in Tieflage weiterverfolgt werden.

II.1.2 Abschnittsbildung Berliner Brücke

PROVISORIUM UND BAUABLAUF

II.1.2.1 Machbarkeit unterirdischer Trassierungs-ideen

II.1.2.1.1 Trassierungsvarianten mit Berücksichtigung der Abschnittsbildung zur Berliner Brücke

Vor dem Hintergrund der Abschnittsbildung Berliner Brücke wurde von K+K eine Tunnel-lösung in Meiderich auf ihre Machbarkeit hin untersucht.

II.1.2.1.2 Randbedingungen der Trassierung für die Untersuchung

- ≡ Entwurfsklasse 1B gemäß RAA (Überregionalautobahn)
- ≡ Geschwindigkeit freie Strecke 120 km/h
- ≡ Mindestradius 720 m

- ≡ max. Längsneigung 4,5 %
- ≡ Kuppenhalbmesser 10.000 m
- ≡ Längsneigung Tunnel Regelwert 3,0 %
- ≡ Längsneigung Rampen Anschlussstelle + 6% / - 7%

II.1.2.1.3 Zwangspunkte der Untersuchung

- Aufrechterhaltung querender Straßen zur Autobahn (soweit möglich)
- Anpassungen der Gradienten Berliner Brücke erst nach Überquerung der Gleisanlagen Güterbahnhof
- Aufrechterhaltung der Anschlussstellen Duisburg-Ruhrort und Duisburg-Meiderich
- Realisierung des Ausbaus unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A59

II.1.2.1.4 Untersuchte Tunnellösung im Abschnitt Meiderich:

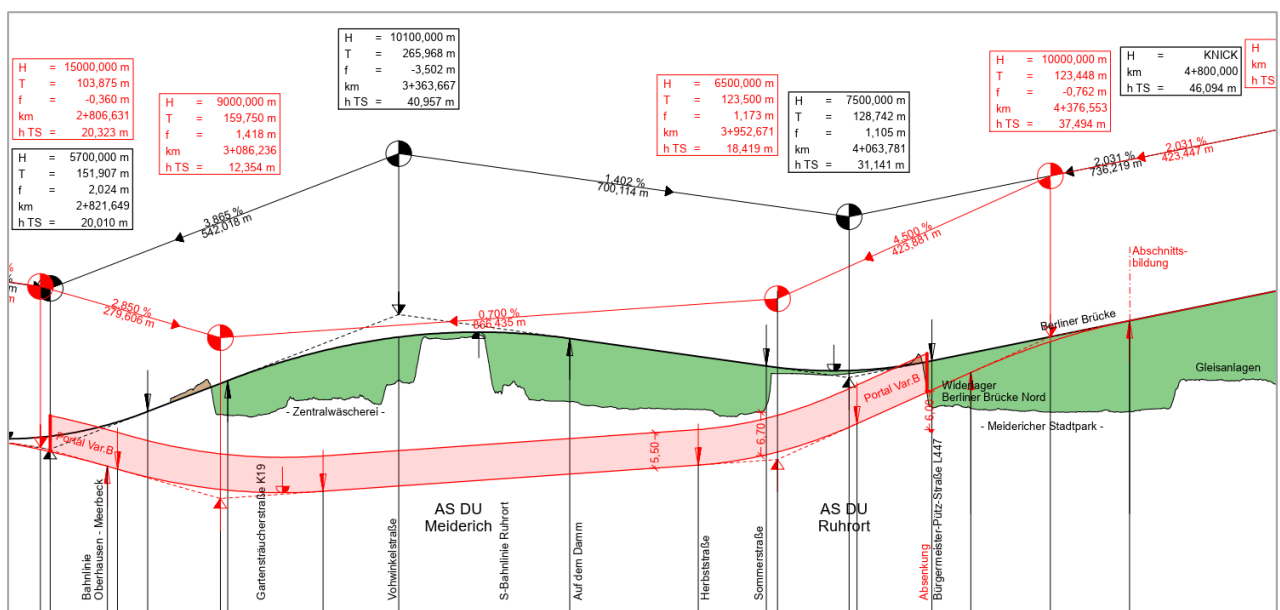


Abbildung: Übersicht der Trassierungsidee Tunnel Meiderich

II.1.2.2 Untersuchte Tunnelvariante Meiderich

II.1.2.2.1 Beschreibung der Trassierung

Bei der Tunnelvariante erfolgt die Optimierung der Gradienten von der Berliner Brücke in Richtung Norden in den Tunnel bereits ab dem Trennpfeiler nördlich der Gleisanlage Güterbahnhof, im Bereich des Freigeländes der Stadtgärtnerei.

Die Höhenlage des Tunnelabschnittes zwischen der Herbertstraße und der Hamborner Straße in Meiderich wurde aus einer Vorplanungsvariante der AdB nachgebildet. Die Höhenlage unterscheidet sich im Wesentlichen im Bereich des Stadtparks Meiderich und der Anschlussstelle DU-Ruhrort.

Die geplante Lage der Autobahn wurde aus dem Vorentwurf der AdB übernommen (Lage westlich Brücke Stadtpark, Stadtlage Meiderich in Bestandslage der jetzigen A59).

II.1.2.2.2 Stärken / Chancen

- ✓ Maximale Überdeckung und Tunnellänge
- ✓ Verbindende Straßenquerungen können alle aufrechterhalten oder nach Herstellung des Tunnels wiederhergestellt werden
- ✓ Zerschneidende Wirkung der Autobahn A 59 im Stadtteil Meiderich wird aufgehoben.
- ✓ Aufwertung der Stadtstruktur mit vernetzender Funktion
- ✓ Entlastung des Stadtteilbereichs durch Erreichung maximalen Lärmschutzes
- ✓ AS DU-Ruhrort in Tunnellage bedeutet verbesserten Lärmschutz

II.1.2.2.3 Schwächen / Risiken

- x Wesentliche Anpassung der Gradienten Berliner Brücke im Bereich Meidericher Stadtpark erforderlich, die erforderlichen Provisorien / Behelfsbrücken werden im nachfolgenden Kapitel beschrieben
- x Hieraus resultiert eine Verkürzung der Berliner Brücke für den Ersatzneubau und ein bauzeitliches Provisorium zum Anschluss an den Bestand
- x Trassierung im Meidericher Stadtpark mit Rampenbereich bedeutet hier eine Änderung der Gestaltung
- x Höhenlage der Bürgermeister-Pütz-Straße muss angepasst werden (ca. 2,50 m tiefer), mit erforderlicher Anpassung von Ver- und Entsorgungsleitungen.
- x AS DU-Ruhrort in Tunnellage erfordert erhöhte Sicherheitsanforderungen

II.1.2.2.4 Bewertung / Fazit

Die untersuchte Variante wird zur weiteren Planung empfohlen, da hiermit die städtischen Belange und Schutzgut Mensch optimal umgesetzt werden. Die bisherige Trennung der Wohnbereiche in Meiderich durch die Autobahn wird hiermit beseitigt und bedeutet eine umfangreiche Aufwertung des Wohngebietes. Eine zusätzliche Zerschneidung durch den Ausbau mit hohen Lärmschutzwänden und Eingriffen in die Bestandsbebauung kann hierdurch vermieden werden.

Die wesentlichen Eingriffe und Störung der Bewohner und Verkehrsteilnehmer treten nur über einen begrenzten Zeitraum während der Bauzeit auf, im Anschluss gibt es für alle Betroffenen eine Verbesserung.

Die Abschnittsbildung der Berliner Brücke, d.h. der Ersatzneubau der Berliner Brücke vor dem 6-streifigem Ausbau der A59, wurde verkehrsplanerisch untersucht. Hierbei wurde gezeigt, dass eine Abschnittsbildung möglich ist, ohne eine Festlegung zum Ausbau der A59 in Hochlage (=Brücke) oder Tieflage (=Tunnel) zu treffen.

Hierbei ist es erforderlich im Bereich zwischen den Gleisanlagen und der Bürgermeister-Pütz-Straße ein Provisorium (=Behelfsbrücke) herzustellen. In diesem Bereich wird die Berliner Brücke nach der Festlegung der Ausbauvariante (Hoch- oder Tieflage) vervollständigt und das Provisorium rückgebaut.

Im Weiteren wird der Bauablauf bei der Variante Tieflage (=Tunnel) bei einer Abschnittsbildung der Berliner Brücke konzeptionell erläutert.

II.1.2.3 Ersatzneubau Berliner Brücke und Herstellung Provisorium

Im ersten Bauabschnitt wird die Berliner Brücke erneuert. Der Ersatzneubau erfolgt gemäß Planung der Autobahn GmbH westlich des Bestandsbauwerks. Hierbei wird das neue, westliche Teilbauwerk neben dem Bestand errichtet. Im Anschluss wird der Verkehr auf das neue, westliche Teilbauwerk verlegt, das Bestandsbauwerk abgebrochen und das zweite Teilbauwerk (Teilbauwerk Ost) hergestellt.

Im Zuge der Abschnittsbildung der Berliner Brücke erfolgt der Ersatzneubau bis nördlich der Gleise des Güterbahnhofs Ruhrort-Hafen.

Nördlich der Gleise wird ein Trennpfeiler vorgesehen und im Bereich bis zum Widerlager Bürgermeister-Pütz-Straße ein Provisorium (z. B. Behelfsbrücke) je Fahrtrichtung hergestellt.

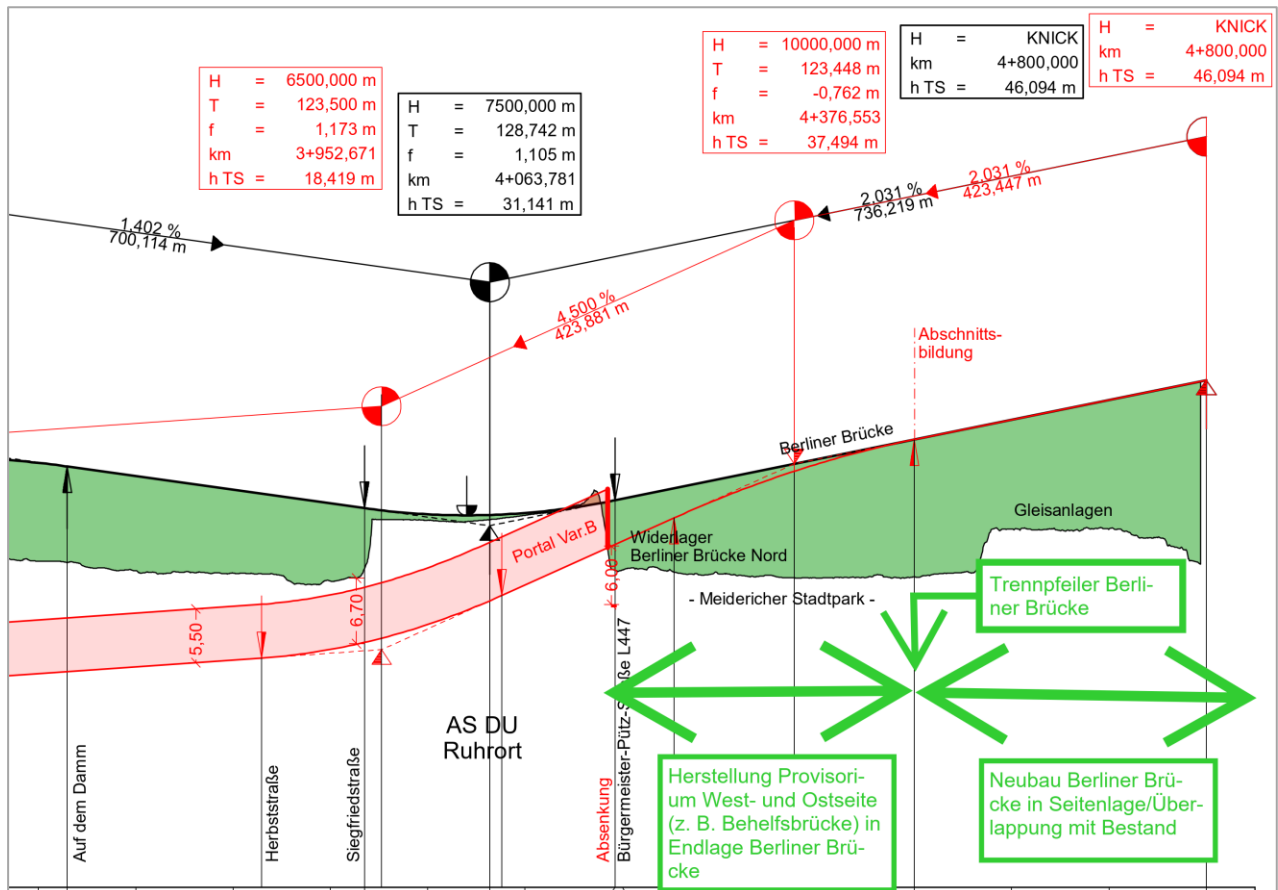


Abbildung: Längsschnitt/Gradientenabschnittsbildung Berliner Brücke

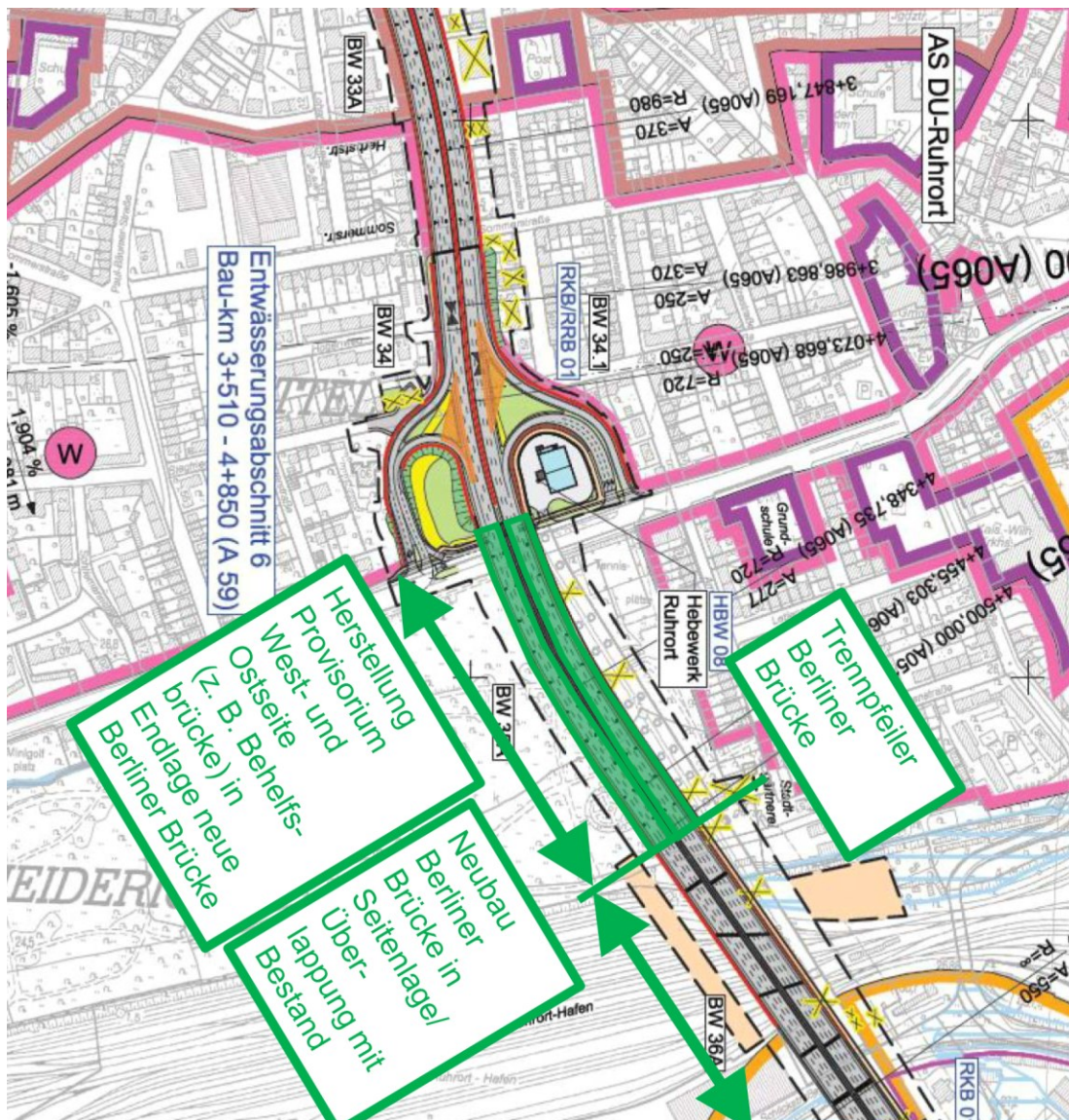


Abbildung: Bauablauf, Draufsicht Ersatzneubau Berliner Brücke und Herstellung Provisorium

II.1.2.4 Herstellung Tunnelröhre West

Im nächsten Bauabschnitt wird der Verkehr (bauzeitige 4+0 Verkehrsführung) auf das neue, östliche Teilbauwerk der Berliner Brücke und das Provisorium Ost verlegt.

Nördlich der Bürgermeister-Pütz-Straße wird das Provisorium gemäß der Planung der Autobahn GmbH verlängert und östlich des Bestands geführt (Umfahrung Ost).

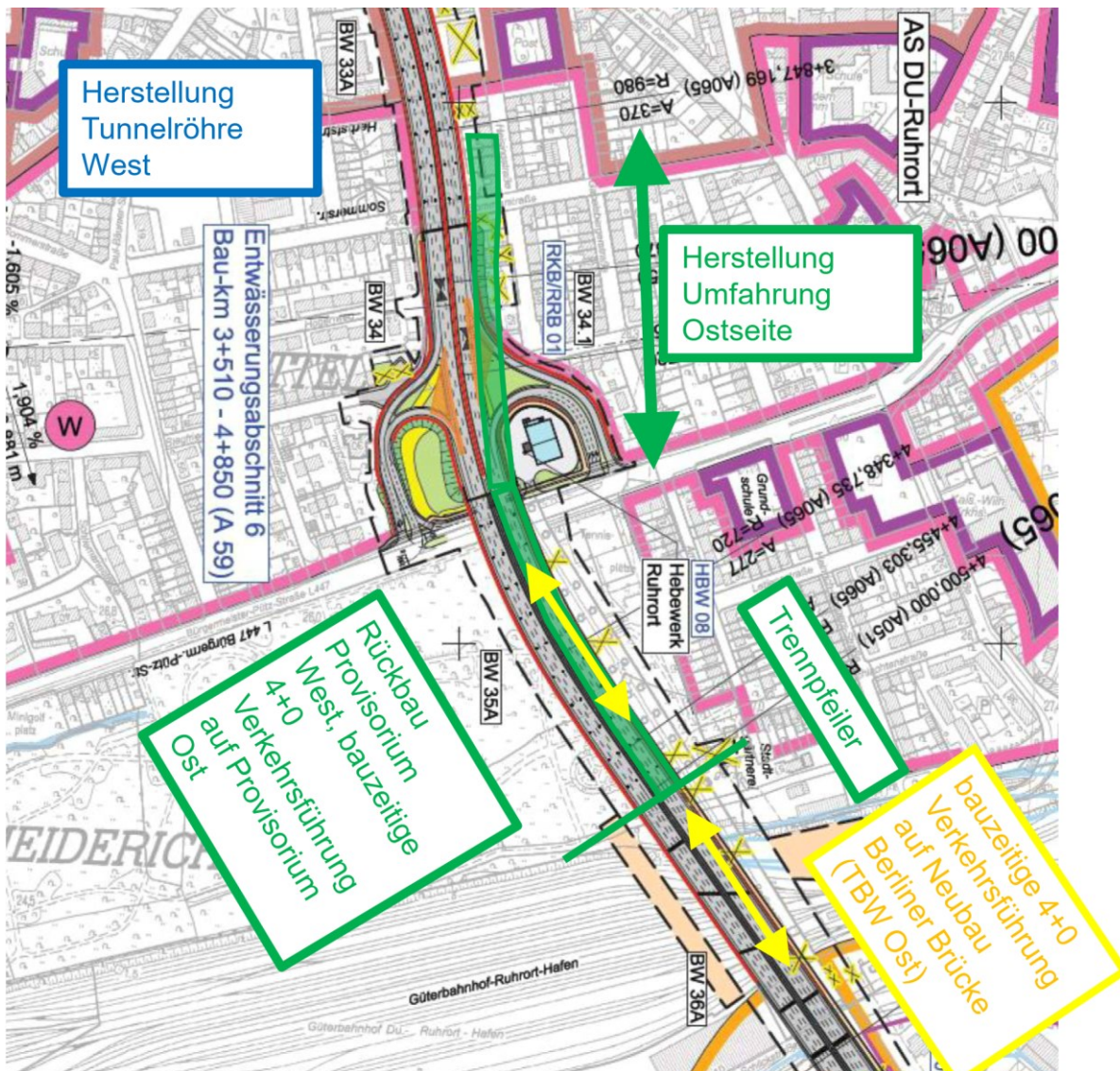


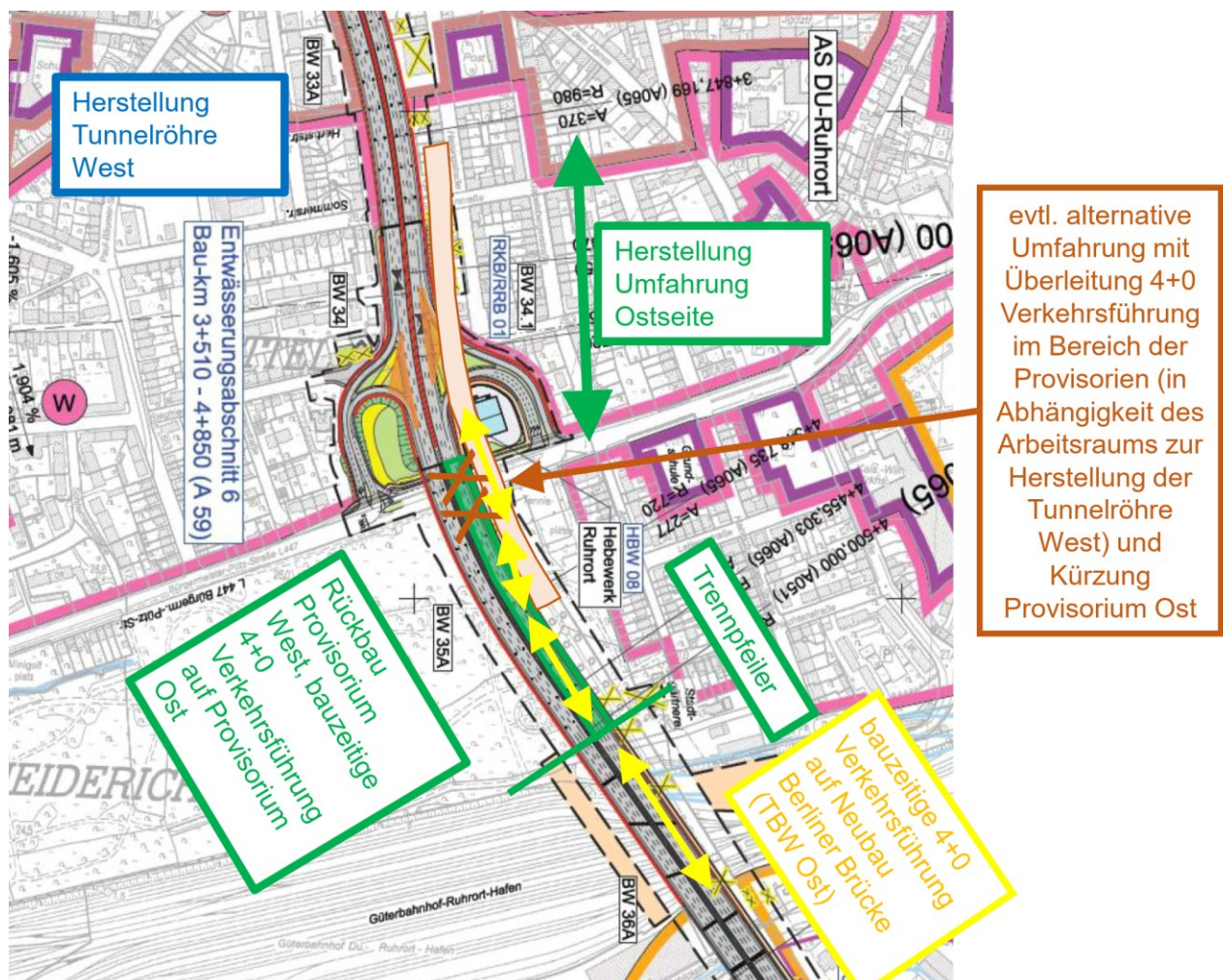
Abbildung: Bauablauf, Verkehrsumlegung auf Teilbauwerk Ost/Provisorium Ost

Hierzu wird der Verkehr bereits am Kreuz Duisburg (A40/A59) auf das neue, östliche Teilbauwerk der Berliner Brücke geführt. Sollte die aus verkehrlichen Gründen nicht möglich sein, wird der Verkehr im Bereich der neuen Berliner Brücke vom westlichen auf das östliche Teilbauwerk geführt. Hierzu müssen die Mittelkappen im Verschwenkungsbereich zurückgebaut werden. Die neuen Brücken sind so zu konzipieren, dass eine Verkehrsführung über die Kragarme möglich ist.

Im Anschluss kann das westliche Provisorium zurückgebaut und die Tunnelröhre West mit der an den Trennpfeiler Berliner Brücke anschließenden Rampe (Brücke und Trog) hergestellt werden.

Hierbei ist bei der weiteren Planung der Autobahn GmbH zu überprüfen, ob im Mittelstreifen der A59 genügend Arbeitsraum zum Provisorium Ost vorhanden ist, um die Rampe (Brücke und Trog) herstellen zu können.

Sollte die nicht der Fall sein, kann die Umfahrung Ost nach Süden verlängert werden, so dass die bauzeitige Verkehrsführung im südlichem Bereich des Provisoriums Ost auf die verlängerte Umfahrung Ost geführt werden kann (siehe nachfolgende Prinzipdarstellung).



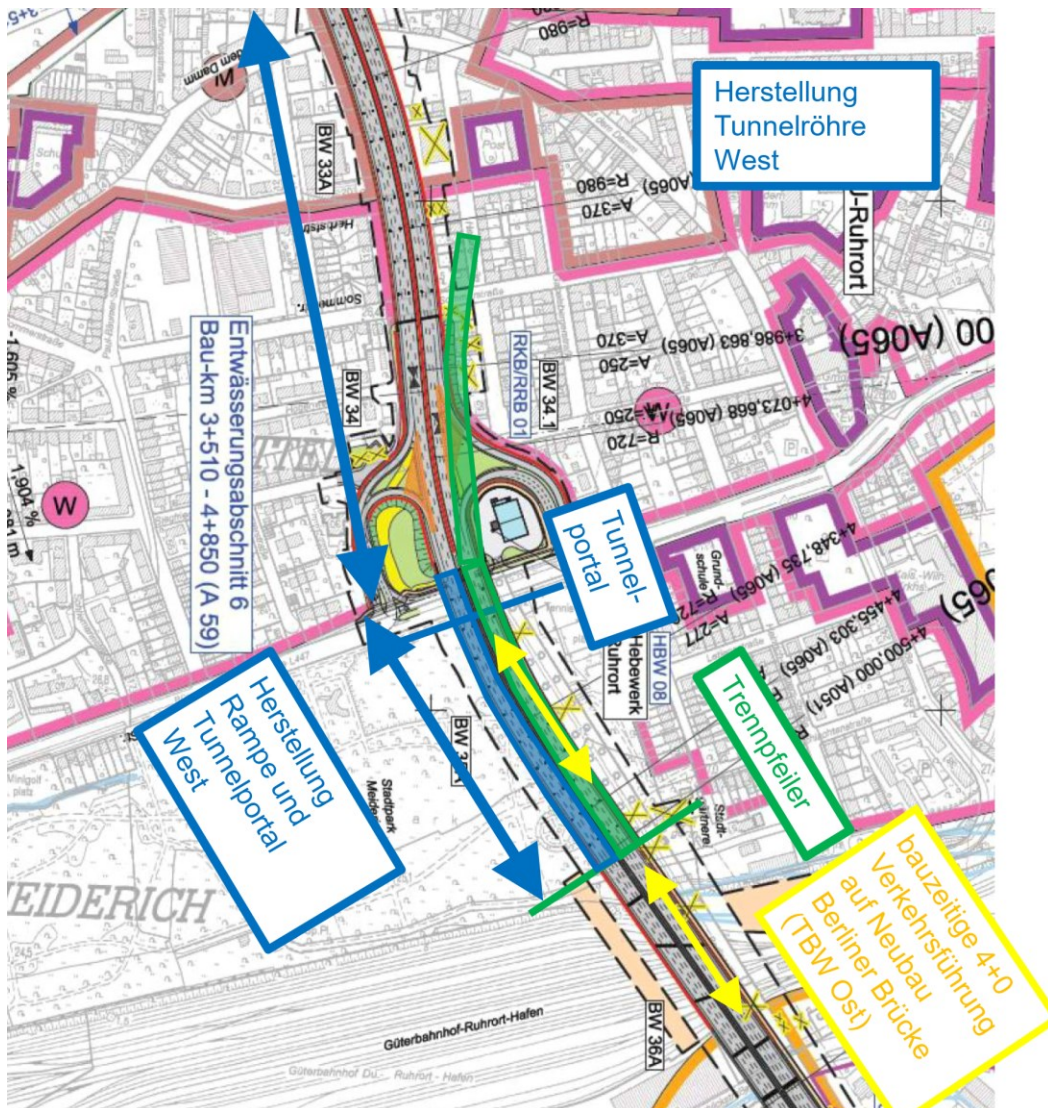


Abbildung: Bauablauf, Herstellung Tunnelröhre West

Nach der Herstellung der Tunnelröhre West kann der Verkehr in diese verlegt, die Provisorien und die Umfahrung rückgebaut und die Tunnelröhre Ost hergestellt werden.

II.2 Ingenieurfachliche Anmerkungen durch Krebs+Kiefer

zu einzelnen Aspekten des Erläuterungsberichts (Unterlage 01) der Vorhabenträgerin (Autobahn GmbH, Rheinland) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens A59 – 6.streifiger Ausbau von südlich AK Duisburg (A 40) bis AS Duisburg-Marxloh

Ziffer 1.1 (Seite 8 von 180)

Planerische Beschreibung, Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Der nördliche Weiterbau der A59 (weiterer Bedarf im Bundesverkehrswegeplan) wird nicht im Erläuterungsbericht erwähnt.

Es ist hierauf hinzuweisen und zu erläutern, welche Auswirkung die Festlegung der Vorzugsvariante auf den weiteren Ausbau der A59 hat. Der Ausbau ist gegebenenfalls beim Kriterium „Verkehrliche Beurteilung“ zu berücksichtigen, textlich ist bei der Variantenbeschreibung die „Beeinflussung anderer Planungen“ textlich zu erwähnen.

Ziffer 1.2 (Seite 12 ff von 180)

Straßenbauliche Beschreibung, Festlegung Entwurfsklasse

Gemäß Verbindungsfunktion wird die Einstufung der A59 als großräumige Verbindung in die Entwurfsklasse 1A vorgenommen. Aus unserer Sicht handelt es sich bei der A59 aber nicht um eine Autobahn mit großräumiger Verbindungsfunktion im Netz, sondern um eine regionale Autobahn mit zusätzlicher Funktion als Ausweichstrecke für die A3.

Die Änderung der Einstufung in die Entwurfsklasse 1B wird damit begründet, dass die Abstände der Anschlussstellen sowie wegen urbanem Charakter der Autobahn bei der Entwurfsklasse 1A nicht eingehalten werden.

Als Überregionalautobahn stehen gemäß RAA zwei Entwurfsklassen zur Auswahl, die EKA 1 B (Überregionalautobahn) und die EKA 3 (Stadtautobahn). **Hierzu hat kein Abwägungsprozess stattgefunden, dieser ist aber dringend erforderlich.** Da die Entwurfskriterien der EKA 1B (empfohlene Knotenpunktabstände > 5000 m) nicht eingehalten werden und die A59 ursprünglich nicht als Autobahn, sondern eher nach EKA

2 geplant wurde, ist eine Planung als Stadtautobahn nach EKA 3 in Erwägung zu ziehen.

Ziffer 2.4.2 (Seite 19 von 180)

Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

In den aufgezeigten Unterlagen ist der Bezugszeitraum für die Verkehrsprognose 2030 nicht ausreichend gegeben, da im Regelfall das Bezugsjahr mindestens das Inbetriebnahmejahr sein muss, besser ca. 5 bis 10 Jahre nach der Fertigstellung der Baumaßnahme anzusetzen ist. Somit muss die Verkehrsprognose mindestens für das Jahr 2035, besser 2040 ausgestellt werden. Die verwendeten Daten sind somit nicht mehr aktuell.

Ziffer 3.1.1.2 (Seite 31 von 180)

Variantenvergleich Stufe 2

... Durchführung der Stufe 2 in zwei Schritten

Die Bewertungsziele der Stufe 2 wurden dabei wie folgt definiert:

- *Ermittlung der besten Variante jeweils für die Autobahnknotenpunkte und die Anschlussstellen (im Abschnitt Mitte tlw. variantenabhängig)*
- *Ermittlung der besten Hochstraßenvariante im Abschnitt Mitte („Vergleich ähnlicher Varianten“), um diese dann in Stufe 3 mit der Tunnelvariante Mitte zu vergleichen; Im Zuge der Projektierung der Hochstraßen zeigten sich zunehmend die technischen Abhängigkeiten und Problemstellungen, welche sich aus den komplexen innerstädtischen Randbedingungen für die unterschiedlichen Varianten ergaben.*

Im Zuge der Stufe 2 der Untersuchungen wurde vom Vorhabenträger bereits der Fokus eindeutig auf die Hochstraßenvariante gelegt und die Autobahnknotenpunkte optimiert. Somit standen vorwiegend Autobahnkriterien im Vordergrund.

Ziffer 3.1.1.3 (Seite 32 von 180)

Variantenvergleich Stufe 3 (Wirkungsanalyse)

...In der Stufe 3 der Variantenuntersuchung erfolgte eine erneute Verdichtung der Grundlagendaten, der Planungsgenauigkeit sowie der Bewertungsschärfe (z. B. in Form von detaillierteren lärmtechnischen Untersuchungen, detaillierteren Kostenschätzungen, höhere Aussageschärfe bei der Darstellung der Auswirkungen und Verkehrsführungen in der Bauphase).

Im Rahmen der Stufe 3 wurden der Vergleich der Hochstraßenvariante („C1H“) zur Tunnelvariante („C1T“) im Abschnitt

Mitte durchgeführt und die Vorzugsvariante für die gesamte Strecke der A 59 festgelegt.

Hier wurde die Hochstraßenvariante C1H, die in der Stufe 2 detailliert untersucht und optimiert wurde, mit der Tunnelvariante C1T verglichen. Es ist nicht ersichtlich, in welcher Tiefe die Tunnelvariante C1T untersucht wurde und ob diese auch in der Stufe 2 optimiert wurde. Die Stadt Duisburg fordert daher, dass diese Aussagen zum Vergleich der Variante C1H mit C1T umfangreicher dargestellt und beschrieben werden. Nach Auffassung der Stadt Duisburg, muss eine solche Untersuchung offengelegt werden.

Ziffer 3.1.1.6 (Seite 34 von 180)

Erläuterung und Begründung der Abschnittseinteilung

Hier wurde vom Vorhabenträger eine Abschnittsteilung vorgenommen (Abschnitt Nord, Mitte und Süd). Somit hätte für die Planfeststellungsunterlagen – wie im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, eine Abschnittsbildung vorgenommen werden können und der Abschnitt Süd – aufgrund des zeitnahen Ersatzneubaus der Berliner Brücke – vorgezogen und keine Vorfestlegung für die weiteren Abschnitte getroffen werden müssen.

Ziffer 3.2.1 (Seite 36 ff von 180)

Übergeordnete Projektziele und Kriterienkatalog Variantenwertung

Es wurde das **Hauptkriterium „Raumstrukturelle Wirkungen“ nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt**, somit ist der Variantenvergleich anfechtbar. Es wurde hierbei nur der Unterpunkt „Eigentumsverhältnisse“ in den Variantenvergleich aufgenommen. Nachfolgend die Abbildung Seite 38 EB (Unterlage 1). Auch die Aufnahme „Städtebauliche Ziele“ als Nebenziel entspricht nicht der RE (Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau), sondern ist umfassend in den Variantenvergleich aufzunehmen.

		Hauptkriterien	Kriterien 2. Ebene	Kriterien 3. Ebene
Integrative Gesamtbetrachtung	Verkehr, Entwurf, Sicherheit		Verkehrliche Beurteilung	...
			Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	...
	Umweltverträglichkeit		Mensch einschließlich menschliche Gesundheit	...
			Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	...
			Boden	...
			Wasser	...
			Sach- und Kulturgüter	...
			Landschaft	...
			Klima	...
	Wirtschaftlichkeit		Investitionskosten	...
			Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	...
	Eigentumsbelange		Eigentum mit Gemeinbedarf	...
			Privates Eigentum	...

Abbildung 8: Kriterienkatalog

- Städtebauliche Ziele (Nebenziel) ⁷⁾

⁷⁾ Städtebauliche Ziele betreffen vor allem die Interessen der Anliegergemeinde (Stadt Duisburg) und stellen keine primären Hauptziele für die Antragstellerin (Autobahn GmbH des Bundes) dar. Soweit die städtebaulichen Ziele für den Variantenvergleich relevant sind, werden diese aber im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung mitbewertet.

Ziffer 3.2.1.2 (39 von 180)

Verkehrliche und sicherheitstechnische Ziele und Bewertungskriterien Ausschlusskriterien

Verkehrsqualität Bauzustand: keine 4 Behelfsfahrstreifen auf der A59, AS: Entfall Anbindung über längeren Zeitraum.

Der Entfall einer AS oder Einschränkung 4 Behelfsfahrstreifen kann für Varianten **kein Ausschlusskriterium** sein. Baubedingte Einschränkungen müssen bei einem Ersatzneubau immer in Kauf genommen werden, die Einschränkung der Verkehrsqualität sind mit den anderen Kriterien abzuwägen. Wertungsrelevant ist die Erreichbarkeit während der Bauzeit. (viele andere BAB-Baumaßnahmen wäre bei dieser Vorgehensweise nicht umsetzbar).

Verkehrsqualität Endzustand:

Wenn Ziele Qualitätsstufe D nicht eingehalten werden, (Stufe E), ist dies ein **Ausschlusskriterium (im Text der Autobahn GmbH als k.o-Kriterium bezeichnet)**, dies müsste für alle Varianten so definiert werden. Somit erfüllen nach unserer Auffassung alle Varianten die Vorgabe.

Sicherheitseffekte:

Es gibt keine genaue Definition zu diesem Kriterium, deshalb sind die Wertungen für alle Varianten zu diesem Kriterium zu überarbeiten.

Bauzeit/Verkehrsführung:

Die Nichterreicherung der Fertigstellung vor Ablauf der Restnutzungsdauer ist **kein Ausschlusskriterium**, sondern durch eine fachgerechte Planung durch die Vorhabenträgerin umzusetzen. Die Lösung wäre, das Ausschlusskriterium durch Herstellung in **Bauabschnitten**, also **Abschnittbildung** zu vermeiden.

Eigentumsbelange mit Gemeinbedarf:

Eingriffe in Einrichtungen für Gemeinbedarf und sensible Infrastruktur der Grundversorgung können in der Regel durch einen Neubau oder eine Verlegung ersetzt werden, somit ist dies **kein Ausschlusskriterium, sondern nur relevant für Kosten und Bauzeit.**

Ergänzender Hinweis zu Teil D:

Im **Grunderwerbsverzeichnis** und den zugehörigen Plänen ist für die Fläche unterhalb der Hochbrücke sowie beidseitig parallel ein Streifen von ca. 5-6 m Breite für Wartungswege in Meiderich ein Grunderwerb vorgesehen. Dieser zusätzliche Flächenbedarf bei der Hochbrücke wurde bei der Variantenuntersuchung nicht berücksichtigt.

Bisherige Flächennutzung (vorrangig Gemeinbedarf) unterhalb der Hochbrücke entfallen, ohne dass hierfür von der AdB Ersatzflächen berücksichtigt wurden.

Privates Eigentum:

Eingriffe in privates Eigentum wird gemäß Ausführung nicht als vorrangiges Projektziel definiert, aus Sicht der Autobahn kann Abbruch und Ersatz von privaten Gebäuden mit Wohnnutzung ohne mengenmäßige Begrenzung durchgeführt werden. Der Eingriff in privates Eigentum ist als wesentliches Kriterium bei der Variantenuntersuchung zu berücksichtigen.

Ziffer 3.2.2.1 (Seite 46 von 180)

Schritt 2 – Ausscheiden von Varianten mit erheblichen Zielkonflikten anhand von „K.O.-Kriterien“

In den Bewertungen wurden die Ausschlusskriterien nicht hinreichend beleuchtet/untersucht, so dass der Ausschluss von Varianten nicht qualifiziert nachgewiesen wurde.

Ziffer 3.3.1 (Seite 49 von 180)

Beschreibung und Bewertung Varianten Abschnitt Nord“, Tabelle 10 wird folgendes ausgeführt:

Auszug aus Tabelle 10, Variante NTo:

Verkehr - Verknüpfungen mit dem untergeordneten Netz und anderen Verkehrsträgern - Entfall Eckverkehrsströme, Entfallende Anbindung an A 59

Um den Tunnel über den gesamten Abschnitt realisieren zu können, ist eine Verlegung der A42 in Ebene „0“ erforderlich, um die Verknüpfung mit A 59 zu gewährleisten. Stadtstraßen, die der Erschließung dienen müssten über die A 42 überführt werden, damit Andienung der Anlieger nicht gegeben. Bei Beibehaltung der A 42 in der Ebene +1 sind keine Verknüpfungen mit der A 59 möglich (Höhendifferenz sehr groß, kein ausreichender Raum für die Entwicklungslängen der Verbindungsrampen) Neben dem aufwändig herzustellenden Niveautausch sind auch umfangreiche Änderungen im untergeordneten Netz notwendig. Daraus folgt, dass lediglich im Bereich des bestehenden Einschnittes im Bereich Hamborn ein Tunnel in offener Bauweise in diesem Abschnitt in Frage kommt.

Weiterverfolgung einer Teilvariante im Einschnitt Alt-Hamborn als Lärmschutzmaßnahme in der Genehmigungsplanung

Bei der Tunnelvariante der Stadt Duisburg endet der Tunnel/ Deckel deutlich vor dem Dreieck DU-Nord (A59/A42) [eine Forderung über den gesamten Abschnitt gibt es nicht], insofern hat der Deckel im Bereich Hamborn keine Auswirkungen auf die A42. Der Vorhabenträger selbst schlussfolgert, dass lediglich im Bereich des bestehenden Einschnittes im Bereich Hamborn ein Tunnel in offener Bauweise in diesem Abschnitt in Frage kommt, der aber nicht untersucht wird, sondern nur die Variante mit einem Einschnitt.

Somit die die Herleitung für die vom Vorhabenträger vorgesehene Variante Einschnitt nicht richtig.

Ziffer 3.3.2 (Seite 55 von 180)

Beschreibung und Bewertung Varianten Abschnitt Mitte“, Tabelle 14

Auszug aus Tabelle 14, Variante MTo bzw. optimierte Variante C1T:

Verkehr: Verkehrsqualität Bauzustand, keine 4 Behelfsfahrstreifen auf der A 59, Entfall Anbindung Hafen Duisburg über längeren Zeitraum, Anschlussstellen: Entfall Anbindung

Untergeordnetes Netz über längeren Zeitraum. Der Quadrant Ost der AS DU-Meiderich ist während der Behelfsverkehrsführung auf der Hilfsbrücke Ost (Weströhre im Bau) für ca. 5-6 Jahre gesperrt (Ausfahrt aus Düsseldorf und Einfahrt nach Dinslaken). Provisorien, zur Herstellung einer Anbindung sind nur mit sehr großem Aufwand und unter Erfordernis weiterer Flächen (Bebauung) im Bereich der AS Meiderich Quadrant Ost realisierbar.

Die Quadranten Ost der AS Meiderich und der AS Ruhrort sind während der Herstellung der Röhre Ost (Behelfsverkehrsführung 4s+0 in hergestellter Röhre West) für ca. 5 Jahre gesperrt.

Eine Anbindung des Quadranten West der AS Meiderich und Ruhrort (Ausfahrten aus Dinslaken und Einfahrten nach Düsseldorf) an die Röhre West, in der die Behelfsverkehrsführung 4s+0 betrieben wird, ist für Zeitabschnitte denkbar, birgt jedoch sehr große Risiken hinsichtlich der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer in sich. Durch die 4s+0 Verkehrsführung im Gegenverkehr der zukünftig im Richtungsverkehr betriebenen Röhre West sind schon sicherheitstechnische Bedenken angebracht (Rettungswege, Zugänglichkeit, etc.).

Die Anlage von zu- und Abfahrten wird zu zahlreichen Konflikten mit dem Verkehr im Tunnel führen. Es ist zu erwarten, dass vermehrt Unfälle im Tunnel auftreten. Die Genehmigung einer solchen Verkehrsführung mit Anbindung von Zu- und Abfahrtsrampen ist voraussichtlich nicht gegeben.

Durch die während der Bauzeit lange Zeit (ca. 5 Jahre) nicht gegebene Anbindung der A 59 an das untergeordnete Netz an den beiden AS Meiderich und Ruhrort und durch die dadurch fehlende Anbindung des Hafens Duisburg, scheidet die Variante aus.

Hierzu gibt es folgende Anmerkungen:

→ Anbindung Hafen/Anschlussstellen:

Der Bauablauf und die Tunnellage kann optimiert werden. Inwiefern die Anbindung bei der Hochlage über die gesamte Bauzeit aufrechterhalten werden kann, wurde nicht verglichen/gegenübergestellt. Insofern ist die Herleitung des K.-o.-Kriteriums

nicht belastbar. Weiterhin kann die Anbindung des Hafens auch temporär über eine andere Abschlussstelle gewährleistet werden.

→ Sperrung AS DU-Meiderich

Der Bauablauf kann optimiert werden, inwiefern die Anschlussstelle bei der Hochlage aufrechterhalten werden kann, wurde nicht verglichen/gegenübergestellt. Eine Behelfsbrücke über 450 m wird auch bei Hochlage erforderlich.

→ Herstellung Röhre Ost (Behelfsverkehrsführung 4s+0 in hergestellter Röhre West)

Bei der Hochlage ergeben sich ähnliche verkehrlichen Behinderungen. Der (vermeintliche) Unterschied bei der Sperrung der AS DU-Meiderich zw. Hoch- u. Tief- lage wird vom Vorhabenträger nicht erläutert bzw. nicht qualifiziert hergeleitet

→ sicherheitstechnische Bedenken bei Verkehrsführung im Gegenverkehr in der zu-

erst hergestellten Röhre. Die Bedenken sind nicht erläutert/qualifiziert hergeleitet und auch nicht zutreffend. Der Gegenverkehr wurde beim Hamburger Deckel so ausgeführt und wird aktuell bei der Planung der Einhausung Seckbach bei Frankfurt a. M. nach Abstimmung mit der Autobahn GmbH so vorgesehen.

→ Genehmigungsfähigkeit der bauzeitigen Verkehrsführung in der ersten Röhre

Die Genehmigungsfähigkeit wird vom Vorhabenträger bezweifelt bzw. er führt aus, dass diese voraussichtlich nicht gegeben ist. Es ist nicht begründet hergeleitet, dass vermehrt Unfälle im Tunnel auftreten werden. Vielmehr ist wegen der reduzierten Geschwindigkeit im Tunnel eher von einer geringeren Unfallhäufigkeit und – schwere auszugehen. Die Machbarkeit einer Verkehrsführung mit Anbindung von Zu- und Abfahrtsrampen im Tunnel ist im Zuge der Variantenuntersuchung zu überprüfen. Des Weiteren ist die Genehmigungsfähigkeit gegeben (siehe Hamburger Deckel).

→ Die Unterschiede zwischen Hoch- und Tieflage wurden nicht detailliert und qualifi-

ziert gegeneinander abgewogen

Ziffer 3.3.2

Beschreibung und Bewertung Varianten Abschnitt Mitte

In Kapitel 3.1 wird beschrieben, dass alle Tunnelvarianten in Stufe 3 berücksichtigt werden, dies ist hier nicht der Fall, da in Stufe 2 bereits eine Abschichtung wegen nicht

detaillierter Untersuchung und nicht vertretbarer Ausschlusskriterien (siehe oben) erfolgt ist. Dass eine Tunnellösung technisch machbar ist, wurde bereits in der Machbarkeitsuntersuchung der Vorhabenträgerin und durch KREBS+KIEFER nachgewiesen.

Ziffer 6.1 (Seite 145 von 180)

Lärmschutzmaßnahmen

In diesem Kapitel ist folgendes angegeben:

Zusammenfassend ist zu erwarten, dass es trotz der prognostizierten Verkehrszunahme zu einem Rückgang der Emissionsbelastung im Untersuchungsraum kommt. Grund dafür ist der Rückgang der Basisemissionen bei Fahrzeugen.

Ein fundierter Nachweis fehlt. Es sollte geprüft werden, ob ein erwarteter Rückgang der Basisemissionen bei Fahrzeugen im Zuge lufthygienischen Untersuchungen berücksichtigt werden darf.

In diesem Kapitel ist folgendes angegeben:

Im Rahmen eines Auswahlprozesses wurden verschiedene Varianten untersucht und folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen gewählt.

Abschnitt Nord:

- *Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 9 m über Fahrbahnrand*

Abschnitt Mitte:

- *Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 8 m über Fahrbahnrand*

Abschnitt Süd:

- *Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 8 m über Fahrbahnrand*

Lärmindernde Straßendeckschichten werden in großen Umfang eingesetzt.

Eine Einhausung/ Tunnel als aktive Lärmschutzmaßnahme wurden von der Vorhabenträgerin gemäß den Angaben in der Unterlage 7.1, Kap. 7.2.2 zwar untersucht und trotz der besseren Beurteilung im Kriterium Umweltverträglichkeit nicht weiterverfolgt, da der Ausbau der A 59 in Form der Hochstraße (Brückenzug) im Rahmen einer Variantenuntersuchung sehr viel besser im Kriterium Wirtschaftlichkeit und wesentlich besser im Kriterium Verkehr, Entwurf und Sicherheit beurteilt worden ist. Die Gewichtung

der Kriterien, unter Berücksichtigung der städtebaulichen Aspekte und des deutlich besseren Lärmschutzes sind zu überprüfen bzw., anzupassen.

Für die schalltechnische Berechnung wurden die Verkehrszahlen der Prognose 2030 verwendet. Der Prognosezeitraum ist zu erweitern, siehe bereits erläuterte Anmerkung.

Ziffer 6.1 (Seite 147ff von 180)

Lärmschutzmaßnahmen

In diesem Kapitel ist angegeben, dass die Immissionswerte an vielen Gebäuden, Schulen, Kindertagesstätte und der Helios Klink –teilweise stark– überschritten sind. Konkrete Maßnahmen sind nicht angegeben, es wird lediglich darauf hingewiesen, dass die Arbeiten soweit möglich am Tag (07:00-20:00 Uhr) erfolgen sollen.

Im Abschnitt „Maßnahmen gegen Baulärm und zur Beweissicherung“ werden keine konkreten Maßnahmen angegeben/vorgegeben, welche den Überschreitungen der Grenzwerte entgegenwirken. Es soll lediglich eine lärmtechnische Baubegleitung vorgesehen werden, dessen Aufgabe u. a. die Dimensionierung von mobilem Lärmschutz und die Entwicklung von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen ist. Ob diese lärmtechnische Baubegleitung verbindlich im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben wird und ob das Ziel die Einhaltung der Grenzwerte ist bzw. welche Ziele zur Lärmreduzierung verbindlich umzusetzen sind, wird nicht angegeben.

Für die Schulen und Kindertagesstätte wird lediglich die Überschreitung der Grenzwerte angegeben, konkrete Maßnahmen zur Reduzierung werden nicht angegeben. Die Dauer der Überschreitungen wurde nicht angegeben.

Es ist anzumerken, dass die schalltechnischen Untersuchungen – gemäß den geltenden Regelungen – lediglich Überschreitungen in Innenräumen ermittelt, Untersuchungen in Außenbereichen (z. B. an Schulen und Kindertagesstätten) sind in den Regelungen nicht vorgesehen.

Es wurde keine Untersuchung/Ermittlung des Baulärms für eine Tunnelvariante erstellt. Bei der Tunnelvariante erfolgen viele Tätigkeiten unter der Geländeoberkante, somit ist zu erwarten, dass die Belastung durch Baulärm –insbesondere für die direkten Anwohner– bei der Variante Tunnel geringer ist.

Ziffer 8 (Seite 173 von 180)

Durchführung der Maßnahme

In diesem Kapitel ist folgendes angegeben:

Grundsätzlich ist vorgesehen zunächst Bauwerke und Bauabschnitte (Brücken, Straßen, Beckenanlagen etc.) im Endzustand oder im provisorischen Zustand herzustellen, die mit keiner Beeinträchtigung des Verkehrs auf den Autobahnen einhergehen.

Hier wird der Fokus nur auf die Autobahn und die Beeinträchtigungen des Verkehrs auf den Autobahnen gelegt. Die Auswirkung auf die innerstädtischen Straßen/Wege werden nicht untersucht/gegenübergestellt. Die Bedürfnisse der Stadt und der Anwohner bleibt bei der Festlegung der Vorzugsvariante und des Bauablaufs unberücksichtigt.

In diesem Kapitel ist folgendes angegeben:

... Für den westlichen Überbau der Berliner Brücke und die anhängigen Bauwerke ist, aufgrund der Komplexität und Vielzahl an Teilbauwerken, mit einer Bauzeit von voraussichtlich ca. 5 Jahren zu rechnen. ...

... Der voraussichtlich parallel stattfindende Rückbau der Berliner Brücke und die Herstellung des östlichen Überbaus der Berliner Brücke (Richtungsfahrbahn Dinslaken) nimmt voraussichtlich ca. 7 Jahre in Anspruch. Die lange Bauzeit ist auch hier auf die große Länge der Berliner Brücke und die zahlreichen, komplexen Teilbauwerke zurückzuführen. ...

... Als Bauzeit wird mit ca. 12 Jahren (netto Bauzeit) gerechnet. Dabei sind noch keine Ausfallzeiten für Winterbau, etc. berücksichtigt. Genaue Aussagen hierzu werden im Rahmen der Bauvorbereitung getätigt.

Es ergibt sich eine Gesamtbauzeit von ca. 12 Jahren, die sich ausschließlich aus der Länge und der Komplexität der Berliner Brücke ergibt.

Die unterschiedlichen Abschnitte des Planfeststellungsverfahrens sollen gemäß den Angaben im Erläuterungsbericht teilweise parallel hergestellt werden.

Vom Vorhabenträger wurde angegeben, dass eine Tunnelvariante eine längere Bauzeit, als die Hochlage erfordert. Eine Untersuchung der Gesamtbauzeit, unter

Berücksichtigung der parallelen Herstellung des Tunnels mit der Berliner Brücke wurde vom Vorhabenträger nicht untersucht. Es ist zu erwarten, dass sich die Gesamtbauzeit – falls überhaupt – nicht signifikant verlängert.

Leider gab es in den Unterlagen keinen Hinweis darauf, inwiefern innerstädtische Straßen betroffen sind.

In der nachstehenden Tabelle wurden die bauzeitlichen Auswirkungen der Trassenführungen Brücke und Tunnel gegenübergestellt:

	Brücke (Erläuterungsbericht PFV)	Tunnel (Machbarkeitsstudie)
Bauzeit	12 Jahre	12 Jahre
Zugänglichkeiten Bauzeit		
ÜF-Bauwerk Hamborner Straße	Ersatzbau voraussichtlich als Fachwerkbrücke ohne Mittelstütze erforderlich (s. 73). Kein Hinweis darauf wie der Verkehr bauzeitlich beeinträchtigt wird	wichtig (S. 123), aber temporärer Ausfall (kurz) ok. Behelfsbrücke machbar
Hamborner Straße	in Teilbereich über 640 m Länge nach Westen verlegen. Kein Hinweis darauf wie der Verkehr bauzeitlich beeinträchtigt wird	Kleineres Rahmenbauwerk unterhalb der Bahnstrecke 2331 (S. 130) erforderlich
EÜ 2-gleisig Strecke 2331	Kein Hinweis darauf wie der Verkehr bauzeitlich beeinträchtigt wird	maximale Sperrpause ca. 1 Woche machbar. Beispielsweiser Ansatz Ersatzneubau Eisenbahnüberführung, wodurch

		bauzeitlich verschwenkt werden kann (S.130)
ÜF-Bauwerk Gartsträucher Straße	Kein Hinweis darauf wie der Verkehr bauzeitlich beeinträchtigt wird	wichtig (S. 123), aber temporärer Ausfall (kurz) ok. Aufrechterhaltung Verkehrsbeziehung denkbar (S.124)
ÜF-Bauwerk Vohwinkelstraße	Kein Hinweis darauf wie der Verkehr bauzeitlich beeinträchtigt wird	wichtig (S. 123), aber temporärer Ausfall (kurz) ok. Aufrechterhaltung Verkehrsbeziehung denkbar (s. Gartsträucher Str. Machbarkeitsstudie)
EÜ 1-gleisig Strecke 2274	Kein Hinweis darauf wie der Verkehr bauzeitlich beeinträchtigt wird	Verkehr mittels Schienenersatzverkehr aufrechterhalten. Dadurch kann in diesem Bereich der Gesamtquerschnitt des Tunnels hergestellt werden und somit frühzeitig wieder in Betrieb genommen (S.131)
Unterführungsstraße Strecke 2274	Kein Hinweis darauf wie der Verkehr bauzeitlich beeinträchtigt wird	Kollision Auffahrt Tunnelrampe. Neues Unterführungsbauwerk erforderlich (Fuß- und Radweg) (S.127)
ÜF-Bauwerk "Auf dem Damm"	Kein Hinweis darauf wie der Verkehr bauzeitlich beeinträchtigt wird	wichtig (S. 123), aber temporärer Ausfall (kurz) ok. Aufrechterhaltung Verkehr durch Verschwenkung der Trassierung möglich (s. 125)

ÜF-Bauwerke Sommer Straße und Herbst Straße	Kein Hinweis darauf wie der Verkehr bauzeitlich beeinträchtigt wird	länger andauernde Sperrung Herbst Straße und Sommer Straße als unproblematisch eingestuft (S. 123)
Bürgermeister-Pütz-Straße	Kein Hinweis darauf wie der Verkehr bauzeitlich beeinträchtigt wird	wichtig (S. 123), aber temporärer Ausfall (kurz) ok. problematisch, aber 3 zu prüfende Optionen vorgeschlagen (S. 127)

Aufgestellt

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH, Darmstadt den 26.09.2023

II.3 Stellungnahmen 31 und 63 - Umweltbehörden

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nehmen das Umweltamt sowie das Amt für Baurecht und betrieblichen Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz wie folgt Stellung:

Aus fachlichen Gründen geben die Unteren Umweltbehörden des Amtes für Baurecht und betrieblichen Umweltschutz (63-1) sowie die Unteren Umweltbehörden und Umweltfachbereiche des Umweltamtes (31) eine gemeinsame Stellungnahme ab. Es wurden folgende Dienststellen beteiligt:

31-11 Umweltinformation und -planung

31-2 Strategische Grünplanung

31-21 Grün- und Freiraumentwicklung und Kleingartenwesen

31-22 Untere Naturschutzbehörde, Artenschutz, Waldentwicklung

31-23 Landschafts- und Waldentwicklung

63-11 Untere Wasserbehörde

63-12 Untere Bodenschutzbehörde

63-13 Untere Immissionsschutzbehörde

63-14 Untere Abfallwirtschaftsbehörde

II.3.1 31-11 Umweltinformation und -planung

Mit dem Ausbau der A 59 bietet sich die Chance, die angrenzenden Wohnquartiere von ihren verkehrsbezogenen Einwirkungen zu entlasten und zu einer allgemein verbesserten Umweltqualität und damit auch zu einer gerechteren Verteilung der Umweltbelastungen beizutragen. Das wohl größte Entlastungspotenzial dürfte dabei in der planerisch verworfenen Tunnellösung liegen, welche die Möglichkeit bietet, neben einer weitergehenden Minderung der Lärmbelastungen auch die entstehenden Flächen oberhalb eines Tunnels ökologisch und nachhaltig, z. B. durch eine qualifizierte Begrünung aufzuwerten und so zu einer klimatischen Entlastung im Nahbereich dieser Flächen beizutragen und zusätzliche Grünflächen im Quartier zu schaffen.

II.3.1.1 Luftschadstoffe

Die Lufthygienische Untersuchung (Die Autobahn GmbH, Ndl. Rheinland, Unterlage 17.4 Lufthygienische Untersuchung v. 25.05.2023) weist im Rahmen einer konservativen Abschätzung nach, dass durch den geplanten Ausbau eine weitgehende Verbesserung der Luftbelastungssituation erreicht wird. Im Ausbau-Abschnitt 9 – A40 östlich AK Duisburg – ist eine marginale Zunahme der Konzentrationswerte bei allen Parametern (max. 1 µg/m³ beim Parameter Stickstoffdioxid (NO₂) prognostiziert. Die geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV werden im gesamten Ausbauabschnitt jedoch weder erreicht noch überschritten. Eine weitere Verbesserung der Luftschadstoffsituation wäre voraussichtlich mit einem Ausbau in abgedeckter Troglage im Ausbauabschnitt Hamborn und einer Tunnelbauweise im südlichen Abschnitt Meiderich zu erreichen.

Inwieweit mit der vorliegenden Untersuchung auf Basis einer Abschätzung nach RLuS 2012 (Emissionsfaktoren auf Basis HBEFA 3.1) aktuell noch eine hinreichend genaue Abschätzung der Luftschadstoffbelastungen möglich ist, wird seitens der Umweltplanung der Stadt Duisburg kritisch gesehen. Die Fortentwicklung der Fahrzeugemissionen und die zwischenzeitlich mehrfach aktualisierten Emissionsfaktoren (inzwischen HBEFA 4.2 aus 2022) lassen vermuten, dass die vorliegende lufthygienische Untersuchung erhebliche Ungenauigkeiten aufweist. Auch vor diesem Hintergrund, wie auch vor dem Hintergrund der Größe und Relevanz des Ausbauprojektes im Hinblick auf verkehrliche Immissionen, erscheint es aus Sicht der Umweltplanung der Stadt

Duisburg angemessen, ein detailliertes lufthygienisches Prognosegutachten zu erstellen, welches mittels eines mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodells, neben aktuellen Immissionsbelastungen auch aussagekräftige Ausbreitungskarten sowie insbesondere Nachweise für einzelne, besonders kritische Immissionsorte zur Verfügung stellt.

Vor dem Hintergrund der Langfristigkeit des Projektes und in Kenntnis der Bestrebungen der Europäischen Kommission zur Neufassung der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa (sog. „Luftqualitätsrahmenrichtlinie“, Vorschlag für eine Richtlinie – COM (2022)542) sollte in den Unterlagen ggf. auch eine Kurzbewertung auf Basis der im EU-Richtlinienvorschlag genannten Luftqualitätsnormen vorgenommen werden. Der Richtlinienvorschlag und auch der Beschlussentwurf für das Europäische Parlament sieht eine Erreichung der in Anhang I Tabelle 1 des Entwurfes festgelegten, neuen Grenzwerte bis zum 01.01.2030 vor. Die im Rahmen der vorliegenden Lufthygienischen Untersuchung ermittelten Konzentrationswerte halten diese künftigen Grenzwerte indes nicht ein. Gegebenenfalls sind vor diesem Hintergrund Maßnahmen zur weitergehenden Absenkung des Belastungsniveaus im Umfeld der Ausbautrasse erforderlich und begründbar. Die neuen Grenzwerte des Richtlinienentwurfes wurden insbesondere notwendig, um die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen zu schützen und der besonderen Verpflichtung gerecht zu werden, die Luftqualität weiter zu verbessern und einen vorsorgenden Schutz der menschlichen Gesundheit zu betreiben. Auch daher sollte eine Tunnellösung im Detail geprüft und weiter verfolgt werden.

Als K. o.-Kriterium in Bezug auf Luftschadstoffe wird in Kap. 3.2.1.3, Tab. 6, Unterlage 1 – Erläuterungsbericht die *„Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Grenzwerte für Menschen“* genannt. Unklar bleibt, wie dieses Kriterium im Hinblick auf die Luftschadstoffe angewendet wurde, stellen doch die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV nicht die wissenschaftlich vertretbare Schwellendosis dar, bei deren Unterschreiten Gesundheitsrisiken ausgeschlossen sind. Stand der Wissenschaft sind in dieser Hinsicht die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) (vgl. WHO, WHO global air quality guidelines, 2022), die eine evidenzbasierte Ableitung zur Minimierung gesundheitlicher Risiken im Hinblick auf die menschliche Gesundheit

darstellen. Aktuell geht die Entwicklung der normativen Vorgaben auf EU-Ebene in eine vergleichbare Richtung wie die WHO-Empfehlungen, wonach das formulierte K. o.-Kriterium einen anderen Maßstab darstellen müsste als die Grenzwerte der 39. BIm-SchV.

Es sollte klarer herausgearbeitet werden, nach welchen Maßstäben die Luftschadstoffbelastungen im vorliegenden Planvorhaben bewertet wurden und inwieweit bestimmte Konzentrationen zu einem K. o.-Kriterium für einzelne Ausbaualternativen im Sinne der menschlichen Gesundheit werden bzw. wurden.

II.3.1.2 Schalleinwirkungen

Mit der Immissionsprognose (Die Autobahn GmbH Niederlassung Rheinland, Unterlage 17.1 - Schalltechnische Untersuchung, Abwägungsuntersuchung v. 25.05.2023) wird dargelegt, dass eine deutliche Verbesserung der Immissionssituation für die Anlieger durch Schallschutzwände erreicht werden kann. Eine weitere Minderung ist durch einen Ausbau in abgedeckter Troglage im Ausbauabschnitt Hamborn und einer Tunnelbauweise im südlichen Abschnitt Meiderich erreichbar.

Aus Sicht der Umweltplanung ist zudem zu befürworten, dass insbesondere vor dem Hintergrund der zeitlichen Perspektive des Ausbauprojektes auch eine fachliche Bewertung auf Basis gesundheitsbezogener Lärmstandards erfolgt.

Die WHO stellt mit Ihren Leitlinien zum Umgebungslärm entsprechende Bewertungsgrundlagen zur Verfügung (WHO Regional Office for Europe, Environmental Noise Guidelines for the European Region, Copenhagen, 2018). Im Hinblick auf einen umfassenden Gesundheitsschutz, empfiehlt die WHO die durchschnittliche Lärmbelastung aus dem Straßenverkehrslärm auf Lärmpegel unter 53 dB Lden abzusenken, da Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Pegels mit negativen Auswirkungen auf die Gesundheit verbunden ist. Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die WHO, die Lärmpegel unter 45 dB Lnight abzusenken, da Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Pegels nachteilige Auswirkungen auf den Schlaf hat. Die genannten Werte werden trotz des umfänglichen Schallschutzkonzeptes der Vorschlagsvariante an nahezu allen Immissionsorten überschritten (vgl. Die Autobahn GmbH Niederlassung Rheinland, Unterlage 17.2 - Zusammenstellung der Beurteilungspegel, Vorzugsvariante v.

25.05.2023). Gesundheitliche Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung sind danach nicht auszuschließen. Es sollte eine weitere Minimierung der Lärmauswirkungen des Ausbauvorhabens erfolgen.

Auf Grundlage der Immissionsprognose zum Baulärm (Die Autobahn GmbH, Unterlage 17.3 - Untersuchung der bauzeitigen Lärmbelastung v. 25.05.2023) ist festzuhalten, dass in verschiedenen Abschnitten entlang der Bautrasse z. T. sehr hohe bis gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkungen ermittelt wurden. Zu nennen sind hier insbesondere der Abschnitt der Behelfsbrücke Meiderich mit prognostizierten Werten von über 70 dB(A) tags beiderseits der A 59 und einem Spitzenwert von bis zu 75 dB(A) tags an der Städtischen Kindertageseinrichtung Nummericher Platz. Ebenfalls werden für die Wohngebäude Honigstraße 24 b bis 24 d, Stickerskamp 2 bis 6, Haxtergrund 1 bis 3 und Haxtergrund 20, 21 und 20 a Beurteilungspegel von über 60 dB(A) nachts prognostiziert. Im Kapitel 6.1 des Erläuterungsberichtes, wie auch in Kap. 5 der Unterlage 17.3 werden verschiedene organisatorische und technische Maßnahmen benannt, die zur Minderung der Belastungen durch Baulärm beitragen sollen.

Grundsätzlich erscheinen aus Sicht der Umweltplanung der Stadt Duisburg Lärmeinwirkungen im Bereich der Gesundheitsgefährdung nicht hinnehmbar und sollten mit wirksamen Maßnahmenkonzepten verhindert werden. Das vorliegende Maßnahmenkonzept leistet dies nicht.

Das Maßnahmenkonzept zum Baulärm sollte vor diesem Hintergrund um folgende Maßnahme erweitert werden und verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss einfließen:

Den betroffenen Anwohnern ist seitens der Vorhabenträgerin ein angemessener Ersatzschlafraum anzubieten, soweit die Immissionsrichtwerte gem. Nr. 3.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – nicht eingehalten werden können. Soweit Anwohner glaubhaft machen, das Angebot auf Ersatzwohnraum nicht in Anspruch nehmen zu können, steht ihnen eine angemessene Entschädigung zu.

II.3.1.3 Klimatische Belange

Angrenzend an die Autobahntrasse weist die Klimaanalyse der Stadt Duisburg vorrangig Stadt- und Parkklimate, in kürzeren Abschnitten auch Innenstadtklimate aus. Allgemein bestehen entlang der A 59 somit Lasträume, die durch einen eingeschränkten Austausch, thermische Probleme, ein belastendes Bioklima sowie Luftschadstoffbelastungen gekennzeichnet sind. Die Trasse der Autobahn ist als bandartige Struktur mit hohen Luftschadstoffbelastungen gekennzeichnet.

Die Quartiere Meiderich weisen gem. Klimaanalyse Duisburg eine flächenhaft starke Wärmebelastung auf, die lediglich durch einzelne innerstädtische Grünanteile durchbrochen wird. Die Quartiere Marxloh/Hamborn erscheinen deutlich weniger belastet und weisen insbesondere beiderseits entlang der Autobahn lediglich eine mäßige bis starke Wärmebelastung auf.

Der Luftaustausch ist in beiden Quartieren eingeschränkt. Die Autobahn selbst dient jedoch als bandartige Struktur der (Kalt-)Luftleitung. Eine Kaltluftproduktion findet in beiden Quartieren lediglich innerhalb kleinerer Grünflächen statt, und dient v. a. dem lokalen, punktuellen Ausgleich.

Die Planungsempfehlungen der Klimaanalyse beziehen sich auf die Notwendigkeit zur Schadstoffreduktion, besonders aus verkehrlichen Quellen, den Erhalt von Belüftungsschneisen die Begrünung von Straßenräumen, einen Erhalt und Ausbau von Grün- und Freiflächen sowie einer Begrenzung der Versiegelung und Entsiegelung von Flächen.

Die vorliegende Planung steht diesen Planungsempfehlungen teilweise entgegen. Es wird um Prüfung gebeten, inwieweit durch konzeptionelle Anpassung der Planung den o. g. Planungsempfehlungen gefolgt werden kann. Insbesondere bietet ein Ausbau in abgedeckter Troglage im Ausbauabschnitt Hamborn und eine Tunnelbauweise im südlichen Abschnitt Meiderich über die Erhöhung des Grünanteils ein deutliches Verbesserungspotenzial.

II.3.1.4 Umweltgerechtigkeit

Im Rahmen eigener Auswertungen zur Umweltgerechtigkeit des Fachbereiches Umweltplanung der Stadt Duisburg konnte nachgewiesen werden, dass die vom Ausbau der A 59 betroffenen Wohnquartiere Meiderich, Hamborn/Marxloh im stadtweiten Vergleich eine schlechtere Umweltsituation aufweisen als die meisten anderen Duisburger Quartiere. In den benannten Quartieren liegen integrierte Mehrfachbelastungen aus Lärmeinwirkungen, Luftschadstoff- und Hitzebelastungen, einer mangelnden Grün- ausstattung oder einer schlechten Erreichbarkeit von Grünflächen vor. Insbesondere weisen die Wohnquartiere 3061, 3062 und 3051 (Meiderich) und 2052 (Hamborn) eine vergleichsweise sehr hohe Lärmbelastung ($> 65/55$ dB(A) tags/nachts) auf. Ebenso sind die Wohnquartiere 3051, 3061 und 3063 (Meiderich) sowie das Quartier 2052 (Hamborn) durch vergleichsweise sehr hohe NO_2 -Belastungen ($> 30 \mu\text{g}/\text{m}^3$) entlang der Hauptverkehrsachsen gekennzeichnet. Im Hinblick auf die thermischen Belastungen weisen vor allem alle Wohnquartiere in Meiderich eine flächenhaft starke Wärmebelastung (Innenstadt- und Stadtklimatope) auf. In Bezug auf die Erreichbarkeit vorhandener Grün- und Freiräume, des privaten Grüns und des Grünvolumens ist insbesondere für die östlich der Autobahn gelegenen Quartiere 3061, 3063 (Meiderich) und 2052 (Hamborn) ein hohes Defizit in der Grünversorgung auszumachen. Darüber hinaus sind punktuelle Teilbereiche entlang der Ausbautrasse aufgrund ihrer Nutzungs- und Sozialstrukturen der höchsten Anfälligkeitsklasse gegenüber Hitzebelastungen zuzuordnen (Bereiche Am Stadtpark, Siegfriedstraße/Hogenweg, Heisingstraße, Nornbericher Platz, Reichenberger Straße und Liebrechtstraße). Signifikant ist zudem, dass ausnahmslos alle Quartiere entlang des Ausbauabschnitts eine Mindestsicherungsquote oberhalb des stadtweiten Durchschnitts von 16,2 % aufweisen.

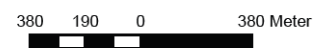
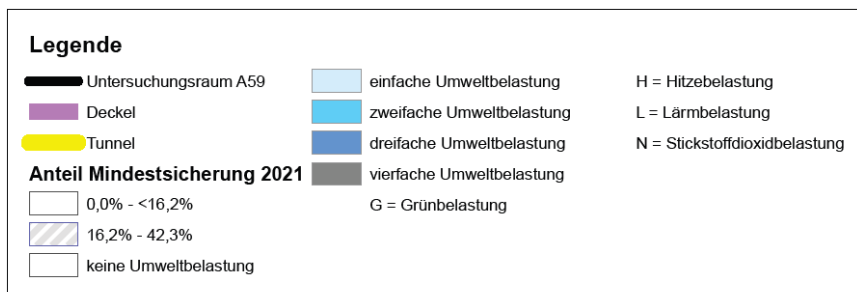
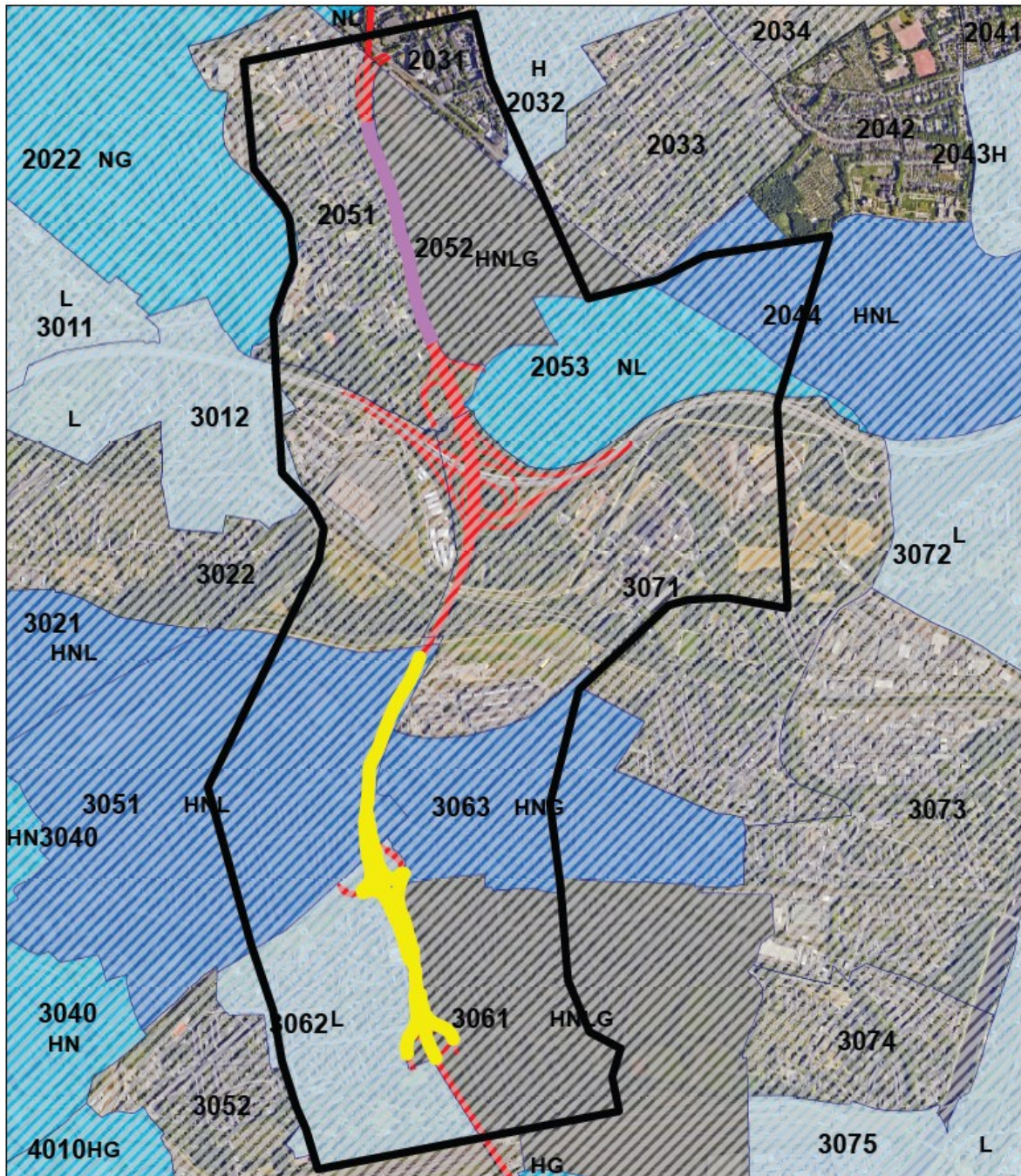


Abbildung: Situation der Umweltgerechtigkeit in Duisburg entlang der A59

Quelle: eigene Darstellung

Die Auswertungen liefern dabei ausschließlich einen stadtweiten Vergleich und lassen keine direkte Rückführung dieser Belastungen/Umweltdefizite auf die A 59 zu. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass die Trasse der Autobahn zu einem erheblichen Anteil an diesen Belastungen beiträgt.

II.3.2 31-2 Strategische Grünplanung

Das Umweltamt ist Eigentümerdienststelle folgender betroffener Flurstücke:

Laufende Nr.	Schlüssel	Gemarkung	Flur	Flurstück
1	G0014	Hamborn	212	223
2	G0016	Hamborn	212	226
3	G0022	Hamborn	212	421
4	G0024	Hamborn	212	422
5	G0025	Hamborn	212	225
6	G0026	Hamborn	212	342
7	G0032	Hamborn	212	339
8	G0040	Hamborn	212	335
9	G0057	Hamborn	212	414
10	G0148	Hamborn	216	187
11	G0173	Hamborn	216	193
12	G0177	Hamborn	216	221
13	G0184	Hamborn	216	191

14	G0196	Hamborn	216	217
15	G0212	Hamborn	217	321
16	G0227	Hamborn	217	267
17	G0245	Hamborn	216	228
18	G0252	Hamborn	217	265
19	G0264	Hamborn	217	243
20	G0265	Hamborn	217	244
21	G0288	Hamborn	225	411
22	G0291	Hamborn	225	413
23	G0292	Hamborn	225	410
24	G0293	Hamborn	225	405
25	G0483	Meiderich	17	293
26	G0497	Meiderich	17	291
27	G0518	Meiderich	12	444
28	G0538	Meiderich	13	518
29	G0591	Meiderich	13	664
30	G0739	Meiderich	95	145
31	G0744	Meiderich	95	161
32	G0752	Meiderich	95	157
33	G0764	Meiderich	95	155

34	G0770	Meiderich	95	158
35	G0771	Meiderich	91	296
36	G0872	Meiderich	120	101
37	G0881	Meiderich	120	99
38	G0886	Meiderich	120	106
39	G0888	Meiderich	120	103
40	G0889	Meiderich	120	107
41	G0890	Meiderich	120	41
42	G0891	Ruhrort	49	41
43	G0892	Ruhrort	49	43
44	G0893	Meiderich	120	83
45	G0900	Ruhrort	49	45
46	G0904	Ruhrort	49	39
47	G0913	Duisburg	25	41
48	G0915	Duisburg	24	72
49	G0916	Duisburg	25	40
50	G0919	Duisburg	24	4
51	G0922	Duisburg	24	5
52	G0923	Duisburg	25	45
53	G0925	Duisburg	24	6

54	G0926	Duisburg	24	47
55	G0928	Duisburg	26	75
56	G0931	Duisburg	26	44
57	G0934	Duisburg	24	40
58	G0936	Duisburg	24	36
59	G0943	Duisburg	24	62
60	G0945	Duisburg	26	77
61	G1030	Hamborn	255	1
62	G1031	Hamborn	255	23
63	G1043	Hamborn	225	414
64	G1044	Hamborn	225	416
65	G1045	Hamborn	225	417
66	G1046	Hamborn	225	420
67	G1047	Hamborn	225	419
68	G1048	Hamborn	225	421
69	G1052	Hamborn	225	427
70	G1053	Hamborn	225	330
71	G1054	Hamborn	225	329
72	G1055	Hamborn	225	332
73	G1057	Hamborn	225	334

74	G1061	Hamborn	225	326
75	G1070	Hamborn	225	315
76	G1080	Hamborn	224	221
77	G1081	Hamborn	224	219
78	G1086	Hamborn	224	213
79	G1088	Hamborn	223	207
80	G1092	Hamborn	223	208
81	G1095	Hamborn	223	202
82	G1097	Hamborn	223	204
83	G1098	Hamborn	223	196
84	G1139	Duisburg	24	61
85	G1140	Duisburg	26	48
86	G1142	Duisburg	26	71
87	G1143	Duisburg	26	37
88	G1150	Rheinhausen	10	807
89	G1151	Rheinhausen	10	805
90	G1153	Rheinhausen	10	902
91	G1155	Rheinhausen	10	119
92	G1157	Rheinhausen	10	335
93	G1158	Rheinhausen	10	337

94	G1159	Rheinhausen	10	336
95	G1161	Rheinhausen	10	804
96	G1162	Rheinhausen	10	255
97	G1163	Rheinhausen	10	802
98	G1164	Rheinhausen	10	801
99	G1165	Rheinhausen	10	803
100	G1166	Rheinhausen	10	408
101	G1167	Rheinhausen	10	410

Der Beschluss der Vorlage DS22-0452 strebt einen Tunnelausbau der A 59 an, daher wird die Abgabe/Inanspruchnahme der Flurstücke für den geplanten Ausbau der A 59 abgelehnt.

II.3.3 31-21 Grün- und Freiraumentwicklung, Kleingartenwesen

Grünanlagen dienen den Duisburger Einwohner*innen nicht nur als Erholungsraum, sondern haben einen positiven Einfluss auf das Klima, die Luftqualität und bieten Retentionsraum. Die Eingriffe in den Botanischen Garten Hamborn, den Landschaftspark Duisburg Nord und den Stadtpark Meiderich sowie die Grünanlage an der Theresenstr. verringern den Erholungs- und Freizeitraum der Einwohner*innen in Duisburg, aber insbesondere für die unmittelbar betroffenen Anwohner erheblich. Zudem wird der klimarelevante Grünanteil in den jeweiligen Quartieren stark gemindert und gleichzeitig der Verkehrsraum und der Versiegelungsgrad erhöht. Dies führt zu einer negativen Veränderung des Mikroklimas in diesen Bereichen. Ein Ausgleich im nahen Umfeld kann auf Grund fehlender Flächenverfügbarkeit nicht erfolgen. Der Grünanteil in den bereits stark verdichteten Stadtteilen wird nachhaltig auch für künftige Generationen verringert und kann durch Straßenbegleitgrün nicht ausgeglichen werden. Im Grün- und Freiraumkonzept sowie Teilräumlichen Strategiekonzept der Stadt Duisburg sind Maßnahmen zur Grünraumvernetzung vorgesehen, um das Grünvolumen zu erhöhen,

den Wohn- und Freizeitwert im Rahmen der Umweltgerechtigkeit in benachteiligten Stadtteilen zu steigern sowie die Biodiversität zu erhöhen. Die Verbreiterung der A59 bedeutet eine weitere und nicht ausgleichende Verschlechterung des aktuellen Status Quo und einen Rückschritt bei den Bemühungen Duisburg nachhaltig zu entwickeln und den Folgen des Klimawandels zu begegnen.

Neben den bereits genannten Park- und Grünanlagen sind von dem geplanten Ausbau eine Vielzahl an Kleingärtnern betroffen. Der Bedarf an Kleingartenparzellen ist in Duisburg mit steigender Tendenz vorhanden. Die Duisburger Kleingartenflächen sind wichtige Grün- und Freiraumelemente, sowohl für die Erholungsnutzung Duisburger Einwohner*innen als auch notwendige ökologische Bausteine des Duisburger Biotopverbundes. Durch diese Maßnahme entfallen Kleingartenparzellen, die im Umfeld nicht ausgeglichen werden können.

Aus den genannten Gründen wird die Maßnahme in der vorgelegten Variante seitens des Sachgebietes Grün- und Freiraumentwicklung und Kleingartenwesen abgelehnt.

II.3.4 31-22 Untere Naturschutzbehörde, Artenschutz

Die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) zum Ausbau der A 59 gliedert sich in die Aspekte „Variantenvergleich“, „Artenschutz“ und „Eingriffe in Landschaft und Biotop“. Schließlich wird die Meinung des Naturschutzbeirates bei der UNB der Stadt Duisburg aus der Sitzung vom 21.08.2023 wiedergegeben.

II.3.4.1 Variantenvergleich

Aus Sicht der UNB ist beim Vergleich der unterschiedlichen Umsetzungsoptionen für den Abschnitt nördlich der Berliner Brücke nicht nachvollziehbar, dass naturschutzfachliche Aspekte keine Berücksichtigung finden. Insbesondere aus Sicht des Arten- und Landschaftsschutzes ist eine Troglösung als erheblich nachteiliger gegenüber eine Tunnellösung anzusehen. Bereits jetzt besteht durch die A 59 im Stadtgebiet eine deutliche Zäsur, die sich negativ auf Wanderkorridore von Arten und den Biotopverbund im Allgemeinen auswirkt. Durch die Verbreiterung und sich (bei der Troglösung) damit deutlich verschärfenden Trennwirkung der A 59 (z. B. durch den Wegfall der Wittfeldbrücke im Bereich des Landschaftsparks Duisburg-Nord als starkes verbindendes Element) werden bestimmte Arten, etwa aus der Gruppe der Fledermäuse, in ihren

Transfer- und Wanderbewegungen erheblich gestört und das ohnehin dünne Netz des Biotopverbundes im nördlichen Duisburg weiter geschwächt. Daher lehnt die Untere Naturschutzbehörde die Verbreiterung der A 59 in der Trogvariante ab.

II.3.4.2 Artenschutz

Aus Sicht des Artenschutzes sind durch den Vorhabenträger die nachfolgend angeführten Aspekte zu beachten, bzw. durch eine Änderung der Planung Auswirkungen auf Arten zu minimieren:

- Das Vorkommen der Kreuzkröte auf dem Schachtgelände 4/8 wurde nicht berücksichtigt. Hier befinden sich (künstliche) Laichgewässer und Landhabitate, die für diverse Verfahren in der Vergangenheit als CEF-Maßnahmen Verwendung fanden. Diese liegen in etwa in der Entfernung wie das erwähnte Vorkommen im Bereich des Skaterparks. Eine direkte Betroffenheit kann zwar mit Sicherheit ausgeschlossen werden, jedoch ist – wie beim Skaterpark – ein Einwandern von Tieren in das Baufeld möglich. Daher sollte das Vorkommen berücksichtigt und entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung eingeplant werden.
- Der Umgang mit der Mauereidechse bedarf der weiteren Betrachtung; zwar wird aus fachlicher Sicht zunächst seitens der UNB zugestimmt, dass es sich um eine allochthone Art im Untersuchungsgebiet (UG) handelt und somit lediglich die vorgeschlagenen Maßnahmen aus Sicht des § 39 BNatSchG (allg. Artenschutz) und des TierSchG notwendig sind. Aus artenschutzrechtlicher Sicht ist dieser Ansatz jedoch nicht haltbar, denn das EU-Artenschutzrecht macht im Hinblick auf FFH-Anhang IV-Arten keinen Unterschied zwischen autoch- und allochthonen Vorkommen bzw. wird eine solche Unterscheidung in der Umsetzung der FFH-Richtlinie in die nationale Schutzgebung nicht thematisiert. Demzufolge wäre die Mauereidechse als besonders/streng geschützte Art zu behandeln und § 44 BNatSchG in Anschlag zu bringen. Diese Sichtweise deckt sich mit der Ansicht der Höheren Naturschutzbehörde (HNB), und wirkt sich in anderen Verfahren in Duisburg dahingehend aus, dass beispielsweise – entgegen der Ansicht der UNB – Ersatzhabitate für die Art geschaffen werden müssen. Die UNB kann aufgrund der aktuellen Sichtweise der HNB nicht von dieser

Praxis abweichen, da dies eine Ungleichbehandlung von Vorhabenträgern bedeuten würde. Insofern ergeben sich zwei Optionen im Hinblick auf den Umgang mit dieser Art:

1. Die HNB stimmt in dem vorliegenden Verfahren einer anderen Vorgehensweise als in anderen Verfahren in Duisburg zu, nämlich der Berücksichtigung der Mauereidechse als nicht-besonders geschützte Art, oder aber
2. die Berücksichtigung als besonders geschützte Art. In diesem Falls wären für den Verlust von Habitatflächen (in der Größe von 2 ha, temporär bzw. dauerhaft) Ersatzhabitate zu schaffen.

Nach Ansicht der UNB hat der Vorhabenträger diese Frage mit der HNB zu klären.

- Für den Mäusebussard wird festgestellt, dass der Verlust eines Horstbaumes im Zuge der Umsetzung der Planung möglich bis sehr wahrscheinlich ist. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Mäusebussard in den ausreichenden umliegenden Gehölzbeständen einen neuen Brutplatz suchen wird. Die UNB ist damit nicht einverstanden, sondern bittet um Aufnahme folgender CEF-Maßnahme: Installation von mind. 2 künstlichen Nisthilfen in geeigneten Gehölzbeständen im Umfeld des verloren gehenden Horstbaumes.
- Bei der Breitflügelfledermaus wird festgestellt, dass bereits jetzt die A 59 eine zerschneidende Wirkung hat und dementsprechend künftig eine Hemmung von Querungsflügen nicht zu erwarten ist. Da die Art im UG nachgewiesen wurde, wäre die Annahme, dass bereits jetzt keine Querungen stattfinden und damit nicht erst durch die Verbreiterung der A 59 eine Barriere entsteht, zu prüfen. Weiterhin wäre es bei dieser Art, wie aber grundsätzlich bei allen Fledermausarten, mehr als wünschenswert, wenn die Barrierewirkung im Zuge des Ausbaus minimiert werden würde. Entweder durch funktionierende Querungshilfen in Form von ausreichend breiten Fauna- brücken (s. u.) oder aber optimalerweise durch eine Tunnelvariante.
- Für die baumbewohnenden Fledermausarten Gr./Kl. Abendsegler, Gr./Kl. Bartfledermaus, Mückenfledermaus und Rauhautfledermaus werden als Ersatz für verloren gehende Quartiere Ersatzquartiere vorgeschlagen; die Erfahrungen

zeigen, dass sich Baumquartiere nur sehr schlecht bis überhaupt nicht durch künstliche Quartiere (Kästen) ersetzen lassen. Daher sollten andere Maßnahmen, wie das Schaffen oder Fördern von Altbäumen mit Höhlungen oder die Installation spezieller, naturnaher „Fledermauskästen“ eingeplant werden.

- Sofern Wochenstuben- oder Winterquartiere von Fledermäusen durch Maßnahmen betroffen sein werden, wird angegeben, dass die Ersatzquartiere mindestens ein Jahr vor dem Verlust des bisherigen Quartiers bereitgestellt werden. Das ist so weit adäquat, allerdings muss im Sinne einer CEF-Maßnahme auch deren Funktionalität nachgewiesen sein.
- Die Wittfeldbrücke stellt mit ihrer Breite von 55 m, im Verbund mit den Habitaten des Landschaftsparks DU-Nord, einen wichtigen Lebensraum (u. a. für Mauereidechsen) dar; darüber hinaus ist sie aufgrund ihrer Breite ein wertvolles Element für die Mobilität von Arten (z. B. in Form von Transferflügen bei Fledermäusen) und mindert, zumindest punktuell, die bereits jetzt bestehende Barrierewirkung der A 59. Der Entfall dieser Querung kann durch die geplante Faunabrücke von 16,5 m nicht aufgefangen werden, da auf dieser geringen Breite nicht alle Anforderungen an die betroffenen Arten erfüllt werden können. So bedarf es zum einen dem Vorhandensein von Gehölzen als Leitstruktur bei der Autobahn-Querung für Fledermäuse; zum anderen wird für die Mauereidechse jedoch eine offene Habitatstruktur ohne Beschattung (durch Gehölze) vorausgesetzt. Für weitere Wildtiere, die die Wittfeldbrücke sicherlich als Querung der A 59 nutzen (die jedoch nicht im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag untersucht wurden, z. B. ubiquitäre Arten wie der Fuchs) wird auch künftig eine „Faunabrücke“ mit ähnlichen Qualitäten und vor allem Ausmaßen notwendig sein. So gibt der BUND Deutschland an, dass eine funktionale „Grünbrücke“ eine Breite von mindestens 50 m aufweisen muss. Die UNB sieht in der Planung der Faunabrücke deutlichen Nachbesserungsbedarf – oder aber die Umplanung in einen Tunnelausbau, da dadurch die beschriebene Barrierewirkung vermieden wäre.

II.3.4.3 Eingriffe in Landschaft und Biotope

Aus Sicht des Landschaftsschutzes gehen aus der Prüfung des LBP folgende Anmerkungen hervor:

- Bei der Bilanzierung der Eingriffe in geschützte Biotop/geschützte Landschaftsbestandteile (S. 172 des LBP) wird dargelegt, dass lediglich 3 lfd. Meter an Alleen betroffen sind. Dabei wird an anderer Stelle (S. 230 des LBP) einmal von „ca. 10 m²“ und weiter von einem „Eingriff in ca. 250 lfm“ an Alleen gesprochen.
- Die Maßnahme V2 (Faunabrücke) erscheint aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Breite und der unterschiedlichen Ansprüche aus Sicht des Artenschutzes an die Qualitäten dieser Brücke als ungeeignet zur Kompensation.
- Grundsätzlich wird die Ersatzmaßnahme E1 als kritisch angesehen, da das Belassen von Altbäumen (als „Biotopbäume“) im Grunde „selbstverständlich“ sein sollte, da diese Habitate u. U. besonders geschützte Arten aufweisen und daher „per se“ geschützt sind. Die Anrechnung von Kompensationspunkten für eine rechtlich vorgeschriebene Maßnahme, sollte prinzipiell nicht möglich sein.
- Der Ausgleich in Form einer Ersatzmaßnahme in Mülheim an der Ruhr ist aus Sicht der UNB fachlich sinnvoll, da hier ein funktionaler Ausgleich stattfindet. Die strikte Einhaltung des Naturraumes wird in diesem Fall als nachrangig erachtet.
- Bei der Besonderheit, dass erneut in umgesetzte Kompensationsflächen eingegriffen werden soll, ist als Verlust-Wert eine Verdopplung der Punkte in der Bilanzierung anzusetzen.
- Das Ausklammern von Biotoptypen mit einem geringeren Wert als 5 ÖWE ist aus Sicht der UNB fachlich nicht nachvollziehbar. Zumindest Gehölzbestände sind noch in die Bilanz aufzunehmen.
- Im Hinblick auf die Ausgleichsbilanzierung bestünde bei einer Tunnellösung die Möglichkeit des ortsnahen Ausgleichs, indem Gehölzstrukturen auf dem Deckel des Tunnels geschaffen werden können.

II.3.4.4 Sitzung des Naturschutzbeirats bei der UNB der Stadt Duisburg am 21.08.2023

Der Naturschutzbeirat bei der UNB der Stadt Duisburg hat in seiner Sitzung am 21.08.2023 wie folgt zum Ausbau der A 59 Stellung genommen:

Der Ausbau der A 59 ist mit erheblichen Eingriffen in Schutzgebiete und den Landschaftspark Nord verbunden. Die Zäsur zwischen den Stadtteilen und den Lebensräumen wird verstärkt.

Der Eingriff in Duisburger Kompensationsflächen, geschützte Alleen, Biotop und FFH-Lebensraumtypen ist zwingend in Duisburg zu kompensieren. Der Beirat lehnt eine Waldkompensation in Mülheim/Ruhr (Ersatzmaßnahme E1 bis E7) grundsätzlich ab. Insbesondere die Ersatzmaßnahme E1, d. h. Nicht-Zerstörung von Biotopen, kann kein Ersatz für den Eingriff durch den Ausbau der A 59 sein. Im Duisburger Biotopverbundkonzept gibt es zahlreiche geeignete Entwicklungsmaßnahmen auf öffentlichen Grundstücken, so dass die Notwendigkeit einer Kompensation außerhalb Duisburgs jeder Grundlage entbehrt.

Die geplante Faunabrücke (15 m) ist kein adäquater Ersatz für die heutige Verbundbrücke Wittfeld (55 m). Es muss eine deutliche Verbreiterung der Faunabrücke erfolgen. Der Beirat unterstützt die Artenschutzforderungen der UNB.

Die Tunnellösung wäre weniger problematisch in Bezug auf die Wanderwege von Tieren (Verschlechterung des Verbundes durch kleine Faunabrücke) und das damit verbundene Tötungsrisiko. Darüber hinaus würde der Eingriff in das Landschaftsbild deutlich minimiert.

II.3.5 31-23 Landschafts- und Waldentwicklung

Eine Betroffenheit kommunaler Wald- oder Landschaftsflächen ist nicht gegeben.

II.3.6 63-11 Untere Wasserbehörde

Aufgrund der zu erwartenden Belastung der Straßenflächen ist aus Sicht der Unteren Wasserbehörde ein Anschluss an die Kläranlage vorzuziehen, da die Niederschlagswasserbehandlungsanlagen, mit Ausnahme der Retentionsbodenfilter, nicht die erforderlichen Wirkungsgrade erzielen können.

II.3.6.1 Richtlinie für die Entwässerung von Straßen (REwS 2021)

Gemäß der REwS (2021) werden die zu entwässernden Flächen nach der DTV-Zahl in drei Kategorien mit unterschiedlichen AFS63 Abtragsfrachten eingeteilt. Die Flächen

der A59 sind aufgrund einer DTV von > 15.000 Kfz/24h und bis zu 123.000 Kfz/24 h deutlich der Kategorie III zuzuordnen. Dadurch ergibt sich eine AFS63-Abtragsfracht gemäß REwS von $550 \text{ kg}/(\text{ha} \cdot \text{a})$, die einen Wirkungsgrad von ca. 50 % der Behandlungsanlage erforderlich macht. Hierbei sei noch einmal die Stärke der Belastung zu betonen, sodass der Wirkungsgrad der Behandlungsanlage nach REwS im absoluten Minimum 50 % betragen und tendenziell höher sein sollte, da aufgrund des enorm hohen Straßenverkehrs (inkl. Schwerlastverkehr) mit einem wesentlich größeren Stoffabtrag zu rechnen ist und die Mindestanforderungen hier mit Sicherheit eingehalten werden müssen.

II.3.6.2 DWA-A 102-2

Gemäß der DWA-A 102-2 beträgt der flächenspezifische Stoffabtrag in Kategorie III (DTV ab 15.000 KFZ/24 h) $760 \text{ kg}/(\text{ha} \cdot \text{a})$ und ist im Vergleich zur REwS bereits deutlich höher angesetzt. Der zusätzliche Wirkungsgrad beträgt bei Kategorie III $\eta = 63 \%$. Aufgrund der höheren erforderlichen Wirkungsgrade der DWA-A 102-2, die sich aus den hohen Stoffabtrag ergeben, ist für stark belastete Flächen ein Anschluss an die Kläranlage oder die Behandlung mittels Filtration notwendig. Hier haben Untersuchungen in der Praxis in den letzten Jahren ergeben, dass die Wirksamkeit der Anlagen in situ deutlich vermindert sind, gegenüber den theoretisch ermittelten Werten. Weitere Untersuchungen in der Praxis zeigten, dass die in der DWA-A 102-2 angenommenen flächenspezifischen Stoffabträge realistisch sind und vor allem in Kreuzungs- und Kurvenbereichen bzw. Auf- und Abfahren mit einem erhöhten Schadstoffaufkommen zu rechnen ist.

II.3.6.3 Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren „Trennerlass“ (zeitnahe Veröffentlichung):

In Kürze werden sich weitergehende Anforderungen aus dem „neuen“ Trennerlass in NRW ergeben. Im eigenen Interesse sollte die Autobahn GmbH sich hierüber informieren und die Anforderungen berücksichtigen, da gegebenenfalls die Anlagen mit nachgeschalteter Einleitung in Oberflächengewässer nachgerüstet werden müssten.

Die A59 wird in acht Entwässerungsabschnitte unterteilt, die im Folgenden betrachtet werden:

II.3.6.3.1 Abschnitt 1 (km 0+117 – 1+700 A 59)

- RBF 01 + Regenrückhaltelamelle Drosselung bis zu 2-jährigen Regenereignis
→ Einleitung mittels Druckleitung in Alte Emscher, Starkregenereignisse entwässern über Notüberlauf im RBF 01 in Richtung Freifläche südöstlich, Einleitungsmenge: 190,1 l/s
- Wirkungsgrad gemäß REwS: $\eta_{\text{RBF}} = 95 \%$ → mit erforderlichem Nachweis ausreichend
- Ausfahrtsrampe → städtisches Kanalnetz
- Zur Havariievorsorge ist ein Havarieschieber und Leichtstoffabscheider zu installieren

II.3.6.3.2 Abschnitt 2 (km 0+820 – 2+360 A 42)

- RBF 02 + Regenrückhaltelamelle Drosselung bis zu 2-jährigen Regenereignis
→ NW aus Abschnitt 2 und 3, → Einleitung mittels Druckleitung in Alte Emscher bei Bau-km 2+480, Starkregenereignisse entwässern über Notüberlauf im RBF 02 in Alte Emscher, Einleitungsmenge: 135,5 l/s
- Wirkungsgrad gemäß REwS: $\eta_{\text{RBF}} = 95 \%$ → mit erforderlichem Nachweis ausreichend
- Zur Havariievorsorge ist ein Havarieschieber und Leichtstoffabscheider zu installieren

II.3.6.3.3 Abschnitt 3 (km 2+360 – 3+040 A 42)

- s. Abschnitt 2

II.3.6.3.4 Abschnitt 4 (km 1+700 – 2+470 A 59)

- RBF 03 + Regenrückhaltelamelle Drosselung bis zu 2-jährigen Regenereignis
→ Einleitung mittels Druckleitung in Alte Emscher westlich der A 59, Starkregenereignisse entwässern über Notüberlauf im RBF 03 in Richtung des westlichen Parkplatzes, Einleitungsmenge: 190,1 l/s
- Wirkungsgrad gemäß REwS: $\eta_{\text{RBF}} = 95 \%$ → mit erforderlichem Nachweis ausreichend

- Zur Havarievorsorge ist ein Havarieschieber und Leichtstoffabscheider zu installieren

II.3.6.3.5 Abschnitt 5 (km 2+470 – 3+510 A 59)

- RBF 04 + Regenrückhaltelamelle Drosselung bis zu 2-jährigen Regenereignis → Einleitung mittels Freispiegelleitung in Alte Emscher, Starkregenereignisse entwässern über Notüberlauf im RBF 03 in Richtung der Alten Emscher nördlich, Einleitungsmenge: 49,9 l/s
- Wirkungsgrad gem. REwS: $\eta_{\text{RBF}} = 95 \%$ → mit erforderlichem Nachweis ausreichend
- Hamborner Str. weiterhin an städtisches Kanalnetz angeschlossen
- Zur Havarievorsorge ist ein Havarieschieber und Leichtstoffabscheider zu installieren

Insgesamt sollen in die Alte Emscher Drosselwassermengen von 565,6 l/s zusätzlich eingeleitet werden. Der Gewässerverträglichkeitsnachweis in Form der Emissions- und Immissionsbetrachtung wurde nicht vorgelegt und ist nachzureichen.

Die Überflutungsnachweise bzw. Notwasserwege sind darzulegen.

II.3.6.3.6 Abschnitt 6 (km 3+510 – 4+788 A 59)

- RKB/RRB 01 „Ruhort“ Freispiegelleitungen → 1. Stufe RKB in Einkammerbauweise mit Dauerstau, 2. Stufe RRB, danach Einleitung über Hebewerk und Druckrohrleitungen in Hafenbecken C (Mess- und Regelungssteuerung bei Frostgefahr), RRB hat keine Notentlastung (Bemessungsgrundlage 100-jähriges Ereignis), Einleitungsmenge: 7,25 l/s
- Beckenparameter RKB: $q_A = 9 \text{ m/h}$, $Q_{\text{krit}} = Q_{\text{RKB}} = 80,3 \text{ l/s}$, $A_u = 5,35 \text{ ha}$
- Es erfolgt keine Vollstrombehandlung (Beckenüberlaufleitung DN1000)!
- Wirkungsgrad gemäß REwS: $\eta_{\text{RKB}} = 30 \%$ → nicht ausreichend
- Zur Havarievorsorge ist ein Havarieschieber und Leichtstoffabscheider zu installieren

II.3.6.3.7 Abschnitt 7 (km 4+788 – 5+215 A 59)

- Brückenentwässerung zum RKB 01 „Hafenbecken C“ → Einleitung in Hafenbecken C, Einleitungsmenge: 7,25 l/s
- Beckenparameter: $q_A = 9 \text{ m/h}$, $Q_{\text{krit}} = 28,5 \text{ l/s}$, $A_u = 1,90 \text{ ha}$, $r_{\text{krit}} = 15 \text{ l/(s*ha)}$
- Wirkungsgrad gem. REwS: $\eta_{\text{RKB}} = 30 \%$ → nicht ausreichend
- Zur Havarievorsorge ist ein Havarieschieber und Leichtstoffabscheider zu installieren

II.3.6.3.8 Abschnitt 8 (km 5+215 – 6+800 A 59; 0+063 – 1+856 A 40)

- Bestehendes RKB „Holzhafen I“ und Erweiterung um RKB 02 „Holzhafen II“ → Einleitung in Holzhafen, Einleitungsmenge: 287,8 l/s
- RKB „Holzhafen I“ (Bestand) soll genauso bestehen bleiben
- RKB „Holzhafen II“ (Neuplanung) $q_A = 9 \text{ m/h}$, $Q_{\text{krit}} = 127,4 \text{ l/s}$, $A_u = 8,49 \text{ ha}$
- Wirkungsgrad gem. REwS: $\eta_{\text{RKB}} = 30 \%$ → nicht ausreichend
- Zur Havarievorsorge ist ein Havarieschieber und Leichtstoffabscheider zu installieren
- Wasserstandshaltung bei Hochwasser – Abstimmung der Wassermengen sollten mit der WBD AöR stattfinden

Im Hinblick auf das Verschlechterungsverbot gemäß EU-WRRL und aufgrund der enormen Belastung bzw. der zu erwartenden sehr großen AFS63-Abtragsfrachten, der gelösten Stoffe (Schwermetalle, Herbizide) und der Dichteschichtungen aufgrund des Einsatzes von Tausalzen in dauergestauten Regenklärbecken, muss ein Nachweis mit den entsprechenden erforderlichen und vorhandenen Wirkungsgraden der Anlagen gemäß aktueller REwS (2021) vorgelegt werden. Die Behandlungsanlagen sollten über die geringen Mindestanforderungen der REwS deutlich hinaus gehen, da die REwS nicht zwischen Autobahnen und außerörtlichen Landstraßen unterscheidet, wobei von Autobahnen ein deutlich größerer Stoffabtrag zu erwarten ist. Vor und hinter den Behandlungsanlagen ist ein Probenahmeschacht zu installieren. Die Wirksamkeit der Anlagen sollte halbjährlich durch Probenahmen und entsprechende Untersuchungen (AFS63, gelöste Stoffe) überprüft werden.

Bei den geplanten und vorhandenen Regenklärbecken in den Abschnitten 6 bis 8 ist keine ausreichende Behandlung der stark belasteten Niederschlagsabflüsse gegeben. Neben dem nicht ausreichenden Wirkungsgrad sind negative Auswirkungen durch Remobilisierungsprozesse in dauergestauten Becken, Chlorid und Herbiziden zu erwarten. Aus den genannten Gründen wird hier der Anschluss an die Kläranlage gefordert. Die Bestandssituation im Gewässer Holzhafen ist, wie in den Antragsunterlagen dargestellt, bereits als schlecht einzustufen. Die Reinigungsleistung des Bestandsbeckens RKB „Holzhafen I“ und der geplanten Anlagen RKB „Holzhafen II“ ist nicht ausreichend und muss daher optimiert werden.

Für die geplanten Retentionsbodenfilter sind die entsprechenden Nachweise zur Bemessung und Ausführung (z. B. vorgeschaltete Vorstufe zum Rückhalt der Sand- und Kiesfraktion und Leichtstoffen, Behandlung im Vollstrom, Beschaffenheit des Filtermaterials (Anteil an CaCO₃) usw.) nach der aktuellen REwS zu führen, sodass von einem ausreichenden Wirkungsgrad, der den Mindestanforderungen entspricht, ausgegangen werden kann.

Auf Grund der nicht nachgewiesenen Gewässerverträglichkeit und einer nicht ausreichenden Bemessung der Regenklärbecken kann das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen/Benehmen mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde nicht erteilt werden.

Das Bauvorhaben befindet sich im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Ruhr.

Gemäß § 78 Abs. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 des Baugesetzbuches untersagt. Gemäß § 78 Abs. 4 WHG kann im Einzelfall eine Genehmigung erteilt werden, wenn alle aufgeführten Punkte des § 78 Abs. 5 WHG erfüllt werden.

Die Prüfung der vorgelegten Unterlagen zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit hat ergeben, dass eine Funktionsgleichheit, wie es in § 78 Abs. 5 Nr. 1a) WHG gefordert wird, nicht erfüllt wird. Weitere Prüfungen, wie die Auswirkungen auf die Nachbarschaft mit Hilfe eines Oberflächenmodells, sind bisher nicht erfolgt.

Da jedoch § 78 Abs. 5 Nr. 1a) WHG bereits nicht erfüllt wird, können die Nachweise, die für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zur Errichtung einer baulichen

Anlage im festgesetzten Überschwemmungsgebiet erforderlich sind, nicht erbracht werden. Eine wasserrechtliche Genehmigung für das o. g. Vorhaben kann somit nicht erteilt werden.

Gemäß § 84 Abs. 1 Landeswassergesetz (LWG) wird die wasserrechtliche Genehmigung für Vorhaben im Überschwemmungsgebiet in die Baugenehmigung einkonzentriert. Die zuständigen Behörden entscheiden über eine Genehmigungserteilung im Einvernehmen. Da eine wasserrechtliche Genehmigung aus den genannten Gründen nicht erteilt werden kann, kann eine Baugenehmigung bzw. die Planfeststellung folglich nicht erteilt werden.

II.3.7 63-12 Untere Bodenschutzbehörde

Im Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der A 59 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh sind aus bodenschutzrechtlicher Sicht, im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens, sowohl die Flächen, die im Kataster über Altlasten und Schädliche Bodenveränderungen aufgeführt sind, als auch nachgewiesene Grundwasserschadstofffahnen im Bereich und/oder Umfeld der Baumaßnahme zu berücksichtigen. Zudem sollte aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde der erhebliche Flächenverbrauch und die Beeinträchtigung von Böden/Bodenfunktionen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nochmals eingehend betrachtet werden. Dabei sollte der Eingriff in schützenswerte Böden möglichst vermieden oder minimiert werden. Nicht vermeidbare Eingriffe sind durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen auszugleichen.

Die Genehmigung des Vorhabens kann aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde erst erfolgen, wenn die nachfolgenden Punkte ausreichend berücksichtigt worden sind.

II.3.7.1 Altlasten und Altlastenverdachtsflächen

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befinden sich zahlreiche Grundstücke, die im Kataster über Altlasten und Schädliche Bodenveränderungen erfasst sind.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist der Umgang mit den betroffenen Flächen festzulegen. Hierfür sind im Regelfall Untergrunduntersuchungen zur Ermittlung der möglichen Wechselwirkungen zwischen Bauwerk und Altlast auf den betroffenen

Flächen durchzuführen. Die Untersuchungen sollten für jede einzelne durch das Bauvorhaben betroffene Altlast/Altlastenverdachtsfläche, sei es durch Eingriff, Überbauung oder zeitweise Nutzung während der Bauphase, durch einen Sachverständigen, der die fachliche Kompetenz im Sinne von § 18 BBodSchG und § 17 LBodSchG nachweisen kann, durchgeführt werden und im Vorfeld mit der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) abgestimmt werden. Die Bewertung der möglichen Auswirkungen durch die Baumaßnahme und ein Konzept für erforderliche Maßnahmen zur Sanierung bzw. zur Verhinderung von Schadstoffverlagerungen, sollten für jede Altlast/Altlastverdachtsfläche in einem gesonderten Dossier beschrieben werden. Im Erläuterungsbericht Kap. 8 wird diese Vorgehensweise bereits beschrieben und das weitere Vorgehen soll mit der UBB abgestimmt werden.

Bei Entsiegelungen, die bei dieser Baumaßnahme zu einem großen Teil alte Fahrbahndecken betreffen, die sich teilweise auch im Bereich von Altlasten befinden, ist zu prüfen, ob durch die Entsiegelung schädliche Bodenveränderungen entstehen können und wie einem Schadstoffaustrag durch Sickerwasser entgegengewirkt werden kann. Hierzu sollte ebenfalls eine Bewertung durch einen Gutachter erfolgen, der die fachliche Kompetenz im Sinne von § 18 BBodSchG und § 17 LBodSchG nachweisen kann.

Im Maßnahmenplan U9-2_B11-LBP-MP ist eine Ausgleichsmaßnahme A5 auf den Altlastenverdachtsflächen AS1010 und AA0425 dargestellt. Auch hier müsste eine gutachterliche Bewertung erfolgen, da sichergestellt sein muss, dass die Ausgleichsmaßnahme dauerhaft bestehen bleiben kann und keine Sanierungsnotwendigkeit entgegensteht.

Im Erläuterungsbericht in Kap. 8 werden die von der Baumaßnahme betroffenen Altlasten/Altlastenverdachtsflächen aufgezählt. Die Aufzählung muss um die Flächen AS1044, AS2970 und AS3325 ergänzt werden.

Die Bezeichnung der Fläche 05131A ist AA0513A und die Bezeichnung der Fläche 05131B ist AA0513B.

Den Bezeichnungen von Flächen im Kataster über Altlasten und Schädliche Bodenveränderungen werden bei Altablagerungen AA und bei Altstandorten AS vorangestellt.

Vor Beginn der Baumaßnahme sollte ein Bodenmanagementkonzept aufgestellt werden, in dem der Umgang mit bautechnisch anfallenden Bodenmassen geregelt wird.

Die Tiefbauarbeiten sind durch einen Sachverständigen, der die fachliche Kompetenz im Sinne von § 18 BBodSchG und § 17 LBodSchG nachweisen kann, zu begleiten und zu dokumentieren. Die Ausformulierung der notwendigen Nebenbestimmung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt, wenn der Umfang notwendiger Sanierungsmaßnahmen und das abgestimmte Bodenmanagementkonzept vorliegen.

II.3.7.2 Grundwasserschadstofffahnen

Die Baumaßnahme liegt im Bereich eines Grundwasserkörpers, der sich in einem schlechten chemischen Zustand befindet.

In den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren finden sich keine Informationen zur chemischen Qualität des Grundwassers. Auch hinsichtlich bautechnisch notwendiger Grundwasserhaltungen und daraus resultierenden Grundwasserabsenkungen oder der Grundwasseraufstauwirkung durch Baugruben bzw. Bauwerkskörper wird die chemische Beschaffenheit des Grundwassers bislang nicht berücksichtigt.

Die geplante Trasse ist von mehreren Bereichen mit bekannten Schadstoffbelastungen im Untergrund (Schadstofffahnen) betroffen. Es handelt sich um die Belastungsbereiche:

- Belastungsbereich Duisburg-Hamborn – Alt-Hamborn. Die Leitparameter des Belastungsbereiches sind LHKW.
- Belastungsbereich DU-Meiderich-Beek (Nord). Der Leitparameter sind Cyanide, teilweise treten aber auch Belastungen mit PAK und BTEX auf.
- Belastungsbereich DU-Hamborn – Marxloh. Die Leitparameter des Belastungsbereiches sind LHKW, Arsen und die Schwermetalle Cadmium, Nickel und Zink.

Es ist davon auszugehen, dass bei der notwendigen Bauwasserhaltung die Absenkungsmaßnahmen und auch die Baukörper im Untergrund Auswirkungen auf das Ausbreitungsverhalten und die Ausbreitungsrichtung der Schadstofffahnen haben, insbesondere wenn über einen längeren Zeitraum abgesenkt werden muss oder große

Absenktiefen erreicht werden müssen. In einem solchen Fall besteht die Gefahr, dass Schadstoffe in Bereiche verlagert werden, die bisher unbelastet sind.

Daher ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und insbesondere vor Genehmigung von notwendigen Wasserhaltungen die Grundwassersituation in Bezug auf die Schadstoffbelastungen zu beschreiben. Ferner ist darzustellen, mit welchen Maßnahmen relevante Schadstoffverlagerungen ausgeschlossen werden und wie mit anfallendem Grundwasser umgegangen wird.

II.3.7.3 Flächenverbrauch

Durch die Ausbaumaßnahme der A 59 zu einer 6-streifigen Autobahn im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg (A 40) und der Anschlussstelle Duisburg-Marxloh, einschließlich aller notwendigen Anpassungen der beiden Autobahnknoten und weiterer Anschlussstellen, werden nach den Angaben im Umweltverträglichkeitsbericht (UVP) 55,4 ha Böden permanent neu versiegelt. Dies steht einer Entsigelung von bisher versiegelten Flächen durch das Ausbauvorhaben der A 59 von 7,7 ha gegenüber und ergibt in Summe einen Netto-Flächenverbrauch von 47,7 ha.

Die Bundesregierung hat das Ziel ausgerufen ab 2020 bundesweit jährlich nur noch maximal 30 ha/Tag durch Siedlungs- und Verkehrsflächen in Anspruch zu nehmen. Dies wurde zwischenzeitlich auf 2030 verlängert. Bis 2050 soll zudem der Netto-Flächenverbrauch auf Null gesenkt werden.

Bezogen auf den flächenmäßigen Anteil Duisburgs an der Bundesrepublik Deutschland ergäbe sich beim 30 ha-Ziel für das Duisburg Stadtgebiet ein Flächenkontingent von < 0,0195 ha/Tag. Der Netto-Flächenverbrauch von 47,5 ha entspräche damit einem Flächenverbrauch von 2.446 Tagen oder 6,7 Jahren.

Vor diesem Hintergrund sollte aus Sicht der UBB der Variantenvergleich zum Ausbau der A 59 sowie die Ausbauabschnitte überprüft und angepasst werden.

Durch eine Überdeckung der Autobahntrasse mit Boden könnten zudem Bodenfunktionen im Sinne des § 2 des BBodSchG wiederhergestellt werden und den in Anspruch genommenen Flächen mehrfache Nutzung zugewiesen werden (z. B. Autobahn + Parkanlage).

Darüber hinaus bestünde die Möglichkeit durch die Überdeckung der baulichen Anlage mit Boden die Auswirkungen des Ausbauvorhaben der A59 und anderer Baumaßnahmen auf

- Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Artenschutz,
- Natura 2000-Gebiete,
- Fläche und Boden,
- Wasser,
- Luft und Klima,
- Landschaft und
- Kulturelle Erbe und sonstige Schutzgüter

multifunktional auszugleichen.

II.3.7.4 Bodenschutz/Kompensation

- Bewertung der natürlichen Bodenfunktionen -

Durch den geplanten Ausbau der A 59 werden schützenswerte Böden, die gem. Bodenkarte 1:50.000 des geologischen Dienstes als schutzwürdige Böden mit einer hohen Wahrscheinlichkeit der Naturnähe ausgewiesen sind, bzw. als schützenswerte Böden in der Planungskarte der Bodenschutzvorrangflächen der Stadt Duisburg ausgewiesen sind, überplant.

Die Bewertung der natürlichen Bodenfunktionen und der Schutzwürdigkeit der Böden im Untersuchungsraum (UR) erfolgte nach den Vorgaben der BKompV. Grundlage bildet die vom Geologischen Dienst NRW zur Verfügung gestellte Bodenkarte im Maßstab 1:50.000 (BK50).

Hierin werden neben der Wahrscheinlichkeit des Vorkommens von schutzwürdigen naturnahen Böden auch die Bodeneinheiten erfasst.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) auf Seite 85, Tabelle 21 wurde für jede Bodeneinheit, die im UR liegt, die natürlichen Bodenfunktionen, die nach der BKompV zu bewerten sind, aufgestellt. In der Tabelle wird zudem auch der Grad der Funktionserfüllung (= Schutzwürdigkeit) dargestellt. In der letzten Spalte wird eine Gesamtbewertung der Bodeneinheit vorgenommen.

Exemplarisch hat die UBB die Bodeneinheit nördlich und südlich der Ruhr (Bodeneinheit A341) im Detail geprüft. Im Abgleich mit den Angaben in der Tabelle 21 und den Angaben der BK50 sind folgende Abweichungen aufgefallen:

	Angabe Tabelle 21 des LBP	Angabe BK50
Nutzbare Feldkapazität	Mittel	hoch
Durchwurzelungstiefe	Hoch	sehr hoch
Bodenwertzahl	Mittel	hoch
Schutzwürdigkeit	sehr hoch	sehr hoch
Gesamtbewertung	sehr hoch	muss neu bewertet werden

Auch bei allen anderen Bodeneinheiten wurden Abweichungen festgestellt. Die Bodendaten aller zu erwartenden Bodenarten sind daher durch den Sachverständigen im Detail zu überprüfen und zu überarbeiten. Auf der Grundlage der Überarbeitung der Gesamtbewertung der natürlichen Bodenfunktionen ist die Schwere der zu erwartenden Beeinträchtigung ebenfalls im Detail zu prüfen und zu überarbeiten.

- Entsiegelung -

Durch den Ausbau der A 59 werden insgesamt 55,4 ha neu versiegelt, davon sind nach aktueller Bewertung der Schwere der zu erwartenden Beeinträchtigung 9,3 ha mit besonderer Schwere beeinträchtigt. Durch die im LBP vorgestellten Gestaltungs- und Ausgleichmaßnahmen (G- und A-Maßnahmen) sollen vor allem durch Entsiegelungsmaßnahmen auf insgesamt 9,0 ha die Beeinträchtigungen mit besonderer Schwere ausgeglichen werden. Es verbleibt ein Kompensationsbedarf von 0,3 ha.

Zu beachten ist, dass es beim Entsiegeln im Rahmen von Rückbauarbeiten zu einer Mobilisierung von Schadstoffen kommen kann. Gemäß § 4 des Bundes-Bodenschutzgesetz besteht aber die Verpflichtung, zu verhindern, dass schädliche Bodenveränderungen/Altlasten entstehen. Die zur Entsiegelung vorgesehenen Flächen befinden sich teilweise im Bereich von Altlastenverdachtsflächen, die im Kataster über Altlasten und Schädliche Bodenveränderungen der Stadt Duisburg verzeichnet sind. Bevor diese Flächen als Gestaltungs- oder Ausgleichsmaßnahme für die Beanspruchung von Böden mit Beeinträchtigung besonderer Schwere anerkannt werden können, sind diese Bereiche gem. Maßnahmenblatt V5 – Sachgerechte Behandlung von Altlastenverdachtsflächen - im Vorfeld zu untersuchen bzw. zu bewerten und die Eignung einer Entsiegelung zu überprüfen. Auch zu entsiegelnde Bereiche, die nicht im o. g. Kataster verzeichnet sind, sind im Hinblick auf das Vorkommen von Auffüllungen mit unbekannter Zusammensetzung und unbekanntem Schadstoffpotential im Vorfeld durch entsprechende Untersuchungen auf die Eignung einer Entsiegelung zu überprüfen.

Aus Sicht der UBB sind sämtliche Maßnahmen, die auf einer Flächenentsiegelung als Grundlage beruhen, nur dann umsetzbar und anrechenbar, wenn sichergestellt ist, dass durch die Entsiegelungsmaßnahmen keine schädlichen Bodenveränderungen/Altlasten hervorgerufen werden.

Nach Prüfung der Eignung der Entsiegelung ist eine Neubilanzierung der Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass für die Entsiegelung eine Tiefenlockerung und ein Oberbodenauftrag sowie die Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht vorzusehen sind, um den vollständigen Funktionsverlust der Neuversiegelung

auszugleichen. Beim Straßenrückbau sind neben der eigentlichen Straßenfläche auch die Randstreifen mit zu berücksichtigen.

Es folgen weitere gezielte Anmerkungen zu einzelnen Maßnahmenblättern:

V4 – Maßnahmen zum Schutz von Grundwasser und Boden

Bei der Erstellung des Bodenschutzkonzeptes sollte zusätzlich zur DIN 19639 auch das Merkblatt des Bundesverbandes Boden „Bodenkundliche Baubegleitung BBB – Leitfaden für die Praxis“, berücksichtigt werden.

Ferner sind u. a. zu beschreiben, welche Art von Fahrzeugen in bodenschutzrelevanten Bereichen eingesetzt werden und wie der Boden vor übermäßiger Verdichtung durch Maschinen oder Bautätigkeiten (Abschieben von Böden u. ä.) geschützt werden soll. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Bauarbeiten so weit wie möglich auf Zeiten geringer Bodenfeuchte beschränkt werden.

Das Bodenschutzkonzept ist durch eine fachkundige Person zu erstellen. Die Umsetzung ist fachkundig zu begleiten und zu dokumentieren. Das Bodenschutzkonzept ist im Vorfeld der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Duisburg zur Prüfung vorzulegen.

E6 - Maßnahmenkomplex Mülheim Auberg – Teilmaßnahme E6:

Durch die geplanten Entsiegelungsmaßnahmen verbleibt ein Kompensationsbedarf von Böden, die aufgrund besonderer Schwere beeinträchtigt sind, von 0,3 ha. Die Kompensation soll durch die Teilmaßnahme E6 – Mülheim Auberg erfolgen. Es ist vorgesehen eine Intensivwiese in eine Mähwiese (Extensivierung) mit 2maliger Mahd im Jahr umzuwandeln. Die Maßnahme soll durch den Kauf von Ökopunkten vom Regionalverband Ruhr (RVR) umgesetzt werden.

Aus Sicht der UBB ist jedoch völlig unklar, wie der Totalverlust aller Bodenfunktionen durch eine Versiegelung durch die Minimalmaßnahme einer Nutzungsextensivierung ausgeglichen werden soll. Eine Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich fehlt.

Um dies zu verdeutlichen sei auf das in Duisburg zur Sicherstellung eines einheitlichen und transparenten Vollzugs eingesetzte Bewertungsverfahren für Eingriffe in das

Schutzgut Boden sowie die Bewertung der Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen verwiesen. Erläuterungen zum Verfahren können unter diesem Link abgerufen werden: https://www.duisburg.de/vv/produkte/pro_du/dez_vii/102010100000056037.php

Der Eingriff „Versiegelung“ bedeutet einen Totalverlust der Bodenfunktionen und würde nach dem Duisburger Verfahren einem Eingriff von 12.000 BWE entsprechen (Eingriff: 0,3 ha = 3.000 m² x 4 BWE/m² = 12.000 BWE). Die Ausgleichsmaßnahme Mühlheim Auberg sieht vor, dass eine Intensivwiese in eine Mähwiese umgewandelt wird mit 2maliger Mahd im Jahr. Dies entspricht lediglich einer Nutzungsextensivierung und würde nach dem Duisburger Verfahren einen Ausgleich von 1.072 BWE entsprechen (Ausgleich: 1,6 ha = 16.000 m² x 0,067 BWE/m² = 1.072 BWE). Somit würde die Maßnahme E6 nicht einmal 1/10 des Eingriffes ausgleichen.

Für den Ausgleich der verbleibenden 0,3 ha Versiegelung sind aus Sicht der UBB entsprechend gleichwertige Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen und zu bilanzieren.

E8 – Beweidungsprojekt Friemersheimer Aue

Bei der Maßnahme E8 wird die Umwandlung einer Mähwiese und Ackerflächen zu einer ganzjährig mit Rindern beweideten Weidefläche vorgesehen. Nach den Angaben auf dem Maßnahmenblatt ist die Fläche durch hohe Dioxin-Gehalte belastet.

Mit Inkrafttreten der MantelV zum 01.08.2023 wurde auch die BBodSchV geändert. Seit dem 01.08.2023 gilt somit für Grünlandflächen/Weideland ein Prüfwert für Dioxine von 15 ng WHO-TEQ/kg.

Vor Umsetzung der Maßnahme E8 – Beweidungsprojekt Friemersheimer Aue ist durch geeignete Maßnahmen eine gefahrenfreien Weidenutzung auf der Fläche sicherzustellen.

II.3.8 63-13 Untere Immissionsschutzbehörde

Die Untere Immissionsschutzbehörde ist nicht für die Überwachung immissionsschutzrechtlicher Anforderungen bei Bauarbeiten an Bundesautobahnen gem. Erlass des MULNV mit Aktenzeichen V-2 vom 12.07.2021 zuständig. Dies betrifft auch möglicher Ausnahmegenehmigung zur Nachtarbeit nach § 9 LImSchG.

II.3.9 63-13 Untere Abfallwirtschaftsbehörde

Für die Baumaßnahmen mit einem zu erwartenden erheblichen Anfall von Bau- und Abbruchabfällen einschließlich Bodenmaterial ist ein Entsorgungskonzept nach § 2 a Abs.3 LKrWG zu erstellen. Art, Menge und beabsichtigter Verbleib der gemäß § 8 Absatz 1 der Gewerbeabfallverordnung getrennt zu sammelnden Bau- und Abbruchabfälle sowie der beabsichtigte Verbleib anfallenden Bodenmaterials sind im Entsorgungskonzept darzustellen. Werden schadstoffhaltige Bauteile oder Baustoffe angetroffen, so sind Art, Menge und Verbleib schadstoffhaltiger Abfälle ebenfalls zu dokumentieren. Das Entsorgungskonzept ist der unteren Abfallwirtschaftsbehörde vor Baubeginn vorzulegen.

II.4 Stellungnahme 53 - Gesundheitsamt

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zum Ausbau der A 59 Variante Hochstraße/Trogplanung vs. Variante Tunnel/Deckel mit Grün- und Bewegungsflächen in Mittelmeiderich und Alt-Hamborn nimmt das Gesundheitsamt wie folgt Stellung:

Gemäß § 8 ÖGDG NRW gibt das Gesundheitsamt der Stadt Duisburg als Träger öffentlicher Belange am Planfeststellungsverfahren eine Stellungnahme A 59 – 6-streifiger Ausbau von südlich AK Duisburg (A 40) bis AS Duisburg-Marxloh ab. Hierbei handelt es sich um eine behördliche Stellungnahme (§17 UVPG). Als Teil des öffentlichen Gesundheitsdienstes werden insbesondere die Belange des Schutzguts Mensch (UVPG) und der Bevölkerung (EU RL) im Hinblick auf umweltbedingte Gesundheit betrachtet. Die beabsichtigte Straßenplanung im Bereich Mittelmeiderich und Alt-Hamborn berührt die gesundheitlichen Belange der Bevölkerung und führt zu signifikanten gesundheitlichen Unverträglichkeiten. Der öffentliche Gesundheitsdienst sieht sich insbesondere in der Pflicht die Interessen von Bevölkerungsgruppen einzubringen, die erfahrungsgemäß ihre Belange in Planungsverfahren wenig oder nicht artikulieren. Bereits jetzt sind die Anwohner:innen von sozialer Ungleichheit in ihrer Gesundheit aufgrund von Umweltbelastungen betroffen. Der Ausbau der A 59 in der Variante Hochstraße/Trogplanung führt zu einer weiteren Verschlechterung gesundheitlicher Belange. Im öffentlichen Interesse der Stadt Duisburg liegt es, die Folgen umweltbedingter Krankheiten Einzelner aber auch ganzer Nachbarschaften neben bedeutsamen Einschränkungen Betroffener abzuwenden, die auch Konsequenzen für die ärztliche Versorgung, Kosten des Gesundheitssystems bis hin zur Arbeitsmarktfähigkeit nach sich ziehen. Der Ausbau der A 59 führt zu einer nachhaltigen Störung der Lebensverhältnisse vor Ort, z. B. beim Wohnen, der schulischen Bildung und Freizeit (insb. Spiel-, und Sportflächen, die zentral in die kommunale Daseinsvorsorge eingreift.

Das Gesundheitsamt lehnt den Ausbau der A 59 Variante Hochstraße/Trogplanung strikt ab und fordert den Ausbau der Variante Tunnel/Deckellösung, die zu einer

geringeren Lärm-, Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung, einem Mehran Grünflächenbeschaffung und damit verbunden zu einem nachhaltigen gesundheitsförderlichen Lebens- und Wohnumfeld für die Bevölkerung beiträgt.

II.4.1 Variante Hochstraße/Trogplanung

Der Ausbau der A 59 in den Ortsteilen Mittelmeiderich und Alt-Hamborn als Hochstraße/Trogplanung führt zu einer massiven Verschlechterung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen, die in der Nähe der Autobahn wohnen oder sich dort aufhalten, bspw. als Schüler:innen der Abteischule, Kinder der Kita St. Johann oder in der Freizeit in einer der Sportanlagen oder Kleingärten. Gerade in diesen bereits stark und mehrfach belasteten Ortsteilen (vgl. Umweltgerechtigkeitsprüfung des Umweltamtes Duisburg, s. Karte zu vierfacher Umweltbelastung, Grün, Lärm, Hitze, Stickstoffdioxid) ist eine weitere Umweltbelastung und damit einhergehende gesundheitliche Benachteiligung für die Bevölkerung nicht mehr hinnehmbar. Im vorliegenden Erläuterungsbericht wird bei der Beschreibung des Planungsraums auf die bestehende Vorbelastung und die Nähe zu industriellen Nutzungen verwiesen. Die althergebrachte Argumentation weitere Belastungen an belasteten Orten zuzulassen, wird vom Gesundheitsamt strikt abgelehnt. So weist auch das aktuelle Gutachten Umwelt und Gesundheit des Sachverständigenrats für Umweltfragen deutlich auf die Problemlagen von Bevölkerung hin, die mehrfachbelastet ist¹⁰². Der Naturschutzgedanke, der den Außenbereich schützen möchte, kann hier nicht zum Tragen kommen, denn der Bau einer Trasse im Außenbereich ist nicht als Planalternative vorgesehen. Diese Argumentation wird durch die Entscheidung des BVerwG¹⁰³ aus dem Jahre 2009 gestützt. Ganz im Gegenteil kann durch die Lösung eines begrünten und als Bewegungs- und Begegnungsraums geplanten Tunnels die Anpassung an die Folgen des Klimawandels (insb. Hitze) erhöht, Bewegung und Naturerfahrung gefördert sowie die ökologische Qualität gesteigert werden.

Folgende gesundheitsrelevante Aspekte führen zu der Entscheidung, die Hochstraße/Trogplanung abzulehnen:

¹⁰² Umwelt und Gesundheit konsequent zusammendenken, Sondergutachten des SRU (Sachverständigenrat für Umweltfragen, 06/2023, Tz52ff

¹⁰³ BverwG, Urteil vom 13.05.2009 – 9 A 72/07

II.4.1.1 Wegfall von Bewegungsräumen (führt zu Bewegungsmangel und dadurch zu einem gesteigerten Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen)

Die sozio-ökonomische Situation in den Ortsteilen Mittelmeiderich und Alt-Hamborn ist geprägt von einer hohen Arbeitslosenquote, einer niedrigen Kaufkraft und einem hohen Anteil von Kindern die übergewichtig und/oder adipös und in ihren motorischen Fähigkeiten eingeschränkt sind.

Es ist belegt, dass sich Menschen mit einem niedrigen sozioökonomischen Status (SES) in ihrer Freizeit weniger bewegen als diejenigen mit einem hohen SES.

Gesundheitsförderliche Verhältnisse in diesen Ortsteilen sind ungleich weniger vorhanden als in den sozial besser gestellten Ortsteilen Duisburgs (z. B. mangelnde Ausstattung mit Grün- und Bewegungsflächen). Somit würde der Wegfall der schon jetzt begrenzten Bewegungsräume in Alt-Hamborn und Mittelmeiderich die Situation weiter verschärfen.

Auf die Auswirkungen von Bewegungsmangel auf die menschliche Gesundheit weist insbesondere der Globale Aktionsplan der Weltgesundheitsorganisation (WHO)¹⁰⁴ hin. Die dort veröffentlichten Ergebnisse sind alarmierend. Bewegungsmangel hat verheerende Folgen für die menschliche Gesundheit. Herzkrankheiten, Fettleibigkeit, Diabetes, Depressionen, Demenz - fast 500 Millionen Menschen weltweit dürften in den Jahren 2020 bis 2030 diese und andere Krankheiten bekommen, berichtet die WHO.¹⁰⁵ Und zwar vor allem aus einem Grund: Weil sie sich nicht genug bewegen.

Regelmäßige körperliche Bewegung fördert sowohl die geistige als auch die körperliche Gesundheit von Menschen aller Altersgruppen. Dennoch erreichen heute mehr als 80% der Jugendlichen und 27% der Erwachsenen nicht das von der WHO empfohlene Maß an körperlicher Betätigung. Regelmäßige körperliche Aktivität trägt nachweislich zur Vorbeugung und Behandlung nichtübertragbarer Krankheiten wie Herzerkrankungen, Schlaganfall, Diabetes sowie Brust- und Darmkrebs bei. Es hilft auch,

¹⁰⁴ Globale Aktionsplan für körperliche Aktivität 2018-2030 (GAPPA), <https://www.who.int/publications/i/item/9789241514187>

¹⁰⁵ Global Status Report on Physical Activity 2022

Bluthochdruck, Übergewicht und Fettleibigkeit vorzubeugen und kann die psychische Gesundheit, die Lebensqualität und das Wohlbefinden verbessern.

In ihrem globalen Aktionsplan adressiert die WHO klar Verkehrsplanung und Stadtplanung als wichtige Instrumente um bewegungsförderliche Umwelten zu schaffen.

II.4.1.2 Ergebnisse der Schuleingangsuntersuchungen (SEU)

Bewegungsmangel ist nicht nur Thema erwachsener Menschen, sondern beginnt bereits in der Kindheit. Er führt bei Kindern und Jugendliche zu Übergewicht, erhöht das Risiko für spätere Folgeerkrankungen und wirkt sich auf das psychische Wohlbefinden aus. Dies konnte aktuell in der Motorik-Modul-Längsschnittstudie (MoMo)¹⁰⁶ im Kontext der Corona Pandemie belegt werden.

Auch die Ergebnisse der Schuleingangsuntersuchungen (SEU)¹⁰⁷ in Duisburg zeigen dies deutlich in beiden Ortsteilen.

Der Anteil von Einschulkindern mit Übergewicht oder Adipositas ist in den einzelnen Duisburger Ortsteilen sehr unterschiedlich, die Spanne oft sehr breit. In Ortsteilen, mit hoher bis sehr hoher sozialer Belastung, leben auch mehr übergewichtige und/oder adipöse Kinder sowie Kinder, die Probleme mit der Körperkoordination haben.

In den Ortsteilen Alt-Hamborn (19,4 %) und Mittelmeiderich (18,7 %) lag der Anteil von Kindern mit Übergewicht bzw. Adipositas über dem städtischen Durchschnitt von 14,6 % (***ausführliche Daten siehe Anlage II.3.1 Ergebnisse der Schuleingangsuntersuchungen (SEU), Übergewicht und Adipositas***).

Der Anteil der Duisburger Einschulkinder mit Koordinationsstörung war insgesamt sehr hoch (städt. Durchschnitt 27,1 %). In Alt-Hamborn lag er bei 31,50 % und in

¹⁰⁶ Die MoMo 2.0-Studie - Entwicklung von motorischer Leistungsfähigkeit und körperlich-sportlicher Aktivität und ihre Wirkung auf die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen, Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

¹⁰⁷ Schuleingangsuntersuchungen SEU, Gesundheit der Duisburger Einschulkinder, 2018, Gesundheitsamt Duisburg

Mittelmeiderich bei 27,40 % (**ausführliche Daten siehe Anlage II.3.2 Ergebnisse der Schuleingangsuntersuchungen (SEU), Körperkoordination**).

Mit diesem Wissen ist der Verlust von Bewegungsräumen insbesondere bei Schulen und Kitas im Bereich Alt-Hamborn und Mittelmeiderich durch den Ausbau der A 59 in akzeptabel.

II.4.1.3 Lärm- und Luftschadstoffbelastung führt zu Gesundheitsgefahren¹⁰⁸

Menschen mit geringem Einkommen und niedriger Bildung sind oft höheren Umweltbelastungen ausgesetzt als sozial besser gestellte Menschen. Dem Thema soziale (Ungleich-)Verteilung von Umweltbelastungen und -ressourcen sowie der gesundheitlichen Folgen ist mittlerweile anerkannt und durch zahlreiche Studien belegt¹⁰⁹. Ziel sollte es sein, gesunde Umwelt- und Lebensverhältnisse für alle Menschen zu schaffen und insbesondere für diejenigen, die bereits von Mehrfachbelastungen betroffen sind, abzubauen.

Wie bereits ausgeführt¹¹⁰ ist der Anteil von Menschen mit einem niedrigen sozio-ökonomischen Status in den beiden Ortsteilen hoch und sie sind bereits jetzt schon von verkehrsbedingten Gesundheitsbelastungen wie Lärm und Luftschadstoffen und weniger Zugang zu Grünflächen stärker betroffen als in anderen Stadtteilen. Der Ausbau der A59 verstärkt die negativen Umwelteinflüsse und damit auch die Gesundheitsgefahren wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, psychische Beeinträchtigungen, Stress, Schlafstörungen, Atemwegs- und Lungenerkrankungen.

Auch unter dem Aspekt der Umweltgerechtigkeit ist das ebenfalls nicht hinnehmbar. Die Schaffung des begrünten Tunnels kann einen Beitrag zu Ergebnisgerechtigkeit liefern, indem in einem mehrfachbelasteten Stadtteil die Belastungssituation über eine verbesserte Umweltqualität ausgeglichen wird.

¹⁰⁸ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/who-compendium-on-health-and-environment/who_compendium_noise_01042022.pdf?sfvrsn=bc371498_3;
<https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/who-global-air-quality-guidelines>

¹⁰⁹ Umweltbezogene Ungerechtigkeit, bspw. SRU 2023, Tz 492;

¹¹⁰ Vgl. II.4.1.1 Wegfall von Bewegungsräumen (führt zu Bewegungsmangel und dadurch zu einem gesteigerten Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen)

II.4.1.4 Barrierewirkung, Trennung innerhalb des Ortsteils Alt-Hamborn führt zu sozialen Erschwernissen

Die Trasse innerhalb des Ortsteiles hat jetzt schon eine ausgeprägte Trennwirkung und lässt wenig Raum für Menschen und Bewegung. Diese Situation erschwert auch die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am sozialen Leben. Teilhabe ist eine zentrale Determinante von Gesundheit. Die städtebaulichen und freiräumlichen Bedingungen sind jetzt schon vor allem für ältere und hochbetagte Menschen, Kinder und Jugendliche sowie Menschen mit Einschränkungen im Stadtteil schwierig und voller Barrieren. Die geplante Verbreiterung potenziert die Barrierewirkung der A 59 noch stärker.

II.4.1.5 Wegfall von Grün- und Freiflächen, Anstieg klimatischer Belastungen

Wie zuvor ausgeführt sind die beiden Ortsteile mit Grünflächen unterversorgt. Der Ausbau verschärft die Situation weiter und führt zum Anstieg der klimatischen Belastungen. Insbesondere vor den prognostizierten Folgen des Klimawandels und die zu erwartenden Hitzeperioden ist der Wegfall von Grünflächen eine inakzeptable Zumutung von Gesundheitsrisiken für die Bevölkerung. Die Kommunen sind jetzt schon aufgefordert langfristige Strategien zur Anpassung an den Klimawandel zu entwickeln; der Fortfall von Grünflächen ist kontraproduktiv.

II.4.2 Variante Deckel- und Tunnellösung

II.4.2.1 Schaffung zusätzlicher Grün- und Freiflächen, Rad- und Fußwege

Zusätzliche Grün- und Freiflächen dienen nicht nur der Erholung, sondern stärken durch Begegnung die Teilhabe am sozialen Leben. Die Nutzbarkeit sowie die niederschwellige Zugänglichkeit für vulnerable Zielgruppen – insbesondere Kinder und Jugendliche, Migrantinnen und Migranten, ältere Menschen in Alt-Hamborn und Mittelmeiderich wäre ein Paradigmenwechsel in der städtebaulichen und freiräumlichen Ausrichtung in den ohnehin schon benachteiligten Quartieren.

II.4.2.2 Schaffung von Bewegungsräumen

Die positiven Effekte regelmäßiger körperlicher Aktivität sind hinreichend belegt, sie stellen eine Schlüsselkomponente gesunder Lebensweise dar (siehe S. 119).

Regelmäßige körperliche Aktivität trägt nachweislich zur Vorbeugung und Behandlung nichtübertragbarer Krankheiten wie Herzerkrankungen, Schlaganfall, Diabetes sowie Brust- und Darmkrebs bei. Es hilft auch, Bluthochdruck, Übergewicht und Fettleibigkeit vorzubeugen und kann die psychische Gesundheit, die Lebensqualität und das Wohlbefinden verbessern¹¹¹.

II.4.2.3 Verringerung klimatischer Belastungen sowie Verbesserung der Lärmbelastung

Die zusätzlich geschaffenen Grünflächen können zur Verbesserung der klimatischen Belastungen (Hitze, Luft) in den beiden Ortsteilen beitragen. Insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit einhergehenden gesundheitlichen Beeinträchtigungen für Gesundheit und Umwelt fördern neu geschaffene Grünflächen und Verschattungsmöglichkeiten das Wohlbefinden der Bevölkerung und leisten einen Beitrag zu einem gesunden Wohnumfeld.

II.4.3 Resümee

Die Straßenplanung Variante Tunnel/Deckel ist aus Sicht des Gesundheitsamtes die einzig vertretbare Lösung, da sie mit einem hohen Maß an gesundheitsförderlichen Aspekten für die Bevölkerung in Mittelmeiderich und Alt-Hamborn verbunden ist und zu einem gesunden Lebens- und Wohnumfeld beiträgt.

Eine bewegungsfreundliche Gestaltung des Stadtraums als Teil der sozialen und physikalischen Umwelt ist damit eine wichtige Determinante für Gesundheit und gesundes Leben. Menschen bewegen sich zuallererst dort, wo sie leben. Für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen ist das Wohnumfeld wichtigster Bezugspunkt im Stadtraum. Ein bewegungsförderndes Wohnumfeld im Wechsel von Aktionsmöglichkeiten und Verweilen fordert unmittelbar zu Bewegung auf und fördert ein gutes soziales Miteinander.

¹¹¹ <https://www.who.int/publications/i/item/9789241514187>

II.5 Stellungnahme 61-11 Stadt- und Regionalentwicklung, Flächenmonitoring

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt die Stadt- und Regionalentwicklung, Flächenmonitoring wie folgt Stellung:

Die Stadt Duisburg begrüßt generell den Ausbau der A 59. Die A 59 ist ein wichtiger Teil des Duisburger Straßennetzes und sichert die Erschließung weiter Bereiche des Stadtgebiets für den Güter- und Personenverkehr. Insbesondere für den Duisburger Hafen hat die A 59 eine wichtige Funktion als Anbindung an das nationale und internationale Straßennetz und trägt zur Sicherung Duisburgs als Wirtschaftsstandort bei. Der vorgesehene Ausbau in Hoch- bzw. Troglage ist jedoch mit Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung sowie mit Zielen der Duisburger Stadtentwicklung nicht vereinbar. In den Planunterlagen fehlt eine Auseinandersetzung mit den städtebaulichen Konzepten und Zielen der Stadt Duisburg. Hier sind insbesondere die Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027, das Einzelhandels- und Zentrenkonzept und der Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Duisburg (Offenlage im Zeitraum von 28.08.23 bis 22.10.23) heranzuziehen.

Folgende Grundsätze der Landes- und Regionalplanung sowie Ziele der Stadtentwicklung sind im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen und darzulegen, wie die dort festgelegten Grundsätze und Ziele in die Abwägung eingeflossen sind:

II.5.1 Grundsätze des Landesentwicklungsplans und Regionalplans Ruhr (Entwurf)

Sowohl im Landesentwicklungsplan (LEP) als auch auf Ebene der Regionalplanung (in Aufstellung befindlicher Regionalplan Ruhr – RPR) werden rahmensetzende Festlegungen getroffen, die in nachfolgenden Planungsverfahren zu konkretisieren und auszugestalten sind.

„Es gehört zu den zentralen Aufgaben der Raumordnung, unterschiedliche räumliche Nutzungen und Funktionen einander so zuzuordnen und zu entwickeln, dass gegenseitige Beeinträchtigungen weitestmöglich vermieden oder minimiert werden und überlagernde Nutzungen und Funktionen miteinander verträglich sind. Dies schließt auch ein, dass raumbedeutsame Maßnahmen so geplant werden, dass Immissionsbelastungen unter Beachtung des Standes der Technik so niedrig wie möglich bleiben, bzw. dass mögliche Belastungen durch Immissionen auch durch vorsorgende räumliche Trennung und durch hinreichende Abstände vermieden werden. „

Die Notwendigkeit der Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung findet sich entsprechend in den textlichen Festlegungen des LEP im Grundsatz 8.1-1: Siedlungs-räumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen sollen aufeinander abgestimmt werden.

Dies wird im Weiteren wie folgt erläutert: „Siedlungs- und Verkehrsplanung beeinflussen sich gegenseitig bzw. sind voneinander abhängig. Die Verkehrsplanung führt einerseits zur Aufwertung von Siedlungsbereichen durch Verbesserung ihrer Erreichbarkeit, andererseits verursacht Verkehr auch Störfwirkungen innerhalb und außerhalb von Siedlungsbereichen.“

Auch auf Ebene der nachgelagerten Regionalplanung greift der in Aufstellung befindliche Regionalplan Ruhr (RPR) die Thematik im Grundsatz 6.1-3 auf: Die Verkehrsstrassen in der Metropole Ruhr sollen so entwickelt werden, dass sie einen raum- und umweltverträglichen Transport von Personen und Gütern ermöglichen.

„Die wachsenden Verkehrsströme, die den Planungsraum als Ziel- oder Quellverkehre täglich erreichen und verlassen oder ihn als Transitverkehr durchqueren, beeinträchtigen sowohl die angrenzenden Freiräume als auch Siedlungsräume gleichermaßen durch Lärm, Staub, Treibhausgase, Erschütterungen oder Gerüche.“

So soll entsprechend dem Grundsatz 6.2-1 in der Metropole Ruhr ein den Erfordernissen des Ballungsraumes angemessenes, leistungsfähiges und umweltverträgliches Straßennetz, möglichst durch Qualifizierung des Bestandes, sichergestellt werden.

„Die Metropole Ruhr verfügt über ein dichtes und leistungsfähiges Straßennetz, das jedoch auch Engstellen aufweist. In Anbetracht zunehmender Verkehre ist davon

auszugehen, dass ein großer Teil des zu bewältigenden Verkehrs weiterhin über das Straßennetz abgewickelt wird. Damit das Straßennetz im Planungsraum auch den künftigen Anforderungen und Belastungen standhalten kann, soll es in seinem Bestand gesichert und durch notwendige Optimierungsmaßnahmen raum- und umweltverträglich an die Erfordernisse des Ballungsraumes angepasst werden und dadurch eine Qualifizierung erfahren.“

Ergänzend wird hierzu in der Begründung insbesondere auch auf den Schutz der Bevölkerung abgestellt:

„Der RP Ruhr nimmt mit diesem Grundsatz die Vorgaben des § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG auf, um die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität und für eine gute Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr zu schaffen. Dabei finden auch die in § 2 Abs. 2 Nr.6 ROG behandelten Umweltaspekte bezüglich der Inanspruchnahme von Freiräumen, wonach die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke u.a. durch die Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen verringert werden soll, und der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Staub Berücksichtigung.“

Entsprechend dem Maßstab des LEP und des RPR sind nur bedingt räumlich konkret abgegrenzte Festlegungen zu Nutzungen und Schutzfunktionen möglich. Solche Konkretisierungen werden weitgehend den nachgeordneten Planungen überlassen. Sie müssen dort unter Beachtung bzw. Berücksichtigung der im LEP bzw. RPR textlich festgelegten Ziele und Grundsätze erfolgen. Daraus resultiert auch im aktuellen Planfeststellungsverfahren die Notwendigkeit einer nicht nur verkehrlichen Optimierung sondern insbesondere auch der Berücksichtigung und Qualifizierung des Siedlungsraums sowie der Schutz der Bevölkerung.

II.5.2 Ziele der Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027

Ein Ausbau der A 59 in Hoch- bzw. Troglage steht im Widerspruch zu zahlreichen politisch beschlossenen Zielen der Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 – Strategie für Wohnen und Arbeiten. Hervorzuheben sind folgende Zielkonflikte:

Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 - 2.3.2 Entsprechend ihren Potenzialen und Bedarfen sollen Quartiere unter Einbeziehung der Akteure vor Ort sozial und stadtstrukturell nachhaltig stabilisiert und gestärkt werden.

Ein Ausbau der A 59 gemäß Planung führt aus Sicht der Stadtentwicklung zu einer Destabilisierung der Stadt- und Sozialstrukturen innerhalb der angrenzenden Quartiere, die bereits jetzt zu den Bezirken mit den höchsten Arbeitslosendichten und der höchsten Anzahl an SGB II-Empfänger*innen gehören.

Das Schutzgut Mensch wird insgesamt im Erläuterungsbericht gar nicht oder nicht hinreichend betrachtet. Mensch- und Umweltziele bzw. städtebauliche Ziele werden im Erläuterungsbericht gar als "Nebenziel" aufgeführt. Gemäß Umweltbericht zum Flächennutzungsplan-Entwurf der Stadt Duisburg sind jedoch innerhalb des Stadtgebietes die Bundesautobahnen A 59, A 40 und A 42 sowie stark befahrene Bundes- und Landesstraßen die Hauptquelle für Lärm. Die meisten durch den Verkehrslärm betroffenen Einwohner*innen wohnen unmittelbar an diesen stark befahrenen Straßen – oder befinden sich in ihrem Einwirkungsbereich. Die höchsten Belastungen treten dabei in der Stadtmitte auf. Ebenfalls sehr stark betroffen sind die Stadtbezirke Meiderich / Beek und Hamborn. Als ein Indikator für die Attraktivität des Wohnraumangebotes kann die Leerstandsquote herangezogen werden. Die höheren Leerstandsquoten ab 7,0 % bzw. die Quote der strukturellen Leerstände von mindestens 4,5 % sind in den zentraleren nördlichen Lagen in den Stadtbezirken Hamborn und Meiderich / Beek zu finden. Unter der Annahme der sich verschlechternden Qualität des Wohnumfeldes infolge des Ausbaus in Hoch- bzw. Troglage, kann von einer Zunahme der Wohnungsleerstände ausgegangen werden. Neben den beschriebenen negativen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Bewohnerschaft sind substantielle Trading-Down-Prozesse zu befürchten. In den angrenzenden Quartieren Alt-Hamborn „An der Abtei“ mit 37,0 %, „Mitte“ 29,4 %, Untermeiderich „Berg“ mit 31,2 %, Mittelmeiderich „Kern“ mit 22,4 %, liegt die Anzahl der Bedarfsgemeinschaften bereits deutlich über dem Duisburger Durchschnitt. Lediglich Mittelmeiderich „Stadtpark“ bildet mit 17,9 % exakt den Duisburger Durchschnitt ab (Stand 2021).

Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 - 2.3.3 Eine städtebauliche Aufwertung und funktionale Stärkung soll vorrangig in den Siedlungskernen, insbesondere den Handelslagen, erfolgen.

Die Auswirkungen auf die Versorgungsfunktion der unmittelbar angrenzenden Nebenzentren Alt-Hamborn und Meiderich werden im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt. Es finden sich insbesondere keine Aussagen zu möglichen Auswirkungen auf den Bestand der Einzelhandelsbetriebe, außer über den Abriss des Gebäudes eines Getränkemarktes (Herbststr.) in Meiderich. Eine der wesentlichen Aufgaben der Stadt Duisburg im Sinne der kommunalen Daseinsvorsorge und Planungshoheit ist die Sicherung einer wohnungsnahen Grundversorgung, wie sie mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg sowie darauf aufbauend mit dem neuen Flächennutzungsplan verfolgt wird.

Um langfristig die Funktionen der Siedlungskerne zu erhalten und die wohnungsnah Grundversorgung der Bevölkerung sicherzustellen, ist eine gezielte gesamtstädtische Einzelhandelsentwicklung u.a. durch die Festlegung sogenannter „zentraler Versorgungsbereiche“ notwendig. Dies erfolgte mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept (EHZK) der Stadt Duisburg, beschlossen am 01.07.2019, in dem die zentralen Versorgungsbereiche abgegrenzt und Meiderich und Alt-Hamborn als Nebenzentren klassifiziert werden. Folgende Auswirkungen auf die von der Planung betroffenen zentralen Versorgungsbereiche der Nebenzentren Meiderich und Hamborn sind bei Umsetzung der vorgesehenen Planung zu erwarten:

Der zentrale Versorgungsbereich Meiderich ist im FNP-Entwurf 2023 (in den Abgrenzungen des EHZK 2019) dargestellt und zählt damit zu den Grundzügen der angestrebten städtebaulichen Entwicklung der Stadt Duisburg.

Im Nebenzentrum Meiderich, und unmittelbar westlich angrenzend an die A 59, befinden sich Einzelhandelsbetriebe, die für die Nahversorgung bedeutsam sind.

- Im zentralen Versorgungsbereich (östlich der A 59) befindet sich ein großflächiger Discounter (Auf dem Damm), ein großflächiger Getränkemarkt (Herbststr.) und ein Tierbedarfsmarkt (Herbststr., zusammen im Baukörper des

Getränkemarkts). Die Einzelhandelsbetriebe sind für die Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereichs von großer Bedeutung.

- Westlich der A 59 (unmittelbar an den zentralen Versorgungsbereich angrenzend) befindet sich ein großflächiger Vollsortimenter (Herbststr.). Dieser hat eine wichtige Versorgungsfunktion für Meiderich.

Den Standorten gemeinsam ist, dass sich die Zu-/Abfahrt sowie die Stellplatzanlagen unterhalb der bestehenden Hochstraße befinden.

Im Falle eines Ausbaus der A 59 in Hochlage wird der Standort des Getränkemarkts und des Tierbedarfsgeschäfts entsprechend den Planunterlagen wegfallen. Der Discounter und der Vollsortimenter können den Betrieb aufgrund der nicht nutzbaren Zu-/Abfahrt und Stellplatzanlagen während der Bauphase nicht fortführen (die Funktionsfähigkeit ist nicht gegeben). Auch nach Baufertigstellung ist die Funktionsfähigkeit der Standorte nicht gesichert. Inwieweit ein Betrieb möglich sein wird, kann den Unterlagen nicht entnommen werden (es fehlen Angaben zur Flächenverfügbarkeit für die Einzelhandelsstandorte hinsichtlich der Zu-/Abfahrt und Stellplatzanlagen, beispielsweise der Nutzbarkeit der Flächen unter der Hochstraße, zu Abstandsflächen zum Bauwerk). Da die Autobahngesellschaft die betroffenen Flächen unterhalb der Hochstraße erwerben will, wird davon ausgegangen, dass diese nicht mehr für Stellplätze und Zufahrt für die bestehenden Nahversorgungsbetriebe zur Verfügung stehen werden.

Hierdurch sind entsprechende Auswirkungen auf das Nebenzentrum Meiderich zu erwarten: Ein Wegfall der Nahversorgungsbetriebe würde das Sortimentsangebot des zentralen Versorgungsbereiches Meiderich stark reduzieren. In der Folge wird die Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereichs Meiderich stark beeinträchtigt und gefährdet. Mit dem Wegfall der Einzelhandelsstandorte entsteht eine Lücke in der Nahversorgung für die westlich angrenzenden Wohnbereiche in Mittelmeiderich, da der bestehende kleinflächige Discounter an der Hohen Str. die Versorgung aufgrund seiner Größe, seines Sortimentsangebots und seiner Lage nicht übernehmen kann.

Ziel muss es sein, die Funktionsfähigkeit der bestehenden Nahversorgungsstandorte, d.h. auch die benötigten Stellplätze und Zufahrten, nach Baufertigstellung wiederherzustellen. Dies ist nur mit dem Bau eines Tunnels möglich.

Der zentrale Versorgungsbereich Hamborn ist im FNP-Entwurf 2023 (in den Abgrenzungen des EHZK 2019) dargestellt und zählt ebenfalls zu den Grundzügen der angestrebten städtebaulichen Entwicklung der Stadt Duisburg. Der zentrale Versorgungsbereich beginnt unmittelbar östlich der A 59 mit der Fußgängerzone Jägerstraße. Die westlich der A 59 befindlichen Wohnbereiche und sozialen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten) sind mit einer Fuß- und Radbrücke mit dem zentralen Versorgungsbereich verbunden.

Eine Verbreiterung der A 59 verlängert diese Brücke: Die Zäsurwirkung wird weiter verstärkt. Zudem verschlechtert sich durch die entlang der Brücke verlaufenden Lärmschutzwände die Attraktivität der Wegeverbindung, es können Angsträume entstehen.

Mit Ausbau der A 59 in Hochlage können die Ziele des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes und des neuen Flächennutzungsplans nicht umgesetzt werden, die Stadt Duisburg wird in ihrer Planungshoheit im Sinne der Sicherung einer wohnungsnahen Grundversorgung stark eingeschränkt. Daher ist es erforderlich, dass der Ausbau der A 59 in Tunnellage verfolgt wird. Dies begründet sich insbesondere darin, dass:

- nur sehr begrenzt Verlagerungsstandorte für die bestehenden nahversorgungsrelevanten Einzelhandelsstandorte im zentralen Versorgungsbereich verfügbar sind, die den Anforderungen der Einzelhandelsbetriebe in Hinblick auf Größe, Lage, Anbindung und Kubatur gerecht werden;
- ausreichend Fläche im Bereich der überbauten A 59 entstehen würde, um die Funktionsfähigkeit der jetzt bestehenden Nahversorgungsbetriebe wiederherstellen zu können;
- die während der Bauzeit entstandene Lücke in der Nahversorgung für die angrenzenden Wohnbereiche, durch die Ansiedlung von nahversorgungsrelevantem Einzelhandel im Bereich der Untertunnelung geschlossen werden könnte;
- eine bessere Angliederung des westlichen Wohnbereiche Mittelmeiderichs an den zentralen Versorgungsbereich Meiderich möglich würde;
- das Nebenzentrum Meiderich nach Wegfall der Autobahn in Hochlage im Bereich der Von-der-Mark-Straße/ Auf dem Damm durch die Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität, beispielsweise durch eine neue Platzsituation, gestärkt werden könnte;

- durch Neubau und städtebauliche Einbindung der derzeit bestehenden Einzelhandelsstandorte, ggf. mit baulichen Ergänzungen, eine weitere Attraktivierung des Stadtteils erfolgen kann.

Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 – 2.3.6 Der motorisierte Individualverkehr soll durch Verkehrslenkung und die Einschränkung in Teilbereichen an das städtische Umfeld angepasst und entsprechend gesteuert werden.

Ein Ausbau der A 59 gemäß Planung markiert das Gegenteil einer Anpassung an das städtische Umfeld. Stattdessen bleiben Potenziale des möglichen Umbaus bestehender Verkehrsflächen (durch eine Tunnellösung) zur städtebaulichen Qualifizierung öffentlicher und privater Räume ungenutzt.

Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 - 2.3.7 Wirtschaftsverkehre sollen durch eine konsequente Abstimmung von Flächennutzungen und Verkehrsinfrastruktur sowie Verkehrslenkung stadtverträglich organisiert werden.

Ein wichtiger Bestandteil dafür ist die sogenannte „Logistikdiagonale“, da hierdurch die Industrie-, Hafen- und Logistikflächen in Duisburg stadtverträglich an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen werden. Der Verlauf der „Logistikdiagonalen“ mit allen geplanten und vorhandenen (u.a. die A 59) Streckenabschnitten ist im FNP-Entwurf dargestellt. Der Ausbau der A 59 folgt diesem Ziel. Es ist jedoch zu erwarten, dass ein Ausbau der A 59, wie geplant, eine dauerhaft stadtunverträgliche Maßnahme für die angrenzenden Stadtteile Meiderich und Alt-Hamborn darstellt (siehe Erläuterungen zu Ziel 2.3.8). Demgegenüber muss die Chance eines stadtverträglichen Ausbaus in Form einer Untertunnelung und Überdeckelung genutzt werden, die bestehenden Konfliktlagen zu entzerren.

Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 - 2.3.8 Die Möglichkeiten, sensible und belastende Nutzungen umwelt- und stadtverträglich neu zu ordnen, sollen zur Entzerrung von Konfliktlagen und den Abbau von Zäsuren genutzt werden.

Wie beschrieben, führt ein Ausbau gemäß Planung zu einer Verfestigung und Verstärkung bereits bestehender Zäsuren und Konfliktlagen. Ausgehend von dem im Erläuterungsbericht angenommenen Prognosefall sind bis 2030 5 % mehr Personenverkehr sowie 12 % mehr Güterverkehr im betreffenden Abschnitt der A 59 anzunehmen,

wodurch von einer erheblichen verkehrlichen Mehrbelastung für die Anwohner*innen auszugehen ist. Die einmalige Chance, durch einen umfangreichen Ausbau der A 59 eine bedeutende Verkehrsstrasse im Duisburger Norden neu zu gestalten, muss hier – ebenso wie bei kommunalen Bauvorhaben – genutzt werden und eine stadtverträgliche Form des Ausbaus in Form eines Tunnels bzw. einer Überdeckung gewählt werden. Dies ist auch im Hinblick auf das „Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme“ geboten: Je empfindlicher und schutzwürdiger eine Nutzungsart in einer bestehenden Gemengelage ist, desto mehr Rücksichtnahme ist zu verlangen. Unmittelbar angrenzend an die nachrichtlich in den FNP-Entwurf übernommene Trasse der A 59 sind im geltenden FNP sowie im Aufstellung befindlichen neuen FNP Wohnbauflächen und – innerhalb der dargestellten zentralen Versorgungsbereiche – gemischte Bauflächen dargestellt, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit ihrer (überwiegend) schutzbedürftigen Wohnnutzung mit einem entsprechenden Gewicht einzustellen sind. Im Hinblick auf die Anzahl der im Umfeld wohnenden Menschen und die bestehenden Vorbelastungen führt ein Ausbau der A 59 in Hoch- bzw. Troglage zu einer Verfestigung und Verschärfung bestehender Gemeinde- und Konfliktlagen in den Stadtteilen Meiderich und Hamborn. Beide Stadtteile gehören zu den am dichtesten besiedelten Siedlungsbereichen Duisburgs. Darüber hinaus sind beide Siedlungsbereiche eng mit angrenzenden Industrie- bzw. Hafensarealen verflochten. Sie werden – auch jenseits der A 59 in ihrem heutigen Ausbauzustand – von für Wirtschaftsverkehren bedeutsamen Verkehrsstrassen durchzogen. Bereits heute sind entsprechende Umweltbelastungen für Anlieger*innen zu beobachten. Es überlagern sich bereits jetzt schlecht mit Freiraum versorgte Wohnbereiche im Duisburger Norden mit stark versiegelten Gewerbe- oder Industriebereichen. Es handelt sich um Quartiere mit ungenügender Freiraumversorgung. Für den Wohnbericht 2017 hat das Umweltamt der Stadt Duisburg erstmals eine Analyse zur umweltbezogenen Mehrfachbelastung aller 108 Duisburger Wohnquartiere erstellt. Im Zuge der Aufstellung des Sozialberichts 2023 / Handlungskonzeptes Wohnen (politische Beratung und Beschlussfassung sind für Anfang 2024 vorgesehen) wurde diese Analyse aktualisiert. Darin wird die Belastung der Wohnquartiere anhand der Indikatoren Luftbelastung, Lärmbelastung, Hitzebelastung und Grünraumversorgung ermittelt und mit den Faktoren Armut und Migration verschnitten. Ergebnis dieser Analyse ist, dass zahlreiche Wohnquartiere beiderseits der A 59 bei mehreren der genannten Indikatoren eine sehr hohe Belastung aufweisen. Die

zentralen Bereiche Mittelmeiderichs weisen bei allen vier Kernindikatoren eine sehr hohe Belastung auf. Gleiches gilt für Alt-Hamborn. Es ist zu erwarten, dass ein Ausbau der A 59 in Hoch- bzw. Troglage zu einer weiteren Verstärkung dieser Belastungssituation führen wird und dass die Wohn- und Lebensqualität der Anlieger*innen insbesondere hinsichtlich der bioklimatischen Belastungsfaktoren in bereits heutzutage sprichwörtlichen Hotspots zunehmen wird.

Lärmschutzbauwerke (i. d. R. 8 m Höhe) sollen zur Reduzierung der Lärmimmissionen auf angrenzende Wohnquartiere beitragen, verstärken aber überdies zum eigentlichen Ausbau in Hoch- bzw. Troglage die Barrierewirkung der A59 und beeinträchtigen dadurch das Wohnumfeld zusätzlich (z.B. durch Lichtflexion, mangelnde Durchlüftung, Schall, Verschattung).

Dahingehend kann die Tunnel-Variante den bestehenden Konflikten zwischen stark belasteter Autobahntrasse und den angrenzenden Wohnbereichen entzerren, neue Freiräume bieten und auch zu einer besseren Vernetzung von Freiräumen beitragen.

Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 - 2.4.2 Die hohen Lärm- und Luftbelastungen, insbesondere durch Industrie, Hausbrand und Verkehr, sollen verringert und zusätzliche Belastungen vermieden werden.

Bestehende Immissionsbelastungen sollen entschärft werden (siehe auch Erläuterungen zu Ziel 2.3.8). Für ein attraktives Wohnumfeld und sollen die verkehrsbedingten Emissionen reduziert werden. Entlang des Tunnels würden die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen reduziert werden.

Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 - 2.7.1 Das kulturelle Erbe, stadtbildprägende und identitätsstiftende Siedlungen, Ensembles, Bauwerke, Landmarken Grün- und Freiräume sollen zur Identifikation und Markenbildung erhalten sowie neue Akzente und Qualitäten geschaffen werden.

Hamborns städtebauliche Entwicklung ist stark bestimmt durch das Wachstum mehrerer industrieller Betriebe, darunter der heutige ThyssenKrupp Konzern, die Zeche Neumühl und die Grillowerke. Die städtebauliche Entwicklung Hamborns musste sich mit Einsetzen der Industrialisierung stets den Flächenbedarfen und Verkehrsführungen der Werkseisenbahntrassen anpassen, was sich noch heute an den vielzähligen

Gemengelagen des Stadtbezirks ablesen lässt. Die erste industriell bedingte Siedlungsentwicklung nahm ihren Anfang in unmittelbarer Nähe des Klosters der Abtei Hamborn, dessen Geschichte vom Mittelalter bis in die vorindustrielle Zeit eng mit der Entwicklung Hamborns verbunden ist. 1874 wurde mit dem St. Johannes-Hospital (heute Teil der Helios-Klinik) der erste Krankenhausbau gegenüber der Abtei errichtet. 1894 entstand unter dem Namen Norbertinum das Schulgebäude, welches heute von der Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Gesamtschule genutzt wird. Mit dem Botanischen Garten und dem Hamborner Stadtwald lassen sich weitere Bereiche sowie Denkmäler von architektonischer, kultureller sowie städtebaulicher Bedeutung westlich der A 59 nennen. Der Terrassenverlauf der A 59 in Nord-Süd-Richtung wirkt hier seit jeher als Barriere und verhindert, dass der stadthistorisch bedeutende Komplex aus Abtei und Krankenhaus von einem Großteil der Hamborner Bevölkerung als identitätsstiftender Ort im Stadtteil wahrgenommen werden kann. Die hier vorgelegte Planung steht diesem Verständnis gänzlich entgegen. Eine Verbreiterung der A 59 gemäß Planung verstärkt insbesondere durch die Lärmschutzbauwerke die Barrierewirkung und vermindert die Attraktivität der Wegeverbindungen. Hingegen würde die Tunnelvariante vielfältige Möglichkeiten hinsichtlich der Auseinandersetzung mit dem industriellen und kulturellen Erbe des Stadtteils eröffnen. Eine städtebauliche Angliederung des westlichen Ortsteils Alt-Hamborn wäre bei der Tunnelvariante wieder möglich und die Siedlungsbereiche mit ihren für den Stadtteil bedeutenden Funktionen und identitätsstiftenden städtebaulichen Situationen könnten wieder an die östlichen Siedlungsbereiche und an den Ortskern von Alt-Hamborn angebunden werden.

Ungeachtet der gewählten Ausbau-Variante ist der Landschaftspark Duisburg-Nord/Meidericher Hütte als Kulturlandschaftsbereich mit überregionaler Strahlkraft in seinem Erscheinungsbild zu erhalten (u.a. autobahnquerende Leitungstrasse berücksichtigen).

II.5.3 Fazit

Ein Ausbau der A59 in Hoch- bzw. Troglage widerspricht - wie oben dargelegt - zahlreichen Zielen der Stadtentwicklung und verhindert daher die Umsetzung der Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027, die die grundlegenden Zielvorstellungen und Leitlinien der Duisburger Stadtentwicklung wiedergibt und vom Rat der Stadt - auch

als Grundlage für die Aufstellung des neuen Flächennutzungsplans der Stadt Duisburg - beschlossen wurde. Ein Ausbau der Autobahn in Hoch- bzw. Troglage „verbaut“ sprichwörtlich zahlreiche Potenziale einer nachhaltigen Stadtentwicklung im Sinne der gesamten Stadtgesellschaft. Die Potenziale der seitens der Stadt Duisburg präferierten Tunnellösung bzw. Überdeckelung sind vielschichtig und reichen über die Ziele der Stadtentwicklungsstrategie und den darauf aufbauenden Flächennutzungsplan-Entwurf der Stadt Duisburg hinaus: So ist es grundsätzlich möglich, die durch eine Tunnellösung bzw. Überdeckelung gewonnenen Flächen für Freiraum- oder Mobilitätsangebote jenseits des motorisierten Individualverkehrs, wie beispielsweise neue Radwege, zu nutzen. Der Mehrwert für Stadtgesellschaft, Umwelt und die ganze Region wäre bedeutend höher. So erführen die vorhandenen Wohnungsbestände entlang der A 59 eine erhebliche Aufwertung, wodurch auch bestehende Leerstände in den Bereichen Meiderich und Hamborn abgebaut und damit letztlich auch auf die Inanspruchnahme von Freiraum an anderer Stelle im Stadtgebiet verzichtet und einer weiteren Flächenversiegelung entgegengewirkt werden könnte. Neue Aufenthalts- und Freiraumqualitäten sowie verbesserte Mobilitätsangebote im Umweltverbund (Fuß-/Radverkehr) können Impulswirkungen für Aufwertungsprozesse in den Stadtteilen Meiderich und Alt-Hamborn auslösen. Eine Gewinnung von Grün- und Freiräumen diene der Erhöhung der Grünanteile in den angrenzenden Stadtteilen und würde eine stärkere Vernetzung von Freizeitwegen und Biotopverbänden ermöglichen. Zugleich sind die Potenziale zur Gewinnung von Kalt- und Frischluftzufuhr zu nennen. Und schlussendlich könnte der Korridor einer künftig in Tunnellage geführten Autobahn symbolträchtig anderen, nicht motorisierten, Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden. So sind langfristig Radschnellwegeverbindungen oder – aus heutiger Sicht freilich utopisch anmutende – neue Formen und Linien des öffentlichen Nahverkehrs denkbar.

II.6 Stellungnahme 61-13 Strategische Mobilitätsplanung

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt die Strategische Mobilitätsplanung wie folgt Stellung:

Der Rat der Stadt Duisburg hat im März 2020 (DS 0301/1) die Verwaltung damit beauftragt, ein Mobilitätskonzept für Duisburg zu erarbeiten. Die zukünftige Mobilität soll zu einem ganzheitlichen Konzept entwickelt werden, das alle Verkehrsarten berücksichtigt. Dabei sollen insbesondere die strategischen Aspekte attraktiver ÖPNV, emissionsarme/-freie Mobilität und verstärkte Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote mit dem speziellen Fokus auf die Anforderungen in den Stadtbezirken entwickelt werden. Aufbauend auf den Ergebnissen einer umfangreichen Bestandsanalyse wurde ein Zielsystem erarbeitet, welches einen übergeordneten Rahmen für das zukünftige Handeln von Politik und Verwaltung bilden soll.

Der Rat der Stadt Duisburg hat am 12.06.2023 mit DS 23-0162 das Zielsystem mit dem Leitbild „DUISBURG IST ECHT LEBENSWERT“ für alle zukünftigen Projekte, (Bau)Maßnahmen und Entwicklungen beschlossen. Demnach muss die Mobilität in der Stadt Duisburg aktuelle Probleme aufgreifen und auf zukünftige Herausforderungen vorbereitet werden. Dabei werden die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen sowie die wirtschaftlichen Belange über sämtliche Verkehrsarten berücksichtigt. Im Sinne eines nachhaltigen urbanen Systems steht neben der Verkehrsvermeidung und -verlagerung die Verbesserung der bestehenden Mobilitätsangebote im Vordergrund.

Der 6-streifige Ausbau der A59 in Hochlage widerspricht diesem Leitbild vollständig. Die bereits heute bestehende Zäsur durch die in Hoch- bzw. Troglage verlaufende A59 widerspricht den Bedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen nach einem lebenswerten Umfeld. Nur durch einen Ausbau der A59 in Tunnellage ist diese seit Jahrzehnten bestehende Trennwirkung für die folgenden Generationen zu heilen. Mit einem Ausbau in Tunnellage werden die wirtschaftlichen Belange berücksichtigt und gemäß dem beschlossenen Zielsystem ein Einklang der Anforderung von Wirtschaftsverkehr und

Stadtverträglichkeit erreicht. Ein Ausbau in Hoch- bzw. Troglage entspricht zwar den Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs, aber ist in keiner Weise stadtverträglich. Nur der Umstand, dass mit dem bisher geplanten Umbau eine berechnete Verbesserung der Lärmsituation erreicht wird, lässt das Heranrücken an bestehende Wohnbebauung, ein größerer Bereich der Verschattung, das Entstehen von Angsträumen, um nur ein paar Beispiele zu nennen, nicht in Gänze als stadtverträglich bezeichnen.

Abgesehen von dieser nicht zu den städtischen Zielen passenden Planung sind die unter anderem im Verkehrsgutachten verwendeten Grundlagendaten als nicht ausreichend zu bezeichnen:

- Verwendete Verkehrszählungen stammen aus den Jahren 2012 bis 2016 und wurden teilweise zu Zeiten erhoben, die außerhalb der Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) liegen.
- Der verwendete Prognosehorizont mit dem Zieljahr 2030 ist vor dem Hintergrund, dass zu diesem Zeitpunkt die geplante Baumaßnahme noch nicht einmal abgeschlossen ist, nicht ausreichend und muss aktualisiert werden.
- Die Annahmen zur Prognose der Bevölkerungsentwicklung für Duisburg mit dem Zieljahr 2030 ist ebenfalls als nicht ausreichend anzusehen und muss aktualisiert werden.
- Getätigte Aussagen zur Fahrzeugflotte in Bezug auf die Elektrifizierung und damit in Verbindung gebrachte starke Minderung von Belastungen sind nicht belegt. Ein derartiger Beleg ist zu erbringen.
- Die Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022) und damit Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen wurden nicht berücksichtigt. Bei der E Klima 2022 handelt es sich um ein R2 Regelwerk und stellt somit bei der Genehmigung und beim Betrieb von (Verkehrs-)Anlagen die anerkannten Regeln der Technik bzw. den Stand der Technik dar und ist somit anzuwenden.

II.7 Stellungnahme 61-14 Stadterneuerung und Flächenentwicklung Duisburg-Nord

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt die Stadterneuerung Nord insbesondere zu Auswirkungen und Konfliktlinien des stadtunverträglichen Ausbaus auf die Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen der Integrierten Stadtentwicklung wie folgt Stellung:

Der Ausbau der A 59 in Troglage berührt die in der integrierten Stadtentwicklung geforderten dargelegten und beschlossenen Ziele der Europäischen Union, der nationalen Stadtentwicklungspolitik, der Stadtentwicklung des Bundes und des Landes NRW sowie der Kommune als umsetzende Körperschaft empfindlich. Insbesondere die Ziele der Klimaverbesserung und Klimaanpassung sowie das Ziel der Sozialen Stabilisierung durch gesellschaftliche Teilhabe sowie städtebaulicher Aufwertung und Stabilisierung sind betroffen.

II.7.1 Integrierte Stadtentwicklung - Ziele der Europäischen Union/ des Bundes/ Landes NRW

Maßgebend für die integrierte Stadtentwicklung auf kommunaler Ebene sind folgende übergeordnete Leitdokumente:

Leipzig Charta 2020 – Leitdokument für zeitgemäße Stadtpolitik in Europa

Vor dem Hintergrund von

- Klimakrise
- Wirtschaftswandel, Weltfinanzkrise,
- Migrationsströmen
- Ressourcenfrage (u. a. Ressourcenverknappung und -fehlallokation),
- Digitalisierung,

- neue Mobilität (u. a. Elektromobilität und neue Mobilitätssysteme)

ist die Leipzig Charta von 2007 fortgeschrieben und am 30. November 2020 auf einem informellen Ministerinnentreffen aller EU-Mitgliedsstaaten, Partnerstaaten, der EU-Kommissarin für Kohäsion u. Reformen, der Präsidentin des Europäischen Ausschusses d. Regionen sowie Vertreterinnen des Europäischen Parlaments u. Verbänden beschlossen worden.

Die Neue Leipzig-Charta mit dem Leitmotiv „Transformative Kraft der Städte“ ist das Leitdokument für gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung in Europa und Deutschland. Sie formuliert konkrete Handlungsdimensionen und Schlüsselprinzipien zukunftsfähiger Stadtpolitik in den Bereichen Gemeinwohlorientierung, dabei gerecht, grün, produktiv zu sein und digitale Transformation sowie Bodenpolitik voranzubringen. Sie ist die Grundlage für die Ausrichtung der Förderprogramme der Europäischen Union (EFRE) und die Ausrichtung der Nationalen Stadtentwicklungspolitik.

EFRE-Förderphase 2021 – 2027

Auf Grundlage der Leipzig Charta 2020 wurde die neue EFRE-Förderphase u.a. für die integrierte Quartiersentwicklung fortgeschrieben. Klimaziele im Sinne von Klimaschutz und Klimaanpassung mit u.a. der Forderung zu nachhaltiger Mobilität sind hier explizit in den Vordergrund gestellt worden.

Nationale Stadtentwicklungspolitik

Aufbauend auf der Leipzig Charta 2020 sind die entsprechenden Ziele der Nationalen Stadtentwicklungspolitik formuliert worden. Klimaziele im Sinne von Klimaschutz und Klimaanpassung mit u.a. der Forderung zu nachhaltiger Mobilität sind auch hier Bestandteil der Förderlandschaft.

Städtebauförderung des Bundes - Programmstrategie der Sozialen Stadt

Das Programm Soziale Stadt wurde von Bund und Ländern als Programm der Städtebauförderung ins Leben gerufen mit dem Ziel, integriert die städtebauliche Aufwertung sowie soziale und ökonomische Stabilisierung und die Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts in benachteiligten Stadt- und Ortsteilen zu unterstützen.

Integrierte Stadtentwicklung in Duisburg Hamborn - Marxloh „Soziale Stadt“

Historie:

In der Stadtentwicklung änderte sich das Paradigma der Autogerechten Stadt in NRW mit Beginn der 80er Jahre. Seitdem war Marxloh aufgrund seiner städtebaulichen, umweltbedingten, sozialen und ökonomischen Problemlagen von Beginn der 90er Jahre Programmstadtteil bis 2007. Zu diesem Zeitpunkt setzte ein Verstetigungsprozess ein bis zum Jahr 2014. Der Stadtteil wurde aufgrund der hohen Zuwanderung aus Südosteuropa erneut in das damalige EFRE-Förderprogramm „Starke Quartiere-Starke Menschen“ aufgenommen. Die Kontinuität der Stadterneuerung hat zu Verbesserungen geführt. Durch die neuen Zuwanderungswellen ist die Unterstützung durch die Städtebauförderung weiter fortgeführt worden.

Modellvorhaben des Bundes zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung

Entsprechend der Ziele der Nationalen Stadtentwicklungspolitik hat der Haushaltsausschuss des Bundestages 2018 das „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in 7 Modellkommunen – Erfurt, Rostock, Plauen, Saarbrücken, Hamburg, Duisburg und Coswig -beschlossen.

Die Modellkommunen sollen Projekte und Maßnahmen umsetzen entsprechend folgender Kriterien:

- innovativ sein und in ihrem Aufgabenfeld dazu beitragen, neue Wege zur Lösung komplexer Herausforderungen für die zukunftsorientierte Stadtentwicklung zu beschreiten;
- beispielgebend sein, sich aktuellen Herausforderungen stellen und geeignet sein, die zukünftige Stadtentwicklung mitzuprägen;
- partnerschaftlich konzipiert sein und möglichst viele Projektbeteiligte einbeziehen.

Auf Grund ihres Modellcharakters wird von den Modellvorhaben ein hohes Innovationspotential und sehr hohe fachliche Qualität erwartet. Die konzeptionellen Ansätze der Modellvorhaben müssen sich

zudem in die bisherigen übergeordneten gesamtstädtischen Entwicklungsstrategien der Kommune einfügen bzw. aus diesen abgeleitet sein oder deren Weiterentwicklung dienen.

Weitere inhaltliche Anforderungen sind u.a. insbesondere:

- Klimaschutz und Klimaanpassung berücksichtigen
- Nachhaltige Mobilität im Quartier

II.7.1.1 Klima- und Umweltgerechtigkeit

Im „Sozialbericht 2023 - Kommunales Handlungskonzept Wohnen: „Wohn Vision 2.0“¹¹², das aktuell erarbeitet wird, wurde eine Messung der Klima- und Umweltgerechtigkeit bezogen auf die städtischen Teilräume vorgenommen (S. 102-116). Dafür wurden Umweltindikatoren und die beiden Indikatoren Armut (Anteile der Haushalte mit Mindestsicherung) und Migration (Einwohnende mit Zuwanderungsgeschichte) einer integrierten Betrachtung unterzogen, um die räumlich selektive konkrete Ungleichverteilung der umweltbelastenden Faktoren zu ermitteln.

Bei den umweltbezogenen Faktoren wurden die vier folgenden Belastungsbereiche ermittelt:

- Maß der Hitzebelastung in den Teilräumen in Bezug gesetzt zu dem Anteil besonders vulnerabler Bevölkerungsgruppen im Teilraum (d.h. unter 3-Jährigen und der über 65-Jähriger) als Teilmaß des Bioklimas,
- Grünraumbelastung (d.h. verfügbarer vorhandener Grünraum in Fläche im Teilraum sowie dessen Erreichbarkeit) als Teilmaß des Bioklimas,
- Maß der Luftbelastung,
- Maß der Lärmbelastung.

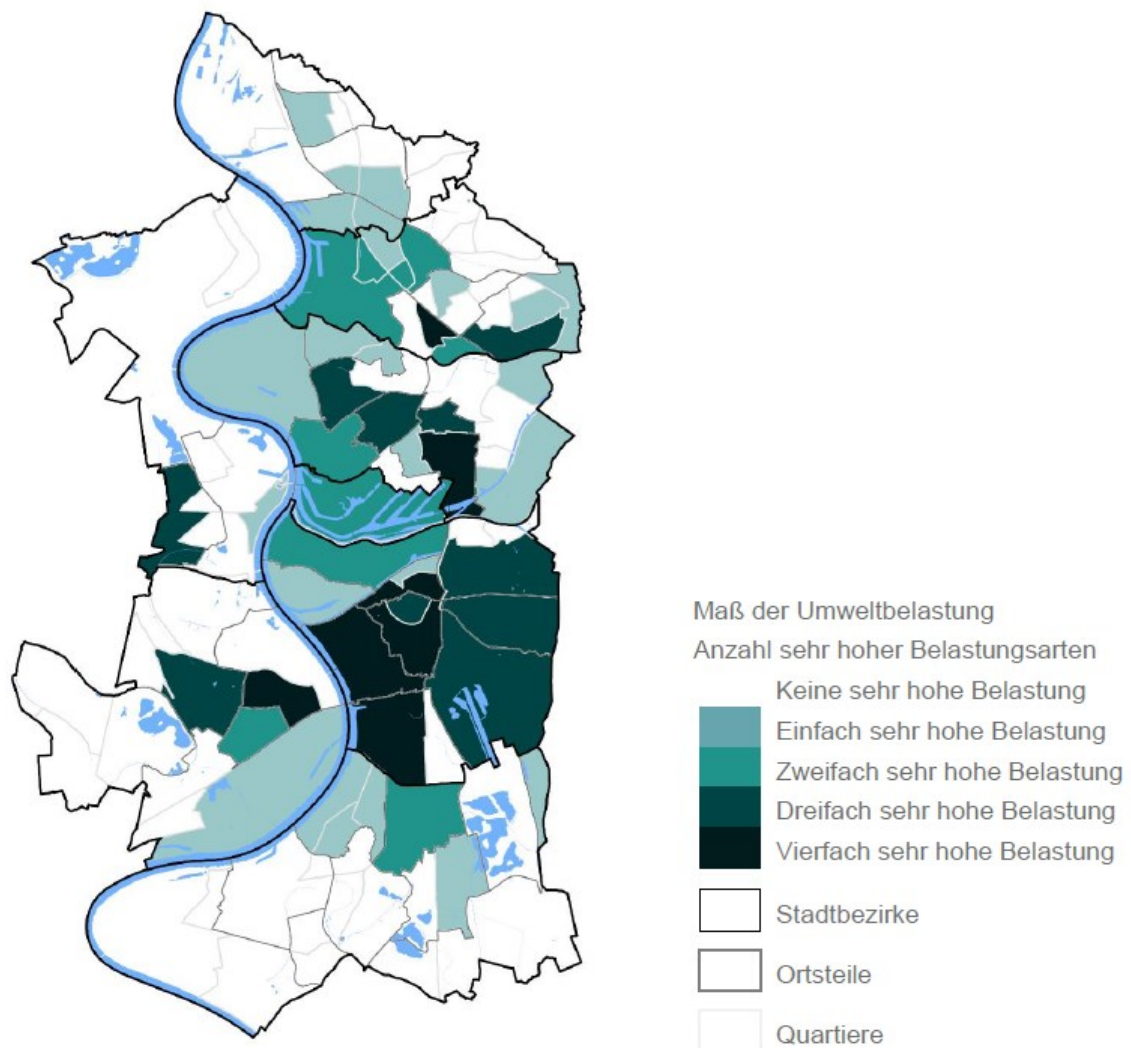
Für die Faktoren Armut und Migration wurden die beiden folgenden Indikatoren zugrunde gelegt:

¹¹² Sozialberichtes 2023 - Kommunales Handlungskonzept Wohnen: „Wohn Vision 2.0“ für die Stadt Duisburg, Zwischenbericht 2023, Bearbeitung: GEWOS

- Verteilung der Haushalte mit Mindestsicherung
- Verteilung der Einwohnerschaft mit Zuwanderungsgeschichte

Das Wohnquartier „Alt Hamborn Mitte“ gehört zu den insgesamt sieben Wohnquartieren in der Gesamtstadt Duisburg mit der höchsten umweltbezogenen Belastungsdichte, für die in der Klima- und Umweltgerechtigkeitsanalyse hohe Werte in den vier Belastungsbereichen ermittelt wurden (S. 111f). ¹¹³

Abb. 1 Maß der Umweltbelastung



Quelle: eigene Darstellung, Stadt Duisburg (Umweltplanung, Umweltinformation)

¹¹³ Eine Überlagerung der verschiedenen vier umweltbezogenen Belastungsarten zeigt, dass sich die größten Belastungsdichten in Quartieren der Bezirke Mitte und Meiderich Beeck konzentrieren. Hohe Werte in allen vier Belastungsbereichen werden ausgewiesen in 4 Wohnquartieren im Bezirk Mitte: (City 1, Dellviertel, Hochfeld und Wanheimerort) sowie in Mittelmeiderich Kern, Alt-Hamborn Mitte und Hochemmerich-Mitte. Hinzu kommen aber einzelne weitere Bereiche. Dazu zählt Alt-Hamborn.

Bei einer Betrachtung der Indikatoren zu Armut¹¹⁴ und Migration¹¹⁵ wird deutlich, dass diese Teilräume auch sehr häufig von umweltbezogenen Belastungen geprägt sind.

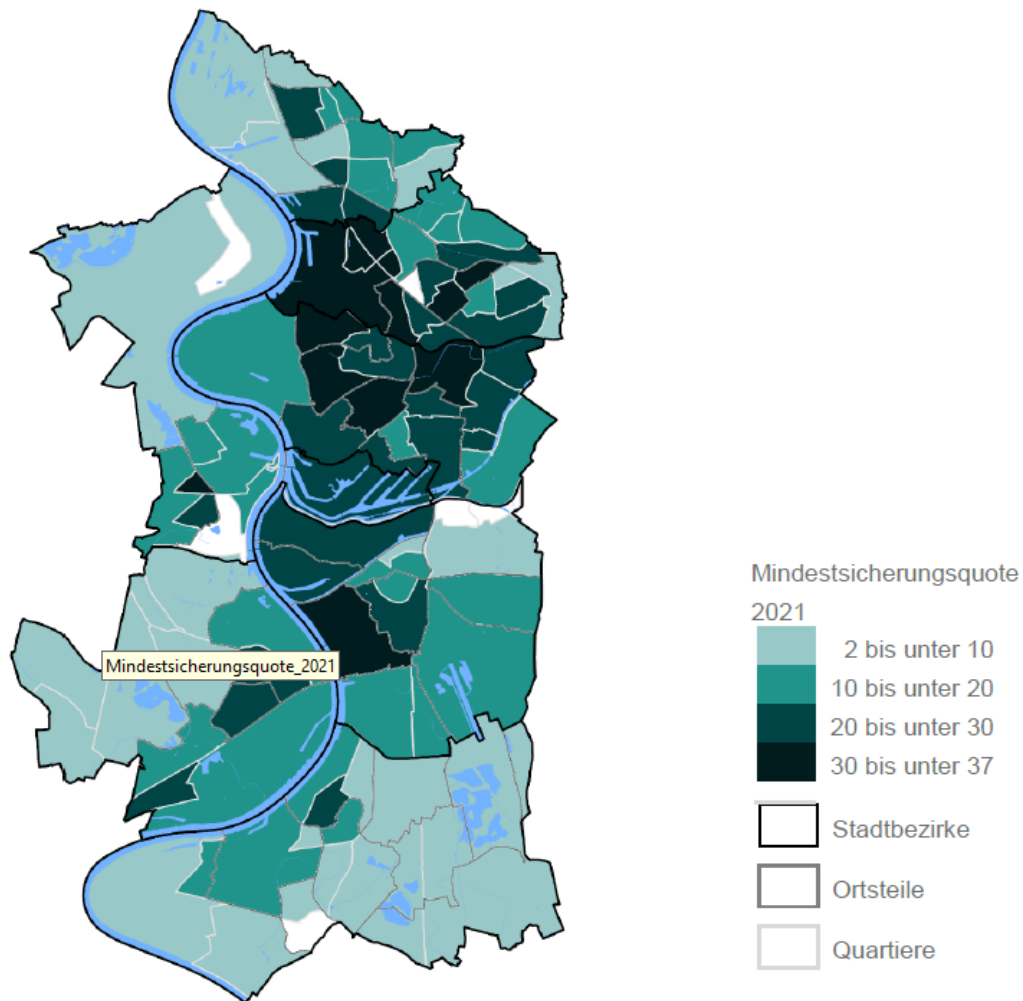
In der Gesamtstadt Duisburg finden sich in fünf der zehn Quartiere mit der höchsten Mindestsicherungsquote umweltbezogene Mehrfachbelastungen. Dazu zählen im Ortsteil Marxloh die Wohnquartiere Schwelgern Nord-West und Zentrum Süd-Ost (beide 41,1%), Grillo Süd-West (40,3 %), Johannismarkt (40,9%)¹¹⁶ Die drei ersten Marxloher Wohnquartiere weisen auch hohe Werte in zwei Belastungsbereichen auf (S. 112, 59, 183ff).

Abb. 2 Mindestsicherung in den Quartieren (2021)

¹¹⁴ Auf Quartierebene weisen in der Gesamtstadt 57 Quartiere eine höhere Mindestsicherungsquote als der städtische Durchschnitt auf (12,9 %). Die höchsten Quoten entfallen auf die Quartiere des Ortsteils Marxloh und Obermarxloh: Schwelgern (41,10 %), Zentrum (41,10 %) sowie Dichterviertel (42,28 %). Dies bedeutet, dass in den Quartieren mehr als jede dritte Bedarfsgemeinschaft Leistungen nach SGBII erhält.

¹¹⁵ Die Quartiere mit dem höchsten Anteil von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte befinden sich auch in den Ortsteilen, die den höchsten Anteil an Menschen mit Zuwanderungsgeschichte aufweisen: Die Ortsteile Bruckhausen, Hochfeld und Marxloh.

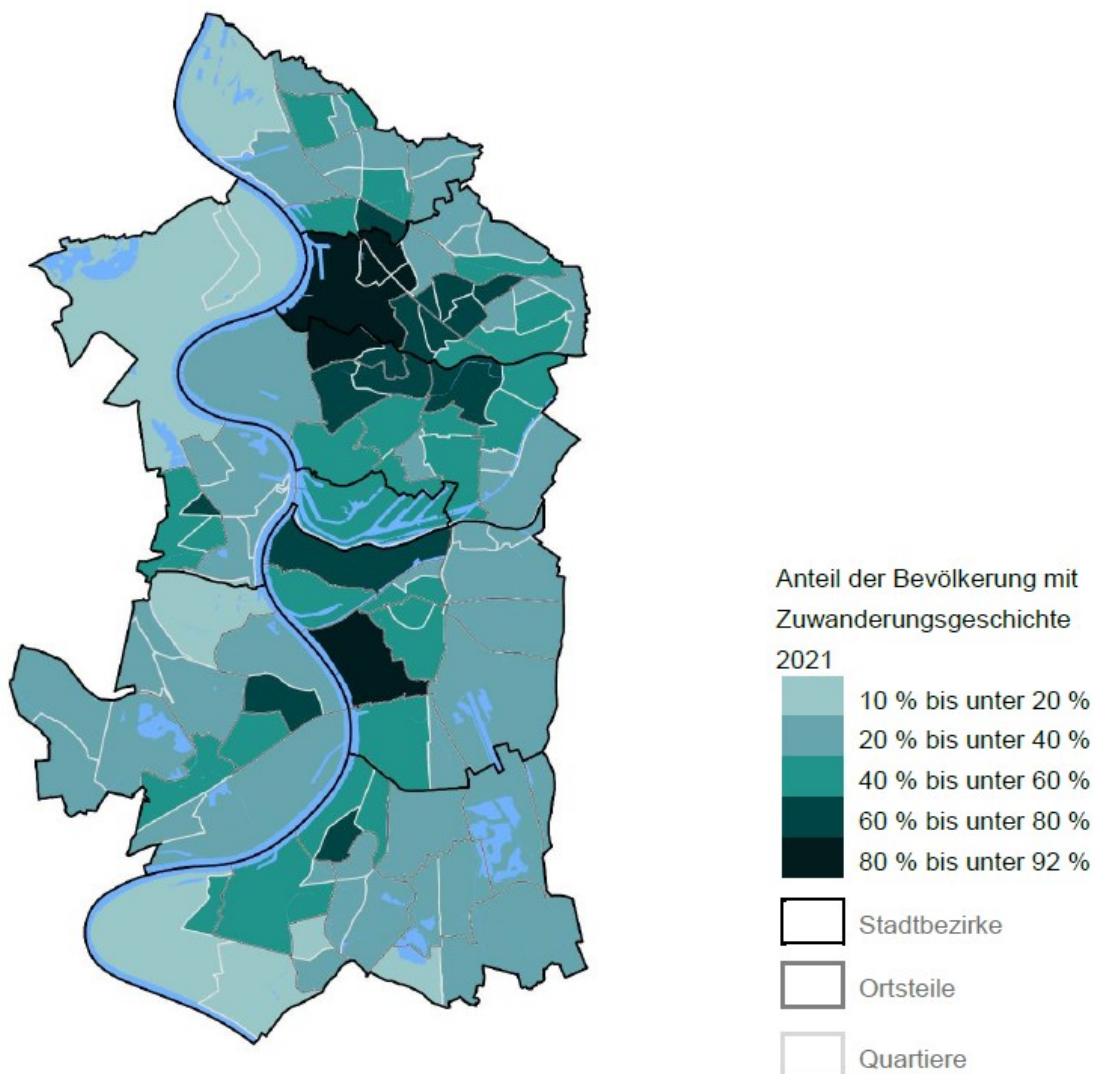
¹¹⁶ sowie Hochfeld (36,9 %) und Beeck-Mitte (33,6 %).



Quelle: eigene Darstellung, Stadt Duisburg (Stabsstelle für Wahlen, Europaangelegenheiten und Informationslogistik)

Ein ähnliches Bild ergibt sich, wenn man die Verteilung der Menschen mit Zuwanderungsgeschichte betrachtet. In acht der zehn Quartiere mit den höchsten Anteilen an Menschen mit Zuwanderungsgeschichte ist mindestens eine der Belastungsarten sehr stark ausgeprägt. Im Ortsteil Marxloh weisen Johannismarkt (90,4 %), Schwelgern (84,8 %), Grillo (87,0 %) und Zentrum (83,3 %) sehr hohe Anteile von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte und hohe Werte in zwei umweltbezogenen Belastungsbereichen (Schwelgern, Grillo und Zentrum) bzw. einem Belastungsbereich (Johannisquartier) auf (S. 113f, 41, 148ff).

Abb. 3 Anteil der Bevölkerung mit Zuwanderungsgeschichte



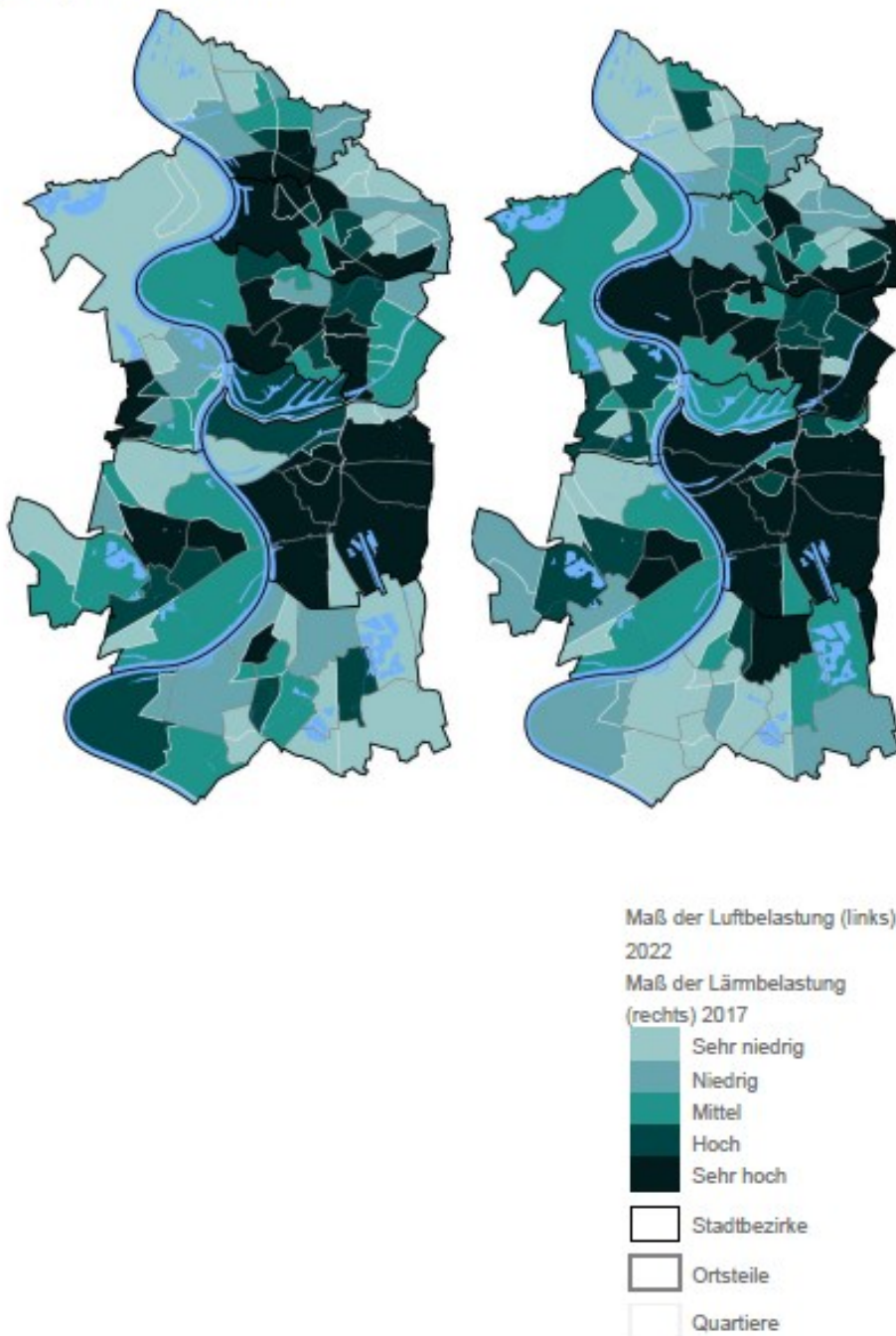
Alt-Hamborn gehört zu den Ortsteilen in Duisburg mit der höchsten umweltbezogenen Belastung. Der Anteil der Mindestsicherungsquote liegt im Wohnquartier Alt-Hamborn Mitte bei 29,4%.¹¹⁷ Der Anteil von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte an den Bewohnern liegt im Wohnquartier Alt-Hamborn Mitte bei 48,7%. Im Falle des Ausbaus der A 59 in Troglage könnten sich die ohnehin hohe Mehrfachbelastung Alt-Hamborn Mitte weiter verstärken. Darüber könnten sich durch selektiven Wegzug die bisher noch stabilen sozialstrukturellen Werte verschlechtern.

¹¹⁷ Die Mindestsicherungsquote beläuft sich im Ortsteil Alt-Hamborn auf 28,9% gegenüber dem Vergleichswert im Ortsteil Marxloh in Höhe von 35,0%. Die Mindestsicherungsquoten in den Wohnquartieren An der Abtei (37,0%), Mitte (29,4%) und Süd (25,2%) sind unterschiedlich hoch, liegen aber unten den Vergleichswerten der Marxloher Wohnquartiere S. 183ff).

Aufgrund der hohen Relevanz des motorisierten Verkehrs werden die Luft- und Lärmbelastung noch einmal gesondert betrachtet. Im Rahmen weiterer umweltbelastender Faktoren wurden Luft- und Lärmbelastungen analysiert, deren wesentliche Quellen in den Städten der motorisierte Verkehr darstellt. Eine sehr hohe Luftbelastung wurde dabei über einen durchschnittlichen Stickstoffdioxidwert (NO₂) von >30 µg/m³ definiert. NO₂ gilt als atemwegsbelastendes Gas, welches sich bei zu hohem Aufkommen dauerhaft schädigend auf Atemorgane auswirken kann. EU-weit gilt derzeit ein Jahresgrenzwert von 40 µg/m³, der zum Schutz der Gesundheit nicht überschritten werden darf. 30 µg/m³ gilt als Grenzwert zum Schutz von Vegetation und Umwelt. Grundsätzlich konnten bisher keine Schwellenwerte identifiziert werden, innerhalb denen Luftverschmutzung als harmlos gelten würden. Als vorläufig neuen Grenzwert empfiehlt der WHO für NO₂ eine mittlere jährliche Belastung von höchstens 10 µg/m³. Wichtig seien aber kontinuierliche Maßnahmen zur Absenkung der Schadstoffkonzentrationen darüber hin-aus. Eine alleinige Regulierung durch einen Grenzwert reiche nicht aus. Auch die Lärmbelastung birgt potenzielle gesundheitliche Schäden. Als Richtwerte bei der Analyse der Lärmbelastung der Duisburger Quartiere wurden 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht festgelegt. Belastungen über diese Richtwerte hinaus wurden als „sehr hoch“ eingestuft.

Abb. 4 Maß der sehr hohen Luft- und Lärmbelastung

Abbildung 80: Maß der sehr hohen Luft- (2022) (links) und Lärmbelastungen (2017) (rechts) in den Quartieren



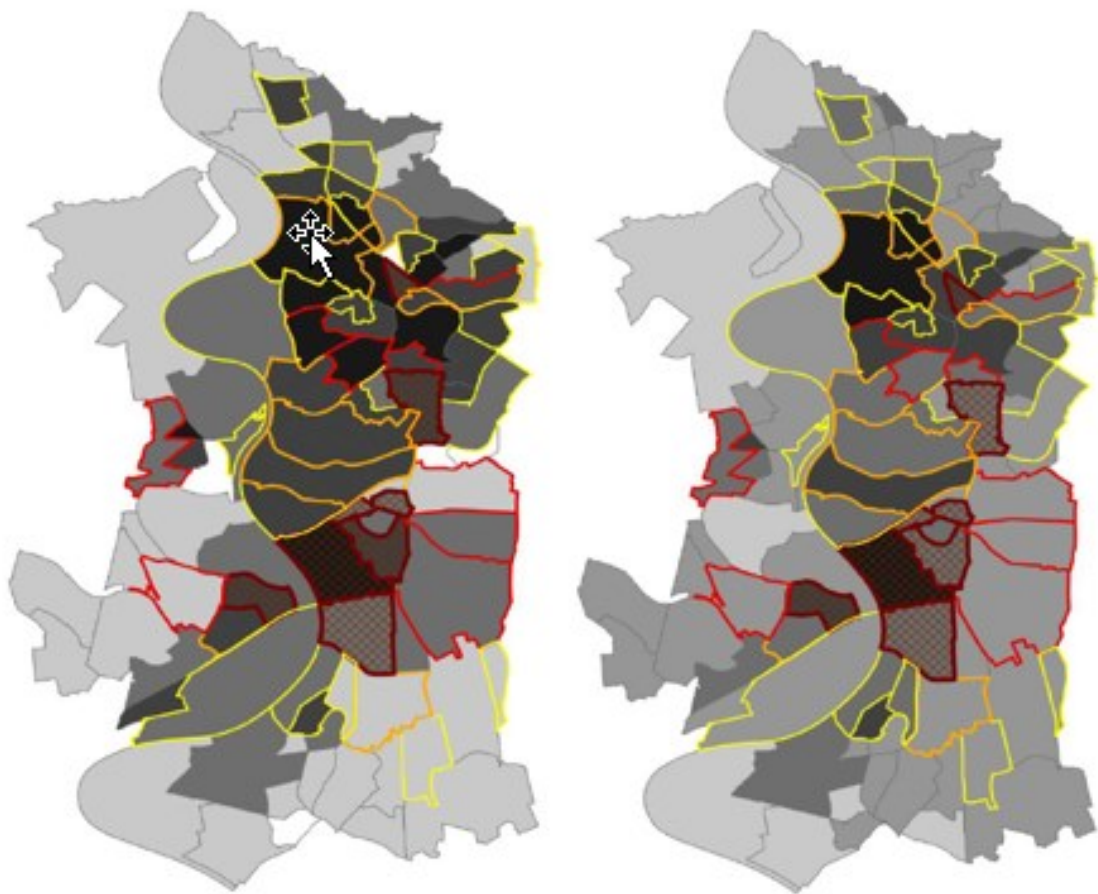
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Duisburg (Umweltplanung, Umweltinformation)

Im Bereich der Luftbelastung fällt auf, dass vor allem Quartiere in Mitte, Meiderich / Beeck und Hamborn stark betroffen sind. In Hamborn sind es neben den Quartieren im Ortsteil Marxloh vor allem die südlich liegenden Alt-Hamborn Mitte und –Süd, sowie Neumühl Süd, die eine hohe Luft-belastung aufweisen. Ähnliches gilt für die

Lärmbelastung, hier finden sich die höchsten Belastungskonzentrationen in den Bezirken Mitte und Meiderich / Beeck, sowie dem südöstlichen Rand von Hamborn in Alt-Hamborn und Neumühl (S. 108f).

Im Falle des Ausbaus der A 59 in Troglage könnten sich die hohen Luft- und Lärmbelastungen in Alt-Hamborn weiter verstärken. Eine Deckellösung könnte zu einer Verbesserung der Lage führen.

Abb 5: Mehrfachbelastung, Haushalte mit Mindestsicherung und Bevölkerung mit Zuwanderungsgeschichte in den Quartieren (S. 114f)



Modellvorhaben des Bundes zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung – „Stark im Norden: Alt-Hamborn und Marxloh“

Die genannten europäischen, nationalen und kommunalen Klimaziele finden auf der Quartiersebene Anwendung.

Die Gebietskulisse des vorherigen integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Marxloh wurde mit dem Modellvorhaben des Bundes/Land NRW um den Ortsteil Alt-Hamborn erweitert. Die Gebietskulisse des „Ankunftsstadtteil“ Marxloh wird damit um den benachbarten Stadtteil Alt-Hamborn, der bisher noch zur Förderkulisse der Städtebauförderung gehörte und als „Schwellenstadtteil“ angesehen wird, erweitert. Ziel ist es, aus den Erfahrungen in Marxloh zu schöpfen, um komplexen Problemlagen frühzeitig entgegenzusteuern.

In der Gebietskulisse leben 34.178 Menschen darunter 33.335 in Marxloh und Alt-Hamborn (Stand 31.12.2022) davon ca. 54% ohne deutsche Staatsangehörigkeit und 75 % mit Migrationshintergrund. Der Anteil von Bewohnern mit Migrationshintergrund in den jüngeren Alterskohorten ist noch höher. 95% der 0- bis 5-Jährigen in Marxloh haben einen migrantischen Hintergrund, bei den 6- bis 9-Jährigen, den Kindern im Grundschulalter sind es 91,4%. In Alt-Hamborn haben 81,5% der 0- bis 5-Jährigen und 82,7% der 6- bis 9-Jährigen, die Kinder im Grundschulalter einen migrantischen Hintergrund. Der überdurchschnittliche Anteil von Kindern und Jugendlichen verlangt besondere Anstrengungen, ein angemessenes Betreuungs- und Bildungsangebot bereitzustellen und postmigrantische Lebenslagen als den „Normalfall“ für Lern- und Bildungsprozesse anzuerkennen.

Abb. 6: Einwohner am 31.12.2022 nach Geschlecht und Nationalität in den Stadtteilen und Wohnquartieren des Untersuchungsbereichs¹¹⁸

Quartier / Ortsteil / Stadtbezirk	Einwohner am Ort der Hauptwohnung												
	Gesamtbevölkerung			Deutsche			Ausländer			in v.H. aller EW			
	insges.	männl.	weibl.	insges.	männl.	weibl.	insges.	männl.	weibl.				
202	Marxloh			22.106	11.460	10.646	8.283	4.161	4.122	13.823	7.299	6.524	62,5
2021	Schwielgern (Nord-West)			5.123	2.704	2.419	1.476	759	717	3.647	1.945	1.702	71,2
2022	Grillo (Süd-West)			4.457	2.389	2.068	1.102	612	490	3.355	1.777	1.578	75,3
2023	Johannismarkt (Nord-Ost)			4.733	2.431	2.302	1.490	768	722	3.243	1.663	1.580	68,5
2024	Zentrum (Süd-Ost)			4.240	2.233	2.007	1.350	689	661	2.890	1.544	1.346	68,2
2025	Jubiläumshain (Ost)			3.553	1.703	1.850	2.865	1.333	1.532	688	370	318	19,4
203	Obermarxloh												
2031	West (Rhein-Ruhr-Halle)			852	397	455	527	251	276	325	146	179	38,1
205	Alt-Hamborn			11.229	5.564	5.665	7.413	3.593	3.820	3.816	1.971	1.845	34,0
2051	An der Abtei			1.937	1.010	927	983	497	486	954	513	441	49,3
2052	Mitte			4.646	2.283	2.363	3.104	1.497	1.607	1.542	786	756	33,2
2053	Süd			4.646	2.271	2.375	3.326	1.599	1.727	1.320	672	648	28,4
	Summe Marxloh und Alt-Hamborn			33.335	17.024	16.311	15.696	7.754	7.942	17.639	9.270	8.369	53,9
	Gebietskulisse "Stark im Norden": Alt-Hamborn & Marxloh			34.187	17.421	16.766	16.223	8.005	8.218	17.964	9.416	8.548	52,5
200	HAMBORN			77.671	38.728	38.943	49.869	24.290	25.579	27.802	14.438	13.364	35,8
	DUISBURG			507.073	251.799	255.274	382.365	186.831	195.534	124.708	64.968	59.740	24,6

Abb. 7: Einwohner am 31.12.2022 mit deutscher und nichtdeutscher Nationalität und Einwohner mit Zuwanderungsgeschichte in den Stadtteilen und Wohnquartieren des Untersuchungsbereichs¹¹⁹

Quartier / Ortsteil / Stadtbezirk	Einwohner am Ort der Hauptwohnung				
	Einwohner insgesamt	Einwohner mit Migrationshintergrund		Einwohner mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit	
		insges.	insges.	in % aller Einwohner	insges.
202	Marxloh				
2021	Schwielgern (Nord-West)				
2022	Grillo (Süd-West)				
2023	Johannismarkt (Nord-Ost)				
2024	Zentrum (Süd-Ost)				
2025	Jubiläumshain (Ost)				
203	Obermarxloh				
2031	West (Rhein-Ruhr-Halle)				
205	Alt-Hamborn				
2051	An der Abtei				
2052	Mitte				
2053	Süd				
	Summe Marxloh und Alt-Hamborn				
	Hamborn & Marxloh				
	DUISBURG				

¹¹⁸ Quelle: Stabsstelle für Wahlen und Informationslogistik; Stadt Duisburg

¹¹⁹ Quelle: Stabsstelle für Wahlen und Informationslogistik; Stadt Duisburg

Unter dem Leitbild des ISEK Stark im Norden Alt-Hamborn u. Marxloh „Starke Vielfalt, friedvolles und sicheres Zusammenleben unterschiedlicher Kulturen mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in klimaangepassten stabilisierten Infrastrukturen, Räumen und Umweltverhältnissen“ sind in den Handlungsfeldern „Integration und Bildung“, „Soziale und städtebauliche Stabilisierung“, „Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz u. Klimaanpassung sowie „Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit“ entsprechende Ober- und Unterziele sowie Querschnittsaufgaben formuliert worden, die sich auf der Maßnahmenebene in insgesamt 4 Clustern mit 11 baulichen Teilmaßnahmen vor Ort abbilden und umgesetzt werden. Die Diversität des Maßnahmenportfolios soll dabei Synergien zur gegenseitigen Stabilisierung erzeugen. Für die Umsetzung der Projekte erhält Duisburg 50 Mio € Fördermittel.

➤ Konfliktlage durch Ausbau der A 59 in Troglage:

Das Leitbild des Modellvorhabens kann durch die weitere Verschärfung der Zäsur durch den stadtunverträglichen Ausbau der A 59 in Troglage noch schwerer erreicht werden; die Ortsteile werden weiter in reiche und arme Quartiersbereiche durch die Trasse getrennt. Das verbindende Element des Tunneldeckels in realer wie immaterieller Form würde entfallen.

Das integrierte Stadtteilentwicklungskonzept zeigt in der Analyse einen sehr hohen Bildungs- und Aufklärungsbedarf insbesondere der in den Ortsteilen lebenden zugewanderten Bewohnerschaft. Armut und prekäre Bildungssituation kumulieren hier. Dies impliziert eine erschwerte bis nicht vorhandene gesellschaftliche Teilhabe und damit den Zugang in die Stadtgesellschaft. Dadurch bedingt sind diese Zielgruppen durch „konventionelle“ formale Beteiligungsformate im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nur schwer bis nicht erreichbar. Aus diesem Grund hat der Bund und das Land als Fördermittelgeber die Fördervoraussetzung „Erprobung von Beteiligungsformaten für schwer erreichbare Bewohnergruppen“ gesetzt. Hierfür sind zielgruppenbezogene und niedrighschwellige Formate, ergänzt um mehrsprachige Zugänge, erforderlich.

Im Rahmen einer formellen Beteiligung, wie es dieses Planfeststellungsverfahren darstellt, werden die besonderen Bedarfe dieser schwierig erreichbaren

Bewohnergruppen, die in der Gebietskulisse einen großen Anteil der Bevölkerung ausmachen, nicht berücksichtigt.

II.7.1.2 Handlungsfeld: Integration und Bildung

Marxloh ist seit Jahrzehnten ein „Ankunftsstadtteil“, der die strukturellen Voraussetzungen für Zuwanderung und Integration bietet und wichtige Integrationsleistungen für die Stadtentwicklung unter immer schwierigeren Bedingungen erbringen muss.

Alt-Hamborn ist ein „Schwellenstadtteil“, indem sich die Entwicklung zeitverzögert, ähnlich wie in Marxloh absehen lässt. Hier gilt es, über das Modellvorhaben einer strukturellen Verschlechterung der Lebensbedingungen, der Infrastrukturausstattung, des Stadtteilimages sowie selektiver Abwanderung und Segregation gegenzusteuern.

Daher werden entsprechend der dargestellten Ziele Soziale Infrastrukturen zur Integration durch Begegnung, Bildung und Lebenshilfe gebaut: Elternlandeplätze an drei Grundschulen, klimagerechter Umbau Jugendzentrum Regionalzentrum Nord RiZ, Neubau Familienzentrum Julius-Birck-Straße, Neubau eines Jugendzentrums in Alt-Hamborn. Dabei werden auch die Bedarfe des klimagerechten Bauens im Bestand und Neubau berücksichtigt, welche als klare Zielsetzungen im Handlungsfeld „Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und Klimaanpassung“ formuliert sind. Im Rahmen der Beteiligungsprozesse mit den Nutzergruppen werden die Themen der Klimaanpassung und Verbesserung an die Kinder- und Jugendlichen sowie deren Eltern kommuniziert.

- Konfliktlage durch Ausbau der A 59 in Troglage:

Für den Stadtentwicklungszusammenhang ist die vom Deutschen Institut für Urbanistik im Forschungsvorhaben "Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum" (UBA 2015) entwickelte Definition anwendbar. Demnach kann Umweltgerechtigkeit verstanden werden als "Vermeidung und Verminderung der räumlichen Konzentration von gesundheitsrelevanten Umweltbelastungen sowie als Gewährleistung eines sozialräumlich gerechten Zugangs zu Umweltressourcen". Im Zusammenhang von sozialer Lage, Umweltqualität und Gesundheit werden verhältnisbedingte Gesundheitsaspekte in den Blick genommen, denn schon lange ist bekannt und wissenschaftlich belegt, dass die soziale Lage über den Gesundheitszustand eines Menschen mitentscheidet und die Lebenserwartung beeinflusst.

Hier entsteht ein gravierender Widerspruch zwischen den Zielen der integrierten Stadtentwicklung im Modellvorhaben und den Umweltauswirkungen der stadunverträglichen Troglage. Die Vermittlung der Ziele des Modellvorhabens und den Auswirkungen des Autobahnausbaus auf Menschen und Umwelt sind der Bewohnerschaft in diesem formellen Verfahren nicht vermittelbar. Öffentliche Einrichtungen liegen in Alt-Hamborn direkt an der Trasse wie bspw. die Abteigrundschule, aber auch die Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Gesamtschule, das Abteigymnasium und die Helios Kliniken. Die Schülerschaft wie auch alle anderen Gruppen in der Bewohnerschaft müssen seit Jahrzehnten in diesem durch Immissionsbelastungen geprägten Umfeld lernen, arbeiten und leben.

Vor diesem Hintergrund ist der stadverträgliche Ausbau der A 59 auch unter dem Aspekt der Umweltgerechtigkeit zwingend zu berücksichtigen. Die Umwelt- und Lebensbedingungen der hier lebenden Menschen werden dem wirtschaftlichen Ziel der ungestörten Verkehrsabwicklung zu geringen Kosten untergeordnet. Der Tunneldeckel würde Verbindungen schaffen zwischen den getrennten Quartieren, es würden hitzereduzierende Grünflächen entstehen können, Flächen mit Aufenthaltsqualität sowie Sport – und Bewegungsflächen. Die Bereiche würden nicht mehr direkt den Luft- und Lärmemissionen der A 59 ausgesetzt werden.

II.7.1.3 Handlungsfeld: Soziale und städtebauliche Stabilisierung

- Umgestaltung der Zentrenbereiche in Alt-Hamborn u. Marxloh

Wesentlich für die soziale und städtebauliche Stabilisierung ist zusätzlich zur klimaverbessernden Wirkung die Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der Weseler Straße und dem Bebelplatz sowie auf dem Altmarkt in Alt-Hamborn zur Schaffung von mehr Gestaltungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

Durch abgestimmte Handlungs- und Maßnahmenfelder wie der Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und einer umweltschonenderen Abwicklung soll dazu beigetragen werden, das Verkehrsgeschehen nachhaltig, effizient und umweltschonend zu optimieren.

- Konfliktlage durch Ausbau der A 59 in Troglage:

Die im Modellvorhaben vorgegebenen Ziele, das Verkehrsgeschehen nachhaltig, effizient und umweltschonend zu optimieren werden durch den quartierunverträglichen Ausbau in Troglage vollständig konterkariert. Die durch das Modellvorhaben erreichten Klimaverbesserungen durch Verkehrsreduktion und Verlagerung werden durch die zusätzlichen Immissionen der ausgebauten Trasse konterkariert. Der Tunneldeckel würde diese Situation entspannen durch zusätzliche Begrünung, Vermeidung von Hitze und Immissionsbelastungen.

- Stabilisierung und Aufwertung der Wohnquartiere/Beseitigung städtebaulicher Missstände im Wohnungsbestand - Schrottimmobilien

Die hohe Abwanderung der Bevölkerung in der heutigen Gebietskulisse des Modellvorhabens fand zwischen 1980 und 2014 u.a. auch massiv aufgrund der hohen Immissionsbelastung insbesondere auch durch die Verkehrsimmissionen statt.

Die Bevölkerung schrumpfte im Zeitraum 1970 von ca. 25.000 auf 17.500 Einwohnende (2009), zwischen 1990 und 2005 um fast 22%. Damit einher ging ein Bevölkerungsaustausch.

Mit der Südosterweiterung der Europäischen Union begann eine neue Phase der Stadtteilentwicklung in Marxloh. Für die 2007 zur Europäischen Union hinzugekommenen Staaten Bulgarien und Rumänien („EU-2 Staaten“) wurde zum 31.12.2013 die Beschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit aufgehoben und die Abwanderung von Menschen aus den EU-2-Staaten begann. Zu den Hauptzielgebieten innerhalb Deutschlands gehört Duisburg und innerhalb der Stadt u.a. Marxloh, Alt- Hamborn. Wichtige Pull Faktoren waren eine große Zahl leerstehender Immobilien in den Stadtteilen wie Marxloh und die türkischstämmige Bevölkerung, durch die der Zugang im Ankunftsland zu Wohnraum, Arbeit, Institutionen einfacher wurde, da viel bulgarische Zugewanderte gut türkisch sprechen.

Diese Zuwanderung beendete den Bevölkerungsrückgang. Innerhalb von 10 Jahren nahm die Bevölkerungszahl um über 20 % (von 17.500 (2009) auf 21.143 Einwohnende (2019) und 22.106 am 31.12.2022 zu. Gleichzeitig verringerte sich dadurch der Leerstand bei gleichzeitiger Verschlechterung der Bausubstanz.

Abb.8: Bevölkerungsentwicklung nach Staatsangehörigkeit seit 1980 in Marxloh¹²⁰

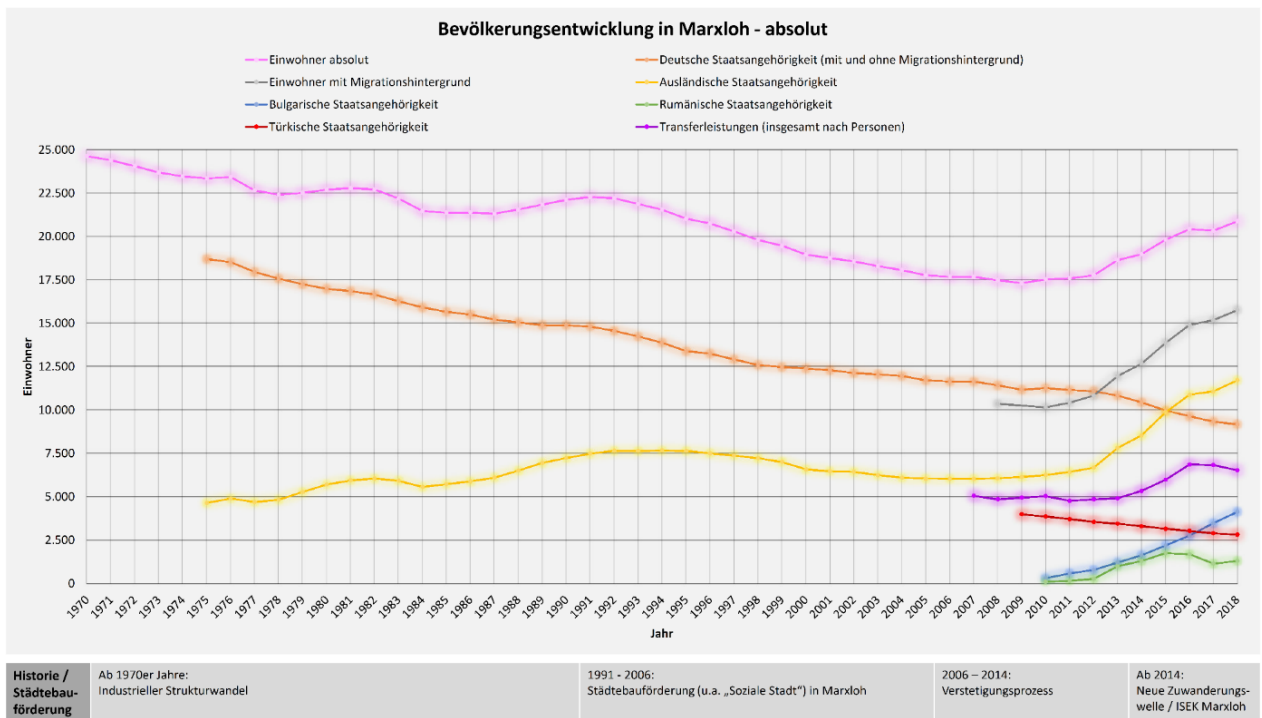
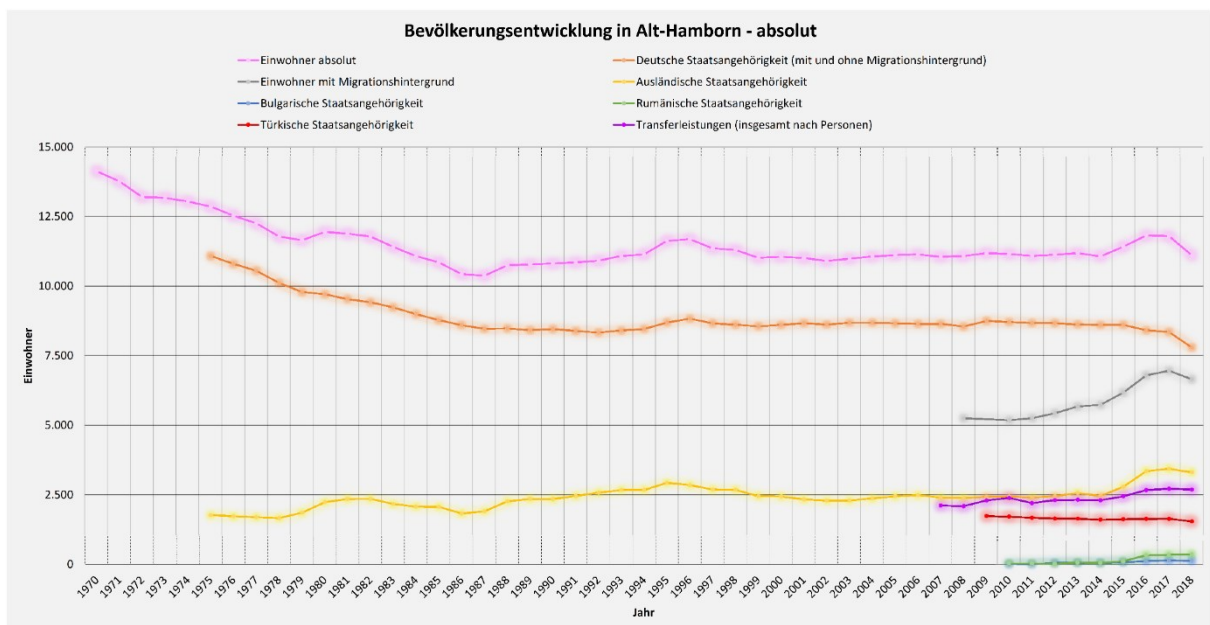


Abb.9: Bevölkerungsentwicklung nach Staatsangehörigkeit st. 1980 in Alt-Hamborn¹²¹



¹²⁰ Quelle: Entwicklungsgesellschaft Duisburg mbH /Stadt Duisburg (2020): Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Duisburg Stark im Norden: Alt-Hamborn & Marxloh, April 2020, S. 9

¹²¹ Quelle: Entwicklungsgesellschaft Duisburg mbH /Stadt Duisburg (2020): Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Duisburg Stark im Norden: Alt-Hamborn & Marxloh, April 2020, S. 12

Abb.10: Zuwanderer aus Bulgarien und Rumänien an allen Einwohnern am 31.12.2022 nach Altersgruppen in den Wohnquartieren der Gebietskulisse¹²²

Wohnquartier	unter 18 Jahre	18 - unter 65 Jahre	65 Jahre und älter	Insgesamt	alle Einwohner im Gebiet	Anteil der bulgarischen und rumänischen Zuwanderer in %
Marxloh	3.070	4.768	31	7.879	22.106	35,6
2021 Schwelgern (Nord-West)	949	1.387	12	2.348	5.123	45,8
2022 Grillo (Süd-West)	814	1.302	9	2.125	4.457	47,7
2023 Johannismarkt (Nord-Ost)	616	938	7	1.561	4.733	33,0
2024 Zentrum (Süd-Ost)	638	1.043	13	1.694	4.240	40,0
2025 Jubiläumshain (Ost)	53	98		151	3.553	4,2
2031 Obermarxloh West (Rhein-Ruhr-Halle)	4	11		15	852	1,8
Alt-Hamborn	*	347	*	565	11.229	5,0
2051 An der Abtei	46	106		152	1.937	7,8
2052 Alt-Hamborn Mitte	86	131		217	4.646	4,7
2053 Alt-Hamborn Süd	*	110	*	196	4.646	4,2
Gebietskulisse "Stark im Norden"						
Marxloh&Alt-Hamborn	*	5.115	*	8.444	33.335	25,3
Insgesamt in Duisburg	8.878	16.502	242	25.622	507.073	5,1
Durchschnitt:108 Quartiere	82	152	2	237		

* extrem kleine Fallzahlen dürfen aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht ausgewiesen werden.

Die Zahl der Neuzuwanderer aus Bulgarien und Rumänien wuchs rasant, vervierfachte sich in Marxloh zwischen 2012 und 2015. Inzwischen sind leben in Marxloh 5.792 Bulgaren, d.h. 26,61% der Stadtteilbevölkerung, und 1.675 Rumänen, d.h. 7,69 % der Stadtteilbevölkerung (Stand 31.05.22). Inzwischen sind über ein Drittel (35,6%) der Bewohner Marxlohs aus Bulgarien oder Rumänien zugewanderte Menschen (Stand 31.12.2022), darunter sehr viele Kinder und Jugendliche (39% der Zugewanderten sind unter 18 Jahre alt). Das Maß und die Geschwindigkeit der Zuwanderung von Menschen, deren Lebenssituation häufig von extremer Armut geprägt ist, gefährden die durch die Stadterneuerungsprojekte erreichten Stabilisierungserfolge und stellen neue, hohe Anforderungen an die städtische und soziale Infrastruktur.

Die Armutszuwanderung heute lässt den Menschen nicht die freie Ortswahl in Wohnbereiche, die gesundheitlich weniger belastet sind. Es kann diesen Menschen nicht zugemutet werden, in einer noch schlechteren Situation wohnen zu müssen und keine Entscheidungsmöglichkeiten zu haben.

In Kombination mit der Konzentration armutsgeprägter Haushalte in den Stadtteilen ist seit Jahren eine wohnungswirtschaftliche Abwärtsspirale im Gang. Die

122 Quelle: Stabsstelle für Wahlen und Informationslogistik; Stadt Duisburg

Eigentümerschaft verfügt oftmals über wenig investive Mittel, Investitionen in den Gebäudebestand durch die Eigentümerschaft können kaum (re-)finanziert werden. Dies führt zu zunehmend schlechten Gebäudezuständen.

Das Modellvorhaben versucht einerseits, bessere Lebensperspektiven durch Bildung, Teilhabe, klimaangepasste Grün- und Freiräume zu schaffen sowie andererseits städtebauliche Missstände durch Rückbau von Schrottimmobilien und durch klimaangepasste Umgestaltung der freigelegten Flächen und öffentlichen Räume zu beheben.

➤ Konfliktlage durch Ausbau der A 59 in Troglage:

Weitere Leerstände und Verschärfung der sozialen Problemlage durch die stadunverträgliche Zäsur und durch erhöhte Immissionsüberschneidungen und damit einhergehend einer Verstärkung der Umweltungerechtigkeit sind zu erwarten. Der Tunneldeckel beseitigt in großen Teilen die Zäsur, schafft Verbindung zwischen den Quartieren und verbessert die Lagequalität der Wohngebäude an der Trasse und darüber hinaus. Durch wohnumfeldnahes Grün auf dem Tunneldeckel wird die Lagequalität ebenso verbessert wie die Umweltsituation.

- Stärkung der lokalen Ökonomie

Insbesondere die an die A 59 angrenzende Fußgängerzone der Jägerstr. in Altborn ist seit vielen Jahren von Leerständen geprägt. Die Leerstände nehmen proportional zur Nähe der A 59 zu. Diese Entwicklung wird sich durch die weiterhin bestehende Zäsur und zunehmende Immissionsüberschneidungen verstärken und bedingt eine erhebliche Funktionsstörung

➤ Konflikt durch Ausbau der A 59 in Troglage:

Weitere Leerstände und Standortverlagerungen durch die stadunverträgliche und funktionsstörende Zäsur sowie durch erhöhte Immissionsüberschneidungen sind zu erwarten. Der Tunneldeckel beseitigt in großen Teilen die Zäsur, schafft Verbindung zwischen den Quartieren und verbessert die Lagequalität des Geschäftsbereiches. Die Aufenthaltsqualität wird sowohl auf dem Tunneldeckel als auch im angrenzenden Quartiersbereich erheblich erhöht. Es sind funktionale und substanzielle Verbesserungen der Geschäftslage durch die Überdeckung zu erwarten.

II.7.1.4 Handlungsfeld: Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz u. Klimaanpassung

Aufgrund der hohen Immissionsbelastungen in der Gebietskulisse ist die Lebenssituation der Menschen vor Ort im industriell geprägten Umfeld und damit einhergehender hoher Immissionsbelastung in großen Teilen gesundheitsschädigend. Im Bereich Umwelt sind weiterhin hohe sich überlagernde Belastungen durch Verkehrs- und Industrieemissionen zu verzeichnen. Außerdem leiden die Bewohner des Stadtteiles aufgrund des starken Versiegelungsgrades und der hohen Bebauungsdichte unter einer hohen bioklimatischen Belastung. Zusätzlich mangelt es in den Quartieren an qualitativ hochwertigen und attraktiven Freiflächen, die auch dem Luftaustausch dienen.

Es besteht also eine quantitative Unterversorgung an Grün- und Freiraum. Die Freiräume sind zudem qualitativ meist nicht bedarfsgerecht gestaltet. Daher sollen zwei Maßnahmen der Freiraumgestaltung in der Gebietskulisse umgesetzt werden: der Friedrichpark (TP 10) und Bewegungsparcours „Rund um Marxloh“ - Sport, Gesundheit und Bewegung (TP 12) Im Modellvorhaben werden über alle Maßnahmen querschnittsorientiert Klimaverbesserung und Klimaanpassung durch folgende Maßnahmen erreicht:

- durch Verkehrsreduktion und klimaangepasste Umgestaltung der Zentren Marxloh und Alt-Hamborn,
 - Klimagerechte Dach-, Hof u. Fassaden Gestaltung,
 - Verwendung ökologischer Baustoffe,
 - energetisches Bauen,
 - biodiverse Bepflanzung,
 - Vernetzung von Grünverbindungen,
 - Umweltbildung für die Bevölkerung,
 - Gesundheitsfördernde Maßnahmen
- **Konflikt durch Ausbau der A 59 in Troglage:** das erhöhte Verkehrsaufkommen/Troglage auf der A 59 konterkariert die Ziele des ISEK umfassend: das Ziel der Klimaverbesserung hebt sich durch den Ausbau der Autobahn wieder auf- auf der einen Seite wird im Modellvorhaben das Klima verbessert und auf der anderen Seite durch das erhöhte Verkehrsaufkommen insbesondere auch durch LKW Verkehr die im Modellvorhaben erreichten Klimaverbesserungen wieder zunichte

gemacht; vorhandene Hitzeinseln werden nicht durch den stadtverträglichen Tunnelausbau gemildert; das Ziel des Modellvorhabens kann so nicht erreicht werden. Eine gleichwertige Betrachtung des Schutzgutes „Mensch“ im Verhältnis zu bspw. einem Naturschutzgebiet findet nicht statt. Das Artenschutzgesetz müsste Berücksichtigung finden – der Schutz der Menschen wird hingegen abgewogen.

II.7.1.5 Handlungsfeld: Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit

- **gesellschaftliche Teilhabe und Zusammenhalt**

Ziel des Modellvorhabens ist die Verbesserung des Zusammenlebens der Bewohnerschaft aus unterschiedlichen Kulturen und sozialen Hierarchien.

Die jahrzehntelange Zäsur durch die A 59 zementiert in der Gebietskulisse des Modellvorhabens das Auseinanderdriften der Gesellschaft; sie bildet die Zäsur zwischen Armutsbevölkerung auf der westlichen und einer Bewohnerschaft mit gesicherten Einkommen auf der östlichen Seite der A 59.

In der Gebietskulisse des Modellvorhabens leben ca. 38.000 Menschen, davon haben ca. 80 % einen Migrationshintergrund.

Im Planfeststellungsverfahren ist im Rahmen der Offenlage keine niedrigschwellige oder mehrsprachige Ansprache vieler betroffener Menschen mit Migrationshintergrund vorgesehen. Aufgrund geringer Bildung oder fehlender Sprachkenntnisse bleibt ihnen die Chance versagt, sich in das Verfahren einzubringen. Damit verschärft die Verkehrsplanung die soziale Ungleichheit.

Ungleiche Lebensverhältnisse und geringe sozioökonomische Teilhabe großer Teile der Bevölkerung bedingen hier die Unmöglichkeit der Einbringung in das Planfeststellungsverfahren.

➤ **Konflikt durch Ausbau der A 59 in Troglage:**

Durch die noch stärkere Zäsur eines stadtunverträglichen Ausbaus der A 59 werden soziale Konfliktlagen zwischen benachteiligte Bevölkerungsgruppen mit geringen Teilhabechancen und der übrigen Bewohnerschaft, selektive Abwanderung und Segregation verschärft und damit die Ziele des Modellvorhabens verfehlt. Im Rahmen der

Offenlage der Planunterlagen bleibt die niedrighschwellige Beteiligungsmöglichkeit betroffener Zielgruppen mit Migrationshintergrund bspw. durch Mehrsprachigkeit unberücksichtigt. Eine gesellschaftliche Teilhabe wird im Planfeststellungsverfahren nicht ermöglicht und die Betroffenheit dieser Bewohnerschaften in der Offenlage nicht eingebracht werden.

- **Öffentlichkeitsarbeit**

Im Modellvorhaben „Stark im Norden“ übernimmt das externe Quartiersmanagement die Öffentlichkeitsarbeit und Information für das gesamte Modellvorhaben. So wird ein hohes Maß an Transparenz über unterschiedlichste Aktivitäten und innovative Maßnahmen sichergestellt für alle Beteiligten. Es geht darum, das Stadtteilimage in Binnen- und Außenwahrnehmung aufzuwerten und zur Mitwirkung zu motivieren.

- **Konflikt durch Ausbau der A 59 in Troglage:**

Der Duisburger Stadtbezirk Hamborn ist der mit der geringsten Wahlbeteiligung in ganz Deutschland. Durch den Ausbau der A 59 in Troglage hat sich ein Teil der Bürgerschaften, die über Artikulationsmöglichkeiten verfügen und in Vereinen, Parteien u.ä. organisiert sind, in den Stadtteilen bereits mobilisiert. Gleichzeitig erreicht das formelle Planfeststellungsverfahren aufgrund der prekären Bildungssituation vieler zugewanderter Menschen diese nicht für eine Beteiligung am Verfahren. Dies betrifft etwa ein Drittel der Bevölkerung in der Gebietskulisse. Es handelt sich hier um eine Benachteiligung im Planfeststellungsverfahren aufgrund von Herkunft und Bildung und zeigt damit diskriminierende Tendenzen auf. Der Konflikt um den Ausbau der A 59 wirkt sich bereits jetzt negativ auf den gesellschaftlichen Zusammenhalt und die Öffentlichkeitsarbeit im Modellvorhaben aus.

Der Anteil von armen Menschen und Menschen mit Migrationsgeschichte, denen der Zugang zu gesellschaftlicher Teilhabe erschwert oder gar verwehrt wird, ist in Marxloh und Alt-Hamborn sehr hoch.

Die Mindestsicherungsquote (d.h. der Anteil der Bedarfsgemeinschaften, Haushalte, die auf Sozialhilfe angewiesen sind) beläuft sich im Ortsteil Alt-Hamborn auf 28,9% gegenüber dem Vergleichswert im Ortsteil Marxloh in Höhe von 35,0%. Marxloh gehört zu den Ortsteilen in Duisburg mit der höchsten Arbeitslosendichte. Marxloh weist 168,9

% arbeitslos gemeldeten Personen (SGB II und SGB III) je 1.000 Einwohnern im erwerbsfähigen Alter zwischen 18 und unter 65 Jahren aus. In Alt-Hamborn beträgt die Arbeitslosendichte 135,8.

Der Anteil von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte an den Bewohnern liegt im Ortsteil Alt-Hamborn mit 63,8% niedriger als der Vergleichswert in Marxloh (78,8%). 34,0 % haben in Alt-Hamborn keinen deutschen Pass, in Marxloh sind es 62,5%.

Einem großen Teil dieser Menschen ist der Zugang zur Beteiligung am Planfeststellungsverfahren und zur Eingabe ihrer Betroffenheit verwehrt.

II.7.1.6 Mitteleinsatz der Städtebauförderung der EU, des Bundes und des Landes

Seit Beginn der Städtebauförderung wurden Fördermittel in Höhe von ca. 30 Mio. € in der Gebietskulisse für städtebauliche, soziale, ökonomische und ökologische Maßnahmen eingesetzt. Das "Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung" des Bundes/Land NRW wird mit den o.g. Maßnahmen zusätzlich die Quartiere mit 50 Mio. € zur aufgezeigten Zielerreichung stabilisieren und aufwerten.

Die vom Bund favorisierte Troglage der Erweiterung der A 59 in Hamborn droht den Einsatz dieser Bundes- u. Landesmittel der Städtebauförderung zu konterkarieren.

Dadurch wird die Zielerreichung eingeschränkt und gestört, statt sie durch den stadtverträglichen Tunneldeckelbau zu unterstützen.

Ein effizienter Mitteleinsatz ist hier in Frage zu stellen. Ein stadtverträglicher Ausbau mit Tunneldeckel in Alt-Hamborn würde den Fördermitteleinsatz erheblich stützen.

Dies bleibt in der Abwägung unberücksichtigt.

II.7.1.7 Fazit:

Der Anspruch an die Qualität umzusetzender Projekte des Modellvorhabens des Bundes im Sinne der Europäischen Ziele der integrierten Stadtentwicklung und Stadterneuerung sowie der Ziele der nationalen Stadtentwicklungspolitik insbesondere hinsichtlich der Klimaanpassung und Klimaverbesserung sind sehr hoch. Dies impliziert

die unbedingte Notwendigkeit eines gesellschaftlich verantwortlichen, umweltgerechten und stadtverträglichen Ausbaus der A 59. Die Mehrfachbelastungen in den Stadtquartieren Marxloh und Alt-Hamborn sowie in weiten Teilen des Duisburger Nordens potenzieren sich seit Jahrzehnten.

Durch die stadtverträgliche Anlage eines gedeckelten Tunnels können die negativen Auswirkungen des Ausbaus der Verkehrsstrasse wenigstens teilweise kompensiert werden. Insgesamt wirkt ein gedeckelter Tunnel klimaverbessernd und damit auch auf eine bessere auf Wohn- und Lebensqualität durch:

- Verbindung der Ortsteilbereiche durch die Beseitigung der Zäsur der A 59 in bedeutsamen Teilbereichen
- Initiierung einer positiven Stadtteilentwicklung durch Nutzung der neu gewonnenen Fläche des Tunneldeckels
- extreme Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität im Bereich des Tunneldeckels
- Biodiverse klimagerechte Begrünung des neu entstehenden Tunneldeckels
- Durchgängigkeit und Ergänzung des Biotopverbundsystems
- Schaffung einer Frischluftströmungsschneise
- Förderung der Nahmobilität durch verbindende Radverkehrsstrassen
- Verbesserung des Zusammenlebens unterschiedlicher Bevölkerungsschichten durch Aufhebung der Trennung durch die Troglage
- Die Verbindung der bisher getrennten Stadtbereiche über einen Tunneldeckel, darunter Schaffung neuer Impulse verbesserte Chancen der Lokalen Ökonomie insbesondere in der Fußgängerzone der Jägerstraße in Alt-Hamborn
- Minderung der Lärm- und Luftschadstoffexposition in den benachbarten Bereichen
- Ergänzung/Unterstützung statt Minimierung der Klimaziele auf EU/Bundes u. Landesebene sowie in der Gebietskulisse des Modellvorhabens

Ziel der sozialen Stabilisierungs- und städtebaulichen Aufwertungsmaßnahmen im Modellvorhaben des Bundes und Landes ist in den beiden Stadtquartieren die Steigerung der Attraktivität und Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger sowie die Lebens- und Umweltqualität zu stabilisieren und zu verbessern. Auch eine erhöhte

Wohneigentumsbildung sowie die Stärkung der migrantischen Ökonomie soll dazu beitragen. Die Maßnahmen sollen zu einer verstärkten Ortsteilbindung der Wohnbevölkerung führen, die sich gerade in Ankunftsquartieren als essenziell für die ökonomische und soziale Stabilisierung eines Quartiers auszeichnet. Dabei ist Klimaanpassung und Umweltgerechtigkeit immer immanent.

Bisher wurde der Beitrag Duisburgs zum „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ des Bundes/Land NRW „Stark im Norden: Alt-Hamborn & Marxloh“ in der Abwägung des Bundes zum Ausbau der A 59 in Troglage nicht berücksichtigt. Die Zielstellung des Ausbaus in Troglage bezieht sich auf die Vermeidung der Verschlechterung der Verkehrsimmissionen – hingegen werden die Chancen eines stadtverträglichen Ausbaus mit Tunneldeckel im Sinne einer integrierten Betrachtung zur Verbesserung der städtebaulichen, sozialen, ökonomischen und umweltverbessernden Gesamtbetrachtung nicht erwogen.

II.8 Stellungnahme 61-20 Verkehrsplanung

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt die Verkehrsplanung wie folgt Stellung:

II.8.1 Gegenüberstellung Forderungskatalog der Stadt Duisburg mit Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin

3. Das Gesamtprojekt A 59 ist in mehrere Planfeststellungsabschnitte zu unterteilen, die sich an der Abschnittsbildung des BVWP orientieren. Das Planfeststellungsverfahren für den südlichen Abschnitt incl. der Berliner Brücke ist prioritär zu planen und zu bauen, um die technischen Restriktionen des Bestandsbauwerks zu berücksichtigen. Dabei sind erforderliche Provisorien zu errichten.

- U01-EB-PLAFE – Erläuterungsbericht: Abschnittsbildung

Auf Seite 13 im Abschnitt 2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren wird im 4. Absatz die Definition eines ersten, wesentlichen Planungsabschnitts geliefert:

„Dabei ist zu beachten, dass die Berliner Brücke nur unter Verkehr ersatzneugebaut werden kann, wenn gleichzeitig ein Aus- und Umbau des AK Duisburg (A40) erfolgt.“

Auf Seite 41 im Abschnitt 3.2.1.2.2 Sicherheitstechnische Ziele und Bewertungskriterien wird der Aspekt: *Nichterreichen der vorgegeben Fertigstellung von Teilbauwerken, vor Ablauf der Restnutzungsdauer* als K.O.-Kriterium innerhalb der Variantenabwägung aufgeführt. Es wird bezüglich dieses Kriteriums aber nicht erläutert, wieso eine Abschnittsbildung im Hinblick auf die kritische Zeitschiene nicht in Erwägung gezogen worden ist. Gerade um einen Ersatz innerhalb der Restnutzungsdauer zu erreichen, ist eine Abschnittsbildung auf erforderlichen Teilbauwerken zwingend.

4. Um der Bürgerschaft neben der vorhandenen Stadtbahnverbindung eine weitere Wahlmöglichkeit neben dem Auto zu eröffnen und damit die A 59 von lokalen Verkehren zu entlasten, sind alle Abschnitte so zu planen, dass eine Radschnellverbindung entlang oder über der A 59 geführt werden kann.

in Verbindung mit

6. Die Brückenbauwerke Großbrücke Meiderich (BW 33A) und Gartsträuch (BW 30A) werden durch ein Tunnelbauwerk ersetzt. Das Tunnelbauwerk ist von der Bürgermeister-Pütz-Straße bis zum Brückenbauwerk Hamborner Straße über die A 59 (Erschließung Zeus-Gelände) zu führen. Dabei sind die verkehrlichen Funktionen der heutigen Anschlussstellen DU-Ruhrort und DU-Meiderich beizubehalten. Die Tunneloberfläche ist technisch so auszuführen, dass sie Nutzungen wie z.B. Aufbauten für Spiel- und Sportflächen, Gastronomie, Marktplätze, Grünflächen und Grünverbindungen sowie Fuß- und Radverbindungen zu tragen vermag.

sowie

7. In der Ortslage Hamborn ist die A 59 vom Bereich südlich der Jägerstraße (ca. 30m) bis zur Überquerung der A 59 durch Hufstraße / Buschstraße / Steigerstraße mit einem Deckel zu versehen. Die Überdeckung ist technisch so auszuführen, dass sie Nutzungen wie z.B. Aufbauten für eine Schulhoferweiterung, Freiflächenerweiterung des Kindergartens, Spiel- und Sportflächen, Grünflächen/Grünverbindungen sowie Fuß- und Radverbindungen zu tragen vermag.

Im Gegenzug zu der in der Planfeststellung dargestellten Hochstraßenvariante in Meiderich bzw. der offenen Troglösung in Hamborn können im Fall der Tunnellösung in Meiderich und der Deckelung der Troglage in Hamborn Fuß- und Radwege direkter und städtebaulich attraktiver durch den vorhandenen Stadtraum geführt werden.

Die Hochstraßenlösung in Meiderich ermöglicht maximal die Führung der geplanten Radschnellverbindung zwischen den Stützen der aufgeständerten Hochstraße zwischen der Sommerstraße und der Straße Auf dem Damm. Die Tunnellösung hingegen

erlaubt eine vom bestehenden Straßennetz unabhängige, attraktive Führung des Fuß- und Radverkehrs von nördlich der Bürgermeister-Pütz-Straße bis zur Hamborner Straße in Höhe des ZEUS-Geländes.

Der mit einem Deckel geschlossene Trog in Alt-Hamborn ermöglicht auch hier die Herstellung von Fuß- und Radwegen unabhängig vom vorhandenen Straßennetz, mindestens in einem Abschnitt von der Jägerstraße bis zur Dr.-Heinrich-Lackmann-Straße und gegebenenfalls darüber hinaus.

Ohne die Tunnellösung in Meiderich sowie den Deckel in Hamborn bleibt im Falle der Hochstraßenlösung und des offenen Trogs nur die Fortsetzung der mit der neuen Hafenerquerung begonnenen Radschnellverbindung über das bestehende Straßennetz. Hierbei stellen in vielen Bereichen begrenzte Platzverhältnisse und erforderliche Querungen vorhandener Straßen ein schwer zu überwindendes Hindernis dar.

- U01-EB-PLAFE – Erläuterungsbericht: Abwägungsvorgang – Vorzugsvariante

Auf diesen Punkt wird im An¹²³hang noch einmal dezidiert eingegangen.

- U19-5_Landschaftspflegerischer_Begleitplan_(LBP):

Der trassennahe Ausgleich in den betroffenen Stadtbezirken (Hamborn und Meiderich) fällt mit 16 % sehr gering aus. Die weit entfernte Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen (z. T. in über 10 km Entfernung) ist nicht nachvollziehbar, denn durch ein Tunnelbauwerk in Meiderich bzw. einen Deckel in Hamborn könnten wertvolle Grünflächen in den unmittelbar vom Ausbau betroffenen Bereichen entstehen und so Zugang zu einem gesunden und attraktiven Lebensumfeld ermöglichen sowie dem (Mikro-)Klima dienen.

II.8.2 Einwände bezüglich der vorliegenden Planungen:¹²⁴

- Entwurfsklasse - Erläuterungsbericht (U01-EB-PLAFE.pdf, S. 9ff):

¹²³ Vgl. III.5 Anlagen 61-20 Verkehrsplanung: Erreichbarkeit Duisburger Hafen

¹²⁴ Vgl. II.2 Ingenieurfachliche Anmerkungen durch Krebs+Kiefer

Es wird erläutert, dass die A 59 entsprechend der RIN und der RAA in die höchste aller Entwurfsklassen (EKA 1 A) eingestuft wird. Dies entspricht nach RAA, Tabelle 10 einer Fernautobahn. Dies erscheint im Hinblick darauf, dass die A 59 im Norden und Süden an den Duisburger Stadtgrenzen nicht fortgeführt wird und der Fernverkehr sicherlich die unmittelbar parallel verlaufende A 3 als Fernautobahn bevorzugt, nicht nachvollziehbar. Die RIN führen hierzu in Kapitel 3.3 zur Verbindungsfunktionsstufe u. a. aus:

[...]

Bei der Übertragung ist es auch erforderlich, einen Ausgleich zwischen den divergierenden Zielen einer guten Verbindungsqualität, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit zu suchen. In einem zweiten Schritt wird deshalb geprüft, inwieweit die rechnerisch ermittelten Routen zur Aufnahme der verkehrlichen Aufgaben aus der Verbindungsfunktionsstufe geeignet sind. Dabei werden Aspekte wie

- die Bündelung von Verkehrsströmen,*
- die Entlastung bebauter oder sonstiger schützenswerter Gebiete und*
- die Führung auf verkehrssicheren Routen*

berücksichtigt.

Zur Entlastung schützenswerter Gebiete wird auf den Anhang A 1 verwiesen. Um vergleichsweise verkehrssichere Routen zu ermitteln, ist die Durchführung einer Sicherheitsanalyse gemäß den ESN zu empfehlen.

Letztlich werden vom Entscheidungsträger solche Verkehrswege ausgewählt, die aufgrund ihrer Ausbaueigenschaften und Sicherheitsmerkmale für die Übernahme der jeweiligen Verbindungsfunktionsstufe geeignet sind oder dafür entwickelt werden sollen.

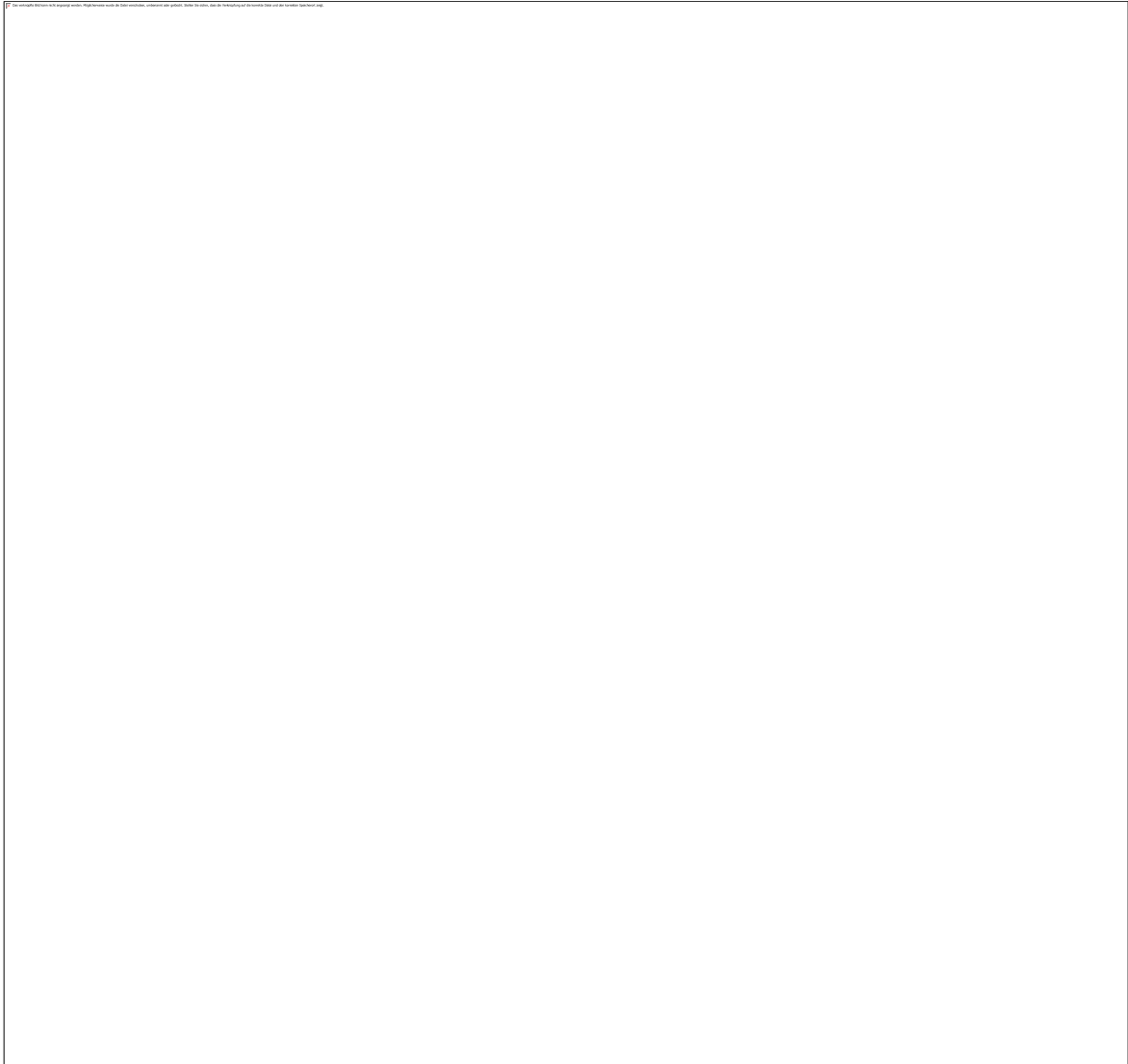
Die Verbindungsfunktionsstufe zwischen zwei zentralen Orten wird nicht der gesamten Verbindung zwischen den Hauptzentren dieser Orte zugeordnet. Da die zentralen Orte eine räumliche Ausdehnung haben und die städtebaulichen

Konzentrationen nicht ausschließlich im Hauptzentrum, sondern innerhalb des zentralen Ortes verteilt liegen, erfolgt die Zuordnung einer Verbindungsfunktionsstufe nur bis zum Rand des zu verbindenden Ortes. Die daran anschließenden Verbindungen werden mit einer niedrigeren Verbindungsfunktionsstufe belegt (zur Einstufung von Verbindungen am Rand von Orten siehe Anhang A 1.3).

Am Rand von Orten erfolgt der Wechsel zu einer niedrigeren Verbindungsfunktionsstufe in der Regel an Knotenpunkten im Verkehrsnetz, an denen sich die auf den zentralen Ort bezogenen Verkehrsströme auf verschiedene Verbindungen aufteilen, um unterschiedliche Einrichtungen und Nutzungen des zentralen Ortes zu erreichen.

[...]

Die Wahl der Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig) erscheint insofern fragwürdig (darüber gibt es nur noch 0 [kontinental]). Eine niedrigere Verbindungsfunktionsstufe II (überregional) ab den beiden Knotenpunkten (Autobahnkreuzen) mit dem überregionalen Netz und somit eine Einstufung in die Straßenkategorie AS II gemäß vorliegender Begründung die besser geeignete Auswahl nach RAA, Tabelle 1.

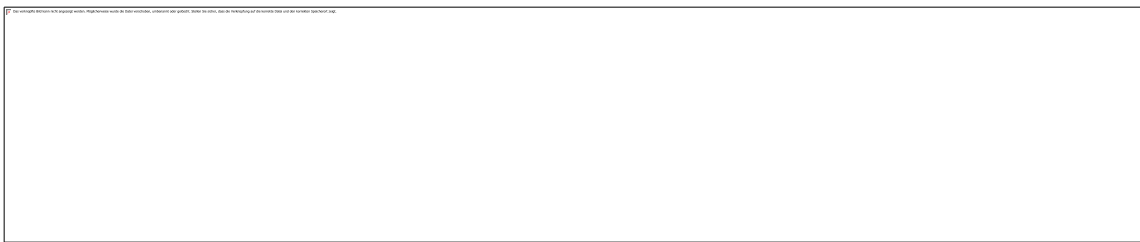


Dabei werden für die A 59 die Merkmale der gewählten EKA 1 B bzgl. der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Erläuterungsbericht S. 10: **100 km/h**), des Kurvenmindestradius bei einer Querneigung zur Kurvenaußenseite (U06-1_B01-HP / U06-1_B02-HP: km 0+485 – 0+901 **R=3.200** mit negativer Querneigung in beiden Fahrrichtungen), des Kuppenmindesthalbmessers (U04_B01-ÜH: **H=9500** an der Becker Straße und **H=9000** an der Vohwinkelstraße) und der empfohlenen Knotenpunktabstände (**zwei AK und vier AS auf 6,7 km** liegt deutlich oberhalb des Grenzwertes von 1 je 5 km) **nicht** eingehalten. Für die durchgehende zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sowie die Unterschreitung mehrerer Entwurfsparameter, insbesondere der Kuppenhalbmesser und der Knotenpunktabstände fehlt eine ausführliche Begründung, die eine Einstufung in die EKA 1B rechtfertigt. Eine Einstufung in die **EKA 3 (Stadtautobahn)** würde den vorliegenden gewählten

Betriebs- und Entwurfs-Merkmalen demgegenüber vollumfänglich entsprechen. Der sechsspurige Regelquerschnitt der EKA 3 wäre darüber hinaus mit dem RQ 31,5 gegenüber dem gewählten RQ 36 um **4,50 m schmaler**. Bei zusätzlichen Fahrstreifen im Bereich der Anschlussstellen bzw. Autobahnkreuze wird die mögliche Flächenminderung durch die 25 cm schmalere Fahrstreifen noch spürbarer. Entsprechend RAA Bild 4 und Bild 7 sind die abwickelbaren Verkehrsstärken bei beiden Regelquerschnitten gleich. In Arbeitsstellen wäre die Aufrechterhaltung von vier Fahrspuren nicht zwingend erforderlich, was für die Herstellung unter Betrieb sowohl zeitliche als auch wirtschaftliche Vorteile bringt.

Die EKA 3 liegt unterhalb der EKA 2 (autobahnähnliche Straße – nicht BAB). Es wurde daher recherchiert, ob sich aus dem Entwurfsregelwerk die ‚Notwendigkeit‘ einer Abstufung in der Baulast der A 59 ergeben würde.

In der RAA findet sich:



Während die EKA 2 ausdrücklich für ‚nicht BAB‘ vorgesehen ist, kann die EKA 3 ausdrücklich auch für BAB angewendet werden. Die BBSV definieren die Bundesautobahn wie folgt:



Fazit: Mit Wahl der Verbindungsfunktionsstufe II nach RIN (was nach Kapitel 3.3 gerechtfertigt erscheint) könnte die A 59 als Bundesautobahn auch entsprechend EKA 3 als Stadtautobahn entworfen werden. Es wäre entsprechend RAA, Tabelle 26 eine erheblich bessere Einbindung in das Umfeld möglich. Die betrifft sowohl die Tunnelvariante als auch die Hochstraßenlösung.

- U01-EB-PLAFE – Erläuterungsbericht: 4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung:

Seite 73, Hamborner Straße, ca. Bau-km 2+330 – ca. Bau-km 2+960:

Die Brücke über die A 59 von der Hamborner Straße auf das ZEUS-Gelände (BW 27Ü) dient auch der Nutzung durch Sondertransporte der Firma Kahl (ZEUS-Gelände, Halle 4) mit überlangen, überschweren Fahrzeugen. Die Dimensionierung der Brücke (obenliegendes Tragwerk, Geländer, etc.) sowie die Knotenausbildung mit der Hamborner Straße sind dahingehend zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

- Erläuterungsbericht S. 75 / U05_B01-LP - Wendehammer Hufstraße:

In der Bestandssituation liegt – anders als behauptet – derzeit kein Wendehammer für ein 3-achsiges Müllfahrzeug sondern ein Wendekreis mit 9,50 m Radius (passend für einen kleinen Lkw [Länge 9,22 m] nach RBSV) vor. Der Wendehammer nach RASSt Bild 59 ermöglicht zwar im Grundsatz das Wenden für die selben Fahrzeugklassen, jedoch nur für Wenden in drei Zügen. Nach RASSt sollte das Wenden aus Sicherheitsgründen für das Bemessungsfahrzeug ohne Zurücksetzen möglich sein. Durch den anliegenden Gewerbebetrieb ist mit entsprechend großen Fahrzeugen zu rechnen, die - anders als Müllfahrzeuge - in der Regel nicht mit mehreren Personen besetzt sind, die beim Rückwärtsfahren einweisen könnten. Die Wendeanlage ist entsprechend anzupassen.

- Wendeanlage Rosenau - Erläuterungsbericht S. 75 / U05_B05-LP

Entgegen der Beschreibung im Erläuterungsbericht handelt es sich im Bestand um einen Wendekreis für 2-achsige Müllfahrzeuge. Bei der Planung einer neuen Wendeanlage ist als Bemessungsfahrzeug ein 3-achsiges Müllfahrzeug zu berücksichtigen.

- Wendeanlage Kückendellstraße - Erläuterungsbericht S. 75 / U05_B05-LP

Entgegen der Beschreibung im Erläuterungsbericht handelt es sich im Bestand um einen Wendekreis für 2-achsige Müllfahrzeuge. Bei der Planung einer neuen

Wendeanlage ist als Bemessungsfahrzeug ein 3-achsiges Müllfahrzeug zu berücksichtigen.

- Wendeanlage Siegfriedstraße / BE-Fläche (1.10.068)- Erläuterungsbericht S. 76 / U05_B06-LP

Bei der Planung einer neuen Wendeanlage ist als Bemessungsfahrzeug ein 3-achsiges Müllfahrzeug zu berücksichtigen.

Die BE-Fläche an der Siegfriedstraße (1.10.068) überplant eventuelle notwendige Stellplätze in einer größeren Anzahl. Auch wenn dies gemäß Erläuterungsbericht temporär ist, ist hierunter kein kurzer Zeitraum zu verstehen. Grundsätzlich ist der Wegfall von privaten Stellplätzen im größeren Ausmaß zu Lasten des öffentlichen Raums insbesondere in Mittelmeiderich kritisch.

- U01-EB-PLAFE – Erläuterungsbericht: 4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen:

Seite 85, Verbleib bzw. Neuordnung der Skulptur „Begegnung“ im AK Duisburg:



Aus den Unterlagen geht nicht hervor ob und an welcher Stelle die zweiteilige Skulptur einen neuen Standort findet. Der neue Standort ist mit der Stadt Duisburg (Kulturbereich) abzustimmen. Der historische Bezug zur Berliner Brücke ist zu berücksichtigen.

- U01-EB-PLAFE – Erläuterungsbericht: 4.13 Straßenausstattung

Seite 123, Blend- und Wildschutzeinrichtungen: „*Es sind keine Anlagen erforderlich.*“

Gemäß Lageplan U05-B04-LP bleibt östlich der A 59, nördlich des Brückenbauwerks BW 27Ü eine private Erschließung für das zukünftige Ostermann-Möbelhaus erhalten bzw. wird neu hergestellt. Hier sollte die Herstellung von Blendschutz im Detail geprüft werden.

Dasselbe gilt für die Hamborner Straße im Bereich der BW 25Ü und 26A

- U05-B01-LP – Fußgängerbrücke Hufstraße BW02Ü / Regelungsverzeichnis 1.20.001:

Die Brücke ist heute als Fußweg ausgeschildert. Die Geländerhöhe beträgt ca. 1,10 m, die Breite ca. 3,00 m. Trotz der Ausweisung als Fußweg ist das legale Befahren der Brücke durch Rad fahrende Kinder, auch in Begleitung durch erwachsene Rad fahrende nicht ausgeschlossen. Das Brückengeländer soll daher in einer Höhe von 1,30 m ausgebildet werden.

- U05-B03-LP – Dr.-Heinrich-Laakmannstr/Buschstraße

Die Buschstraße, von Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße bis Richterstraße, wurde zwischenzeitlich überplant. Auf Höhe der geplanten Betriebswegezufahrt befindet sich zukünftig ein Fußgängerüberweg. Sofern die Betriebswege für den Fuß-/Radverkehr freigegeben werden, kann die Lage der Zufahrt in der geplanten Form bestehen bleiben.

Die Bushaltestelle wurde gegenüber dem Bestand um ca. 30 m in den Norden verlegt (Ecke Dr.-H.-Laakmann-Straße).

Die Fußgängerwege sind regelkonform auszubilden.

Die Lärmschutzwand (nord-westlich) im Eckbereich der Brücke Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße nimmt mehr als die Hälfte der Gehwegbreite ein. Die Sichtfelder an Überquerungsstellen sind zu beachten.

Die Planung ist an die in Bau befindliche Situation anzupassen.

- U05-B03-LP – Hamborner Straße/Beecker Straße:

Der Radweg mit dem angrenzenden Gehweg wird in der Süd-Ost-Beziehung zwischen neu zu errichtenden Stützen geführt. Hierbei werden die Regelmaße in den Breiten dargestellt. Der Abstand zum südlichen Stützpfiler Hamborner Straßen lässt ein Mindestmaß im Kurvenübergang vermuten. Die Trassierung zwischen den Stützen in Kombination mit der Verschattung durch die Hochstraße ist mindestens ungünstig. Eine deutliche Kenntlichmachung der seitlichen Hindernisse und eine entsprechende Beleuchtung sind erforderlich.

Die „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1300 - Obermeiderich - „Zeus-Gelände - Nordteil“ gibt für den Prognose-Planfall Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsablaufs in der Prognose an. Für eine leistungsfähige Abwicklung des prognostizierten Verkehrs am Knotenpunkt Hamborner Straße/Beecker Straße ist eine Verlängerung des Linksabbiegers der südlichen Hamborner Straße notwendig. Hiermit geht vermutlich eine Flächeninanspruchnahme einher. Die Planung ist daraufhin abzustimmen.

- U05-B04-LP – Hamborner Straße:

Im Vergleich zum Bestand wurden die Nebenanlagen (Gehwege) südlich des zukünftigen Brückenbauwerks BW 26A und nördlich der Bahnlinie Oberhausen-Meerbeck in der Neuplanung nicht ausreichend berücksichtigt.

Die bestehende Situation bezüglich der Nebenanlagen ist entsprechend der aktuellen Regelwerke wieder herzustellen, sodass keine Lücken in den straßenbegleitenden Gehwegen entstehen.

Der Radverkehr wird auf der Hamborner Straße zwischen der Gartsträucher Straße und dem BW 24.1Ü auf beidseitigen Schutzstreifen mit einer Breite von 1,5 m geführt. Für eine innerstädtische Radwegeverbindung in der Nord-Süd-Achse und der Aufrechterhaltung des Teilabschnitts der Themenradroute „Deutsche Fußballroute NRW“ auf der Hamborner Straße ist die Radverkehrsführung mindestens in der bestehenden Qualität zu gewährleisten.

- Überführung Geh- und Radweg LaPaDu BW 24.2Ü - Regelungsverzeichnis S. 112|111 Lfd. Nr.: 1.20.008 / U05_B03-LP / U06-3_B05-HP

Die Rampe zur Hamborner Straße hat heute eine Neigung von 5,5 %. Durch die Verlängerung der Überführung ist eine Erhöhung um bis zu 1,25 m erforderlich. Hierdurch steigt die Rampenneigung in der Planung auf 7,5 %. Im Lageplan sind die resultierenden Auswirkungen auf die Böschungen nicht dargestellt. Der gesamte Höhenunterschied beträgt ca. sechs Meter. Nach ERA, Tabelle 7 soll die Längsneigung 5 % nicht übersteigen. Dieser Grenzwert wird heute knapp überschritten. Eine weitere Verschlechterung ist daher zu vermeiden und die Rampe entsprechend zu verlängern. Die Auswirkungen auf die Böschungen sind vollumfänglich darzustellen.

- U05-B05-LP und U05-B06-LP:

Die Inanspruchnahme von öffentlichen und privaten Flächen, die insbesondere durch die Verbreiterung der A 59 in Hochlage und der Einrichtung von BE-Flächen dargestellt wird, bedeutet in vielen Fällen den Wegfall von privaten Stellplätzen und öffentlichen Parkplätzen. Die Parkraumsituation in Meiderich kann als deutlich angespannt bezeichnet werden. Dies trifft vor allem auf den Ortsteil Mittelmeiderich zu.

Grundsätzlich ist im Rahmen der Planung zum 6-streifigen Ausbau der A 59 in Hochlage sicherzustellen, dass die Situation nicht weiter verschärft wird und entfallender Parkraum kompensiert wird.

In dem Abschnitt südlich der AS DU-Ruhrort und der Sommerstraße befinden sich unter den Brückenteilen der A 59 öffentliche Parkplatzanlagen. Ein weiterer Parkplatz befindet sich südlich der Bürgermeister-Pütz-Straße. Diese Parkplätze werden nicht nur von Kunden der an der Straße Auf dem Damm gelegenen Einzelhandels-einrichtungen sondern auch von Anwohnern und sonstigen Besuchern genutzt. Dieses Parkraumangebot ist zwingend zu erhalten und weiterhin zur Verfügung zu stellen. Eine Kompensation von Parkplatzflächen in dieser Größenordnung ist in Mittelmeiderich nicht möglich.

Die Parkplatzflächen unterhalb der A 59 in diesem Abschnitt bieten aber auch Fußgängern eine direkte Wegeverbindung in der Nord-Süd-Achse. Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere fußläufige Verbindungen von diesen Flächen zu benachbarten Straßen, Wegen und Grundstücken, die kurze Wege ermöglichen. Dies ist auch weiterhin zu gewährleisten.

Im Besonderen betrifft dies die Fußwegeverbindungen südlich der Bürgermeister-Pütz-Straße in den Stadtpark. Auch die Sport- und sonstigen Freizeitangebote, die sich hier unterhalb der Brücke befinden, sind mindestens an nah gelegener Stelle zu kompensieren.

- U05-B07-LP – Betriebsweg Berliner Brücke / Radweg - Regelungsverzeichnis S. 63|62 (1.10.072) // U12

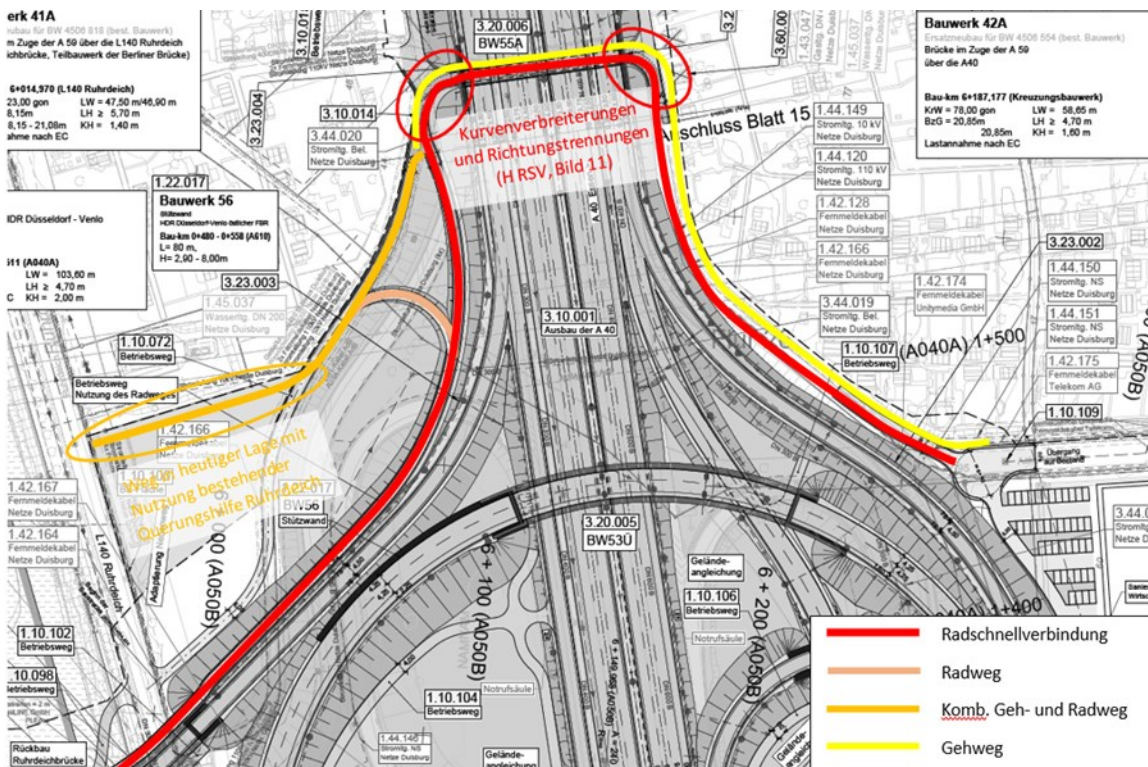
Die Radschnellverbindung auf der Berliner Brücke ist in den Plänen mit 4,00 m lichtem Raum zwischen Geländer und Spritzschutzwand bzw. Lärmschutzwand dargestellt (z. B. U15_B12-BW40A). Entsprechend der H RSV, Tabelle 7 beträgt jedoch schon die Nettobreite einer RSV 4,00 m. Hinzu kommen beidseitig lichte Räume von 0,50 m (Kapitel 4.5). Die Nebenanlage ist daher um 1,00 m auf 5,00 m (lichte Breite) aufzuweiten.

Gemäß der Bauwerksskizze U15_B10-BW37A erhält der Betriebsweg, der auch als Radschnellverbindung über den Hafen dient keinerlei Beleuchtung. Selbst eine Ausleuchtung durch parallel fahrende Fahrzeuge auf der A 59 ist aufgrund der 6,50 m hohen Lärmschutzwand bzw. 2 m hohen Spritzschutzwand ausgeschlossen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Vermeidung von Angsträumen ist der Betriebsweg in Form eines LED-Bandes im Geländer zu beleuchten.

Darüber hinaus soll das Geländer auf der Berliner Brücke als Absturzsicherung lediglich eine Höhe von 1,30 m erhalten. Aufgrund des Höhenunterschieds zum darunter verlaufenden Gelände von bis zu 24 m sollte das Geländer deutlich höher ausgebildet werden bzw. gegebenenfalls um eine zusätzlich Absturzsicherung ergänzt werden.

- **Nichtmotorisierter Verkehr im Umfeld des AK-Duisburg - U05 B0LP / Reg-
lungsverzeichnis S. 709|708 // U12**

Die Fahrbeziehung Berliner Brücke ↔ Ackerfährstraße ist Teil einer Radschnell-
verbindung (RSV) und daher entsprechend der H RSV auszubilden. Fußverkehr soll
zwischen dem Ruhrdeich und der Ackerfährstraße separiert von der RSV geführt
werden. Der Ruhrdeich ist ebenfalls für den Radverkehr an die Ackerfährstraße
und die Berliner Brücke anzubinden (abseits der RSV kann dies auch als kombi-
nierter Geh- und Radweg erfolgen). Folgender Plan dient der Visualisierung:



Folgende Forderungen werden erhoben:

- Um eine kurze Verbindung zum nördlichen Ruhrdeich zu ermöglichen und die vor-
handene Querungsanlage (Mittelinsel am Ruhrdeich) zu nutzen, soll die Anbindung
an den Ruhrdeich nicht in der Lage verschoben werden. Auf eine Querungshilfe zur
Anbindung des westlich liegenden Zweirichtungsradweges auf der Westseite des
Ruhrdeiches kann nicht verzichtet werden.
- Aufweitung der Unterführung (BW55A) von heute 5,50 auf 7,00 m im Regelquer-
schnitt des Ersatzneubaus (lichter Raum: 0,50 m, RSV: 4,00 m, Gehweg: 2,50 m).

Die Unterführung hat heute Tageslichtschächte zwischen den Fahrbahnen, diese sollten wieder hergestellt werden. Die Radien, die unmittelbar an die Unterführung anschließen, sind kleiner als 15 m (nördlich der Unterführung unmittelbar im Anschluss an die abfallende Strecke von der Berliner Brücke). Entsprechend der HRSV (Kapitel 4.4 Entwurfsparameter und Bild 11) ist eine Radwegverbreiterung und Richtungstrennung vorzusehen, die eine zusätzliche Aufweitung an beiden Enden der Unterführung erfordert.

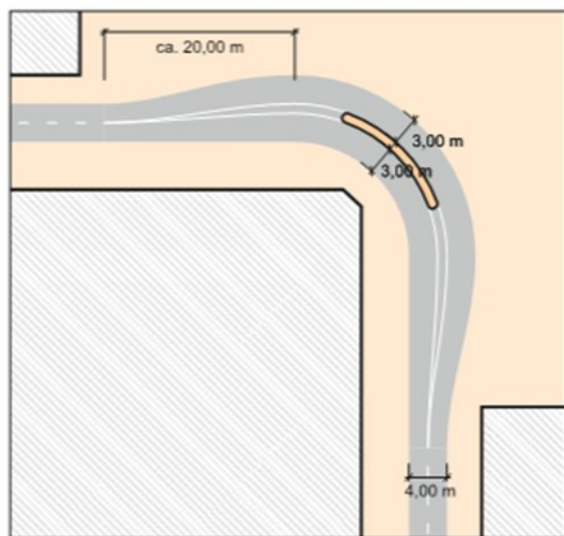


Bild 11: Beispiel einer Radwegverbreiterung und Fahrtrichtungstrennung in einer engen, unübersichtlichen Kurve

- Wittfelder Straße / Emscherstraße - U05_B12-LP / U10-1_B12-GW:

Zur Errichtung einer Entwässerungsanlage im Verlauf der A 42, im Bereich Emscherstraße und Wittfelder Straße sollen die Flurstücke: Gemarkung Hamborn, Flur 225, Flurstücke 315, 169, 441, 221, 219 und 2013 erworben werden.

Die Fläche dient im Bestand als Grünzug inklusiver einer Grünwegeverbindung, die zum Teil den nicht vorhandenen Geh- und Radweg an der Wittfelder Straße ersetzt. Die Wegeverbindung muss aus städtebaulicher und verkehrsplanerischer Sicht erhalten bleiben. Die Planung der Entwässerungsanlage ist anzupassen.

II.8.3 Allgemeine Forderungen:

- Alle Dokumente:

Die Bezeichnungen der Anschlussstellen DU-Ruhrort und DU-Meiderich wurden vor einiger Zeit im Zusammenhang mit der Freigabe der Umgehungsstraße Meiderich auf Betreiben der Stadt Duisburg getauscht. Die vorhandene Beschilderung und Wegweisung ist entsprechend in den Örtlichkeiten angepasst worden.

In den Unterlagen werden an vielen Stellen die nicht mehr zutreffenden Bezeichnungen verwendet. Das erschwert die eindeutige Zuordnung, zumindest in den Texten. Es sollte, sofern zutreffend, klargestellt werden, dass überall die ursprünglichen, inzwischen getauscht Bezeichnungen in den Planfeststellungsunterlagen verwendet wurden.

- U05-BXX-LP – Lagepläne:

Die Anbindungen der Rampen in den einzelnen Anschlussstellen sind möglichst kompakt, ohne die Ausbildung von Dreiecksinseln auszubilden. Die Querung durch Zufußgehende und Radfahrende soll dadurch komfortabler ermöglicht werden

- U11_RGV – Regelungsverzeichnis:

Die über das städtische Straßen- und Wegenetz verbundenen, wassergebundenen Betriebswege beidseitig der A 59 sollen grundsätzlich der Öffentlichkeit als Fuß- und Radwegeverbindung zugänglich gemacht werden, sofern es sich nicht um Sackgassensituationen handelt.

In zahlreichen Abschnitten stellen die geplanten Betriebswege eine gegenüber dem Bestand deutlich direktere Verbindung im vorhandenen Straßen- und Wegenetz dar.

II.9 Stellungnahme 61-21 Generelle Stadtplanung

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt die Generelle Stadtplanung insbesondere zur Nahversorgung wie folgt Stellung:

II.9.1 Abschnitt Mitte, Bereich Mittelmeiderich

Nach den vorgelegten Unterlagen sind im Bauabschnitt Mitte, Bereich Mittelmeiderich, durch die Ausbaumaßnahme folgende Einzelhandelsbetriebe betroffen:

1. REWE- Lebensmittel-Vollsortimenter, Herbststraße 20 (VK 1290 m² Erhebung Dr. Acocella 2017)
2. Aldi-Lebensmittel-Discounter, Auf dem Damm 84, (VK 985 m² Erhebung Dr. Acocella 2017)
3. REWE-Getränkemarkt, Herbststraße 20 (VK 980 m² Erhebung Dr. Acocella 2017)
4. Fressnapf Tierfuttermarkt, Herbststraße 16 (VK 515 m² Erhebung Dr. Acocella 2017)

Zu 1.

Der REWE-Lebensmittelmarkt liegt mit seinem Baukörper westlich der heutigen A59-Trasse, die Stellplatzanlage, Zufahrt und Andienung liegen unterhalb der heutigen A 59. Der Markt hat eine wichtige Versorgungsfunktion für den Bereich Mittelmeiderich. Nach den Unterlagen der Planfeststellung bliebe der Baukörper des Marktes zwar erhalten, über den Fortbestand der heutigen Stellplatzanlage und seiner Zufahrt treffen die Unterlagen keine Aussagen. Es ist davon auszugehen, dass Zufahrt, Andienung und Stellplatzanlage während und nach der Bauphase entfallen müssen, was zu einer Funktionslosigkeit des Marktes führen würde. Die Unterlagen der Planfeststellung treffen keine Aussagen zu möglichen Verlagerungsoptionen, ebenso nicht zu Interims-Lösungen während der Bauphase. Der Markt würde demnach ohne Regelung im

Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dauerhaft aus dem Versorgungsnetz fallen (siehe hierzu auch: Auswirkungen auf die Nahversorgungssituation in Mittelmeiderich im Folgenden).

Zu 2.

Der Aldi-Lebensmittel-Discounter liegt mit seinem Baukörper östlich der heutigen A59-Trasse, wesentliche Anteile der Stellplatzanlage, die Zufahrt und Andienung liegen unterhalb der heutigen A 59. Der Standort liegt gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg im zentralen Versorgungsbereich (ZVB) des Nebenzentrums Meiderich und ist ein für die Funktionsfähigkeit insbesondere des westlichen Bereichs des ZVB ein bedeutender Magnetbetrieb. Nach den Unterlagen der Planfeststellung bliebe der Baukörper des Marktes zwar erhalten, über den Fortbestand der heutigen Stellplatzanlage und seiner Zufahrt treffen die Unterlagen aber keine Aussagen. Es ist davon auszugehen, dass Zufahrt, Andienung und Stellplatzanlage während und nach der Bauphase entfallen müssen, was zu einer Funktionslosigkeit des Marktes führen würde. Die Unterlagen der Planfeststellung treffen keine Aussagen zu möglichen Verlagerungsoptionen, ebenso nicht zu Interims-Lösungen während der Bauphase. Der Markt würde demnach ohne Regelung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dauerhaft aus dem Versorgungsnetz fallen (siehe hierzu auch: Auswirkungen auf die Nahversorgungssituation in Mittelmeiderich, Auswirkungen auf den ZVB Nebenzentrum Meiderich im Folgenden).

Zu 3.

Der REWE-Getränkemarkt liegt mit seinem Baukörper östlich der heutigen A59-Trasse, die Stellplatzanlage, Zufahrt und Andienung liegen unterhalb der heutigen A 59. Nach den Unterlagen der Planfeststellung wird der Baukörper des Marktes abgerissen, der Eigentümer wird entschädigt. Der Standort ist als Bereich für landschaftspflegerische Maßnahmen gekennzeichnet. Die Unterlagen der Planfeststellung treffen keine Aussagen zu möglichen Verlagerungsoptionen, ebenso nicht zu Interims-Lösungen während der Bauphase. Der Markt wird demnach ohne Regelung im Rahmen des

Planfeststellungsverfahren dauerhaft aus dem Versorgungsnetz fallen. Aufgrund der begrenzten Möglichkeiten im ZVB neue Versorgungsstrukturen ansiedeln zu können ist der Entfall des Marktes und Ersatz durch eine landschaftspflegerische Maßnahme innerhalb des ZVB nicht tragbar. Die Fläche sollte zur Einzelhandelsentwicklung inkl. Stellplatzangebot im Bereich der Trasse nutzbar gemacht werden. (siehe hierzu auch: Auswirkungen auf die Nahversorgungssituation in Mittelmeiderich, Auswirkungen auf den ZVB Nebenzentrum Meiderich im Folgenden).

Zu 4.

Der Fressnapf Tierfuttermarkt liegt mit seinem Baukörper östlich der heutigen A59-Trasse, südlich angrenzend an den Baukörper des REWE-Getränkemarktes. Die Stellplatzanlage, Zufahrt und Andienung liegen unterhalb der heutigen A 59. Der Standort liegt gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg im zentralen Versorgungsbereich (ZVB) des Nebenzentrums Meiderich und hat für diesen eine bedeutende ergänzende Versorgungsfunktion. Nach den Unterlagen der Planfeststellung soll der Baukörper erhalten bleiben, allerdings ist der Standort als Bereich für landschaftspflegerische Maßnahmen gekennzeichnet. Die Stadt Duisburg geht aufgrund der nicht konsistenten/widersprüchlichen Unterlagen davon aus, dass das Gebäude ebenfalls abgerissen werden muss. Die Unterlagen der Planfeststellung treffen keine Aussagen zu möglichen Verlagerungsoptionen, ebenso nicht zu Interims-Lösungen während der Bauphase. Der Markt wird demnach ohne Regelung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dauerhaft aus dem Versorgungsnetz fallen. Aufgrund der begrenzten Möglichkeiten im ZVB neue Versorgungsstrukturen ansiedeln zu können ist der Entfall des Marktes und Ersatz durch eine landschaftspflegerische Maßnahme innerhalb des ZVB nicht tragbar. Die Fläche sollte zur Einzelhandelsentwicklung inkl. Stellplatzangebot im Bereich der Trasse nutzbar gemacht werden (siehe hierzu auch: Auswirkungen auf die Nahversorgungssituation in Mittelmeiderich, Auswirkungen auf den ZVB Nebenzentrum Meiderich).

Zu 1., 3. und 4.

Die beidseits der Trassen vorgesehenen Betriebswege schneiden die Baukörper der Einzelhandelsstandorte von potentiell für erforderliche Stellplätze, Zufahrten und Andienungen nutzbare Flächen innerhalb der Trasse ab und nehmen den Standorten jegliche Möglichkeiten, ihre Funktionsfähigkeit zumindest nach der Bauphase wieder herzustellen.

II.9.1.1 Auswirkungen der Planung auf die Funktionsfähigkeit des Zentralen Versorgungsbereiches Nebenzentrum Meiderich



Das Nebenzentrum Meiderich ist gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg eines der elf Nebenzentren Duisburgs und von besonderer Bedeutung für die Versorgung des Stadtbezirks Meiderich und insbesondere für die Nahversorgung des Ortsteils Mittelmeiderich. Die Sicherung und Weiterentwicklung der Funktionsfähigkeit des Nebenzentrums Meiderich ist damit ein in der Planung zu berücksichtigendes wichtiges rechtliches Schutzgut. Die vorgelegte Planung wird dem in keiner Weise gerecht.

Nach Einschätzung der Stadt Duisburg werden durch die Autobahn-Planung der im ZVB gelegene Aldi Lebensmittel-Discounter sowie der REWE-Getränkemarkt und der Fressnapf-Tierfuttermarkt beginnend mit der Bauphase dauerhaft aus dem Versorgungsnetz fallen. Der Aldi-Markt ist ein wesentlicher Frequenzbringer und Magnetbetrieb im westlichen Bereich des ZVB Meiderich. Der Getränkemarkt und der Tierfuttermarkt sind weitere bedeutende Angebote im Bereich der nahversorgungsrelevanten Sortimente und sind ebenfalls für die Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereiches von besonderer Bedeutung.

Mit Entfall der genannten Märkte verliert der ZVB in seinem westlichen Bereich wesentliche Einzelhandels-Angebote, die durch ihre Besucher-Frequenzen auch von besonderer Bedeutung für die übrigen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebote in diesem Bereich sind. Damit sind auch diese Angebote in ihrem Bestand gefährdet.

Mit Entfall des Aldi-Discounters verbliebe als einziger wesentlicher Magnetbetrieb im Sortiment Nahrungs- und Genussmittel der EDEKA-Markt (VK 1225 m² Erhebung Dr. Acocella 2017) an der Von-der-Mark-Straße 34 im östlichen Bereich des ZVB. Die Gesamtverkaufsfläche von derzeit ca. 2210 m² beider Märkte würde auf dann nur noch 1225 m² reduziert und damit nahezu halbiert. Die Versorgungsfunktion des ZVB würde damit erheblich beeinträchtigt.

Zudem werden in den Planfeststellungsunterlagen keine Aussagen getroffen, ob und wie die Flächen unterhalb und beidseits neben der heutigen Trasse während und nach der Bauphase nutzbar sind. Richtung Westen stellt die A59 bereits heute durch ihre Breite, Höhenlage und Ausbildung eine erhebliche städtebauliche Zäsur und einen Angstrom dar. Insbesondere im Bereich Auf-dem-Damm wird durch diese schon heute erhebliche Zäsurwirkung die fußläufige Anbindung der westlich der A59 gelegenen zu versorgenden Siedlungsbereiche Mittelmeiderichs (ca. 5.600 Einwohner, Quelle: IT NRW, eigene Berechnung) und damit der Zugang zum dort vorhandenen Nachfragepotential für die Betriebe im ZVB erheblich beeinträchtigt. Durch die vorgelegte Planung wird dieser erheblich negative Eingriff in die Stadtstruktur noch weiter verstärkt, die Versorgungsfunktion und die wirtschaftliche Tragfähigkeit der

Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebote insbesondere des westlichen Abschnitts des ZVB Meiderich wird damit erheblich beeinträchtigt und gefährdet.

Die Stadt Duisburg geht davon aus, dass die heute unter der Trasse öffentlich nutzbaren PKW-Stellplätze unterhalb der A59 künftig ersatzlos entfallen werden. Diese stellen aber ein bedeutendes und für die Funktionsfähigkeit des westlichen ZVB-Abschnittes wesentliches Parkplatz-Angebot dar. Sie sind gleichzeitig Ausgangspunkt von Fußgängerfrequenzen für den westlichen Abschnitt des ZVB, ein Entfall dieses Parkplatzangebots wird zu einer deutlichen Senkung der Fußgängerfrequenzen in diesem Abschnitt und damit zu einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des ZVB führen.

Der innerhalb des ZVB gelegene Einzelhandels-Standort Herbststraße/Heisingstraße (Getränkemarkt und Tierfuttermarkt) wird in den Planfeststellungsunterlagen als Bereich für landschaftspflegerische Maßnahmen gekennzeichnet. Es werden diesem Standortbereich demnach dauerhaft Potentialflächen zur Ansiedlung ZVB-adäquater, die Sicherung und Weiterentwicklung des ZVB stützende Nutzungen ersatzlos entzogen.

II.9.1.2 Auswirkungen der Planung auf die Nahversorgung in Mittelmeiderich

Mit der Autobahnplanung gehen nach Einschätzung der Stadt Duisburg nicht nur die o. g. für die Versorgung des Ortsteiles Mittelmeiderich bedeutenden Einzelhandelsbetriebe innerhalb des ZVB dauerhaft aus dem Versorgungsnetz, sondern zusätzlich der außerhalb des ZVB gelegene REWE-Lebensmittel-Vollsortimenter. Dieser hat ebenfalls eine große Bedeutung für die Nahversorgung insbesondere des westlich der A59 liegenden dicht besiedelten Wohnsiedlungsbereich Mittelmeiderichs (ca. 5.600 Einwohner). In diesem Bereich wäre dann nur noch der kleinflächige Netto-Lebensmittel-Discounter (Hoher Weg 21) ansässig, der mit einer Verkaufsfläche von 685 m² (Erhebung Dr. Acocella 2017) allein diese Versorgungsfunktion nicht gewährleisten kann.

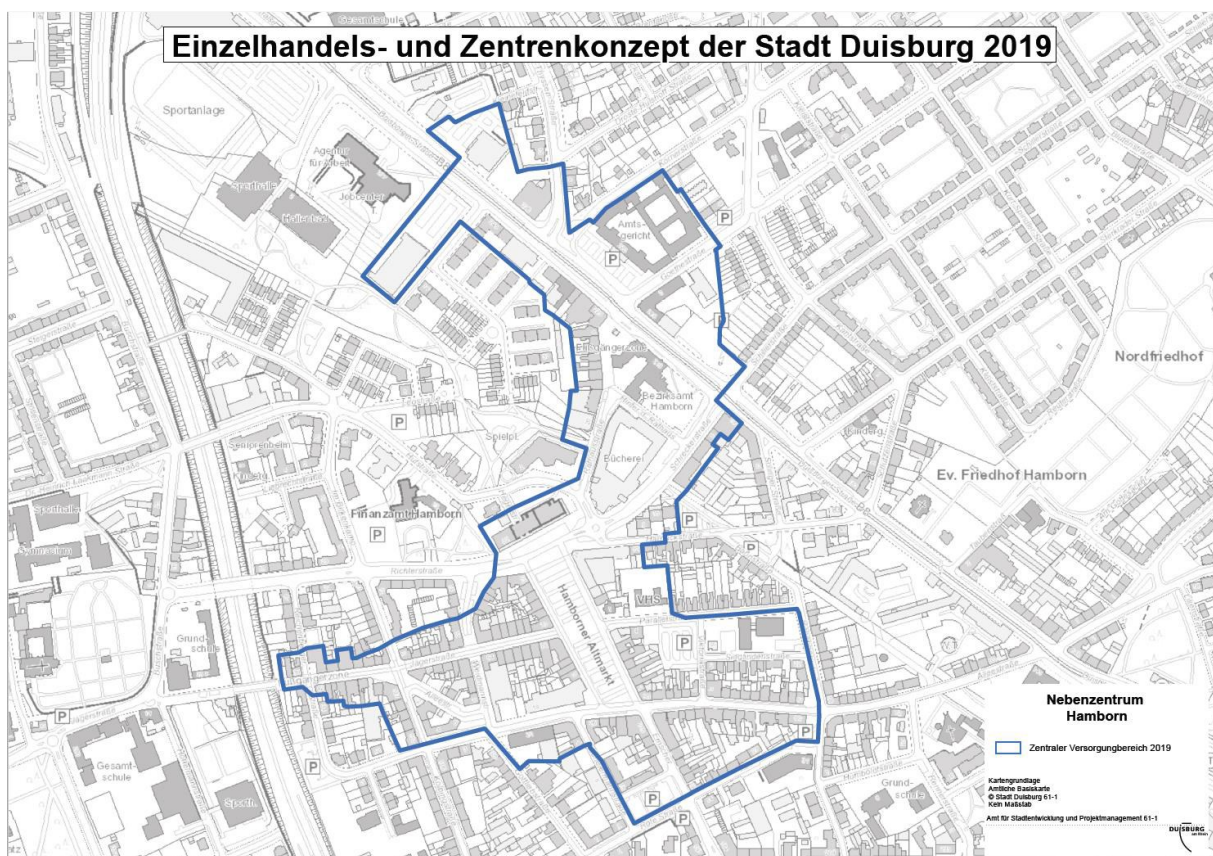
Aus den o. g. Gründen gefährdet die Planung in erheblichem Maße die Nahversorgung des Ortsteiles Mittelmeiderich sowie die Funktionsfähigkeit des Nebenzentrums Meiderich und damit die Daseinsvorsorge für die Bevölkerung.

Auf Seite 44 des Erläuterungsberichts werden KO-Kriterien definiert, nach denen eine Trassenvariante nicht weiterverfolgt werden kann. Als ein KO-Kriterium werden dort

„Untragbare Eingriffe in die sensible Infrastruktur der Grundversorgung“ genannt. Die oben dargestellten erheblichen negativen Auswirkungen auf die Nahversorgung des Ortsteiles Mittelmeiderich und die erhebliche Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Nebenzentrums Meiderich erfüllen unwiderlegbar dieses KO-Kriterium. Ohne eine innerhalb des Planfeststellungsverfahrens aufgezeigte Lösung dieser durch die Planung ausgelösten stadtstrukturellen und stadtfunktionalen Problemstellungen kann nach Einschätzung der Stadt Duisburg diese Variante nicht weiterverfolgt werden. Aus diesem Grunde bestehen gegen die Planung erhebliche Bedenken. Im Übrigen ist im Rahmen der Tunnelvariante ein Schließen der aufgezeigten Lücken bei der Grundversorgung möglich.

II.9.2 Abschnitt Nord, Bereich Hamborn

II.9.2.1 Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des ZVB Hamborn



Das Nebenzentrum Hamborn ist gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg eines der elf Nebenzentren Duisburgs. Der ZVB grenzt im Verlaufe der Fußgängerzone Jägerstraße unmittelbar östlich an die A59-Trasse an. Das Nebenzentrum

Hamborn ist von besonderer Bedeutung für die Versorgung des Stadtbezirks Hamborn und insbesondere für die Nahversorgung der Ortsteile Alt-Hamborn und Obermarxloh.

Schon heute wird der ZVB Hamborn durch die starke Zäsurwirkung der A59-Trasse von den westlich der Trasse liegenden Siedlungsbereichen Alt-Hamborns abgeschnitten. So liegen wesentliche, den ZVB ergänzende Gemeinbedarfsnutzungen (Abtei-Gymnasium, Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Gesamtschule, Abtei-Grundschule, Helios-Klinik) sowie wichtige öffentliche Grünflächen (Stadtpark Hamborn, Botanischer Garten, Abteifriedhof) westlich der A59-Trasse, die von den Bewohnern östlich der A59 sowie den Besuchern des ZVB Hamborn aufgesucht und genutzt werden. Zudem befindet sich westlich der A59 ein für die Versorgungsfunktion des ZVB Hamborn wesentliches Einwohner- und Nachfragepotential.

Durch die Planung wird die Zäsurwirkung der A 59, die schon heute einen nicht hinnehmbaren Eingriff in die Stadtstruktur darstellt, noch weiter verstärkt. Die vorgesehenen Lärmschutzwände auf den Verbindungsbrücken, insbesondere auf der Fußgängerbrücke zur Jägerstraße, verstärken die schon heute bestehende Wirkung als Angstraum ohne soziale Kontrolle.

Damit gefährdet die Planung die Funktionsfähigkeit des ZVB Hamborns. Die Sicherung und Weiterentwicklung der Funktionsfähigkeit des Nebenzentrums Hamborn ist ein in der Planung zu berücksichtigendes wichtiges rechtliches Schutzgut. Die vorgelegte Planung wird durch die oben dargestellten Auswirkungen in keiner Weise gerecht. Ohne eine innerhalb des Planfeststellungsverfahrens aufgezeigten Lösung dieser, durch die Planung ausgelösten, stadtstrukturellen und stadtfunktionalen Eingriffe kann nach Einschätzung der Stadt Duisburg diese Variante nicht weiterverfolgt werden.

Ein Ausblenden solcher Zusammenhänge widerspricht jeglichem Interessensausgleich und verschärft die Lebenssituation in den Stadtteilen weiter. Gleichzeitig werden hierdurch jegliche Bemühungen der Stadtteilentwicklung unter Einbeziehung der Städtebauförderung (50 Mio.) ad absurdum geführt (beides finanziert durch den Bund).

Aus Sicht der Stadt Duisburg bestehen daher erhebliche Bedenken gegen die Planung im Abschnitt Alt-Hamborn.

II.10 Stellungnahme 61-22 Städtebau Nord

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt der Städtebau Nord wie folgt Stellung:

II.10.1 Einleitung

Aufgrund der begrenzten Lebensdauer der Brückenbauwerke und der aktuellen Leistungsfähigkeit soll die A59 zwischen dem Kreuz Duisburg und der Anschlussstelle Marxloh 6-streifig ausgebaut werden. Die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) als Vorhabenträgerin beabsichtigt gemäß der vorliegenden Planunterlagen im Rahmen der Offenlage des Planfeststellungsverfahrens die Autobahn analog der heutigen Bestandssituation in Meiderich als Hochstraße und in Hamborn in Troglage auszubauen. Der Ausbau in den beabsichtigten Ausbauvarianten hat jedoch zum Teil drastische Auswirkungen für die an die Autobahn angrenzenden Nutzungen sowie für die Anwohner*innen der betroffenen Ortsteile. Nachfolgend wird Stellung zu der Allgemeinen Kritik am Verfahren, den städtebaulichen Auswirkungen in den Bereichen Alt-Hamborn, Untermeiderich Bereich Brückenbauwerk Gartsträuch und Mittelmeiderich, der Berücksichtigung umwelt- und klimagerechter Belange im Städtebau und der Betroffenheit der Planungshoheit genommen. Darüber hinaus folgt die Stellungnahme des Gestaltungsbereites der Stadt Duisburg (BeSt) als Anlage.

II.10.2 Allgemeine Kritik am Verfahren

Eine eingehende Auseinandersetzung und angemessene Berücksichtigung des Belangs Städtebau findet in den eingereichten Unterlagen nicht statt. Die nicht sachgerechte Würdigung städtebaulicher Aspekte führt zu einem Mangel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange. Im Folgenden wird Stellung zu den eingereichten Unterlagen der Planfeststellung genommen:

Erläuterungsbericht (U01-EB-PLAFE)

S. 12: Es wird darauf hingewiesen, dass eine einheitliche Gestaltung der Strecke, insbesondere der zahlreichen Brückenbauwerke, Stützwände und Lärmschutzwände derzeit nicht vorliegt.

→ Dass zu diesem Zeitpunkt des Planungsprozesses keine Informationen bzgl. der Gestaltung der Bauwerke vorliegen bzw. diese nicht transparent gemacht werden, ist nicht nachvollziehbar und zu bemängeln. Die Bedeutung der geplanten Gestaltung der Bauwerke sowohl für die Öffentlichkeit als auch für die Stadtplanung Duisburg wird verkannt.

S. 14: An dieser Stelle wird auf die 2018 erstellte Machbarkeitsstudie zur Tunnelvariante verwiesen, die jedoch nicht Bestandteil der eingereichten Unterlagen ist. Besonders in Hinblick auf die Beteiligung der Öffentlichkeit werden hier vorliegende Erkenntnisse zu einer möglichen alternativen Planung wesentlich vorenthalten.

S. 15: Im Kapitel 2.4 – Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens – wird eine Verbesserung der städtebaulichen Situation ausschließlich auf die Verbesserung der Emissionswerte durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und mit der ausbaubedingten Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes zurückgeführt. Weitere Faktoren finden dabei keinerlei Berücksichtigung. Zur Vermeidung der Verschlechterung der Lebensqualität in den ohnehin schon stark belasteten Ortsteilen sind jedoch aus städtebaulicher Sicht zwingend nicht nur die Verbesserung der Lärmbelastungen und die Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes zu berücksichtigen. Verschattung, mangelnde Sichtbezüge und Wegebeziehungen, Entstehung von Angsträumen und „Un-Orten“, Leerstände und Problemimmobilien, mangelnde Aufenthaltsqualitäten und Naherholungsräume sowie fehlende Verknüpfungen von Sozialer-, Grüner-, und Versorgungsinfrastrukturen wirken sich nachweislich negativ auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse aus und sind daher im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Da diese Aspekte keinerlei Berücksichtigung in den Planunterlagen finden, liegt hier ein Abwägungsausfall vor.

S. 16: Es wird verkannt, dass nicht allein der Entwurf des Regionalplans Ruhr die Ziele der Raumordnung für Planungen im Stadtgebiet Duisburgs vorgibt, sondern die Festlegungen des aktuell gültigen Regionalplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP '99) zu beachten sind.

S. 21/22: Im Unterkapitel „Städtebauliche Situation“ wird – ohne auf die Örtlichkeit einzugehen – lediglich eine Aufzählung der an die Autobahn angrenzenden Baugebietstypen vorgenommen, i.B.a die Auswirkungen der Planung im Prognose-Null-Fall sowie im Prognose-Planfall wird der Belang Städtebau unzureichend auf die Belange des Immissionsschutzes (Schallschutz) und des Verkehrs (Verkehrsaufkommen) begrenzt. Die durch den geplanten Ausbau sich verstärkenden städtebaulichen Missstände und der noch erheblichere Eingriff in die Stadtstruktur werden verkannt, was zu einem Ausfall der Abwägung bei den öffentlichen und privaten Belangen führt.

S. 30: Erneut wird auf die Machbarkeitsstudie verwiesen und dass auf Basis dieser die erforderlichen fachlichen Bewertungen in der für den Variantenvergleich notwendigen Aussageschärfe vorgenommen werden

→ Dem Umstand geschuldet, dass die Machbarkeitsstudie im Rahmen der Beteiligung nicht veröffentlicht wird und somit die Inhalte dieser nicht transparent sind, stellt dieser Hinweis lediglich eine nicht nachvollziehbare Behauptung dar. Inwieweit die fachlichen Bewertungen tatsächlich in der für den Variantenvergleich notwendigen Aussageschärfe vorgenommen wurden, ist nicht ersichtlich.

S. 35: Im Rahmen der Erläuterung und Begründung der Abschnittseinteilung (Kap. 3.1.1.6) sollen umweltfachliche und städtebauliche Aspekte aufgeführt werden. Städtebauliche Aspekte werden jedoch nicht betrachtet, lediglich umweltfachliche Belange werden benannt, was zu einem Abwägungsdefizit führt.

S. 37: Es wird dargelegt, dass städtebauliche Ziele vor allem die Interessen der Anliegergemeinde (Stadt Duisburg) betreffen und keine primären Hauptziele für die Antragstellerin (Autobahn GmbH des Bundes) darstellen. Soweit die städtebaulichen Ziele für den Variantenvergleich relevant seien, würden diese im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung mitbewertet werden.

→ Bei der Benennung der Projektziele und des Kriterienkatalogs wird der Belang Städtebau als abwägungsrelevanter Belang verkannt und lediglich als Nebenziel deklariert. Städtebau ist nach Definition eine allumfassende Disziplin, der die Verkehrsplanung unterzuordnen ist. Somit muss der Städtebau Hauptziel sein und die Verkehrsplanung vor dem Kontext einer menschen- und lebenswürdigen Umwelt erfolgen.

Städtebauliche Ziele sind bei einer so erheblich in die Stadtstruktur eingreifenden Planung zwingend zu beachten. Inwieweit ein städtebauliches Ziel für den Variantenvergleich als relevant eingestuft wird, bleibt unbestimmt und somit nicht nachvollziehbar.

S. 49: Als Streckenalternativen zur Vorzugsvariante werden die Varianten Tunnel in bergmännischer Bauweise (NTb) und Tunnel in offener Bauweise (NTo) über den gesamten nördlichen Abschnitt angegeben. Die von der Stadt Duisburg für diesen Bereich vorgeschlagene streckenweise Überdeckelung eines Autobahnabschnitts zwischen der Überführung Hufstraße (BW 02Ü) und der Überführung Jägerstraße (BW 11Ü) wird als Alternative nicht in Betracht gezogen und dementsprechend nicht der Vorzugsvariante gegenübergestellt. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass eine Teilvariante im Einschnitt Alt-Hamborn als Lärmschutzmaßnahme in der Genehmigungsplanung weiterverfolgt würde (vgl. S. 49 U1-EB-PLAFE). Vor dem Hintergrund der Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses, ist die Aussage, die Prüfung einer solchen Streckenvariante in das Genehmigungsverfahren abzuschichten nicht nachvollziehbar und hätte zum gegenwärtigen Stand der Planung als Streckenvariante eingehend geprüft und das Ergebnis dessen transparent gemacht werden müssen.

S. 50/53: Es wird angegeben, dass die Variante Tunnel in offener Bauweise als Teilvariante in der lärmtechnischen Untersuchung als Lärmschutzvariante (U17-01) untersucht und abgewogen wurde und dass sich im Ergebnis der Abwägung zeigte, dass eine Einhausung der A59 im Bereich Hamborn allein keinen Vollschutz ergibt, da die Emissionen aus dem Verkehr auf der A42 hoch wirksam sind. Hierzu seien zusätzlich auf der A42 Lärmschutzwände mit einer Höhe von ca. 23 m zu errichten, um den Vollschutz zu erreichen.

→ Auf Seite 49 der Schalltechnischen Untersuchung (U17-01) wird lediglich darauf hingewiesen, dass eine Einhausung der A59 in diesem Bereich keinen Vollschutz böte, da die Emissionen aus dem Verkehr der A42 hoch wirksam wären. Die in der Schalltechnischen Untersuchung vorgenommene Argumentation gegen eine Einhausung im Bereich Hamborn ist nicht nachvollziehbar, da auch die Vorzugsvariante keinen Vollschutz bietet. Zudem erfolgt die Variantenbeurteilung ausschließlich hinsichtlich ihrer immissionsschützenden Wirkung; der mit der Vorzugsvariante verbundene Eingriff in

die Stadtstruktur wird nicht angeführt. Eine fachgerechte Abwägung ist somit nicht erfolgt.

S. 56: An dieser Stelle wird der Ausschluss (K.O. Kriterium) der Variante Tunnel in offener Bauweise (MTo) für den Bereich Mitte allein damit begründet, dass diese Variante im Vergleich zur Vorzugsvariante eine Schließung der Anschlussstelle Ruhrort und Meiderich während der Bauzeit bedeuten würde und dies zu einer nicht vorhandenen Anbindung des Duisburger Hafens führt.

→ Dass die Variante Tunnel in offener Bauweise zwingend eine gleichzeitige Schließung der beiden Anschlussstellen Ruhrort und Meiderich während der gesamten Bauzeit bedeuten würde, wird nicht belegt und ist zu hinterfragen. Bei einem Infrastrukturvorhaben dieses Ausmaßes erscheint über die Bauablaufplanung eine teilweise Öffnung zumindest einer Anschlussstelle innerhalb der Bauphase möglich. Darüber hinaus ist der Hafen Duisburg ebenfalls über den OB-Karl-Lehr-Brückenzug erschlossen. Dieses Kriterium daher als K.O. Kriterium für die Variante Tunnel anzuführen und städtebauliche Belange hingegen nicht als Hauptkriterium in die Abwägung einzustellen, führt zu einer Abwägungsdisproportionalität.

S. 124: Bei der Angabe der Umweltauswirkungen wird das Schutzgut Mensch und seine Gesundheit lediglich in Hinblick auf Immissionen beurteilt. Der durch die Vorzugsvariante verursachte Eingriff in die Stadtstruktur sowie die Aufgabe der Nutzungen unter der Hochstraße und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Wohn- und Arbeitsbedingungen der Bevölkerung werden nicht betrachtet. Die Beurteilung der Planung auf das Schutzgut Mensch und seine Gesundheit ist somit unvollständig, sodass eine Abwägungsfehlschätzung vorliegt.

S. 135/136: Im Rahmen der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild wird behauptet, dass die anlagebedingten Eingriffe des Bauprojektes unter Berücksichtigung der umfangreichen Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen zur Neugestaltung eines landschaftsgerechten Zustandes und damit nicht zu einer erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der landschaftsgebundenen Erholungsnutzung führen würden.

→ Vor dem Hintergrund des geplanten Ausbaus der A59 als Hochstraße kann von einer Berücksichtigung umfangreicher Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht die Rede sein. Eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der landschaftsgebundenen Erholungsnutzung liegt aufgrund der Planung sehr wohl vor. Die von der Stadt Duisburg geforderte Tunnelvariante wäre hingegen die einzige wirkungsvolle Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahme.

S. 144: In Kapitel 5.11 werden die von der Planung ausgehenden Wechselwirkungen und im Besonderen die Betroffenheit der Planung auf den Menschen und seine Gesundheit lediglich auf die Bauphase bezogen, nicht aber auf die mit der Planung einhergehenden langfristigen negativen Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

S. 150: Da als Ergebnis der Untersuchungen durch die Planung keine relevanten Immissionszusatzbelastungen für angrenzende Wohnbebauungen gesehen werden, wird geschlussfolgert, dass mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch als geringfügig zu bewerten sind.

→ Erneut werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch lediglich auf Immissionen reduziert. Der mit der Vorzugsvariante einhergehende Eingriff in die Stadtstruktur und die daraus resultierenden noch stärkeren Einschränkungen der Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Umfeld der A59 werden ignoriert. Auch hier findet keine sachgerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange statt.

S. 171: Es wird suggeriert, dass die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, welche im Trassenumfeld angelegt werden, dazu beitragen, dass das Vorhaben in die Umgebung eingebunden wird.

→ Eine Einbindung des Vorhabens erfolgt durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nur unzureichend. Die von der Stadt Duisburg geforderte Tunnelvariante hingegen würde eine Einbindung der A59 in die Umgebung bewirken und den Eingriff in die Stadtstruktur minimieren.

Schalltechnische Untersuchung (Unterlage U17-01)

S. 10: Die Aufgabe der von der Stadt Duisburg vorgeschlagenen Tunnelvariante wird damit begründet, dass die Tunnelvariante im Stadtteil Meiderich einige wichtige Projektziele (Dauerhafte Erreichbarkeit des Innenhafens über die Bauzeit, rechtzeitiger Ersatzneubau der Berliner Brücke) ausschließen würde und diese Variante daher bereits in der Voruntersuchung in Abstimmung mit dem BMVI ausgeschieden sei.

→ Die an dieser Stelle angeführte Begründung für das Ausscheiden der von der Stadt Duisburg favorisierten Tunnelvariante im Rahmen einer Voruntersuchung ist nicht nachvollziehbar und unzureichend. Die dauerhafte Erreichbarkeit des Hafens – fälschlicherweise als Innenhafen bezeichnet – über die Bauzeit ist nicht ausgeschlossen, da eine alternative Erschließung des Hafens über den OB-Karl-Lehr-Brückenzug in Duisburg-Ruhrort gegeben ist. Ein rechtzeitiger Ersatzneubau der Berliner Brücke ist unabhängig von der von der Stadt Duisburg geforderten Tunnelvariante, da das geforderte Tunnelbauwerk nördlich der Berliner Brücke in Meiderich vorgesehen ist und damit keine räumliche Überschneidung mit der Berliner Brücke gegeben ist.

II.10.3 Städtebauliche Auswirkungen im Bereich Alt-Hamborn

Bestand

Bereits heute verläuft die A59 im zentralen Bereich Alt-Hamborns mit ca. 5 m hohen Lärmschutzwänden über Geländeoberkante in Troglage.

Die Autobahn selbst sowie die hohen begleitenden Lärmschutzwände mit ihrer trennenden Wirkung zerschneiden die Stadtstruktur des organisch gewachsenen Stadtteils Alt-Hamborn sowie die historischen Wegestrukturen (siehe hierzu Abbildung 1). So wurden beispielsweise die historischen Verbindungen Fürst-Pückler-Straße/Alleestraße oder Steigerstraße/Hufstraße durch den Bau der A59 durchbrochen bzw. stark eingeschränkt und damit auch das kulturelle, soziale und wirtschaftliche Leben auf enorme Weise beeinflusst. Das Bauwerk stellt gravierende Hindernisse für die städtebauliche Entwicklung dar. Zusammenhängende Blockstrukturen wurden aufgelöst, die ursprüngliche Mitte wurde zur Randlage. Durch den Bau der Autobahntrasse wurde beispielsweise der historisch bedeutsame Bereich westlich der Trasse um die Abtei und den botanischen Garten vom östlich der Trasse gelegenen Zentrums Alt-Hamborn getrennt. Dieser Bereich hat mit seinen zum Teil

historischen Gebäuden eine herausragende stadtbildprägende Bedeutung und trägt zur Identität Alt-Hamborns bei.



Abbildung 1: Luftbild Alt-Hamborn in den Jahren 1966, 1969 & 2022

Die Autobahntrasse wird als stark verlärmter und schadstoffbelasteter „Un-Ort“ wahrgenommen, der durch seine Abschottung zu den Siedlungsräumen, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, einen ausgeprägten Angstraum darstellt. An nur vier Stellen kann heute die Autobahntrasse gequert werden. In den übrigen Abschnitten der A59 führen die Lärmschutzwände zu einer Verschattung und schotten die Siedlungsbereiche ab, sodass Blickbeziehungen eingeschränkt sind. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse der Bewohnerschaft sind bereits heute erheblich beeinträchtigt.

Die zu diesem Stadtraum orientierten Siedlungsränder mit ihren bereits seit einem halben Jahrhundert benachteiligten Bewohner*innen haben sich mit dieser Belastung abfinden müssen, die städtebauliche Entwicklung ist entsprechend gehemmt bzw. sogar rückläufig.

In direkter räumlicher Nähe zur A59 in Alt-Hamborn befinden sich neben der Wohnbebauung und untergeordneten Gewerbebebauung eine hohe Dichte an Anlagen für soziale, kulturelle und gesundheitliche Zwecke mit sensiblen und der Grundversorgung dienenden Nutzungen wie der Katholische Kindergarten St. Johann, das Caritas Altenheim St. Josef, die Abteischule, das Abteigymnasium, die Comeniuschule sowie die Gottfried-Wilhelm-Leibnitz-Gesamtschule. Auch befindet

sich der ehemalige botanische Garten mit seiner wichtigen Funktion als Grün- und Erholungsraum direkt angrenzend an die A59. Aufgrund der stetig steigenden Schüler*innenzahlen sowie Kindergartenkinder sind bei den Schulen sowie dem Kindergarten St. Johann vermehrt Erweiterungsbauten bzw. Außenbereichsflächen notwendig, welche jedoch bereits heute aufgrund fehlender Entwicklungsmöglichkeiten durch den Verlauf der A59 nur stark eingeschränkt bzw. aufgrund vollständiger Grundstücksausschöpfung in Zukunft nicht mehr realisierbar sind.

Die bioklimatischen Belastungen sind bedingt durch den starken Versiegelungsgrad, der dichten Bebauung und die damit einhergehenden schlechten Luftaustauschbedingungen wie auch bedingt durch verkehrliche Belastungen aufgrund des hohen Parksuchverkehrs im Zentrum Alt-Hamborns sowie der Nähe zur A42 und A59 bereits heute hoch. Ebenfalls sind die Schadstoffbelastungen durch Industrie und Verkehr als vergleichsweise hoch zu betrachten.

Weiterhin fehlt es im Zentrum Alt-Hamborns mit Ausnahme des durch die A59 räumlich abgetrennten botanischen Gartens an attraktiven und qualitativ hochwertigen Grün- und Freiflächen. Die bestehenden Grünflächen verfügen größtenteils über gestalterische und funktionale Mängel und bedürfen einer Neustrukturierung.

Die nachträgliche Einfügung der Verkehrsstrasse in den gewachsenen Stadtteil hatte demnach viele und hoch gravierende Eingriffe in die städtebauliche Substanz sowie die Stadtentwicklung zur Folge.

Nachteile der Vorzugsvariante der AdB in Troglage

Wie bereits erläutert ist Hamborn bereits seit über einem halben Jahrhundert durch die zerschneidenden und negativen Auswirkungen des Bauwerks der A59 durch einen dicht besiedelten und ursprünglich organisch gewachsenen Stadtteil in seinen Entwicklungsmöglichkeiten behindert und benachteiligt. Die jetzt von der Vorhabenträgerin vorgelegte Vorzugsvariante ist aufgrund des noch weitergehenden Eingriffs in die Stadtstruktur gegenüber der Bestandssituation aus raumordnerischen und städtebaulichen Gesichtspunkten unvertretbar.

Durch die Verbreiterung der Autobahn müssen die Lärmschutzwände im Bereich Alt-Hamborn deutlich erhöht und ergänzt werden. Von aktuell ca. 5 m ist in den Planunterlagen der AdB im zentralen Bereich Alt-Hamborns eine beidseitige Lärmschutzwand mit einer Höhe bis zu 6,5 m gemessen ab Oberkante der Stützwände des Trogs verzeichnet. Die bereits bestehenden städtebaulichen Missstände würden durch den Ausbau der A59 in Troglage mit der erdrückenden Wirkung der geplanten Lärmschutzwände deutlich erhöht. So würde die Belichtungssituation der an die Lärmschutzwand angrenzenden Bereiche - insbesondere auch im Bereich der angrenzenden sensiblen Nutzungen der Gemeinbedarfseinrichtungen - deutlich eingeschränkt werden, sodass das Schutzgut der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse negativ beeinträchtigt würde. Die schon heute gestörten Sichtbezüge würden weiter eingeschränkt werden, sodass die schon bestehende, enorme Barrierewirkung inklusive aller mit ihr einhergehender Nachteile weiter erhöht würde. Insbesondere führt die gegenüber dem Bestand geplante Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen über drei der vier bestehenden Brücken in Alt-Hamborn zu einem enormen städtebaulichen Missstand, da hierdurch Sichtbeziehungen weiter eingeschränkt werden (siehe hierzu Abbildung 3). Es entstehen insbesondere in den Abend- und Nachtstunden Angsträume auf den Brücken ohne soziale Kontrolle mit einer hohen Kriminalitäts- und Drogenkonsumwahrscheinlichkeit. Neben diesen Aspekten bieten die Lärmschutzwände auf den drei Brückenbauwerken aufgrund der direkten und leichten Zugänglichkeit eine ideale „Leinwand“ für Graffiti und sonstige Beschmutzungen, sodass davon auszugehen ist, dass die Lärmschutzwände schon nach kürzester Zeit besprüht und verunstaltet sind. Diese möglichen und sehr wahrscheinlichen Auswirkungen sind aus ortsbildgestalterischen Gründen nicht hinnehmbar.



Abbildung 2: Bestandssituation im Bereich Jägerstraße



Abbildung 3: Visualisierung der Vorzugsvariante der AdB im Bereich Jägerstraße

Auch nimmt Hamborn als Nebenzentrum im Duisburger Norden eine wichtige Versorgungsfunktion insbesondere im kurzfristigen Bedarfsbereich ein. Im Bereich der Jägerstraße sind vermehrt Leerstände und wenig qualitätsvolle Nutzungen vorhanden. Die A59 befindet sich nicht im Nebenzentrum Hamborns selbst, grenzt jedoch direkt westlich an das Nebenzentrum an. Durch den Ausbau der A59 ist aufgrund der Erhöhung der Zäsurwirkung durch die erhöhten und erweiterten Lärmschutzwände auch eine Schwächung des zentralen Versorgungsbereiches mit dem Risiko der Entstehung weiterer Leerstände zu erwarten.

Bereits heute sind in Alt-Hamborn städtebauliche und funktionalen Defizite zu verzeichnen. Die Beeinträchtigungen der städtebaulichen Funktionen im Bereich des

Trassenverlaufs haben bereits zu einer einseitigen Bevölkerungsentwicklung im Sinne sozial instabiler Bevölkerungsstrukturen geführt. Folge sind etwa ein mangelnder Pflegezustand der Gebäude, die Vermüllung des öffentlichen Raums und sonstiges ordnungswidriges Verhalten. Neben anderen sozialstrukturellen Ursachen führt auch dies zu einer Verschlechterung des Innen- und Außenimages des Stadtteils, was wiederum vermehrte Fortzüge der Bestandsbevölkerung nach sich zog bzw. zieht.

Durch den Ausbau der A59 in Troglage und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Stadtbild sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der somit sinkenden Aufenthalts- und Lebensqualität für die Bewohnerschaft werden sich die Zahl der Fortzüge steigern und der in seinen Auswirkungen bereits festzustellende Segregations- und Trading-Down-Prozess beschleunigt. Somit wäre die Entstehung von Problem- oder gar Schrottimmobilien im angrenzenden Bereich der A59 nahezu unausweichlich zu erwarten.

Für den ökologischen Ausgleich der baulichen Maßnahme sollen gemäß den Planunterlagen der AdB Ausgleichsmaßnahmen entstehen. Eine Ausgleichsmaßnahme ist die Anlage von als parkähnlich beschriebenen Flächen mit einem hohen Anteil an Gehölzen und großkronigen Bäumen (Ausgleichsmaßnahme A2). Im zentralen Bereich Alt-Hamborns finden sich zwei dieser Ausgleichsflächen mit Größen von knapp 300 m² sowie knapp 700 m² (siehe hierzu Abbildung 4). Aufgrund fehlender Angaben zur näheren Gestaltung dieser Flächen sowie des Zuschnitts und der fehlenden Vernetzung der Flächen untereinander und mit bereits bestehenden Grünflächen lässt sich ein Mehrwert für die Bevölkerung nicht ableiten. Zudem befinden sich die Grünflächen direkt angrenzend an die geplante 6,50 m hohe Lärmschutzwand. Durch die erdrückende Wirkung dieser ist eine Aufenthaltsqualität und Naherholungsfunktion auf diesen Flächen nicht erkennbar. Im Gegenteil ist die Entstehung von weiteren Angsträumen mit Folge von möglichem Vandalismus, Vermüllung und Kriminalität aufgrund der schlechten Einsehbarkeit sowie der Lage dieser Flächen zu erwarten¹²⁵.

¹²⁵ II.10.3 S. 194ff

Legende:

- Fahrbahn Bestand
- Fahrbahn Neu
- Ausgleichsmaßnahme A2



Abbildung 4: Ausgleichsmaßnahmen A2 im zentralen Bereich Alt-Hamborns

Ebenfalls würden durch den geplanten Ausbau der AdB in Troglage die bestehenden Böschungsbereiche westlich und östlich angrenzend an die A59 durch die Verbreiterung der Autobahntrasse wegfallen. Diese Grünflächen sind zwar nicht von der Öffentlichkeit nutzbar, stellen aber insbesondere aufgrund der dichten Bebauungsstruktur und dem hohen Versiegelungsgrad in Alt-Hamborn einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas dar und reduzieren die Hitzebelastungen in den Sommermonaten. Zudem fördern sie die Grundwasserbildung, sind ein wirksamer Schutz vor Überschwemmungen und tragen dazu bei, die Luft von Schadstoffen – insbesondere der Autobahn - zu reinigen. Die von der AdB avisierten Ausgleichsflächen im zentralen Bereich Alt-Hamborns können den Wegfall des Böschungsgreens und deren Wirkung (Bindung von Feinstaub) von der Größe nicht ansatzweise kompensieren.

Die A59 löst eine Anbauverbotszone von 40 m gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn aus, in welcher Hochbauten jeder Art nicht errichtet werden dürfen. Die Anbauverbotszone verschiebt sich durch die Verbreiterung der Fahrbahn deutlich weiter in die an die Trasse angrenzenden Siedlungsbereiche, was Einschränkungen von diversen baulichen Entwicklungsmöglichkeiten zur Folge hat sowie bei Abgang der Bestandsbebauung keine mögliche oder eine nur eingeschränkte Neubebauung innerhalb der Anbauverbotszone zulässt. Insbesondere sind hier die angrenzenden Gemeinbedarfsanlagen wie der Kindergarten St. Johann, die Abteilschule oder die Gottfried-Wilhelm-Leibnitz-Gesamtschule betroffen. Der

Kindergarten St. Johann würde beispielsweise nahezu vollständig innerhalb der Anbauverbotszone liegen, sodass bei Abgang des Gebäudes ein erforderlicher Neubau nicht am bestehenden Standort des Kindergartens realisiert werden könnte. Aufgrund nur eingeschränkter Flächenverfügbarkeit im zentralen Bereich Alt-Hamborns sind Grundstücke für Ersatzstandorte in den erforderlichen Größenordnungen nur schwer bis gar nicht verfügbar, sodass die Grundversorgung der Bevölkerung gefährdet wäre und eine Einschränkung der Gemeinde im Betrieb ihrer der öffentlichen Daseinsvorsorge dienenden kommunalen Einrichtungen vorliegt.

Des Weiteren ist hier ebenfalls die Josefs-Kolonie, eine der ersten und somit eine historische Arbeitersiedlung mit dichter Blockrandbebauung und großen, blockartigen Innenhöfen westlich angrenzend an die A59 zu erwähnen. Diese ist aufgrund des Erhaltungszustandes und gravierender baulicher Eingriffe zwar nicht denkmalwürdig, dennoch empfiehlt das Handlungskonzept „Siedlungskultur in Quartieren des Ruhrgebiets“ als Perspektive für die Siedlung die langfristige Sicherung der städtebaulichen



Abbildung 5: Josefs-Kolonie

Geviertstruktur mit dichter Randbebauung und offenen Höfen. Durch die Verbreiterung der A59 in Troglage ohne Überdeckelung kann bei Abgang von Gebäuden die prägende Blockrandstruktur nicht mehr aufrechterhalten werden, da eine straßenbegleitende Neubebauung entlang der Buschstraße aufgrund der Lage innerhalb der Anbauverbotszone nicht möglich ist.

Vorteile der von der Stadt Duisburg geforderten Variante mit Überdeckelung

Die Forderung der Stadt Duisburg ist die Abdeckung der A59-Trasse im Bereich der Überquerung Hufstraße / Buschstraße / Steigerstraße (BW 02) bis zur Überquerung Jägerstraße (BW 11Ü). Diese bietet die einmalige Chance, den Stadtteil Alt-Hamborn wieder zusammenwachsen zu lassen und die unnatürliche Teilung des Zentrums mit der Abschneidung des historisch bedeutsamen Bereichs westlich der A59 um die Abtei zu beseitigen. Durch die Überdeckelung entsteht ein „Möglichkeitsraum“, der Hamborn die Chance gibt, die städtebaulichen Wunden der offenen A59-Trasse wieder zu heilen. Historische Straßen- und Wegeverbindungen und damit wichtige funktionale Bezüge zwischen den beiden Teilen können wiederhergestellt und neugestaltet werden. So kann die Fußgängerzone an der Jägerstraße wieder an die westlichen Wohnbereiche wie auch einer Vielzahl öffentlicher

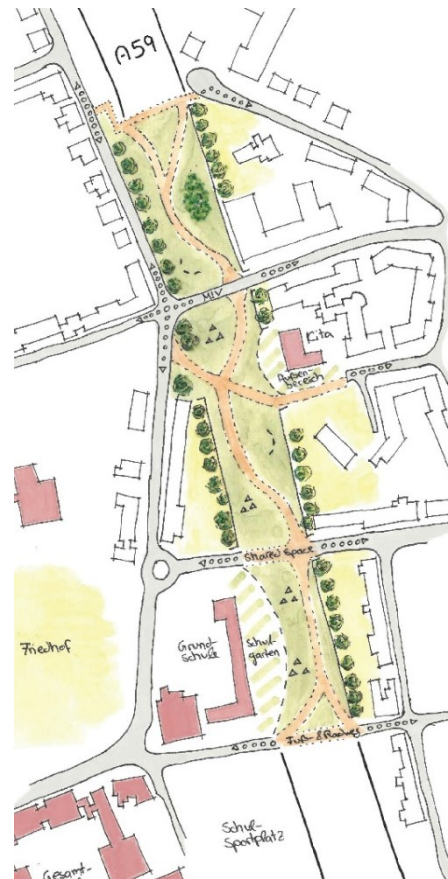


Abbildung 6: favorisierte Variante der Stadt Duisburg

Einrichtungen als auch Grünflächen Alt-Hamborns angebunden werden. Auch die Verknüpfungen von Fürst-Pückler-Straße und Alleestraße im Süden sowie Steigerstraße und Hufstraße im Norden werden möglich.

Die Siedlungsräume können aufgrund der entfallenden Lärmbelastungen näher an die Trasse herangeführt werden, sodass der zerschnittene Siedlungsraum Hamborns wieder zusammenrücken kann. Aufgebrochene, historisch gewachsene Blockstrukturen wie an der Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße/Hufstraße können wieder ergänzt und hergestellt werden.

Verloren gegangene Grünverbindungen bzw. Zugänge zu den Grün- und Freiräumen werden neu ermöglicht und bereits bestehende Angsträume reduziert. Das an Freiräumen arme Quartier östlich der Trasse wird an die Grünflächen des westlichen Bereichs angebunden. Der gestaltete A59-Deckel eröffnet dem Stadtteil damit die

Möglichkeit, sich städtebaulich und funktional zu „verweben“. Die derzeitigen Siedlungsränder an der Trasse werden damit Teil des Ortszentrums.

Der neu gewonnene Raum gibt dem Stadtteil ein grünes, zukunftsfestes und urbanes Rückgrat. Er stellt neben den wiederhergestellten Ost-West-Verbindungen eine wichtige Nord-Süd-Wegebeziehung in zentraler Lage her und kann in verschiedenen Sequenzen mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen bespielt werden. Urban gestaltete öffentliche Räume im Bereich der wichtigen Ost-West-Querungen wechseln sich mit öffentlichen Grün- und Rückzugsräumen ab. Funktionale und notwendige Ergänzungen der angrenzenden Nutzungen, z.B. an der katholischen Kindertagesstätte an der Liebrechtsstraße oder im Bereich der Leibniz-Gesamtschule, werden möglich. Die Grundversorgung der Bevölkerung kann somit auch langfristig an den bestehenden Standorten der Einrichtungen garantiert werden, ohne entsprechende Ersatzstandorte in Erwägung ziehen zu müssen, welche im Duisburger Norden und entsprechend notwendigen Einzugsbereichen aufgrund der dichten Bebauung und somit bestehender Flächenknappheit nicht kurz- bis mittelfristig verfügbar sind.



Abbildung 7: Visualisierung der favorisierten Variante der Stadt Duisburg im Bereich Jägerstraße

Durch die Überdeckung der A59-Trasse wird sich die Attraktivität des öffentlichen Raumes und mit ihr die Aufenthalts- und Lebensqualität für die Bewohnerschaft des gesamten Stadtteils deutlich steigern. Dem bereits eingetretenen Segregations- und Trading-Down-Prozess kann entgegengewirkt und die Identifikation mit dem Stadtteil

erhöht werden, sodass der bereits bestehenden Fluktuation der Bewohnerschaft im Stadtteil sowie einer weiteren Leerstands- und Problemimmobilienentwicklung entgegengewirkt werden kann.

Ebenfalls kann mit Überdeckung der Trasse eine qualitativ hochwertige Grünfläche realisiert werden, welche den Klima- und Umweltaforderungen in dem dichten und städtischen, von hohen Immissionsbelastungen geprägten Umfeld gerecht wird.

II.10.4 Städtebauliche Auswirkungen im Bereich Untermeiderich, Brückenbauwerk Gartsträuch

In Hinblick auf den geplanten Ausbau der A59 in Hochlage und der damit verbundenen Betroffenheit der Bevölkerung ist aus städtebaulicher Sicht ein weiterer Fokus auf den Stadtraum zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg-Nord (BW 18A) und der Anschlussstelle Ruhrort bzw. der S-Bahn-Brücke Meiderich (BW 33A) zu legen.

Bestand

Im nördlichen Bereich dieses Raumes – nördlich der Alten Emscher – befindet sich östlich der A59 der Landschaftspark-Nord sowie westlich eine Grünfläche für die naturnahe Entwicklung (Zechenwäldchen). Südlich der Alten Emscher auf östlicher Seite befindet sich das Gewerbe- und Industriegebiet des ehemaligen Zeus-Geländes und westlich der Autobahn bzw. westlich der zur A59 parallel verlaufenden Hamborner Straße eine Kleingartenanlage. Da weiter südlich im Bereich des Brückenbauwerks Gartsträuch BW (30A) sowie östlich der Anschlussstelle Meiderich im direkten Umfeld sensible Wohnnutzungen angrenzen, bezieht sich die Betroffenheit des geplanten Ausbaus vordergründig auf die dort lebenden Bürger*innen. Die Vorbelastung der Anwohner*innen durch die Bestandsstraße der A59 inklusive der Lärmschutzwände und die damit einhergehende Verschattung und Beeinträchtigung der Belichtungssituationen schränkt die Wohn- und Arbeitsverhältnisse schon heute erheblich ein. Neben der in Hochlage geführten A59 wird die Stadtstruktur zusätzlich durch die beiden Hauptverkehrsstraßen Gartsträucherstraße und Vohwinkelstraße fragmentiert.



Abbildung 8 und 9: Bestandssituation im Bereich Brückenbauwerk Gartsträuch

Da derzeit aufgrund der Autobahn sowohl unterhalb als auch neben den Brückenbauwerken keine höherwertigen Nutzungen zu etablieren sind, hat die in Hochlage geführte A59 einen erheblichen negativen Einfluss auf die Lebensverhältnisse der Menschen im Umfeld. Die Bereiche unter der Autobahntrasse werden städtebaulich marginal genutzt. Aufgrund der in solchen funktionslosen und fragmentierten Räumen häufig fehlenden sozialen Kontrolle ist es in diesen Räumen zu einer erhöhten Kriminalität und zu Vandalismus gekommen, wodurch sich bestimmte Bereiche zu Angsträumen entwickelt haben. Der unter der Brücke befindliche asphaltierte und eingezäunte Bolz- und Basketballplatz hat nur geringe Aufenthaltsqualität. Aufgrund der geringen Gestaltungsqualität und der schlechten Einsehbarkeit sind die verschatteten und schlecht beleuchteten öffentlichen Sportplätze geprägt von Vandalismus, Vermüllung, erhöhter Kriminalität und stellen damit verstärkt Angsträume für die benachbarte Bevölkerung dar. Ein nicht beleuchteter, eingezäunter an die Sportplätze angrenzender Wohnmobilstellplatz unterhalb der Brücke erhöht das Potenzial eines Angstraumes in diesem Umfeld. Da die Flächen unterhalb der Brücke keinerlei Aufenthaltsqualität bieten,

schwach frequentiert sind und praktisch keine Rolle für wertvolle Bezüge oder Nutzungen spielen, stellen sie schon heute regelrechte „Un-Orte“ dar. Der westlich der Autobahn zwischen Gartsträucher- und Vohwinkelstraße befindliche Grünraum hat aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Brückenbauwerk und der umgebenden Straßen wenig Aufenthalts- oder gar Erholungsqualität. Darüber hinaus ist auch dieser schlecht einsehbar und z.T. nur über versteckte nicht beleuchtete, abseitsgelegene Wegeverbindungen zu erreichen, sodass auch der Grünraum an dieser Stelle als Angsträum wahrgenommen wird und ebenfalls von Vermüllung und Vandalismus geprägt ist.



Abbildung 10: bestehender Wohnmobilstellplatz im Bereich Brückenbauwerk Gartsträuch



Abbildung 11: bestehender Bolz- und Basketballplatz im Bereich Brückenbauwerk Gartsträuch

Nachteile der Vorzugsvariante der AdB als Hochstraße

Eine Umsetzung der geplanten Erweiterung der A59 in Hochlage entsprechend der in den Unterlagen zur Planfeststellung beschriebenen Vorzugsvariante würde zu einem noch weitergehenden Eingriff in die historisch gewachsene und bestehende Stadtstruktur führen, als ihn der heutige Autobahnausbau bereits darstellt.



Abbildung 12: Visualisierung der Vorzugsvariante der AdB im Bereich Anschlussstelle Ruhrort und Brückenbauwerk Gartsträuch

Das Brückenbauwerk soll im Bereich Gartsträuch in Richtung Osten verbreitert werden. Durch die mit dem geplanten Ausbau einhergehende Verbreiterung des Regelquerschnitts um ca. 13 m sowie der Erhöhung der Lärmschutzwände auf 6,50 m bzw. teilweise 8 m würden die durch das Brückenbauwerk schon heute hervorgerufenen negativen Effekte der Verdunkelung und Verschattung zukünftig nochmals verstärkt. Auch würden die bereits durch die in Hochlage geführte Trasse bestehenden Einschränkungen der Sichtbezüge nicht nur gefestigt, sondern weiter zunehmen. Dies hätte zur Folge, dass durch den geplanten Ausbau der A59 in Hochlage im Bereich Gartsträuch nicht allein die durch den Rückbau von Gebäuden direkt betroffenen Anwohner*innen an der Straße Rosenau und Kückendellstraße, sondern zusätzlich die im Umfeld der Hochstraße wohnenden Bürger*innen der Straßen Haxtergrund, Honigstraße und Numbericher Platz eine erhöhte mittelbare Betroffenheit erfahren. Auch die Nutzer*innen der sozialen Einrichtungen der Kindertagesstätte Numbericher Platz und der Milli Görüs-Moschee an der Winterstraße 1 wären von den durch den geplanten Ausbau hervorgerufenen negativen Folgen betroffen.

Da in den Planunterlagen keine Aussagen zu möglichen Nutzungen unter dem Brückenbauwerk getroffen werden, ist anzunehmen, dass nach dem geplanten Ausbau jegliche Nutzungen der Bereiche unter der Hochstraße untersagt sind, sodass der Bevölkerung nicht einmal der derzeitige Nutzen der Verkehrsanlage als Parkraum verbleiben wird. Auch ist davon auszugehen, dass der Sportplatz unter der Hochstraße aufgegeben werden muss, sodass die derzeitigen Nutzungen dieser Flächen in Gänze wegfallen und sich dadurch die Barrierewirkung der Autobahn nochmals verstärkt.

Die sich derzeit östlich des Brückenbauwerks zwischen Gartsträucher- und Vohwinkelstraße befindliche ehemalige Zentralwäscherei und der westlich der Autobahn und nördlich der Vohwinkelstraße gelegene Sonderpostenbaumarkt werden laut der eingereichten Planunterlagen zurückgebaut. Auf diesen Flächen sollen „parkähnliche Flächen mit hohem Anteil an Gehölzen und großkronigen Bäumen“, die als Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahme A2; siehe hierzu Abbildung 8) für den Autobahnausbau fungieren, entstehen.



Abbildung 13: Ausgleichsmaßnahmen A2 im zentralen Bereich Alt-Hamborns

Detaillierte Angaben bzgl. der geplanten Gestaltung dieser Flächen werden in den eingereichten Unterlagen nicht gemacht. Vor dem Hintergrund ihres Zuschnitts und der

fehlenden Vernetzung dieser Flächen und der durch den geplanten Ausbau sich nochmals steigenden Barrierewirkung der Hochstraße bieten auch diese Flächen für die Anwohner*innen keine Aufenthaltsqualität und wären für die Bevölkerung weitestgehend funktionslos. Die schon heute bestehenden städtebaulichen Missstände der an das Brückenbauwerk angrenzenden Räume würden durch die Planung daher weiter zunehmen. Ein der in den eingereichten Unterlagen beschriebenen Vorzugsvariante entsprechender Ausbau der A59 würde somit bedingen, dass sich die heute schon in Teilen vorzufindenden „Un-Orte“ verfestigen bzw. im Bereich des Brückenbauwerks Gartsträuch sogar zunehmen würden. Dem Anspruch der dort wohnenden Bevölkerung auf gesunde, menschenwürdige und sozial gerechte Lebensbedingungen würde dementsprechend durch die Planung nicht entsprochen. Vielmehr würde die vorgesehene Planung schon bestehende städtebaulichen Missstände und den aufgrund der Trassierung der A59 in Hochlage vorhandenen Eingriff in die Stadtstruktur nochmals verstärken.

Vorteile der von der Stadt Duisburg geforderten Tunnelvariante

Die von der Stadt Duisburg favorisierte Variante sieht in dem hier betrachteten Stadt- raum südlich der Überführung Hamborner Straße (BW 27Ü) einen Ausbau der A59 als Tunnelbauwerk in offener Bauweise vor (siehe hierzu Abbildung 9).

Durch das geplante Bauwerk selbst, die erforderlichen Stützen sowie der Lärmschutzwände gehen mit einer Hochstraße - wie beschrieben - Verschattung, fehlende Sichtbezüge und daraus folgend Einschränkungen der Lebensverhältnisse der Anwohner*innen einher. Mit der von der Stadt Duisburg favorisierten Tunnelvariante hingegen wäre eine offene und helle Gestaltung des derzeit durch die Trasse der Autobahn in Anspruch genommenen Raumes möglich. Der mit einer Hochstraße einhergehende Eingriff in die Stadtstruktur – die Fragmentierung der östlichen und westlichen Bereiche des Stadtraumes – würde behoben und Nutzungspotenziale hinsichtlich der heute nur marginal oder gar nicht genutzten Flächen geschaffen. Nicht nur die von dem Bauwerk der Hochstraße eingeschränkten Anwohner*innen würden von den neu entstehenden Sichtbeziehungen profitieren, sondern auch die Nutzer*innen der angrenzenden sozialen Einrichtungen, die Kinder der Tagesstätte am Numbericher Platz, ebenso wie die Besucher*innen der Milli Görüs-Moschee. Durch eine niveaugleiche und barrierefreie Ausgestaltung der Tunneloberfläche könnte eine Vernetzung der Freiflächen gelingen und könnten neue Wegebeziehungen angelegt werden. Es bestünde die Möglichkeit, das Tunnelbauwerk zu begrünen und die Flächen der ehemaligen Zentralwäscherei mit dem westlich der Autobahn gelegenen Grünraum zu verknüpfen, um so einen zusammenhängenden, attraktiven Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Über die durch die Vernetzung des Grünraums generierte Erholungsfunktion hinaus könnten Spiel-, Sport- und Gastronomieangebote den Raum weiter qualifizieren, was zu einer stärkeren Belebung führen würde. Die damit einhergehende soziale Kontrolle wäre gegeben, sodass Kriminalität, Vermüllung und Vandalismus abnehmen würden. Auf der Fläche des Sonderpostenbaumarktes, die gemäß der vorgelegten Planung lediglich die Funktion einer Ausgleichsfläche



Abbildung 14: favorisierte Variante der Stadt Duisburg

würden von den neu entstehenden Sichtbeziehungen profitieren, sondern auch die Nutzer*innen der angrenzenden sozialen Einrichtungen, die Kinder der Tagesstätte am Numbericher Platz, ebenso wie die Besucher*innen der Milli Görüs-Moschee. Durch eine niveaugleiche und barrierefreie Ausgestaltung der Tunneloberfläche könnte eine Vernetzung der Freiflächen gelingen und könnten neue Wegebeziehungen angelegt werden. Es bestünde die Möglichkeit, das Tunnelbauwerk zu begrünen und die Flächen der ehemaligen Zentralwäscherei mit dem westlich der Autobahn gelegenen Grünraum zu verknüpfen, um so einen zusammenhängenden, attraktiven Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Über die durch die Vernetzung des Grünraums generierte Erholungsfunktion hinaus könnten Spiel-, Sport- und Gastronomieangebote den Raum weiter qualifizieren, was zu einer stärkeren Belebung führen würde. Die damit einhergehende soziale Kontrolle wäre gegeben, sodass Kriminalität, Vermüllung und Vandalismus abnehmen würden. Auf der Fläche des Sonderpostenbaumarktes, die gemäß der vorgelegten Planung lediglich die Funktion einer Ausgleichsfläche

übernimmt, könnte westlich der Anbauverbotszone die Bestandsbebauung ergänzt werden, sodass eine städtebaulich sinnvolle Abrundung des Siedlungsraumes entstehen würde. Neben der durch den Wegfall der Hochstraße möglichen Verknüpfung der östlichen und westlichen Bereiche könnte zudem eine direkte, barrierearme Fuß- und Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung entstehen, die an das vorhandene Straßen- und Wegenetz anknüpft und weitere städtebauliche Potenziale eröffnen würde. Im Bereich des Brückenbauwerks Gartsträuch könnte so eine Ein- bzw. Anbindung des südlich verlaufenden „Grünen Pfades“ erfolgen, sodass sowohl der interkommunale Fuß- und Radweg einerseits als auch der durch die Tunnelvariante neu ausgebildete Grünraum andererseits, städtebaulich miteinander agieren und gegenseitig voneinander profitieren könnten. Auch könnten durch die Entwicklung vernetzter Grünflächen Frischluftschneisen entstehen, die sich positiv auf das Stadtklima auswirken würden. Durch die Rückhaltung des Niederschlagswassers auf der Tunneloberfläche könnte dem Konzept der Schwammstadt entsprochen werden. Darüber hinaus wäre eine direkte fußläufige Verbindung zum sich ca. 500 m südlich angrenzenden zentralen Versorgungsbereich Meiderichs gegeben, wodurch dieser aufgrund der gesteigerten Erreichbarkeit gestärkt würde. Die Erweiterung und Vernetzung der örtlichen Flächen, die durch die Ausgestaltung einer Tunneloberfläche ermöglicht würde, könnte so entscheidende Impulse setzen. In diesem Sinne wären die durch die von der Stadt Duisburg favorisierte Tunnelvariante neu entstehenden Flächen im betrachteten Stadt- raum als „Möglichkeitsräume“ zu sehen, die nicht nur die Wohn- und Arbeitsverhältnisse der Anwohnenden aufwerten, sondern weit darüber hinaus Potenziale generieren würden.



Abbildung 15: Visualisierung der favorisierten Variante der Stadt Duisburg im Bereich Anschlussstelle Ruhrort und Brückenbauwerk Gartsträuch

II.10.5 Städtebauliche Auswirkungen im Bereich Mittelmeiderich

Bestand

Als Hochstraße ausgebaut zerschneidet die A59 bereits heute die historisch gewachsene städtebauliche Struktur in Mittelmeiderich. Die Wohnbebauung grenzt in der heutigen Bestandssituation sowohl im Osten als auch im Westen unmittelbar an die Hochstraße an. Das Nebenzentrum Mittelmeiderich erstreckt sich östlich der A59 entlang der Von-der-Mark-Straße als Hauptachse. Das Zentrum endet mit den beiden Nahversorgungsmärkten Aldi und REWE unmittelbar unterhalb der Hochstraße. Die Flächen unterhalb der Hochstraße werden in Mittelmeiderich fast ausschließlich für Stellplätze genutzt. Teilweise werden die Stellplätze nur kurzfristig für den Besuch der beiden zentralen Versorgungsmärkte oder für Erledigungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs auf der Von-der-Mark-Straße sowie von den Anwohner*innen genutzt, teilweise jedoch auch für langfristige Abstellmöglichkeiten für Pkw und Lkw.

Aufgrund dessen bieten die Flächen unterhalb des Brückenbauwerks bereits in der heutigen Situation keinerlei Aufenthaltsqualität und stellen insbesondere zu dunkleren Tageszeiten Angsträume für die Bevölkerung dar, da nach Ladenschluss keine soziale Kontrolle mehr gegeben ist. Dadurch kommt es vor Ort zu Vermüllungen und Vandalismus. Die Hochstraße und die städtebaulich marginal genutzten Flächen unterhalb der Brücke, die überwiegend von dem motorisierten Individualverkehr dominiert werden, führen zu einer Barrierewirkung, da Sichtbezüge und qualitative Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehre fehlen. Die Wohngebäude in unmittelbarer Nähe der Hochstraße liegen heute bereits im Schatten der Hochstraße und die Qualität der Wohn- und Arbeitsverhältnisse leidet unter den mindergenutzten Flächen unterhalb der Brücke.



Abbildung 16: Bestandsituation Dr.-Lengeling-Straße Mittelmeiderich



Abbildung 17: Bestandsituation Brückenzug Mittelmeiderich

Nachteile der Vorzugsvariante der AdB als Hochstraße

Der geplante 6-streifige Ausbau der A59 führt in Mittelmeiderich dazu, dass das bestehende Brückenbauwerk deutlich breiter und höher wird. Mit einer Gesamtbreite von ca. 45 m wird die geplante Hochstraße etwa 14 m breiter als die bestehende Trasse. Aufgrund der Neigung der Trasse erreicht das gesamte Brückenbauwerk inkl. der Lärmschutzwände in Mittelmeiderich eine Höhe von mindestens 13 m im südlichen Teilbereich in der Höhe der Sommerstraße und steigt auf eine Höhe von ca. 15,50 m nördlich im Bereich der Bahnstrecke der Deutschen Bahn an. Damit rückt das Brückenbauwerk erdrückend nah an die Bestandsbebauung heran und verschattet diese

auf eine Art und Weise, dass teilweise kein Tageslicht mehr zu bestimmten Tageszeiten in die Gebäude gelangt. Hier sind insbesondere westlich der Hochstraße die Gebäude der Dr.-Lengeling-Straße zu nennen. Die dreigeschossigen Bestandswohnhäuser stehen zukünftig in einem geringen Abstand von nur ca. 13 m zu dem ca. 13 bis 14,50 m hohen Brückenbauwerk in diesem Teilbereich. Die Anwohner*innen der verschatteten Gebäude schauen in Zukunft je nach Geschoss entweder auf verdunkelte, mindergenutzte Räume unterhalb der Brücke oder auf Lärmschutzwände. Der Blick „ins Grüne“ auf hochgewachsene Bäume, die heute zum Teil das bestehende Brückenbauwerk verdecken, entfällt in Zukunft vorerst, da es mehrere Jahre dauern wird, bis die geplante Wiederherstellung des Baumbestandes so hochgewachsen ist, dass die Bäume die Hochstraße verdecken. Darüber hinaus sind folgende Gebäude im direkten Umfeld der A59 von der erdrückenden Wirkung der Hochstraße betroffen:

Westlich der A59:

Sommerstraße 64; Hogenweg 11 und 14; Lohengrinstr. 5 und 3; Auf dem Damm 103 und 103a; Mauerstr. 1,2 und 3

Östlich der A59:

Heisingstr. 2, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 52, 54; Auf dem Damm 79 und 80



Abbildung 18: Visualisierung der Vorzugsvariante der AdB im Bereich Dr.-Lengeling-Straße

Aufgrund des Risikos gravierender Schäden an der Konstruktion und der Statik von Brückenbauwerken durch Brände, ist davon auszugehen, dass Flächen unterhalb von Brücken, die eine lichte Höhe von weniger als 8 m zwischen Grund und der Unterkante der Konstruktion aufweisen, frei von Brandlasten zu halten sind. Die lichte Höhe unterhalb der Brückenbauwerke in Mittelmeiderich beträgt überwiegend weniger als 8 m, woraus sich schließen lässt, dass zukünftig weder Stellplätze noch andere Nutzung unterhalb der Brücke zulässig sind. Entsprechend der oben aufgeführten neu geplanten Dimensionen der Hochstraße resultieren daraus abgepollerte, graue Flächen in einer Breite von mindestens 45 m, die sich als verschattete öffentliche Räume mitten durch das bebaute Zentrum Mittelmeiderichs erstrecken. Sobald Stellplätze unterhalb der Hochstraße nicht mehr zulässig sind, besteht das Risiko, dass die beiden Nahversorger Aldi und REWE ihren Betrieb während der Bauphase nicht mehr aufrechterhalten und nach Abschluss der Bauarbeiten den Betrieb auch nicht wieder aufnehmen können. Eine Nachnutzung der Gebäude stellt sich ohne die Sicherstellung von ausreichenden Stellplatzflächen äußerst schwierig bis unmöglich dar, sodass das Risiko besteht, dass die Gebäude langfristig leer stehen und damit den Trading Down beschleunigen.

Das Fehlen von qualitativen Nutzungen der Flächen unterhalb, aber auch im direkten Umfeld der Hochstraße führt dazu, dass es vor Ort zukünftig keine soziale Kontrolle mehr gibt. Derart verschattete, mindergenutzte Räume inmitten des Stadtgefüges bringen das Risiko von Vermüllung, Vandalismus und erhöhter Kriminalität mit sich und stellen damit verstärkt Angsträume und regelrechte „Un-Orte“ für den Ortsteil und deren Anwohner*innen dar. Dies widerspricht dem Leitmotiv der städtebaulichen Kriminalprävention und wirkt sich negativ auf die städtebauliche Umgebung und die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse aus. Damit besteht das Risiko, dass es vermehrt zu Wegzügen und damit neben den Einzelhandelsleerständen zu einem erhöhten Leerstandsaukommen der bestehenden Wohngebäude und zu einem städtebaulichen Verfall im Ortsteil kommt. Die Gefahr, dass die Nahversorgung nicht mehr sichergestellt werden kann, verstärkt die Verschlechterung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse weiterhin. Es kommt allgemein zu einem Trading-Down-Prozess im Umfeld der Hochstraße und zu einer Abwertung des Wohnumfeldes, wodurch sich das Risiko von Leerstand und Problemimmobilien erhöht. Dies führt auch vermehrt zu sozialen Problemen in einem ohnehin schon stark belasteten Ortsteil.

Neben der durch die geplanten Dimensionen des Autobahnausbaus verstärkten Verschattung und den eingeschränkten bis nicht gegebenen Nutzungsmöglichkeiten unterhalb der Brückenbauwerke erhöht sich die bereits heute schon bestehende Barrierewirkung in Mittelmeiderich. Das überwiegend wohnbaulich genutzte Quartier westlich der A59 wird aufgrund mangelnder qualitativer Wege- und Sichtbezüge von dem zentralen Versorgungsbereich Mittelmeiderichs und dem Meidericher Bahnhof östlich der A59 im erhöhten Maße abgeschnitten. Die entstehenden Angsträume unter der Brücke verstärken diese Wirkung.

Die in den Planunterlagen beschriebenen Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete können die oben beschriebenen negativen Auswirkungen auf die Qualität des Wohn- und Lebensumfelds in Mittelmeiderich nicht ansatzweise ausgleichen. Im Erläuterungsbericht heißt es unter Kapitel 6.7 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete (s. 171):

„Die umfangreichen Bepflanzungsmaßnahmen umfassen auch die Anlage größerer parkartiger Flächen. Diese Bepflanzungsmaßnahmen dienen der Klimaverbesserung

(Schatten / Verdunstung), als Pufferflächen für Emissionen und den Anrainern zur Erholungsnutzung. Das Bauwerk wird zusätzlich in die Landschaft eingebunden. Teils handelt es sich um entsiegelte Flächen, darunter Grundstücke mit abzutragenden Gebäuden.“

Im Bereich Mittelmeiderich betrifft die angebliche Anlage größerer parkartiger Flächen (Maßnahme A2) vier unterschiedlich große, nicht zusammenhängende Grundstücksflächen auf denen Gebäude zugunsten des Ausbaus abgebrochen werden müssen. Es handelt sich hierbei lediglich um Restflächen, die z.T. in ihrer Lage, Größe, ihren Zuschnitten und mangelnder Verknüpfung zueinander nur sehr geringe Aufenthaltsqualitäten für die Anwohner*innen darstellen können (siehe hierzu Abbildung 11). Selbst die größeren Flächen können ohne ein sinnvoll, zusammenhängendes Grünflächenkonzept nur in geringem Maße dazu beitragen, den Anwohner*innen zur Naherholung zu dienen. Ein Grünflächenkonzept, welches eine entsprechende aufwertende Aufenthaltsqualität verspricht, ist den Planunterlagen nicht zu entnehmen. Aufgrund fehlender Verknüpfung der Grünflächen und der direkten Nähe zu den oben beschriebenen Angsträumen und „Un-Orten“ unterhalb der Hochstraße, besteht bei diesen Grünflächen in Mittelmeiderich die Gefahr der Entstehung weiterer Angsträume, da diese ebenfalls durch die Hochstraße verschattet werden, schlecht einsehbar sind und es keine soziale Kontrolle durch entsprechende Nutzungen gibt. Dadurch besteht hier, wie bei den Flächen unterhalb des Brückenbauwerks, das Risiko von Vermüllung, Vandalismus und Kriminalität. Damit ist eine Aufwertung des Wohn- und Lebensumfeldes durch die in den Planunterlagen beschriebenen ausgleichenden Grünflächenmaßnahmen in Mittelmeiderich ausgeschlossen.



Abbildung 19: Ausgleichsmaßnahmen A2 im Bereich Mittelmeiderich

Bei allen weiteren in den Planunterlagen beschriebenen Gestaltungs-, Ausgleichs- und Wiederherstellungsmaßnahmen handelt es sich überwiegend um die Wiederherstellung von Freiflächen des besiedelten Bereichs oder landwirtschaftlichem Grünland in einem sehr geringen Umfang, die Wiederherstellung von zugunsten des Ausbaus zu fällenden Baumbestandes und die Herstellung von Straßenbegleitgrün. In großen Teilen sind diese Flächen in Mittelmeiderich für die Anwohner*innen nicht zugänglich und stellen in Summe und Fläche keinen nennenswerten Ausgleich für die oben beschriebenen negativen Auswirkungen auf das Wohnumfeld, in einem ohnehin schon dicht besiedelten Ortsteil, dar. Selbst wenn die Maßnahmen im Vergleich zu dem Bestand zu einer ökologischen und klimatischen Aufwertung des Umfeldes beitragen, überwiegen im Verhältnis dazu die negativen Auswirkungen auf die gesunden Wohn- und Lebensverhältnisse in Mittelmeiderich, da eine Verbesserung nicht allein durch eine rein lärmtechnische Verbesserung bewirkt wird.

Bei der Ausbauvariante in Hochlage lassen sich die in der Bauphase bei allen Varianten unvermeidbaren Beeinträchtigungen auch langfristig nicht mehr beheben. Dagegen wären die negativen Auswirkungen und Einschränkungen während der Bauphase

des Tunnels nur vorübergehend, würden aber dauerhaft zu einer Aufwertung des Stadt- und Lebensraums und damit zu einer langfristigen Behebung von städtebaulichen Missständen führen.

Vorteile der von der Stadt Duisburg geforderten Tunnelvariante

Der Ausbau der A59 in Form eines Tunnels als favorisierte Variante der Stadt Duisburg bietet im Gegensatz zu den negativen städtebaulichen Auswirkungen ausgehend von einer Hochstraßenvariante in Mittelmeiderich die einmalige Chance „Stadtrepatur“ betreiben zu können. Die Gestaltung der Tunneloberfläche führt zu einer enormen Aufwertung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse in dem dicht besiedelten urbanen Zentrum Mittelmeiderichs. Die Leitlinien der historisch gewachsenen und durch den damaligen Bau der A59 überformten städtebaulichen Strukturen könnten durch den Tunnel wiederhergestellt und neu interpretiert werden. Blockrandbebauungen, die einst für den Autobahnbau abgebrochen wurden, enden heute – zerschnitten – mit den privaten Außenwohnbereichen direkt an der Autobahn. Durch eine sinnvoll ergänzende, an den Tunnel heranrückende Bebauung könnten die Wohnblöcke wieder geschlossen werden. Die Gebäudeblöcke würden damit nicht von einem heranrückenden Brückenbauwerk mit enormer Barrierewirkung verschattet, sondern endeten an einen qualitativ gestalteten Grünraum.



Abbildung 20: favorisierte Variante der Stadt Duisburg



Abbildung 21: Visualisierung der favorisierten Variante der Stadt Duisburg im Bereich Mittelmeiderich

Der Tunnel bietet neben dem Gewinn einer attraktiven Nord-Süd-Verbindung insbesondere für Fuß- und Radverkehre, auch die Chance einer Gelenkfunktion für die Ost-West-Verbindung und verbindet damit die heute zerschnittenen Quartiere des Ortsteils. Durch neu entstehende Sicht- und Wegebeziehungen können die unterschiedlichen zentralen Funktionen wie das Wohnen, die Versorgung und die Naherholung etc. miteinander verknüpft werden. Die Von-der-Mark-Straße, auf der sich zahlreiche Versorgungs-, Dienstleistungs-, Gastronomieangebote und das Bezirksamt sowie der Meidericher Bahnhof befinden, kann z.B. durch einen neugestalteten Platz auf dem Tunnel einen neuen attraktiven „Kopf“ erhalten. Durch einen verbesserten Anschluss kann der Meidericher Stadtpark über den Tunnel in den Ortsteil hineinwachsen. Vorhandene kleinere und größere Grünstrukturen wie der Meidericher Stadtpark, der Spielplatz südlich der Straße Auf dem Damm, neu entstehende Grünflächen durch den Abriss von Gebäuden und durch die Tunneloberfläche, können über den Tunnel hinweg miteinander verknüpft, vernetzt und damit aufgewertet werden. Die Erhöhung des Grünflächenanteils und die Qualitätssteigerung der bestehenden Grünstrukturen, verbessern nicht nur das Naherholungsangebot für die Anwohner*innen in Mittelmeiderich, sondern führen auch zu verbesserten klimatischen Verhältnissen und zu einer umweltschonenden Gestaltung des Stadtraums, insbesondere im Verhältnis zu einer Vollversiegelung der Fläche durch den Ausbau als Hochstraße. Der Tunnel bietet

einen Möglichkeitsraum für zukünftige qualitativ hochwertige Nutzungen, die zu einer Attraktivierung und Aufwertung des Ortsteils Mittelmeiderich führen. Ein offen gestalteter Grünraum mit Aufenthaltsqualitäten, der auch Platz für Spiel- und Sportmöglichkeiten, Bienenwiesen, Verweilen im Grünen, Urban Gardening und Ähnliches bietet, stellt für die Anwohner*innen ein ergänzendes Freizeit- und Naherholungsangebot im Ortsteil dar und führt damit zu einer Qualitätssteigerung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Im Gegensatz zu der Hochstraßenplanung bietet der Tunnel die Möglichkeit einige der entfallenden Stellplätze z.B. für die Einzelhandelsstandorte, reduziert und sich behutsam in den Grünraum integrierend wiederherzustellen. Dadurch können die Einzelhandelsstandorte aufrechterhalten oder den Gebäuden einer qualitativ hochwertigen neuen Nutzung zugeführt werden, sodass die Nahversorgung der Bevölkerung gesichert ist. Leerständen und einem damit einhergehenden Verfall der städtebaulichen Stadtstruktur kann damit entgegengewirkt werden. Die Sicherung der Nahversorgung trägt ebenfalls zu einer Qualitätssicherung bzw. -steigerung des Wohnumfeldes bei.

Die Möglichkeitsräume, die der Tunnel bietet, führen zu einer enormen Aufwertung des Wohnumfeldes in Mittelmeiderich. Das Risiko von Leerständen und Problemimmobilien im Umfeld der Trasse der A59 wird behoben. Im Gegensatz zu einem durch die Hochstraßenplanung ausgelösten Trading-Down-Prozess ergeben sich aufgrund einer qualitativen Gestaltung und Nutzung der Tunneloberfläche und der umliegenden Flächen aufwertende Synergieeffekte. Damit könnten heute bestehenden städtebaulichen, strukturellen und sozialen Missständen und Problemen entgegengewirkt werden. Durch die oben beschriebenen Nutzungsmöglichkeiten auf dem Tunnel und der umliegenden Flächen sowie der Einsehbarkeit durch eine offene Gestaltung des sich ergebenden Grünraums ist eine soziale Kontrolle gegeben, sodass Angsträume vermieden werden können. Problemen von erhöhter Kriminalität, Vermüllung und Vandalismus wird damit entgegengewirkt, sodass sich die Anwohner*innen sicher und wohl fühlen und langfristig in Mittelmeiderich wohnen bleiben. Der Tunnel bietet die Möglichkeit die Attraktivität des Wohnstandortes Meiderich nicht nur zu erhalten, sondern nachhaltig zu verbessern.

II.10.6 Berücksichtigung umwelt- und klimagerechter Belange im Städtebau im gesamten Betrachtungsraum

Maßgeblich für eine qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklung ist eine klima- und umweltgerechte sowie ökologisch nachhaltige Planung. Während mit dem Ausbau der A59 als Hochstraße eine vollständige Versiegelung auf einem Autobahnstreckenabschnitt von ca. 6,7 km mit einer Breite von ca. 45 m einhergeht, bietet der Tunnel in Meiderich und der Deckel in Hamborn die Möglichkeit einen qualitativ hochwertigen Grünraum herzustellen. Im Bereich der heutigen Brückenzüge in Mittelmeiderich (ca. 424 m) und Gartsträuch (ca. 317 m) sowie im Streckenbereich der Troglage in Hamborn zwischen der Jäger- und der Hufstraße (ca. 324 m) trägt eine qualitativ hochwertige Begrünung der Tunnel- bzw. der Deckeloberfläche zu einer klimatischen Verbesserung und einer umweltschonenden Gestaltung des dichten, von hohen Immissionsbelastungen geprägten, städtischen Raums bei. Der Tunnel bzw. die Überdeckelung mit Begrünung der Trasse leistet als Bereitsteller verschiedenster Ökosystemdienstleistungen einen wichtigen Beitrag für die Bevölkerung.

Nach dem Prinzip der Schwammstadt halten entsprechende Wiesenflächen, Bäume, Sträucher und weitere Bepflanzungen auf dem Tunnel bzw. Deckel schadstofffreies Niederschlagswasser zunächst zurück, um es dann zeitverzögert dem natürlichen Wasserkreislauf zurückzuführen. Davon profitierten die Grünstrukturen in unmittelbarer Nähe, was sich wiederum auf die klimatischen Verhältnisse und damit auf die Lebensbedingungen in den Ortsteilen positiv auswirkt. Die Begrünung der Trasse kann durch Rückhaltung des Niederschlagswassers als natürlicher Wasserspeicher fungieren und somit Starkregenereignisse abpuffern sowie das Risiko von Hochwasser verringern. Im Gegensatz hierzu würde eine Hochstraßenplanung dazu führen, dass das Niederschlagswasser, welches zunächst auf die Fahrbahn der Autobahn trifft, durch die Schadstoffe des motorisierten Individualverkehrs belastet und in die Kanalisation eingeleitet wird. Eine ortsnahe Versickerung des Niederschlagswassers ist damit nicht gewährleistet. Auch tragen die Grünflächen durch das Binden von Schadstoffen zu einer besseren Luftqualität und somit zur Gesundheit der Bevölkerung bei und sind zudem ein wichtiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen. So können die Grünflächen in hohem Maße dazu beitragen, das Mikroklima durch Verdunstung und Beschattung sowie Kaltluftproduktion zu verbessern und städtischen Hitzeinseln entgegenzuwirken.

In Zeiten des Klimawandels sind negative Umweltauswirkungen im Rahmen von baulichen Entwicklungen zwingend mitzudenken und zu berücksichtigen. Insbesondere bei verkehrsinfrastrukturellen Vorhaben, durch deren Nutzung in hohem Maße Schadstoffe emittiert werden und so maßgeblich zum Klimawandel beitragen, sind Klima- und Umweltschutzmaßnahmen unabdingbar. Die in den Planunterlagen aufgeführten und von der AdB als ausreichend dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sind im Hinblick auf den Klimawandel nicht mehr angemessen. Die sich durch die bauliche Maßnahme des Autobahnausbaus ergebenden unterschiedlichen städtebaulichen Entwicklungsräume durch die verschiedenen Varianten sind hinsichtlich klima- und umweltgerechter Belange zwingend gegeneinander abzuwägen. Die Tunnelvariante in Meiderich bzw. der Deckel in Hamborn bietet im Gegensatz zu der Hochstraßenplanung / Troglagenplanung die Möglichkeit die Belange der verkehrlichen Leistungsfähigkeit, des Städtebaus und die Auswirkung auf den Lebensraum für die Anwohner*innen sowie die Belange des Klima- und Umweltschutzes möglichst verträglich im Rahmen des erforderlichen Autobahnausbaus in Einklang zu bringen. Ein Ausbau in Hochstraßenlage wird dementsprechend aus Sicht der Stadt Duisburg abgelehnt.

II.10.7 Betroffenheit der Planungshoheit:

Die Stadt Duisburg sieht sich aufgrund der Planung der AdB – dem 6-streifigen Ausbau der A59 gemäß der in den eingereichten Unterlagen beschriebenen Vorzugsvariante – in ihrer gemeindlichen Planungshoheit betroffen. Das Fachplanungsvorhaben wirkt sich z.T. auf die an die heutige Trasse angrenzenden Baugebiete aus, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind. Dadurch kommt es zu einer Störung der Wahrung der in der verbindlichen Bauleitplanung zum Ausdruck kommenden städtebaulichen Ordnung. Durch die Vergrößerung des Bauwerks, die beidseitige Anbauverbotszone von 40m, der Inanspruchnahme der Flächen unterhalb des Brückenbauwerkes sowie von Flächen für Ausgleichsmaßnahmen und technischer Infrastruktur im direkten Umfeld der A59, aber auch im Stadtgebiet verteilt, stehen der Stadt Duisburg durch das Fachplanungsvorhaben in einem hohen Maße Flächen im Stadtgebiet für eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Sinne der Planungsgrundsätze des Baugesetzbuchs und der zu berücksichtigenden Grundsätze der Raumordnung direkt und indirekt nicht mehr zur Verfügung. Dadurch ist die Stadt Duisburg in ihrer Planungshoheit und der Verfügbarkeit von Flächen im eigenen Stadtgebiet stark eingeschränkt.

II.10.8 Betroffene Bebauungspläne

Bebauungsplan 333/59A

- Einschränkung diverser baulicher Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenze bei diversen Grundstücken an der Hufstraße sowie der Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße sowie teils generell bei Abgang der Bebauung keine mögliche Neubebauung innerhalb der Baugrenzen auf den Grundstücken möglich. Folgende Bereiche haben eine hohe Relevanz:
 - ➔ Kindergarten St. Johann östlich der A59 kann bei Abgang des Gebäudes nicht mehr auf Grundstück realisiert werden da Lage des Flurstücks nahezu vollständig innerhalb der Anbauverbotszone
 - ➔ Altenheim St. Josef ebenfalls betroffen, Lage nur zum Teil innerhalb Anbauverbotszone

Bebauungsplan 780 - Alt - Hamborn -

- Einschränkung diverser baulicher Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenzen bei allen Grundstücken an der Reichenberger Straße (westliche Straßenseite) und im südlichen Bereich der Reichenberger Straße auch östliche Seite sowie bei Abgang der Bebauung keine Neubebauung möglich aufgrund der Anbauverbotszone von 40 m

Bebauungsplan 850 B -Hamborn-

- Einschränkung diverser baulicher Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenzen an der nördlichen Seite der Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße sowie beidseitig der Hufstraße sowie bei Abgang der Bebauung teilweise keine Neubebauung möglich bzw. stark eingeschränkt aufgrund der Anbauverbotszone von 40 m

Bebauungsplan 333/57B -Meiderich-

- Einschränkung diverser baulicher Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenze

- ➔ bauliche Entwicklung der Fläche des Sonderpostenbaumarktes Zentralwäscherei – im Bebauungsplan als Mischgebiet festgesetzt – für potenzielle wohnbauliche Nachverdichtung (städtebauliche Abrundung des Siedlungskörpers) nicht möglich, da gemäß der eingereichten Planunterlagen zukünftig als Ausgleichsflächen vorgesehen
- ➔ bauliche Entwicklung der Fläche der Zentralwäscherei – im Bebauungsplan als Fläche für den Gemeinbedarf „Feuerwehr“ festgesetzt – für potenzielle bauliche Entwicklung nicht möglich, da gemäß der eingereichten Planunterlagen zukünftig als Ausgleichsflächen vorgesehen
- ➔ bauliche Entwicklung der Fläche an der Straße Eckershorst – im Bebauungsplan als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt – aufgrund von Trassenverbreiterung und Anbauverbotszone nicht möglich

Bebauungsplan 532 Meiderich // 532 – 1. Änderung – Meiderich:

- Einschränkung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenze auf den Flurstücken 271 und 305 aufgrund der Anbauverbotszone von 40 m (Abstand im Bebauungsplan zur Bestandhochstraße 20 m)
- Erschwerte Anwendbarkeit der getroffenen Festsetzungen (Mischgebiet, Baugrenze etc.) auf den Flurstücken 372, 373, 374 und 375
 - ➔ Zukünftige Nutzungsmöglichkeiten für ein Mischgebiet durch den Wegfall der Stellplätze unterhalb der Brücke stark eingeschränkt (Gefahr von langfristigem Leerstand)
 - ➔ Ausnutzung der überbaubaren Grundstücksfläche innerhalb der Baugrenzen aufgrund der Anbauverbotszone von 40m für Neubauten nicht mehr möglich (Abstand der Baugrenze zur Bestandhochstraße 20m)

Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan: 933 1. Änderung -Mittelmeiderich- // Nr. 933 1. Änderung „Von-der-Mark-Straße“:

- Gefährdung der Sicherung der Funktionsfähigkeit und Weiterentwicklung des Zentralen Versorgungsbereichs Meiderich aufgrund einer möglichen Betriebschließung des Einzelhandelsstandortes Aldi und einer Gefahr einer nicht

Wiederinbetriebnahme aufgrund der Inanspruchnahme der erforderlichen Stellplatzflächen

II.10.9 Stellungnahme Gestaltungsbeirat der Stadt Duisburg (BeSt)

Die AdB ist Mitglied des Fördervereins „Bundesstiftung Baukultur“, der sich für die Qualität der gebauten Umwelt einsetzt. Die vorgebrachten Einwendungen der Stadtplanung, Städtebau Nord, bzgl. der eingereichten Unterlagen zur Planfeststellung des Ausbaus der A59 werden vom Gestaltungsbeirat der Stadt Duisburg – der ebenfalls ein Akteur der „Bundesstiftung Baukultur“ ist – bekräftigt. Die Stellungnahme des Beirates ist angehängt. Eine Auseinandersetzung des Fördervereinsmitglieds AdB mit dem Themenfeld Baukultur fehlt in Gänze.

II.10.10 Fazit

Im Ergebnis bietet der Ausbau der A59 als Tunnelbauwerk die Chance, die vorhandene Barrierewirkung aufzuheben und den Stadtraum somit wieder in Ost-West-Richtung zusammenwachsen zu lassen. Neue Grünstrukturen mit Erholungs- und Freizeitfunktion sowie neue Wegeverbindungen entstehen und führen zusammen mit der verbesserten Schall- und Belichtungssituation zu optimierten Wohnverhältnissen und einem qualitativ hochwertigen Umfeld. Zudem werden Angsträume beseitigt und die neu gewonnenen Flächen einer städtebaulich sinnvollen Nutzung zugeführt. Die von der Stadt Duisburg geforderte Tunnelvariante würde – durch die Vermeidung von minder genutzten Flächen bzw. die Vernetzung von Flächen – die Möglichkeit eröffnen, heute bestehende „Un-Orte“ zu beseitigen und darüber hinaus Begegnungsräume schaffen. Damit würde das Ziel verfolgt, einerseits den verkehrlichen Ansprüchen Rechnung zu tragen und andererseits die heute schon über das zumutbare Maß hinausgehenden Belastungen der Bevölkerung durch die Autobahn nicht noch weiter zu verstärken, sondern sie vielmehr auf ein zumutbares Maß zu reduzieren.

Die Tunnellösung geht in ihrer Wirkung daher weit über den Bereich der Trasse hinaus und hat eine große Bedeutung zum Abbau von städtebaulichen Zäsuren und Konfliktlagen.

Durch die mit der Tunnellösung einhergehenden Behebung des Eingriffs in die Stadtstruktur und einer gleichzeitig hinreichenden Berücksichtigung der

Umweltgerechtigkeit würde im Gegensatz zur geplanten Trassierung der A59 in Hochlage bzw. Troglage eine nachhaltige Entwicklung gesichert und eine längst überfällige Stadtreparatur betrieben werden. Nur so ließe sich auch der Belang der Umweltgerechtigkeit – die soziale Benachteiligung der Anwohner*innen durch schlechte Wohnverhältnisse – angemessen berücksichtigen. Durch den Autobahnausbau als Tunnelbauwerk würde nicht weniger gelingen als das Wiederentstehen und Aufleben eines am Menschen orientierten Stadtraumes und Ortsbildes und somit auch einen Beitrag zur Baukultur zu leisten. Ein Ausbau in Hochlage bzw. Troglage wird aus diesen Gründen seitens der Stadt in Gänze abgelehnt.

Anlage: Stellungnahme Gestaltungsbeirat der Stadt Duisburg, siehe III.2 Stellungnahme Gestaltungsbeirat der Stadt Duisburg

II.11 Stellungnahme 61-23 Städtebau Mitte und Süd

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt der Städtebau Mitte und Süd wie folgt Stellung:

II.11.1 Bereich östlich der Küppersmühle



Abbildung: Stand Offenlage Planfeststellungsverfahren 2023¹²⁶

¹²⁶ Quelle: Ordner U07 Lageplan Immissionsschutzmaßnahmen U07_B06_LP_PF.pdf



Abbildung: Luftbild Stadt Duisburg Stand 2022

Die im oben dargestellten Luftbild „Stand Offenlage Planfeststellungsverfahren 2023“ dargestellte Situation entspricht nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Die im Luftbild Stadt Duisburg Stand 2022 erkennbaren Bäume östlich der Küppersmühle sind Teil einer landschaftsplanerisch-architektonischen Gesamtkonzeption, die im Zuge der Erweiterung des überregional bedeutsamen Museums Küppersmühle in einer sehr hochwertigen Qualität gepflanzt wurden und sowohl dem Museum Küppersmühle als auch dem östlichen Ende des gesamten Innenhafens Duisburg eine städtebaulich bedeutsame Eingangssituation verschaffen.

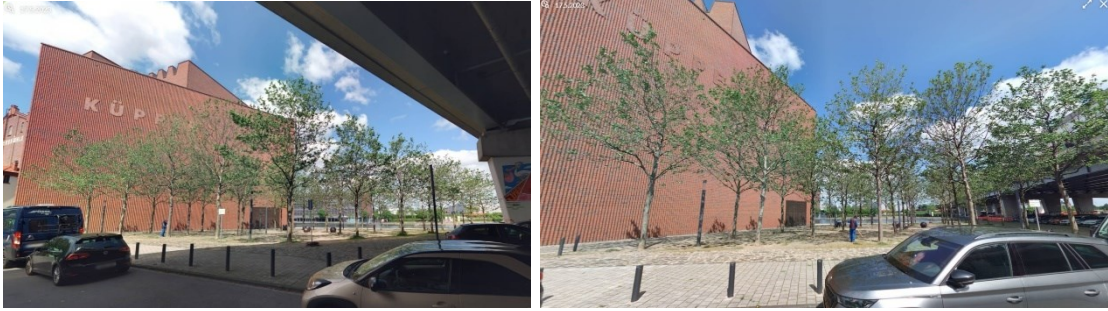


Abbildung: CycloMedia Stand 2023

Sollte die Fläche für die Umsetzung der Planung A 59 benötigt werden, müssen sowohl die Bäume im Bereich der Küppersmühle als auch die umliegenden Bereiche aus Sicht der Stadt Duisburg in gleicher Qualität in den aktuellen Zustand zurückgeführt werden. Die landschaftsplanerisch-architektonische Konzeption ist dabei unbedingt zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Dafür ist eine frühzeitige Dokumentation des aktuellen Zustandes zwingend erforderlich.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich um eine Fläche im privaten Eigentum handelt. Die Eigentümer sind zu beteiligen.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Küppersmühle in der Denkmalliste geführt wird.

II.11.2 Bereich „Am Unkelstein“

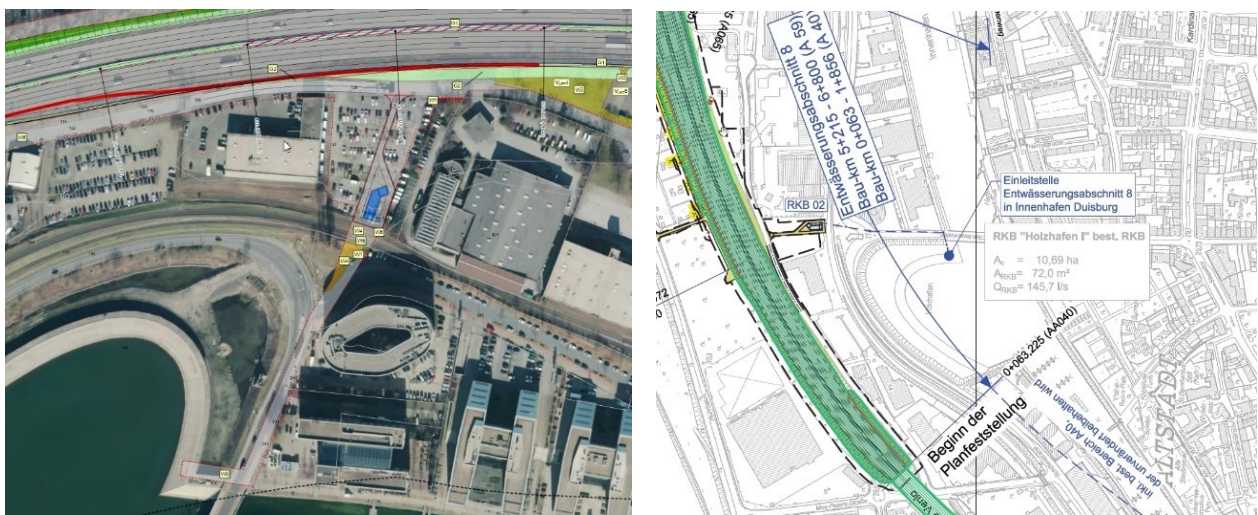
Das Flurstück Flur 21 Flurstück 130 ist von den Planungen zum Ausbau der A 59 betroffen. Das Flurstück wird durch die Planung dahingehend beeinträchtigt, dass ein RKB auf der Fläche verortet wird und die Planung das Grundstück deutlich zerschneidet (vgl. Auszug aus den Planunterlagen zur Planfeststellung Ausbau A 59 mit Datum vom 14.08.2023). Durch die Positionierung des RKB und die abgebildete Leitungsführung/Erschließung auf dem Grundstück wird eine zukünftige bauliche Entwicklung auf dem Grundstück und somit auch die Planungshoheit der Stadt erheblich eingeschränkt.

Die zur Errichtung des RKB vorgesehene Fläche Am Unkelstein ist im Rahmen der Flächenentwicklung des sichelförmigen Grundstücks am Holzhafen bereits seit längerer Zeit zur Unterbringung eines Teils des Stellplatznachweises vorgesehen worden.

In einem ersten Projektanlauf wurde mit einem Flächenentwickler ein Bauleitplanverfahren für das sichelförmige Grundstück am Holzhafen gestartet und bis zur Offenlage verfolgt, letztlich jedoch nicht zum Satzungsbeschluss geführt.

Derzeit wird nach erneuter Ausschreibung des sichelförmigen Grundstücks am Holzhafen mit einem anderen Flächenentwickler ein neuer Anlauf zur Flächenentwicklung betrieben.

Es wird angestrebt, die Flächenentwicklung im Rahmen des bestehenden Planungsrechts umzusetzen.



Abbildungen: Stand Offenlage Planfeststellung A 59 (14.08.2023)

Die Stadt Duisburg befindet sich aktuell in der Flächenentwicklung des sichelförmigen Grundstücks entlang des Holzhafens (siehe Abbildung). Bei dieser Flächenentwicklung handelt es sich um eine zentrale städtebauliche Maßnahme für die Entwicklung der Stadt Duisburg, um die Entwicklung des Duisburger Innenhafens in diesem Bereich baulich abzuschließen. Das Grundstück „Am Unkelstein“ ist zum heutigen Stand das einzige Grundstück in räumlicher Nähe, auf dem die Möglichkeit besteht, erforderliche Stellplätze zu verorten. Einer Bebauung zur Unterbringung von Stellplätzen in einer gewissen Größenordnung kommt daher eine entscheidende Bedeutung in der Gesamtentwicklung zu. Zu diesem Zwecke wurde in der Vergangenheit bereits ein Erbbaurechtsvertrag mit der Grundstückseigentümerin abgeschlossen.

Aus Sicht der Stadt Duisburg erscheint zum heutigen Stand ein verträgliches Nebeneinander der Planungen nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Eine Variantenprüfung, die die Flächeninanspruchnahme durch die Planung des RKB minimiert und ausreichend große Grundstücksteile für weitere bauliche Maßnahmen ermöglicht, ist jedoch erforderlich.

An der Variantenprüfung sind die Grundstückseigentümerin und die Erbbaurechtsnehmerin unbedingt zu beteiligen, um eine für beide Planungsabsichten verträgliche Lösung zu erarbeiten.

II.12 Stellungnahme 61-31 Straßenbaubehörde

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Im weiteren Verlauf sind Punkte aufgeführt, die im o.g. Vorhaben aus Sicht der Straßenbaubehörde erneut geprüft werden sollten:

II.12.1 Anmerkungen zum Erläuterungsbericht:

Seite 74, Schifferstraße, Bau -km 6+590, Verschiebung Kreisverkehr

Der Abschnitt der Schifferstraße - Kreisverkehr Hansastrasse bis Aakerfährrstraße - soll ggf. nicht mehr ausgebaut werden. Trassierung wird erneut überprüft. Auskunft 61-11, Frau Litzkendorf

Bei einer Verschiebung des Kreisverkehrs ist abzugleichen, ob damit die zu errichtende Ausgleichsfläche auf dem Flurstück: Duisburg-23-107 beeinträchtigt wird.

Seite 113, Gartsträucherstraße,

Bei einer Verschiebung der DVG-Haltestelle Honigstraße ist die neue Haltestelle als Buskap (barrierefrei) auszubauen.

Seite 122, Entwässerungsabschnitt 8, Einleitung RKB 02 Holzhafen

- Die Umsetzbarkeit der Entwässerungslösung RKB 02 incl. Leitungsführung ist nochmals unter Berücksichtigung einer Bebauung am Holzhafen und der engen Platzverhältnisse in der Straße „Am Innenhafen“ zu überprüfen.

II.12.2 Anmerkungen zum Regelungsverzeichnis:

1.10. Straßen, Wege-Zufahrten, Betriebs- BE- und Lagerflächen.

Seite 42, BE-Fläche Winterstraße

Flurstück F1Stck: Meiderich-17-292 dient der öffentlichen Erschließung, eine Vollsperrung ist fraglich.

Seite 42, BE-Fläche Winterstraße

Auf dem Flurstück: Meiderich-17-292 wurde eine Moschee errichtet, insofern ist Nutzung als BE-Fläche fraglich.

Seite 43, Verschieb. DVG-Haltestelle

Wenn die Haltestelle verschoben werden muss, ist ein Neuausbau der Haltestelle barrierefrei herzustellen, siehe auch Erläuterungsbericht S. 113.

Seite 59, BE-Fläche Siegfriedstraße

Das Flurstück: Meiderich-94-227 dient der öffentlichen Erschließung, eine Vollsperrung ist fraglich.

Seite 95, Ausgleichsmaßnahme

Auf dem Flurstück: Duisburg-23-106 wurde ein PKW-Parkplatz errichtet, ein Nutzungsvertrag müsste bei 62-1 vorliegen.

II.13 Stellungnahme 61-33 Projektmanagement Konstruktiver Ingenieurbau/ Stadtbahn

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt die Abteilung Konstruktiver Ingenieurbau wie folgt Stellung:

BW 1.20.013 (5002-003)

BW 1.20.014 (5002-139)

Die Bauwerke befinden sich im Eigentum sowie Betrieb und Unterhaltung der Stadt Duisburg (III.6 Anlage 61-33 Brückenbauwerke: Kartierung S. 284ff).

Die Bauwerke sollen neu errichtet bzw. angepasst werden. Das Bauwerk 5002-003 bleibt danach weiterhin bei der Stadt Duisburg. Das Bauwerk 5002-139 geht zur Em-scher Genossenschaft über (siehe III.6 Anlage 61-33 Brückenbauwerke: Kartierung S. 284).

Aus Sicht der Stadt Duisburg kann dem Entwurf zugestimmt werden, da das Bauwerk 5002-139 nach Neubau/ Anpassung aus dem Zuständigkeitsbereich der Stadt entfällt.

II.14 Stellungnahme 63-26-1 Baudenkmalpflege

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt die Baudenkmalpflege der Unteren Denkmalbehörde wie folgt Stellung:

Bezugnehmend auf das Schreiben des Fernstraßen-Bundesamtes vom 10.07.2023 zum Planfeststellungsverfahren nach §§ 17 ff. FStrG i.V.m. §§ 72 bis 78 VwVfG für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ nimmt die Untere Denkmalbehörde der Stadt Duisburg im Rahmen des Anhörungsverfahrens gem. §§ 17 ff. Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 17 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) zu den baudenkmalpflegerischen Belangen im gegenständlichen Bauvorhaben wie folgt Stellung:

Im Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsprüfung befinden sich zahlreiche Baudenkmäler und Denkmalverdachtsfälle.

In einzelnen Fällen ist eine unmittelbare Nähe zur BAB 59 und damit auch zu Baustelleneinrichtungsflächen und Baufeldern gegeben. In diesen Fällen werden eingetragene Baudenkmäler oder Objekte, die als Denkmalverdachtsfälle gelistet sind, teilweise abgebrochen oder verändert. Die Baumaßnahmen haben somit teilweise erhebliche Auswirkungen auf die Denkmalsubstanz und das denkmalgeschützte Erscheinungsbild der Objekte. Auch das Errichten, Verändern oder Beseitigen von Anlagen in der engeren Umgebung eines Baudenkmals kann Auswirkungen auf die denkmalwerte Substanz oder das Erscheinungsbild des Baudenkmals zur Folge haben.

Eine nach Bauabschnitten geordnete Auflistung der eingetragenen Baudenkmäler, laufenden Denkmalverfahren sowie Denkmalverdachtsfälle ist den Anlagen zu entnehmen.

II.14.1 Eingetragene Baudenkmäler und Denkmalbereiche im Untersuchungsraum

Im Untersuchungsraum befinden sich 26 rechtskräftig nach § 23 Abs. 1 DSchG NRW in die Denkmalliste der Stadt Duisburg eingetragene Baudenkmäler im Sinne von § 2 DSchG NRW. Darüber hinaus laufen aktuell Verfahren zur Unterschutzstellung von zwei Objekten im Untersuchungsraum. In einzelnen Fällen ist eine unmittelbare Nähe zur BAB 59 und damit auch zu Baustelleneinrichtungsbereichen und Baufeldern gegeben. In diesen Fällen ist davon auszugehen, dass das Bauvorhaben bau- und/oder anlagebedingte Auswirkungen auf die denkmalgeschützte Bausubstanz und das Erscheinungsbild des Baudenkmals zur Folge hat.

Nach Sichtung der Unterlagen wurde festgestellt, dass folgende eingetragene Baudenkmäler unmittelbar vom Bauvorhaben betroffen sind:

Nr. 1: Ehemalige evangelische Schule, Reichenberger Straße 19a, 47166 Duisburg

Die ehemalige evangelische Schule, heute Comenius-Schule, wurde 1910 eingeweiht. Es handelt sich um ein verputztes, dreigeschossiges Schulgebäude mit Backsteinsockel, einem großen rundbogigem Haupteingang und einem unregelmäßig geformten Dach. Besondere Bedeutung erhielt das Schulgebäude durch seine Funktion im Zweiten Weltkrieg: Nach der Schließung aller Duisburger Schulen aufgrund von verheerenden Luftangriffen im Mai 1943 wurden holländische, belgische und polnische Fremdarbeiter in dem Gebäude untergebracht. Die von den Insassen verfassten Wandinschriften im Keller des Gebäudes haben sich erhalten und stellen ein seltenes Zeitdokument der Kriegszeit in Duisburg dar.

Die Schule liegt unmittelbar an der BAB 59. Da das Baufeld direkt an das Baudenkmal grenzt, sind bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf die Denkmalsubstanz und das Erscheinungsbild des Baudenkmals nicht auszuschließen. Zudem sind aufgrund von baulichen Veränderungen in der engeren Umgebung des Baudenkmals, wie beispielsweise dem Errichten von Lärmschutzwänden, Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes des Baudenkmals zu prüfen und abzuwägen.

Nr. 2: Stadtwaldhaus, Dieselstraße 184, 47166 Duisburg

Der Hamborner Stadtwald entstand zu Beginn des 20. Jahrhunderts gegenüber dem botanischen Garten und in der Nähe der Abtei Hamborn und dem St. Josef Hospital.

Die Grünanlage belegt den städtebaulichen Anspruch in dieser Zeit, im rasch wachsenden Hamborn Ausgleichsmöglichkeiten für die Belastungen durch die Industrie und vielfältig nutzbare Erholungsräume für die Bevölkerung zu schaffen. Der Stadtwald wurde kurz vor dem Ersten Weltkrieg als Bürgerpark eröffnet. Anlässlich der Eröffnung der Anlage wurde das Stadtgartenrestaurant – das Stadtwaldhaus – errichtet. Es nahm in seiner Gestaltung Bezug auf die spätlandschaftliche Anlage des Stadtwaldes. Mit seinen fachwerksichtigen Fassaden und der spezifischen historischen Ornamentik ist das Bauwerk deutlich dem Historismus zuzuordnen. Das

Denkmal umfasst neben dem Hauptgebäude ein mehrfach erweitertes, freistehendes und umgebautes Nebengebäude sowie Böschungsmauern im Außenraum rund um die Gaststätte, die die ursprünglich gartenkünstlerische Konzeption im Umfeld der Gaststätte unterstreichen.

Da der Stadtwald in seinen ursprünglichen Qualitäten heute kaum noch ablesbar ist – insbesondere aufgrund der BAB 42, deren Hochdamm wichtige Elemente des Parks überbaute und kappte – kommt dem Stadtwaldhaus als vormals zentralem architektonischem Baustein eine besondere Rolle zu. Für das Verständnis des Stadtwaldes Hamborn ist das Stadtwaldhaus letztes Zeugnis eines ansonsten mehrheitlich verlorenen Funktions- und Gestaltungszusammenhangs.

Durch den Ausbau der BAB 59 wird der Stadtwald Hamborn in seiner landschaftlichen Einheit und gartenkünstlerischen Gestaltung weiter erheblich beeinträchtigt. Das Stadtwaldhaus liegt in unmittelbarer Nähe der Baustelleneinrichtungsfläche. Daher sind baubedingte Auswirkungen auf die Denkmalsubstanz und das Erscheinungsbild des Baudenkmal nicht auszuschließen. Da der Stadtwald

Hamborn von prägender Bedeutung für das Baudenkmal und dessen Erscheinungsbild ist, sind die aus den Veränderungen der engeren Umgebung resultierenden Beeinträchtigungen im Sinne von §5 Abs. 3 DSchG NRW ebenfalls zu berücksichtigen.

Nr. 3: Ehemalige Germania Mühlenwerke GmbH, Philosophenweg 49-61, 47051 Duisburg

Die ehemalige Germania Mühlenwerke GmbH gehört zu den denkmalgeschützten baulichen Anlagen im Bereich des Duisburger Innenhafens. Es handelt sich um ein Ensemble von Einzeldenkmälern, die in ihrer Architektur verschiedene Bauzeiten widerspiegeln.

Im Jahr 1908 errichtete die Firma J.W. Vedder, Handels- und Walzenmühlen, nach dem Entwurf der Gebrüder Kiefer die Mühlenanlage am östlichen Ende des Innenhafens. Der dreiflügelige mehrgeschossige Backsteinbau wurde in den folgenden Jahren um weitere bauliche Anlagen erweitert: Kessel- und Maschinenhaus mit Schornstein, Mehlmagazin, Backsteinmauer, Wohn- und Werkstattgebäude, Stahlblechsilo und Sackverladeanlage. 1969 übernahmen die Mühlenwerke Küppers und Werner die Mühlenanlage, die dann 1972 geschlossen wurde. Das Baudenkmalensemble ist ein Zeugnis für die ursprünglich industrielle Nutzung dieses Hafenteils. Im Zuge der Umgestaltung des Innenhafens wurde aus dem alten Speichergebäude das MKM Museum Küppersmühle für Moderne Kunst.

Die ehemaligen Germania Mühlenwerke liegen in unmittelbarer Nähe zur BAB 59. Baubedingte Auswirkungen auf die Denkmalsubstanz oder das Erscheinungsbild des Baudenkmalens sind aufgrund der Nähe zum Baufeld nicht auszuschließen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass dauerhafte Veränderungen der engeren Umgebung, die zu einem Verlust der historischen Bezüge zwischen Denkmal und Umgebung führen, das Erscheinungsbild des Baudenkmalens im Sinne von § 5 Abs. 3 DSchG NRW beeinträchtigen können.

II.14.2 Landschaftspark Duisburg Nord und Thyssen Hochofenwerk

Im Untersuchungsbereich befinden sich das eingetragene Baudenkmal Thyssen Hochofenwerke und der Landschaftspark Duisburg Nord.

Der Landschaftspark Duisburg Nord, Emscherstraße, 47137 Duisburg, entstand im Zuge der Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscher Park (1989-1999). Ziel war es, neue Perspektiven für stillgelegte Industrieanlagen zu entwickeln. 1994 wurde der Landschaftspark offiziell eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt war dessen Kerngebiet realisiert. Das ehemalige Thyssen-Hochofenwerk konnte für Besucher*innen freigegeben werden.

Für den Landschaftspark Duisburg-Nord wurde seitens der zuständigen Denkmalbehörde, der Bezirksregierung Düsseldorf, ein Unterschutzstellungsverfahren des Gartendenkmals gem. § 4 DSchG NRW eingeleitet. Bei dem Landschaftspark Duisburg-Nord handelt es sich nach fachlicher Bewertung des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland um ein Gartendenkmal im Sinne des § 2 Abs. 1 und 4 DSchG NRW.

Zu den Belangen des Denkmalschutzes für den Landschaftspark Duisburg Nord im gegenständlichen Bauvorhaben nimmt die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Denkmalbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Stellung.

Das ehemalige Thyssen-Hochofenwerk Meiderich (1908), Emscherstraße 71, 47137 Duisburg, liegt im Landschaftspark Duisburg Nord. Das Hochofenwerk ist ein bedeutendes Zeugnis der Industriegeschichte im Ruhrgebiet. Der umfassende Gebäudebestand des Hochofenwerks ist architektur- und technikgeschichtlich bedeutend. Die Bauten der Gründungszeit sind sinnvoll durch Anlagen der Nachkriegszeit ergänzt worden. Mit den drei Hochöfen, den Bunkeranlagen, Schrägaufzügen und Gießhallen ist das traditionelle Bild einer Hochofenanlage der Jahrhundertwende im Ruhrgebiet noch erlebbar. Die Anlage dokumentiert und vermittelt Produktionsprozesse der Eisen- und Stahlindustrie. 1994 konnte das ehemalige Thyssen-Hochofenwerk für Besucher*innen freigegeben werden.

Zu den Belangen des Denkmalschutzes für das ehemalige Thyssen-Hochofenwerk Meiderich im gegenständlichen Bauvorhaben nimmt die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige

Denkmalbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Stellung.

II.14.3 Denkmalwerte Objekte im Untersuchungsraum

Im Untersuchungsraum befinden sich 63 Denkmalverdachtsfälle, die in einer Liste denkmalwerter Objekte bei der Unteren Denkmalbehörde geführt werden und priorisiert sukzessive auf ihren Denkmalwert hin überprüft und bei Feststellung der Denkmaleigenschaften im Sinne von § 2 DSchG NRW in die Denkmalliste eingetragen werden. Ein Unterschutzstellungsverfahren gem. § 23 Abs. 1 DSchG NRW kann kurzfristig eingeleitet und die Objekte vorläufig nach § 4 DSchG NRW unter Schutz gestellt werden.

Nach Sichtung der Unterlagen und Pläne sind folgende Denkmalverdachtsfälle vom Bauvorhaben betroffen:

Nr. 1: Gaststätte Liesen, Hufstraße 65a, 47166 Duisburg

Die Gaststätte Liesen in Alt-Hamborn liegt an der BAB 59. Da das Baufeld unmittelbar an das denkmalwerte Objekt grenzt, sind bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf die Denkmalsubstanz und das Erscheinungsbild des Baudenkmals nicht auszuschließen. Zudem sind aufgrund von Veränderungen der engeren Umgebung des Baudenkmals, wie beispielsweise der Abbruch von baulichen Anlagen, Beeinträchtigungen der Bausubstanz und des Erscheinungsbildes des Baudenkmals zu berücksichtigen.

Nr. 2: Doppelwohnhaus, Fürst-Pückler-Straße 14-16, 47166 Duisburg

Das Doppelwohnhaus wurde in den 1920er Jahren vom Gas- und Wasserwerk der August-Thyssen-Hütte-Gewerkschaft erbaut und gehört zu einer Gruppe von vier Doppelhäusern in der Fürst-Pückler-Straße am Botanischen Garten. Die Häuser sind verputzt zweigeschossig und walmdachgedeckt sowie durch wenige wechselnde und schmückende Details unterschiedlich gestaltet. Im Innern wurden großzügig ausgestattete Wohnungen eingerichtet. Die Bauten sind ein Beispiel für höherwertige Steiger- und Beamtenhäuser, die in der Zeit der Weimarer Republik von Unternehmen errichtet wurden.

Das Doppelwohnhaus liegt unmittelbar an der BAB 59 und soll im Zuge des Ausbaus abgebrochen werden. Der Abbruch des denkmalwerten Objekts führt zum dauerhaften Verlust von Denkmalsubstanz und ist gegenüber anderen Belangen abzuwägen und angemessen zu berücksichtigen.

Nr. 3: Kriegerdenkmal für die Toten des Ersten Weltkriegs, Dieselstraße 184, 47166 Duisburg

Das Kriegerdenkmal für die Toten des Ersten Weltkrieges liegt im Stadtwald Hamborn. Der Hamborner Stadtwald entstand zu Beginn des 20. Jahrhunderts gegenüber dem botanischen Garten und in der Nähe der Abtei Hamborn und dem St. Josef Hospital. Die Grünanlage belegt den städtebaulichen Anspruch in dieser Zeit, im rasch wachsenden Hamborn Ausgleichsmöglichkeiten für die Belastungen durch die Industrie und

vielfältig nutzbare Erholungsräume für die Bevölkerung zu schaffen. Der Hamborner Stadtwald wurde kurz vor dem Ersten Weltkrieg als Bürgerpark freigegeben.

Das Kriegerdenkmal liegt innerhalb der Baustelleneinrichtungsfläche. Daher sind bau- bedingte Auswirkungen auf die Denkmalsubstanz oder das Erscheinungsbild des Objektes nicht auszuschließen.

Zudem sind aufgrund der Eingriffe in das Erscheinungsbild des Stadtwalds in der engeren Umgebung des Objekts Beeinträchtigungen im Sinne von § 5 Abs. 3 DSchG NRW zu berücksichtigen.

Gegebenenfalls ist eine Translozierung des Denkmals ist zu erwägen. In diesem Fall sollten im Vorfeld Abstimmungen mit der zuständigen untere Denkmalbehörde erfolgen.

Nr. 4: Stadtpark Meiderich, Bürgermeister-Pütz-Straße, 47137 Duisburg

Der Stadtpark Meiderich wurde zwischen 1911 und 1913 nach Plänen des Gartenbauinspektors Jensen in zwei Bauabschnitten errichtet. Zunächst wurde der östliche Teil mit Rasenflächen, Spielplatz und Promenadenwegen fertiggestellt, bevor mit den Arbeiten im westlichen Teil, insbesondere dem Anlegen der Teichanlage, begonnen wurde. 1913 war die Anlage in ihrer Grundstruktur fertiggestellt und blieb bis Mitte der 1920er Jahre weitestgehend in diesem Zustand erhalten.

1925 erfolgten Erweiterungen wie das Anlegen eines beheizten Wasserbeckens für tropische Seerosen und eines Rosen- und Staudengartens sowie dem Bau einer Unterhaltungs- und Erfrischungshalle. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann 1948 die Wiederherstellung des Parkes.

Beeinträchtigend wirkt die Autobahnbrücke der BAB 59, die über das Parkgelände führt und der der Staudengarten Anfang der 1960er Jahren weichen musste. Die Anlage ist heute geprägt durch die ab 1948 erfolgten Maßnahmen mit einem verschlungenen Wegesystem und altem Baumbestand.

Der Ausbau der BAB 59 hat erhebliche Eingriffe in die landschaftliche Struktur und gartenkünstlerische Gestaltung der Parkanlage zur Folge. Diese bau- und anlagebedingten Auswirkungen sind in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Nr. 5: Triton Werft, Sympherstraße, 47137 Duisburg

Die Triton Werft, ein langgestreckter eingeschossiger Bau im Ruhrorter Hafen, liegt an der BAB 59 und in unmittelbarer Nähe zum Baufeld. Baubedingte Auswirkungen auf die Denkmalsubstanz und das Erscheinungsbild des Baudenkmals sind aufgrund der Nähe zum Baufeld nicht auszuschließen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass dauerhafte Veränderungen der engeren Umgebung das Erscheinungsbild des Baudenkmals beeinträchtigen können.

Gem. § 9 Abs. 4 DSchG NRW sind für Baudenkmäler, § 13 Abs. 4 DSchG NRW für Gartendenkmäler und § 15 Abs. 7 DSchG NRW für Bodendenkmäler bei einer Planfeststellung die oben angeführten Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege entsprechend dem Denkmalschutzgesetz NRW durch die Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen und gegenüber anderen Belangen abzuwägen.

Grundsätzlich wird die Einbeziehung einer denkmalschutzbezogenen Baubegleitung, in Zusammenarbeit mit der zuständigen Oberen Denkmalbehörde, dem Landschaftsverband Rheinland und der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Duisburg, am Planungs- und Umsetzungsprozess als sinnvoll erachtet, um gemeinsam auf eine Minimierung der Beeinträchtigungen der Baudenkmäler hinzuwirken.

Zu den Belangen des Denkmalschutzes im gegenständlichen Bauvorhaben nimmt auch das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland als zuständiges Denkmalfachamt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Stellung.

II.15 Stellungnahme 63-26-2 Bodendenkmalpflege

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt die Bodendenkmalpflege der Unteren Denkmalbehörde wie folgt Stellung:

In einer ersten Stellungnahme zum 6-streifigen Ausbau der A59 wurde bereits am 15.02.2017 und am 22.12.2020 gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau NRW auf mögliche Konfliktfelder, die durch Bodendenkmäler und vermutete Bodendenkmäler entstehen können, hingewiesen.

Nr. 1: Vermutetes Bodendenkmal „eisenzeitliche Siedlung im Bremenkamp“ Hamborn, Bereich

Buschstraße/Dr. Heinrich-Laakmann Straße (grün gekennzeichnete Fläche. Es liegen verschiedene Fundmeldungen von eisenzeitlicher Keramik und Beobachtungen zu Siedlungsspuren in Form von Gräben, Gruben, Pflaster und Pfosten vor. Die Grenzen der Besiedlung wurden bisher nicht erfasst.

Die bisher beobachteten Fundstreuungen deuten darauf hin, dass mit Siedlungsspuren rechts und links der Autobahn A 59 zu rechnen ist: Die Autobahn durchschneidet die eisenzeitliche Siedlungsstelle. Durch die Autobahnerweiterung muss eine archäologische Ausgrabung des zusätzlich in Nutzung genommenen Randstreifen sichergestellt werden. Die Erweiterung des bestehenden V-förmigen tiefer gelegten Fahrbahneinschnitts könnte als Tunnelvariante nach Einschätzung der UDB auf eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme verzichten. Es könnten somit Kosten für eine archäologische Ausgrabung vermieden werden.

Nr. 2: Vermutetes Bodendenkmal „mittelalterliche Besiedlung Wittfeld“.

Wittfeld, erstmals um das Jahr 970 in einer Stiftung der Abtei Werden urkundlich bezeugt, war eine Bauerschaft im Kirchspiel und Gerichtsbezirk Hamborn, gelegen nördlich vom ursprünglichen Emscherlauf zwischen Alt-Hamborn und Schmidthorst, in etwa

rund um die heutige Kreuzung Emscherstraße und Wittfelder Straße. - Im Bereich des heutigen Autobahnkreuzes Duisburg-Nord gab es eine Hofesgruppe namens "Abteloh", die durchweg zur Bauerschaft Wittfeld gezählt wurde. Das ehemalige Dorf Wittfeld liegt zum größten Teil unter der östlichen Anbindung der A 42 ans Autobahnkreuz. Neben der Ortschaft mit den einzelnen Gehöften sind aus frühen Fundberichten auch zwei fränkische Friedhöfe genannt. Eine Reihe von Hügelgräbern war im Bereich des Autobahnkreuzes noch um die Jahrhundertwende des 20. Jahrhunderts u.a. auf der Gewand Spich-Stücker bekannt.

Es dürfte sich um ein bronzezeitliches-/eisenzeitliches Gräberfeld handeln. Da die bereits bestehende Autobahn ein Großteil der Fundfläche schon einnimmt und wahrscheinlich größtenteils zerstört hat, ist im Rahmen der Autobahnerweiterung eine archäologische Ausgrabung der zusätzlich in Nutzung genommenen Randstreifen notwendig. Hier ist auch der erweiterte Flächenbedarf für die Regenrückhaltebecken zu beachten.

Nr. 3: Vermutetes Bodendenkmal „mittelalterliche Besiedlung Gartsträucherstraße“ Meiderich. Aus der preußischen Urkarte und den historischen Akten läßt sich die Lage eines Gebäudes mit zu vermutenden mittelalterlichen Wurzeln im Bereich der Autobahntrasse erschließen. Der Bereich ist heute aufgeständert, sodass noch mittelalterliche Funde und Befunde zu erwarten sind.

Nr. 4: Vermutetes Bodendenkmal „mittelalterliche Besiedlung Auf dem Damm“ Meiderich. Aus der preußischen Urkarte und den historischen Akten läßt sich die Lage von Gebäuden mit zu vermutenden mittelalterlichen Wurzeln erschließen. Der Bereich ist heute aufgeständert, sodass noch mittelalterliche Funde und Befunde zu erwarten sind. Bei Bodeneingriffen ist eine archäologische Beobachtung vorzunehmen.

Nr. 5: Bereich der Querung der Alten Emscher

Im Bereich der Querung der Alten Emscher ist beim Ausbau der Autobahn A 59 bei Erdarbeiten mit Sedimentresten, archäobotanischen Relikten, aber auch mit Artefakten aus Holz zu rechnen. Bei Bodeneingriffen ist eine archäologische Beobachtung vorzunehmen. Außerhalb des unmittelbar betroffenen Baustreifens entlang der A 59 wurde ein Beweidungsprojekt in der Friemersheimer Aue als Ausgleichsmaßnahme

benannt. Es geht um eine zukünftige ganzjährige Weidebewirtschaftung im Bereich des linksrheinischen Auestreifens auf Höhe der ehemaligen mittelalterlichen Siedlung Bliersheim. Dennoch ist möglich, dass sich zwischen der hochwasserfrei gelegenen Siedlung und dem Zugang zum Rhein historische Spuren erhalten haben. Die in Frage stehende Fläche wurde nach der dem Urkataster von 1830 bereits als Weide- und Ackerland genutzt. Es liegen im Moment keine Kenntnisse über archäologische Fundplätze im Auebereich vor.

Hinweis

Die Flächen entlang des Verlaufes der Autobahnerweiterung A 59, die für den Ausbau in Anspruch genommen werden, wurden nicht gezielt im Hinblick auf den vorgesehenen Ausbau prospektiert.

Der Ausweis von Fundflächen basiert daher auf den über Jahrzehnte getätigten, zufälligen Fundbeobachtungen. Es ist daher darauf hinzuweisen, dass bei den Baumaßnahmen bisher unbekannt Fundstellen aufgedeckt werden können und diese dem Schutz des Denkmalschutzgesetzes unterliegen.

Ein mehrspuriger Ausbau der Fahrbahn sowie die V-förmige Ausweitung der abgetieften Autobahntrasse mit Eingriffen in den Boden bedingen den Abtrag der originalen Bodenoberflächen mit archäologischer Substanz. Bei einer Tunnellösung bleiben diese originalen Böden erhalten und müssen nicht ausgegraben werden.

II.16 Stellungnahme 40 Schulamt

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt das Schulamt wie folgt Stellung:

Der Schulträger steht der geplanten Maßnahme ablehnend gegenüber:

- Das Grundstück der Abteischule, KGS Jägerstraße, soll nach den mir zur Verfügung gestellten Unterlagen teilweise eingeschränkt werden. Diese Schule wird zur Zeit mit einem hohen Invest zu einer 4-zügigen Grundschule ausgebaut. Bei den laufenden Planungen und Baumaßnahmen wurde immer von der vollständig zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche ausgegangen. Da eine 4-zügige Grundschule einen Platzbedarf (nicht nur den Raumbestand, sondern insbesondere auch den Aus- / Pausenbereich betreffend) für über 400 Schülerinnen und Schülern hat, kann auf keine Grundstücksfläche verzichtet werden. Siehe auch II.18.1 Verhinderung eines Schulbauvorhabens durch Missdeutung des Bestandsschutzes und Inanspruchnahme der Schulgrundstücksflächen auf dem Baugrundstück Fl.-Nrn 222 und 223 der Gemarkung Hamborn (Jägerstraße 23a, 47166 Duisburg) S. 253ff.

- Auf dem Grundstück Reichenberger Straße befindet sich das Schulgebäude der ehemaligen Comenius-Hauptschule, die vor einigen Jahren aufgelöst wurde. Derzeit wird der Schulstandort noch als Ausweichstandort für mehrere Jahrgangsstufen der Theodor-König-Gesamtschule genutzt. Diese Nutzung entfällt Anfang 2024. Sobald die Schülerinnen und Schüler der Theodor-König-Gesamtschule wieder am Hauptstandort beschult werden, beginnen am Standort Reichenberger Straße dringend erforderliche Umbaumaßnahmen, da der Standort nahtlos ab Schuljahresbeginn 2024/25 für die neu zu gründende Anne-Frank-Gesamtschule benötigt wird. Für diese ist zwar ein Neubau an einem anderen Standort geplant, doch bis zu dessen Fertigstellung müssen die künftigen Schülerinnen und Schüler am Standort Reichenberger Straße beschult werden. Auch hier ist von einem Platzbedarf für mehr als 400

Schülerinnen und Schülern auszugehen. Sobald der Umzug in das ca. in 2027 neu errichtete Schulgebäude erfolgt ist, wird der Standort Reichenberger Straße nach jetzigem Stand zu einer neu zu gründenden Förderschule umgebaut. Auch für diese wird der voraussichtliche Platzbedarf so groß sein, dass auf keine Grundstücksflächen verzichtet werden kann.

Einer Verkleinerung, weder zeitweise für eine Inanspruchnahme noch dauerhaft im Rahmen einer Veräußerung, dieser beiden Grundstücke kann aus den genannten Gründen nicht zugestimmt werden.

II.17 Stellungnahme 51-22 - Kindertageseinrichtungen

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt das Sachgebiet Kindertageseinrichtungen wie folgt Stellung (ergänzend siehe auch II.18.2 S. 256):

Die derzeitigen Planungsunterlagen ergeben, dass von der städtischen Kindertageseinrichtung Nummer 1 Platz 1-3 47137 Duisburg 181 Quadratmeter vorübergehend in Anspruch werden. Den Planungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, welche Teile ganz genau betroffen sein werden.

Auf Grund der fehlenden Informationen kann eine konkrete Darstellung der Folgen für den Betrieb der Kindertageseinrichtung nicht vorgenommen werden.

Die detaillierten Planungsunterlagen zu diesem Thema sind aber für das Jugendamt zwingend erforderlich, da die behördliche Aufsicht aller Kindertageseinrichtungen in Duisburg das Landesjugendamt hat und die Einschränkung des Betriebes einer Einrichtung immer einer Zustimmung bedarf.

Die Kindertageseinrichtung Nummer 1 Platz 1-3 ist eine achtgruppige Kindertageseinrichtung, in der insgesamt 158 Kinder im Alter von 3 Monaten bis zur Einschulung betreut werden.

In der Einrichtung sind einschließlich der zwei Leitungskräfte 32 Mitarbeiterinnen beschäftigt.

66 Kinder werden in drei Gruppen des Gruppentyps I -Kinder im Alter von 2 Jahren bis zur Einschulung- betreut. 33 dieser Kinder haben eine Betreuungszeit 35 Wochenstunden und 33 Kinder von 45 Wochenstunden. Zur Betreuung der Kinder stehen pro Gruppe ein Gruppenraum und zwei Nebenräume zu Verfügung.

24 Kinder werden in zwei Gruppen des Gruppentyps II -Kinder von 4 Monaten bis 3 Jahren - mit 45 Wochenstunden betreut. Auch bei diesem Gruppentyp steht pro Gruppe das oben beschriebene Dreiraumprogramm zur Verfügung.

Im Gruppentyp III- im Alter von 3 Jahren bis Zur Einschulung-werden 40 mit 35 Wochenstunden betreut. Sechs dieser Kinder haben eine anerkannte Behinderung und bedürfen somit einer besonderen Förderung. 22 Kinder dieses Gruppentyps erhalten eine Betreuung mit 45 Wochenstunden. Im Gruppentyp III werden pro Gruppe ein Gruppenraum und ein Nebenraum vorgehalten. Hinzu kommt ein weiterer Differenzierungsraum zur Förderung der Kinder mit anerkannter Behinderung.

In der Einrichtung sind 8 Sanitärbereiche für die Kinder vorhanden.

Aufgrund der hohen Anzahl an Kindern stehen in der Einrichtung zwei große Bewegungsräume zu Verfügung.

Hinzu kommen ein Leitungsbüro und ein Personalzimmer.

Von den insgesamt 158 Kindern erhalten 73 Kinder ein warmes Mittagessen und die anderen Kinder einen Imbiss. Für alle Kinder wird ein Frühstück angeboten, dafür stehen zwei Küchen zur Verfügung, wobei nur eine der Küchen für die Zubereitung warmen Mittagessens ausgestattet wurde.

Die Einrichtung verfügt außerdem über Räume für die Arbeit mit Eltern, da es ein zertifiziertes Familienzentrum ist, und einen Raum, der für die Kinderbetreuung im Rahmen der Familienzentrenarbeit genutzt wird.

Die Gesamtfläche des beträgt 2.652 Quadratmeter und das Außengelände hat eine Fläche von 2.959 Quadratmetern. Wenn Teile des Gebäudes dieser achtgruppigen Kindertageseinrichtung sein werden, könnte dies zur Folge haben. dass mehrere Gruppen in der Kindertageseinrichtung nicht mehr betrieben werden können und dann ein Auslagerungsort z.B. in Form eines Containers benötigt wird. Dafür müsste eine Fläche in der Nähe der Einrichtung gefunden werden, die nicht nur die Fläche für einen Container mit Gruppen- und Nebenräumen, Sanitäranlagen, einen Bewegungsraum und ein Personalzimmer bietet, sondern auch ein der Anzahl der Kinder entsprechendes Außengelände.

Die Aufstellung eines Containers -wenn eine entsprechende Fläche gefunden wurde- dauert in der Regel 1,5 Jahre.

In diesen Prozess muss vorab das Landesjugendamt Rheinland intensiv eingebunden werden, da die Planung und anschließend auch der Betrieb des Ausweichobjektes deren Genehmigungen bedürfen.

Die Einrichtung besitzt auf Grund ihrer Größe zwei Bewegungsraume und ein sehr großes Außengelände. Möglicherweise kann es zu Einschränkungen durch den Wegfall von Bewegungsräumen und Flächen des Außengeländes kommen.

Damit wären die Anregungsvielfalt und die Bewegungsmöglichkeiten aller Kinder der Kindertageseinrichtung eingeschränkt.

Gegebenenfalls kann dadurch nicht mehr den Altersgruppen gemäßen entwicklungs- und altersbedingt spezifischen Bedürfnissen nach entsprochen werden.

Des Weiteren könnte die Familienzentrenarbeit mit und für die Eltern dieser Einrichtung eingeschränkt werden, wenn die Räume nicht zur Verfügung stehen.

Die Kita verfügt über Hauptküche. in der das warme Mittagessen für 73 Kinder zubereitet wird. Bereich betroffen sein, ist die Versorgung der Kinder nicht mehr sichergestellt.

Inwieweit es Zu weiteren Einschränkungen Betreuung der Kinder in den anderen 2400 Quadratmetern kommt, wenn 181 Quadratmeter von den Baumaßnahmen betroffen sind, kann derzeit nicht beurteilt werden. Hierfür bräuchte es das konkrete Vorhaben.

Die Sicherheit der Kinder und Pädagogen während der Bauphase durch Lärmbelästigung könnte im Rahmen der Vorgaben der Unfallversicherung NRW auch dazu führen, dass für alle 8 Gruppen ein Ausweichstandort benötigt wird.

Durch den Bau eines Tunnels würde diese Belastung für die Kindertageseinrichtung nicht entstehen. Die Kinder müssten ihre vertraute Umgebung nicht verlassen, um in einem Container ihre Kita-Zeit zu verbringen. Diese Situation wird vom

Landesjugendamt als Aufsichtsbehörde immer sehr kritisch bewertet und eine kurzzeitige Dauer der Unterbringung erwartet.

Zum Thema Kindertagesstätten siehe weiter auch II.18.2 Verhinderung eines Kita-Bauvorhabens durch falsch dargestellte Leitungsführung auf dem Grundstück Fl.-Nrn 433, 434, 435, 436 der Gemarkung Hamborn (Theresenstraße 37, 41766 Duisburg) S. 256ff.

II.18 Stellungnahme 62-1 Amt für Bodenordnung, Geomanagement und Kataster – Sachgebiet Liegenschaftsmanagement

Bauvorhaben: Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“ von Bau-km 0+117 bis Bau-km 6+802

Zur o. g. Beteiligung nimmt das Sachgebiet Liegenschaftsmanagement insbesondere zur Inanspruchnahme von Schul- und Kindertagesstättengrundstücken wie folgt Stellung (vgl. auch II.16 S. 247 und II.17 S. 249):

II.18.1 Verhinderung eines Schulbauvorhabens durch Missdeutung des Bestandsschutzes und Inanspruchnahme der Schulgrundstücksflächen auf dem Baugrundstück Fl.-Nrn 222 und 223 der Gemarkung Hamborn (Jägerstraße 23a, 47166 Duisburg)

Hinsichtlich des Baugrundstücks Fl.-Nrn 222 und 223 der Gemarkung Hamborn ignoriert der vorliegende Entwurf der Planfeststellung die Belange der Stadt Duisburg. Der vorliegende Planentwurf sieht vor, dass Flächen des bestehenden Schulareals sowohl vorübergehend als auch dauerhaft für den Ausbau der A 59 in Anspruch genommen werden sollen und hierzu überdies auch Flächen des Schulareals durch den Bund erworben werden sollen. Insbesondere soll ein Trogbauwerk zur Absicherung der Verkehrsstrasse unter teilweiser Inanspruchnahme des Schulareals errichtet und ein Schallschutzwand mit 6,50 m Höhe auf dem Trogbauwerk errichtet werden, wofür ein Betriebsweg auf dem bestandsgeschützten Areal eingerichtet werden soll.

Wie der Planfeststellungsbehörde durch diverse Abstimmungen aus dem Umfeld der Stadt Duisburg herrührend als auch mit der Autobahn GmbH des Bundes bekannt ist, ist die Erweiterung des Schulstandortes aufgrund der erheblich gestiegenen Bevölkerungszahlen der ortsansässigen Bevölkerung durch die Stadt Duisburg dringend und zwingend erforderlich. Aus diesem Grund wird daher auch die Sanierung und Erweiterung der katholischen Grundschule Abteischule intensiv durch die Stadt Duisburg verfolgt. Ausstehend für die Genehmigungserteilung ist letztendlich nur die

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der fernstraßenrechtlichen Gestattung des Vorhabens.

Im Rahmen des vorgelegten Planentwurfs werden allerdings die bekannterweise betroffenen Eigentümerbelange der Stadt Duisburg aus Art. 14 Abs. 1 GG allenfalls unzureichend berücksichtigt. Die Nutzbarkeit des Baugrundstücks wird durch die aktuelle Ausgestaltung des Planentwurfs sowie die damit verbundene behördliche Gestattungskonzeption erheblich eingeschränkt. In der Folge wird das Eigentum der Stadt Duisburg im Sinne einer Quasi-Enteignung nahezu vollständig entwertet. Denn die durch die Planung betroffenen Flächen, also auch die Anbauverbots- und Zustimmungszonen, sollen vollständig der Nutzbarkeit für das Schulareal entzogen werden, obwohl mindestens eine gleichberechtigte Nutzung zu Schulzwecken und als Funktionsflächen nebeneinander erfolgen könnte. Derartige Untersuchungen wurden hier allerdings nicht einmal angestellt. Oberstes Gebot einer Planfeststellung ist es, die betroffenen Belange zu ermitteln und hierbei im Rahmen eines gerechten Ausgleichs die geringstmöglichen Eingriffe bei gleicher Wirkungseffektivität zu unternehmen. Der vollständige Ausschluss einer gleichwie gearteten Nutzung auf Flächen, die lediglich im Einzelfall als Funktionsflächen für die A 59 benötigt werden könnten, kommt daher einer vollkommenen Nutzungsaufhebung ohne Rechtfertigung für den Eingriff gleich.

Zudem wird auch der Belang der Schaffung gesunder Arbeitsverhältnisse durch den Planentwurf nicht ausreichend berücksichtigt. Durch das geplante Trogbauwerk mit entsprechendem Aufbau eines Lärmschutzes wird die ausreichende Besonnung, Belichtung und Belüftung des genehmigten Bestandsgebäudes in Frage gestellt. Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen der Errichtung eines solchen Bauwerks auf die Arbeitsbedingungen im Schulbetrieb wurden allerdings in den dem Planentwurf zugrundeliegenden Gutachten nicht angestellt. Im Übrigen wird auch die Einhaltung des Sinn und Zwecks der abstandsflächenrechtlichen Vorschriften im Sinn von § 6 LBO NRW durch die geplante Ausgestaltung der A 59 mit dem Lärmschutzwandaufbau in Frage gestellt.

Daneben werden auch die Belange des Umweltschutzes, insbesondere des Immissionsschutzes, nicht ausreichend durch den vorliegenden Planentwurf gewürdigt. Denn im Rahmen der vorgelegten gutachterlichen Bewertungen hätte auch das

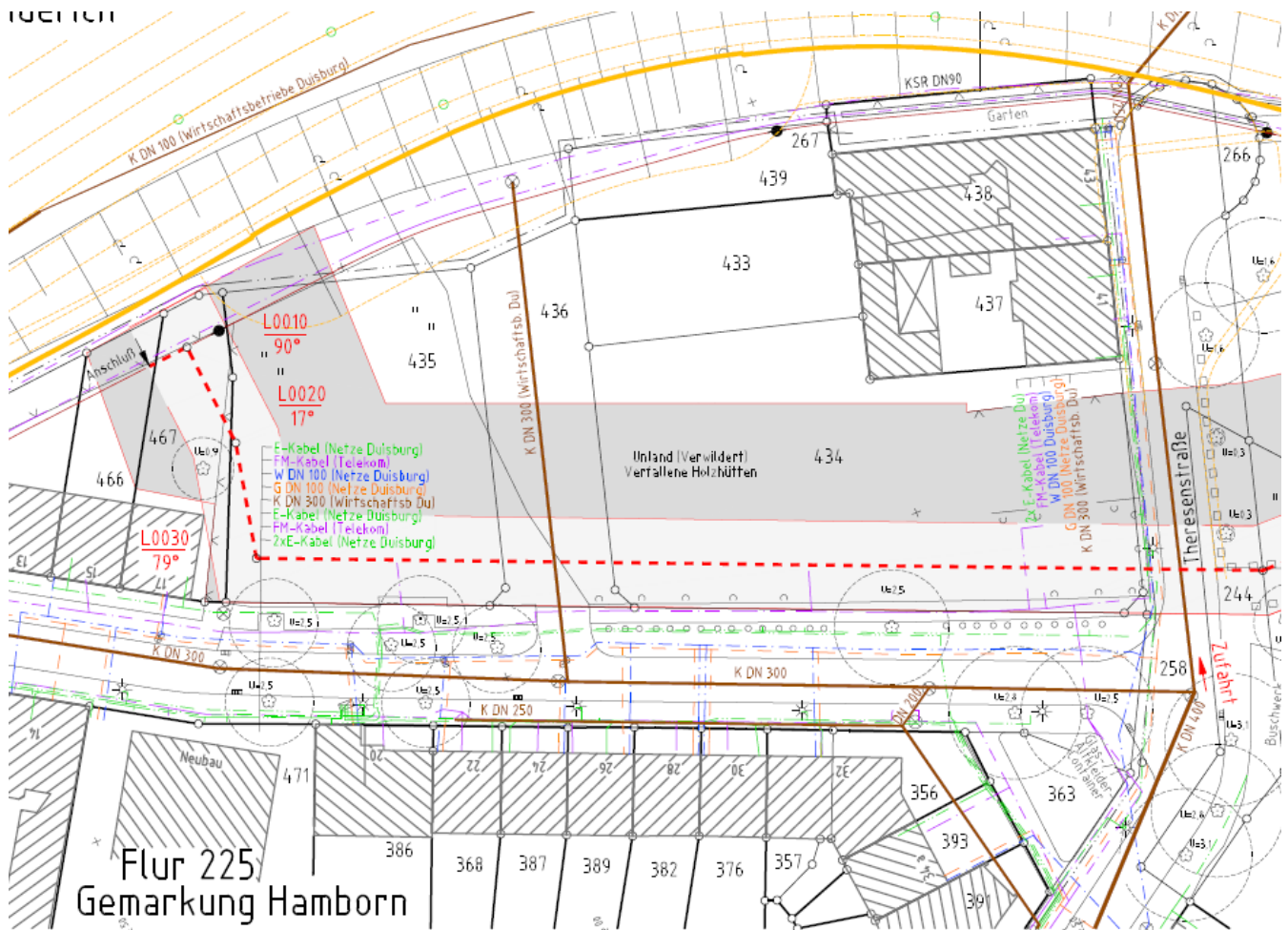
Ausbaukonzept der Grundschule Abteischule berücksichtigt werden müssen, da lediglich die fernstraßenrechtliche Gestattung als letzter Schritt zur Realisierung des Vorhabens aussteht. Die zugrundeliegenden gutachterlichen Bewertungen gehen allerdings bereits jetzt (S. 53 der Unterlage 17.1) davon aus, dass die immissionsschutzrechtlichen Grenzwerte hinsichtlich der sensiblen Schulnutzung nicht eingehalten werden können. Bei einer Intensivierung der Schulnutzung wird sich dieser Zustand daher verschärfen, was als notwendiger Belang in die Abwägung Eingang hätte finden müssen.

Schließlich wird mit dem vorliegenden Planentwurf ebenfalls die notwendige Fortentwicklung des vorhandenen Ortsteils durch die Stadt Duisburg vollständig ausgeschlossen. Bei dem maßgeblichen Gebietsumgriff handelt es um einen dicht besiedelten Bereich, in welchem keine sonstigen Möglichkeiten für die Ausweitung der Beschulungskapazitäten bestehen. Die Stadt Duisburg ist allerdings gesetzlich dazu verpflichtet, für ausreichend Schulplätze in zumutbarer Entfernung des Wohnorts der Schüler zu sorgen (vgl. hierzu VG Köln, Beschluss vom 23. Juni 2021 – 10 L 829/21). Eine Beurteilung von alternativen Trassenanpassungen hätte daher im Rahmen der Untersuchungen erfolgen müssen, um nicht faktisch der Stadt Duisburg einen Rechtsbruch hinsichtlich ihres Versorgungsauftrags aufzuzwingen.

Im Übrigen werden auch die Belange des Bildungswesens an dieser Stelle des Planentwurfs vollständig verkannt. Die Versorgung der Bevölkerung mit Bildungsangeboten stellt einen wichtigen Belang für das Wohl der Allgemeinheit dar, welcher gleichberechtigt neben einer Neugestaltung der Verkehrsfunktion der A 59 gesehen werden muss. Ein grundsätzliches Überwiegen des Belanges der Ausgestaltung der Verkehrsstrasse kann in diesem Zusammenhang daher nicht angenommen werden. Der bestandsgeschützte Schulstandort stellt eine wichtige Versorgungsstruktur für die ortsansässige Bevölkerung dar, dem im Rahmen des Planentwurfs eine besonders wichtige Stellung eingeräumt hätte werden müssen.

II.18.2 Verhinderung eines Kita-Bauvorhabens durch falsch dargestellte Leitungsführung auf dem Grundstück Fl.-Nrn 433, 434, 435, 436 der Gemarkung Hamborn (Theresenstraße 37, 41766 Duisburg)

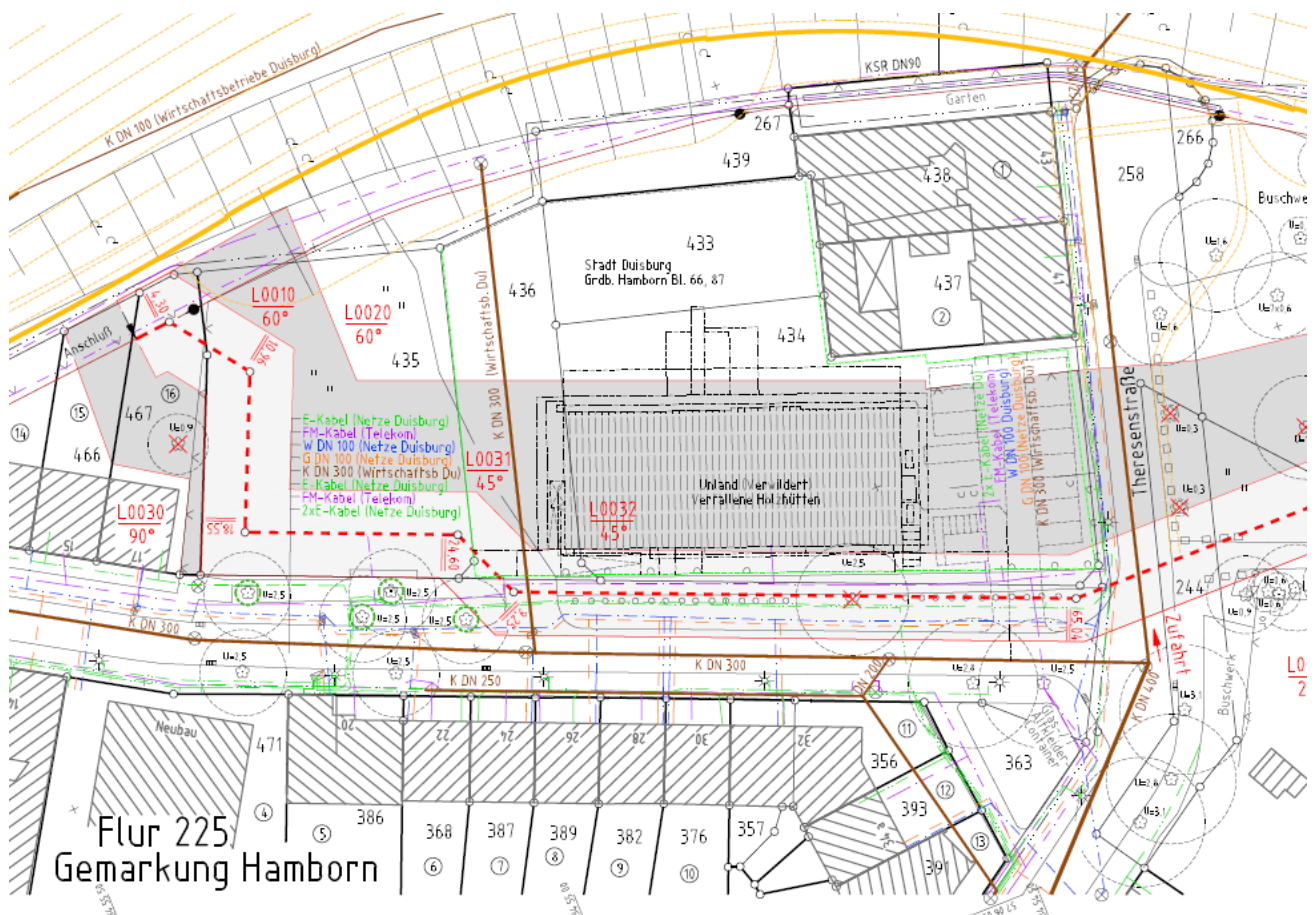
Hinsichtlich des Baugrundstücks Fl.-Nrn 433, 434, 435, 436 der Gemarkung Hamborn berücksichtigt der vorliegende Entwurf der Planfeststellung nicht einmal ansatzweise die Belange der Stadt Duisburg. Der vorliegende Planentwurf sieht vor, dass eine Gasdruckleitung über den gesamten Grundstücksbereich geführt wird (rot gestrichelte Linie in untenstehender Darstellung).



Wie dem Planträger bereits bekannt ist, plant die Stadt Duisburg allerdings in diesem Bereich die Errichtung einer dringend benötigten sechs-zügigen Kita auf dem

Baugrundstück zur Versorgung der ansässigen Bevölkerung sowie der Fortentwicklung des bereits seit jeher bestehenden Ortsteils Hamborn. Vor diesem Hintergrund haben mitunter mit der Autobahn GmbH des Bundes sowie dem maßgeblichen Energieversorger umfangreiche Abstimmungen stattgefunden, wie die Realisierung der Leitung ohne erhebliche Grundstückseingriffe zulasten der Bildungsversorgung und des maßgeblichen Grundeigentums der Stadt Duisburg erfolgen kann.

In diesem Zusammenhang erfolgte daher bereits die von sämtlichen Beteiligten mitgetragene Abstimmung hinsichtlich der folgenden alternativen Trassenführung, die sämtliche maßgeblichen Belange berücksichtigt (rot gestrichelte Linie in untenstehender Darstellung).



Diese Trassenführung wurde hier allerdings nicht zugrunde gelegt und damit das berechnete Interesse der Stadt Duisburg an der Verlegung der Leitung nicht ausreichend berücksichtigt.

Ohne Änderung der Trassenführung wird die Nutzbarkeit des Baugrundstücks und das Eigentum der Stadt Duisburg im Sinn von Art. 14 Abs. 1 GG erheblich eingeschränkt bzw. dieses im Sinne einer Quasi-Enteignung nahezu vollständig entwertet. Denn oberstes Gebot einer Planfeststellung ist es, die betroffenen Belange zu ermitteln und hierbei im Rahmen eines gerechten Ausgleichs die geringstmöglichen Eingriffe bei gleicher Wirkungseffektivität zu unternehmen. Die Leitungsführung ist daher soweit wie möglich und wie eben bereits auch dargestellt in die öffentliche Straßenführung zu verlegen, so dass eine überbürdende Inanspruchnahme privater Grundstücksfläche weitgehend ausgeschlossen wird. Denn das Wohl der Allgemeinheit wird mit der alternativen Trassenführung erheblich mehr berücksichtigt als bei der bisher im Planentwurf dargestellten Lösung.

Auch steht die Planung in der vorliegenden Entwurfsversion einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Kinderbetreuungsplätzen entgegen, obwohl die Stadt Duisburg hierzu gesetzlich verpflichtet ist, vgl. § 24 Abs. 1 SGB VIII. Mit einer dieser Pflicht konterkarierenden Planung läge letztendlich auch ein Verstoß der Planfeststellungsbehörde gegen das Selbstverwaltungsgarantie der Stadt Duisburg aus Art 28 Abs. 2 GG als auch gegen das Rechtsstaatsprinzip aus Art. 1 Abs. 3 GG vor. Die Stadt Duisburg würde als Kommune bei Beibehaltung des Entwurfs faktisch ohne rechtfertigenden Grund in einen Rechtsbruch gegenüber § 24 Abs. 1 SGB VIII gedrängt werden – obwohl die Grundrechtsbindung und damit ein rechtskonformes Handeln durch die Bundesbehörde als Planträger beachtet werden muss.

Zudem wird die notwendige Fortentwicklung des vorhandenen Ortsteils durch die Stadt Duisburg vollständig ausgeschlossen. Denn ohne entsprechende Betreuungsinfrastruktur wird den Wohnbedürfnissen der ansässigen Bevölkerung nicht ausreichend genüge getan. Bei dem maßgeblichen Gebietsumgriff handelt es um einen dicht besiedelten Bereich, in welchem nahezu keine sonstigen Möglichkeiten für die Ausweitung der Betreuungskapazitäten bestehen. Dies hätte bei der vorliegenden Planung berücksichtigt werden müssen.

Schließlich werden die Belange des Bildungswesens hier vollständig verkannt. Die Versorgung der Bevölkerung mit Bildungsangeboten stellt einen wichtigen Belang für das Wohl der Allgemeinheit dar, welcher gleichberechtigt neben einer Neugestaltung

der Verkehrsfunktion der A 59 gesehen werden muss. Ein grundsätzliches Überwiegen des Belanges der Ausgestaltung der Verkehrsstrasse kann in diesem Zusammenhang daher nicht angenommen werden. Eine Umsetzung des dringend benötigten und genehmigungsfähigen Kita-Baus wird durch die Darstellung der Leitungsverlegung unmöglich gemacht. Der Planentwurf setzt sich jedoch nicht mit dieser Thematik auseinander.

III Weitere Anlagen und Dokumente:

III.1 Forderungskatalog der Stadt Duisburg

Forderungskatalog der Stadt Duisburg für den sechsstreifigen Ausbau der A 59 zwischen der AS DU-Duissern und der AS DU-Marxloh gemäß Ratsbeschluss vom 20.06.2022

1. Mit dem Ausbau der A 59 werden Umweltbelastungen für alle Bewohner*innen anliegender Stadtteile unabhängig von ihrer sozialen Lage weitestgehend vermieden bzw. gegenüber der besonders belastenden Bestandssituation beseitigt.
2. Das Projekt legt sowohl Prinzipien der Verkehrsorganisation als auch des Sozialstaatsprinzips und des Gleichheitsgrundsatzes vollumfänglich zu Grunde, so dass im Wirkungsbereich der A 59 ein sozial gerechter Zugang zu einem möglichst gesunden und attraktiven Lebensumfeld ermöglicht wird.
3. Das Gesamtprojekt A 59 ist in mehrere Planfeststellungsabschnitte zu unterteilen, die sich an der Abschnittsbildung des BVWP orientieren. Das Planfeststellungsverfahren für den südlichen Abschnitt incl. der Berliner Brücke ist prioritär zu planen und zu bauen, um die technischen Restriktionen des Bestandsbauwerks zu berücksichtigen. Dabei sind erforderliche Provisorien zu errichten.
4. Um der Bürgerschaft neben der vorhandenen Stadtbahnverbindung eine weitere Wahlmöglichkeit neben dem Auto zu eröffnen und damit die A 59 von lokalen Verkehren zu entlasten, sind alle Abschnitte so zu planen, dass eine Radschnellverbindung entlang oder über der A 59 geführt werden kann.
5. Der Planungsprozess ist offen und jederzeit transparent gegenüber der Stadt Duisburg und der gesamten Bürgerschaft zu führen.
6. Die Brückenbauwerke Großbrücke Meiderich (BW 33A) und Gartsträuch (BW 30A) werden durch ein Tunnelbauwerk ersetzt. Das Tunnelbauwerk ist von der Bürgermeister-Pütz-Straße bis zum Brückenbauwerk Hamborner Straße über die A 59 (Erschließung Zeus-Gelände) zu führen. Dabei sind die verkehrlichen Funktionen der heutigen Anschlussstellen DU-Ruhrort und DU-Meiderich beizubehalten. Die Tunneloberfläche ist technisch so auszuführen, dass sie Nutzungen wie z.B. Aufbauten für Spiel- und

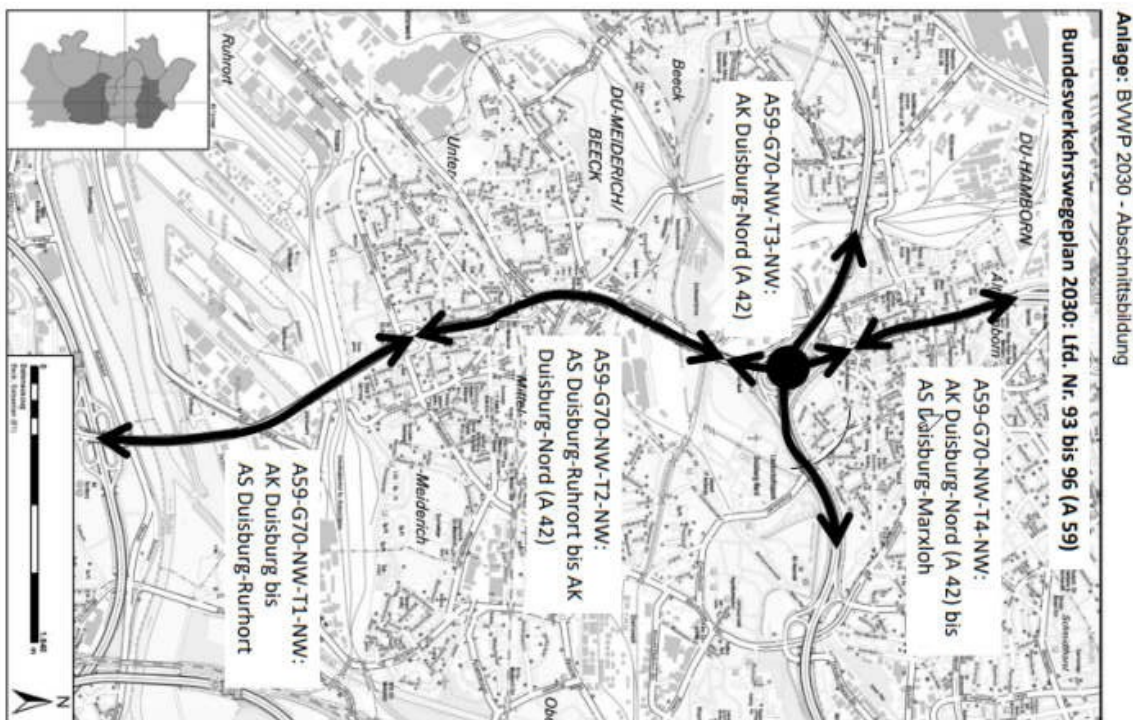
Sportflächen, Gastronomie, Marktplätze, Grünflächen und Grünnetzungen sowie Fuß- und Radverbindungen zu tragen vermag.

7. In der Ortslage Hamborn ist die A 59 vom Bereich südlich der Jägerstraße (ca. 30m) bis zur Überquerung der A 59 durch Hufstraße / Buschstraße/ Steigerstraße mit einem Deckel zu versehen. Die Überdeckung ist technisch so auszuführen, dass sie Nutzungen wie z.B. Aufbauten für eine Schulhoferweiterung, Freiflächenerweiterung des Kindergartens, Spiel und Sportflächen, Grünflächen/Grünnetzungen sowie Fuß- und Radverbindungen zu tragen vermag.

8. Im Einzugsbereich technisch notwendiger Höhenunterschiede zwischen Stadtraum und Tunneloberfläche sind Wegebeziehungen und öffentlich nutzbare Flächen barrierefrei zu gestalten.

9. Im Planungsprozess sind die fachplanerische Begleitung der notwendigen Eingriffe in das bundesweit bedeutsame Industriedenkmal Landschaftspark Duisburg-Nord und der Wiederherstellungsmaßnahmen durch die AdB sicherzustellen.

10. Die kurzfristige und langfristige Verkehrsorganisation im Zusammenhang mit der A 59 erfolgt so, dass die stadträumliche Verträglichkeit zu jedem Zeitpunkt gewahrt bleibt.



III.2 Stellungnahme Gestaltungsbeirat der Stadt Duisburg

Beirat für Stadtgestaltung in Duisburg **BEST**

Geplanter Ausbau der Autobahn A 59 in Duisburg

Der Beirat für Stadtgestaltung in Duisburg hat bereits im Dezember 2018 vom geplanten Ausbau der A 59 zwischen den Kreuzen Duisburg und Duisburg-Marxloh Kenntnis erhalten und die Varianten diskutiert.

Der Empfehlung des Beirats liegt die Einschätzung zugrunde, dass die Verbreiterung der A 59 in Meiderich und Hamborn zu erheblichen Konflikten mit der Nachbarbebauung sowie zu inakzeptablen Beeinträchtigungen des städtebaulichen Umfeldes führen würde. Dies ist auf jeden Fall zu vermeiden.

Die Verlegung der Trasse in einen Tunnel böte die Chance, weitere Belastungen der direkten Nachbarschaft zu vermeiden und die negativen städtebaulichen Auswirkungen der Zäsur durch die A 59 zu minimieren.

Die Stellungnahme des Beirats von Januar 2019 hat daher weiter Bestand.



Duisburg, den 29.08.2023

gez. Prof. Schuster, Vorsitzender

E M P F E H L U N G

des Beirates für Stadtgestaltung zur Sitzung vom 07.12.2018

A 59 – Ausbau

Es erfolgt eine ausführliche Präsentation des Autobahnausbaus von der Innenstadt Duisburgs (Kreuz Duisburg) bis zur Anschlussstelle Duisburg Marxloh als 6streifiger Ausbau. Aufgezeigt werden in diesem Zusammenhang auch die umfangreichen Schallschutzmaßnahmen entlang der neu zu errichtenden Brücken.

Der Beirat begrüßt ausdrücklich die frühzeitigen und sehr ausführlichen Planungsüberlegungen.

Im Vergleich der aufgezeigten Verbreiterung der bestehenden Hochtrassen mit den verbundenen Schallschutzwänden werden Varianten als Tunnellösung vorgestellt.

Bestehende Konfliktlagen der bestehenden Hochtrasse würden sich durch die Verbreiterung noch weiter verstärken. Dies gilt es ausdrücklich zu vermeiden.

Es ist augenscheinlich, dass die Tunnellösungen besonders für den Bereich Meiderich und Hamborn einen enormen Qualitätsgewinn darstellen. Die neu zu schaffenden Überdeckelungen verbinden die lange getrennten, städtischen Quartiere und ermöglichen neue bauliche Maßnahmen.

Dieser Entwicklungsschub würde eine nachhaltige Verbesserung der Stadtstruktur bedeuten. Neben dem möglichen Erhalt von direkt an der bisherigen Hochtrasse gelegenen Häusern, die bei einer Verbreiterung abgängig wären, ergibt sich sogar die (einmalige) Chance der städtebaulichen Verbindung und Platzgestaltungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Langfristig vermeidet sich die Schallbelastung.

Im Fokus des Ausbaus im Bereich Hamborn / Marxloh ist vom Beirat besonders darauf hingewiesen worden, dass die ohnehin bestehende Troglage (z.B. Botanischer Garten) durch weiteren Ausbau und Überdeckelung zu einer städtebaulichen Wirkung weit über diesen Bereich hinaus führt.

Der Beirat empfiehlt daher unbedingt die Tunnellösungen weiter zu verfolgen und ggfls. Teillösungen in Betracht zu ziehen.

Duisburg, 17.01.2019

gez. H. Fromme

Vorsitzender:
Dipl.-Ing. Peter A. Poelzig
Marienburger Ufer 33
47279 Duisburg
Telefon 0203 – 720460
E-mail: peter.poelzig@gmx.de

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement
Friedrich–Albert–Lange–Platz 7
47051 Duisburg
best@stadt-duisburg.de
Telefon 0203 - 283 - 2034
Telefon 0203 - 283 - 5675

III.3 Anlagen 53 Gesundheitsamt der Stadt Duisburg

II.3.1 Ergebnisse der Schuleingangsuntersuchungen (SEU), Übergewicht und Adipositas

Mangelnde Bewegung führt bei Kindern und Jugendliche zu Übergewicht, erhöht das Risiko für spätere Folgeerkrankungen und wirkt sich auf das psychische Wohlbefinden aus

Ein bedeutendes Gesundheitsproblem in Deutschland ist die große Verbreitung von Übergewicht – auch im jungen Lebensalter. Etwa 15 Prozent der Kinder und Jugendlichen zwischen 3 und 17 Jahren haben Übergewicht, bei rund 6 Prozent liegt sogar eine Adipositas vor (Quelle: KiGGS-Studie, www.rki.de). Übergewicht und Adipositas sind ein Risikofaktor für verschiedene Erkrankungen und können das psychische Wohlbefinden stark einschränken. Oft bleiben sie im Erwachsenenalter bestehen. Umso wichtiger ist es, früh entgegenzuwirken und Kinder und Jugendliche an einen gesunden Lebensstil heranzuführen. Neben einer ausgewogenen Ernährung gehören regelmäßige Bewegung und ausreichend Zeit für Entspannung und Schlaf dazu. Rund 72 Prozent (Quelle: Körperliche Aktivität, motorische Leistungsfähigkeit und Gesundheit in Deutschland) der Kinder und Jugendlichen in Deutschland bewegen sich in ihrem Alltag so wenig, dass es ihrer Gesundheit schadet.

Wie sieht die Situation in Duisburg, insbesondere in Alt-Hamborn und Mittelmeiderich aus?

Der Duisburger Kindergesundheitsbericht aus dem Jahr 2018 zeigt einen hohen Anteil von untersuchten Vorschulkindern, die von Übergewicht und Adipositas betroffen sind, sowie Probleme mit der Körperkoordination haben. Der Bericht basiert auf den Daten der Schuleingangsuntersuchungen (SEU) der vergangenen Jahre. Es handelt sich um die Vollerhebung eines vollständigen Jahrganges von Vorschulkindern. Bei der Altersgruppe der Vorschulkinder, im Gegensatz zu Erwachsenen, kann man mit großer Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass sie den größten Teil ihres bisherigen Lebens am gleichen Wohnstandort verbracht haben und ein Zusammenhang zwischen Gesundheitszustand und Umweltqualität besteht.

Häufigkeit des Auftretens von Adipositas und Übergewicht bei Schuleingangsuntersuchungen (SEU)

Übergewicht und Adipositas (Fettleibigkeit) gehören zu den größten Risikofaktoren für die gesundheitliche Entwicklung in jungen Jahren. Ein zu hohes Körpergewicht beeinträchtigt nicht nur die aktuelle Gesundheit und Lebensqualität, sondern gilt auch als Risikofaktor für chronische Krankheiten im Erwachsenenalter wie z. B. Typ 2 Diabetes mellitus oder Bluthochdruck.

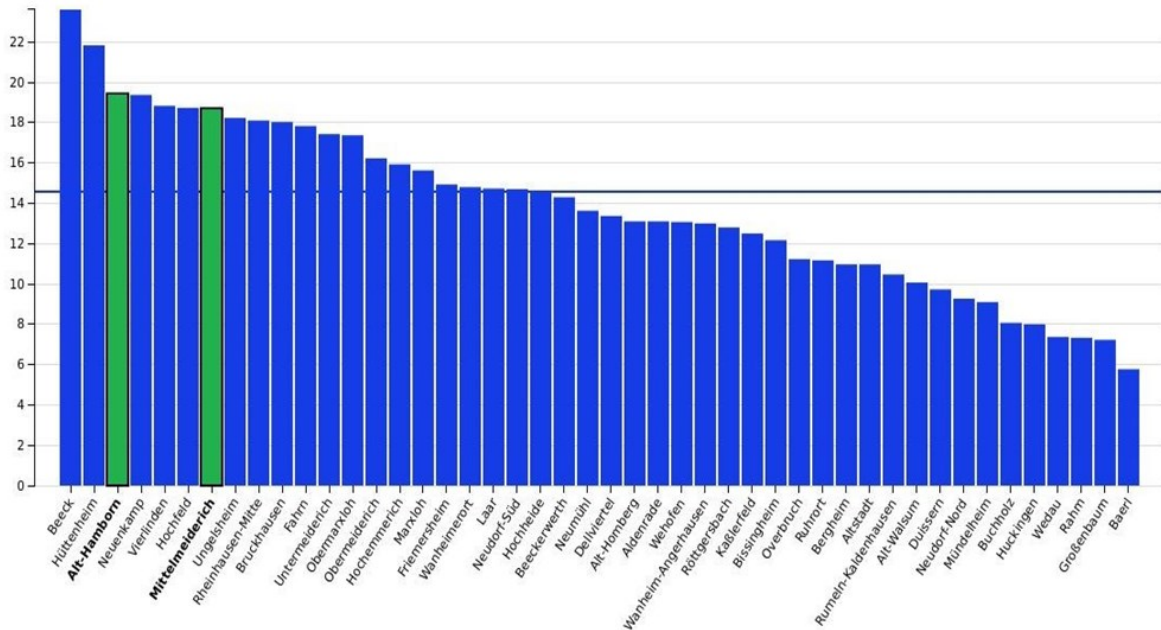
Duisburger Zahlen im kommunalen Vergleich

Im kommunalen Vergleich gehört Duisburg schon seit Jahren zu den Kommunen, die bei Adipositas die höchsten Werte aufweisen. Im Jahr 2019 lag der Anteil adipöser Einschulkinder an allen untersuchten Kindern in NRW im Durchschnitt bei 4,6 %. In Duisburg lag der Wert bei 8,4 % und war der höchste in NRW (Quelle: LZG NRW).

Das Auftreten von Übergewicht und Adipositas ist dabei aber nicht gleich verteilt, es steigt mit zunehmendem Alter an. Außerdem zeigt sich, je niedriger der soziale Status, desto höher ist der Anteil von Übergewicht und Adipositas. In Deutschland wird bei immer mehr SEU eine stärkere Betroffenheit von Übergewicht und Adipositas bei Kindern mit Migrationshintergrund festgestellt. (Quelle: Beiträge zur Gesundheitsberichterstattung des Bundes, Kinder- und Jugendgesundheitsurvey (KiGGS, Welle 2, 2014 – 2017), Journal of Health Monitoring 2018, Robert-Koch-Institut)

Anteil übergewichtiger und adipöser Kinder in den Duisburger Ortsteilen

● Anteil übergewichtiger und adipöser Kinder an allen untersuchten Kindern, 3 Jahres- Mittelwert (2015 bis 2017) (%)



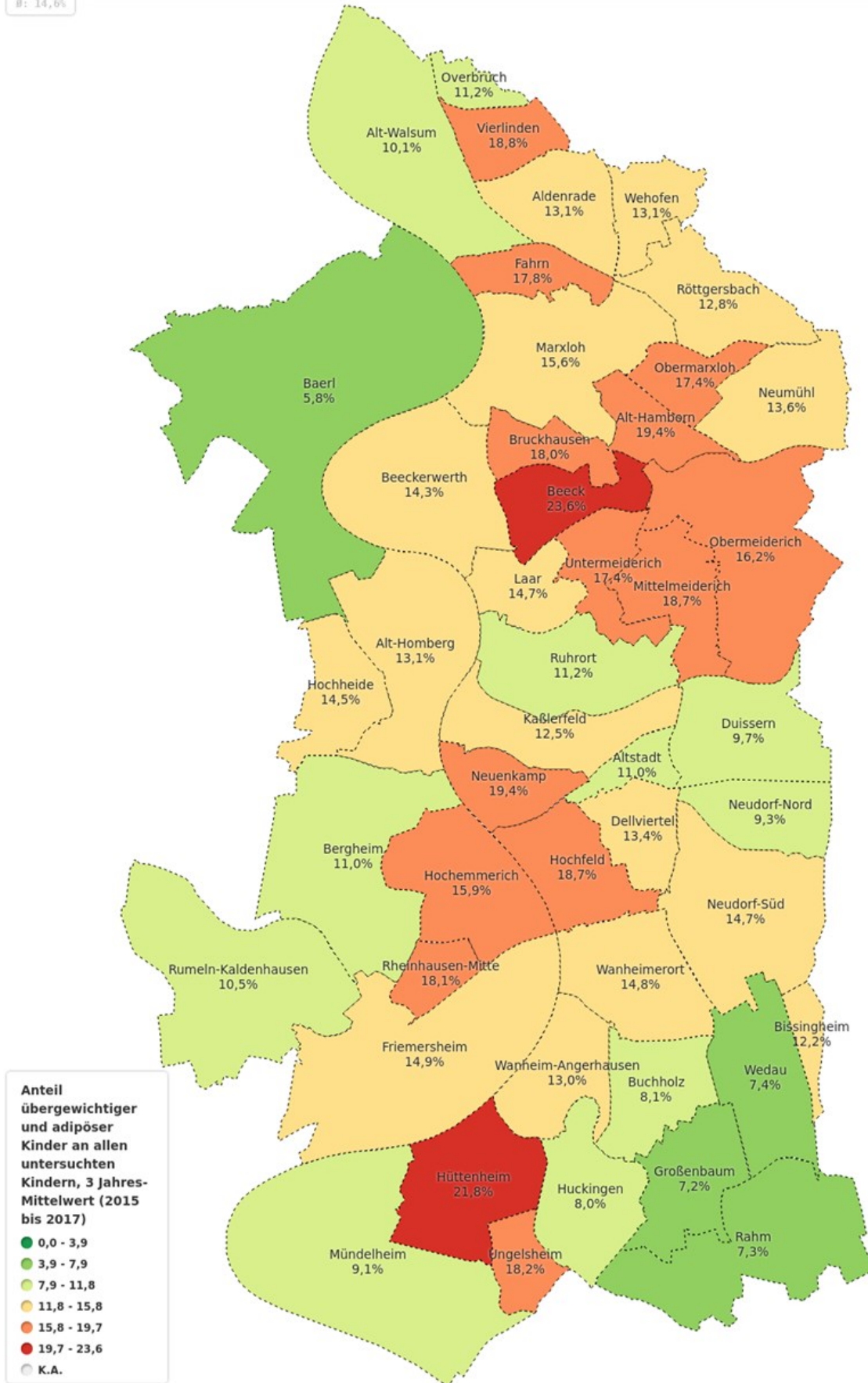
Der Anteil der Einschulkinder mit Übergewicht oder Adipositas ist in den einzelnen Duisburger Ortsteilen sehr unterschiedlich, die Spanne oft sehr breit. In Ortsteilen, mit hoher bis sehr hoher sozialer Belastung, leben auch mehr übergewichtige und/oder adipöse Kinder.

In den Ortsteilen Alt-Hamborn (19,4 %) und Mittelmeiderich (18,7 %) liegt der Anteil über dem städtischen Durchschnitt von 14,6 %. (Quelle: Datenauswertungstool, Schulärztliche Untersuchungen nach dem Bielefelder Modell, LZG NRW. Hinweis: Die Anteilswerte für Ortsteile mit nur geringen Fallzahlen von untersuchten Kindern sind statistisch nur begrenzt aussagekräftig. Hier kann schon eine geringe Fallzahl bei einer kleinen Gesamtmenge zu einer verzerrten Darstellung führen, s. Ungelsheim, Kartendarstellung).

2017

Ø: 14,6%

Anteil übergewichtiger und adipöser Kinder an allen untersuchten Kindern, 3 Jahres- Mittelwert (2015 bis 2017)



II.3.2 Ergebnisse der Schuleingangsuntersuchungen (SEU), Körperkoordination

Häufigkeit des Auftretens von grobmotorischen Störungen (Koordinationsstörungen) bei Schuleingangsuntersuchungen

Die motorischen und koordinativen Fähigkeiten von Kindern haben sich in den letzten Jahren sehr ungünstig entwickelt. Bewegung schult die sensomotorische Wahrnehmung und fördert damit die geistige Entwicklung. Erst vielfältige Bewegungserfahrungen ermöglichen einem Kind, sich und seinen Körper wahrzunehmen, seine Umwelt zu begreifen und damit auch zu beeinflussen. Im Rahmen der Schuleingangsuntersuchung wird der Entwicklungsstand des Kindes in der Körperkoordination (Grob- und Feinmotorik) und Visuomotorik (Auge-Hand-Koordination) nach standardisierten Kriterien begutachtet.

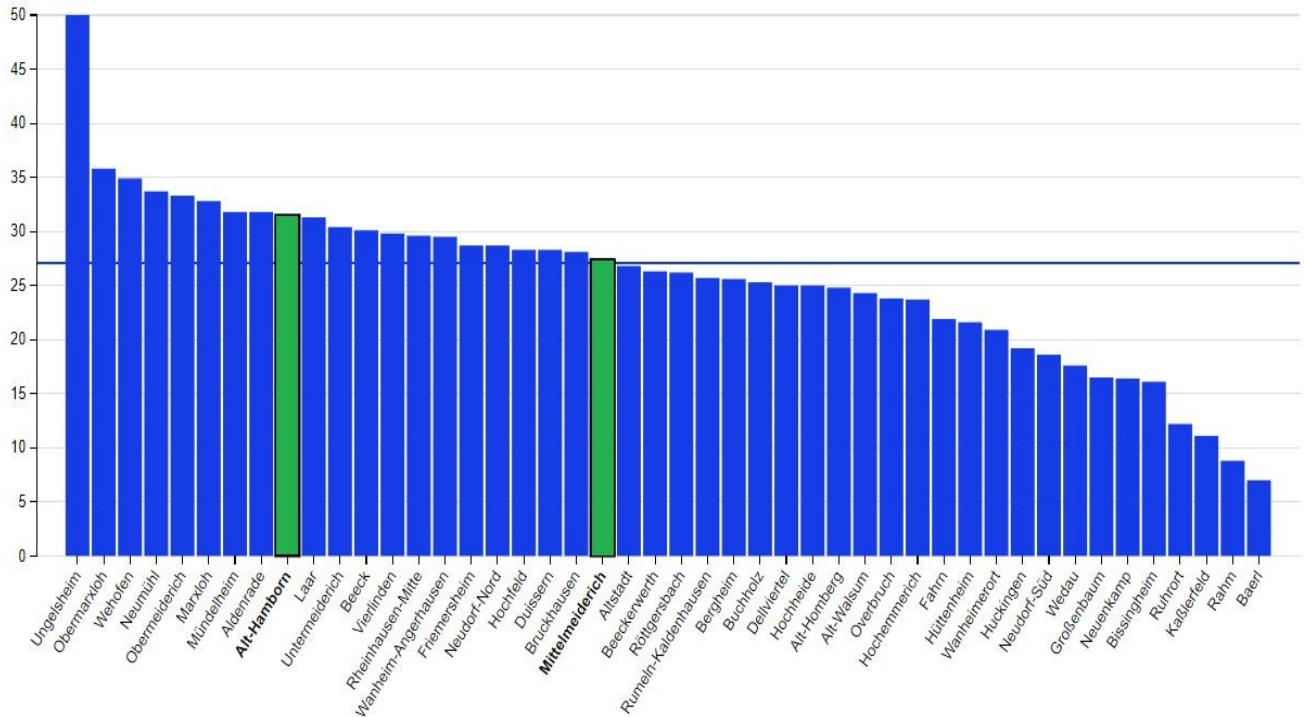
Eine Koordinationsstörung liegt vor, wenn die Bewegungen, welche durch das Zusammenspiel von Muskeln und Körperteilen entstehen, nicht störungsfrei zu dem Zeitpunkt ausgeführt werden, an dem sie gewünscht sind. Betroffene Kinder haben oft Probleme mit der Augen-Hand-Koordination oder damit das Gleichgewicht zu halten. Zudem können sie oft Höhen, Längen und Gefahren nur sehr schlecht einschätzen.

Situation in Alt-Hamborn und Mittelmeiderich

Der Anteil der Duisburger Einschulkinder mit Koordinationsstörung war im Untersuchungsjahr 2017 insgesamt sehr hoch (städt. Durchschnitt 27,1 %). In Alt-Hamborn lag er bei 31,50 % und in Mittelmeiderich bei 27,40 %, s. nachfolgendes Diagramm und Karte.

Koordinationsstörungen in den Duisburger Ortsteilen

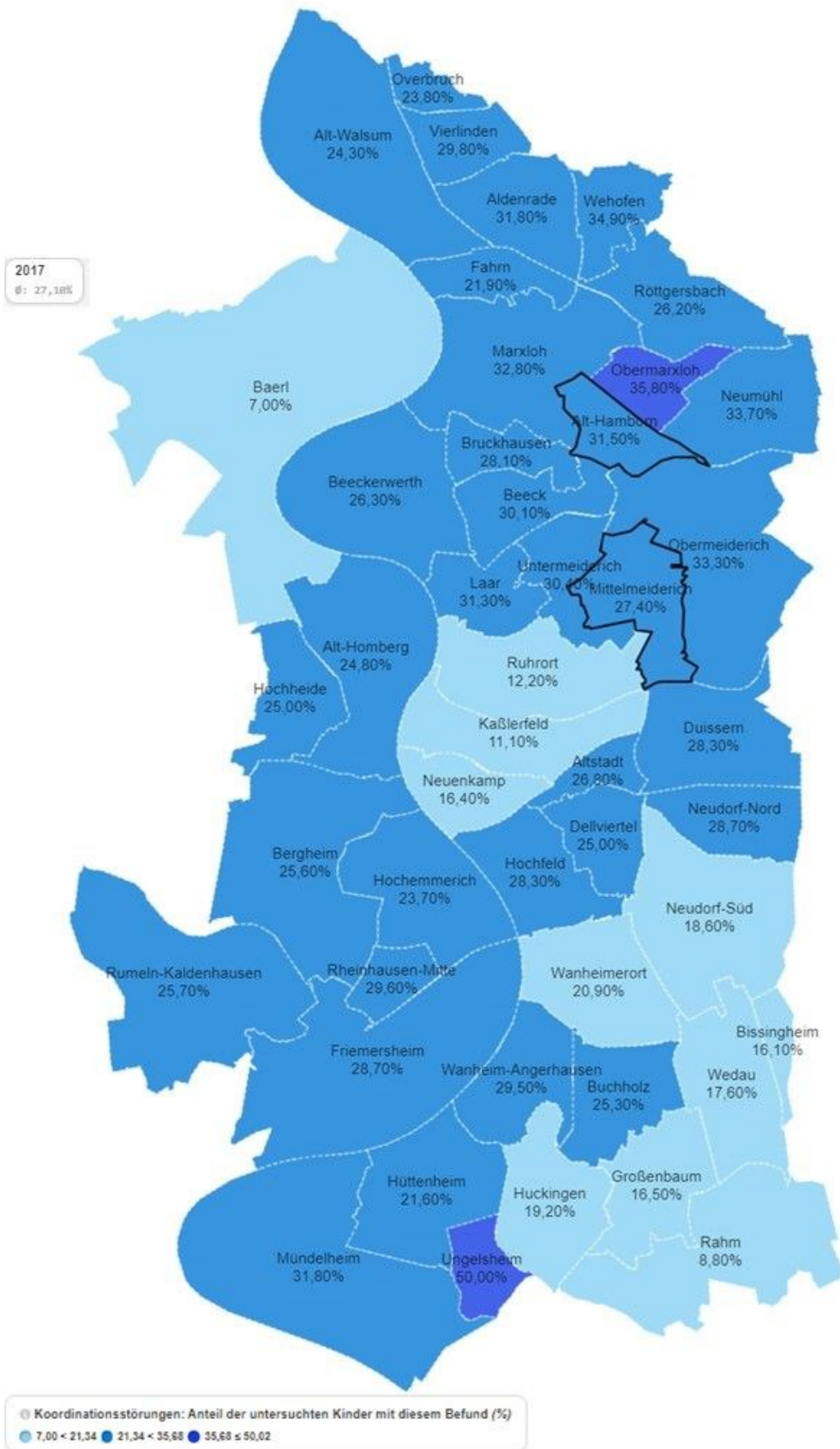
● Koordinationsstörungen: Anteil der untersuchten Kinder mit diesem Befund (%)



Hinweis auf: den prozentualen Anteil der Kinder mit Koordinationsstörungen in den verschiedenen Ortsteilen

Hinweis: Die Anteilswerte für Ortsteile mit nur geringen Fallzahlen von untersuchten Kindern sind statistisch nur begrenzt aussagekräftig. Hier kann schon eine geringe Fallzahl bei einer kleinen Gesamtmenge zu einer verzerrten Darstellung führen.

(Quelle: Datenauswertungstool, Schulärztliche Untersuchungen nach dem Bielefelder Modell, LZG NRW)



III.4 Anlagen 61-14 Stadterneuerung und Flächenentwicklung Duisburg-Nord:

Stadtteilentwicklung

III.4.1 Fallzahlen: Zuwanderer aus Bulgarien und Rumänien an allen Einwohnern am 31.12.2022 nach Altersgruppen in den Wohnquartieren der Gebietskulisse

Wohnquartier	Zuwanderer aus Bulgarien und Rumänien				alle Einwohner im Gebiet	Anteil der bulgarischen und rumänischen Zuwanderer in %
	unter 18 Jahre	18 - 65 Jahre	unter 65 Jahre und älter	Jahre und älter		
Marxloh	3.070	4.768	31	7.879	22.106	35,6
2021 Schwelgern (Nord-West)	949	1.387	12	2.348	5.123	45,8
2022 Grillo (Süd-West)	814	1.302	9	2.125	4.457	47,7
2023 Johannismarkt (Nord-Ost)	616	938	7	1.561	4.733	33,0
2024 Zentrum (Süd-Ost)	638	1.043	13	1.694	4.240	40,0
2025 Jubiläumshain (Ost)	53	98		151	3.553	4,2
2031 Obermarxloh West (Rhein-Ruhr-Halle)	4	11		15	852	1,8
Alt-Hamborn	*	347	*	565	11.229	5,0
2051 An der Abtei	46	106		152	1.937	7,8
2052 Alt-Hamborn Mitte	86	131		217	4.646	4,7
2053 Alt-Hamborn Süd	*	110	*	196	4.646	4,2
Gebietskulisse "Stark im Norden" Marxloh&Alt-Hamborn	*	5.115	*	8.444	33.335	25,3
Insgesamt in Duisburg	8.878	16.502	242	25.622	507.073	5,1
Durchschnitt: 108 Quartiere	82	152	2	237		

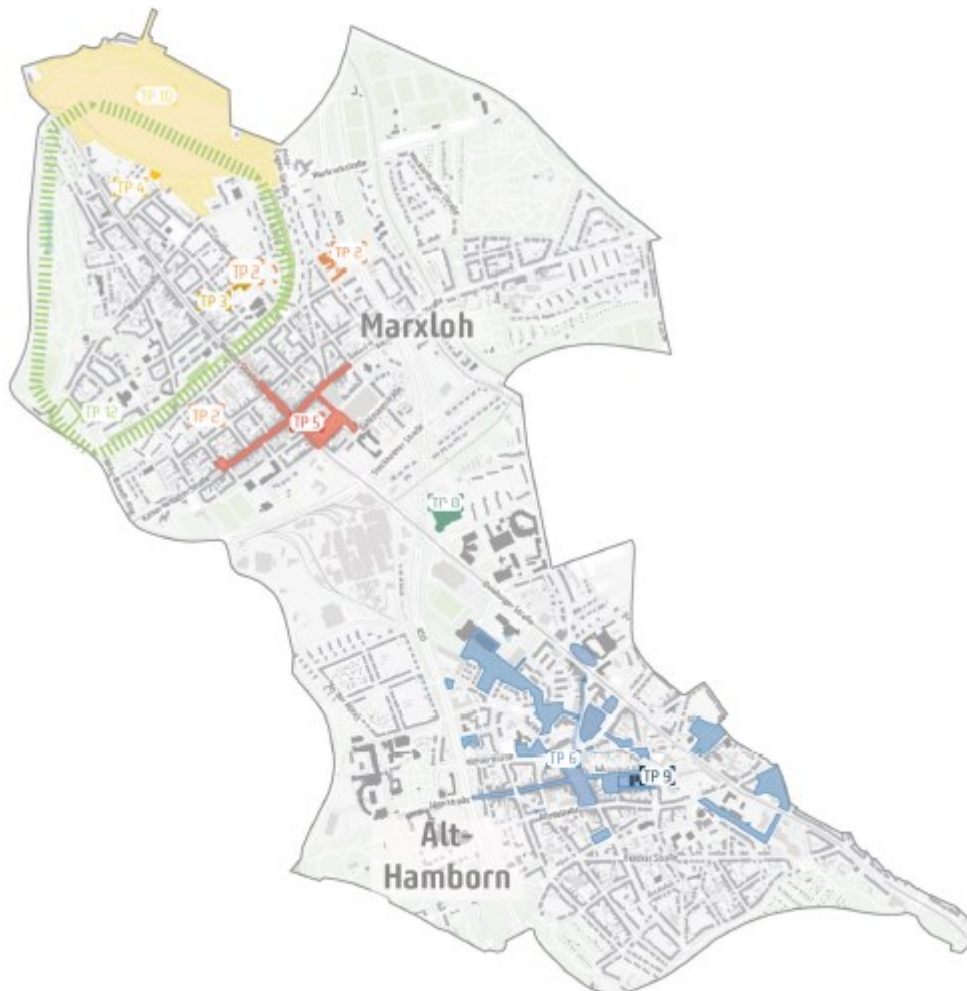
* extrem kleine Fallzahlen dürfen aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht ausgewiesen werden.

III.4.2 Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Duisburg: Stark im Norden Alt-Hamborn und Marxloh (s. separater Anhang)



Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Duisburg

Stark im Norden Alt-Hamborn & Marxloh



April 2020

III.4.3 Städtebauliche Audits: Aussagen zu BAB 59

Folgende Anmerkungen nehmen Bezug auf III.4.4 „Sicherheit, Ordnung und Kriminalprävention in Duisburg Marxloh und Alt-Hamborn - Ergebnisse von Audits der städtebaulichen Kriminalprävention“ (s. separater Anhang)

III.4.3.1 Alt-Hamborn (gegenwärtig laufendes Planfeststellungsverfahren)

S. 5

Der Stadtteil repräsentiert einen zentralen Versorgungsbereich rund um den Hamborner Altmarkt sowie entlang der Seitenachse der Duisburger Straße, der von einer **Nutzungsmischung**, aber auch einem hohen **Nutzungsdruck** gekennzeichnet ist. Die **Flächennutzung** im Stadtteil zerfällt zwar nicht in separate Funktionsbereiche, der Stadtteil wird aber durch die BAB 59 in zwei nur schwach verbundene Teilräume „zerschnitten“. Der geplante Ausbau der BAB 59 könnte diese Barrierewirkung weiter verstärken, was im Widerspruch zu den Zielen des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ stünde. Im Sommer 2023 wird das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau mit der entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligung beginnen; auf den Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung sollte frühzeitig hingewiesen werden.

S. 7

Durch die BAB 59 wird der Stadtteil Alt-Hamborn in zwei nur schwach – über Brücken – verbundene Zonen „zerschnitten“: den Teilraum An der Abtei und den östlich der Autobahn gelegenen Teilraum, in dessen Zentrum der Hamborner Altmarkt liegt (vgl. Karte 1).

S. 8

Das **Quartier Alt-Hamborn** lässt sich in **drei Kleinquartiere** gliedern (vgl. Karte 1): Den Kern bildet das nutzungsgemischte **Kleinquartier des Hamborner Altmarkts**, in dem sich viele Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen, aber auch Reste von

Handwerksbetrieben befinden. Es liegt südlich der Richter- sowie Schreckerstraße und schließt im Süden an der Alleestraße ab. Seitlich wird es von der BAB 59 und der Duisburger Straße begrenzt.

S. 27

Da die BAB 59 den Stadtteil Alt-Hamborn in zwei nur schwach – über Brücken – verbundene Zonen „zerschneidet“, lassen sich zwei Teilräume unterscheiden: westlich der Autobahn das **Quartier An der Abtei** und östlich der Autobahn das **Quartier Alt-Hamborn**.

S. 31

Empfehlungen für den Verkehr in Alt- Hamborn insgesamt

Im GEWOS-Zwischenbericht „WohnVision 2.0“ für die Stadt Duisburg (aus dem Jahr 2023) wird bekräftigt, dass der hohe Versiegelungsgrad und die hohen Verkehrsemissionen angesichts einer sehr dichten Bevölkerungsstruktur in Alt-Hamborn zu einem enormen Anstieg der Wärmebelastung führen. Vor allem die südlich liegenden Quartiere in Alt-Hamborn weisen eine hohe Luftbelastung auf.

S. 34

Die Flächennutzung zerfällt im Stadtteil Marxloh in zwei separate Funktionsbereiche. Die Trennung der Wohnbereiche des Quartiers Jubiläumshains von den westlich gelegenen Wohngebieten wird durch die in Hochlage verlaufende BAB 59 verstärkt. Diese Grenze kennzeichnet zugleich eine demographische und ökonomische Segregation. Die südlich und westlich des Willy-Brandt-Ringes gelegenen Industrieanlagen werden formal zum Quartier Grillo gerechnet, befinden sich aber außerhalb und deutlich getrennt von den Wohnsiedlungen. Die großen brachliegenden Anlagen und Flächen der Rhein-Ruhr-Halle am „Eingangstor“ von Marxloh entfalten die Wirkung eines

städtebaulichen Missstandes. Die Wiedernutzung des über eine lange Zeit brachgelegenen Stadtbades von Hamborn erwies sich als eine Trendwende – das wird auch vom geplanten Abriss der Rhein-Ruhr-Halle und dem Bau einer neuen Feuerwache erwartet.

Der geplante Ausbau der BAB 59 könnte diese Barrierewirkung weiter verstärken, was im Widerspruch zu den Zielen des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ stünde. Wenn im Sommer 2023 das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau beginnt, sollte frühzeitig auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen werden.

S. 35

Nicht alle **Ränder des Stadtteils** werden als solche wahrgenommen. Der Schwelgernpark, das Schwelgernstadion und der Entenpark markieren in Verbindung mit dem Willy-Brandt-Ring den westlichen und teilweise südlichen Rand. Der geplante Friedrich-Park auf dem ehemaligen Zechengelände kennzeichnet den nördlichen Rand. Die Grünanlage und die Siedlung Jubiläumshain mit den angrenzenden Sportflächen im Osten können wegen der scharfen Trennlinie der BAB 59 und des darauffolgenden Bahndamms städtebaulich kaum als Teil von Marxloh wahrgenommen werden. Im Bereich der Lohstraße, die formal zum Quartier Jubiläumshain gehört, bleibt der Rand im Übergang zum Zinkhüttenplatz in Obermarxloh ebenfalls unscharf.

S. 31

Weitere Empfehlung zum Verkehr in Alt-Hamborn insgesamt

Der geplante Ausbau der BAB 59, der den Stadtteil Alt-Hamborn in schon heute zwei nur schwach – über Brücken – verbundene Zonen „zerschneidet“, könnte diese Barrierewirkung weiter verstärken, was im Widerspruch zu den Zielen des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ stünde. Es wird empfohlen, die geplante Erweiterung der A 59 so umzusetzen, dass eine weitere Verkehrsbelastung des Stadtteils vermieden wird. Im Falle einer künftigen Tunnellage der BAB 59 sollte eine entstehende Oberfläche ansprechend und nutzbringend gestaltet werden, um die die Barrierewirkung der

Autobahntrasse zurückzunehmen, die Ortsteile wieder miteinander zu verbinden und die Lebensqualität in den Quartieren von Alt-Hamborn zu verbessern.

III.4.3.2 Marxloh (anschließend geplanter Ausbau nach dem Ausbau in Alt-Hamborn)

S. 37

Durch die BAB 59 wird der Stadtteil Marxloh quasi „zerschnitten“ – dadurch liegt das Quartier Jubiläumshain abseits im Nordosten und wird kaum als Teil von Marxloh wahrgenommen. Eine weitere Linie, die sowohl trennend als auch verbindend wirkt, stellt die Weseler Straße dar: Auf der südwestlichen Seite befindet sich das Ankunftsquartier Schwelgern/Grillo und auf der nordöstlichen Seite der Siedlungszusammenhang des Schwellenquartiers Pollmann/Johannismarkt mit dem Zentrum von Marxloh (vgl. Karte 3).

S. 39

Das auf der anderen Seite der BAB 59 verortete **Quartier Jubiläumshain** weist keine Gemeinsamkeiten mit den Quartieren auf den beiden Seiten der Weseler Straße auf. Sowohl die Siedlungs- als auch die Grünflächen werden von vielen nicht dem Stadtteil Marxloh zugeordnet. Das liegt vor allem an der starken Barrierewirkung der BAB 59 und der östlich dahinter parallel verlaufenden Bahnlinie. Um vom Quartier Pollmann/Johannismarkt ins Quartier Jubiläumshain zu gelangen, führt der Weg etwa 300 m unter zwei Brückenbauwerken hindurch. Zwischen dem Autobahndamm und Eisenbahnwall befinden sich nur wenige Wohngebäude entlang der Hermannstraße. Der Übergang von Jubiläumshain in den Nachbarstadtteil Röttgersbach ist demgegenüber kaum wahrnehmbar,

weil der schmale Erholungs- und Naturraum entlang der Kleinen Emscher die Grenze bildet. Unter dieser stadtstrukturellen Perspektive gehört Jubiläumshain nur formal zu Marxloh und scheint enger mit Röttgersbach verbunden zu sein.

S. 62

Das Quartier Marxloh Jubiläumshain befindet sich auf der anderen Seite der BAB 59 und weist keine unmittelbaren Berührungspunkte mit den anderen Marxloher Quartieren auf. Ausschlaggebend ist die starke Barrierewirkung der BAB 59 und der dahinter parallel verlaufenden Bahnlinie. Vom Quartier Pollmann/Johannismarkt führt der Weg ins Quartier Jubiläumshain etwa 300 m unter zwei Brückenbauwerken hindurch. Im Zwischenraum (d.h. zwischen BAB 59 und Bahnlinie) gibt es einige Häuser entlang des Straßenzuges der Hermannstraße (vgl. Abbildung 29).

S. 83

Die BAB 59 zerschneidet den Ortsteil Marxloh in das Ankunfts- und Schwellenquartier auf der einen Seite und in das Quartier Jubiläumshain auf der anderen Seite. Es wird befürchtet, dass der geplante Ausbau der BAB 59 diese Barrierewirkung weiter verstärkt. Daher müssen die Ziele des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ frühzeitig in das Planfeststellungsverfahren eingebracht werden, damit der Ausbau nicht zu weiteren Benachteiligungen in den Marxloher Quartieren beiträgt.

III.4.4 Auditergebnisse der städtebaulichen Kriminalprävention in Marxloh und Alt-Hamborn (s. separater Anhang)



SOKriMA

Sicherheit, Ordnung und Kriminalprävention in Duisburg
Marxloh und Alt-Hamborn

Auditergebnisse der städtebaulichen Kriminalprävention in Marxloh und Alt-Hamborn

Herbert Schubert



III.5 Anlagen 61-20 Verkehrsplanung: Erreichbarkeit Duisburger Hafen

III.5.1 Erreichbarkeit des Duisburger Hafens im Falle einer Sperrung von Anschlussstellen 59 DU-Ruhrort (Nr. 7) und A 59 DU-Meiderich (Nr. 8)

Erreichbarkeit des Duisburger Hafens im Falle einer Sperrung der Anschlussstellen A 59 DU-Ruhrort (Nr. 7) und A 59 DU-Meiderich (Nr. 8) über 5 bis 6 Jahre (Tunnellösung Meiderich).

- U01-EB-PLAFE – Erläuterungsbericht: Abwägungsvorgang – Vorzugsvariante

Erreichbarkeit des Duisburger Hafens im Falle einer Sperrung der Anschlussstellen A 59 DU-Ruhrort (Nr. 7) und A 59 DU-Meiderich (Nr. 8) über 5 bis 6 Jahre (Tunnellösung Meiderich)

Erschließung des Duisburger Hafens – Bestandssituation (Anlage 1):

Der Duisburger Hafen ist im Bestand über folgende Anschlussstellen per Lkw an das Autobahnnetz angebunden (siehe III.5.2, Anlage 1):

- A 40 – AS DU-Häfen (Nr. 12): Hauptanbindung
- A 59 – AS DU-Meiderich (Nr. 8): beschränkt auf Anliegerverkehre
- A 59 – AS DU-Ruhrort (Nr. 7): Hauptanbindung
- A 59 – AS DU-Alt-Hamborn
- A 42 – AS DU-Beeck (Nr. 5) (Höhenbeschränkung: 3,60 m)
- A 42 – AS DU-Baerl (Nr. 3)
- A 3 – AS DU-Kaiserberg (Nr. 14)

Die beiden Anschlussstellen A 40 – DU-Häfen (OB-Lehr-Brückenzug) und A 59 – DU-Meiderich (Umgehungsstraße Meiderich) stellen die Hauptanbindungen dar.

Beschränkungen gibt jeweils in Bezug auf die A 42 – AS DU-Beeck: begrenzte Durchfahrrhöhe (3,60 m) bedingt durch die Bahnüberführung Oberhausen-Meerbeck, auf die A 59 – AS DU-Meiderich: beschränkt auf die Anbindung an die Schlickstraße (Lkw-Verbot – Anlieger frei in der Bürgermeister-Pütz-Straße / bauliche Einengung auf der Bürgermeister-Pütz-Straße östlich der Schlickstraße) sowie auf die A 3 – AS DU-Kaiserberg: Lkw-Verbot Gerrickstraße und Beschränkungen der Bürgermeister-Pütz-Straße (siehe oben).

Erschließung des Duisburger Hafens - Tunnelvariante Meiderich (während der Bauzeit) (Anlage 2):

Gemäß Tabelle 14 auf Seite 56 des Erläuterungsberichts müssen die Anschlussstellen DU-Meiderich (Nr. 8) und DU-Ruhrort (Nr. 7) im Falle der Tunnelbelvariante Meiderich baubedingt über 5 bis 6 Jahre voll gesperrt werden. Somit ergäbe sich in Bezug auf die Erschließungssituation (Lkw) des Duisburger Hafens folgende Situation (siehe III.5.2 Anlage 2):

- A 40 – AS DU-Häfen (Nr. 12): **Hauptanbindung**
- A 59 – AS DU-Meiderich (Nr. 8): gesperrt
- A 59 – AS DU-Ruhrort (Nr. 7): gesperrt
- A 59 – AS DU-Alt-Hamborn: **Hauptanbindung**
- A 42 – AS DU-Beeck (Nr. 5) (Höhenbeschränkung: 3,60 m)
- A 42 – AS DU-Baerl (Nr. 3)
- A 3 – AS DU-Kaiserberg (Nr. 14)

Der bauzeitliche Entfall der A 59 – AS DU-Meiderich (Nr. 8) für die potenzielle Hafenerschließung würde aufgrund der vorhandenen Restriktionen keine wesentliche Einschränkung darstellen. Der bauzeitliche Entfall der Anschlussstelle A 59 – DU-Ruhrort (Nr. 7) als eine der beiden bestehenden Hauptanbindungen fiel hier stärker ins Gewicht, könnte jedoch durch die A 59 – AS DU-Alt-Hamborn als alternative,

stadtverträgliche Erschließung unter Nutzung der Umgehungsstraße Meiderich diese Beschränkung zu einem Großteil kompensieren.

Sollte die Einbeziehung der Anschlussstelle A 59 – DU-Alt-Hamborn als bauzeitbedingte Hauptanbindung zu unerwarteten Engpässen führen, müsste der Anschlussstelle A 3 – DU-Kaiserberg bauzeitbedingt eine größere Bedeutung zukommen. Hierfür müssten die vorgenannten verkehrsrechtlichen und baulichen Beschränkungen in der Gerrickstraße und der Bürgermeister-Pütz-Straße für die Zeit der Anschlussstellen-sperren zurückgenommen werden.

Im Erläuterungsbericht, auf Seite 39 im Abschnitt 3.2.1.2.1 Verkehrliche Ziele und Bewertungskriterien werden u. a. als K.O.-Kriterium folgende Aspekte aufgeführt:

- *Keine 4 Behelfsfahrestreifen auf der A 59*
- *Entfall Anbindung Hafen Duisburg über längeren Zeitraum*
- *Anschlussstellen: Entfall Anbindung untergeordnetes Netz über längeren Zeitraum*

und auf Seite 56, Tabelle 14 sowie Seite 60, Tabelle 16 konkret als **Ausschlusskriterium für die Tunnelvariante** benannt.

Hierbei bleibt völlig offen, wer die Bedeutung der Anschlussstelle DU-Ruhrort bzw. Meiderich für den Hafen abschließend definiert hat. Die Stadt Duisburg wurde in diese finale Bewertung nicht mit einbezogen. Die Bewertung erfolgt intransparent, alleine durch den Vorhabenträger.

Erst mit der Fertigstellung der Umgehungsstraße Meiderich 2022 konnte die Erschließungssituation des Hafens über die A 59 gesichert werden. Bis dahin bestand in der Vohwinkelstraße eine Höhenproblematik, die es verhindert hat, dass Lkw überhaupt in/aus Richtung Westen die ehemalige Anschlussstelle Meiderich (heute Ruhrort) bzw. den Hafen erreichen konnten.

In der Bürgermeister-Pütz-Straße drohten aufgrund der dokumentierten Lärmgrenzwertüberschreitung in Folge der hohen Lkw-Belastung ohne Schutz gegenüber der

Wohnbebauung und dem Stadtpark zusätzliche Beschränkungen für den Hafenverkehr.

Die aktuell laufende Erneuerung des OB-Karl-Lehrbrückenzuges dient ebenfalls der Sicherung der Hafenanbindung.

Mit der Fertigstellung der Umgehungsstraße Meiderich bildet die neue Anschlussstelle Nr. 7, DU-Ruhrort (ehemals AS DU-Meiderich) die einzige, direkte Lkw-Anbindung des Hafens an die A 59. Die Bürgermeister-Pütz-Straße ist zukünftig für Lkws auf reine Anliegerverkehre beschränkt, sodass die Anschlussstelle Nr. 8, DU-Meiderich (ehemals AS DU-Ruhrort) nicht mehr als Hafenerschließung dienen kann. Die Aussage auf Seite 93, Abschnitt 4.5.2.5 AS Duisburg-Ruhrort (alte Bezeichnung) ist somit nicht korrekt.

Das vorliegende Verfahren geht somit von veralteten Parametern aus, da die Hafenanbindung redundant ist. Somit würde auch eine längere, baubedingte Sperrung einer Anschlussstelle kein unüberwindbares Hindernis darstellen.

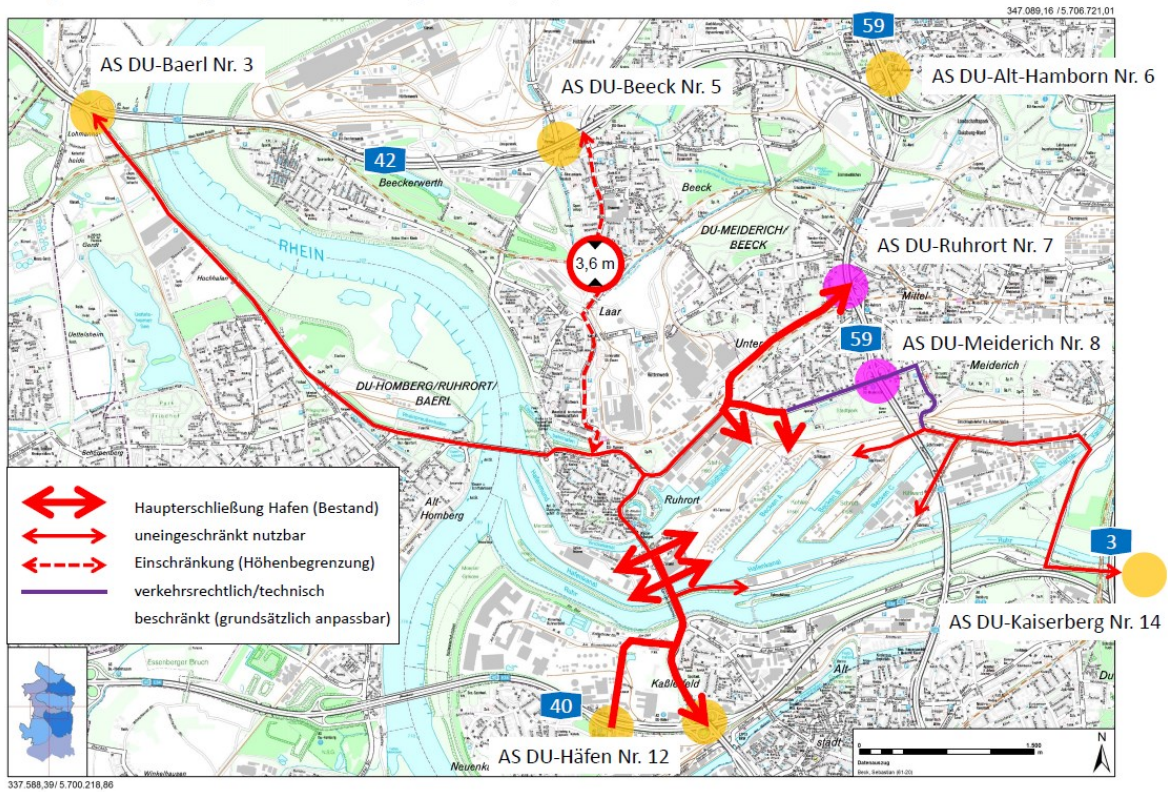
Im Hinblick auf die Langzeitwirkung der Tunnellösung mit Blick auf die Stadtentwicklung würde eine Sperrung der Anschlussstellen DU-Ruhrort und -Meiderich über fünf bis sechs Jahre durchaus auf Akzeptanz in der Stadtgesellschaft stoßen.

Auf Seite 90, Abschnitt 4.5.2.3 AK Duisburg-Nord, Bauzeitliche Verkehrsführung wird ausgeführt: *„Insofern ist es unumgänglich, verschiedenste Fahrbeziehungen für längere Zeit komplett zu sperren und Umleitungsstrecken über die umliegenden Autobahnen A 3, A 42, A 40 auszuweisen.“* Offensichtlich scheint es somit doch möglich Lücken im Autobahnnetz über längere Zeit als verträglich darzustellen.

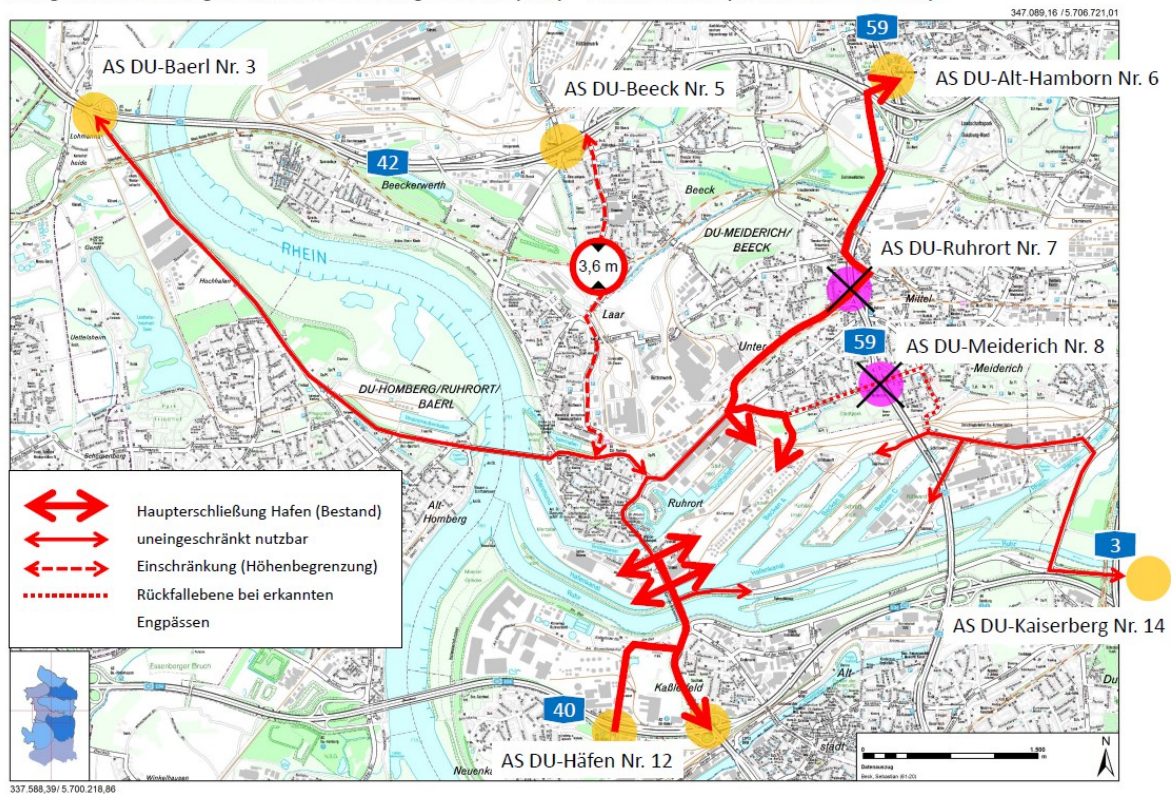
Das gewählte K.O.-Kriterium kann somit nicht hinreichend begründet werden, in der Folge auch nicht der Ausschluss der Tunnelvariante.

III.5.2 Erschließungssituation des Duisburger Hafens (LKW) – Bestand und bauzeitliche Situation bei Tunnelvariante

Anlage 1: Erschließungssituation des Duisburger Hafens (Lkw) – Bestand:



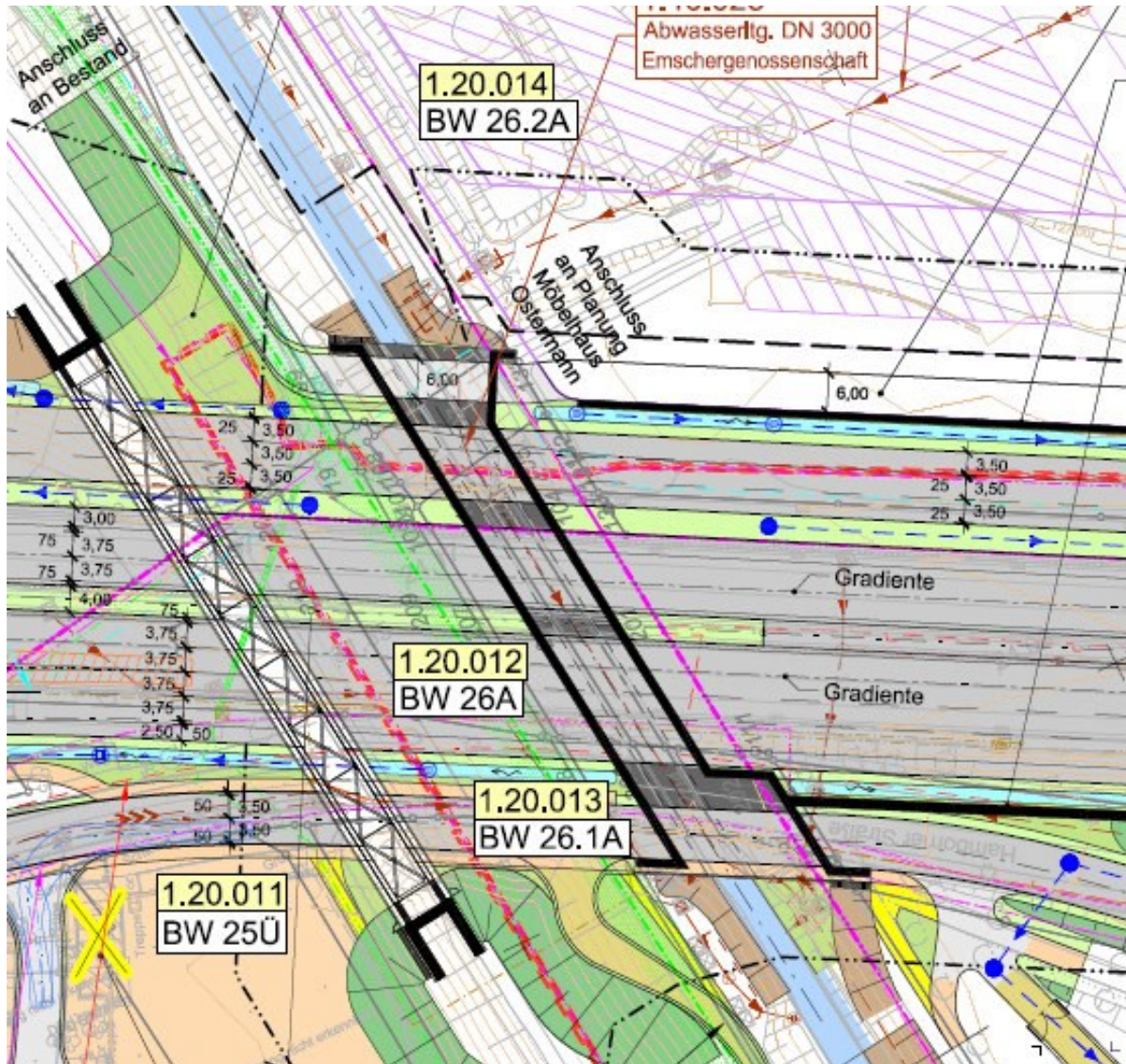
Anlage 2: Erschließungssituation des Duisburger Hafens (Lkw) – Tunnelvariante (bauzeitliche Situation):



III.6 Anlage 61-33 Brückenbauwerke: Kartierung

Bauwerk: 1.20.013, Brücke i.Z.d. Hamborner Straße ü.d. Alte Emscher

Bauwerk: 1.20.014, Brücke i.Z.d. Emscher Genossensch. ü.d. Alte Emscher



III.7 Anlage 63-26-1 Baudenkmalpflege: Auflistung von Baudenkmalern

Auflistung der eingetragenen denkmalgeschützten Gebäude, laufenden Unterschutzstellungsverfahren und Denkmalverdachtsfälle im dargestellten Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben „BAB 59 - 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Duisburg und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh“

Die Auflistung erfolgt gemäß den dargestellten Flächen der landschaftspflegerischen Maßnahmenpläne mit Benennung des Baudenkmals, Straße, Hausnummer (sofern vorhanden), Postleitzahl und Baudenkmalnummer gemäß Denkmalliste der Stadt Duisburg Stand August 2023. Aktuell laufende Unterschutzstellungsverfahren sind gesondert gelistet. Darüber hinaus werden Denkmalverdachtsfälle, die in einer Liste denkmalwerter Objekte bei der Unteren Denkmalbehörde geführt werden und sukzessive priorisiert auf ihren Denkmalwert hin überprüft werden, aufgeführt.



– Eingetragene Baudenkmäler



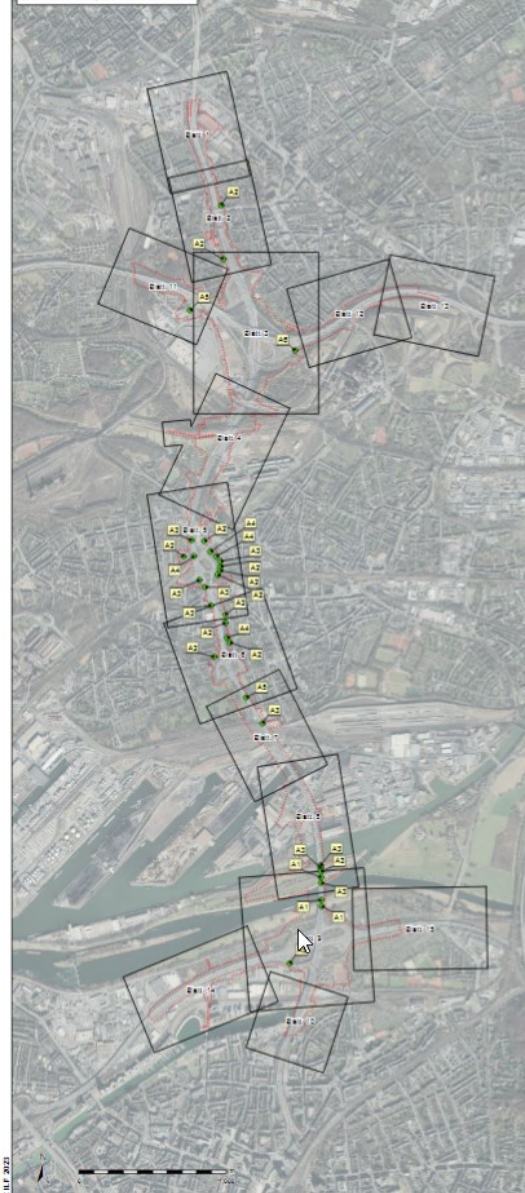
– Laufende Unterschutzstellungsverfahren gem. § 23 DSchG NRW



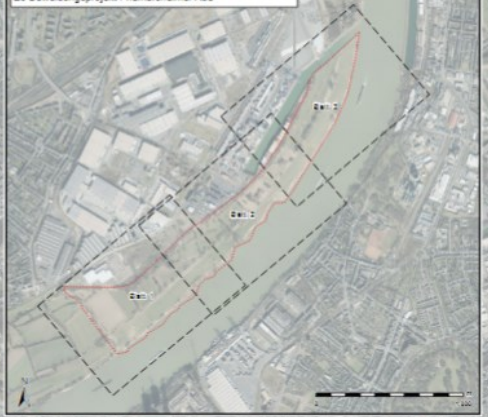
– Denkmalverdachtsfälle

Eingetragene Baudenkmäler	Anzahl gesamt: 26
Laufende Unterschutzstellungsverfahren gem. § 23 DSchG NRW	Anzahl gesamt: 2
Denkmalverdachtsfälle	Anzahl gesamt: 63

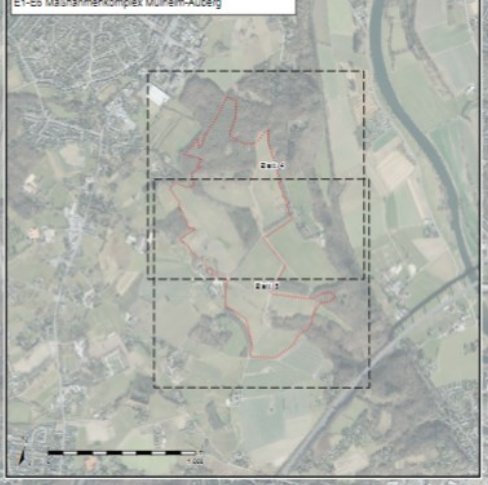
§ 2 Maßnahmenpläne Ausbaustrecke



§ 3 Maßnahmenpläne nicht an der Ausbaustrecke
E5 Bewehrungsprojekt Friesenheimer Aue



§ 3 Maßnahmenpläne nicht an der Ausbaustrecke
E1-E5 Maßnahmenkomplex Mülheim-Aue



- Lage der Ausgleichsmaßnahme (A1-A6) wahre Flächengröße in den Lageplänen 1:1000 ersichtlich
- Projektumhüllende
- Maßnahmenpläne Ausbaustrecke
Blattschnitt 1:1.000
- Maßnahmenpläne nicht an der Ausbaustrecke
Blattschnitt 1:1.000/2.000

Maßnahmenplan	Maßnahme
01	Ufergehänge angedünnter Büsche
02	Ufergehänge angedünnter Büsche
03	Ufergehänge angedünnter Büsche
04	Ufergehänge angedünnter Büsche
05	Ufergehänge angedünnter Büsche
06	Ufergehänge angedünnter Büsche
07	Ufergehänge angedünnter Büsche
08	Ufergehänge angedünnter Büsche
09	Ufergehänge angedünnter Büsche
10	Ufergehänge angedünnter Büsche



Bauvergabeunterlagen

Name des Auftraggebers: _____

Name des Auftragnehmers: _____

Name des Auftraggebers: _____

Name des Auftragnehmers: _____

Die Leistung wird erbracht in der Weise, dass die Leistungswerte den angegebenen Werten entsprechen.

Gezeichnet: _____

Datum: _____

	Auftraggeber: Die Autobahn Niederlassung Rheinland Industriestraße 2, 51105 Köln
--	---

	Auftraggeber: Die Autobahn Niederlassung Rheinland Industriestraße 2, 51105 Köln
--	---

FESTSTELLUNGSENTWURF	
Die Autobahn GmbH des Bundes	Umsatzsteuer: 0%
Brutto: 10.000,00 €	Netto: 10.000,00 €
A 55 - Estreifer Ausbau von südlich AK Duisburg (A40) bis AB Duisburg-Mannich im Bereich C 17/18/19/20	
Bauverfahren: 22.02.2022	
Umsatzsteuer: 0%	
Umsatzsteuer: 0%	
Umsatzsteuer: 0%	
Umsatzsteuer: 0%	

Blatt 1: AS Duisburg-Marxloh



Eingetragene Baudenkmäler:

Lfd. Nr.	Objekt ■	Adresse	Denkmal-Nr.	Anmerkungen
1	Stadtbad Hamborn	Duisburger Straße 306-308 47166 Duisburg	536	
2	Fördergerüst Schacht 6	Kampstraße 47166 Duisburg	55	

Blatt 2: AK Kreuz Duisburg-Nord (Nord)




Eingetragene Baudenkmäler:

Lfd. Nr.	Objekt ■	Adresse	Denkmal-Nr.	Anmerkungen
1	Gastwirtschaft Op- gen-Rhein	Jägerstraße 2 47166 Duisburg	183	
2	Ehem. Kaufhaus	Jägerstraße 64 47166 Duisburg	455	
3	Kirche St. Johann mit romanischem Kreuz- gang und Klosterge- bäude	An der Abtei 2,4,6,8 47166 Duisburg	75	

Laufende Unterschutzstellungsverfahren:

Lfd. Nr.	Objekt ●	Adresse	Aktenzeichen	Anmerkungen
1	Doppelwohnhaus	Hamborner Straße 252-254 47166 Duisburg	ZA 1199	


Denkmalverdachtsfälle:

Lfd. Nr.	Objekt 	Adresse	Aktenzeichen	Anmerkungen
1	Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Gesamtschule	Hamborner Straße 274-278 47166 Duisburg	ZA 3899	
2	Wohngebäude	Gottliebstraße 105 47166 Duisburg	ZA 1183	
3	Wohnhaus mit Werkstatt	Gottliebstraße 99 47166 Duisburg	ZA 1181	
4	Ehem. Wohn- und Geschäftsgebäude	Jägerstraße 59 47166 Duisburg	ZA 1205	
5	Doppelwohnhaus	Buschstraße 23/25 47166 Duisburg	ZA 4050	
6	Gaststätte Liesen	Hufstraße 65a 47166 Duisburg	ZA 3952	Baufeld grenzt direkt an das Objekt: Abbruch von Anlagen in engerer Umgebung des Objekts
7	Wohnhaus	Fürst-Pückler-Straße 2 47166 Duisburg	ZA 1169	
8	Wohnhaus	Fürst-Pückler-Straße 4 47166 Duisburg	ZA 1170	
9	Doppelwohnhaus	Fürst-Pückler-Straße 6-8 47166 Duisburg	ZA 1171	
10	Doppelwohnhaus	Fürst-Pückler-Straße 14-16 47166 Duisburg	ZA 1172	Das Objekt soll abgebrochen werden – ebenso wie die Fürst-Pückler-Straße 18 (Kein denkmalwertes Objekt)


Blatt 3: AK Kreuz Duisburg-Nord




Eingetragene Baudenkmäler/Denkmalbereiche:

Lfd. Nr.	Objekt 	Adresse	Denkmal-Nr.	Anmerkungen
1	Comenius-Schule	Reichenberger Straße 19a 47166 Duisburg	456	Baufeld grenzt an Baudenkmal: Veränderung von Anlagen in der engeren Umgebung
2	Wohnhaus	Beecker Straße 190 47166 Duisburg	171	

Laufende Unterschutzstellungsverfahren:

Lfd. Nr.	Objekt 	Adresse	Denkmal-Nr.	Anmerkungen
1	Landschaftspark Duisburg-Nord	Emscherstraße 47137Duisburg	Unterschutz- stellungsver- fahren wurde von der Obe- ren Denkmal- behörde ein- geleitet (Zu- ständigkeit liegt bei der Bezirksregie- rung Düssel- dorf): vorläu- fige Unter- schutzstellung – Eintragung als Garten- denkmal	Bau- und anla- gebedingte Auswirkungen durch Bauvor- haben: - Dauerhafte Eingriffe in Denkmal- schutzaspekte des Objekts - Verlust ein- zelner, denk- malwertprä- gender Ele- mente

Denkmalverdachtsfälle:

Lfd. Nr.	Objekt 	Adresse	Aktenzeichen	Anmerkungen
1	Wohnhaus	Beecker Straße 195 47166 Duisburg	ZA 1221	
2	Wohngebäude mit Gaststätte	Gottliebstraße 78 47166 Duisburg	ZA 1182	
3	Wohngebäude	Maxstraße 18 47166 Duisburg Maxstraße 20 47166 Duisburg Maxstraße 22 47166 Duisburg Maxstraße 24 47166 Duisburg Gottliebstraße 63 47166 Duisburg Gottliebstraße 65 47166 Duisburg Gottliebstraße 67 47166 Duisburg Gottliebstraße 69 47166 Duisburg	ZA 1280 ZA 1281 ZA 1282 ZA 1283 ZA 1177 ZA 1178 ZA 1179 ZA 1180	
4	Wohnhaus	Maxstraße 5 47166 Duisburg	ZA 1278	

Blatt 4: AK Kreuz Duisburg-Nord (Süd)



Es befinden sich keine eingetragenen Baudenkmäler/Denkmalbereiche und Denkmalverdachtsfälle in diesem Bereich.

Blatt 5: AS Duisburg-Meiderich



Es befinden sich keine eingetragenen Baudenkmäler/Denkmalbereiche und Denkmalverdachtsfälle in diesem Bereich.

Blatt 6: Duisburg-Ruhrort



Eingetragene Baudenkmäler:

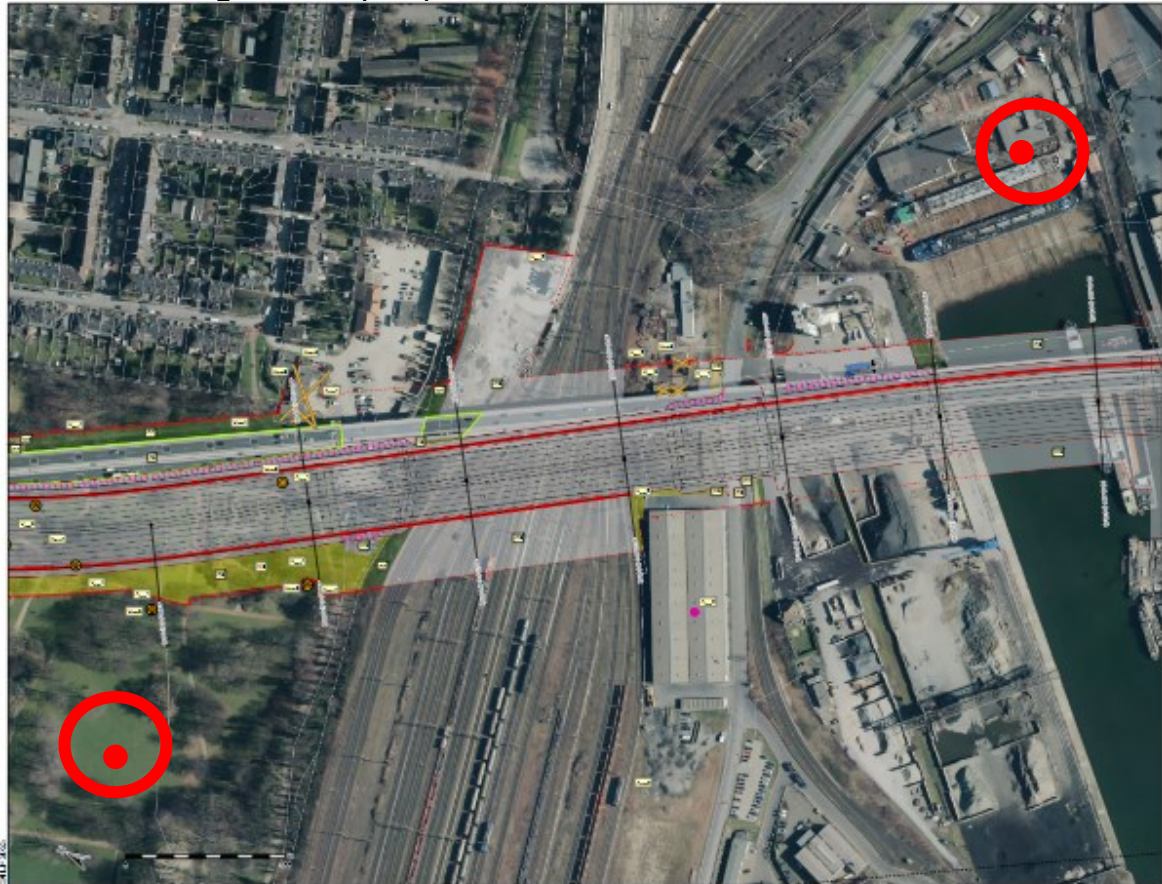
Lfd. Nr.	Objekt ■	Adresse	Denkmal-Nr.	Anmerkungen
1	Ehem. Hauptpostamt	Gabelsbergerstraße 4 47137 Duisburg	158	

Denkmalverdachtsfälle:

Lfd. Nr.	Objekt ●	Adresse	Aktenzeichen	Anmerkungen
1	Wohnhaus	Sommerstraße 76 47137 Duisburg	ZA 1755	
2	Wohnhaus	Sommerstraße 78 47137 Duisburg	ZA 1756	
3	Wohnhaus	Sommerstraße 69 47137 Duisburg	ZA 1750	
4	Wohnhaus	Gabelsbergerstraße 22 47137 Duisburg	ZA 1654	
5	Wohnhaus	Gabelsbergerstraße 20 47137 Duisburg	ZA 1653	
6	Wohnhaus	Gabelsbergerstraße 18	ZA 1652	

		47137 Duisburg		
7	Wohnhaus	Sommerstraße 71 47137 Duisburg	ZA 1751	
8	Wohnhaus	Sommerstraße 75 47137 Duisburg	ZA 1753	
9	Wohnhaus	Sommerstraße 77 47137 Duisburg	ZA 1754	
10	Wohnhaus	Stolzestraße 6 47137 Duisburg	ZA 1759	
11	Wohnhaus	Stolzestraße 8 47137 Duisburg	ZA 1760	
12	Wohnhaus	Stolzestraße 10 47137 Duisburg	ZA 1761	
13	Wohnhaus	Stolzestraße 12 47137 Duisburg	ZA 1762	
14	Wohnhaus	Schnüranstraße 14 47137 Duisburg	ZA 1763	
15	Wohngebäude	Schnüranstraße 16-18 47137 Duisburg Schnüranstraße 20 47137 Duisburg Schnüranstraße 22 47137 Duisburg Stolzestraße 16-18 47137 Duisburg	ZA 2294 ZA 2976 ZA 2403 ZA 2405	
16	Wohnhaus	Schnüranstraße 15 47137 Duisburg	ZA 1735	
17	Wohnhaus	Schnüranstraße 19 47137 Duisburg	ZA 1736	
18	Wohnhaus	Schnüranstraße 21 47137 Duisburg	ZA 1737	
19	Wohnhaus	Schnüranstraße 23 47137 Duisburg	ZA 1738	
20	Wohnhaus	Schnüranstraße 25 47137 Duisburg	ZA 1739	
21	Wohnhaus	Schnüranstraße 27 47137 Duisburg	ZA 1740	
22	Wohnhaus	Siegfriedstraße 25 47137 Duisburg	ZA 1746	
23	Wohnhaus	Siegfriedstraße 27 47137 Duisburg	ZA 1747	
24	Wohnhaus	Siegfriedstraße 29 47137 Duisburg	ZA 1748	
25	Wohnhaus	Habsburgerstraße 14 47137 Duisburg	ZA 1655	

Blatt 7: Duisburg-Ruhrort (Süd)




Denkmalverdachtsfälle:

Lfd. Nr.	Objekt ●	Adresse	Aktenzeichen	Anmerkungen
1	Triton-Werft	Symphersstraße 47137 Duisburg	ZA 4119	Baufeld liegt in unmittelbarer Nähe zum Objekt: Veränderungen der engeren Umgebung des Objekts
2	Stadtpark Meiderich	Bürgermeister-Pütz-Straße 47137 Duisburg	ZA 3958	Bau- und anlagebedingte Auswirkungen durch Bauvorhaben: - Verlust einzelner, denkmalwertprägender Elemente - Beeinträchtigung der landschaftlichen Einheit

Blatt 8: AK Kreuz Duisburg (Nord)



Denkmalverdachtsfälle:

Lfd. Nr.	Objekt 	Adresse	Aktenzeichen	Anmerkungen
1	Triton-Werft	Symphersstraße 47137 Duisburg	ZA 4119	Baufeld liegt in unmittelbarer Nähe zum Objekt: Veränderungen der engeren Umgebung des Objekts

Blatt 9: AK Kreuz Duisburg



Es befinden sich keine eingetragenen Baudenkmäler/Denkmalbereiche oder Denkmalverdachtsfälle in diesem Bereich.

Blatt 10: AK Kreuz Duisburg (Süd)




Eingetragene Baudenkmäler:

Lfd. Nr.	Objekt ■	Adresse	Denkmal-Nr.	Anmerkungen
1	Küppersmühle, Hauptgebäude der ehem. Germania Mühlenwerke	Philosophenweg 49-57 47051 Duisburg	305	Baubedingte Auswirkungen: Veränderung von Anlagen in der engeren

	Erweiterungsgebäude Magazin	Philosophenweg 47051 Duisburg	57	306	Umgebung des Objekts
	Kessel- und Maschinen- haus mit Schornstein	Philosophenweg 47051 Duisburg	53	307	
	Backsteinmauer m. Ein- fahrt	Philosophenweg 47051 Duisburg	49-61	308	
	Wohn-u. Werkstattge- bäude	Philosophenweg 47051 Duisburg	59-61	309	
	Stahlblechsilo	Philosophenweg 47051 Duisburg	55-59	310	
	Ladebrücken	Philosophenweg 47051 Duisburg	45-57	311	
2	Mühlengebäude	Philosophenweg 47051 Duisburg	29-31A	481	
	Roggenspeicher	Philosophenweg 47051 Duisburg	33	482	
	Pneumatische Eleva- torenanlage	Philosophenweg 47051 Duisburg	31A	483	
	Silengebäude	Philosophenweg 47051 Duisburg	31A-33	487	
	Silengebäude mit Elevator- turm	Philosophenweg 47051 Duisburg	23-25	488	
3	Verladeeinrichtung	Philosophenweg 47051 Duisburg	17	381	
	Kran mit Kranbahn	Philosophenweg 47051 Duisburg	19	382	
4	Uferbefestigungen, Pfade, Rampen	Innenhafen 47051 Duisburg		494	

Denkmalverdachtsfälle:

Lfd. Nr.	Objekt 	Adresse	Aktenzei- chen	Anmerkun- gen
1	Wohnhaus	Hansastraße 109 47058 Duisburg	ZA 1998	

Blatt 11: AK Kreuz Duisburg-Nord (West)



Eingetragene Baudenkmäler:

Lfd. Nr.	Objekt ■	Adresse	Denkmal-Nr.	Anmerkungen
1	Stadtwaldhaus/Stadtwald Hamborn	Dieselstraße 184 47166 Duisburg	616	<p>Baubedingte Auswirkungen: Baustelleneinrichtungsfläche liegt im Stadtwald und das Baufeld grenzt an das Baudenkmal</p> <p>Anlagebedingte Auswirkungen: Veränderung der engeren Umgebung (Dammböschung und Lärmschutzmauer)</p>

Denkmalverdachtsfälle:

Lfd. Nr.	Objekt	Adresse	Aktenzeichen	Anmerkungen
1	Kriegerdenkmal für die Toten des Ersten Weltkrieges	Dieselstraße 184 47166 Duisburg	4003	Baubedingte Auswirkungen: Baustelleneinrichtungsfläche liegt im Stadtwald, das Objekt liegt im Baufeld Anlagebedingte Auswirkungen: Veränderung der engeren Umgebung (Dammböschung und Lärmschutzmauer)
2	Wohnhaus	Overbruckstraße 88 47166 Duisburg	1540	
3	Wohnhaus	Overbruckstraße 86 47166 Duisburg	1539	
4	Wohnhaus	Overbruckstraße 97 47166 Duisburg	1542	
5	Wohnhaus	Gustavstraße 26-28 47166 Duisburg	2162	
6	Wohnhaus	Overbruckstraße 83 47166 Duisburg	1536	
7	Wohnhaus	Overbruckstraße 81 47166 Duisburg	1535	
8	Wohnhaus	Overbruckstraße 79 47166 Duisburg	1534	
9	Wohnhaus	Overbruckstraße 77 47166 Duisburg	1533	
10	Wohnhaus	Overbruckstraße 75 47166 Duisburg	1532	
11	Wohnhaus	Overbruckstraße 73 47166 Duisburg	1531	

Blatt 12: AK Kreuz Duisburg-Nord (Ost 1/2)



Eingetragene Baudenkmäler:

Lfd. Nr.	Objekt	Adresse	Denkmal-Nr.	Anmerkungen
1	Thyssen Hochofenwerk	Emscherstraße 71 47137 Duisburg	506	Baubedingte Auswirkungen: Baufeld grenzt unmittelbar an das Baudenkmal – Veränderung der engeren Umgebung des Baudenkmals

Laufende Unterschutzstellungsverfahren:

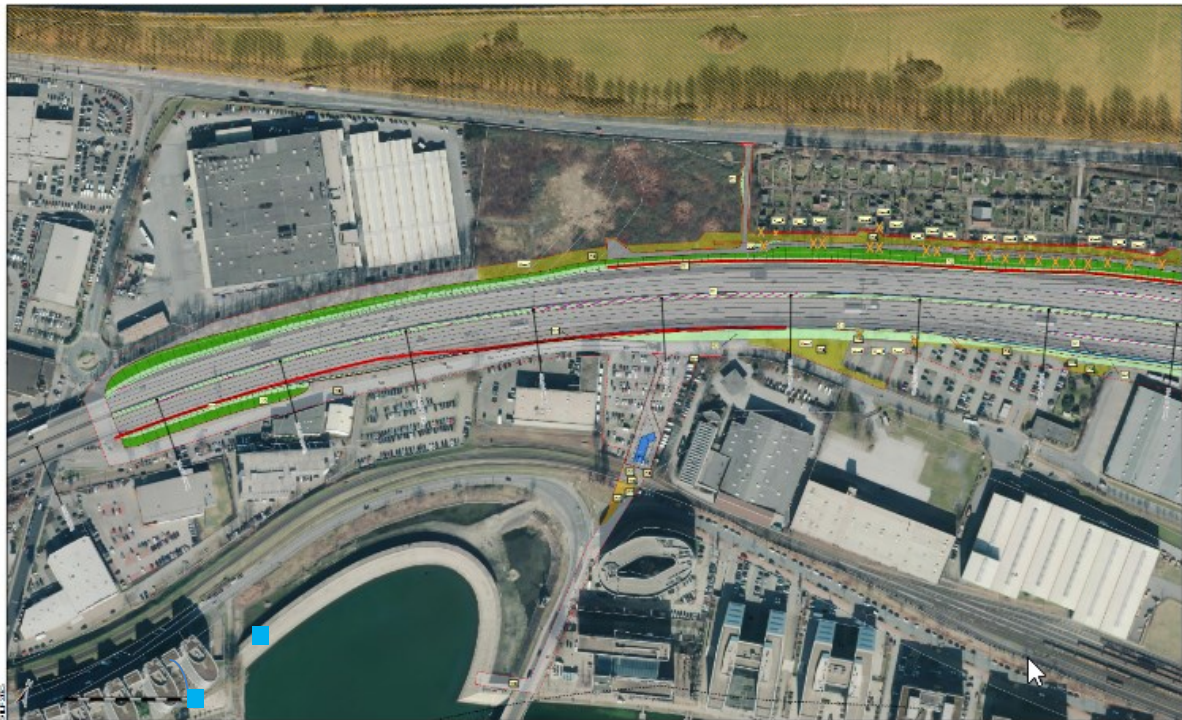
Lfd. Nr.	Objekt 	Adresse	Denkmal-Nr.	Anmerkungen
1	Landschaftspark Duisburg-Nord	Emscherstraße 47137 Duisburg	Unterschutzstellungsverfahren wurde von der Oberen Denkmalbehörde eingeleitet (Zuständigkeit liegt bei der Bezirksregierung Düsseldorf): vorläufige Unterschutzstellung – Eintragung als Gartendenkmal	Bau- und anlagebedingte Auswirkungen durch Bauvorhaben: - Dauerhafte Eingriffe in Denkmalschutzaspekte des Objekts - Verlust einzelner, denkmalwertprägender Elemente

Blatt 13: AK Kreuz Duisburg-Nord (Ost 2/2)



In diesem Bereich befinden sich keine eingetragenen Baudenkmäler/Denkmalbereiche oder Denkmalverdachtsfälle.

Blatt 14: AK Kreuz Duisburg (West)



Eingetragene Baudenkmäler:

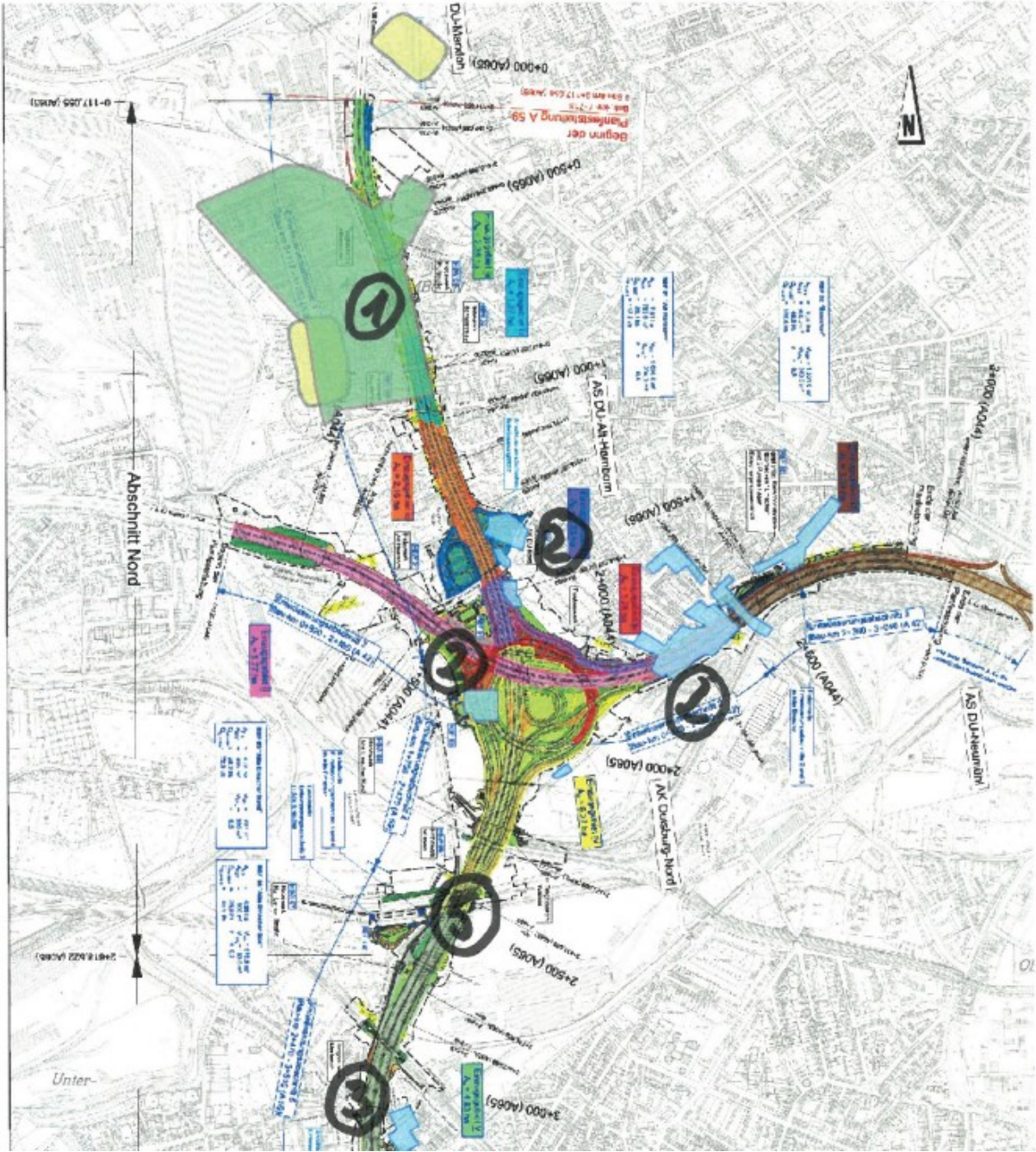
Lfd. Nr.	Objekt ■	Adresse	Denkmal-Nr.	Anmerkungen
1	Uferbefestigungen, Pfade, Rampen	Innenhafen/Schifferstraße	494	
2	Elskes Kran	Innenhafen/Schifferstraße	495	

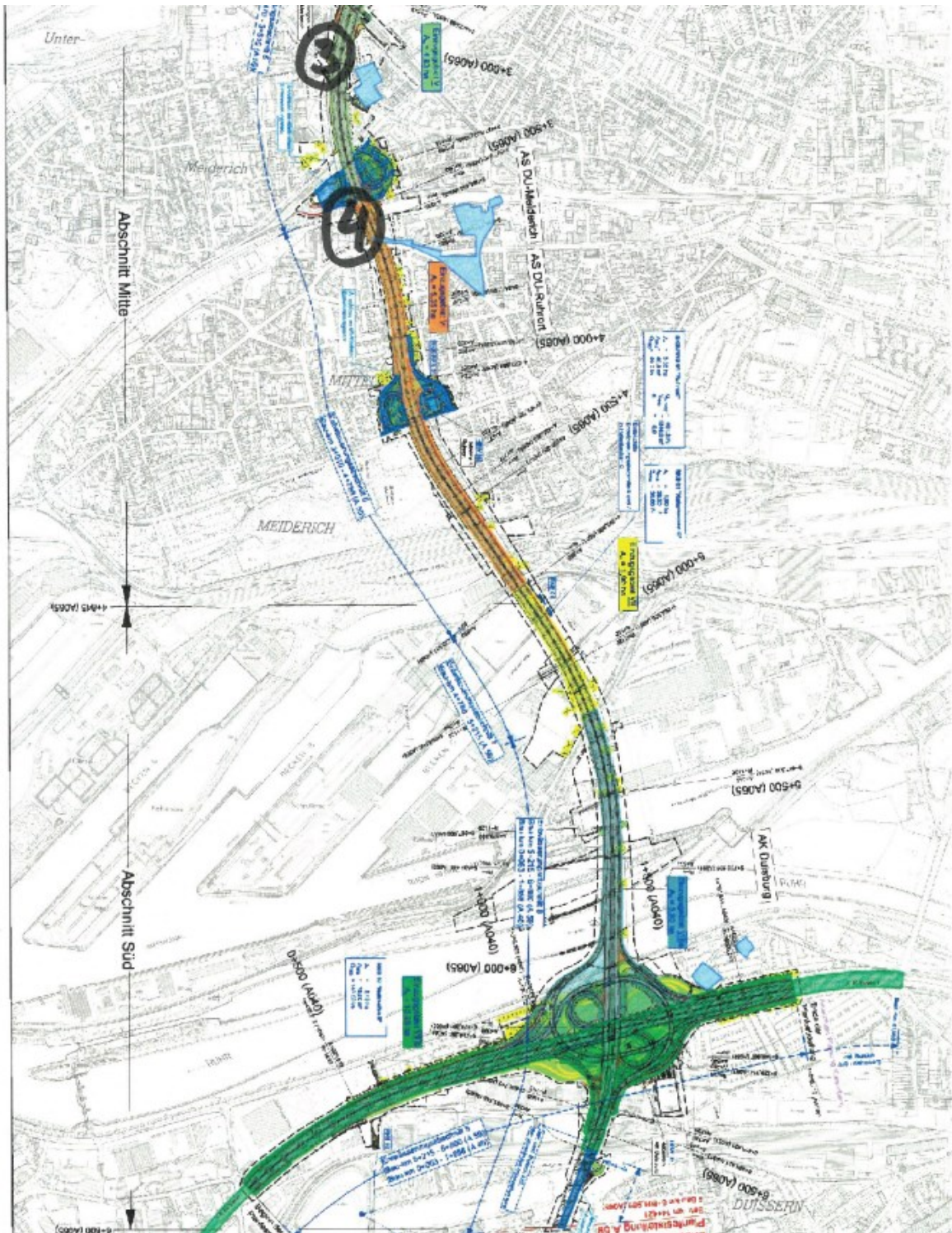
Blatt 15: AK Kreuz Duisburg (Ost)



In diesem Bereich befinden sich keine eingetragenen Baudenkmäler/Denkmalbereiche oder Denkmalverdachtsfälle.

III.8 Anlage 63-26-2 Bodendenkmalpflege: Lageskizze





Stark im Norden Alt-Hamborn & Marxloh





Impressum

steg NRW
Ostwall 9
44135 Dortmund
Tel. 0231 477788-0
Fax 0231 477788-29
info@steg-nrw.de
www.steg-nrw.de

Bearbeitung

Kira Popp
Erik Vorwerk
Lars Hausfeld

Im Auftrag der Entwicklungsgesellschaft Duisburg mbH (EG DU)/Stadt Duisburg

Bearbeitung und Ansprechpartnerinnen

Ute Hilmer, Stadt Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement
Katrin Brauckmann, Stadt Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement
Wiebke Claussen, Entwicklungsgesellschaft Duisburg mbH
Karen Dietrich, Entwicklungsgesellschaft Duisburg mbH
Katja Keggenhoff, Entwicklungsgesellschaft Duisburg mbH

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen die männliche Sprachform genutzt. Wenn nicht abweichend darauf hingewiesen wird, so gelten diese Formulierungen gleichwohl für jedes Geschlecht.

Soweit nicht anders angegeben, gilt die steg NRW als Urheber für Abbildungen und Tabellen.



Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen



Inhalt

1	Einleitung	2
2	Analyse	4
2.1	Rahmengebende Entwicklungen	5
2.2	Sozialräumliche Situation.....	6
2.3	Städtebauliche Situation	13
2.4	Fazit Analyse.....	16
3	Handlungsbereiche, Forschungsfragen und Maßnahmen	19
3.1	Integration und Bildung	21
3.2	Soziale und ökonomische Stabilisierung.....	23
3.3	Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung.....	26
3.4	Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit.....	27
3.5	Zielsystem	29
4	Maßnahmen	31
4.1	Maßnahmen Steckbriefe	33
4.2	Zeit-/Maßnahmen-/Kostenplan.....	91
5	Ausblick, Monitoring und Evaluation	93
	Abbildungsverzeichnis	94
	Tabellenverzeichnis	94
	Literatur	94

1 Einleitung

Die Stadt Duisburg wurde gemeinsam mit Rostock, Plauen und Erfurt für das „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ vom Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat (BMI) ausgewählt. Die Laufzeit des Modellvorhabens umfasst sieben Jahre, von 2020 bis zum Jahr 2026. Inhaltliche Anforderungen und Förderkriterien beinhalten insbesondere das Aufzeigen innovativer Ansätze und die Beschreibung neuer Wege zur Lösung komplexer Herausforderungen für zukunftsorientierte Stadtentwicklung. Ausschlaggebend für den innovativen Charakter eines Projektes sind bspw., dass neue Prozesse initiiert, sektorenübergreifendes Handeln gefördert, neue Beteiligungsprozesse angestoßen oder neue bzw. besondere Akzente in den Feldern Klimaschutz/-anpassung, Umwelt, Integration oder Bildung gesetzt werden. In diesem Zuge sollen die Projekte beispielgebend für andere Kommunen sein. Der Stadt Duisburg wurde im Rahmen dieses Modellvorhabens eine Förderung des Bundes i.H.v. 25 Mio. € (als 50 %-Förderung) für die Stadtteile Marxloh und Alt-Hamborn im Duisburger Norden in Aussicht gestellt.

Die Stadtteile Marxloh mit 21.143 Einwohnern und Alt-Hamborn mit 11.222 Einwohnern (jeweils Stand 2019) liegen beide im Stadtbezirk Hamborn. Sie sind klassische „Arbeiterstadtteile“ umgeben von Schwerindustrie sowie gleichermaßen seit Jahrzehnten Ankunftsstadtteile für Zuwanderung. Funktionsverluste durch den wirtschaftlichen Strukturwandel, die Abwanderung von Facharbeitern der Montanindustrie und der Wandel der Bevölkerungsstruktur prägten und prägen die Situation in den Stadtteilen.

Insbesondere der Stadtteil Marxloh steht seit der Öffnung des EU-Binnenarbeitsmarktes im Jahr 2011 unter hohem Zuwanderungsdruck vor allem aus Südosteuropa. Marxloh galt bis in die 1970er Jahre als „Einkaufszentrum des Duisburger Nordens“. Inzwischen hat sich das Zentrum durch türkisch geprägte Migrantenökonomie weiter entwickelt. Mit dem Schwerpunkt auf Braut- und Abendmoden zieht der Einzelhandel überregionale Kaufkraft in den Stadtteil. Vielschichtige soziale Problemlagen insbesondere bezogen auf die verstärkte Zuwanderung aus Südosteuropa sowie städtebauliche Missstände wie die steigende Zahl von Problemimmobilien stellen eine Herausforderung für die Stadtentwicklung dar.

Im Stadtteil Alt-Hamborn sind zum einen städtebauliche Funktionsverluste zu verzeichnen. Zum anderen sind auch in diesem Stadtteil in den letzten Jahren ein vermehrter Zuwanderungsdruck sowie aufkommende soziale Problemlagen mit einem damit verbundenen Imageverlust zu beobachten. Der Ausländeranteil und der Anteil an Bewohnern, die Transferleistungen beziehen, sind im städtischen Gesamtvergleich ebenfalls überdurchschnittlich hoch. Alt-Hamborn gilt somit als „Schwellenstadtteil“, der bezogen auf eine positive sozialräumliche und städtebauliche Entwicklung stabilisiert werden soll. Der Stadtteil Alt-Hamborn wurde im Gegensatz zu Marxloh bisher noch nie in eine Förderkulisse aufgenommen. Es wurden demnach hier noch keine Anpassungsmaßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung durchgeführt. Auf vorhergehende umfassende Analysen der sozioökonomischen sowie städtebaulichen Situation in Alt-Hamborn kann nicht zurückgegriffen werden.

Marxloh befindet sich seit den 1980er Jahren in unterschiedlichen Förderkulissen der integrierten Stadterneuerung, wodurch bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt wurden. Im Rahmen der Förderkulisse Soziale Stadt der Städtebauförderung ist mit dem Integrierten Stadtteilentwicklungskonzept (ISEK) Duisburg-Marxloh die derzeit letzte Fortschreibung im Jahr 2017 erfolgt. Die gesetzten Ziele und Strategien werden im Rahmen des ISEK „Stark im Norden Alt-Hamborn & Marxloh“ bezogen auf das Thema „Umgang mit Zuwanderung“ übertragen und weiterentwickelt.



Als Ankunftsstadtteile und in diesem Sinne insbesondere als Ziele von Zuwanderern aus Südosteuropa stehen Marxloh und Alt-Hamborn vor massiven sozialräumlichen Problemlagen sowie vor der Herausforderung anhaltenden städtebaulichen Funktionsverlusten entgegen zu wirken. Der Fokus im Rahmen des Modellvorhabens wird demnach in Duisburg auf Maßnahmen liegen, welche sich vordergründig mit der Thematik Zuwanderung und Integration befassen.

Mit der Umsetzung des Modellvorhabens in Marxloh und Alt-Hamborn soll aufgezeigt werden, welcher Rahmenbedingungen es Bedarf, dass trotz hohem Zuwanderungsdruck insbesondere auch von schwierigen Zuwanderungsgruppen, die Benachteiligungen aller in diesem Gebiet wohnenden Bürger reduziert werden können. Die angestrebte Aufwertung soll so angelegt sein, dass sowohl die Bestandsbevölkerung als auch die Neuzuwanderer gleichermaßen von den Maßnahmen profitieren. Zugleich sollen die Maßnahmen einen innovativen Charakter aufweisen und beispielgebend für zukünftige Projekte in der Städtebauförderung sein.

Vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels liegt ein weiterer Schwerpunkt dieses ISEK im Handlungsfeld Klimaschutz und Klimaanpassung, insbesondere auch mit dem Thema Förderung von Nahmobilität und nachhaltigem Bauen.

Nach dem Projektauftrag zum Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung Ende des Jahres 2018 begann die Stadt Duisburg einen umfangreichen internen Abstimmungsprozess. Eine verwaltungsinterne dezernatsübergreifende Abfrage erfolgte, um erste Projektskizzen für die beiden Stadtteile einzuholen. Hierbei konnte auf vielfältige Informationen aus existierenden Arbeitskreisen, Projektzusammenhängen und Gesprächen zurückgegriffen werden (Umsetzung ISEK Marxloh, Studie zur Armutssituation der Kinder und Jugendlichen im Rahmen von kommunalen Präventionsketten, Arbeitskreis der Schulleiter im Stadtteil etc.). Die Maßnahmen wurden in unterschiedlichen Arbeitskreisen, in den Fachämtern und in der Projektgruppe weiterqualifiziert und im April 2019 mit dem BMI und dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) abgestimmt. Im Juni 2019 wurde eine Ko-Finanzierung vom Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW in Aussicht gestellt, sodass für die Stadt Duisburg ein kommunaler Anteil i.v.H. 20 % der förderfähigen Gesamtkosten verbleiben wird.

In Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber wurde das vorliegende Konzept erstellt.

2 Analyse

ISEK Alt-Hamborn - Marxloh

Übersichtskarte



Abbildung 1: Übersichtskarte Untersuchungsgebiet (steg NRW, Kartengrundlage Stadt Duisburg)

2.1 Rahmengebende Entwicklungen

Politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für die Zuwanderung in Marxloh und Alt-Hamborn

Die Entwicklungen im Stadtteil Marxloh sind nicht losgelöst von politischen Entscheidungen zu betrachten, die auf unterschiedlichen Ebenen über die Jahre getroffen wurden. Viele Menschen im Duisburger Norden können auf eine Zuwanderungsgeschichte zurückblicken. Ihre Anfänge sind auf die Anwerbung von Gastarbeitern in den 1960er Jahren zurückzuführen. Vor allem türkische Gastarbeiter begannen zu dieser Zeit in der Stahlproduktion im Duisburger Norden zu arbeiten. In den 1970er Jahren setzte, wie im gesamten Ruhrgebiet auch, in Duisburg der industrielle Strukturwandel ein. So sank die Zahl der Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe in Duisburg im letzten Quartal des 20. Jahrhunderts von rund 130.000 auf knapp 50.000. Als klassischen Arbeiterstadtteil mit den umliegenden Montanbetrieben traf der Strukturwandel Marxloh besonders stark. Viele der damaligen Stadtteilbewohner haben sich umorientiert und den Stadtteil verlassen. Dies führte zu einem Austausch in der Bevölkerungsstruktur. Marxloh ist heute migrantisch geprägt.

Die EU-Osterweiterung im Jahr 2007, dem damit verbundenen Recht auf Freizügigkeit sowie die vollständige Arbeitnehmerfreizügigkeit in der EU ab 2014 führten zu einer verstärkten Zuwanderung von Menschen aus Rumänien und Bulgarien. Die schwierige ökonomische Situation in Bulgarien und Rumänien sowie die Prekarisierung des Arbeitsmarktes trafen insbesondere der Roma-Minderheit zugehörige Menschen und führte u.a. zu einer massiven Abwanderung nach Westeuropa. Gleichzeitig wanderten viele Bulgaren und Rumänen aufgrund von ökonomischen Krisen in Italien, Spanien und rechtlichen Unsicherheit in Großbritannien von dort ab und zogen nach Deutschland. Seit 2015 folgte zudem die Zuwanderung von syrischen Flüchtlingen, jedoch in einem im Vergleich zur Zuwanderung aus Südosteuropa geringeren Anteil.

Förderung und Stadterneuerung in Marxloh - 1985 bis jetzt

Marxloh blickt auf eine jahrzehntelange Historie unterschiedlicher Förderprogramme in der Stadterneuerung zurück. So begannen die Aktivitäten bereits im Jahr 1985, als ein Stadterneuerungsprogramm mit verschiedenen städtebaulichen Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen (WUV Maßnahmen) für den Stadtteil beschlossen wurde.

- **1985** „Stadterneuerungsprogramm Marxloh“
- **1991** „Sonderprogramm zur Stadtentwicklung Hamborn/Marxloh“
- **1993** „Modell für ein ressortübergreifendes Handeln zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitssituation in Marxloh“
- **1993** integriertes Handlungsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“
- **1995 bis 2000** EU-Förderprogramm „URBAN“
- **Seit 1999** Städtebauförderung „Soziale Stadt“
- **Seit 2006** ESF-Programm „BIWAQ (Bildung, Wirtschaft, Arbeit im Quartier)“
- **2007 - 2014** „Grüngürtelprojekt Duisburg-Nord“
- **2008 - 2011** „Regionale Governance nachhaltiger integrierter Entwicklung in benachteiligten Gebieten (Regional Governance of Sustainable Integrated Neighbourhood Renewal - RegGov)“ im Rahmen des URBACT II-Programmes



- **2013 - 2015** „Aktiv für Arbeit im Stadtteil“ – arbeitsmarktpolitisches Netzwerkcoaching in städtischen Problemgebieten
- **2015 - 2022** EU-kofinanziertes Landesprogramm „Starke Quartiere – starke Menschen“ (EFRRE, ESF und ELER)
- **Seit 2015** „Europäischer Hilfsfonds für die am stärksten benachteiligten Personen in Deutschland“ (EHAP)

Ende 1993 wurde nach dem Duisburger Stadtteil Bruckhausen (1991) auch Marxloh in das Landesprogramm „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ aufgenommen und 1993 als Modellvorhaben im NRW-Programm „Modell für ein ressortübergreifendes Handeln zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitssituation in Marxloh“ ausgewählt. Mit Rückgriff auf die Erfahrungen in Bruckhausen wurde im Jahr 1994 das „Projekt Marxloh“ gegründet, bestehend aus der Entwicklungsgesellschaft Duisburg-Marxloh (EGM) als Sanierungsträger und dem Stadtteilprojekt Marxloh als Beschäftigungs- und Qualifizierungsträger.

Im Jahr 1999 übernahm die EG DU Entwicklungsgesellschaft Duisburg mbH die Steuerung im Rahmen der integrierten Stadtteilentwicklung, u.a. um die Erfahrungen auch auf andere Stadtteile übertragen zu können. In den Jahren zwischen 1995 und 2000 gehörte Marxloh zur Förderkulisse des EU-Förderprogrammes URBAN I. Dies ermöglichte die Umsetzung eines integrierten Förderansatzes im Stadtteil unter Einbindung u.a. von Arbeitsmarkt bezogenen lokalökonomischen Projekten. Ende 2006 lief die 1993 begonnene Städtebauförderung, mittlerweile im Nachfolgeprogramm „Soziale Stadt“, für Marxloh aus und die Verstetigungsphase setzte ein, in der die begonnenen Projekte fertiggestellt und die erzielten Erfolge gesichert werden sollten. In den Jahren 2007 bis 2014 erfolgte die Umsetzung des Projektes „Grüngürtelprojekt Duisburg-Nord“, bei dem über Beseitigung städtebaulicher Missstände durch den Abriss maroder und großenteils leerstehender Wohngebäude die Nahtlage zur Industrie entzerrt und neue Grün- und Freizeitflächen geschaffen wurden. Verschiedene Projekte zur Förderung der lokalen Ökonomie und zur Integration von Arbeitslosen in Qualifizierung und Beschäftigung werden seit 2006 auch über das ESF-Programm BIWAQ gefördert. In den Jahren 2013 bis 2015 wurde das ESF-geförderte Programm „Aktiv für Arbeit im Stadtteil“ auch in Marxloh und in diesem Rahmen arbeitsmarktpolitisches Netzwerkcoaching in städtischen Problemgebieten umgesetzt.

Im Jahr 2014 wurde aufgrund der neuen Zuwanderungsströme aus Südosteuropa die Notwendigkeit der Erstellung einer neuen Handlungsdirektive gesehen. Hierzu wurde das ISEK Marxloh erarbeitet, auf dessen Grundlage der Stadtteil in das EU-kofinanzierte Landesprogramm „Starke Quartiere – starke Menschen“ (EU-Fonds EFRRE, ESF und ELER) aufgenommen wurde (Laufzeit bis 2022). Seit 2015 werden drei Projekte aus der EFS-Förderung umgesetzt, die im Rahmen der Landesinitiative „NRW hält zusammen ... für ein Leben ohne Armut und Ausgrenzung“ und deren Nachfolger „Zusammen im Quartier – Kinder stärken - Zukunft sichern“ bewilligt wurden. Aus dem EU-Förderprogramm „Europäischer Hilfsfonds für die am stärksten benachteiligten Personen in Deutschland“ (EHAP) wird seit 2015 interkulturelle Sozialberatung gefördert.

In Alt-Hamborn sind bislang lediglich Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur über das Programm KIDU (Kommunalinvestitionsförderung Duisburg) gefördert worden.

2.2 Sozialräumliche Situation

Marxloh

Die Bevölkerungsentwicklung in Marxloh hat seit den 1970er Jahren verschiedene Phasen durchlaufen. Zu dieser Zeit begann eine Abwanderung der deutschen und einkommensstärkeren Bevölkerungsschichten. Die starken

Umweltbelastungen und der industrielle Strukturwandel verringerten die Attraktivität des Stadtteiles. Der Strukturwandel hatte eine starke Abwanderung junger Arbeitskräfte, hohe Arbeitslosigkeit, zunehmende Kaufkraftverluste und einen verstärkten Wandel in der Bevölkerungsstruktur zur Folge. Allein durch die Rationalisierungsmaßnahmen in den umliegenden Montanbetrieben gingen in den 1990er Jahren über 6.000 Arbeitsplätze in Duisburg verloren, was sich deutlich auf alle Funktionsbereiche in Marxloh auswirkte.

Bevölkerungsentwicklung

Seit dem 1. Anwerbeabkommen mit Italien 1955 ist Marxloh ein Ankunftsstadtteil für verschiedene Generationen von Zuwanderern. Dies begann mit den ersten Gastarbeitern und setzte sich den 1970er Jahren mit dem Familiennachzug der Zuwanderer fort. Bis in die 1990er Jahre war der Stadtteil noch durch alteingesessene Bewohner mit deutscher Staatsangehörigkeit geprägt, was sich in den 1990er und 2000er Jahren änderte (vgl. Abbildung 3). Die selektive Abwanderung der deutschen Bevölkerung und der Zuzug der türkischen Bevölkerung setzten sich fort, sodass die deutsche Bevölkerung bald zur Minderheit gehörte. Begleitet wurden diese Entwicklungen durch die Verschärfung sozialer Problemlagen und Konflikte zwischen einzelnen Bevölkerungsgruppen und innerhalb der Ethnien. Durch die Umsetzung umfangreicher sozialer und arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen in Verbindung mit der städtebaulichen Aufwertung des Stadtteiles konnte Marxloh in den 2000er Jahren zunehmend stabilisiert werden.

Ab dem Jahr 2010 setzte in Marxloh eine neue Zuwanderungswelle ein. Durch die EU-Osterweiterung kamen vermehrt Zuwanderer aus Bulgarien und Rumänien in den Stadtteil. Dies wurde durch die Einführung der Arbeitnehmerfreizügigkeit in der EU im Jahr 2014 weiter verstärkt. Hierbei handelt es sich zum Großteil um Armutszuwanderung. Die Zuwanderer sind in ihren Heimatländern von Arbeitslosigkeit und extremer Armut betroffen (vgl. Stadt Duisburg 2016: 22). Insbesondere Zuwanderer aus Südosteuropa stellen eine Gruppe dar, die bereitwillig nach Marxloh zogen – teils gar gezielt dorthin vermittelt wurden. Marxloh ist durch eine Vielzahl von jungen Bewohnern geprägt. Der Stadtteil hatte schon seit den 1980er Jahren eine unter dem städtischen Durchschnitt liegende Altersstruktur (vgl. Abbildung 2). Durch den Zuzug von Familien und überwiegend jungen Zuwanderer aus Südosteuropa, hat sich diese Entwicklung noch einmal deutlich verstärkt. Eine hohe Fluktuationsrate der Bevölkerung ist in Marxloh darüber hinaus festzustellen, welche im Jahr 2016 mit rund 50 % doppelt so hoch wie in der Gesamtstadt war (vgl. Duisburg 2018a: 14). Die kurze Verweildauer von Zuwanderern im Stadtteil erschwert den Einsatz nachhaltiger, sozialintegrativer Maßnahmen.

Sozialstruktur

Marxloh ist ein durch überdurchschnittliche Arbeitslosenquoten und Transfergeldempfängern geprägter Stadtteil. Besonders schwer wiegen hierbei die Formen extremer Armut, die insbesondere bei Zuwanderern aus Südosteuropa vorzufinden sind. Aufgrund fehlender Ansprüche an staatlicher Unterstützung (z.B. ALG II, Krankenversicherung) bestehen hier schwere Defizite im Rahmen der gesundheitlichen Grundversorgung, der Wohnsituation und der Bildung. Von diesen Entwicklungen sind insbesondere Kinder und Jugendliche betroffen. Mehr als die Hälfte aller Kinder leben in Haushalten mit ALG II-Bezug und Schätzungen gehen davon aus, dass 18-21 % der unter 15-Jährigen in extremer Armut leben (vgl. Stadt Duisburg 2018a: 40).

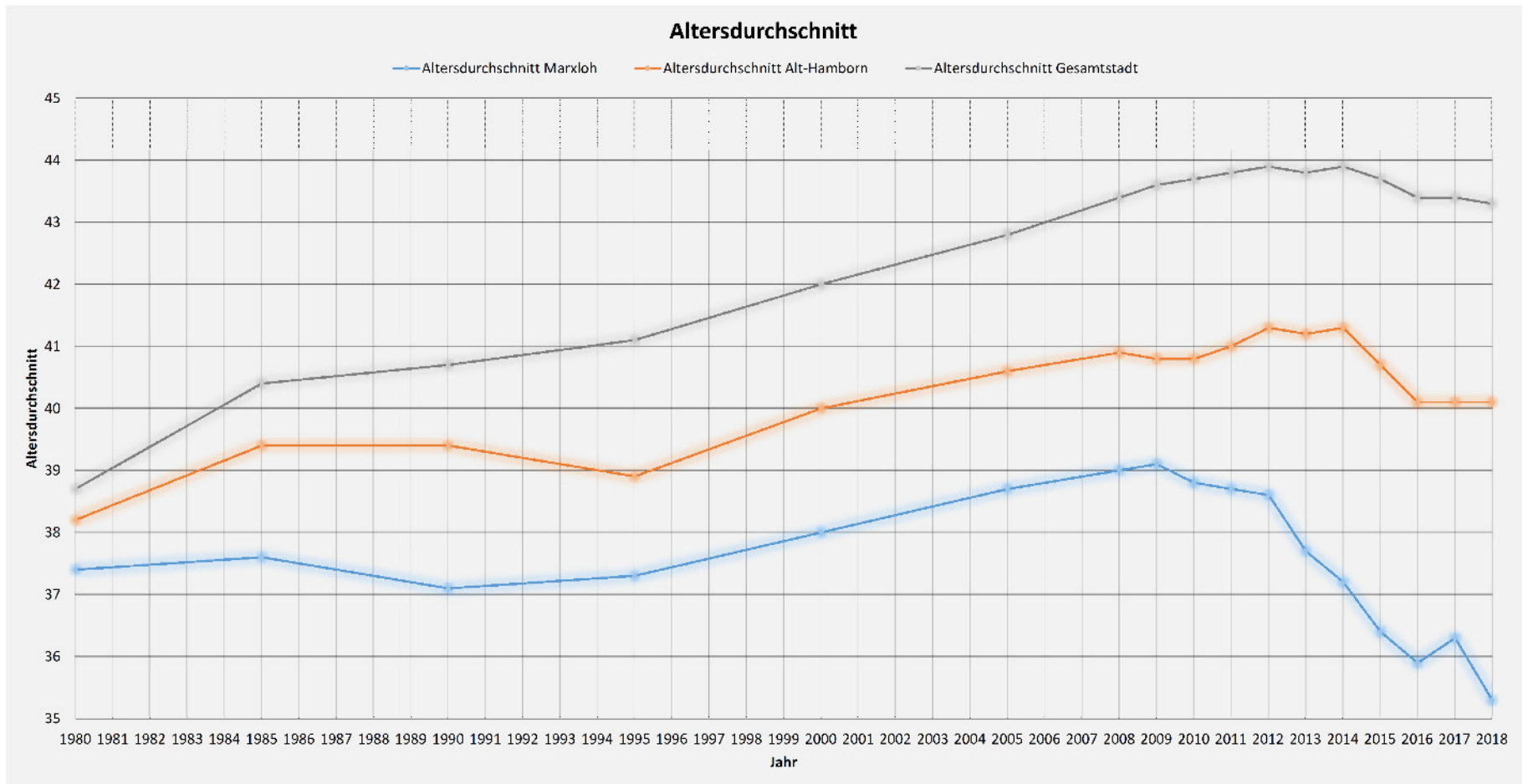
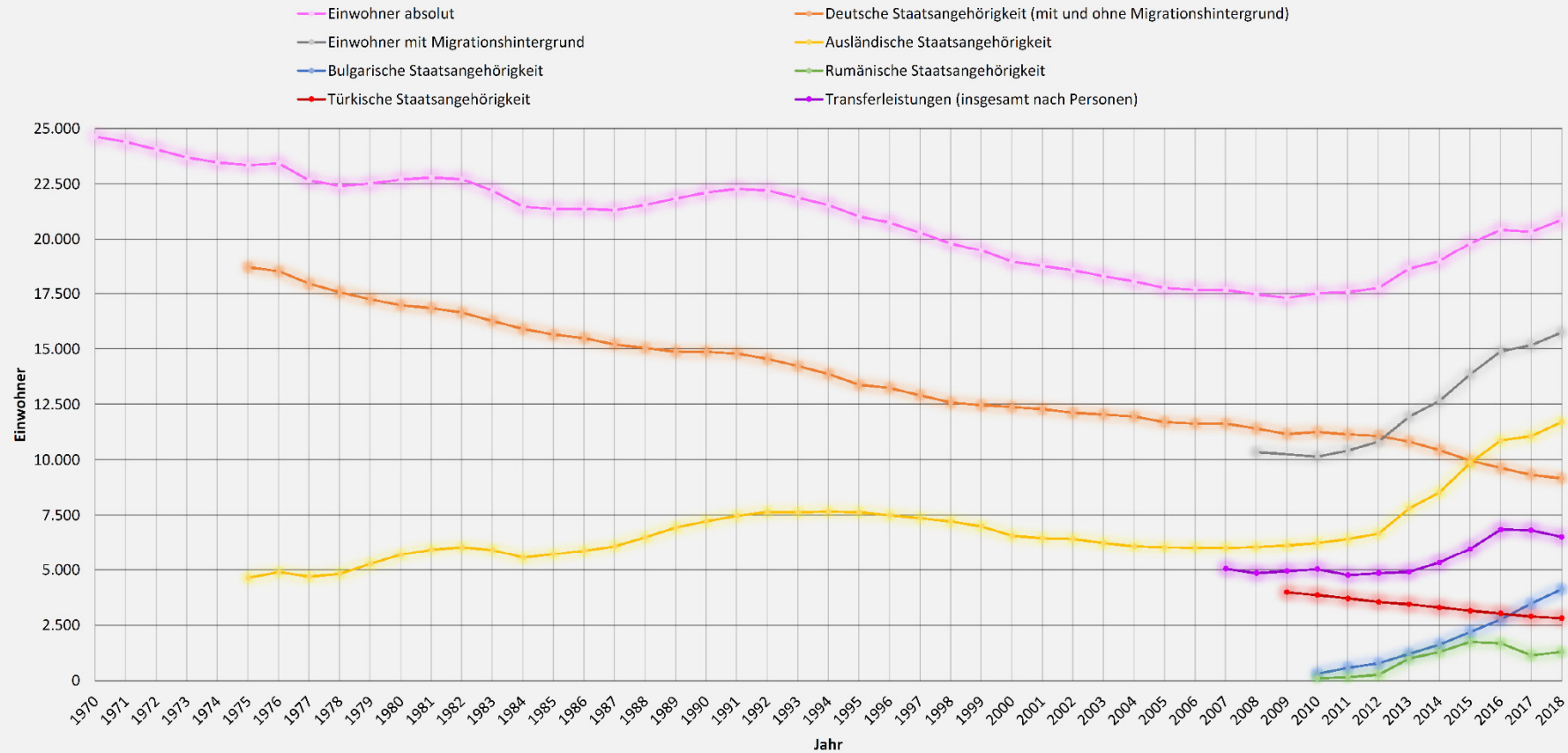


Abbildung 2: Entwicklung Altersdurchschnitt seit 1980 Marxloh und Alt-Hamborn (Quelle: Stadt Duisburg)

Bevölkerungsentwicklung in Marxloh - absolut



Historie / Städtebau-förderung	Ab 1970er Jahre: Industrieller Strukturwandel	1991 - 2006: Städtebauförderung (u.a. „Soziale Stadt“) in Marxloh	2006 – 2014: Verstetigungsprozess	Ab 2014: Neue Zuwanderungs-welle / ISEK Marxloh
---------------------------------------	--	--	--------------------------------------	--

Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung nach Staatsangehörigkeit seit 1980 in Marxloh (Quelle Stadt Duisburg)

Gesundheit und Bildung

Insbesondere der Bericht zur Lage von Familien mit Kindern in Marxloh (2018) macht die kritische soziale Lage der jungen Bevölkerung deutlich. Defizite in der allgemeinen Bildung, der Gesundheitsversorgung und dem sozialen Zusammenleben werden beschrieben. Für ca. 80 % der Kinder in Marxloh ist deutsch nicht ihre Muttersprache und ca. 50 % der Eltern haben einen niedrigen Bildungsstand. Viele der Vorschulkinder in Marxloh sind nicht als schulfähig einzuschätzen und die Kultur- und Sprachbarrieren erschweren die Kontaktaufnahme und -pflege mit den Eltern. Kinder und Jugendliche müssen oftmals zuerst alltagsweltliche Fähigkeiten entwickeln, bzw. diese durch die Schule vermittelt werden, um überhaupt beschult werden zu können. Diese veränderten Rahmenbedingungen im Schulwesen machen es erforderlich, unterstützende Angebote in den Schulen sowohl für die Kinder als auch für die Eltern vorzuhalten. Eine soziale und ökonomische Stabilität ist wesentlich, um Kindern eine erfolgreiche Bildungslaufbahn zu ermöglichen. Hinsichtlich der Schulabschlüsse und der damit verbundenen beruflichen Perspektiven ist die Lage vor allem bei der Gruppe der ausländischen Kinder in Duisburg besonders prekär, ein Drittel der Schulabgänger dieser Gruppe erhielt im Schuljahr 2017/2018 maximal einen Hauptschulabschluss, 10 % verließen die Schule ganz ohne Abschluss (vgl. Stadt Duisburg 2018b: 48). Es ist festzustellen, dass aufgrund der Wahlfreiheit viele Eltern mit türkischen Wurzeln ihre Kinder an Grundschulen außerhalb von Marxloh anmelden.

Problematisch stellt sich auch die Gesundheitssituation der Kinder und Jugendlichen in Marxloh dar. Der Stadtteil verzeichnet zusammen mit Alt-Hamborn die höchsten Anteile von Kindern mit Übergewicht und Adipositas in Duisburg (vgl. Stadt Duisburg 2018b: 17). Auch die Bereiche Zahngesundheit und Sprachvermögen weisen in Marxloh einen erhöhten Anteil von Kindern mit Defiziten auf (vgl. Stadt Duisburg 2018a: 24 ff.). Dem starken Anstieg von Kindern und Jugendlichen im Stadtteil konnte bislang noch nicht mit bedarfsgerechter Infrastruktur begegnet werden, es fehlt an Betreuungs- und Schulplätzen sowie an Jugendarbeit- und Freizeitangeboten. Die räumlichen und personellen Ressourcen sind im Stadtteil knapp bemessen.

Akteursnetzwerk

Im Zuge der Stadtteilarbeit in Marxloh ist eine große Zahl an Netzwerken zu unterschiedlichen Themenfeldern entstanden. Insgesamt gibt es in Marxloh fast 30 solcher Akteursnetzwerke. Schlüsselakteure aus dem Stadtteil, Vertreter der sozialen Institutionen sowie aus den unterschiedlichen Fachressorts der Stadtverwaltung sind aktiv in der Stadtteilarbeit. Dennoch ist dringend ein Ausbau der Angebote zur Gesundheitsprävention wie Ernährungsberatung, der Ausweitung von Bewegungsangeboten usw. notwendig. Generell fehlt es an Anlaufstellen zur Einzelberatung für Zuwanderer, insbesondere Roma, idealerweise besetzt mit Personen aus der Community, die die Sprache sprechen und Vertrauen aufbauen können. Die bisherigen Angebote können die hohen Bedarfe nicht abdecken.

Alt-Hamborn

Die Tendenzen in der sozialräumlichen Entwicklung Alt-Hamborns zeigen viele Ähnlichkeiten mit Marxloh von vor 20 Jahren auf. An diesen Punkten ist anzusetzen und die Erkenntnisse und Erfahrungen zu übertragen, um Alt-Hamborn nachhaltig städtebaulich und sozioökonomisch zu stabilisieren.

Bevölkerungsentwicklung

In Alt-Hamborn sind im Vergleich zu Marxloh seit den 1970er Jahren ähnliche Tendenzen zu verzeichnen, jedoch in deutlich schwächerer Form. Diese Entwicklungen umfassen eine Veränderung der Bevölkerungsstruktur, durch ansteigende Zuwanderung und Abwanderung Alteingesessener. Die Gesamtbevölkerung sowie der Anteil der deutschen Bevölkerung haben abgenommen (vgl. Abbildung 4).

Damit einhergehen die Schließung alteingesessener Geschäftslokale und zunehmende Kaufkraftverluste. Jedoch gab es bis 2014 keinen mit Marxloh vergleichbaren Anstieg von Bewohnern mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit. Danach wurde auch in Alt-Hamborn eine vermehrte Zuwanderung von Rumänen und Bulgaren verzeichnet. Sie machen jedoch mit ca. 3 % (Rumänen, Stand 2017) und ca. 1 % (Bulgaren, Stand 2017), insgesamt rund 350 Personen nur einen geringen Anteil an der Gesamtbevölkerung aus. Insgesamt steigen die Anteile der Ausländer (knapp 30 %) und derer mit Migrationshintergrund (knapp unter 60 %) an der Bevölkerung jedoch stetig. Auch soziale Problemlagen nehmen zu. Somit liegt ein Fokus zukünftiger Maßnahmen darauf, weiteren Abwärtsentwicklungen vorzubeugen und Möglichkeiten zu finden, den Stadtteil zu stabilisieren.

In Bezug auf die Altersstruktur ist Alt-Hamborn im Vergleich zur Gesamtstadt ein junger Stadtteil, die Anzahl der unter 18-Jährigen in Bezug auf die Anzahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter steigt. Im Vergleich zu Marxloh leben jedoch auch noch viele Senioren in Alt-Hamborn (vgl. Abbildung 2).

Sozialstruktur

Formen der extremen Armut wie in Marxloh sind in Alt-Hamborn (noch) nicht zu finden, jedoch ist auch dieser Stadtteil durch überdurchschnittliche Anteile von Arbeitslosen und Transfergeldempfängern geprägt. Auch der Anteil von Kindern, die in Haushalten mit ALG II Bezug leben ist im Vergleich um ca. 10 % höher als der städtische Durchschnitt (vgl. Anhang).

Bildung und Gesundheit

Die Situation im Bereich Gesundheit von Kindern und Jugendlichen ist zusammen mit Marxloh die schlechteste in Duisburg (siehe oben). Auch hier fehlt es an Präventionsangeboten. In Bezug auf die Schulsituation liegt der Anteil der Schüler mit anderer Staatsangehörigkeit in den zwei Grundschulen und der Gesamtschule im Stadtteil bei rund 15 bis 20 % (Stand 2017/2018). Die Hauptschule verzeichnet einen Anteil von knapp 80 %. Für die zunehmende Zahl der Kinder und Jugendlichen sind im Stadtteil wenig Unterstützungs-, Spiel- oder Freizeitangebote sowie Aufenthaltsmöglichkeiten vorhanden. Lediglich die Einrichtung „SV Genc Osman Duisburg e.V. - Jugendtreff Respekt – Zentrum für Bildung, Kultur, Sport und Jugendhilfe“ richtet sich als anerkannter Träger der freien Jugendhilfe mit Angeboten an die Jugendlichen im Stadtteil. Die Räumlichkeiten des zentralen Jugendzentrums sind jedoch begrenzt, sodass die Nachfrage das Angebot übersteigt. Des Weiteren werden Angebote der Weiterbildung für die Bewohner Alt-Hamborns durch die VHS, die Bezirksbibliothek und die Musikschule bereitgestellt, jedoch sinkt hier die Nachfrage stetig.

Sozial- und Migrationsberatung bieten die AWO Integration gGmbH in Alt-Hamborn sowie der zentral gelegene Jugendmigrationsdienst an. Da Beratungsdienste in Marxloh zurückgebaut wurden, werden derzeit auch Menschen aus Marxloh nach Alt-Hamborn geschickt. Neben der AWO bieten auch andere Akteure Beratungs- und Weiterbildungsangebote im Stadtteil an, jedoch sind diese nicht in der gleichen Intensivität wie in Marxloh miteinander vernetzt.

Akteursnetzwerk

In Alt-Hamborn fehlt es an einem starken Akteursnetzwerk, das in einem regelmäßigen Austausch zu sozialen Angeboten und Bedarfen steht, wie dies über die letzten Jahre in Marxloh gewachsen ist. Für den Stadtteil und den Zusammenhalt der Bewohner setzt sich aktiv der Werbering-Hamborn e.V. ein. Gemeinsam treffen sich Unternehmer vor Ort regelmäßig, um u.a. Stadtteilsterben zu organisieren. Insbesondere der Marktplatz wird durch die Feste im Sommer wie Winter tlw. über mehrere Tage belebt. Durch ein sehr großes ehrenamtliches Engagement zeichnet sich der Verein Genc Osman, dessen Jugendzentrum unter den Jugendlichen im Ortsteil hohe Akzeptanz findet. Ansonsten fehlt es im Stadtteil an Treffpunkten und interkulturellen Begegnungsorten für Jugendliche und Erwachsene. Weder öffentliche Räume noch gastronomische Einrichtungen decken diesen Bedarf zurzeit ab.

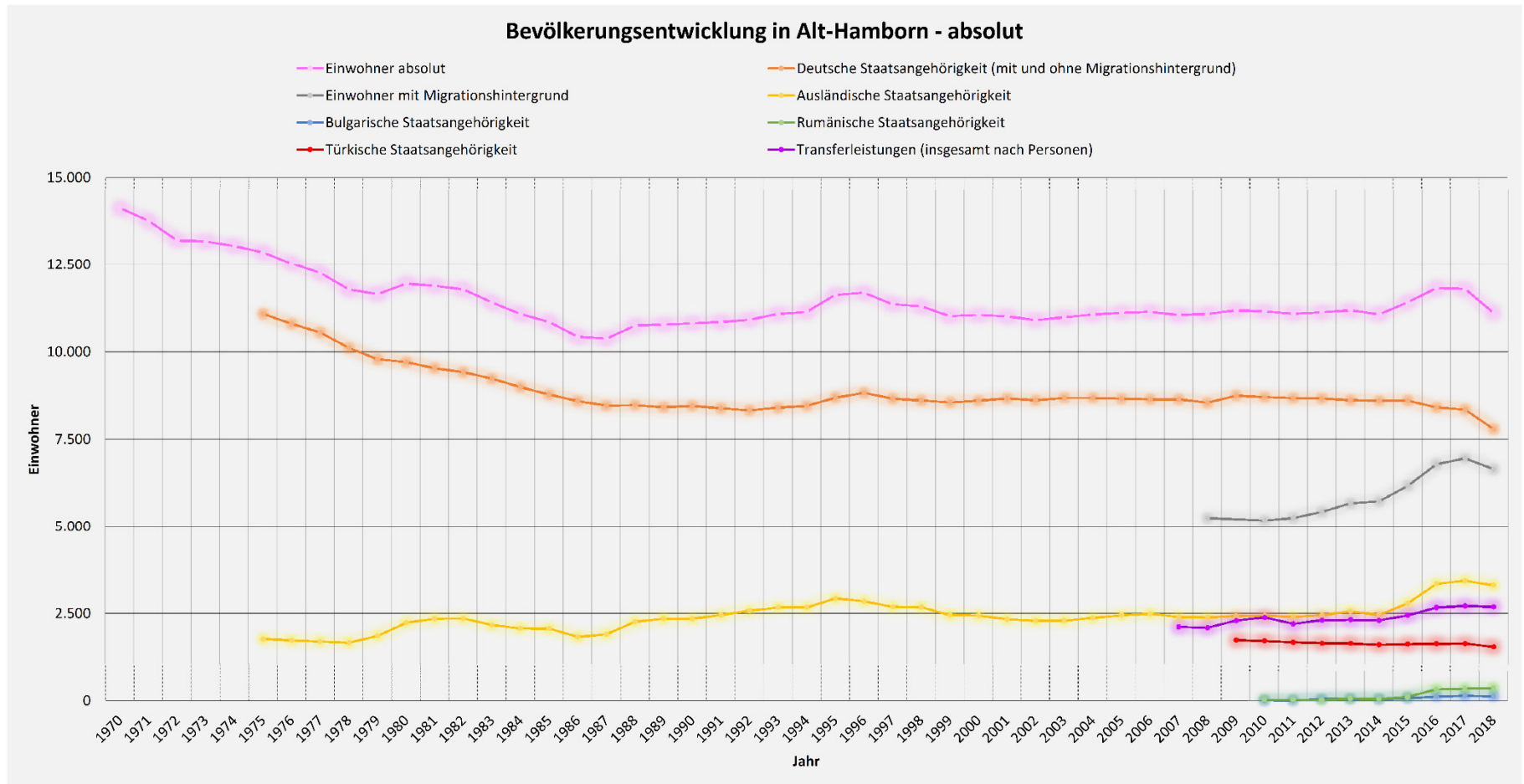


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung nach Staatsangehörigkeit seit 1980 in Alt-Hamborn (Quelle: Stadt Duisburg)

2.3 Städtebauliche Situation

Marxloh

Seit den 1980er Jahren wurden verschiedenste städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen in Marxloh durchgeführt. Bereiche wie der August-Bebel-Platz und die Weseler Straße wurden umgebaut, viele Spielflächen geschaffen und die Bildungsinfrastruktur saniert. Außerdem wurden über das Hof- und Fassadenprogramm dutzende Immobilien aufgewertet. Viele der Investitionen in die öffentliche und private Infrastruktur liegen jedoch bereits über 20 Jahre zurück. Der durchgehend hohe Nutzungsdruck führt an vielen Stellen zu erneuten Aufwertungs- und Sanierungsbedarfen. Gleichzeitig haben sich die Anforderungen bspw. an öffentliche Räume aber auch die Verkehrsinfrastruktur geändert.

Wohnen

Marxloh ist geprägt durch eine verdichtete, vielfach gründerzeitliche Bebauung. Durch den Bevölkerungsrückgang entwickelte sich im Laufe der Jahre eine hohe Leerstandsquote im Wohnungsbaubestand des Stadtteils. Dies führte zusammen mit der Veräußerung von Beständen größerer Wohnungsbaugesellschaften an Einzeleigentümer zu Veränderungen in der Mieterstruktur. Der durchschnittliche Mietpreis (Bruttowarmmiete) liegt in Marxloh bei 8,50 € pro qm und damit 0,60 € unter dem Duisburger Durchschnitt. Insbesondere aufgrund der neuen Zuwanderungswelle sind die Rahmenbedingungen städtebaulicher Entwicklungen Änderungen unterworfen. So haben zwar die Wohnungsleerstände aufgrund der hohen Nachfrage abgenommen, gleichzeitig führt dies jedoch zu einem angespannteren Wohnungsmarkt. Außerdem weisen viele dispers verteilte Immobilien einen hohen Sanierungsbedarf auf, was sich insgesamt negativ auf das Stadtbild auswirkt. Die Vermietung maroder Immobilien an Neuzuwanderer stellt in diesem Zusammenhang ein großes Problem dar. So werden in diesen „Problemimmobilien“ häufig nicht einmal die grundlegenden Anforderungen an den Brandschutz und gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse erfüllt. Die Neuzuwanderer haben jedoch oft keine andere Möglichkeit als über den informellen Wohnungsmarkt (Schattenwohnungswirtschaft) an Wohnraum zu gelangen. Die Stadt Duisburg versucht mit dem „Modellprojekt Problemimmobilien“ der Abwärtsspirale entgegenzusteuern.

Öffentlicher Raum/Mobilität

Im Bereich der Weseler Straße sind Nutzungskonflikte zwischen verschiedenen sich überlagernden Mobilitätsformen zu verzeichnen. Hier bestehen Handlungsbedarfe hinsichtlich Gestaltung und Neustrukturierung des Straßenraumes. Zudem herrschen ein starker Nutzungsdruck und eine hohe Verkehrsbelastung, vor allem aufgrund der stark frequentierten Brautmodenmeile, vor. Der August-Bebel-Platz wird mit seiner mangelnden Aufenthaltsqualität und Funktionalität den Anforderungen moderner Platzgestaltung nicht gerecht. Der Platzbereich kann seine Funktion als zentraler Kommunikations- und Begegnungsraum somit weder für die Bestandsbevölkerung noch für die Neuzuwanderer erfüllen. Auch in den Bereichen Kaiser-Wilhelm-Straße und Kaiser-Friedrich-Straße bestehen gestalterische und funktionale Aufwertungsbedarfe, z.B. hinsichtlich der Straßenmöblierung und der Gestaltung der Handelsflächen. Generell besteht im Marxloher Zentrum an vielen Stellen die Notwendigkeit zur Stärkung des Fußverkehrs. Fehlende Querungsmöglichkeiten, z.B. an der Weseler Straße, führen zu gefährlichen Situationen im Straßenraum. Eine ausreichende Anzahl an qualitativen Sitzmöglichkeiten ist ein weiteres Defizit.

Sicherheit/Wahrnehmung öffentlicher Raum

Hinsichtlich der Kriminalitätsstatistik befindet sich Marxloh bezogen auf die Gesamtkriminalitätsrate der Stadt Duisburg im oberen Mittelfeld.

Der überwiegend gegebenen objektiven Sicherheit stehen jedoch weit verbreitete Unsicherheitsgefühle in der Bevölkerung gegenüber, die teils aus Gründen wie mangelnder Sauberkeit (Sperrmüll, Sauberkeit), dem schlechten Zustand der Gebäude und Wohnungen (Stichwort Problemimmobilien) und dem Auftreten bestimmter sozialer Gruppierungen im öffentlichen Raum resultieren (vgl. Polizeipräsidium Duisburg 2018: 8). Auch die Berichterstattung in den Medien und eine Brandmarkung als „No-go-Area“ haben zu vermehrten Unsicherheitsgefühlen in der Bevölkerung geführt. Die an vielen Stellen gegebene fehlende Sauberkeit im öffentlichen Raum verschlechtert das Stadtbild und erzeugt Abwehrhaltungen und Unsicherheitsgefühle. Durch den vermehrten Aufenthalt von männlichen Personen in größeren Gruppen, tags und vor allem abends, fühlen sich Frauen im Stadtteil tlw. aus dem öffentlichen Raum verdrängt.

Handel

Im Bereich des lokalen Handels wurden in den letzten Jahren über die Stärkung der migrantischen Selbstorganisation viele Erfolge erzielt. Die Brautmodenmeile hat sich mit ihrem überregionalen Einzugsbereich als wichtiger Standortfaktor etabliert und bildet mittlerweile eine zentrale Säule der lokalen Ökonomie in Marxloh. Nichtsdestotrotz sind gerade in den Nebenlagen vermehrt Trading-Down-Tendenzen die Qualität und das Erscheinungsbild des Handels betreffend zu verzeichnen. Es gibt bereits erste Ansätze durch Bulgaren und Rumänen betriebener Handelslagen, die weiter beobachtet, qualifiziert und gestärkt werden müssen.

Umwelt und Klima

Im Bereich Umwelt sind weiterhin hohe Belastungen durch Verkehrs- und Industrieemissionen zu verzeichnen. Außerdem leiden die Bewohner des Stadtteiles aufgrund des starken Versiegelungsgrades und der hohen Bebauungsdichte unter einer hohen bioklimatischen Belastung. Nach einer Klimaaanalyse aus dem Jahr 2010, welche nicht an Aktualität verloren hat, sind insbesondere im Stadtkern Belastungen durch Hitzeinseln zu verzeichnen. Zusätzlich mangelt es im Stadtteil an qualitativ hochwertigen und attraktiven Freiflächen, die auch dem Luftaustausch dienen könnten. Zum Ausgleich der bioklimatischen Belastungen und zur Verbesserung des Stadtklimas ist daher die Schaffung weiterer Grün- und Freiflächen notwendig. Diese könnten wiederum für die Ausweitung des Angebotes gesundheitspräventiver Maßnahmen und Bewegungsangebote genutzt werden (vgl. Kapitel 2.3).

Flächenpotenziale

Flächen zur städtebaulichen Entwicklung sind im Marxloher Zentrum kaum vorhanden. Zwischen den Stadtteilen Marxloh und Alt-Hamborn findet sich mit dem ehemaligen Veranstaltungsort der Rhein-Ruhr-Halle eine größere Potenzialfläche, die jedoch in unmittelbarer Nähe zum Störfallbetrieb der Grillo Werke liegt. Mit der Entwicklung der Fläche könnten sich positive Impulse für beide Stadtteile ergeben und ein städtebaulich verbindendes Element geschaffen werden. Eine weitere Potenzialfläche ist die ehemalige Zeche Friedrich Thyssen Schacht 2/5 zwischen den Stadtteilen Marxloh und Fahrn. Eine Entwicklung dieser Fläche bietet Potenziale für die Schaffung neuer Grün- und Freizeiflächen und würde die bestehende Barrierewirkung des Bereiches beseitigen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür wurden bereits durch den Bebauungsplan 1241 geschaffen.

Alt-Hamborn

Stadterneuerungsmaßnahmen sind in Alt-Hamborn bislang kaum durchgeführt worden. Herauszuheben ist die Gestaltung des nördlichen Randbereiches des Altmarktes im Sinne des Shared-Space-Konzeptes über das Programm Kommunalinvestitionsförderung Duisburg. Außerdem erwähnenswert sind der Bau des Rhein-Ruhr-Bades als städtisches Bad und der Bau der Walter-Schädlich-Halle (Sport und Veranstaltungen).

Öffentlicher Raum/Mobilität

In Alt-Hamborn sind städtebauliche und funktionale Defizite vor allem im Bereich des Altmarktes und der angrenzenden Straßen zu verzeichnen. Der Altmarkt selbst wird überwiegend als Parkplatz genutzt und bietet wenig Aufenthaltsqualität.

Das Potenzial des größten Marktplatzes Nordrhein-Westfalens als Kommunikations- und Begegnungsraum sowie Veranstaltungsfläche bleibt so weitgehend ungenutzt. Im Bereich der Jägerstraße sind vermehrte Leerstände und wenig qualitätsvolle Nutzungen vorhanden. Seit 2014 sind im Zusammenhang mit der neuen Zuwanderungswelle vermehrt Probleme, wie Lärmbelästigungen und Vermüllungen im öffentlichen Raum, zu beobachten. Neben anderen Ursachen (Sozialstruktur) führt auch dies zu einer Verschlechterung des Innen- und Außenimages des Stadtteiles, was wiederum vermehrte Fortzüge der Bestandsbevölkerung nach sich zieht.

Die Infrastruktur für den Fußgängerverkehr in Alt-Hamborn bedarf an vielen Stellen einer Aufwertung. So fehlen z.B. an der Duisburger Straße Querungsmöglichkeiten, die Rathausstraße ist als wichtige Verbindungsachse wenig attraktiv und funktional nicht für den Fußverkehr gestaltet. Die Mängel im Bereich der Nahmobilität führen insgesamt zu einer hohen Verkehrsbelastung im Bereich des Altmarktes. Die Wohnbereiche im Zentrum weisen zudem einen starken Parksuchverkehr auf. Dies mindert die dortige Wohnqualität und erhöht die Umweltbelastung.

Sicherheit/Wahrnehmung öffentlicher Raum

In Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Raumes hat sich das Stadtbild in Alt-Hamborn in den letzten Jahren verändert. Es werden zunehmend Gruppierungen gerade von Männern aus anderen Herkunftsländern wahrgenommen, welche sich im öffentlichen Raum, bspw. vor Eisdielen oder Wettbüros, aufhalten. Armut wird im Zentrum zunehmend deutlich sichtbar und prägt die Wahrnehmung negativ. Die weibliche Bewohnerschaft wird aus dem öffentlichen Leben teilweise verdrängt.

Wohnen

In Alt-Hamborn liegt eine sehr heterogene Gebäudestruktur vor. Im Bereich zwischen Altmarkt und Duisburger Straße dominieren großformatige mehrgeschossige Baukörper wohingegen bspw. die Jägerstraße sehr kleinteilig strukturiert ist. Der Gebäudebestand weist teils erhebliche Modernisierungs- und Sanierungsbedarfe auf. Auch hier sind bereits erste an Neuzuwanderer vermietete Problemimmobilien zu beobachten. Die Eigentümer vermieten hierbei allerdings nicht aufgrund von Leerständen und fehlenden Mieten sondern aufgrund höherer Gewinnerwartungen. Auch hier liegen die Mieten mit durchschnittlich 8,25 € pro qm unter dem städtischen Durchschnitt sowie auch unterhalb des durchschnittlichen Mietpreises in Marxloh.

Handel

Alt-Hamborn nimmt als Nebenzentrum im Duisburger Norden eine wichtige (Nah-)Versorgungsfunktion insbesondere im kurzfristigen Bedarfsbereich, u.a. auch für Marxloh, ein. Der Branchenmix wird dabei zunehmend durch die Migrantenökonomie geprägt. Größere Trading-Down-Prozesse und Leerstandsproblematiken sind in Alt-Hamborn (noch) nicht zu beobachten, der Handelsbesatz bewegt sich jedoch überwiegend im niedrigen Preissegment (vgl. Stadt Duisburg 2019: 127).

Umwelt und Klima

Wie in Marxloh sind auch in Alt-Hamborn die bioklimatischen Belastungen durch starken Versiegelungsgrad, dichte Bebauung und damit einhergehende schlechte Luftaustauschbedingungen hoch. Auch in Alt-Hamborn besteht die Gefahr der Hitzeinseln an sonnenreichen Tagen im Stadtteilzentrum. Im Duisburger Norden wurde im

Jahr 2019 sogar ein NRW weiter Hitzerekord von über 41 Grad gemessen. Die Schadstoffbelastungen durch Industrie und Verkehr sind ebenfalls vergleichbar hoch einzuschätzen.

Die verkehrliche Lärmbelastung beträgt aufgrund der Nähe zu den Autobahnen 42 und 59 fast flächendeckend mehr als 55 dB(A), was sich auf Dauer negativ auf das physische und soziale Wohlbefinden auswirken kann. Weiterhin fehlt es im Zentrumsbereich an attraktiven und qualitativ hochwertigen Grün- und Freiflächen. Die bestehenden Grünflächen verfügen vielfach über gestalterische und funktionale Mängel und bedürfen einer Neustrukturierung und Vernetzung.

Potenzialflächen

Mit dem ehemaligen Gesundheitsamt befindet sich eine größere Potenzialfläche zur Entwicklung in zentraler Lage des Stadtteiles. Die Beseitigung dieses großen Leerstandes würde sich sowohl städtebaulich als auch funktional positiv auf Alt-Hamborn auswirken (Öffentlicher Raum, Handel, Klima und Umwelt, Wohnen, Verkehr).

2.4 Fazit Analyse

Im Folgenden werden erfolgreich in Marxloh umgesetzte Projekte und deren mögliche Übertragbarkeit auf Alt-Hamborn dargelegt sowie Ergebnisse der Analyse zusammenfassend und zugespitzt dargestellt. Für identifizierte Problemlagen wurden Handlungserfordernisse formuliert. Die Grundlage für die im Nachgang erarbeiteten Handlungsfelder.

Erfolgreiche Projekte in Marxloh und Übertragbarkeit auf Alt-Hamborn

In Marxloh wurden in den letzten Jahrzehnten viele Erfahrungen im Umgang mit dem Thema Zuwanderung gesammelt. Wie bereits geschildert weist die sozialräumliche Entwicklung Alt-Hamborns Ähnlichkeiten mit denen Marxlohs von vor 20 Jahren auf. Erkenntnisse und Erfahrungen gilt es nach Möglichkeit zu übertragen.

Bauliche Investitionen der Stadterneuerung sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen waren dabei unterschiedlich erfolgreich. Die Verhinderung der weiteren Abwanderung der Bestandsbevölkerung und die städtebauliche, sozialräumliche sowie ökonomische Stabilisierung standen ebenso wie niederschwellige Formate der Beteiligung im Fokus der Maßnahmen. Beispielgebende Entwicklungen für Alt-Hamborn werden nachfolgend geschildert.

In Marxloh wurden über die Jahre umfassende städtebaulich-räumliche Aufwertungs- und Stabilisierungsmaßnahmen durchgeführt. Bei den städtebaulichen Maßnahmen ist es gelungen, unter intensiver Beteiligung der Bevölkerung, *multifunktionale Orte und Räume der interkulturellen Alltagsbegegnung sowie außerschulischer Bildung* zu schaffen; als Beispiel können hier u.a. der Umbau des Schwelgernstadions und des Schwelgernparks, die Schaffung der Wolfsbahntrasse, der neue Park Entenstraße, der Medienbunker-Kreativkorridor Warbruckstraße und der Bau der DITIB-Merkez-Moschee mit Begegnungsstätte genannt werden (vgl. EG DU 2010: 4-5, 22). Zur Stärkung des Wohnumfeldes und damit auch der Wohnqualität der Bewohner hat die Aufwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes durch die Umgestaltung der Weseler Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße sowie über 500 Fassadenaufwertungen beigetragen (vgl. EG DU 2010: 4-5).

Die Integrationsarbeit umfasste *gezielte Bildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen*. Zusammen mit vielfacher Wohneigentumsbildung sowie Stärkung der lokalen und migrantischen Ökonomie führte dies zu einer Stabilisierung der türkischen Community in Marxloh und der Herausbildung einer türkisch geprägten Mittelschicht. Letztendlich führte dies langfristig auch zu einer Öffnung der türkisch-stämmigen Bevölkerung und einer stärkeren Beteiligung am Stadtteilleben.

Ohne nachhaltige Investitionen in den Stadtteil und eine *gezielte Vernetzungs- und Beratungsarbeit des Quartiersmanagements* wäre das Einzelhandelscluster mit überregionalem Einzugsbereich (Aufbau der Brautmodenmeile) nicht in dieser Form entstanden. Die Beständigkeit, die insbesondere durch das Quartiersmanagement vor Ort nach außen getragen wird, ist zudem als wichtiger Erfolgsfaktor zur Umsetzung der städtebaulichen Maßnahmen zu nennen. Die aus der Arbeit entstandenen Akteursstrukturen sind ein weiterer wichtiger Faktor im aktiven Umgang mit Zuwanderung. Insbesondere sind hierbei die erfolgreichen Formen *migrantischer Selbstorganisation* in Marxloh hervorzuheben, die mit zur Stabilisierung des Stadtteiles in den 2000er Jahren beigetragen haben. Neben der Umsetzung städtebaulicher Projekte wurden durch das Quartiersmanagement auch *flankierende Fördermittel* für den Stadtteil akquiriert. Bspw. durch die flankierende Förderung des ESF in der Gebietskategorie der Sozialen Stadt im Rahmen der Programme LOS - Lokales Kapital für soziale Zwecke und SvO - Stärken vor Ort, wurden auch kleinere Vereine und Migrantenselbstorganisationen in ihrer Projektarbeit (Antragsstellung, Kostenplan, Belegführung etc.) insofern professionalisiert, dass sie heute weiterhin teils wichtige Rollen in den ISEK-Projekten spielen. Positive Erfahrungen wurden auch mit der Kampagne „Made in Marxloh“ und der Vermarktung der Brautmodenmeile gemacht. Hier besteht eine Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung der Stadt Duisburg, die eine AG Einzelhandel miteitet. In dieser AG werden u.a. mit dem neu gegründeten Werbering, Ansätze und Projekte zur Imageverbesserung vorgeschlagen.

Besonders hervorzuheben ist die in Marxloh erfolgte *Verknüpfung von städtebaulichen Projekten mit Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen*. Hierzu gehören die erfolgreich durchgeführte *Ertüchtigung sozialer Infrastrukturen* und der begleitende Ausbau von Bildungsangeboten. Im Zuge der baulichen Ausweitung sozialer Infrastrukturen hat sich über die Jahre jedoch gezeigt, dass eine nachhaltige Wirkung nur erzielt werden kann, wenn auch die entsprechenden *personellen Ressourcen* langfristig gesichert sind. Als gutes Beispiel für die Schaffung nachhaltiger Strukturen zur Förderung der sprachlichen Bildung, die auch ohne finanzielle Förderung weiterbetrieben werden können, kann das Lesezimmer für die Schüler in der GGS Sandstraße genannt werden (vgl. EG DU 2010: 53). Eine wichtige derzeit laufende städtebauliche Maßnahme zur Stärkung der sozialen Infrastruktur ist die Umsetzung des sogenannten „Campus Marxloh“ durch EU-Fördermittel sowie Mittel der Städtebauförderung. Die Maßnahme umfasst ein außerschulisches Stadtteil- und Bildungszentrum in direkter Nähe zur Herbert-Grillo-Gesamtschule. Von 2004 - 2011 wurden darüber hinaus jährlich 10 - 15 *kleinteilige Mikroprojekte* gefördert, die in Trägerschaft lokaler Akteure, Vereine etc. für soziale Integration, Berufsorientierung und berufliche Eingliederung umgesetzt wurden.

Aufgrund des geringen Bildungsniveaus sowie sprachlicher Barrieren in großen Teilen der Bevölkerung ist eine *niedrigschwellige und aufsuchende Beteiligung* notwendig. Hier hat sich das in den 1990er Jahren gegründete und zunächst nur für spielpädagogische Aktionen in Marxloh eingesetzte „Spiel- & Beteiligungsmobil“ als erfolgreiches Instrument etabliert, welches mittlerweile im gesamten Stadtgebiet eingesetzt wird. Bei Konflikten hat sich in den vergangenen Jahren eine „Streitkultur“ entwickelt, die von den Mitarbeitern der Stadtverwaltung mitgetragen wird und konsensorientierte, dadurch aber auch zeitintensive Diskurse, zulässt und in der Regel zu einvernehmlichen Lösungen führt (vgl. EG DU 2010: 14). Insbesondere sozialpräventive Maßnahmen, die Entwicklung von zielgruppenspezifischen Beteiligungsformaten und der Aufbau von Integrations- und Präventionsnetzwerken, haben die Lebenssituation verbessert, bzw. dem zunehmenden Abwärtstrend entgegengewirkt. Die daraus resultierenden Handlungsspielräume konnten vor allem auch für disziplinübergreifende, integrierte Projekte genutzt werden. Hinsichtlich der *Verwaltungsstrukturen* war eine *enge Kooperation und Einbindung der betroffenen Ressorts auf allen Ebenen* notwendig. Die *Unterstützung durch Kommunalpolitik und Stadtverwaltung* war bei den in Marxloh erzielten Projekterfolgen von entscheidender Bedeutung (vgl. MSWKS 2003: 161). Marxloh zeigt auf, dass neben der Entwicklung von städtebaulichen Leuchtturmprojekten mit entsprechend langen Umsetzungszeit-

räumen, das Setzen von Impulsen über kleinteiligere und kurzfristige Maßnahmen sowie die Präsenz im Stadtraum von großer Bedeutung ist.

In Bezug auf Marxloh ergibt sich somit der Vorteil, dass viele Strukturen bereits existieren und auf denen aufgebaut werden kann. In Alt-Hamborn müssen viele *Informations- und Beteiligungsstrukturen sowie Akteursnetzwerke* erst geschaffen werden. Hierbei können die in Marxloh gemachten Erfahrungen genutzt und so eine effektivere Vorgehensweise ermöglicht werden. Dazu müssen Schlüsselakteure zusammengebracht und ein intensiver Austausch zu stadtteilspezifischen Besonderheiten, z.B. bei der Bevölkerungszusammensetzung, zu bereits bestehenden Netzwerken und den städtebaulichen Gegebenheiten erfolgen, um Maßnahmen effizient umzusetzen. Die aus den Erfahrungen in Marxloh identifizierten Erfolgsfaktoren und Hemmnisse gilt es nun auf die neuen Entwicklungen zu übertragen und bei der Umsetzung der entwickelten Maßnahmen (vgl. Kapitel 4) zu integrieren. Folgende Erfolgsfaktoren aus den Erfahrungen in Marxloh lassen sich für eine Übertragbarkeit auf Alt-Hamborn ableiten:

- *Zentrale Projektsteuerung und kontinuierliche Prozessbegleitung sowie verwaltungsübergreifende Kooperation*
- *Schaffung multifunktional nutzbarer Infrastruktureinrichtungen mit zielgruppenspezifischen Angeboten und ausreichender Personalausstattung*
- *Aufbau von Akteursnetzwerken und Stärkung migrantischer Selbstorganisation*
- *Umsetzung kleinteiliger und kurzfristig im Stadtraum sichtbarer Maßnahmen*
- *Städtebauliche Stabilisierung und Aufwertung*
- *Verknüpfung von städtebaulichen Projekten mit Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen*
- *Verbesserung der Wohnsituation und Aufwertung des Wohnumfeldes*
- *Qualitative Verbesserung des Bildungs- und Freizeitangebotes*
- *Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit*
- *Niedrigschwellige und aufsuchende Beteiligung*

Problemlagen, Handlungserfordernisse und -ansätze

Integration und Bildung

Die Zuwanderungswellen in den letzten Jahren haben insbesondere Marxloh vor immer wiederkehrende neue Herausforderungen der Integrationsarbeit gestellt (vgl. Abbildung 3). Hohe Fluktuation bei der Zu- und Abwanderung von Menschen aus Südosteuropa, Abwanderung von Arbeitskraft und Anstieg der Erwerbslosigkeit bei gleichzeitiger Armutzuwanderung führten zu sozialer Destabilisierung. Bildungs- und Gesundheitsdefizite bei Kindern und Jugendlichen, aber auch deren Eltern sind in Marxloh und Alt-Hamborn im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich. Es fehlt an ausreichenden Orten der Begegnung, Beratung und zielgerichteten Angeboten. Die hohe Fluktuation erschwert eine zielgerichtete und nachhaltige Integrationsarbeit. Es muss geprüft werden, wie die in der Vergangenheit erzielten Erfolge zur Stabilisierung des Stadtteiles in die Gegenwart übertragen und wie diese ggf. auf die neuen Rahmenbedingungen angepasst werden können, um mittelfristig die Problemlagen zu reduzieren und so der Fluktuation vorzubeugen. Flächendeckende und zielgruppenspezifische Integrations- und Bildungsangebote müssen weiter ausgebaut sowie entsprechende Raumkapazitäten dafür geschaffen werden. Dementsprechend gilt es in Bezug auf die Themen Integration und Bildung auch zukünftige städtebauliche Maßnahmen der Stadterneuerung mit sozialräumlichen Angeboten zu verknüpfen, um die Stadtteile sozialräumlich zu stabilisieren.

Öffentlicher Raum, Ökonomie und Verkehr

Die zentralen öffentlichen Plätze in Marxloh und Alt-Hamborn bieten nur eine geringfügige Aufenthaltsqualität. Ein zunehmendes subjektives Unsicherheitsgefühl in beiden Stadtteilen wirkt sich negativ auf die Wohn- und Lebensverhältnisse aus. Somit sind städtebauliche Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums und Steigerung des Sicherheitsgefühls essenziell. Hohe Leerstandsquoten und der Anstieg von Problemimmobilien belasten insbesondere den Stadtteil Marxloh. Oft fehlt der Bezug zum baukulturellen Erbe und zur Bedeutung und Bewahrung der gründerzeitlichen Bausubstanz. Der Umgang mit Problemimmobilien sowie der Umgang mit und der Erhalt der historischen Bausubstanz in Marxloh ist eine kontinuierliche Herausforderung. In Alt-Hamborn sind städtebauliche Missstände zu beheben, die Reaktivierung von Flächenpotenzialen sowie die Überwindung von Entwicklungshemmnissen anzugehen. Es ist wichtig parallel das Bewusstsein in der Bewohnerschaft für städtebauliche Erfolge nachhaltig zu schärfen. Zur Stärkung des Wohnstandortes sind ein attraktives Wohnumfeld, eine gesunde, nachhaltige Gebäudesubstanz sowie unterschiedliche, zielgruppenorientierte und innovative Wohnformen notwendig. Zur Steigerung der Wohn- und Lebensverhältnisse sind auch zukunftsweisende Strategien der Digitalisierung zu berücksichtigen, insbesondere dabei der Einbezug von benachteiligten Gruppen.

Die Angebote im Einzelhandel bedienen - mit Ausnahme der Brautmodenmeile - vorrangig die Nachfrage im niedrigen Preissegment. Es gilt den Trading-Down Tendenzen der lokalen Ökonomie entgegenzuwirken und auch die Migrantenökonomie zu stärken.

Nutzungskonflikte treten durch die sich überlagernden Mobilitätsformen auf. Fuß- und Radverkehr spielen nur eine untergeordnete Rolle. Die Neuorganisation des Fuß- und Radverkehrs, Förderung der Elektromobilität (verknüpft mit Sharing Angeboten) sowie Nahmobilitätskonzepte sind notwendig. Informationsangebote müssen angepasst sowie Strategien entwickelt werden, die das Interesse aller Bewohnergruppen wecken und zur Nutzung motivieren. Die städtebauliche und sozio-ökonomische Stabilisierung sind wesentlich für die nachhaltige Entwicklung beider Stadtteile, um der sozialräumlichen Spaltung des Duisburger Nordens entgegen zu wirken. Das Thema Öffentlichkeits- und Imagearbeit muss auch zukünftig eine wichtige Rolle einnehmen, um einem zunehmenden Negativimage entgegenzuwirken.

Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung

Die Stadtteile werden durch die umgebende Industrie und den Verkehr stark belastet, sodass in den Stadtteilzentren eine hohe Stickoxid- und Feinstaubbelastung nachzuweisen ist. Der Versiegelungsgrad ist in beiden Stadtteilen hoch und der Grünflächenanteil gering. Der Einsatz von erneuerbaren Energien zur Energieversorgung ist kaum vorhanden. Die Themen Klimaschutz, Klimaanpassung und Umweltgerechtigkeit haben bisher kaum nennenswerte Relevanz in der städtebaulichen Entwicklung und müssen stärker in den Fokus genommen werden. Als eine der größten gesellschaftlichen Herausforderung unserer Zeit, muss der Klimawandel auch in der städtebaulichen Kommunalplanung stärker Berücksichtigung finden.

Beteiligung

In Marxloh ist in den letzten Jahrzehnten ein starkes Akteursnetzwerk gewachsen. Dieses muss jedoch noch stärkere Bezüge zu der neu zugewanderten Bewohnerschaft aus Südosteuropa herstellen. Das derzeitige Angebot deckt nicht die Bedarfe, gerade neu zugewanderter Personen ab. Es gilt die entsprechenden Zielgruppen stärker einzubinden und Multiplikatoren sowie Mittler zu identifizieren und zu qualifizieren. Einige Projekte vor Ort beziehen dies bereits ein; diese sowie neue Ansätze der Beteiligung gilt es weiter auszubauen. Die neue Bevölkerungsgruppe aus Südosteuropa macht sowohl in Marxloh als auch in Alt-Hamborn die Entwicklung neuer Beteiligungsformate notwendig. Die in Marxloh gemachten Erfahrungen können dabei weiterhelfen und übertragen werden, müssen aber zielgruppenspezifisch weiterentwickelt werden.

3 Handlungsbereiche, Forschungsfragen und

Maßnahmen

In dem Modellvorhaben soll erprobt werden, wie sogenannte Ankunftsstadtteile stabilisiert und für ihre Funktion für die Gesamtstadt/Region gestärkt werden können. Ziel ist es, beispielgebende städtebauliche Maßnahmen, aufbauend auf den umfassenden und langjährigen Erfahrungen bei der Umsetzung des Städtebauförderprogrammes Soziale Stadt in Marxloh und den aus der Analyse resultierenden Handlungserfordernissen, zu initiieren.

Basierend auf den Ergebnissen der Analyse und den festgestellten Handlungserfordernissen wurde ein gemeinsames Leitbild für die beiden Stadtteile entwickelt, das als Leitlinie und Vision für die weitere Entwicklung dienen soll:

Stark im Norden – Alt-Hamborn & Marxloh
Starke Vielfalt, friedvolles und sicheres Zusammenleben unterschiedlicher Kulturen mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in klimaangepassten stabilisierten Infrastrukturen, Räumen und Umweltverhältnissen

Das Leitbild bildet den Rahmen für die Entwicklung in den vier identifizierten Handlungsfeldern, die sich aus den in Kapitel 2.4 dargestellten Handlungserfordernissen ergeben:

- *Integration und Bildung*
- *Soziale und ökonomische Stabilisierung*
- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*
- *Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit*

Für die Stärkung der Entwicklung wurden wiederum verschiedene Teilprojekte entwickelt, die den jeweiligen Handlungsfeldern zugeordnet sind. Alle Handlungsfelder werden städtebauliche Maßnahmen umfassen, bzw. das Handlungsfeld Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit auf die Umsetzung städtebaulicher Maßnahmen in den anderen Handlungsfeldern einwirken. Wie bereits geschildert, liegt im Rahmen des Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung in Duisburg, der Fokus auf der Thematik Zuwanderung. Marxloh als seit Jahrzehnten etablierter Ankunftsstadtteil (seit Jahren wird kulturelle Vielfalt gelebt) und Alt-Hamborn als Stadtteil mit wachsenden Zuwanderungsströmen, stellen die Stadtentwicklung vor die Herausforderung auf die Bedarfsvielfalt der unterschiedlichen Bewohnergruppen einzugehen.

13 Teilprojekte und ein Reserveprojekt wurden erarbeitet, deren Bezüge zu den Handlungsbereichen nachfolgend dargelegt und deren Inhalte den Steckbriefen in Kapitel 4 zu entnehmen sind:

- *Teilprojekt 1: Flankierende Maßnahmen*
- *Teilprojekt 2: Ausbau der drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte*
- *Teilprojekt 3: Umbau der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung Regionalzentrum Nord (RiZ)*
- *Teilprojekt 4: Erweiterung Familienzentrum Julius-Birck-Straße*
- *Teilprojekt 5: Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Marxloh*
- *Teilprojekt 6: Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Alt-Hamborn*
- *Teilprojekt 7: Sicherheit und Kriminalprävention*
- *Teilprojekt 8: Abriss der Rhein-Ruhr-Halle zur Flächenentwicklung*

- *Teilprojekt 9: Abriss des ehemaligen Gesundheitsamtes als Chance für eine nachhaltige Wohnbaulandentwicklung*
- *Teilprojekt 10: Freiraumgestaltung Friedrich-Park*
- *Teilprojekt 11: Neu-, Umnutzung und Rückbau von Problemimmobilien*
- *Teilprojekt 12: Bewegungsparcours „Rund um Marxloh“ - Sport, Gesundheit & Bewegung*
- *Teilprojekt 13: Neubau eines Kinder- und Jugendzentrums in Alt-Hamborn*
- *Teilprojekt 14: Sport- und Gesundheitshaus (Reserveprojekt)*

Es wurden übergreifende sowie zu den einzelnen Handlungsfeldern und Teilprojekten zugeordnete Forschungsfragen entwickelt, um den Innovationsgehalt zu konkretisieren, zu erproben und zu evaluieren. Diese setzen insbesondere den Fokus auf den Umgang mit der Zuwanderung im Stadtteil. Sie dienen als Anknüpfungspunkte zum bisherigen Forschungsstand und um den Zielsetzungen des Modellvorhabens einen Rahmen zu geben. In diesem Sinne sollen durch die begleitende Evaluierung der Maßnahmenumsetzung die Forschungsfragen, soweit möglich, beantwortet und so die Übertragbarkeit der Ergebnisse des Modellvorhabens sichergestellt werden. Der Fragenkatalog soll im weiteren Verlauf geschärft sowie ggf. ergänzt werden oder auch Fragen bei Irrelevanz entfallen.

Folgende übergreifende, das Gesamtprojekt betreffende, Forschungsfragen wurden formuliert:

- *Wie können Ankunftsstadtteile langfristig stabilisiert und die Fluktuation reduziert werden?*
- *Wie kann die Förderung besser an die Bedarfe angepasst werden?*
- *Wo und wann ist Mittelbündelung notwendig? Welche Ergänzungen sind erforderlich?*
- *Was sind Erfolgsfaktoren für verwaltungsinterne sowie Kooperation zwischen Schlüsselakteuren? Inwieweit werden Kooperationen politisch beeinflusst?*
- *Welche städtebaulichen und strukturellen Maßnahmen tragen im Rahmen des Modellvorhabens zur Stärkung des Sicherheitsempfindens im öffentlichen Raum bei?*
- *Welche Digitalisierungsstrategien in der Stadtentwicklung sind zur Erreichung der Zielsetzungen förderlich?*

3.1 Integration und Bildung

Im Bereich Integration und Bildung kann an bereits bestehende ämterübergreifende Kooperationen angeknüpft werden. Insbesondere das derzeit laufende Projekt „Campus Marxloh“ fördert bereits die intensive Zusammenarbeit der Dezernate III (Dezernat für Familie, Bildung und Kultur, Arbeit und Soziales), V (Dezernat für Stadtentwicklung und Bildung) und VI (Dezernat für Integration, Sport und Gesundheit, Verbraucherschutz und Feuerwehr).

Innerhalb des Handlungsfelds Integration und Bildung ergeben sich die folgenden Handlungsspielräume für eine städtebauliche Aufwertung der beiden Stadtteile:

- *Bauliche Ergänzung an bestehender sozialer Infrastruktur und Bildungsinfrastruktur im Quartier, damit einhergehende Öffnung von Einrichtungen zum Quartier.*
- *Klimagerechte Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen.*
- *Bedarfsgerechte Gestaltung interkultureller Orte der Begegnung, Bildung und Freizeitgestaltung.*

Soziale Infrastrukturen leben zudem nicht nur durch die baulichen Kulissen allein sondern insbesondere durch den Betrieb und die personellen Ressourcen. Inwieweit Mittel aus dem Modellvorhaben der Städtebauförderung mit anderweitigen Förderzugängen für nicht investive Maßnahmen effizient verknüpft werden können, soll themenübergreifend und maßnahmenbezogen geprüft werden.

Folgende Teilprojekte sollen zur zukunftsweisenden Verknüpfung städtebaulicher Aufwertung mit dem Bereich Integrations- und Bildungsarbeit erprobt werden:

- *Teilprojekt 2: Ausbau der drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte – Einrichtung von „Elternlandeplätzen“*
Schaffung von multifunktionalen Raumkapazitäten für zielgruppenspezifische Bildungsangebote – Stärkung der Vernetzung der Bildungseinrichtungen im Quartier. Ansprache von Personengruppen (insbesondere Neuzugewanderte), die aufgrund von Sprachbarrieren, Bildungseinschränkungen oder anderen kulturellen Hintergründen nicht über konventionelle Wege erreicht werden.
Bildungslandschaft ganzheitlich und vorbildhaft ausbauen – Verknüpfung mit Schlüsselprojekt „Weiterentwicklung des Stadtteils als Bildungsstandort“ (ISEK Marxloh)
Einsatz von ressourcenschonenden und zukunftsweisenden Baustoffen
- *Teilprojekt 3: Umbau der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung Regionalzentrum Nord (RiZ)*
Ausbau einer zentralen Begegnungsstätte der Vielfalt für Kinder und Jugendliche mit Vorbildcharakter
Einsatz von ressourcenschonenden und zukunftsweisenden Baustoffen bei der Sanierung
- *Teilprojekt 4: Erweiterung Familienzentrum Julius-Birck-Straße*
Schaffung von multifunktionalen Raumkapazitäten für zielgruppenspezifische Bildungsangebote – Stärkung der Vernetzung der Bildungseinrichtungen im Quartier. Ansprache von Personengruppen (insbesondere Neuzugewanderte), die aufgrund von Sprachbarrieren, Bildungseinschränkungen oder anderen kulturellen Hintergründen nicht über konventionelle Wege erreicht werden.
Bildungslandschaft ganzheitlich und vorbildhaft ausbauen – Verknüpfung mit Schlüsselprojekt „Weiterentwicklung des Stadtteils als Bildungsstandort“ (ISEK Marxloh)
Einsatz von ressourcenschonenden und zukunftsweisenden Baustoffen
- *Teilprojekt 13: Neubau eines Kinder- und Jugendzentrums in Alt-Hamborn*
Schaffung einer neuen und zentralen Begegnungsstätte mit multifunktional nutzbaren Räumen für Kinder und Jugendliche mit Vorbildcharakter. Programminhalte: Förderung des Verständnisses für unterschiedliche Kulturen, Demokratie- und Gesundheitsförderung
Einsatz von ressourcenschonenden und zukunftsweisenden Baustoffen
- *Teilprojekt 14: Sport- und Gesundheitshaus (Reserveprojekt)*
Multifunktionale Räumlichkeiten für Angebote der Umweltbildung und der Gesundheitsprävention zur Sensibilisierung der gesamten Einwohnerschaft
Einsatz von ressourcenschonenden und zukunftsweisenden Baustoffen

Die Etablierung eines zukunftsweisenden ganzheitlichen und aufeinander abgestimmten Konzeptes der Bildungsträger und der sozialen Institutionen in den beiden Stadtteilen soll die Integrationsarbeit maßgeblich unterstützen. Daher spielt die Vernetzung der verschiedenen Bildungseinrichtungen sowie die Stärkung des Netzwerks der sozialen und Bildungsinstitutionen eine wichtige Rolle. Die Einrichtungen müssen sich untereinander, aber auch gegenüber dem Stadtteil öffnen sowie sich als Orte der Begegnung qualifizieren, um einen ganzheitlichen „Familienbildungsansatz“ zu gewährleisten. In diesem Sinne sollen in den beiden kinderreichen Stadtteilen neue Angebote der Lebenshilfe, der Bildung und der Gesundheitsvorsorge in flächendeckend etablierten Familienstützpunkten, u.a. als Anker für eine umfassende Integrationsarbeit, geschaffen werden.

Anknüpfungspunkte an den bestehenden Forschungsbestand bestehen bspw. an das im Rahmen des „Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus“ (ExWoST) durchgeführte Forschungsprojekt „Orte der Integration im Quartier“ (2015). Dieses fokussierte sich auf die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund durch die Qualifizierung von Bildungseinrichtungen. Durch Umgestaltung, Ausbau und Erweiterung von Schulgebäuden und sonstigen zentralen Bildungs- oder Gemeinschaftseinrichtungen sollten Strukturen geschaffen werden, um Integrationsarbeit zu verbessern. Die Öffnung der Bildungseinrichtungen in das Quartier zeigte bspw., dass zusätzliche Angebote zur Unterstützung von Familien mit Migrationshintergrund eine hohe Relevanz für die Integration haben (vgl. BBSR 2015). Auf den Erkenntnissen dieser Studie können die Maßnahmen im Rahmen des Modellvorhabens aufbauen sowie diese weiterentwickeln. Auch durch die bereits in Kapitel 2.4.2 dargestellten erfolgreich umgesetzten Maßnahmen in Marxloh können Erfahrungen und Erkenntnisse unterstützen sowie weiter ausgebaut werden.

Maßgebliche Ansatzpunkte für städtebauliche Maßnahmen und damit auch Gegenstand der projektbegleitenden Forschung sind:

- *Öffnung von kommunalen Einrichtungen zum Quartier*
- *Ressortübergreifende Kooperation*
- *Erweiterung/ Schaffung multifunktionaler Raumkapazitäten*
- *Orte der Begegnung*

Folgende begleitende Forschungsfragen wurden bereits beispielhaft im Handlungsfeld Integration und Bildung formuliert:

- *Welche städtebaulichen Maßnahmen unterstützen die Integration gerade junger Neuzuwanderer?*
- *Welche allgemeinen Rahmenbedingungen sind erforderlich damit Bildungsmaßnahmen in Ankunftsquartieren greifen?*

Neben der Erfolgskontrolle der Maßnahmen im Rahmen der Evaluation soll darüber hinaus durch die Forschungsfragen ermittelt werden, welche Rahmenbedingungen den Erfolg von Bildungsmaßnahmen stützen und wie mit städtebaulichen Maßnahmen zu einer gelungenen Integration beigetragen werden kann. Die Schaffung ergänzender Räumlichkeiten an bestehenden Bildungseinrichtungen, die ein ausreichendes und zielgruppenspezifisches Angebot an Bildungs- und Beratungsangeboten im Quartier ermöglichen, sollen aufzeigen, inwieweit die Integrationsarbeit dadurch positiv beeinflusst werden kann.

3.2 Soziale und ökonomische Stabilisierung

Städtebauliche Handlungsbedarfe zur sozialen und ökonomischen Stabilisierung ergeben sich sowohl in Alt-Hamborn als auch in Marxloh. Ein starkes und attraktives Stadtteilzentrum erhöht die Lebensqualität und die Identifikation aller Bewohner mit ihrem Stadtteil. In der Zusammenarbeit der Ämter für Stadtentwicklung, Amt für Umwelt und Grün, Amt für schulische Bildung, Jugendamt und dem Kommunalen Integrationszentrum ergeben sich im Handlungsfeld soziale und ökonomische Stabilisierung Handlungsspielräume in der städtebaulichen Aufwertung durch:

- *Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Stadtteilzentrum durch Verkehrsberuhigung, Möblierung, Durchgrünung*
- *Reaktivierung von Flächenpotenzialen, innovative Flächenentwicklung und Beseitigung von Leerständen sowie Abriss baufälliger Gebäude*

- *Stärkung der lokalen Ökonomie*
- *Schaffung von Räumen der interkulturellen Begegnung*
- *Steigerung des Sicherheitsempfindens durch Öffnung schlecht einsehbarer Räume, smarte Gestaltungselemente und multifunktionale Flächen*

Konkrete städtebauliche Maßnahmen in o.g. Bereichen in Marxloh (vgl. Kapitel 2.4) konnten die Stabilisierung des Stadtteils zunächst weitestgehend sicherstellen. In Marxloh gilt es im Modellvorhaben nun die bisherigen Maßnahmen entsprechend der veränderten Rahmenbedingungen weiter zu entwickeln und in Alt-Hamborn erstmalig zu implementieren.

Ziel der städtebaulichen Aufwertungsmaßnahmen ist in den beiden Stadtquartieren die Attraktivität und Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger zu steigern und auch zu einer erhöhten Wohneigentumsbildung sowie einer Stärkung der migrantischen Ökonomie beizutragen. Die Maßnahmen sollen zu einer verstärkten Ortsteilbindung der Bestandsbevölkerung führen, die sich gerade in Ankunftsquartieren als essenziell für die ökonomische und soziale Stabilisierung eines Quartiers auszeichnet. Dabei ist Klimaanpassung und Umweltgerechtigkeit immer immanent. Folgende Ansätze und Maßnahmen sollen hierzu erprobt werden:

- *Teilprojekt 5 und 6: Städtebauliche und ökonomische Stärkung*
Entwicklung und Umsetzung eines energieeffizienten und robusten Mobilitätskonzepts
Klimaangepasste Weiterentwicklung des öffentlichen Raums und Grünanlagen incl. zukünftigem Pflegekonzept, Schaffung von sozialen Räumen zur Begegnung
Erarbeitung und Umsetzung eines Entwicklungskonzepts für die lokale Ökonomie
Voneinander Lernen - Aufbau stadteilpartnerschaftlicher Strukturen
Berücksichtigung von Digitalisierungsstrategien in der Umsetzung
- *Teilprojekt 7: Sicherheit und Kriminalprävention*
Aufbau von ordnungspartnerschaftlichen Strukturen und Prozessen
Innovatives Konzept zur Erhöhung des objektiven und subjektiven Sicherheitsempfindens als Grundvoraussetzungen für eine Stabilisierung des Stadtteiles und ein friedvolles Zusammenleben
- *Teilprojekt 8: Abriss der Rhein-Ruhr-Halle zur Flächenentwicklung*
Städtebauliche Verknüpfung der beiden Stadtteile zur Schaffung von Synergien
Ehemaligen Ort mit überregionaler Ausstrahlungskraft wieder zu neuem Raum mit Charakter entwickeln. Je nach Einzelfallprüfung im Störfallbereich – Realisierung von innovativen Projekten zur Steigerung der Identifikation mit dem Stadtteil(en) zur Vermeidung weiterer ökonomischer und sozialer Destabilisierung (qualitätsvolle Grünfläche, kreative Nutzungsmischung (ggf. Kleingewerbe/Start-ups, Ort für Kultur/Events, Gastronomische Nutzung, Sport/Freizeit, Bildung etc.)
- *Teilprojekt 9: Abriss des ehemaligen Gesundheitsamtes als Chance für eine nachhaltige Wohnbaulandentwicklung*
Ggf. innovativer, klimagerechter und inklusiver Wohnbau mit gemischter Nutzung in zentraler Lage (Zielgruppen sind z.B. *Menschen mit Handicap und deren Angehörige, Senioren, soziale Akteure, Kulturschaffende*)
Anpassung an die vielfältigen Nutzungsbedarfe: Segregationsprozess entgegen wirken und soziales Miteinander stärken

- *Teilprojekt 10: Freiraumgestaltung Friedrich-Park*
Schaffung von neuen Kommunikations- und Begegnungsräume im Freien, angepasst an die Bedarfe aller Bewohnergruppen
Innovative Kombination der Freiraumgestaltung mit Angeboten der Umweltbildung, Biodiversität
Barrierefreie und gesundheitsfördernde Freiraumgestaltung
- *Teilprojekt 11: Neu-, Umnutzung und Rückbau von Problemimmobilien*
Optimierung ordnungsrechtlicher Maßnahmen im Zusammenhang mit Problemimmobilien
Erarbeitung von selbsttragenden Nutzungskonzepten

Diese Ansätze und Maßnahmen erfordern eine enge und verbindliche Kooperation mit verschiedenen Fachressorts, mit der Zivilgesellschaft (Vereine, Verbände, Kammern, etc.) und der gesamten Einwohnerschaft. Das übergreifende Ziel ist die soziale Stabilisierung der Quartiere. Bei der Umsetzung der Maßnahmen werden ökologische Standards und klimagerechte Bauweisen in vorbildlicher und wo möglich in innovativer Weise umgesetzt; zusätzlich soll ökonomische Nachhaltigkeit bereits bei der Konzeption berücksichtigt werden, ebenso wie Aspekte der Digitalisierung und Baukultur.

Die Maßnahmen sollen an bisherige Erkenntnisse und Ansatzpunkten in der Forschung zum Umgang mit Zuwanderung in der Stadtentwicklung anknüpfen. In der Werkstattreihe des Städtenetzes Soziale Stadt NRW im April 2019 drehte sich bspw. die Diskussion u.a. um Wohnungsmärkte und sozialen Zusammenhalt (Segregation and Gentrification). Hier wurde der Frage nachgegangen, inwieweit Aufwertungsprozesse den sozialen Zusammenhalt befördern. Im Modellprojekt in Duisburg ist diese Fragestellung ein wichtiger Ansatz bei der Ausgestaltung und Bewertung städtebaulicher Projekte. Im Rahmen der Planungskonkretisierung der Maßnahmen wird der Forschungsbestand erneut gesichtet, um auf neue Entwicklungen einzugehen und Ansätze zu identifizieren.

Vor diesem Hintergrund werden zentrale Themen der projektbegleitenden Forschung sein:

- *Ressortübergreifende Kooperation*
- *Ökologische Nachhaltigkeit*
- *Ökonomische Nachhaltigkeit*
- *Sozialer Zusammenhalt vor dem Hintergrund städtebaulicher Aufwertungsmaßnahmen*
- *Öffentlicher Raum und Integration*
- *Baukultur*

Beispielhaft werden im Folgenden mögliche Forschungsfragen aufgelistet:

- *Lassen sich in Marxloh gewonnene Erkenntnisse zum Aufbau einer lokalen Ökonomie auf Alt-Hamborn übertragen?*
- *Wie wirkt sich die Stärkung der lokalen Ökonomie auf das Zusammenleben der unterschiedlichen Bewohnergruppen aus? Wie lassen sich neue Zuwanderungsgruppen in die lokale Ökonomie einbinden?*
- *Welche nachhaltigen Mobilitätsmodelle greifen in Ankunftsquartieren? Wie müssen diese kommuniziert werden?*
- *Wie kann eine lebendige Baukultur implementiert werden?*

Mittels der Forschungsfragen die im weiteren Umsetzungsprozess weiter geschärft und ergänzt werden, soll herausgearbeitet werden, wie städtebauliche Infrastruktur und lokale Ökonomie in Ankunftsstadtteilen zusammenwirken. Weiter sollen schwerpunktmäßig aus den Teilprojekten 5 und 6 Erkenntnisse zum Zusammenhang

von Zuwanderung und öffentlichen Räumen gewonnen werden. Hier stellen sich bspw. die Fragen, ob die Bevölkerungsgruppen unterschiedliche Ansprüche an öffentliche Räume haben und welche Voraussetzungen die Entstehung von Kommunikations- und Begegnungsräumen begünstigen. Aus den Teilprojekten 11 und 1 sollen speziell zu den Themen Wohnverhältnisse und lokale Ökonomie Erfahrungen herausgestellt werden, die eine Übertragbarkeit auf andere Ankunftsstadtteile ermöglichen sollen.

3.3 Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung

Wie bereits in der Analyse aufgeführt sind beide von hohen bioklimatischen Belastungen, Defiziten in der Grünflächenversorgung, einem hohem Versiegelungsgrad und hoher Verkehrsbelastung betroffen. Ein ganzheitlicher Ansatz ist notwendig, um eine positive Veränderung einzuleiten. Insbesondere in diesem Handlungsfeld ist eine ämterübergreifende Kooperation notwendig, um einer umweltgerechten Stadtentwicklung Rechnung zu tragen. Synergien zwischen den Fachbereichen Umwelt, Stadtentwicklung, soziale Lage und Gesundheit müssen aufgezeigt werden und zu einem ressortübergreifenden Handeln führen.

Handlungsspielräume für eine städtebauliche Aufwertung ergeben sich hierbei in den folgenden Bereichen:

- *Klimagerechte Bauweise bei neuen Wohn- und Gewerbebauprojekten sowie bei Gebäudesanierung*
- *(Neu-)Entwicklung und Qualifizierung von Grünflächen, Integration und Verbesserung von Sport- und Bewegungsangeboten.*
- *Entwicklung und Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte, Stärkung der Nahmobilitätsangebote.*

Auch im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen in den anderen Handlungsfeldern sollen die Ziele des Klimaschutzes und der Anpassung berücksichtigt werden. Dies umfasst ressourcenschonende Bauweisen, die Reduzierung von Flächenverbrauch und Flächenversiegelung sowie verkehrsbedingter Emissionen. Bei Baumaßnahmen sollen nachhaltige und zukunftsweisende Baustoffe verwendet werden. Dabei sollen insbesondere nachwachsende Rohstoffe, Baustoffe mit hohem Bioanteil oder auch evtl. Ansätze eines „Zero Waste Building“ wenn möglich Berücksichtigung finden. Weiter soll die Installation und Nutzung erneuerbarer Energiequellen geprüft (Solarthermie, BHKW etc.) werden. Die Sensibilisierung der Bewohnerschaft für eine neue innovative Baukultur soll gefördert werden. Die Qualifizierung und Aufwertung öffentlicher und privater Grünräume wird stärker in den Fokus rücken. Sie sind maßgebend für eine kontinuierliche Frischluftzufuhr, dienen der Biodiversität und bieten Rückhalte- und Versickerungsmöglichkeiten bei Starkregenereignissen sowie durch die Beschattung von Bäumen eine Abkühlung an Hitzetagen.

Folgende Ansätze und Maßnahmen sollen in den Teilprojekten erprobt werden:

- *Teilprojekt 2: Ausbau der drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte – Einrichtung von „Elternlandeplätzen“ / Teilprojekt 4: Erweiterung Familienzentrum Julius-Birck-Straße / Teilprojekt 13: Neubau eines Kinder- und Jugendzentrums in Alt-Hamborn*
Experimentelle Konzepte zur Schaffung von klimagerechter Bausubstanz
- *Teilprojekt 5 und 6: Städtebauliche und ökonomische Stärkung*
Innovativer Ausbau und Vernetzung der Grünräume – Lebensqualitäten für alle Bewohner schaffen
Beispielgebende verwaltungsübergreifende Kooperation zur Umweltgerechtigkeit; Zusammenhänge zur Förderung der Integration darstellen und umsetzen

Realisierung von neuen Konzepten zur Schaffung von Aufenthaltsqualitäten in Ankunftsstadtteilen durch Maßnahmen zum Klimaschutz, Anpassung

- *Teilprojekt 10: Freiraumgestaltung Friedrich-Park*
Implementierung von innovativen Elementen zur Förderung der Gesundheitsprävention und Integration, Umweltbildung und Erprobung biodiverser Bepflanzung

Neu entstehende Begegnungsräume mit entsprechenden Spiel- und Sportangeboten sollen auch der Gesundheitsprävention dienen und können einen weiteren Ansatz zur Integrationsarbeit darstellen. Sie bilden insgesamt eine Standortqualität, die durch die Bevölkerung geschätzt wird und diese an ihren Wohnstandort binden kann. Hierbei kann bspw. an das Forschungsprojekt „Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt - Gute Praxis an der Schnittstelle von Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage“ (BMUB, BBSR 2016) angeknüpft werden. Strukturen des ressortübergreifenden Handelns wurden als Erfolgsfaktor benannt sowie als Synergieeffekte die Bereiche Teilhabe und Integration erwähnt (vgl. BMUB, BBSR 2016: 11). Diese Zusammenhänge sind kaum wissenschaftlich erforscht. Inwieweit positive Entwicklungen auf das soziale Zusammenleben und die Integration erzielt werden können, soll im Rahmen des Modellvorhabens erprobt werden.

Zentrale Bereiche, der projektbegleitenden Forschung werden sein:

- *Ressortübergreifende Kooperation*
- *Multifunktionale Grün- und Freiflächen, Biodiversität, Förderung von Sport- und Bewegungsangeboten*
- *Klimagerechtes Bauen*
- *Innovative Mobilitätskonzepte*

Folgende Forschungsfragen ergeben sich derzeit im Handlungsfeld „Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung“:

- *Wie kann die Lebensqualität der Bestandsbevölkerung sowie die der Zuwanderer verbessert werden? Inwieweit muss auf die Bedürfnisse bestimmter Bewohnergruppen besonders eingegangen werden?*
- *Wie kann die Bevölkerung für Themen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung durch städtebauliche und strukturelle Maßnahmen sensibilisiert werden?*
- *Wie kann nachhaltiges Bauen heute experimentell umgesetzt werden und die Bewohnerschaft für Baukultur sensibilisiert werden?*
- *Inwieweit kann Integrationsarbeit durch Maßnahmen der Umweltgerechtigkeit befördert werden?*

Es soll ermittelt werden, welche Bausteine zu einer Verbesserung der Lebensqualität der gesamten Bevölkerung beitragen und wie den Herausforderungen des Klimawandels begegnet werden kann. Das Erproben innovativer Ansätze soll weitreichende Erkenntnisse für zukünftige Planungen aufzeigen. Eine begleitende Evaluierung soll erheben, inwieweit die Bevölkerung für diese Thematik sensibilisiert werden kann.

3.4 Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung und Aktivierung sowie Öffentlichkeitsarbeit gehört zu den wichtigsten Säulen zur Stabilisierung der Stadtteile. Die Einbindung und Zusammenarbeit der unterschiedlichen Fachressorts (Stadtentwicklung, Soziale, Integration, Bildung) sowie der Politik ist essenziell im Rahmen der Beteiligung und Schaffung von transparenten

Strukturen. Umsetzungsschritte und Vorgehensweisen müssen für jeden nachvollziehbar sein, um gesetzte Ziele zu erreichen.

Die Handlungsspielräume aus städtebaulicher Sicht beziehen sich in diesem Handlungsfeld somit vor allem auf die Ebene der Prozesssteuerung und Begleitung:

- *Erarbeitung von Strategien zur Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung und Imageverbesserung.*
- *Integrierende Projektsteuerung und Einbeziehung aller relevanten Ressorts und Akteure.*
- *Aktive Netzwerkarbeit, Stärkung bestehender Netzwerke und Aufbau neuer Strukturen.*

Alle Teilprojekte des Modellvorhabens bedürfen einer intensiven Begleitung durch Öffentlichkeits- und Beteiligungsarbeit. Dies wird insbesondere durch die flankierenden Maßnahmen des TP1 abgedeckt, in deren Rahmen neue Herangehensweisen erprobt und evaluiert werden sollen:

- *Teilprojekt 1: Flankierende Maßnahmen: Quartiers- und Zentrenmanagement Alt-Hamborn und Quartiersmanagement Marxloh, zielgruppenorientierte Information und Beteiligung, Förderung bürgerschaftlich getragener Mikroprojekte, Fassadenprogramm, Quartiersarchitekt, Öffentlichkeitsarbeit, lokale Ökonomie, Studien, Evaluation, Dokumentation*

Innovatives Konzept zur Stärkung des interkulturellen Dialogs, Förderung des Stadtteillebens

Aufbau von ordnungspartnerschaftlichen Strukturen und Prozessen

Innovative Beteiligungsformate mit Fokus auf Zuwanderer – Effektiver Einsatz von Multiplikatoren als „Brückenbauer“

Beispielgebendes Konzept um Abwanderungstendenzen entgegen zu wirken

Stärkung migrantischer Selbstorganisation

Innovatives Konzept zur verstärkten Einbindung bürgerschaftlichen Engagements

Die jahrzehntelangen Erfahrungen in Marxloh zur erfolgreichen niedrigschwelligen und aufsuchenden Beteiligungsarbeit sollten berücksichtigt werden. Die Übertragbarkeit der Erfahrungen am Beispiel Alt-Hamborn soll direkt überprüft und so die Grundlage für die Nutzbarmachung der Ergebnisse über Duisburg hinaus gelegt werden. Einen intensiven Blick auf die Zuwanderer in Marxloh nimmt die Studie „Neuzuwanderung in Duisburg-Marxloh – Bulgarische und rumänische Zuwanderer und Alteingesessene im Ankunftsquartier“ (Böckler et al.: 2018). Die Zuwanderung von Rumänen und Bulgaren wird dabei insbesondere in den Fokus genommen. Die Ausführungen der Forschergruppe zeigen, dass eine differenzierte Herangehensweise insbesondere zur Beteiligung erforderlich ist, da unterschiedliche Herkunfts- und Zielkontexte vorherrschen. Die umfassende Studie gibt wichtige Hinweise, die im weiteren methodischen Vorgehen und zur Entwicklung von Maßnahmen miteinbezogen werden sollten. Innovative, zielgruppenorientierte Beteiligungsformate müssen erarbeitet werden, um die Reichweite auf sonst schwer erreichbare und zu aktivierende Bevölkerungsgruppen zu erhöhen.

Eine weitere Studie, die sich in den letzten Jahren mit dem Thema Zuwanderung befasst hat, war das ExWoST-Projekt: „Zukunft im Quartier gestalten – Beteiligung für Zuwanderer verbessern“. Ein breites Spektrum an Beteiligungsverfahren und -formaten wurde entwickelt. Die unterschiedlichen Modellkommunen (Berlin, Köln, Erfurt, Wetzlar, Stuttgart, Bobingen, Osterholz-Scharmbeck, Schwerin) zeigen auf, dass die Integrationsvoraussetzungen und -potenziale in jedem Quartier unterschiedlich sind und dementsprechend Herangehensweisen variieren (vgl. BBSR 2017). Ein starkes und aktives Akteursnetzwerk vor Ort sowie Räume der Teilhabe (Gemeinschaftszentren, Familienzentren etc.) sind jedoch wesentliche Erfolgsfaktoren, bzw. rahmengebend für Beteiligungsprozesse. In Marxloh wurden vielfältige positive Erfahrungen gemacht worden, die als Grundlage für innovative und effiziente Ansätze in Alt-Hamborn dienen können. Eine Studie der Friedrich-Ebert-Stiftung aus dem Jahr

2017 befasst sich ebenfalls mit dem Thema Teilhabe in benachteiligten Stadtteilen. Unter dem Titel „Das Soziale Quartier – Quartierspolitik für Teilhabe, Zusammenhalt und Lebensqualität“ beschreibt die Studie Handlungsstrategien zum Thema Wohnen, öffentlicher Raum, Grün im Quartier, Infrastruktur und Dienstleistungen, Bildung, Arbeit und lokale Wirtschaft sowie Mobilität.

Folgende Themenbereiche sind für die projektbegleitende Forschung relevant:

- *Ressortübergreifende Kooperation*
- *Innovative Beteiligungskonzepte mit beispielgebenden Herangehensweisen*
- *Aktivierung und Beteiligung schwierig zu erreichender Zielgruppen*
- *Aktivierung bürgerschaftlichen Engagements*

Inwieweit insbesondere auf schwierig zu erreichende Bewohnergruppen eingegangen und deren Beteiligung gefördert wird, soll bspw. die Beantwortung der folgenden Forschungsfragen aufzeigen:

- *Wie können schwierig zu erreichende Zuwanderungs-/Bewohnergruppen in den Ankunftsstadteilen beteiligt und besser in den Beteiligungsprozess miteinbezogen werden?*
- *Wie kann die Binnen- und Außenwahrnehmung positiv nachhaltig beeinflusst werden?*
- *Wie können Abwanderungstendenzen aktiv positiv beeinflusst werden*

Durch die Beantwortung dieser Forschungsfragen sollen Erkenntnisse gewonnen werden, wie vor allem auch Neuzuwanderer, insbesondere Rumänen und Bulgaren, trotz sprachlicher Barrieren und kultureller Hürden im Stadterneuerungsprozess beteiligt werden können.

3.5 Zielsystem

Aus den Handlungsfeldern wurden Ober- und Unterziele abgeleitet, die genauer auf die zu erreichenden Entwicklungen in den beiden Stadtteilen eingehen und bspw. auch eine wichtige Rolle bei der Evaluierung des Modellvorhabens spielen.

Die untenstehende Abbildung gibt einen Überblick über das Zielsystem des ISEK Alt-Hamborn und Marxloh.

Stark im Norden - Alt-Hamborn & Marxloh

Starke Vielfalt, friedvolles und sicheres Zusammenleben unterschiedlicher Kulturen mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in klimaangepassten sowie stabilisierten Infrastrukturen, Räumen und Umweltverhältnissen

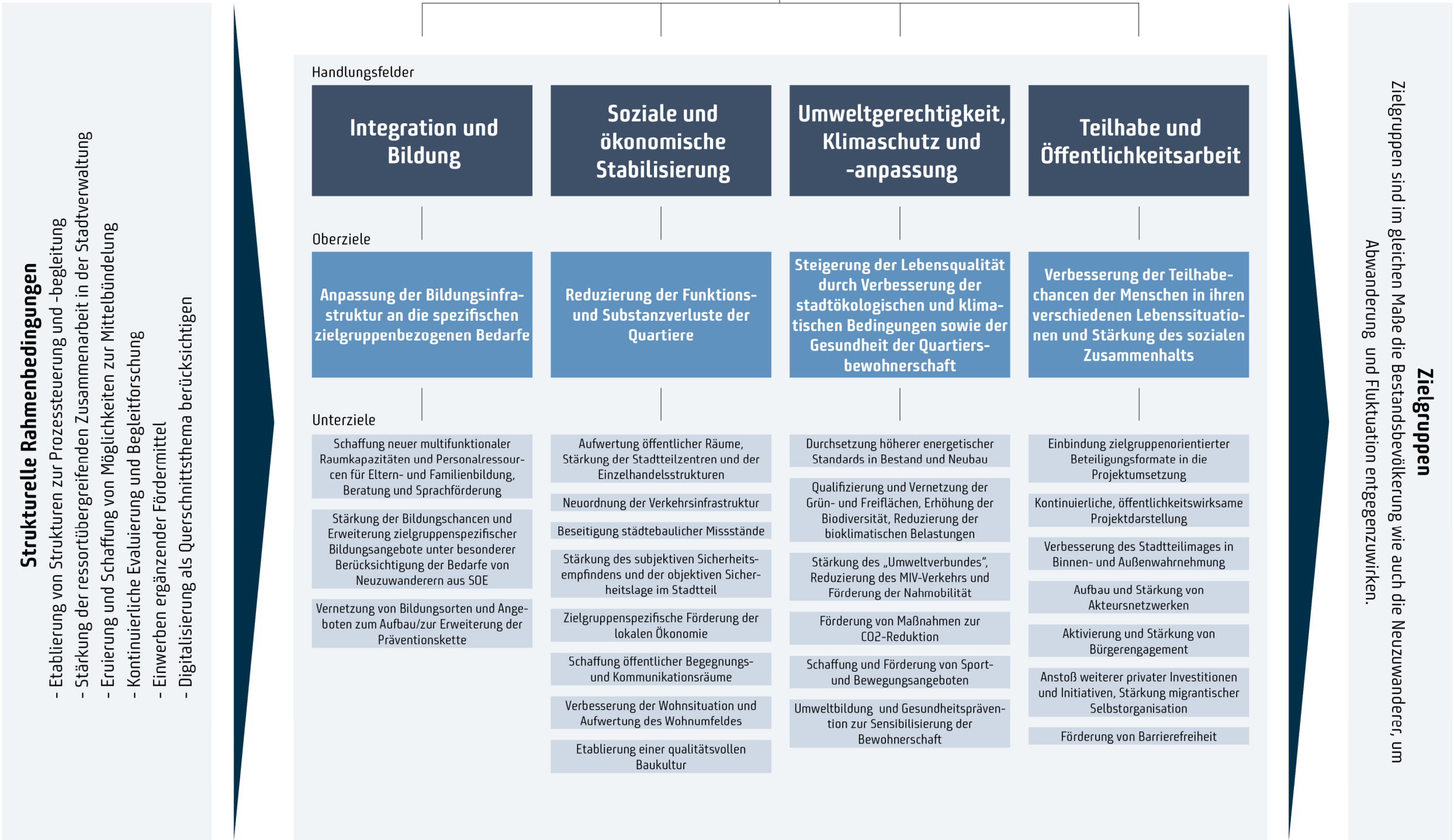


Abbildung 5: Zielsystem

4 Maßnahmen

Die Maßnahmenkarte der Folgeseite verortet die einzelnen Teilprojekte in den Stadtteilen. Inhalte sind in den Projektsteckbriefen aufgeführt. Erste Hinweise und Ideen zu den Projekten kamen durch Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung in den letzten Jahren.

Erste Hinweise und Anregungen für die Maßnahme „Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Alt-Hamborn“ (TP 6) und „Abriss des ehemaligen Gesundheitsamtes als Chance für eine nachhaltige Wohnbaulandentwicklung“ (TP 9) konnten aus einem zweitägigen Bürgerworkshop im August 2014 generiert werden. Für die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenkonzeptes für den Bereich Ecke Parallelstraße/Viktoriastraße am Hamborner Altmarkt wurde ein Bürgerworkshop durchgeführt. Er bildete den Auftakt zur Diskussion von verschiedenen Entwicklungsvarianten. Im Rahmen eines Quartiersspaziergangs und auf einem „Markt der Möglichkeiten“ konnten Anregungen und Ideen gesammelt, ausgetauscht, weitentwickelt und kritisch reflektiert werden. Als Themen wurden Einzelhandel, Wohnen, Marktplatz und öffentlicher Raum, Verkehr und Planung und Beteiligung aufgegriffen. Die Ergebnisse wurden in die Maßnahmenbeschreibung von TP 6 und TP 9 mitaufgenommen.

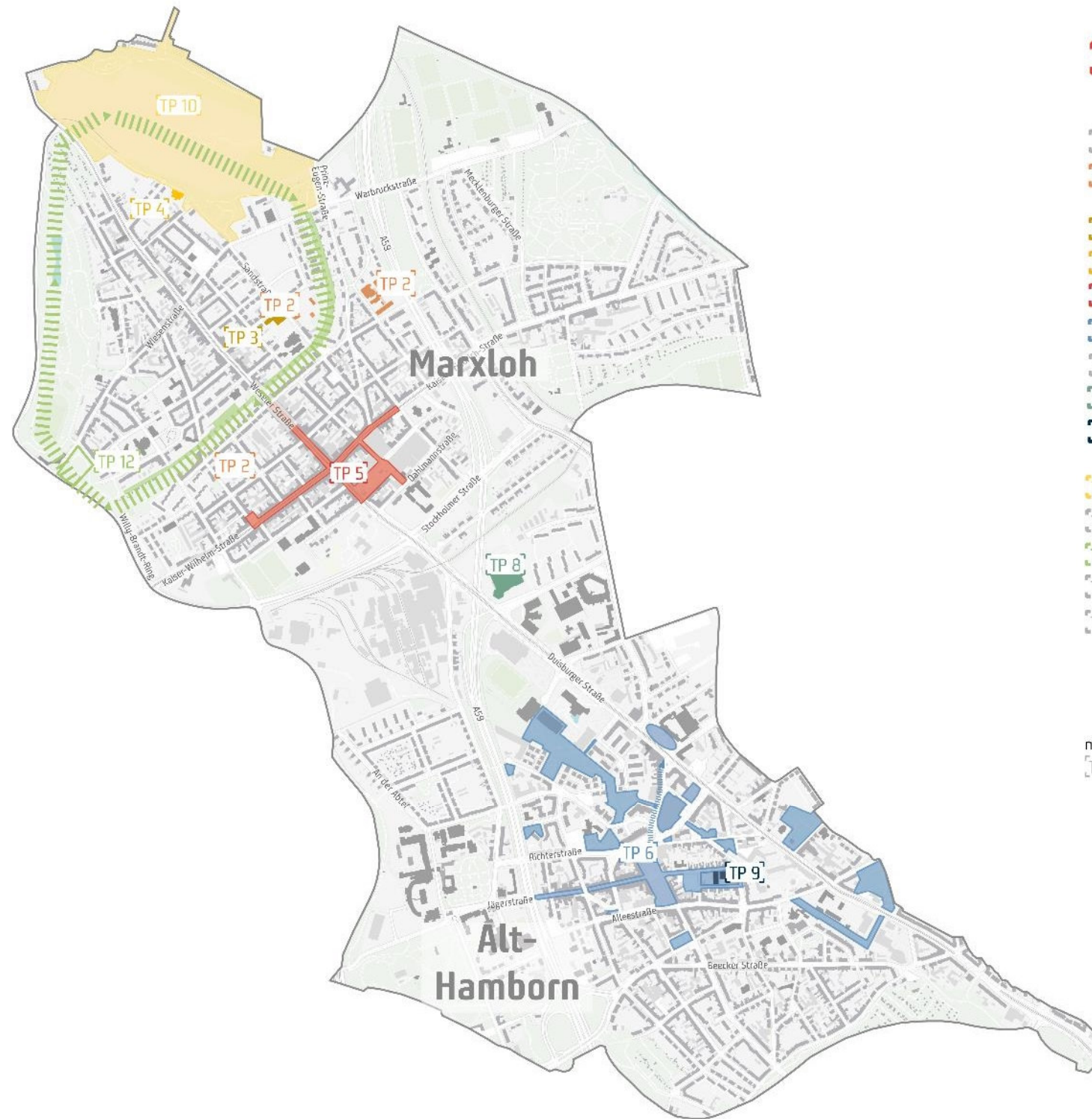
Auch die zukünftige Flächennutzung des Geländes der Rhein-Ruhr-Halle (TP 8) wurde bereits in Einzelgesprächen mit Schlüsselakteuren und einer Zukunftsschmiede zur Flächennutzung/Rhein-Ruhr-Halle im Jahr 2016 diskutiert. Ein Nutzungskatalog wurde auf Basis der Ergebnisse erstellt, der die folgenden Nutzungsoptionen umfasst: Wohnen/Dienstleistungen/Verwaltungseinrichtungen, Einzelhandel zur lokalen Nahversorgung, Einzelhandel über lokale Nahversorgung hinaus, Sport/Wellness, Kultur/Events, Gastronomie/Treffpunkte, Bildung, Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und Kleingewerbe/Start-ups. Die dokumentierten Ergebnisse werden im Maßnahmensteckbrief aufgegriffen. Zur Klärung der Ausweitung und konkreten Bedarfen des Zentrums für Familie, Integration und Soziales (ZFIS) wurde im Jahr 2019 die erste Denkwerkstatt initiiert. Dabei nahmen Schlüsselakteure aus dem Quartier, Vertreter der städtischen Fachämter und der Betreuungs- und Bildungseinrichtungen aus Marxloh teil. Insgesamt fanden drei Workshops statt, von dem sich einer intensiv mit den Bedarfen von Elternlandeplätzen (TP 2), Lotsenfunktionen, Elterncafés, Elternbildung und Freizeitangeboten befasste. Als Ergebnis wurden für die drei Grundschulen in Marxloh jeweils die Bedarfe zur Unterstützung der Familien formuliert.

Die Flächenentwicklung und Freiraumgestaltung Friedrich-Park (TP 10) wurde im Zuge des B-Plan-Verfahrens der Öffentlichkeit vorgestellt. Dazu konnten betroffene Bürger Anregungen und Hinweise einreichen. Der Frage wie die Verkehrssituation in Marxloh in Bezug auf Fußgänger verbessert werden kann, wurde im Rahmen von Fußverkehr-Checks nachgegangen. Bürger aus Marxloh sind dazu in den Diskurs mit Vertretern der Stadt und Verkehrsplanern getreten. Probleme und Hinweise wurden aufgezeigt, sodass diese in die zukünftige Weiterentwicklung zur Stärkung des Zentrums Marxloh (TP 5) mitaufgegriffen werden können. In einer Bürgerbeteiligungsveranstaltung im Oktober 2019 wurden die entwickelten Teilprojekte den Bürgern und Stadtteilakteuren vorgestellt. Anregungen und Änderungsvorschläge konnten eingebracht werden und wurden bei der weiteren Qualifizierung der Projektskizzen eingebunden. Dabei wurden den Bürgern weitere Beteiligungsformate in Aussicht gestellt, sodass sie sich auch zukünftig aktiv in den Umsetzungsprozess miteinbringen können.

Gemäß Ziffer 4 der Förderkriterien zum Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung ist das Modellvorhaben räumlich abzugrenzen. Der Maßnahmenkarte ist die Abgrenzung des Gebietes zu entnehmen. Einbezogen sind demnach die Stadtteilzentren von Marxloh und Alt-Hamborn, die Grünflächen in den jeweiligen Randbereichen sowie die Industrieflächen zwischen den beiden Stadtteilen.

Stark im Norden - Alt-Hamborn & Marxloh [ISEK]

Modellvorhaben des Bundes zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung



Maßnahmen in der Gebietskulisse

- [TP 1] Einrichtung eines Quartiersmanagements, jeweils in Alt-Hamborn und Marxloh
- [TP 2] Ausbau der drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte - Einrichtung von Elternlandeplätzen
- [TP 3] Umbau der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen Regionalzentrum Nord (RIZ)
- [TP 4] Erweiterung Familienzentrum Julius-Birck-Straße
- [TP 5] Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Marxloh
- [TP 6] Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Alt-Hamborn
- [TP 7] Sicherheit und Kriminalprävention
- [TP 8] Abriss der Rhein-Ruhr-Halle zur Flächenentwicklung
- [TP 9] Abriss des ehemaligen Gesundheitszentrums - als Chance für eine nachhaltige Wohnbauentwicklung
- [TP 10] Freiraumgestaltung Friedrich-Park
- [TP 11] Neu-, Umnutzung und Rückbau von Problemimmobilien
- [TP 12] Bewegungsparcours „Rund um Marxloh“ - Sport, Gesundheit & Bewegung
- [TP 13] Neubau eines Kinder- und Jugendzentrums in Alt-Hamborn
- [TP 14] Sport- und Gesundheitshaus (Reseveprojekt)

nicht verortbare Maßnahmen
[TP 1] [TP 7] [TP 11] [TP 13] [TP 14]

— Gebietskulisse ISEK Alt-Hamborn & Marxloh

Abbildung 6: Verortung der Maßnahmen in der Gebietskulisse (steg NRW, Kartengrundlage Stadt Duisburg)

4.1 Maßnahmen Steckbriefe

Teilprojekt 1: Flankierende Maßnahmen: Quartiers- und Zentrenmanagement Alt-Hamborn und Quartiersmanagement Marxloh, zielgruppenorientierte Information und Beteiligung, Förderung bürgerschaftlich getragener Mikroprojekte, Fassadenprogramm, Quartiersarchitekt, Öffentlichkeitsarbeit, lokale Ökonomie, Studien, Evaluation, Dokumentation

Handlungsfelder

- *Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit*
- *Soziale und ökonomische Stabilisierung*

Oberziele

- *Verbesserung der Teilhabechancen der Menschen in ihrer verschiedenen Lebenssituation und Stärkung des sozialen Zusammenhalts*
- *Reduzierung der Funktions- und Substanzverluste der Quartiere*

Unterziele

- *Einbindung zielgruppenorientierter Beteiligungsformate in die Projektumsetzung*
- *Kontinuierliche, öffentlichkeitswirksame Projektdarstellung*
- *Verbesserung des Stadtteilimages in Binnen- und Außenwahrnehmung*
- *Aufbau und Stärkung von Akteursnetzwerken*
- *Aktivierung und Stärkung von Bürgerengagement*
- *Anstoß weiterer privater Investitionen und Initiativen, Stärkung migrantischer Selbstorganisation*
- *Zielgruppenspezifische Förderung der lokalen Ökonomie*
- *Verbesserung der Wohnsituation und Aufwertung des Wohnumfeldes*
- *Etablierung einer qualitativvollen Baukultur*

Maßnahmenbeschreibung

Die folgenden Bausteine dienen sowohl der Begleitung des Gesamtprozesses als auch der verschiedenen Teilprojekte:

Fortschreibung/Neuerarbeitung des ISEK Alt-Hamborn-Marxloh für das neue Programmgebiet:

Es soll ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Alt-Hamborn-Marxloh erarbeitet werden. Dabei ist für den Teilraum Marxloh das bestehende ISEK fortzuschreiben, für den Teilraum Alt-Hamborn ist die Grundlage neu zu erarbeiten. Das ISEK soll den konzeptionellen Rahmen für die Teilprojekte schaffen und die Grundlage für die weitere Stadtteilentwicklung sein.

Studie zur Lebenssituation von Neuzuwanderern aus Südosteuropa:

Neuzuwanderung aus Südosteuropa folgt neuen Mustern, die wir bisher nur in Teilen kennen und über deren Folgen für die Stadtteilentwicklung wir bisher nur wenig wissen. Deshalb soll eine soziologische Studie geschrieben werden, um die Muster der Neuzuwanderung aus Südosteuropa und deren Ausprägungen in der Stadtteilentwicklung genauer in den Blick zu nehmen. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen prozesshaft in das Stadtteilprojekt eingespeist und evaluiert werden.

- *Die Armutszuwanderung aus Südosteuropa folgt nicht mehr der Anwerbung von Arbeitskräften in der Industrie. Die Neuzuwanderer sind in informeller Beschäftigung tätig. In welchen Wirtschaftsbereichen arbeiten die Armutszuwanderer? Welche Nutznießer der Zuwanderung gibt es? Wie funktionieren die neu entstehenden informellen, prekären Arbeitsmärkte und mit welchen Folgen? Welche Beziehungen gibt es zwischen Arbeits- und Wohnort? Wie kommen die Zuwanderer zur Arbeitsstelle?*
- *Das Vorhandensein von leeren Immobilien als erste (wenngleich häufig sehr prekäre) Unterkunft am Zielort zieht Zuwanderung auf sich, und die Immobilienvermietung wird gewerbsmäßiger organisiert. Welche Steuerungsinstrumente gibt es? Welche Beziehung gibt es zwischen Arbeitgeber und Vermieter?*
- *Der Status der Arbeitnehmerfreizügigkeit innerhalb der EU, neue soziale Medien und preiswerte und schnelle Transportmöglichkeiten ermöglichen den engen Kontakt der Migranten zu ihren Familien am Herkunftsort, Arbeitsmigration nach Mitteleuropa und Pendelmigration zwischen Herkunftsort und Arbeitsort. Was bedeutet diese Pendelmigration für die Lebenssituation der Armutsmigranten, die Stadtteile, in denen sie leben, und für Integrationsperspektiven? Wie funktioniert Teilhabe vor dem Hintergrund transnationaler Lebensmodelle?*
- *Was bedeutet all das für die Lebensbedingungen der Neuzuwanderer, für kommunale Integrationsarbeit und für die Stadtteilentwicklung? Wie werden neu gewonnene Erkenntnisse in den Projekten berücksichtigt? Was für Ursachen und Einflussmöglichkeiten gibt es hinsichtlich der tlw. hohen Fluktuationszahlen bei den Neuzuwanderern?*

Quartiers- und Zentrenmanagement/Quartiersarchitekt Alt-Hamborn und Marxloh:

Für die Dauer der Projektlaufzeit soll das Quartiersmanagement Marxloh weitergeführt werden, dabei soll an die bestehenden Strukturen angeknüpft werden. In Alt-Hamborn soll ein Quartiers- und Zentrenmanagement eingerichtet werden, hierbei gilt es Anknüpfungspunkte und Akteure zu identifizieren und so eine neue zentrale Anlauf- und Koordinierungsstelle im Stadtteil aufzubauen. Die Aufgaben des Quartiersmanagements/Zentrenmanagements/Quartiersarchitekten sollen sein:

- *Aufgreifen von Themen im Stadtteil und Vermittlung an die jeweiligen Fachbereiche bei der Stadt Duisburg (Anlaufstelle, Vermittlerfunktion und Kümmerer vor Ort)*
- *Prozessbezogenes Zusammenfügen aller Projektbausteine des Modellvorhabens zu einem integrierten Gesamtvorhaben der Stadtteilentwicklung*
- *Zusammenfügen der Projektbausteine unter besonderer Berücksichtigung der Belange der Neuzuwanderer aus Südosteuropa*
- *Einbindung, Fortführung und Ergänzung bereits laufender Maßnahmen*
- *Strategische Vernetzung der einzubeziehenden Kooperationspartner*
- *Begleitung und Vernetzung der Einzelprojekte sowie der Stadtteilakteure und Förderung von Synergien*
- *Kooperation mit städtischen und nicht-städtischen Einrichtungen bei der Umsetzung weiterer Projektideen*
- *Fördermittelberatung von Projektträgern*
- *Förderung bürgerschaftlich getragener Mikroprojekte im Stadtteil*
- *Verwaltung der Mittel aus einem Fassadenprogramm*
- *Abstimmung mit anderen Fachämtern zur Akquise von Fördermitteln für flankierende soziale Projekte*
- *Aufgreifen und Unterstützung von Ideen und Initiativen*
- *Stärkung bzw. Aufbau von nachhaltigen und dauerhaften Akteursnetzwerken in den Stadtteilen*
- *Unterstützung und Vernetzung der Akteure der lokalen Ökonomie*
- *Unterstützung des interkulturellen Dialogs, zielgruppengerechte und niedrigschwellige Ansprache, Anwerben von „Brückenbauern“*

- *Erzeugung von Synergieeffekten durch Kontaktvermittlung*
- *Unterstützung bei Alltagsfragen und Vermittlung an Beratungsstellen*
- *Anlaufstelle für Anliegen der Menschen im Stadtteil*
- *Information über die Projekte im Stadtteil an die Bevölkerung, Presse, Hochschulen und Forschungsinstitute sowie weitere interessierte Akteure und Institutionen*
- *Sensibilisierung für Themen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung*

Fassadenprogramm:

Durch die Auflage eines Fassadenprogrammes sollen Investitionen privater Akteure zur Aufwertung der Gebäudefassaden und des Stadtbildes angeregt werden. Über diesen Kontakt können auch weitere Initiativen und Mitwirkung von Hauseigentümern im Stadtteilprojekt angeregt werden. Diese Maßnahmen sollen über den Quartiersarchitekten für Marxloh und Alt-Hamborn abgewickelt werden.

Der Quartiersarchitekt soll auch eingesetzt werden, um Eigentümer zu Fragen der Instandsetzung, Sanierung und energetischen Anpassung von Gebäuden im Bestand zu beraten, Unterstützung anzubieten und Investitionen anzuregen.

Zielgruppenorientierte Information und Beteiligung:

Während der gesamten Projektlaufzeit sollen auf der Grundlage eines zu erarbeitenden Konzeptes Akteure, Eigentümer und Bürgerschaft durch innovative, bedarfsgerechte und zielgruppenorientierte Beteiligungsaktionen, den Anstoß kleiner Projekte und die Erprobung und Auswertung verschiedener Beteiligungsformate bezogen auf die Teilprojekte und das Gesamtvorhaben eingebunden werden. Durch die Identifikation und Einbindung der Interessen und Bedarfe von Betroffenen, Nutzern und Bewohnerschaft sollen die Projekte qualifiziert und bedarfsbezogene Strukturen geschaffen werden. Dadurch soll letztlich die Identifikation mit dem gesamten Stadtteil sowie die Akzeptanz der einzelnen Projekte erhöht werden, um die Nutzung der geplanten Strukturen und einen pfleglicheren Umgang mit der gebauten Umwelt zu fördern.

Vorrangig sollen dabei anlassbezogen innovative, aufsuchende, zielgruppen- und sprachspezifische Beteiligungsformate angewendet werden. Die modellhafte Erprobung von Formaten zur Beteiligung schwierig zu erreichender Bevölkerungsgruppen kann ggf. auf andere Stadtteile übertragen werden.

Förderung bürgerschaftlich getragener Mikroprojekte im Stadtteil:

Als weiteres Instrument des Quartiersmanagements Marxloh und des Quartiers- und Zentrenmanagements Alt-Hamborn sowie von Beteiligungsaktionen im Programmgebiet soll die Umsetzung kleinerer bürgerschaftlich getragener Mikromaßnahmen im Stadtteil finanziert werden.

Öffentlichkeitsarbeit:

Während der gesamten Projektlaufzeit sollen die Teilprojekte und das Gesamtvorhaben auf Grundlage eines zu erarbeitenden Konzepts durch Öffentlichkeitsarbeit (Pressemitteilungen, Darstellung der Vorhaben auf einer Webseite, ggf. filmisch etc.) begleitet werden. Weiter soll die Umsetzung der Teilprojekte und des Gesamtvorhabens textlich und fotografisch dokumentiert werden. Ein weiterer Baustein sollen Informationsveranstaltungen sein. Durch die intensive Öffentlichkeitsarbeit sollen Bürger und Akteure informiert, die Identität gestärkt und das Image sowohl in der Binnen- als auch in der Außenwahrnehmung verbessert werden. Bei der Öffentlichkeitsarbeit sind zielgruppen- und sprachspezifische Formate zu entwickeln.

Lokale Ökonomie:

Auch die Akteure der lokalen Ökonomie sollen auf der Grundlage eines zu erarbeitenden Konzepts beteiligt und in die Teilprojekte und das Gesamtvorhaben eingebunden werden. Dadurch sollen die Potenziale der lokalen Ökonomie in Alt-Hamborn und in Marxloh gefördert und ihre Akteure vernetzt werden. Weiter sollen Synergien zum laufenden BIWAQ-Projekt („Menschen und Quartiere bewegen – Digitalisierung inklusive“) geschaffen und die lokale Ökonomie in die städtischen Strukturen der Wirtschaftsförderung eingebettet werden. Die Förderung

der Entwicklung und Vernetzung der migrantischen Selbstorganisation sollte im Rahmen der Konzeption und Umsetzung besondere Berücksichtigung finden.

Evaluation:

Zur Messung der Projektergebnisse soll ein Evaluationssystem mit entsprechenden Kriterien zur Beantwortung forschungsrelevanter Fragestellungen entsprechend der Zielstellung (wissenschaftliche Begleitung während der gesamten Projektlaufzeit) aufgebaut und weiterentwickelt werden. Ziel ist es, nachhaltige Strukturen zu fördern und eine Grundlage zur Verstetigung der Ergebnisse zu schaffen. Die Evaluation soll an ein externes Büro vergeben werden.

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Vernetzung der Teilprojekte miteinander, Erzeugung von Synergien zwischen den Teilprojekten, Aufgreifen und Unterstützung bürgerbezogener Ideen, Akteursvernetzung, Information & Öffentlichkeitsarbeit, Partizipation, lokale Ökonomie, Evaluation

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

- *Siehe Maßnahmenbeschreibung und weitere Teilprojekte*

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

Die konzeptionelle Grundlage des Modellvorhabens ist das ISEK Alt-Hamborn-Marxloh, das eine Brücke zum bestehenden ISEK Marxloh schlägt, bestehende Projekte einbindet und neue Ziele setzt.

Das bestehende Quartiersmanagement Marxloh und das neu aufzubauende Quartiers- und Zentrenmanagement Alt-Hamborn sind die Basis der Teilprojekte, vernetzen diese miteinander und betten sie in die Stadtteilentwicklung ein. Die Erfahrungen aus Marxloh werden nach Alt-Hamborn transferiert. So machen sie auch Synergien nutzbar. Hinzu kommt die Vernetzung der Akteure vor Ort. Die Teilprojekte und das Gesamtvorhaben werden durch zielgruppenbezogene Beteiligungsaktionen in die Stadtteile eingebettet. Die Öffentlichkeitsarbeit macht die Projekte bekannt und vermittelt deren Inhalte und Ziele. Die Förderung der lokalen Ökonomien soll Mehrwertgenerierung der Stadtteilentwicklung auf einer weiteren Ebene ermöglichen.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

ISEK Marxloh (2016), als Grundlage der Bewerbung im Land/ESF-Programm „Starke Menschen – starke Quartiere“

Anknüpfung an

- *das dichte Kontaktnetz des Quartiersmanagements (QM) Marxloh*
- *die noch laufenden Projekte in Marxloh*
- *das BIWAQ-Projekte in Marxloh „Menschen und Quartiere bewegen – Digitalisierung inklusive“*
- *das Projekt Bildungsstandort „Campus Marxloh“*
- *den Quartiersgrünzug Paulsquartier*
- *das Integrative Sport- und Begegnungszentrum Warbruckstraße*

Das Quartiersmanagement/Zentrenmanagement sowie die Beteiligungsaktionen und Öffentlichkeitsarbeit weisen Bezüge zu allen Teilprojekten auf und zielen darauf ab, Synergien zwischen den Teilprojekten zu schaffen.

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Aus der Studie zur Neuzuwanderung sollen umfassende Informationen abgeleitet werden, auf deren Grundlage laufende Projekte zielgruppenspezifisch optimiert und weitere Projekte konzipiert werden können. Hierzu können bspw. die Anforderungen der Neuzuwanderer an die Wohnsituation, den öffentlichen Raum und die Mobilität zählen.*
- *Das QM/ZM soll den interkulturellen Dialog sowie die Vernetzung zwischen den Akteuren fördern und so zur Stärkung des sozialen Zusammenhaltes in den Stadtteilen beitragen.*
- *Das QM/ZM bietet vor allem Neuzuwanderern Hilfestellungen bei Alltagsproblemen und vermittelt an entsprechende Beratungsstellen.*
- *Über die Identifikation von Multiplikatoren als „Brückenbauer“ aus der Neuzuwanderer Community sollen Zugänge zu schwierig zu erreichenden Zuwanderergruppen geschaffen werden.*
- *Im Konzept zur Information und Beteiligung sollen die Neuzuwanderer als Zielgruppe explizit Beachtung finden, um Verfahren zu entwickeln, wie diese informiert und beteiligt werden können. Ein erster Handlungsschwerpunkt liegt hier darauf zunächst die sprachlichen Barrieren zu überwinden. Auch dies soll langfristig zur Integration der Neuzuwanderer beitragen, ihre Identifikation mit dem Stadtteil erhöhen und so eine Sesshaftigkeit auslösen und der Fluktuation in dieser Bevölkerungsgruppe entgegenwirken.*
- *Im Bereich der Förderung der lokalen Ökonomie soll die Stärkung und Vernetzung migrantischer Selbstorganisationen einen hohen Stellenwert einnehmen.*
- *Insbesondere soll ein verbessertes Zusammenleben der Stammbevölkerung und der zugewanderten Menschen erreicht werden, um ein friedlicheres und sicheres Leben zu ermöglichen und Abwanderungstendenzen entgegen zu wirken.*

Zuständiger Fachbereich

Teilprojektleitung/-steuerung: externer Projektträger

- *Fortschreibung/Neuarbeitung des ISEK Alt-Hamborn-Marxloh, EG DU/steg NRW GmbH/Amt für Stadtentwicklung*
- *Externe Vergabe der übrigen Aufgabenbereiche*

Inhaltliche Federführung (Amt): 61 – Hilmer

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber: 61, die Projektsteuerer der anderen TPs

Weitere beteiligte Fachbereiche: 61, die Projektsteuerer der anderen TPs

Gesamtkostenschätzung und Zeitplanung

Fortschreibung ISEK Alt-Hamborn-Marxloh **2019/2020**

Studie zur Lebenssituation von Neuzuwanderern aus Südosteuropa **2021 - 2023**

QM Marxloh **2021 - 2026**

QM Alt-Hamborn und ZM Alt-Hamborn Mitte **2020 - 2026**

Fassadenprogramm **Marxloh: 2022 - 2026 bzw. Alt-Hamborn: 2020 - 2026**



Quartiersarchitekt **Marxloh: 2020 - 2026** bzw. **Alt-Hamborn: 2020 - 2026**

Beteiligung & Öffentlichkeitsarbeit **2020 - 2026**

Förderung bürgerschaftlich getragener kleiner Projekte im Stadtteil: 2021 - 2026

Evaluation/wissenschaftliche Begleitung

Gesamtsumme: 4.000.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsplan

Teilprojekt 2: Ausbau der drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte – Einrichtung von „Elternlandeplätzen“

Handlungsfelder

- *Integration und Bildung*
- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz- und -anpassung*

Oberziele

- *Anpassung der Bildungsinfrastruktur an die spezifischen zielgruppenbezogenen Bedarfe*
- *Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der stadtökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*

Unterziele

- *Schaffung neuer multifunktionaler Raumkapazitäten und Personalressourcen für Eltern- und Familienbildung, Beratung und Sprachförderung*
- *Stärkung der Bildungschancen und Erweiterung zielgruppenspezifischer Bildungsangebote unter besonderer Berücksichtigung der Bedarfe von Neuzuwanderern aus Südosteuropa*
- *Vernetzung von Bildungsorten und Angeboten zum Aufbau/zur Erweiterung der Präventionskette*
- *Durchsetzung höherer energetischer Standards in Bestand und Neubau*
- *Förderung von Barrierefreiheit*
- *Umweltbildung und Gesundheitsprävention zur Sensibilisierung der Bewohnerschaft*
- *Etablierung einer qualitätsvollen Baukultur*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

Alle drei Grundschulen im Stadtteil haben identische Problematiken:

- *Soziale Einrichtungen in Marxloh leiden unter Raummangel*
- *Die Kontaktaufnahme zu Eltern gestaltet sich schwierig*
- *Elternansprache aufgrund von Sprachbarrieren und kulturellen Unterschieden kaum möglich*
- *Kaum im herkömmlichen Sinne sozialisierte und entwickelte Kinder*
- *Problematische Lebensumstände der Kinder: kaum angemessener Wohnraum, eingeschränkte Gesundheitsversorgung und fehlendes Wissen über gesunde Ernährung, bildungsferne Elternhäuser, daher ist kaum Unterstützung bei Lernfragen möglich*
- *Fehlendes Wissen der Eltern aus anderen Kulturkreisen über das deutsche Bildungssystem*

Inhalte:

- *Klimagerechter Ausbau der Grundschulen mit zusätzlichen Räumen für Eltern- und Familienbildung, Beratung und Sprachförderung*
- *Öffnung der drei Grundschulen KGS Henriettenstraße, GGS Regenbogenschule und GGS Sandstraße, die einen hohen Anteil von in sozial prekären Familienverhältnissen lebenden Kindern aufweisen, zum Quartier*
- *Die Grundschulen sollen sich zum Ort der Begegnung entwickeln und durch ihre Angebote mit positiven*

Impulsen zur Quartiersentwicklung beitragen

- *Aufbau von Anlaufstationen für Familien, sogenannte Elternlandeplätze/Familienzentren/Beratungs- und Bildungszentren an allen drei Grundschulen. Diese*
 - *fungieren als Brücke zwischen Schule und Eltern und dem Stadtteil,*
 - *nehmen und kanalisieren die Bedarfe und Anliegen der Eltern im Rahmen eines „Elternlandeplatzes“ auf, sowie begleiten und leiten diese an entsprechende Stellen weiter,*
 - *bauen Vertrauen zwischen Elternhaus und Schule auf,*
 - *schaffen und bündeln Angebote zur sprachlichen, kulturellen und lebenspraktischen Einbindung und Begegnung der Eltern,*
 - *bieten Beratungsangebote und Dienstleistungsangebote kommunaler Institutionen an: Jugendamt, Amt für Soziales, Arbeitsamt, Gesundheitsamt, Amt für Schulische Bildung und Kommunales Integrationszentrum, EG-DU etc.),*
 - *integrieren Angebote freier Träger zur sprachlichen und gesellschaftlichen Integration (kirchliche Bildungseinrichtungen, AWO, Runder Tisch Marxloh, Tausche Bildung für Wohnen etc.),*
 - *organisieren Kooperationen der Schulen (Schulzentrum Marxloh) und Kitas (Buddy Projekt zur Hausaufgabenbegleitung, Schülerfirmen etc.) und*
 - *unterstützen Kooperationen mit Stiftungen und Kulturinstitutionen (z.B. Klavierfestival Ruhr).*
- *Schaffung von multifunktionalen, barrierefrei zugänglichen Räumlichkeiten, die die Voraussetzungen für eine ganzheitliche Integration und Förderung sowohl von Kindern als auch von deren Familien aus prekären Lebensverhältnissen (insbesondere aus Zuwandererfamilien aus Südosteuropa) ermöglichen*
- *Durch die Elternlandeplätze und Beratungsangebote sollen auch die Schulen untereinander vernetzt werden, Schüler und Eltern können an die passenden Schulen und Bildungseinrichtungen (z.B. Campus Marxloh) vermittelt werden, sodass Bildungsnetze entstehen, die den Bewohnern und deren Bedarfen gerecht werden*
- *Durch stärkere Vernetzung öffentlicher Institutionen mit den Schulen wird die Elternschaft besser erreicht, die mit unterschiedlichen Lebensproblemen Schulen konsultieren und dort direkt an die richtigen Stellen verwiesen werden können*
- *Partnerschaftliche Konzipierung durch ein hohes Engagement der Schulen und anderen Sozial- und Bildungseinrichtungen aus dem Quartier gemeinsam mit verschiedenen Ressorts der Stadtverwaltung*
- *Im Prozess einer parallel laufenden Denkwerkstatt werden die institutionellen Vereinbarungen getroffen, um Angebote verschiedener Träger einzubinden. Darüber hinaus findet ein moderierter Schulentwicklungsprozess zwischen den Schulen in Marxloh statt.*
- *Schaffung attraktiver Räumlichkeiten sowie Aufwertung und Neugestaltung der Außenbereiche*
- *Personalressourcen*

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Einbindung der Eltern in die Bildungs- und Erziehungsarbeit der Kinder/Förderung der Identifikation der Eltern mit „ihrer“ Schule/Integration der Eltern und Familien durch Angebote in den Bereichen Sprachförderung, Ernährung, Gesundheitserziehung- und Beratung, Kulturtechniken, Hilfen im Alltag (z.B. Behördengänge), Workshops, AGs (z.B. Schulhof-AG), Mütterberatung, Sprechstunden (Themen nach Bedarf und situativ), Elterncafés, Sozialarbeit, gemeinsame Events an Schule und im schulischen Umfeld.

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

- Ausbau bereits bestehender Kooperationen der Schulen mit Akteuren im Stadtteil (z.B. Runder Tisch Marxloh, EG DU, Kirchen und Moscheeverbänden, Jugendzentren, Kitas etc.)
- Unterstützung durch interkulturelle Beratung, z.B. aus dem Kommunalen Integrationszentrum (KI)
- Einsatz von Sprachmittlern, Streetworkern und Netzwerkern vor Ort
- Zum gegenseitigen Kennenlernen und Austausch dient die Errichtung von „Eltern/Kinder-Versammlungsräumen“ und „Elterntreffs der verschiedenen Nationen“ auch zur Deeskalation interkultureller Konflikte, und Sicherung des sozialen Friedens im Sozialraum
- Kooperation mit der Gesellschaft für Beschäftigungsförderung (GfB), Duisburger Werkkiste gGmbH und Soziale Dienste Marxloh e.V.
- Gemeinsame Feste zu Meilenstein – Spatenstich, Richtfest etc.
- Einbindung der Eltern, Schüler und Bewohner, um Wandflächen im Außen und Innenbereich zu gestalten zur Förderung der Identifikation mit dem bzw. Verantwortung für das Gebäude

KGS Henriettenstraße



GGG Regenbogenschule



GGG Sandstraße



Quelle: steg NRW

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

Die drei Grundschulen bilden die Basis der schulischen Bildung im Stadtteil. Dort spiegelt sich die teils prekäre Sozialstruktur des Stadtteiles wider. Aufgrund der Tatsache, dass Eltern ihre Kinder sehr häufig persönlich zur Schule bringen und abholen, bietet sich dort die Möglichkeit, die Eltern und Familien der Schulkinder, die ebenfalls umfangreichster Hilfe und Beratung bedürfen, in Empfang zu nehmen und ihnen die o.g. vielfältigen Angebote zu unterbreiten. Schule wird somit zum ganzheitlichen Bildungs- und Sozialisationsort. Es werden entsprechende positive Rückwirkungen und Multiplikationseffekte in den Stadtteil insgesamt erwartet.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- *Maßnahme entspricht Bedarfen aus dem „Bericht zur sozialen Lage von Familien mit Kindern in Marxloh“*
- *Maßnahme entspricht den Ergebnissen der 1. Denkwerkstatt, „Zentrum für Familie, Integration und Soziales“ in Marxloh (ZFIS), Prozess der Schulentwicklung Marxloh*
- *EFRE/Soziale Stadt, Maßnahme „Campus Marxloh“*
- *Bildungsbüro – Ausbildung von Roma-Mediatoren*
- *Gesundheitslotsen – Gesunde Kids in Duisburg*
- *Teilhabezentrum – Bewegung schafft Begegnung Kümmerer-Projekt - Projekt Eltern in Kitas und Schulen begleiten und Zugang zu Bildung schaffen (Duisburger Werkkiste)*
- *TP 3: Umbau der Kinder- und Jugendeinrichtung Regionalzentrum Nord (RiZ)*
- *TP 4: Erweiterung Familienzentrums Julius-Birck-Straße*
- *TP 7: Sicherheit und Kriminalprävention*

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Der Erstkontakt zur schwierig zu erreichenden Gruppe der Neuzuwanderer soll über deren Kinder innerhalb der Schulen erfolgen.*
- *Vor allem Neuzuwandererkinder benötigen aufgrund ihres häufig geringen Bildungsniveaus und der fehlenden Sprachkenntnisse Bildungsangebote und Förderungen, die über den Schulalltag hinausgehen. Die Kapazitäten dafür sollen durch den Ausbau der Schulen geschaffen werden.*
- *Die unterdurchschnittliche Bildung vieler Zuwandererkinder ist häufig aber auch auf das geringe Bildungsniveau der Eltern zurückzuführen. Durch Beratungs- und Bildungsangebote für die Eltern soll sich dies ändern. Bildung ist dabei langfristig der Schlüssel zu einer gelungenen Integration und sozialer Stabilität.*
- *Häufig kontaktieren vor allem Neuzuwanderer die Schulen mit allerlei alltäglichen Problemen. Durch die Elternlandplätze sollen Kapazitäten und Netzwerke geschaffen werden, um diesen Anfragen gerecht zu werden und sie an die entsprechenden Stellen weiterzuleiten.*
- *Durch neue Kooperationen unter den Bildungseinrichtungen und sozialen Einrichtungen, soll die Arbeit mit Neuzuwanderern hinsichtlich ihrer Effizienz verbessert werden.*

Zuständiger Fachbereich - Ansprechpartner

Teilprojektleitung/-steuerung: Amt: 40 | Name: Herr Wolf

Inhaltliche Federführung (Amt): 40

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber: IMD

Weitere beteiligte Fachbereiche: 40, IMD, WBD, 62



Gesamtkostenschätzung

Die Kosten (Bau und Ausstattung) belaufen sich auf ca. 15.000.000 Mio. €

- *KGS Henriettenstraße: 5.000.000 Mio. €*
- *GGS Sandstraße: 4.900.000 Mio. €*
- *GGS Regenbogenschule: 5.100.000 Mio. €*

Gesamtkosten: 15.000.000 Mio. €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 3: Umbau der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung Regionalzentrum Nord (RiZ)

Handlungsfelder

- *Integration und Bildung*
- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*

Oberziele

- *Anpassung der Bildungsinfrastruktur an die spezifischen zielgruppenbezogenen Bedarfe*
- *Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der stadökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*

Unterziele

- *Schaffung neuer multifunktionaler Raumkapazitäten und Personalressourcen für Eltern- und Familienbildung, Beratung und Sprachförderung*
- *Stärkung der Bildungschancen und Erweiterung zielgruppenspezifischer Bildungsangebote unter besonderer Berücksichtigung der Bedarfe von Neuzuwanderern aus Südosteuropa*
- *Vernetzung von Bildungsorten und Angeboten zum Aufbau/zur Erweiterung der Präventionskette*
- *Durchsetzung höherer energetischer Standards im Bestand und Neubau*
- *Förderung von Barrierefreiheit*
- *Umweltbildung und Gesundheitsprävention zur Sensibilisierung der Bewohnerschaft*
- *Etablierung einer qualitätsvollen Baukultur*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

- *Steigender Anteil von Jugendlichen im Stadtteil*
- *Hohe Anzahl an Kindern und Jugendlichen aus prekären Familienverhältnissen*
- *Problematische Lebensumstände der Kinder: kaum angemessener Wohnraum, eingeschränkte Gesundheitsversorgung und fehlendes Wissen über gesunde Ernährung, bildungsferne Elternhäuser, daher ist kaum Unterstützung bei Lernfragen möglich*
- *Ort der Begegnung für alle*

Inhalte:

Der Umbau des Regionalzentrums Nord (RiZ) umfasst die folgenden baulichen Maßnahmen:

- *Sanierung von Sanitäranlagen/zusätzliche Sanitäranlagen*
- *Energetische Sanierung und Modernisierung (u.a. Sanierung der Heizungsanlage)*
- *Neue Licht- und Beschallungsanlagen*
- *Einbruchsichere Eingangstüren*
- *Modernisierungsarbeiten*
- *Barrierefreiheit*

Die Maßnahmen erlauben dem größten städtischen Kinder- und Jugendzentrum der Stadt Duisburg (RiZ - Regionalzentrum Nord) den bestehenden Herausforderungen in Modellprojekten zu begegnen. Diese sollen vertieft und ergänzt werden und so die Möglichkeit eröffnen, Vorbild für andere Stadtteile mit ähnlichen Problemlagen zu werden.

Das RiZ kann so über seine Funktion als Jugendzentrum, das intensiv in der offenen Kinder-, Jugend- und Kulturarbeit und im Freizeitbereich vor Ort tätig ist, hinauswachsen und zu einer zentralen Begegnungsstätte der Vielfalt werden. Folgende thematische Bausteine und Angebotserweiterungen sind geplant und werden teils erst durch die oben genannten baulichen Maßnahmen möglich gemacht:

- *Stärkere Vernetzung und Steigerung der Kooperation mit anderen Einrichtungen im Stadtteil, die Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene als Zielgruppe haben.*
- *Stärkere Öffnung des Angebotes für Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene mit körperlichen Behinderungen, durch entsprechende bauliche Maßnahmen.*
- *Erweiterung des thematischen Angebotsspektrums*
- *Eine Öffnung der Einrichtung zum Sozialraum stärkt den Begegnungsaspekt zwischen unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen.*
- *Sensibilisierung für die Themen Klimawandel und Klimaschutz*

Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme soll eine frühzeitige und kontinuierliche Einbeziehung der jetzigen und potenziellen Nutzer des RiZ erfolgen.

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Barrierefreiheit/Energetische Sanierung/Erneuerung Beleuchtung/Einbruchschutz

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

- *Nutzer werden über die Betreiber intensiv in die einzelnen Phasen der Umsetzung und baulichen Gestaltung miteinbezogen*
- *Einbindung von Partnern und Institutionen aus dem Quartier*
- *Fokus liegt auf der Partizipation von Kindern und Jugendlichen*

Werkraum und Eingang RiZ - Regionalzentrum Nord



Quelle: Stadt Duisburg

Eingang RiZ



Quelle: steg NRW

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

- *Das RiZ liegt im Herzen des Stadtteiles Marxloh, der sowohl durch eine große kulturelle Heterogenität, als auch durch starke Migrationsbewegungen geprägt ist.*
- *Es gilt hier insbesondere gesellschaftliche Ressentiments abzubauen, Verständnis für andere Kulturen auf-*

zubauen und Demokratie zu leben und zu lehren.

- Insbesondere der sehr hohe Zuzug von Menschen aus Südosteuropa wirkt sich auf den Stadtteil und somit auf die Besucherstrukturen im RiZ aus. Kinder und Jugendliche sind häufig schwierigsten Lebensbedingungen ausgesetzt, sie erhalten unregelmäßig zu Essen und leben in desolaten Wohnsituationen. Diese Kinder finden im RiZ eine erste Anlaufstelle. Sie erleben einen regelmäßigen Tagesablauf, kindgerechte Angebote und die Möglichkeit sich altersgerecht entwickeln zu können. Das RiZ ist für viele Kinder und Jugendliche eine der ersten Bildungseinrichtungen. Hier können sie zudem Kontakte in den Stadtteil aufbauen und Beratung in einem geschützten Rahmen erhalten.
- Nur durch die genannten Sanierungsmaßnahmen kann die tägliche Pionierarbeit vor Ort erhalten bleiben und das RiZ weiter als Treffpunkt, Anlaufstelle und sicherer Rückzugsort qualitativ besser wirken.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- Denkwerkstatt des Zentrums für Familie, Integration und Soziales (ZFIS), Schulen in Marxloh und auch der geplante Campus Marxloh sind hier, gemeinsam mit dem RiZ, eine Wirkgemeinschaft, die Hand in Hand für die Kinder und Jugendlichen eine kontinuierliche Angebotsstruktur bereithält. Nur durch dieses gemeinsame Wirken kann die soziale Lage von Familien im Stadtteil nachhaltig verbessert werden.
- Campus Marxloh
- Integratives Sport- und Bewegungszentrum Warbruckstraße
- „Bericht zur sozialen Lage von Familien mit Kindern in Marxloh“ (Prozess der kommunalen Präventionsketten)
- TP 7: Sicherheit und Kriminalprävention
- TP 2: Ausbau der drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte - Einrichtung von „Elternlandeplätzen“
- TP 4: Erweiterung Familienzentrum Julius-Birck-Straße

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- Vor allem dem hohen Anteil von Kindern und Jugendlichen an den Neuzuwanderern aus Südosteuropa soll mit dem Ausbau Rechnung getragen werden.
- Das Jugendzentrum übernimmt die Rolle eines Begegnungsortes, hier treffen Kinder der unterschiedlichen ethnischen Gruppen aufeinander. So wird schon im frühen Alter der interkulturelle Dialog gefördert, was langfristig zu einer Stärkung des sozialen Zusammenhaltes und mehr Interaktion zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen führen kann.
- Neuzugewanderte Kinder und Jugendliche bieten Jugendzentren eine erste Anlaufstelle im Stadtteil, über die langfristig die Integration in die Stadtteilgesellschaft gefördert werden kann.
- Über Freizeitangebote erlernen die Kinder und Jugendlichen der Neuzuwanderer in Jugendzentren soziale Verhaltensweisen und verbessern nebenbei ihre Kenntnisse in den Bereichen Sprache, Gesundheit und Ernährung.
- Im Rahmen der energetischen Sanierung Sensibilisierung für die Themen Klimaschutz und -anpassung

Zuständiger Fachbereich/Ansprechpartner

Inhaltliche Federführung (Amt): 51



Teilprojektleitung 51, IMD

Umsetzung/Bauherr: IMD

Eigentümer: IMD

Trägerschaft: Stadt Duisburg

Weitere beteiligte Fachbereiche: Jugendamt, Kinder- und Jugendförderung (51-41), IMD

Gesamtkostenschätzung

Gesamt: 500.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 4: Erweiterung Familienzentrum Julius-Birck-Straße

Handlungsfelder

- *Integration und Bildung*
- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*

Oberziele

- *Anpassung der Bildungsinfrastruktur an die spezifischen zielgruppenbezogenen Bedarfe*
- *Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der stadökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*

Unterziele

- *Schaffung neuer multifunktionaler Raumkapazitäten und Personalressourcen für Eltern- und Familienbildung, Beratung und Sprachförderung*
- *Stärkung der Bildungschancen und Erweiterung zielgruppenspezifischer Bildungsangebote unter besonderer Berücksichtigung der Bedarfe von Neuzuwanderern aus Südosteuropa*
- *Vernetzung von Bildungsorten und Angeboten zum Aufbau/zur Erweiterung der Präventionskette*
- *Durchsetzung höherer energetischer Standards im Bestand und Neubau*
- *Förderung der Barrierefreiheit*
- *Etablierung einer qualitätvollen Baukultur*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

- *Der Bedarf an Angeboten für Kinder und Eltern im Ortsteil Marxloh ist sehr groß*
- *Soziale Einrichtungen in Marxloh leiden unter Raummangel*
- *Für Eltern-Kurse werden derzeit der Turnraum oder die Eingangshalle des Familienzentrums Julius-Birck-Straße zweckentfremdet – Räume sind nicht für die Elternarbeit ausgelegt und Raumkapazitäten sind zu knapp*
- *Die Kontaktaufnahme zu Eltern gestaltet sich schwierig*
- *Elternansprache aufgrund von Sprachbarrieren und kulturellen Unterschieden kaum möglich*
- *Problematische Lebensumstände der Kinder: kaum angemessener Wohnraum, eingeschränkte Gesundheitsversorgung und fehlendes Wissen über gesunde Ernährung, bildungsferne Elternhäuser, daher ist kaum Unterstützung bei Lernfragen möglich*
- *Betreuungsquote bei U3 und Ü3 unter dem städtischen Durchschnitt*

Inhalte:

- *Klimagerechte bauliche Erweiterung und Schaffung von Räumlichkeiten für die Elternarbeit*
- *Nutzung von innovativen Baustoffen und erneuerbaren Energien*
- *Einbindung in die Gestaltung der Eingangssituation am Friedrich-Park (TP 10 Freiraumgestaltung Friedrich-Park) ggf. verbindende Elemente wie ein Gründach, grüne Fassade*
- *Schaffung eines „städtebaulichen Leuchtturms“*

- *Barrierefreiheit im Bestandsgebäude und im Rahmen einer baulichen Ergänzung schaffen*
- *Erweiterung der Räumlichkeiten durch den Anbau, sodass die Möglichkeit zur Erweiterung und Ausdifferenzierung von Angeboten für Kinder und deren Familien entsteht (z.B. für Mutter-Kind-Gruppen, Sprachkurse für Eltern, Beratungsangebote etc.).*
- *Durch die baulichen Ergänzungen sollen Räumlichkeiten geschaffen werden, die multifunktional nutzbar sind. Unterschiedliche niederschwellige Angebote von Bewegung, Beratung und Bildung sollen in den Räumlichkeiten stattfinden können.*
- *Angebotsbausteine sind die Einzelberatung der Eltern zu Fragen der Bildungseinrichtungen (Kita/Schule) und die Nutzung des Familienzentrums als „erste Anlaufstelle“ für Eltern bei Fragen im Alltag (Gesundheitsvorsorge, Antragstellungen, Sprachschwierigkeiten etc.)*
- *Familienzentrum als „Qualifizierungszentrum“ für Vorschulkinder zur Vorbereitung auf den Schuleintritt*
- *Nutzung der Räume für Kinderbetreuung, während die Eltern anderweitig Räumlichkeiten im Familienzentrum zur Beratung oder Weiterbildung nutzen*
- *Verzahnung von Sozialarbeit, Gesundheitsvorsorge, Elternarbeit und Kinderbetreuung*

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Barrierefreiheit/bauliche Erweiterung/Eingangssituation Friedrich-Park/Nachhaltige Baustoffe/erneuerbare Energien.

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

- *Ausbau von Kooperationen der Schulen mit Akteuren im Stadtteil (z.B. Runder Tisch Marxloh, EG DU, Kirchen- und Moscheeverbänden, Jugendzentren, Kitas etc.)*
- *Übergänge der Kinder in die Schule gestalten – Austausch über Problemfelder und Ansätze zur Ansprache der Eltern*
- *Unterstützung durch interkulturelle Berater, z.B. aus dem Kommunalen Integrationszentrum (KI)*
- *Einsatz von Sprachmittlern, Streetworkern und Netzwerkern vor Ort*
- *Kooperation mit der Gesellschaft für Beschäftigungsförderung (GfB), Duisburger Werkkiste gGmbH und Soziale Dienste Marxloh e.V.*
- *Gemeinsame Feste zu Meilenstein – Spatenstich, Richtfest etc.*
- *Einbindung der Eltern, Schüler und Bewohner bei der Gestaltung der Wandflächen im Außen- und Innenbereich– Ideensammlung für die Gestaltung „Eingangsbereich Friedrich-Park“*
- *Förderung der Identifikation mit dem Gebäude*
- *Gemeinsame Arbeitskreise mit anderen Familienzentren im Stadtteil/Elternlandeplätzen der Grundschulen*
- *Gewinnung von ehrenamtlichen Lotsen für das Familienzentrum*
- *Information zu Angeboten im FZ bei Anmeldung/Besichtigung der Kita*
- *Flyer an relevanten Stellen auslegen (Kinderärzte, Ämter, Schulen etc.)*
- *Gemeinsame Angebote für unterschiedliche Zielgruppen, Anwohner, Zuwanderer*
- *Angebote als Treffpunkt zum gemeinsamen Austausch (Elterncafé, Informationsveranstaltungen etc.)*
- *Kooperation mit Schulen, ASD, Bezirksamt, Gesundheitsamt, Institut für Jugendhilfe etc.*
- *Regelmäßige gemeinsame Feiern mit Bestandsbevölkerung und Zugewanderten*
- *Sensibilisierung für die Themen Klimawandel und Klimaschutz*

Familienzentrum Julius-Birck-Straße



Quelle: steg NRW

Familienzentrum Julius-Birck-Straße



Quelle: steg NRW

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

Dem kinderreichen Stadtteil Marxloh mangelt es zum einen an Betreuungsplätzen für U3 und Ü3 Kinder, zum anderen wird es zunehmend schwieriger aufgrund von Sprachbarrieren und kulturellen Unterschieden mit den Eltern der Kinder zu kommunizieren. Die Eltern können jedoch an diesen Einrichtungen „abgeholt“ und ein Integrationsort für die gesamte Familie geschaffen werden. Auch bei dieser Maßnahme werden positive Rückkopplungs- und Multiplikatoreneffekte für den gesamten Stadtteil erwartet. Zusammen mit der Entwicklung des Friedrich-Parks (TP 10) können Synergieeffekte für den Stadtteil z.B. in den Bereichen Freizeit- und Bewegungsangeboten entstehen.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- *Kitas im Bau von GEBAG (GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH) /Lebenshilfe*
- *Maßnahme entspricht Bedarfen aus dem „Bericht zur sozialen Lage von Familien mit Kindern in Marxloh“*
- *Denkwerkstatt, ZFIS, Schulentwicklung Marxloh (s. TP 3)*
- *Bildungsbüro – Ausbildung von Roma-Mediatoren*
- *TP 2: Ausbau der drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte – Einrichtung von „Elternlandeplätzen“*
- *TP 3: Umbau der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung Regionalzentrum Nord (RiZ)*
- *TP 10: Freiraumgestaltung Friedrich-Park*

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Vor allem dem hohen Anteil von Kindern und Jugendlichen an den Neuzuwanderern aus Südosteuropa soll mit dem Ausbau Rechnung getragen werden.*
- *Das Jugendzentrum übernimmt die Rolle eines Begegnungsortes, hier treffen Kinder der unterschiedlichen ethnischen Gruppen aufeinander. So wird schon im frühen Alter der interkulturelle Dialog gefördert, was langfristig zu einer Stärkung des sozialen Zusammenhaltes und mehr Interaktion zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen führen kann.*
- *Neuzugewanderte Kinder und Jugendliche bieten Jugendzentren eine erste Anlaufstelle im Stadtteil, über die langfristig die Integration in die Stadtteilgesellschaft gefördert werden kann.*
- *Über Freizeitangebote erlernen die Kinder und Jugendlichen der Neuzuwanderer in Jugendzentren soziale Verhaltensweisen und verbessern nebenbei ihre Kenntnisse in den Bereichen Sprache, Gesundheit und Er-*

nährung.

- Weiter sollen in dem Familienzentrum Bildungsangebote für Eltern geschaffen werden, um deren Integration langfristig zu fördern. Auch den alltäglichen Problemen dieser Zielgruppe soll hier mit passenden Beratungs- und Vermittlungsangeboten begegnet werden, um langfristig deren Integration zu fördern
- Der Erstkontakt zu schwierig zu erreichenden Bevölkerungsgruppen soll über deren Kinder innerhalb des Familienzentrums erfolgen. Durch neue Kooperationen unter den Bildungseinrichtungen und sozialen Einrichtungen, soll die Arbeit mit Neuzuwanderern hinsichtlich ihrer Effizienz verbessert werden.
- Über die klimagerechte Erweiterung wird dem Klimaschutz Rechnung getragen

Zuständiger Fachbereich - Ansprechpartner

Inhaltliche Federführung (Amt): 51 Name: Herr Köpcke

Teilprojektleitung/-steuerung: Amt: 51 Frau Bopp und IMD N.N.

Umsetzung/Bauherr: IMD

Eigentümer: IMD

Träger: Stadt Duisburg, Dez. III

Weitere beteiligte Fachbereiche: WBD, Stadtwerke

Gesamtkostenschätzung

Gesamt: 2.200.000 Mio. €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 5: Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Marxloh

Handlungsfelder

- *Soziale und ökonomische Stabilisierung*
- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*

Oberziele

- *Reduzierung der Funktions- und Substanzverluste der Quartiere*
- *Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der stadökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*

Unterziele

- *Aufwertung öffentlicher Räume, Stärkung der Stadtteilzentren und der Einzelhandelsstrukturen*
- *Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur*
- *Stärkung des „Umweltverbundes“, Reduzierung des MIV-Verkehrs und Förderung der Nahmobilität*
- *Beseitigung städtebaulicher Missstände*
- *Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens und der objektiven Sicherheitslage im Stadtteil*
- *Schaffung öffentlicher Begegnungs- und Kommunikationsräume*
- *Förderung von Maßnahmen zur CO2 Reduktion*
- *Qualifizierung und Vernetzung der Grün- und Freiflächen, Erhöhung der Biodiversität, Reduzierung des MIV-Verkehrs, Reduzierung der bioklimatischen Belastung*
- *Etablierung einer qualitätvollen Baukultur*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

- *Deutliche Veränderungen der Bevölkerungsstruktur in den letzten Jahren*
- *Nebenzentrum mit dem Alleinstellungsmerkmal Brautmodencluster mit überregionalem Einzugsbereich*
- *Gestalterische und funktionale Mängel durch hohen Nutzungsdruck im öffentlichen Raum auf Straßen, Wegen, Plätzen*
- *Tlw. überalterte Bausubstanz mit Leerständen in oberen Etagen*
- *Fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum*
- *Hoher Druck durch Park- u. Suchverkehre, Nutzungskonflikte durch sich überlagernde Verkehrsinfrastrukturen*
- *Hohe Umweltbelastungen*

Marxloh ist ein durch Zuwanderung gekennzeichneter „Ankunftsstadtteil“, der sich, hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur in den letzten Jahren u.a. aufgrund der Zuwanderungswelle aus Südosteuropa vor allem in den Wohnquartieren verändert hat. Gleichzeitig verfügt Marxloh mit dem Brautmodencluster über eine enorme wirtschaftliche Dynamik im Zentrumsbereich mit hohem Nutzungsdruck.

Damit steht auch die Stadtplanung vor der Aufgabe, Strategien im Umgang mit Migration und Integration für den mit sozialen Problemen belasteten Stadtteil zu entwickeln und Benachteiligungen für alle Bewohner im Gebiet durch Schaffung besserer Lebensverhältnisse zu reduzieren. Der öffentliche Raum, insbesondere Straßen, Wege und Plätze, verändern sich stetig mit der Gesellschaft. Durch den hohen Nutzungsdruck aufgrund der wirtschaftli-

chen Dynamik des Brautmodenclusters im Kontext mit kulturell unterschiedlichen Lebensweisen der Menschen vor Ort ist der öffentliche Raum stark beansprucht. Um die Integration zu fördern sowie einen weiteren Fortzug der Stammbevölkerung zu verhindern, ist die positive Identifikation mit dem Stadtteil von immenser Bedeutung. Ein sicherer und lebenswerter Stadtteil mit städtebaulicher Qualität für alle Bewohner ist somit nicht nur von sozialen Projekten abhängig, sondern immer auch auf städtebauliche Maßnahmen für die gebaute und gestaltete Umwelt angewiesen.

So wurde bspw. in im Jahr 2019 erfolgten und vom Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen geförderten Fußverkehrscheck die komplexe verkehrliche Situation in Marxloh rund um die Weseler Straße sowie den August-Bebel-Platz im Hinblick auf die Attraktivität für den Fußverkehr mit Bürgern und Verwaltung diskutiert. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass es in Marxloh an vielen Orten an Aufenthaltsqualität fehlt und der Stadtteil durch die ansässige „Hochzeitsmeile“ stark durch Verkehr belastet ist. Insbesondere in der Weseler Straße kommt es aufgrund der verschiedenen Funktionen und Nutzungen zu großen und teils gefährlichen Konflikten vor allem für Kinder und die ältere bzw. körperlich eingeschränkte Bevölkerung. Auf dem engen Straßenquerschnitt überlagern sich MIV, Fuß-, Rad-, sowie Bahn- und Busverkehr.

Inhalte:

Zentrale Maßnahme ist daher die nachhaltige Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur auf der Hauptgeschäftsstraße, der Weseler Straße mit dem Pollmannkreuz, für alle Nutzergruppen. Eine Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur soll Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität ergeben. Dazu soll im ersten Schritt eine investitionsvorbereitende Studie mit Entwicklung von Szenarien die Möglichkeiten der Umsetzung ausloten. Die Aufwertung des August-Bebel-Platzes mit multifunktionaler zentraler Bedeutung im Zentrumsbereich, die Aufwertung der angrenzenden Straßenzüge, der Fußgängerzonen Kaiser-Friedrich-Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße sollen ebenfalls zur Stärkung des Zentrums beitragen und die Identifikation und den Bleibewillen der Bewohnerschaft durch identitätsstiftende Gestaltungsmaßnahmen erhöhen. Die Aspekte Klimaanpassung und -schutz werden bei der Umsetzung der Maßnahmen einbezogen Entsiegelung und Durchgrünung soll Hitzeinseln mildern und die Regenwasserversickerung fördern. Bspw. können auch Bushaltestellen zur Sicherung der Artenvielfalt (z.B. für Bienen) und zur Verbesserung des Stadtklimas begrünt werden.

Eine Aufwertung der Wege- und Sichtbeziehungen sowie ein einheitlicher Auftritt der Handelslage soll erfolgen (bspw. durch smarte Beleuchtung, Mobiliar, Bepflanzung, Beschilderung, Barrierefreiheit etc.). Der August-Bebel-Platz nimmt zusätzlich zu seiner Funktion als Marktplatz und Ort der Begegnung eine bedeutende Rolle in der Verkehrsinfrastruktur als ÖPNV-Verknüpfungspunkt ein, sodass ein Ausbau neuer Mobilitätsangebote wie E-Mobilität und vernetzte Mobilität (Mobilstation) angedacht ist. Allgemein soll die CO₂ und Feinstaubbelastung gemindert werden. Die Bewohnerschaft wird durch ein aktivierendes Nahmobilitätskonzept zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel sensibilisiert. Die Einmündungsbereiche der Nebenstraßen sollen in die Umgestaltung miteinbezogen werden.

Ein smartes Beleuchtungskonzept soll für den gesamten Zentrumsbereich hinsichtlich Energieeinsparung und Sicherheit im öffentlichen Raum umgesetzt werden. Das Thema Sicherheit wird über das Kriminalpräventionskonzept aktiv in den Stadtteil getragen (TP 7).

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Investitionsvorbereitende Studie/Aufwertung Kaiser-Wilhelm-Straße und Kaiser-Friedrich-Straße/Nahmobile Umgestaltung Pollmannkreuz und Weseler Straße/Aufwertung August-Bebel-Platz/Umgestaltung Friedrich-Engels-Straße/Stärkung des Umweltverbundes (Fußgängerverkehrscheck)/Umsetzung von Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz (z.B. Regenwasserversickerung)/Stärkung der Lokalen Ökonomie/Aktivierung Nahmobilität/Sicherheit

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

- *Einbindung der Eigentümer im Rahmen von Maßnahmen am privaten Gebäudebestand (Dach- und Fassadenbegrünung)*
- *Aktive Einbindung der Bevölkerung bei Begrünungsmaßnahmen im privaten und öffentlichen Raum*
- *Aktivierungskonzept zur Förderung der Nahmobilität mit intensiver Einbindung der Bevölkerung. Dies kann bspw. über Mobilitätslabore (s.u.), Passantenbefragungen, Infostände, Aktionstage, Fahrradkurse, das Versenden von Fragebögen o.ä. geschehen. Hierbei ist ein zielgruppenorientiertes Vorgehen notwendig, um die unterschiedlichen Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen (Schüler, Senioren, Familien, Migranten etc.) zu erfassen.*
- *Einbindung der Gewerbetreibenden z.B. bei Maßnahmen zur Neugestaltung des Straßenraumes, einheitlicher Außenaustritt, Beleuchtung usw.*
- *Beteiligung bei entsprechenden Gestaltungswettbewerben*

Weseler Straße



Quelle: steg NRW

Weseler Straße



Quelle: steg NRW

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

Die Stärkung des Zentrums ist von Bedeutung für den gesamten Stadtteil Marxloh. Positive Effekte können sich stabilisierend auf die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Stadtteils auswirken.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- *Zweckbindungsfrist Bebelplatz bis 04.08.2020*
- *Zweckbindungsfrist Weseler Straße bis 18.03.2022*
- *Verkehrsministerium/Zukunftsnetz: Fußgängercheck August-Bebel-Platz/Weseler Straße (anderer Förderzugang/Verkehrsministerium-Zukunftsnetz) Juli 2019 - März 2020*
- *Lokale Ökonomie - BIWAQ Menschen und Quartiere bewegen – Digitalisierung inklusive*
- *TP 1: Flankierende Maßnahmen: Quartiersmanagement, Beteiligung, Lokale Ökonomie*
- *TP 7: Sicherheit und Kriminalprävention*

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Verbesserung der Lebensqualität und Steigerung der Identifikation mit dem Stadtteil soll der Fluktuation in der Bewohnerschaft, vor allem unter den Neuzuwanderern, entgegenwirken, da diese wiederum die Wirksamkeit von Integrationsmaßnahmen erschwert. Soziale Maßnahmen müssen an dieser Stelle also auch durch städtebauliche ergänzt werden.*
- *Durch eine Verbesserung der Beleuchtung und die Steigerung der Aufenthaltsqualität sollen die Sicherheitsgefühle aller Stadtteilbewohner gesteigert werden. So soll die Teilnahme am Stadtleben und die Aneignung des öffentlichen Raumes allen Bevölkerungsgruppen unabhängig von Herkunft und Geschlecht ermöglicht werden.*
- *Durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes sollen Begegnungs- und Kommunikationsräume geschaffen werden. Diese kommen sowohl Neuzuwanderern als auch Bestandsbevölkerung zu Gute.*
- *Die lokale Ökonomie profitiert ebenfalls von den städtebaulichen und verkehrlichen Aufwertungsmaßnahmen. Die Weiterentwicklung der Migrantenökonomie kann sich dabei auch positiv auf die Stabilisierung der Neuzuwanderer Community auswirken.*
- .

Zuständiger Fachbereich/Ansprechpartner

Inhaltliche Federführung/Teilprojektleitung (Amt): 61 N.N.

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber: 61

Weitere beteiligte Fachbereiche: 31, 61-20, 61-31, 61-32, 61-13, IMD, WBD, DVV, Duisburg Kontor, GfW, Unternehmerstammtisch, Werkkiste/GfB (BIWAQ lokale Ökonomie), Beteiligungsaktionen

Gesamtkostenschätzung

- *Aufwertung Kaiser-Wilhelm-Straße/Kaiser-Friedrich-Straße*
- *Umgestaltung Pollmannkreuz und Weseler Straße/Investitionsvorbereitende Studie/Baumaßnahme*
- *Aufwertung August-Bebel-Platz*
- *Aktivierungskonzept Nahmobilität*
- *Investitionsvorbereitende Studie*

Gesamt: 6.000.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 6: Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Alt-Hamborn

Handlungsfelder

- *Soziale und ökonomische Stabilisierung*
- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*

Oberziele

- *Reduzierung der Funktions- und Substanzverluste der Quartiere*
- *Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der stadtoökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*

Unterziele

- *Aufwertung öffentlicher Räume, Stärkung der Stadtteilzentren und der Einzelhandelsstrukturen*
- *Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur*
- *Stärkung des „Umweltverbundes“, Reduzierung des MIV-Verkehrs und Förderung der Nahmobilität*
- *Beseitigung städtebaulicher Missstände*
- *Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens und der objektiven Sicherheitslage im Stadtteil*
- *Schaffung öffentlicher Begegnungs- und Kommunikationsräume*
- *Qualifizierung und Vernetzung der Grün- und Freiflächen, Erhöhung der Biodiversität, Reduzierung der bioklimatischen Belastungen*
- *Förderung von Maßnahmen zur CO2 Reduktion*
- *Qualifizierung und Vernetzung der Grün- und Freiflächen, Erhöhung der Biodiversität, Reduzierung des MIV-Verkehrs, Reduzierung der bioklimatischen Belastung*
- *Etablierung einer qualitätvollen Baukultur*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

- *Veränderungen der Bevölkerungsstruktur in den letzten Jahren*
- *Veränderungen im Einzelhandelsbesatz*
- *Maßgeblich geprägt durch das Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten mit Nutzungskonflikten*
- *Werkssiedlungen und gründerzeitlich geprägte Siedlungsstrukturen mit Aufwertungsdruck*
- *Industrie mit Stahlwerk und Gewerbe bedingen hohe Immissionen*
- *Hohe Verkehrsbelastung im Zentrum*
- *Zentraler Versorgungsbereich für die Ortsteile Marxloh, Neumühl, Obermarxloh, Alt-Hamborn und Röttgersbach – hoher Bedarf an funktionaler Stärkung und städtebaulicher Aufwertung*
- *Starke Belastung durch Park- und Suchverkehr, hoher Flächenverbrauch durch Stellplatzanlagen im Umfeld des Altmarktes*
- *Berücksichtigung des vorhandenen Shared-Space-Bereiches am Altmarkt im Gestaltungskonzept und ggf. Weiterentwicklung*
- *Hohe Anzahl öffentlicher Einrichtungen*
- *Zunehmende Belastung der Nachbarschaften durch Lärm, Gewalt und Bedrohungen*

In Alt-Hamborn hat sich die Bevölkerungsstruktur in der letzten Dekade durch die Zunahme an Menschen mit Migrationshintergrund verändert. Damit einhergehend hat sich eine stark migrantisch geprägte, noch mit alteingesessenen Geschäften durchmischte, lebendige lokale Ökonomie mit diversifiziertem Einzelhandelsbesatz ausgebildet. Einige alteingesessene Kaufhäuser und Geschäfte mussten schließen. Diese Entwicklung war auch in Marxloh vor ca. 30 Jahren zu beobachten. Der Zusammenhang von städtebaulicher Aufwertung, sozialer Stabilisierung und ökonomischer Prosperität ist daraus abzuleiten. Durch die Zuwanderung aus Südosteuropa sind Nachbarschaften in Alt-Hamborn vor allem im Zentrum verstärkt mit Lärmproblemen, Gewalt, Bedrohungen, Pöbeleien oder auch Wildpinklern vorrangig in den Abend- und Nachtstunden konfrontiert. Begegnungen bzw. Begegnungsorte zwischen der Stammbewölkerung und der südosteuropäischen Bevölkerung existieren so gut wie gar nicht. Der öffentliche Raum in den Geschäftsbereichen verliert zunehmend an Aufenthaltsqualität, immer mehr Menschen ziehen weg. Die Lebenswertigkeit des Stadtteiles nimmt aktuell ab.

Inhalte:

Da der Stadtteil dringend an sozialer und räumlicher Stabilisierung bedarf, gilt es auch hier zur Verhinderung eines weiteren Fortzugs der Bewohnerschaft die positive Identifikation mit dem Stadtteil durch städtebauliche qualitative Aufwertungen im Zentrum Alt-Hamborns zu stärken und wieder herzustellen.

Zentrale Maßnahme ist die Umgestaltung des Alt-Hamborner Altmarktes, dem zentralen Platz in diesem Stadtteil, zur Schaffung von Aufenthaltsqualitäten und einem Ort der Begegnung im Zentrumsbereich. Dazu sind Stellplatzflächen zu reduzieren und zu kompensieren, Flächen zu entsiegeln und qualitativ ansprechend zu gestalten. Hitzeinseln sollen durch Maßnahmen der Verschattung und Begrünung gemildert werden. Gleichzeitig sollen auch Maßnahmen zur Regenwasserversickerung umgesetzt werden. Die Fußgängerzone der Jägerstraße soll mit Möblierung, Grün und smarter Beleuchtung aufgewertet werden. An der gegenüberliegenden Parallelstraße soll eine wohnbauliche Entwicklung des Grundstückes des ehemaligen Gesundheitsamtes nach Abriss zu einer Stärkung und Vitalisierung des Zentrums führen (s. TP 9). Ziel ist die Errichtung eines klimagerechten und inklusiven Wohnungsbaus. Eine Beteiligung mit Bürgerschaft und Politik zu den Themen ist bereits Anfang 2014 erfolgt.

Über ein Wettbewerbsverfahren sollen städtebauliche Qualitäten und funktionale Zusammenhänge betrachtet und Gestaltungsqualitäten für die jeweiligen Bereiche entwickelt werden. Eine Parkraumuntersuchung soll das bestehende Parkraumangebot v.a. hinsichtlich Parkraumangebot (öffentlich und öffentlich zugänglich), Anordnung der Stellplätze, Parkraumbewirtschaftung und Parkraumbelastung betrachten.

Die Parkraumuntersuchung wird in den Gestaltungswettbewerb zum Altmarkt zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Umfeld eingespeist. Darüber hinaus sollen die Grünanlagen im Wohnumfeld des Zentrumsbereiches Alt-Hamborn neu geordnet und qualifiziert werden. Dabei hat die Neuordnung der Stellplatzsituation mit dem Ziel der Flächengewinnung für Grün eine hohe Bedeutung für den Klimaschutz und die Lebensqualität im Wohnumfeld.

Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Reduzierung des MIV sollen umgesetzt werden. Es soll durch ein Aktivierungskonzept eine Sensibilisierung der Bewohnerschaft für Nahmobilitätsangebote erreicht werden, um schädliche Emissionen im Stadtteil zu reduzieren. Die Entwicklung von Nahmobilitätshubs, die Verkehrsangebote, Kommunikation, Information und Service sowie Treffpunkte und Aufenthaltsbereiche miteinander verknüpfen, sollen außerdem berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Sicherheit soll über ein Kriminalpräventionskonzept (s. TP 7) die Bewohnerschaft aktiv zum Thema eingebunden werden. Aus Sicherheitsaspekten ist die Installierung digitaler Beleuchtung vorgesehen.

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

- *Umgestaltung des Altmarktes mit Aufenthaltsqualitäten und Verkehrsreduktion/Wettbewerbsverfahren*
- *Neuordnung des ruhenden Verkehrs*
- *Aufwertung der Fußgängerzone Jägerstraße*
- *Nachhaltige Wohnbebauung an der Parallelstraße*

- *Kriminalpräventionskonzept/Digitale Beleuchtung*
- *Aktivierungskonzept zur Förderung der Nahmobilität*

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

Ein Workshop mit Bürgerschaft und Politik ist bereits 2014 durchgeführt worden. Die weitere Beteiligung findet im Zuge des Wettbewerbsverfahrens statt.

Alt-Hamborner Altmark



Quelle: steg NRW

Alt-Hamborner Altmarkt



Quelle: steg NRW

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

Der Zentrumsbereich Alt-Hamborn ist der urbane Mittelpunkt im Bezirk Hamborn. Hier befinden sich neben dem Geschäftsbesatz eine bedeutsame Anzahl öffentlicher Einrichtungen wie Amtsgericht, Rathaus Hamborn, VHS, Arztpraxen. Der Altmarkt Hamborn ist einer der größten Marktplätze in Deutschland und der Nukleus des urbanen Lebens in Hamborn und den umgebenden Ortsteilen.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- *TP 9: Abriss des ehemaligen Gesundheitsamtes als Chance für eine nachhaltige Wohnbaulandentwicklung*
- *TP 8: Abriss der Rhein-Ruhr-Halle zur Flächenentwicklung*
- *TP 7: Sicherheit und Kriminalprävention*
- *Radwegeverknüpfung Alt-Hamborn/Marxloh*
- *Zentrenmanagement*

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Verbesserung der Lebensqualität und Steigerung der Identifikation mit dem Stadtteil soll der Fluktuation in der Bewohnerschaft, vor allem unter den Neuzuwanderern, entgegenwirken, da diese wiederum die Wirksamkeit von Integrationsmaßnahmen erschwert. Soziale Maßnahmen müssen an dieser Stelle also auch durch städtebauliche ergänzt werden.*
- *Durch eine Verbesserung der Beleuchtung und die Steigerung der Aufenthaltsqualität sollen die Sicherheitsgefühle aller Stadtteilbewohner gesteigert werden. So soll die Teilnahme am Stadtleben und die Aneignung*

nung des öffentlichen Raumes allen Bevölkerungsgruppen unabhängig von Herkunft und Geschlecht ermöglicht werden.

- Durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes sollen Begegnungs- und Kommunikationsräume geschaffen werden. Diese kommen sowohl Neuzuwanderern als auch Bestandsbevölkerung zu Gute.
- Die lokale Ökonomie profitiert ebenfalls von den städtebaulichen und verkehrlichen Aufwertungsmaßnahmen. Die Weiterentwicklung der Migrantenökonomie kann sich dabei auch positiv auf die Stabilisierung der Neuzuwanderer Community auswirken.
- Durch die Schaffung neuer Grünflächen ergeben sich positive Effekte für das Stadtklima und die bioklimatische Belastung der Bewohner. Mehr Möglichkeiten zur Bewegung können sich außerdem positiv auf die Gesundheit gerade der Kinder und Jugendlichen auswirken.

Zuständiger Fachbereich/Ansprechpartner

Teilprojektleitung (Amt): 61-1, N.N.

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber: 61

Weitere beteiligte Fachbereiche: 31, 61-20, 61-31, 61-32, 61-13, IMD, WBD, DVV, Duisburg Frischekontor, GFW, Einzelhandelsinitiative,

Gesamtkostenschätzung

Gesamtkosten: 5.100.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 7: Sicherheit und Kriminalprävention

Handlungsfelder

- *Soziale und ökonomische Stabilisierung*
- *Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit*
- *Integration und Bildung*

Oberziele

- *Reduzierung der Funktions- und Substanzverluste der Quartiere*
- *Verbesserung der Teilhabechancen der Menschen in ihrer verschiedenen Lebenssituation und Stärkung des sozialen Zusammenhalts*
- *Anpassung der Bildungsinfrastruktur an die spezifischen zielgruppenbezogenen Bedarfe*

Unterziele

- *Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens und der objektiven Sicherheitslage im Stadtteil*
- *Verbesserung des Stadtteilimages in Binnen- und Außenwahrnehmung*
- *Aufbau und Stärkung von Akteursnetzwerken*
- *Stärkung der Bildungschancen und Erweiterung zielgruppenspezifischer Bildungsangebote unter besonderer Berücksichtigung der Bedarfe von Neuzuwanderern aus Südosteuropa*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

Das Projekt knüpft an Bedarfe in Marxloh und Alt-Hamborn an.

Marxloh wird seit einigen Jahren als „No-go-Area“ diskreditiert. Marxloh ist aber vor allem ein Stadtteil mit vielen sozialen Problemlagen: Einkommensarme Menschen, Armut, soziale Desintegration, „instabiler werdende soziale Normen“ und eine hohe Fluktuation der Bevölkerung kennzeichnen den Stadtteil und ziehen Konflikte zwischen den Bevölkerungsgruppen nach sich. Ein Kriminalpräventionskonzept soll hier weitere Ansätze zur Verbesserung der Situation vor Ort erschließen und bestehende Strukturen und Prozesse (z.B. laufende Projekte, Schulentwicklungsprozesse, bestehende Koordinationsnetzwerke, Maßnahmen im Rahmen der kommunalen Präventionsketten) einbinden.

Auch in Alt-Hamborn sind soziale Konfliktlagen im öffentlichen Raum Anlass für Proteste aus der Bürgerschaft. Auf dem Hamborner Altmarkt führen seit einiger Zeit nächtlicher Lärm, Vermüllung, Wildpinkelei zum Unmut und zu Protesten der Anwohner, die Gegenstand einer Bürgerversammlung mit dem Bezirksbürgermeister waren (WAZ vom 20.7.2019). Auch hier soll nach neuen Ansätzen gesucht werden, um die Konflikte zu lösen und die Stadtteilentwicklung präventiv zu stabilisieren.

Es bestehen bereits sehr gute Ansätze in Bezug auf ein sozialpädagogisches Konzept des Jugendamtes in Kooperation mit den Schulen, in welchem Fortbildungen für Lehrer angeboten werden.

Ein Kriminalpräventionskonzept soll hier weitere Ansätze zur Verbesserung der Situation vor Ort erschließen und bestehende Strukturen und Prozesse (z.B. laufende Projekte, Schulentwicklungsprozesse, Maßnahmen im Rahmen der kommunalen Präventionsketten, Ordnungsmaßnahmen) einbinden.

Inhalte:

Das Teilprojekt beinhaltet vier Bausteine

- *Konzept städtebauliche Kriminalprävention/Sicherheit-Ordnung-Sauberkeit Marxloh und Alt-Hamborn*
- *Aufbau von ordnungspartnerschaftlichen Strukturen und Prozessen in der Gebietskulisse*
- *Sozialpädagogisches Konzept Gewaltprävention, Integration, Bildung sowie*
- *die Projektbegleitung dieser Maßnahmen*

Städtebauliche Kriminalprävention und Sicherheit-Ordnung-Sauberkeit (SOS)

In dem Konzept städtebauliche Kriminalprävention soll ein externes Planungsbüro die objektive Kriminalitätslage im Lichte der Kriminalstatistik eruieren und die subjektive Sicherheitslage aus Sicht der Bewohner und mit Blick auf den Stadtraum, Wohnsicherheit, Wegesicherheit und Stadtbildpflege ermitteln. Bei der Erarbeitung des Konzeptes sollen die lokalen Akteure, Bürger im Gebiet sowie bestehende Projekte und Akteursstrukturen einbezogen werden. Dabei sollen die Bedarfe unterschiedlicher Zielgruppen (z.B. Kinder/Jugendliche, Senioren etc.) berücksichtigt werden. Hinzu kommen die anschließende Präsentation und Erörterung in Gremien, Arbeitskreisen und Netzwerken zur Sensibilisierung von Akteuren in Städtebau, Pflege öffentlicher Räume etc. und zur Vereinbarung von Schritten zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen in den Bereichen Umgestaltung, Verbesserung der Stadtbildpflege und Umweltbildung. Ein weiterer Schritt wird die Beratung/Audit der Teilprojekte des Modellvorhabens sein, wie hier Handlungsempfehlungen umgesetzt werden können.

Mögliche Maßnahmen zur Umsetzung eines solchen Konzeptes können sein:

- *Einsatz smarter Beleuchtung*
- *Maßnahmen zur Imageverbesserung*
- *Förderung kleintelliger, bürgerschaftlicher Projekte zur Steigerung der Verantwortungsgefühle für den öffentlichen Raum (Kinder und Jugendliche, Patenschaften etc.)*

Aufbau ordnungspartnerschaftlicher Strukturen und Prozesse

Beim Aufbau ordnungspartnerschaftlicher Strukturen und Prozesse werden die bereits vorhandenen erprobten (Akteurs-)Strukturen in der Gebietskulisse und Duisburg (z.B. in Hochfeld) insgesamt aufgegriffen, weiterentwickelt und ergänzt. Das Projekt wird in bereits vorhandene Strukturen in Duisburg und in den Stadtteilen eingebunden.

Sozialpädagogisches Konzept Gewaltprävention, Integration, Bildung

Darüber hinaus ist in dem Gebiet im Duisburger Norden ein Sozialpädagogisches Konzept Gewaltprävention, Integration, Bildung mit Unterstützung eines externen Beratungsträgers erforderlich.

Mögliche Maßnahmen zur Umsetzung eines solchen Konzeptes können sein:

- *Bedarfsbezogene sozialpädagogische Ansätze*
- *Aufsuchende Kinder- und Jugendarbeit im außerschulischen Bereich*
- *Ausbau der Bildungsinfrastruktur (s. TP 2-4 und 13)*
- *Umweltbildung und Naturerleben*

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Sicherheit/städtebauliche Kriminalprävention/Stärkung sozialer Netzwerke/Beseitigung Angst- und Meideräume/Ordnungspartnerschaften/sozialpädagogische Gewaltprävention

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnern

Die Einbindung von Akteuren aus dem Gebiet, Schulen und Bewohnern wird eine wichtige Rolle spielen, um die Sicherheitssituation zu eruieren und geeignete Maßnahmen umzusetzen

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

Die Erkenntnisse aus dem Kriminalpräventionskonzept sollen in die verschiedenen Teilprojekte eingespeist und Handlungsempfehlungen darin umgesetzt werden. Das Projekt kann an das dichte Akteursnetz in Marxloh anschließen und die Kontakte nutzen. In Alt-Hamborn sind diese Strukturen erst aufzubauen.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- TP 1: Quartiersmanagement Marxloh
- TP 1: Zentrenmanagement Alt-Hamborn
- TP 2: Ausbau der drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte - Einrichtung von „Elternlandeplätzen“
- TP 3: Umbau der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung Regionalzentrum Nord (RiZ)
- TP 4: Erweiterung Familienzentrum Julius-Birck-Straße
- TP 5: Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Marxloh
- TP 6: Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Alt-Hamborn
- Kooperationsrunde Marxloh sowie andere Netzwerke im Stadtteil
- Schulentwicklung im Stadtteil
- Audit Kriminalprävention des Großteils der Teilprojekte

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Objektive und subjektive Sicherheit sind Grundvoraussetzungen für eine Stabilisierung des Stadtteiles und ein friedvolles Zusammenleben*
- *Der Ausbau von Bildungsangeboten und integrativen Maßnahmen sollte genutzt werden, um auch die Themenfelder Sicherheit, Gewalt- und Kriminalprävention mit entsprechenden Angeboten zu hinterlegen.*
- *Der hohe Anteil von Kindern und Jugendlichen bei den Neuzuwanderern ermöglicht ein frühzeitiges Ansetzen mit entsprechenden kriminalpräventiven und sozialpädagogischen Maßnahmen.*
- *Die Sensibilisierung für Problemfelder und die Stärkung der persönlichen Verantwortung für den öffentlichen Raum sowohl bei der Bestandsbevölkerung als auch bei den Neuzuwanderern kann sich positiv auf das Zusammenleben im Stadtteil auswirken.*

Zuständiger Fachbereich - Ansprechpartner

Teilprojektleitung/-steuerung: externer Projektträger

Inhaltliche Federführung: externer Projektträger

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber: 61, 31

Weitere beteiligte Fachbereiche: AKKV, Polizeipräsidentin, Dez. II, AG städtebauliche Kriminalprävention/61, Mitglieder der AG Dialoghaus, 51, 40, 50, Schulen im Gebiet, Jugendfreizeiteinrichtungen, WBD

Gesamtkostenschätzung**Gesamtkosten: 400.000 € (Laufzeit 6 Jahre)****Bausteine**

1. Erarbeitung des zweiteiligen Konzeptes (städtebauliche Kriminalprävention/Sicherheit-Ordnung-Sauberkeit Marxloh und Alt-Hamborn)
2. Aufbau von ordnungspartnerschaftlichen Strukturen und Prozessen
3. Sozialpädagogisches Konzept Gewaltprävention, Integration, Bildung
4. Externe und interne Projektträger

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 8: Abriss der Rhein-Ruhr-Halle zur Flächenentwicklung

Handlungsfelder

- *Soziale und ökonomische Stabilisierung*
- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*

Oberziele

- *Reduzierung der Funktions- und Substanzverluste der Quartiere*
- *Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der stadtökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*

Unterziele

- *Beseitigung städtebaulicher Missstände*
- *Durchsetzung höherer energetischer Standards im Bestand und Neubau*
- *Etablierung einer qualitätsvollen Baukultur*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

Wie bereits in den Steckbriefen zur Stärkung der Zentren in Marxloh und Alt-Hamborn (Teilprojekt 5 und 6) erläutert, sind beide Stadtteile stark von einer Abwanderung der Stammbewohnerschaft geprägt bzw. bedroht. Zur Verhinderung eines weiteren Fortzugs müssen auch städtebauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum realisiert werden, um Missstände zu beheben sowie die positive Identifikation mit den Stadtteilen zu verbessern.

Die Rhein-Ruhr-Halle hat aufgrund der Lage zwischen den beiden Stadtteilen eine immense Bedeutung. Auch bei der Diskussion des Projektes mit der Bürgerschaft in der Infoveranstaltung zum Modellvorhaben im Oktober 2019 wurde deutlich, dass es sich bei der Rhein-Ruhr-Halle um einen ganz besonderen Ort mit einer kollektiven historischen Verbundenheit mit vielen Erinnerungen handelt und die Verwahrlosung der Halle und des Grundstückes für nahezu alle Beteiligten aus beiden Stadtteilen seit Aufgabe der Nutzung im Jahr 2011 einen Schandfleck darstellt.

Der Abbruch der Rhein-Ruhr-Halle bietet - unabhängig von einer Festlegung der Folgenutzung zum aktuellen Zeitpunkt - die Möglichkeit der Behebung dieses städtebaulichen Missstandes und wirkt sich als positive Signalfunktion („Endlich passiert etwas!“) auf die Bewohnerschaft aus.

Das kommunale Grundstück der Rhein-Ruhr-Halle ist gegenwärtig mit 3,2 ha die größte Flächenreserve im Bereich Alt-Hamborn/Marxloh. Voraussetzung für eine städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung - unter Berücksichtigung der Störfallproblematik - ist ein Abriss der Rhein-Ruhr-Halle, damit im Anschluss eine Grundstücksentwicklung beginnen kann.

Das Areal liegt im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 333/60, welcher für das Grundstück eine Nutzung als Gemeinbedarfsfläche - Mehrzweckhalle, Stadtbücherei, VHS - festsetzt.

Im Laufe der unterschiedlichen Entwicklungsvarianten seit der Nutzungsaufgabe der Halle wurde 2016 ein Beteiligungsverfahren mit Interessierten und Experten unter dem Titel „Nutzraum“ durchgeführt, um den Korridor gewünschter, denkbarer und akzeptierter Nutzungen abzustecken.

Die Fläche befindet sich innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zur Grillo-Werke AG, wodurch bzgl. sensibler Nutzungen erhebliche Nutzungseinschränkungen bestehen.

Inhalte:

Die im Rahmen der im Oktober 2019 erfolgten Bürgerinformationsveranstaltung sowie die im Verfahren „Nutzraum“ eruierten Nutzungen für die Fläche sind weiterzudenken. Der Nutzungskatalog beinhaltet folgende mögliche Nutzungen:

- *Büro; Dienstleistungs-/Verwaltungseinrichtungen*
- *Einzelhandel (s.u.)*
- *Sport-/Wellnessnutzungen*
- *Ort für Kultur/Events*
- *Gastronomische Nutzungen*
- *Bildungseinrichtungen*
- *Kleingewerbe/Start-ups*

Hierbei ist zu beachten, dass gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept von 2019 der Bereich der Rhein-Ruhr-Halle nicht mehr zum zentralen Versorgungsbereich gehört (vgl. Stadt Duisburg 2019: 130). Somit ist zu prüfen inwieweit welche Einzelhandelsbetriebe mit bestimmten Sortimenten zulässig sind. In jedem Fall sollten zentrenrelevante Sortimente ausgeschlossen werden, um eine Schwächung der beiden Nebenzentren Alt-Hamborn und Marxloh-Mitte zu verhindern.

Die Ansiedlung von Start-ups könnte eine Chance darstellen auch die Bewohner der Stadtteile Alt-Hamborn und Marxloh einzubinden. So könnten über entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen Grundlagen für die Geschäftsgründung vermittelt werden. Mit entsprechender finanzieller Unterstützung durch eine Existenzgründerförderung können weitere Anreize geschaffen werden Innovative Konzepte des klimagerechten Bauens sind für eine etwaigen Neubau maßgeblich. Die Energieversorgung sollte dabei hauptsächlich über den Einsatz Erneuerbarer Energiequellen abgedeckt werden

Jede Nutzung ist aufgrund der Störfallproblematik im Einzelfall gutachterlich zu prüfen.

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Städtebaulicher Wettbewerb/Abriss Rhein-Ruhr-Halle/Neubau/Findung einer neuen, von der Bewohnerschaft breit angenommenen Nutzung unter Berücksichtigung der Störfallproblematik.

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

- *Beteiligungsergebnisse als Grundlage für die Ausschreibung des städtebaulichen Wettbewerbes*
- *Bürgerfest zum Abriss der Rhein-Ruhr-Halle*
- *Ggf. Durchführung eines Existenzgründerwettbewerbs*

Rhein-Ruhr-Halle



Quelle: Stadt Duisburg

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

Der Abriss der Rhein-Ruhr-Halle ist von hoher Bedeutung für die beiden Stadtteile Alt-Hamborn und Marxloh. Positive Effekte durch die Beseitigung des städtebaulichen Missstandes können sich stabilisierend auf die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Stadtteile auswirken.

Auf dem Grundstück der Rhein-Ruhr-Halle, unter den Pfeilern der BAB 59 befindet sich dienstags ein großer Markt, der erhalten werden muss.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- TP 1: Quartiers-/Zentrenmanagement

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Verbesserung der Lebensqualität und Steigerung der Identifikation mit dem Stadtteil soll der Fluktuation in der Bewohnerschaft, unter der Stammbevölkerung und den Neuzuwanderern, entgegenwirken. Soziale Maßnahmen sollen hier daher durch städtebauliche ergänzt werden.*
- *Je nach zukünftiger Nutzung der Fläche können aus dem Projekt weitere positive Wirkungen hinsichtlich der Integration der Neuzuwanderer hervorgehen.*
- *Die Aspekte Existenzgründung und Integration zu verbinden kann positive Wirkungen für die Sozialstruktur der Stadtteile entwickeln. Außerdem könnte das Vorhaben als Best-Practice-Beispiel für andere Quartiere dienen. Auch die Einrichtung von Co-Working Spaces sollte geprüft werden. Es wäre weiterhin denkbar im Sinne eines „Start-up-Labors“ potenziellen Existenzgründern in einer geschützten Umgebung das Ausprobieren innovativer Geschäftsideen zu ermöglichen. Jede Ansiedlung ist gutachterlich zu prüfen.*

Zuständiger Fachbereich - Ansprechpartner

Inhaltliche Federführung (Amt): IMD, externe Projektsteuerung.

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber: IMD

Weitere beteiligte Fachbereiche: IMD, WBD, DVV, 31, 61, 62



Gesamtkostenschätzung

Gesamtkosten: 3.200.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 9: Abriss des ehemaligen Gesundheitsamtes als Chance für eine nachhaltige Wohnbaulandentwicklung

Handlungsfelder

- *Soziale und ökonomische Stabilisierung*
- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*

Oberziele

- *Reduzierung der Funktions- und Substanzverluste der Quartiere*
- *Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der stadtökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*

Unterziele

- *Beseitigung städtebaulicher Missstände*
- *Schaffung öffentlicher Begegnungs- und Kommunikationsräume*
- *Nachhaltige Verbesserung der Wohnsituation und Aufwertung des Wohnumfeldes*
- *Durchsetzung höherer energetischen Standards im Bestand und Neubau*
- *Etablierung einer qualitätsvollen Baukultur*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

- *Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur in den letzten Jahren*
- *Leerstand des ehemaligen Gesundheitsamtes*
- *Fehlende Flächen zur Innenentwicklung*
- *Bedarf an innovativen, inklusiven Neubauprojekten*
- *Alt-Hamborn ist ein verdichteter Ortsteil mit heterogener Gebäudestruktur.*
- *Viele der Wohngebäude weisen einen Sanierungsrückstand auf, die Wohnungsgrundrisse entsprechen häufig nicht den heutigen individuellen Ansprüchen sowie dem Bedarf nach Barrierefreiheit. Um neue Wohnprojekte zu realisieren und den Ortsteil nach innen zu entwickeln, fehlt es an verfügbaren Flächen. Eine Potenzialfläche stellt das Grundstück des ehemaligen Gesundheitsamtes im Zentrum von Alt-Hamborn dar, das durch die Zentralisierung aller Duisburger Gesundheitsämter im Jahr 2010 seine ursprüngliche Funktion verloren hat. In den letzten Jahren wurde es mehrmals temporär als Asylunterkunft genutzt, stand darüber hinaus jedoch überwiegend leer. Das Gebäude ist stark modernisierungsbedürftig und wird heutigen Anforderungen nicht gerecht.*
- *Zunehmende Belastung der Nachbarschaften mit Lärm, Gewalt und Bedrohungen durch fehlendes soziales Miteinander*

Inhalt:

Wie bereits im Teilprojekt 6 zur Stärkung des Zentrums in Alt-Hamborn beschrieben, lassen sich in Alt-Hamborn in den letzten Jahren Veränderungen hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur mit Auswirkungen auf die lokale Ökonomie sowie der allgemeinen Aufenthaltsqualität im Zentrum feststellen. Aufgrund von Problematiken mit Vermüllung, Lärm und Gewalt und des abnehmenden Wohlfühls im Stadtteil sind verstärkt Fortzüge festzustellen. Um

dem beginnenden Segregationsprozess entgegenzuwirken und die positive Identifikation mit dem Stadtteil wieder zu erhöhen muss auch die Attraktivität des öffentlichen Raumes erhöht werden.

Das ehemalige Gesundheitsamt ist ein städtebaulicher Missstand in zentralster Lage im Stadtteil Alt-Hamborn und beeinflusst aufgrund dessen die positive Wahrnehmung und das Wohlfühl im Zentrum massiv.

Die freigelegte Fläche soll einer wohnbaulichen Entwicklung zugeführt werden. Eine Beteiligung mit Bürgerschaft und Politik ist dazu bereits Anfang 2014 erfolgt.

Ziel ist die Errichtung eines klimagerechten und inklusiven Wohnungsbaus, als Antwort auf die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen. Neben einer barrierefreien Umsetzung, sowohl im Gebäude als auch im Wohnumfeld, ist die Planung unterschiedlicher Wohnungsgrößen ebenso wichtig wie die Integration individueller Grundrisse. Dadurch wird eine Durchmischung der Bewohnerschaft in unterschiedlichen Lebensphasen und -umständen ermöglicht und den Anregungen aus der Bürgerschaft nach Mehrgenerationenwohnen entsprochen. Denkbar ist zudem eine Öffnung des Gebäudes für das Quartier, indem multifunktionale Räumlichkeiten bspw. im Erdgeschoss des Wohnbaus integriert werden. Diese könnten gleichzeitig als Treffpunkt für die Bewohner dienen. Räumlichkeiten für soziale Nutzungen bzw. Einrichtungen speziell für Zuwanderer können ggf. das Angebot ergänzen. Bspw. können sich Zuwanderer mit der weiteren Bewohnerschaft durch entsprechende Kurse und Projekte gegenseitig im alltäglichen Leben unterstützen und voneinander lernen.

Um den Klimaanforderungen in einem dichten, städtischen Umfeld gerecht zu werden, ist ein wichtiger Bestandteil des Projektes die Verwendung nachhaltiger Baustoffe sowie die Erzeugung und Verwendung regenerativer Energien durch die Nutzung von Photovoltaik und Solarthermie. Weiter sollte auch die Begrünung von Dach- und Fassadenflächen berücksichtigt werden. Auch der Einsatz geeigneter Verschattungssysteme ist zu prüfen. Denkbar ist außerdem die Ergänzung durch einen Haus- oder Quartiersgarten nach dem Vorbild der „Essbaren Stadt“, in dem Haus- und Quartiersbewohner sowie Mitglieder umliegender Einrichtungen gemeinsam gärtnern und essbare Pflanzen anbauen.

Die Maßnahme ist mit der Entwicklung des Alt-Hamborner Marktes (TP 6) zu verknüpfen.

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Baulandentwicklung/Emissionsarmer Rückbau/Innenentwicklung und Verdichtung/Inklusives Wohnen/Klimagerechtes Wohnen/Mehrgenerationenwohnen/Nutzungen für Zuwanderer/Förderung des sozialen Miteinanders

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

Eine Beteiligung mit Bürgerschaft und Politik ist bereits Anfang 2014 erfolgt. Um eine bedarfsgerechte Entwicklung zu ermöglichen, sollen potenzielle Nutzer auch in den weiteren Planungsprozess eingebunden werden. Auch Anwohner des umliegenden Quartiers gilt es während des Rückbaus und der Bauphase mitzunehmen. Zukünftige Bewohner des Wohnbaus könnten zudem aktiv in die Gestaltung des Wohnumfeldes eingebunden werden.

Ehemaliges Gesundheitsamt



Quelle: steg NRW

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

- Schaffung von Wohnraum für den Stadtteil
- Beseitigung eines größeren Leerstands
- Ggf. neue Nachfragegruppen für den Geschäftsstandort Alt-Hamborn erschließen

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- Teilprojekt 6: Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Alt-Hamborn - nahmobil, barrierefrei, smart, grün & lebenswert

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- Verbesserung der Lebensqualität und Steigerung der Identifikation mit dem Stadtteil soll der Fluktuation in der Bewohnerschaft, vor allem unter den Neuzuwanderern, entgegenwirken, da diese wiederum die Wirksamkeit von Integrationsmaßnahmen erschwert. Soziale Maßnahmen müssen an dieser Stelle also auch durch städtebauliche ergänzt werden.
- Durch den Ansatz eines Mehrgenerationenwohnens wird die Grundlage für eine lebendige und nachbarschaftliche Gemeinschaft gelegt, in der Menschen unterschiedlichen Alters und aus unterschiedlichen sozialen und kulturellen Hintergründen zusammen leben. Die Bewohner profitieren dabei von einer gegenseitigen Verantwortung.
- Durch multifunktionale Räumlichkeiten ist es möglich Begegnungsräume für die Bewohner des Quartiers zu schaffen. Die individuell beispielbaren Räume könnten von den Bewohnern und umliegenden Vereinen bspw. für Workshops und Kurse, Kultur, gemeinsames Essen oder einfach als informeller Treffpunkt, quasi ein erweitertes Wohnzimmer genutzt werden.
- Eine weitere Schnittstelle zwischen Hausbewohnern und Quartier kann der Quartiersgarten darstellen. Hier kann es möglich sein gemeinsam zu gärtnern, mitten im dichten, urbanen Umfeld die essbare Stadt zu entdecken und gleichzeitig einen Bezug zu einer saisonalen Ernährung zu lernen. Ideal wäre eine Kooperation mit umliegenden sozialen Einrichtungen wie Schulen oder Kindertagesstätten. Mögliche Flächen wären sowohl das direkte Wohnumfeld, aber auch das Dach des neuen Gebäudes. Das Projekt könnte sich auch über den Quartiersgarten hinaus in den öffentlichen Raum erstrecken, so das Mikroklima verbessern und für alle Bürger zugänglich sein.



- *Soziale Nutzungen im Neubau können die aktuell kaum vorhandenen sozialen Angebote in Alt-Hamborn verbessern und neue Angebote speziell für Neuzuwanderer schaffen*

Zuständiger Fachbereich

Inhaltliche Federführung (Amt): 61, IMD

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber (Gesundheitsamt): IMD

Abriss Gesundheitsamt - Weitere beteiligte Fachbereiche: IMD, WBD, DVV, 31, 62

Gesamtkostenschätzung

Abriss des ehemaligen Gesundheitsamtes und Baureifmachung- IMD

Gesamtkosten: 1.400.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 10: Freiraumgestaltung Friedrich-Park

Handlungsfelder

- *Soziale und ökonomische Stabilisierung*
- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*

Oberziele

- *Verbesserung der stadtoökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*

Unterziele

- *Qualifizierung und Vernetzung der Grün- und Freiflächen, Erhöhung der Biodiversität, Reduzierung der bioklimatischen Belastungen*
- *Förderung von Barrierefreiheit*
- *Schaffung und Förderung von Sport- und Bewegungsangeboten*
- *Umweltbildung und Gesundheitsprävention zur Sensibilisierung der Bewohnerschaft*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

- *Ehemalige Zechenfläche Friedrich Thyssen Schacht 2/5 zwischen Marxloh und Fahrn*
- *Steinkohleförderung bis 1976, seitdem liegt die Fläche brach*
- *Im Zentrum der Revitalisierung der Brachfläche steht die Entwicklung eines Gewerbequartiers für kleine und mittlere Unternehmen, aus Produktion und Verarbeitung, Handwerks- und Gewerbebetriebe, Geschäfts- und Bürogebäude, die Herstellung des ersten Bauabschnittes einer Umgehungsstraße für den Stadtteil Marxloh sowie die Herstellung von neuen und der Einbezug sowie die Anpassung von bestehenden Grünflächen*
- *Aktuell im gesamten Ortsteil hohe bioklimatische Belastung durch hohen Versiegelungsgrad und hohe Bebauungsdichte in Marxloh*
- *Bedarfsgerecht gestaltete Grünflächen fehlen*

Inhalte:

Aufgrund der hohen Immissionsbelastungen im Ortsteil Marxloh, kommt der Qualifizierung und dem Ausbau von Grünflächen sowie der Steigerung des Versorgungsgrades mit Grün eine besondere Bedeutung zu. Um dem gerecht zu werden, soll auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Friedrich Thyssen Schacht 2/5 neben der Entwicklung eines Gewerbequartiers eine großflächige Parkanlage entstehen, die von den Bewohnern der umliegenden Ortsteile vor allem hinsichtlich Umweltbildung und Sport und Bewegung genutzt werden kann. Dadurch werden die Funktionen Arbeiten und Leben miteinander verknüpft und eine Verbesserung der Lebensqualität in einem industriell geprägten Umfeld ermöglicht.

Insgesamt sollen mit der Schaffung des Friedrich-Parks etwa 8,5 ha Grün ökologisch und funktional aufgewertet und an die bereits bestehende Parkanlage angepasst werden. Im Fokus steht dabei eine Gestaltung, die für alle Gruppen der Bevölkerung zugänglich und erlebbar ist und sich an unterschiedlichen Bedürfnissen orientiert. Eine barrierefreie Umsetzung ist dafür ebenso wichtig wie die Einbeziehung gesundheitsfördernder und integrativer Angebote. Das Ziel ist es, den Park als einen Ort der Begegnung und Integration zu gestalten. Vor diesem Hintergrund sollen auch die einzelnen Grünflächen sowie die Ortsteile Marxloh und Fahrn über Wegeverbindungen

miteinander verknüpft werden.

Ein weiterer Schwerpunkt bei der Entwicklung des Friedrich-Parks liegt auf der Erhöhung der Biodiversität sowie einem aktiven Artenschutz. Zur Förderung der Artenvielfalt sollen Blumenwiesen entstehen und heimische Baum- und Pflanzenarten verwendet werden. Denkbar ist auch die Integration von Wasser. Unterstützt werden soll dies durch die Sensibilisierung der Nutzer für ihre Umwelt. Dadurch kann die Maßnahme einen besonderen Beitrag zur Verbesserung des Klimas leisten.

Für eine bedarfsgerechte Entwicklung, sollen alle potenziellen Nutzergruppen die Möglichkeit bekommen, sich frühzeitig am Planungsprozess zu beteiligen und Anregungen einzubringen. Sichertgestellt werden soll dies durch eine umfassende und transparente Öffentlichkeitsarbeit.

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten:

Umweltgerechtigkeit, Umweltbildung für alle Menschen in Zusammenarbeit mit der biologischen Station Landschaftspark Duisburg Nord, Klimaanpassung und Biodiversität/Barrierefreiheit/Sport, Gesundheit, Bewegung, Spiel, Erholung

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

Frühzeitige Beteiligung aller Nutzergruppen im Planungsprozess. Aktivierung durch eine transparente und offene Öffentlichkeitsarbeit.

Grünvernetzung



Quelle: Stahm Architekten

Rahmenplan



Quelle: Stahm Architekten/Landschaft planen + bauen Berlin GmbH

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

- Verknüpfung vorhandener Wegeverbindungen im Ortsteil und bessere Vernetzung der Stadtteile Fahren und Marxloh durch die Schaffung neuer Wegebeziehungen.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- *Quartiersplatz Paulskirche*
- *Weiterentwicklung der Grünflächen im Paulsquartier zum Quartiersgrünzug*
- *TP 4: Erweiterung Familienzentrums Julius-Birck-Straße*
- *TP 12: Bewegungsparcours „Rund um Marxloh“ – Sport, Gesundheit und Bewegung*

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Die barrierefreie und gesundheitsfördernde Freiraumgestaltung kann bspw. durch die Installation von durch verschiedene Bevölkerungsgruppen nutzbare Spiel- und Sportgeräten erfolgen. Insbesondere die Verbindung mit der Entwicklung von Angeboten zur Bewegung und Gesundheitsprävention ist hierbei von besonderer Bedeutung. Gerade Kinder und Jugendliche von Neuzuwanderern, die besonders häufig Defizite im Bereich Gesundheit aufweisen, können somit von dieser Maßnahme profitieren.*
- *Die Maßnahmen bietet die Möglichkeit neue Kommunikations- und Begegnungsräume für den Stadtteil Marxloh zu schaffen.*
- *Im Bereich Umweltbildung und Naturerlebnis bieten sich viele Möglichkeiten zur Verbindung mit dem Ausbau der Bildungsinfrastruktur und -angebote. So können bspw. im Rahmen von Führungen (bspw. zu heimischen Pflanzen und Tieren) und Werkstätten (bspw. zum Bau von Hochbeeten oder Bienenhotels) unterschiedliche Zielgruppen vom Grünraum lernen. Hier können Synergien mit dem Familienzentrum an der Julius-Birck-Straße entstehen, dessen Erweiterung (s. TP 4) sich in die Eingangssituation im Süden des Friedrich-Park einfügen soll.*
- *Smarte Hochbeete (gepflegt durch bspw. Anwohner/Schulen/Kitas) können die Biodiversität erhöhen, den Teilnehmenden eine (saisonale) Bepflanzung näher bringen und gleichzeitig einen Treffpunkt für Menschen unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher sozialer oder kultureller Herkunft darstellen. Bei der Variante der Smarten Hochbeete sorgen die Hochbeete selbstständig für die Bewässerung der Pflanzen. Verbunden über eine App, bleiben die Hobbygärtner auf dem Laufenden.*
- *Patenschaften von Anwohnern, Unternehmen, sozialen Einrichtungen, Vereinen etc. an einzelnen Pflanzen/Bäumen oder ganzen Bereichen durch finanzielle Spende oder Hilfe bei der Pflege. Dies kann die Verantwortung für den öffentlichen Raum und den sorgsam Umgang mit seinem Wohnumfeld fördern.*
- *Die Verbesserung der Lebensqualität und Steigerung der Identifikation mit dem Stadtteil soll der Fluktuation bei den Neuzuwanderern und der Abwanderung der Bestandsbevölkerung entgegenwirken.*
- *Durch die Schaffung neuer Grünflächen wird Klimaschutz und Klimaanpassung Rechnung getragen.*

Zuständiger Fachbereich/Ansprechpartner

Teilprojektleitung/-steuerung: Amt: 31 | Name: Süselbeck/N.N.

Inhaltliche Federführung: Amt 31 | Süselbeck/N.N.

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber: Amt 31| Süselbeck/N.N.

Weitere beteiligte Fachbereiche: 31,50, 61, DVV, WBD, externe Projektentwicklung (Beteiligungsaktionen)

Gesamtkostenschätzung

Nach Erstellung des Landschaftsbauwerkes durch ThyssenKruppSteel soll der Friedrich-Park an die Stadt übergeben und in das umliegende Gelände einbezogen werden.

Gesamtkosten: 3.800.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 11: Neu-, Umnutzung und Rückbau von Problemimmobilien

Handlungsfelder

- *Soziale und ökonomische Stabilisierung*
- *Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit*

Oberziele

- *Reduzierung der Funktions- und Substanzverluste der Quartiere*
- *Verbesserung der Teilhabechancen der Menschen in ihrer verschiedenen Lebenssituation und Stärkung des sozialen Zusammenhalts*

Unterziele

- *Beseitigung städtebaulicher Missstände*
- *Verbesserung der Wohnsituation und Aufwertung des Wohnumfeldes*
- *Verbesserung des Stadtteilimages in Binnen- und Außenwahrnehmung*
- *Etablierung einer qualitätsvollen Baukultur*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

In den Stadtteilen besteht großer Handlungsbedarf, da eine hohe Zahl von verwaorlosten und unbewohnbaren Immobilien, teilweise aus der Gründerzeit, über das Programmgebiet verteilt ist, die eine städtebauliche und stadtentwicklungsplanerisch sinnvolle Nutzung der betroffenen Bereiche unmöglich machen oder wesentlich erschweren. Die Anzahl an Problemimmobilien hat zudem in den letzten Jahren zugenommen. Dies beruht u.a. auf einem erheblichen Investitionsstau, der sich durch das niedrige Mietniveau und die daraus resultierenden unrentierlichen Kosten verfestigt hat sowie auf einer skrupellosen Bewirtschaftungspraxis einzelner Eigentümer insbesondere im Zusammenhang mit der Zuwanderung aus Südosteuropa, die zu nicht mehr hinnehmbaren Zuständen und einer Gefährdung der Bewohnerschaft führt. Hier setzt in Duisburg die Task Force an, die Immobilien kontrolliert und bei Gefahr für Leib und Leben für unbewohnbar erklärt.

Der bauliche Zustand von Problemimmobilien kann sich sehr heterogen darstellen. So kann die Bausubstanz so ruinös sein, dass nur noch ein Abriss in Frage kommt. Es kann sich um un- oder teilsanierte und häufig städtebauliche Mängel aufweisende, aber partiell noch nutzbare Gebäude handeln, die nach der Durchführung von Instandsetzungsmaßnahmen einer erneuten Nutzung zugeführt werden können. Darüber hinaus liegen Fälle vor, in denen vom äußeren Erscheinungsbild her nicht sofort auf einen problematischen Zustand geschlossen werden kann, aber im Inneren der Gebäude vorhandene gravierende Schäden an der Bausubstanz eine Nutzbarkeit ausschließen.

Inhalt:

Im Projekt „Neu-, Umnutzung und Rückbau von Problemimmobilien“ werden problematische Immobilien wie langjährige Leerstände und durch die Task Force geschlossene Objekte instandgesetzt und einer sozialen Nutzung zugeführt. Ein Erwerb der Immobilien ist erforderlich. Je nach baulichem Zustand kann auch ein Rückbau in Frage kommen.

Im Rahmen des Projektes sollen ca. drei Immobilien erworben und – je nach baulichem Zustand – saniert oder abgerissen werden.

In Marxloh gibt es zahlreiche Problemimmobilien und einen großen Handlungsdruck. Auch in Alt-Hamborn liegen vereinzelt Problemimmobilien vor. Die Objekte sollen innerhalb eines Ausbildungs- bzw. Beschäftigungsprojekts instandgesetzt werden, wenn sie sich in einem sanierungsfähigen Zustand befinden. Dabei soll auch die energetische Sanierung berücksichtigt werden.

Die potenziellen Zielgruppen sind Wohnraumsuchende, soziale Akteure, Kulturschaffende, Kreative und Gründer mit geringer Mietzahlungsfähigkeit. Eine weitere wichtige Zielgruppe sind aus Südosteuropa zugewanderte Familien, da diese auf dem Wohnungsmarkt besonders benachteiligt sind. Im Idealfall sollen die späteren Nutzer bereits bei der Sanierung und Renovierung mitwirken, sodass sie einerseits Einfluss auf die Gestaltung nehmen können und sich andererseits stärker mit der Immobilie und dem Wohnumfeld identifizieren. Im Erdgeschoss einer Immobilie soll eine Beratungsstelle für Zuwanderer aus Südosteuropa eingerichtet werden. Ziel ist eine im Wohngebiet leicht erreichbare Anlaufstelle, die niedrigschwellige Angebote bereithält und zu wohnungsrechtlichen Fragen berät sowie bei Antragsstellungen unterstützt. Hierzu soll ein sozialer Träger eingebunden werden. Die optimale Besetzung für die Anlaufstelle wären eine oder mehrere Personen, die selbst aus Südosteuropa zugewandert sind und mehrere Sprachen sprechen.

Des Weiteren sollen Eigentümer von Problemimmobilien aktiv angesprochen und zum Handeln bewegt werden, um positive Impulse im gesamten Programmgebiet zu setzen. Dies soll durch Beratung sowie die Androhung bzw. Anwendung von städtebaulichen Geboten erfolgen. Missbräuchliche Nutzungen sollen durch Beobachtung des Wohnungsmarktes z.B. durch das Besondere Vorkaufsrecht und frühzeitige Ansprache der Eigentümer verhindert werden. Für die Umsetzung des Projektes wird eine Vollzeitstelle (Raumplanung, Geographie, Architektur) benötigt, die die Ansprache und Beratung der Eigentümer übernimmt sowie die Ankaufverhandlungen und die anschließende Sanierung bzw. den Abriss begleitet und eine quartiersbezogene Entwicklung für die Objekte perspektivisch umsetzt.

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Erwerb und Beseitigung von Problemimmobilien, Verringerung von Leerstand, Sanierung, Beschäftigungsförderung, Raum für Soziales, Gestaltung von Grün- und Freiraum

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

Die Zielgruppen werden bei der Instandsetzung der Immobilien und dem Aufbau der Beratungsstelle von Anfang an einbezogen.

Zudem werden die Nachbarn der Immobilien am Projekt beteiligt. Je nach Interesse werden sie über das Projekt informiert, bei der Instandsetzung und anschließenden Nutzung involviert.

Fotos „Beispiele für Problemimmobilien in Marxloh und Alt-Hamborn“



Quelle: EG DU mbH

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

Insgesamt zielt das Projekt auf die Aufwertung des Gebäudebestands und Stadtbilds, auf die Reduzierung von Leerständen und Problemimmobilien, die schrittweise Differenzierung der sozialen Bewohnerstruktur und auf die Verbesserung des Quartierimages in der Innen- und Außenwahrnehmung ab. Zudem sollen Beratungsangebote und Wohnraum für besonders benachteiligte Gruppen entstehen.

- *Aufwertung des direkten Wohnumfelds*
- *Erwünschte Nachahmung initiieren → Erhöhung privater Investitionsbereitschaft im Umfeld*

Synergien mit anderen wichtigen Projekten des ISEK Marxloh

- *Mit dem Teilprojekt „Neu- und Umnutzung von Problemimmobilien“ wird das Handlungsfeld „Wohnen und Wohnumfeld“ aus dem ISEK Marxloh weitergeführt. Darin wurde festgelegt, dass das Thema „Wohnen“ ein Schwerpunkt unter den räumlichen Handlungsbedarfen in Marxloh ist. Um eine adäquate Wohnungsversorgung sicherzustellen, bedarf es einer bedarfsgerechten Versorgung mit Wohnraum, insbesondere für die zahlreichen Haushalte in Marxloh mit geringem Einkommen und besonderem Wohnbedarf (z.B. bei Alleinerziehenden). Die Handlungsansätze zur Stabilisierung der wohnungswirtschaftlichen Situation (Problemimmobilien, Fassadenprogramm, Quartiersmanagement) sollen fortgeführt und in eine umfassende Sanierungsstrategie eingebunden werden.*
- *Zudem stellt das Teilprojekt eine Erweiterung des Modellvorhabens Problemimmobilien dar. Darin werden Eigentümer von Problemimmobilien mit verschiedenen Instrumenten zum Handeln bewegt, u.a. durch Beratungen zur Modernisierung und dem Androhen städtebaulicher Gebote. Einzelne Problemimmobilien werden im Zuge des Modellvorhabens durch die Stadt Duisburg erworben (durch freihändigen Erwerb, Zwangsversteigerungen oder Ausübung des Vorkaufsrechts). Erworbene Problemimmobilien werden zunächst gesichert und je nach Gebäudezustand abgerissen oder die Modernisierungsfähigkeit wiederhergestellt. Eine Sanierung wird über das Modellvorhaben Problemimmobilien nicht gefördert.*
- *Die Fassaden der Immobilien können mit einer Zuwendung zur Gestaltung von Haus- und Hofflächen gefördert werden.*

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Verbesserung der Situation der Neuzuwanderer auf dem Wohnungsmarkt*
- *Verbesserung der oftmals prekären Wohnsituation von Neuzuwanderern*
- *Schaffung einer Beratungsstelle zu wohnungsrechtlichen Fragestellungen für Neuzuwanderer*
- *Die Verbesserung der Lebensqualität und Steigerung der Identifikation mit dem Stadtteil soll der Fluktuation bei den Neuzuwanderern und der Abwanderung der Bestandsbevölkerung entgegenwirken. Kooperationen bei Bau- und Sanierungsmaßnahmen mit Ausbildungs- und Beschäftigungsprojekten können darüber hinaus auch Qualifizierungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten für Neuzuwanderer entstehen*
- *Die intensive Beteiligung der zukünftigen Bewohner bei Sanierung und Umbau der Immobilie soll das Verantwortungsgefühl für Wohnung und Wohnumfeld erhöhen und so möglichen Problemen wie Vermüllung, Vandalismus etc. vorbeugen.*

**Zuständiger Fachbereich**

Inhaltliche Federführung (Amt) 61, externer AN:

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber:

1. Immobilie: Stadt Duisburg
2. Immobilie: Stadt Duisburg
3. Immobilie: Stadt Duisburg

Weitere beteiligte Fachbereiche: Kommunales Integrationszentrum

Gesamtkostenschätzung

Gesamtkosten: 1.500.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 12: Bewegungsparcours „Rund um Marxloh“ - Sport, Gesundheit und Bewegung

Handlungsfelder

- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*
- *Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit*

Oberziele

- *Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der stadökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*
- *Verbesserung der Teilhabechancen der Menschen in ihrer verschiedenen Lebenssituation und Stärkung des sozialen Zusammenhalts*

Unterziele

- *Schaffung und Förderung von Sport- und Bewegungsangeboten*
- *Umweltbildung und Gesundheitsprävention zur Sensibilisierung der Bewohnerschaft*
- *Aufbau und Stärkung von Akteursnetzwerken*
- *Qualifizierung und Vernetzung der Grün- und Freizeittflächen, Erhöhung der Biodiversität, Reduzierung der bioklimatischen Belastungen*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

Der mit vielen sich überlagernden sozialen Problemen belastete Ortsteil braucht Chancen zur Verbesserung der Lebensverhältnisse für seine Bewohnerschaft, zugeschnitten auf die soziale Situation der einzelnen Bevölkerungsgruppen. Die Sicherung des sozialen Friedens, bzw. eines guten Zusammenlebens durch Schaffung verbesserter Lebensperspektiven durch Bildung und Begegnung ist die Grundlage für eine funktionierende Stadtgesellschaft. Das Zusammenleben und das Miteinander sozialer und ethnischer Gruppen im Stadtteil beeinflussen entscheidend die Lebensqualität und prägen das Stadtleben in seiner Außen- und Eigenwahrnehmung. Die Vielfalt an Nationalitäten, sozialen und ethnischen Gruppen sowie die Bandbreite in Marxloh lebender Generationen, Lebensstile und Kulturen stellen Herausforderung und Chance zugleich dar. Entscheidend für ein gelingendes Miteinander und funktionierendes Stadtleben ist die Möglichkeit der Teilhabe am Stadtleben und an gemeinschaftlichen Aktivitäten.

Inhalt:

Sport besitzt ein besonders integratives Potenzial über allgemeingültige Regeln; die Verständigung funktioniert – über sprachliche und kulturelle Barrieren hinweg – zumeist spielend. Sport ist zudem auch aus gesundheits- und bildungsbezogenen Gründen ein wichtiges Handlungsfeld in Marxloh, mit dem viele Menschen erreicht werden. Ausreichende Möglichkeiten sportlicher Bewegung und Begegnung sowie Unterstützung auch über den Sport hinaus ermöglichen den Kindern und Jugendlichen Marxlohs sowie allen anderen Alters- und Zielgruppen, insbesondere auch Neuzugewanderten den Zugang in die Stadtteilgesellschaft.

Die Sportangebote im Ortsteil sollen durch spezielle Bewegungsangebote jenseits des vorhandenen Mannschaftsports erweitert werden und die Möglichkeit präventiver Gesundheitsvorsorge sowie Unterstützung insbesondere bei Rückenkrankheiten, Diabetes, Adipositas etc. bieten.

Gemeinsam mit den Sportvereinen und anderen Trägern wie AWO etc. werden Kursangebote entwickelt, die rund um Marxloh an bestimmten ausgebauten Treffpunkten zu bestimmten Uhrzeiten angeboten werden sollen. Es soll

ein Konzept entwickelt werden, welche Bewegungsstationen sinnvoll sind und wie sie ausgebaut werden. Attraktive Grünflächen binden darüber hinaus Menschen an ihren Wohnstandort und dienen als Orte der Begegnung.

Jedem Menschen stehen diese Angebote kostenlos zur Verfügung. Im Bewegungsparcours werden die folgenden Grünflächen einbezogen:

- *Friedrich-Park (TP 10)*
- *Schwelgernpark*
- *Wolfbahntrasse*
- *Outdoor Fitnessanlage Entenpark*

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten:

Konzept für einen Bewegungsparcours/Workshops mit Sportvereinen zur Entwicklung einer Kursangebotsstruktur im öffentlichen Raum/Bau eines Bewegungsparcours/Treffpunkte mit Teilstationen für Kursangebote/Sicherheit im öffentlichen Raum durch soziale Nutzung

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohner

Zur Entwicklung des Konzepts ist es wichtig alle relevanten Akteure in Marxloh einzubeziehen. Hierzu zählen neben Sportvereinen auch soziale Akteure und Akteure aus dem Gesundheitsbereich. Als erstes müssen die relevanten Akteure identifiziert werden, um sie dann, bspw. in einer Planungswerkstatt, an einen Tisch zu bringen.

Um darüber hinaus die Intergenerativität des Teilprojekts sicherzustellen, müssen Beteiligungsmöglichkeiten für alle Generationen geschaffen werden. So sollen vor allem spezielle Beteiligungsangebote für Kinder und Jugendliche und auch für Senioren entwickelt werden, um die Wünsche und Bedarfe der einzelnen Gruppen zu erfassen. Bei Kindern bieten sich zur Bewertung der Ist-Situation vor allem Rundgänge an, ihre Wünsche und Ideen können sie bspw. in Bastelarbeiten oder Bildern darstellen.

Weiter kann über ein Sponsoring bestimmter Bausteine oder einzelner Geräte durch Akteure oder Akteursgruppen nachgedacht werden, welches durch entsprechende Hinweisschilder oder Plaketten gekennzeichnet wird. Dies kann die Identifikation mit dem Gesamtprojekt fördern und dazu beitragen Vandalismus an den Gerätschaften einzuschränken.

Grünverbindung um Marxloh



Quelle: Stahm Architekten



Quelle: steg NRW



Quelle: steg NRW

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

Die Maßnahme tangiert einen grünen Ring um Marxloh, es besteht Zugang zum Bewegungsparcours aus allen Richtungen des Ortsteils, die Grünanlagen werden dadurch intensiver genutzt und sozial kontrolliert.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- *TP 2: Ausbau der drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte – Einrichtung von „Elternlandeplätzen“*
- *TP 10: Freiraumgestaltung Friedrich-Park*
- *Outdoorfitnesspark im Entenkarree*
- *Quartiersplatz Paulskirche*
- *Weiterentwicklung der Grünflächen im Paulsquartier zum Quartiersgrünzug*
- *Wolfsbahntrasse*
- *Schwelgernpark*

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Die Sportangebote/-kurse werden gemeinsam mit den unterschiedlichen Akteuren (Sportvereine, soziale Einrichtungen etc.) entwickelt. Dabei wird darauf abgezielt, dass die Akteure vernetzt werden und zur Umsetzung neue Kooperationen eingehen. Dies kann u.a. die migrantische Selbstorganisation fördern.*
- *Auch eine zielgruppenorientierte Beteiligung potenzieller zukünftiger Nutzergruppen ist vorgesehen (siehe oben). Über das Themenfeld Sport und Bewegung können auch sonst schwierig zu erreichende Bevölkerungsgruppen leichter eingebunden werden.*
- *Die angebotenen Kurse liefern einen hohen Beitrag zur Gesundheitsprävention im Quartier. Gleichzeitig können auch Elemente aus dem Bereich Gesundheitsbildung eingebracht werden. Beides sind insbesondere für die Zielgruppe der Neuzuwanderer wichtige Punkte.*
- *Durch eine enge Verzahnung mit dem TP 2 (Elternlandeplätze) können die Kurse beworben und die Eltern direkt angesprochen werden, um diese und ihre Kinder letztlich für die Teilnahme zu gewinnen.*

**Zuständiger Fachbereich**

Teilprojektleitung (Amt): 31 | Name: N.N.

Inhaltliche Federführung (Amt): 31

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber: 31

Weitere beteiligte Fachbereiche: 61, Stadtsportbund, Sportvereine, andere Träger wie AWO

Gesamtkostenschätzung

Gesamtkosten: 260.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 13: Neubau eines Kinder- und Jugendzentrums in Alt-Hamborn

Handlungsfelder

- *Integration und Bildung*
- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*

Oberziele

- *Anpassung der Bildungsinfrastruktur an die spezifischen zielgruppenbezogenen Bedarfe*
- *Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der stadökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*

Unterziel

- *Schaffung neuer multifunktionaler Raumkapazitäten und Personalressourcen für Eltern- und Familienbildung, Beratung und Sprachförderung*
- *Stärkung der Bildungschancen und Erweiterung zielgruppenspezifischer Bildungsangebote unter besonderer Berücksichtigung der Bedarfe von Neuzuwanderern aus Südosteuropa*
- *Vernetzung von Bildungsorten und Angeboten zum Aufbau/zur Erweiterung der Präventionskette*
- *Durchsetzung höherer energetischer Standards im Bestand und Neubau*
- *Förderung von Barrierefreiheit*
- *Umweltbildung und Gesundheitsprävention zur Sensibilisierung der Bewohnerschaft*
- *Etablierung einer qualitätsvollen Baukultur*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

- *Kinder- und Jugendtreff „Respekt“ vom Träger SV Genc Osman Duisburg e.V. als einzige Kinder- und Jugendeinrichtung in Alt-Hamborn*
- *Steigender Anteil von Jugendlichen im Stadtteil und damit verbundener wachsender Zulauf der Einrichtung*
- *Hohe Anzahl von Kindern und Jugendlichen aus prekären Familienverhältnissen*
- *Problematische Lebensumstände der Kinder: nicht angemessener Wohnraum, eingeschränkte Gesundheitsversorgung und fehlendes Wissen über gesunde Ernährung, bildungsferne Elternhäuser, daher ist kaum Unterstützung bei Lernfragen möglich*
- *Hohe Anzahl von Migranten, Flüchtlingen und Zuwandern, die an sprachlichen Barrieren scheitern*
- *Insbesondere im Lebensumfeld der Kinder und Jugendlichen steigende Affinität zu Gewaltkonflikten und Spannungen*
- *Hohe Quote an Schulverweigerern und -abbrechern im Stadtteil*

Inhalte:

Bau eines neuen Gebäudes für das Kinder- und Jugendzentrum „Respekt“ im Stadtteil Alt-Hamborn. Der Neubau soll folgende Elemente beinhalten:

- *Barrierefreiheit*
- *Energetische klimagerechte Bauweise und Einbindung von erneuerbaren Energien*

- *Digitale und moderne Räumlichkeiten*
- *Einbruchschutz*
- *Medienraum*
- *Musikraum*
- *Seminarraum*
- *Büroraum*
- *Freizeitraum*
- *Küche*
- *Sanitäranlagen*
- *Veranstaltungsraum*
- *Sensibilisierung der Jugend für die Themen Klimawandel und Klimaschutz*

Durch den Neubau und der Erweiterung der räumlichen Kapazitäten soll das thematische Angebot des Jugendtreffs weiter ausgebaut werden. Vor allem Bildungsangebote sollen weiter ausgebaut werden, die Kinder und Jugendlichen sollen bei schulischen Problemen als auch beim Übergang Schule-Beruf unterstützt werden. Neben der schulischen Bildung soll ein weiterer Schwerpunkt auf die informelle Bildung der Kinder und Jugendlichen gelegt werden, um deren persönliche Ressourcen zu stärken. Thematisch können hier bspw. Gewaltprävention oder Umwelt- und Klimaschutz aufgegriffen werden.

Die Förderung der Barrierefreiheit der Einrichtung soll die Angebote zudem für Kinder und Jugendliche mit körperlichen Behinderungen zugänglich machen und so inklusiv wirken. Die konkrete Trägerstruktur muss noch, in Abstimmung mit dem pädagogischen und inhaltlichen Konzept, entwickelt werden.

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Barrierefreiheit/Energetische Baumaßnahmen/digitale und moderne Räumlichkeiten/ Einbruchschutz/Medienraum/Musikraum/Seminarraum/Büro und Freizeitraum/Küche/Sanitäranlage/Veranstaltungsraum

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

Nutzer werden über die Betreiber intensiv in die einzelnen Phasen der Umsetzung und baulichen Gestaltungen miteinbezogen

- *Einbindung von Partnern und Institutionen aus dem Quartier*
- *Fokus liegt auf der Partizipation von Kindern und Jugendlichen*

Räumlichkeiten des SV Genc Osman Duisburg e.V. Jugendtreff „Respekt“



Quelle: S.V Genc Osman Duisburg e.V.

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

- *Der Jugendtreff „Respekt“ liegt in einem Gebiet, das sowohl durch eine große kulturelle Heterogenität als auch durch starke Neuzuwanderung geprägt ist.*
- *Es gilt hier insbesondere gesellschaftliche Ressentiments abzubauen, Verständnis für andere Kulturen aufzubauen und Demokratie zu leben bzw. auch zu lehren.*
- *Insbesondere der sehr hohe Anteil von Menschen aus Südosteuropa, der Türkei, dem Libanon etc. wirkt sich auf den Stadtteil, und somit auf die Besucherstrukturen des Jugendtreffs Respekt aus. Kinder und Jugendliche sind häufig schwierigsten Lebensbedingungen ausgesetzt, sie erhalten unregelmäßig zu Essen und leben in desolaten Wohnsituationen. Diese Kinder finden beim Träger eine erste Anlaufstelle und einen Zufluchtsort. Sie erleben eine regelmäßige Tagesstruktur, kindgerechte Angebote und die Möglichkeit, sich altersgerecht zu entwickeln.*
- *Die Jugendlichen können hier zudem Kontakte in den Stadtteil aufbauen und Beratung in einem geschützten Rahmen erhalten.*

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

- *Zusammenarbeit und Kooperation mit den umliegenden Kindergärten und Grund- sowie Sekundarschulen*
- *Campus Marxloh*
- *Stadtsporthalb Duisburg (Integration durch Sport)*
- *Kommunales Integrationszentrum*
- *„Bericht zur sozialen Lage von Familien mit Kindern in Marxloh“ (Prozess der kommunalen Präventionsketten)*
- *TP 7: Sicherheit und Kriminalprävention, Ordnungspartnerschaft Polizei Duisburg (insbesondere Gewalt- und Kriminalitätsprävention)*

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

Ein Neubau würde dazu beitragen, den enorm hohen und gestiegenen integrationsrelevanten Bedarfen des Standortes im Bereich Jugendhilfe gerecht zu werden.

- *Darüber hinaus ergeben sich durch neue räumliche Möglichkeiten zusätzliche Kooperationsmöglichkeiten, da*

neue Angebote möglich werden.

- Multifunktional nutzbare Räumlichkeiten sowie die Schaffung von Barrierefreiheit ermöglichen eine Nutzung durch unterschiedliche Zielgruppen, sowie eine effiziente Raumauslastung.
- Ferner noch soll das Vorhaben die Palette an integrativen Angeboten des Trägers erweitern.
- Beim Umzug wird Wert darauf gelegt, z.B. durch gezielte Weitervermittlung an bestimmte Nachmieter oder ein Kooperationsvertrag mit den Nachmietern, dass die bisherigen Räumlichkeiten so umgenutzt werden, dass eine der Nachbarschaft zuträgliche Nutzung erfolgt (kein Leerstand, kein Problemhaus)
- Frühzeitiges Beteiligen und Einbeziehen der jetzigen Nutzer
- Bedarfe und Vorschläge können von allen in den Planungs- und Umsetzungsprozess eingebracht werden. Dies fördert die Identifikation mit der Einrichtung sowie die Teilhabechancen und den Ablauf demokratischer Prozesse.
- Durch die Verknüpfung von Partizipation und pädagogischem Bildungskonzept soll ein innovativer Charakter erzeugt werden.
- Das Kinder- und Jugendzentrum übernimmt die Rolle eines Begegnungsortes, hier treffen Kinder der unterschiedlichen ethnischen Gruppen aufeinander. Hier kann schon im frühen Alter Verständnis, Toleranz und ein interkultureller Dialog gefördert werden, was langfristig zu einem friedlichen Zusammenleben und Interaktion zwischen den verschiedenen Gruppen führen kann.
- Neuzugewanderten Kindern und Jugendlichen bieten Jugendzentren eine erste Anlaufstelle im Stadtteil, über die langfristig die Integration in die Stadtteilgesellschaft gefördert werden kann.
- Über Freizeitangebote erlernen die Kinder- und Jugendlichen der Neuzuwanderer in Jugendzentren soziale Verhaltensweisen und verbessern nebenbei ihre Kenntnisse in den Bereichen Sprache, Gesundheit und Ernährung.
- Die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung werden sowohl beim Neubau berücksichtigt als auch den Jugendlichen im Stadtteil näher gebracht.

Zuständiger Fachbereich/Ansprechpartner

Inhaltliche Federführung (Amt): Jugendamt 51
 Teilprojektleitung: Name: N.N.
 Umsetzung/Bauherr: N.N.
 Eigentümer: N.N.
 Trägerschaft: N.N.
 Weitere beteiligte Fachbereiche: IMD

Gesamtkostenschätzung

Gesamtkosten: 2.140.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

Teilprojekt 14: Sport- und Gesundheitshaus (Reserveprojekt)

Handlungsfelder

- *Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung*
- *Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit*

Oberziele

- *Verbesserung der städtökologischen und klimatischen Bedingungen sowie der Gesundheit der Quartiersbewohnerschaft*
- *Verbesserung der Teilhabechancen der Menschen in ihrer verschiedenen Lebenssituation und Stärkung des sozialen Zusammenhalts*

Unterziele

- *Schaffung und Förderung von Sport- und Bewegungsangeboten*
- *Umweltbildung und Gesundheitsprävention zur Sensibilisierung der Bewohnerschaft*
- *Aufbau und Stärkung von Akteursnetzwerken*
- *Durchsetzung höherer energetischer Standards im Bestand und Neubau*

Maßnahmenbeschreibung

Hintergrund:

Der mit vielen sich überlagernden sozialen Problemen belastete Ortsteil braucht Chancen zur Verbesserung der Lebensverhältnisse für seine Bewohnerschaft, zugeschnitten auf die soziale Situation der einzelnen Bevölkerungsgruppen. Die Sicherung des sozialen Friedens, bzw. eines guten Zusammenlebens durch Schaffung verbesserter Lebensperspektiven durch Bildung und Begegnung ist die Grundlage für eine funktionierende Stadtgesellschaft. Das Zusammenleben und das Miteinander sozialer und ethnischer Gruppen im Stadtteil beeinflussen entscheidend die Lebensqualität und prägen das Stadtleben in seiner Außen- und Eigenwahrnehmung. Die Vielfalt an Nationalitäten, sozialer und ethnischer Gruppen sowie die Bandbreite in Marxloh lebender Generationen, Lebensstile und Kulturen stellen Herausforderung und Chance zugleich dar. Entscheidend für ein gelingendes Miteinander und funktionierendes Stadtleben ist die Möglichkeit der Teilhabe am Stadtleben und an gemeinschaftlichen Aktivitäten.

Inhalt:

Sport besitzt ein besonders integratives Potenzial über allgemeingültige Regeln; die Verständigung funktioniert – über sprachliche und kulturelle Barrieren hinweg – zumeist spielend. Sport ist zudem auch aus gesundheits- und bildungsbezogenen Gründen ein wichtiges Handlungsfeld in Marxloh, mit dem viele Menschen erreicht werden. Ausreichende Möglichkeiten sportlicher Bewegung und Begegnung sowie Unterstützung auch über den Sport hinaus ermöglichen den Kindern und Jugendlichen Marxlohs sowie allen anderen Alters- und Zielgruppen, insbesondere auch Neuzugewanderten den Zugang in die Stadtteilgesellschaft.

Die Sportangebote im Ortsteil sollen durch spezielle Bewegungsangebote jenseits des vorhandenen Mannschaftsports erweitert werden und die Möglichkeit präventiver Gesundheitsvorsorge sowie Unterstützung insbesondere bei Rückenkrankheiten, Diabetes, Adipositas etc. bieten.

Die Sportvereine Rhenania Hamborn und VSG Duisburg e.V. haben gemeinsam mit dem Stadtsportbund sowie Peter Wehr Consult, Essen, Ansätze für ein Trägerkonzept entwickelt.

Folgende Angebotsbausteine sind im Sport- und Gesundheitsbereich geplant:

- *Die Sport- und Gesundheitskurse werden gemeinsam mit den unterschiedlichen Akteuren (Sportvereine, soziale Einrichtungen etc.) entwickelt. Dabei wird darauf abgezielt, dass die Akteure vernetzt werden und zur Umsetzung neue Kooperationen eingehen.*
- *Eine zielgruppenorientierte Ansprache potenzieller zukünftiger Nutzergruppen ist vorgesehen.*
- *Die angebotenen Kurse liefern einen hohen Beitrag zur Gesundheitsprävention im Quartier. Gleichzeitig können auch Elemente aus dem Bereich Gesundheitsbildung eingebracht werden. Als verbindendes Element wirkt Sport außerdem im besonderen Maße integrativ. Speziell für ältere Menschen können Reha Angebote eine gesundheitliche Verbesserung der Lebensqualität bedeuten. Bisher gibt es diese Form von Angeboten nur eingeschränkt.*
- *Durch eine enge Verzahnung der Akteure in den Netzwerken sollen bedürftige Menschen in Bewegung gebracht werden.*

Für das Gebäude sind momentan folgende Raum- und Funktionsmodule vorgesehen:

Modul I: „Zentrale Funktionsräume“

- *1 Haupteingangszone (Abstelldecke/Garderobe, Warte-/Informationsnische, Orientierungstafel/-tresen, Besucher-WC)*
- *2 Kochnische (Kühlschrank, Herd, Wandschrank)*
- *3 Lager-/Abstellraum (Medien, Büromaterial)*
- *4 Personalräume (Übungsleiter, Spielanimateur, Geschäftsleitung, Soz. Beratungsservice)*

Modul II: „Sport- und Gesundheitshaus“

- *5 Sport-Mehrzweckraum I: ca. 80 qm NF (Gymnastik, Spielaktivitäten, Kinderspielzone, physiotherapeutische bzw. motopädagogische Angebote, therapeutische Beratung, Gesundheitsberatung)*
- *6 Sport-/Begegnungsraum II: ca. 100 qm NF (Gymnastik, Trendsportaktivitäten, Versammlungen, Kurse, Vorträge, physiotherapeutische bzw. motopädagogische Angebote, mobile Spiel-/Kletter-/Turnlandschaften u. ä.)*
- *7 Trainingsraum für „Funktional Fitness“ im Sinne einer „Bewegungsbude“ ab ca. 120 qm NF*
- *8 Geräte-/Lagerräume*
- *9 Sitz-/Besprechungsnischen*
- *10 Multifunktionale Bewegungszonen neben und vor dem Gebäude*

Nach Auswertung ähnlicher Modellprojekte lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt bei eingeschossiger Bauweise ein ungefährender Bedarf an überbaubarer Grundstücksfläche von ca. 1.000 bis 1.200 qm ableiten. Für unterschiedliche kleinräumige Outdoor-Aktivitäten in unmittelbarer Anbindung an das Gebäude müssten ebene, multifunktional nutzbare Freiflächen von ca. 80 bis 150 qm zur Verfügung stehen.

Eine Flächenverfügbarkeit ist zz. nicht gegeben. Eine Grundstücksfläche müsste angekauft werden.

Maßnahmeninhalte und Themen in Schlagworten

Konzept für ein Sport- und Gesundheitshaus/Trägerschaft zweier Sportvereine/Entwicklung einer Kursangebotsstruktur mit Schwerpunkt auf Reha und kleinteiligen Bewegungsangeboten

Maßnahmen zur Beteiligung von Akteuren, Nutzern und Bewohnerschaft

Zur Entwicklung des Konzepts ist es wichtig, alle relevanten Akteure in Marxloh einzubeziehen. Hierzu zählen neben Sportvereinen auch soziale Akteure und Akteure aus dem Gesundheitsbereich. Die unterschiedlichen Nutzergruppen werden durch gezielte Ansprache in den Institutionen vor Ort (Kita, Schulen, Vereine und sonstige Netzwerke) in die Bewegungsangebote vermittelt.

Einbettung der Maßnahme in den Stadtteil

Die Maßnahme dient der Gesundheitsförderung und Integration der gesamten Bewohnerschaft in den Stadtteilen Marxloh und Alt-Hamborn – eine Flächenverfügbarkeit ist noch zu prüfen.

Synergien mit anderen wichtigen Projekten der ISEK

Es bestehen Synergien zu den Teilprojekten 2,3,4,10,12 und 13.

Innovative Potenziale, Modellhaftigkeit sowie Schnittmenge und Beitrag zu den Zielen des BMI „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ in Ankunftsstadtteilen

- *Multifunktional nutzbare Räumlichkeiten sowie die Schaffung von Barrierefreiheit ermöglichen eine Nutzung durch unterschiedliche Zielgruppen, sowie eine effiziente Raumauslastung.*
- *Integration der Neuzuwanderer über niederschwellige Sportangebote*
- *Verbesserung der Gesundheitssituation insbesondere auch der Neuzuwanderer*
- *Über das Themenfeld Sport und Bewegung können auch sonst schwierig zu erreichende Bevölkerungsgruppen leichter eingebunden werden.*
- *Die angebotenen Kurse liefern einen hohen Beitrag zur Gesundheitsprävention im Quartier. Gleichzeitig können auch Elemente aus dem Bereich Gesundheitsbildung eingebracht werden. Beides sind insbesondere für die Zielgruppe der Neuzuwanderer wichtige Punkte.*
- *Durch eine enge Verzahnung mit dem TP 2 (Elternlandplätze) können die Kurse beworben und die Eltern direkt angesprochen werden, um diese und ihre Kinder letztlich für die Teilnahme zu gewinnen.*

Zuständiger Fachbereich

Teilprojektleitung (Amt): 61 | Name: N.N.

Inhaltliche Federführung (Amt): Stadtsportbund

Träger: Sportvereine

Eigentümer/Bauherr/Auftraggeber: Stadt Duisburg

Weitere beteiligte Fachbereiche: 61, Stadtsportbund, Sportvereine, IMD

Gesamtkostenschätzung

Gesamtkosten: 2.340.000 €

Zeit- und Finanzierungsplan der Maßnahmen

Siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht

4.2 Zeit-/Maßnahmen-/Kostenplan

Tabelle 1: Zeit-/Maßnahmen-/Kostenplan

Nr.	Maßnahme									Gesamtkosten	Kosten Städtebauförderung	Eigenanteil Kommune
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026			
Teilhabe und Öffentlichkeitsarbeit												
TP 1	Flankierende Maßnahmen			400.000,00 €	750.000,00 €	750.000,00 €	800.000,00 €	750.000,00 €	550.000,00 €	4.000.000,00 €	4.000.000,00 €	800.000,00 €
Zwischensumme				400.000,00 €	750.000,00 €	750.000,00 €	800.000,00 €	750.000,00 €	550.000,00 €	4.000.000,00 €	4.000.000,00 €	800.000,00 €
Integration und Bildung												
TP 2	Ausbau der drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte - Einrichtung von "Elternlandeplätzen"				3.000.000,00 €	4.000.000,00 €	5.000.000,00 €	3.000.000,00 €		15.000.000,00 €	15.000.000,00 €	3.000.000,00 €
TP 3	Umbau der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung Regionalzentrum Nord (RiZ)				100.000,00 €	400.000,00 €				500.000,00 €	500.000,00 €	100.000,00 €
TP 4	Erweiterung Familienzentrum Julius-Birck-Straße				440.000,00 €	1.100.000,00 €	660.000,00 €			2.200.000,00 €	2.200.000,00 €	440.000,00 €
TP 13	Neubau eines Kinder- und Jugendzentrums in Alt-Hamborn			120.000,00 €	250.000,00 €	500.000,00 €	800.000,00 €	470.000,00 €		2.140.000,00 €	2.140.000,00 €	428.000,00 €
TP 14	Sport- und Gesundheitshaus (Reserveprojekt)											
Zwischensumme				120.000,00 €	3.790.000,00 €	6.000.000,00 €	6.460.000,00 €	3.470.000,00 €		19.840.000,00 €	19.840.000,00 €	3.968.000,00 €



Soziale und ökonomische Stabilisierung												
TP 5	Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Marxloh					1.640.000,00 €	1.535.000,00 €	1.825.000,00 €	1.000.000,00 €	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €	1.200.000,00 €
TP 6	Städtebauliche und ökonomische Stärkung Zentrum Alt-Hamborn					1.610.000,00 €	1.160.000,00 €	1.515.000,00 €	815.000,00 €	5.100.000,00 €	5.100.000,00 €	1.020.000,00 €
TP 7	Sicherheit und Kriminalprävention			100.000,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €	400.000,00 €	400.000,00 €	80.000,00 €
TP 8	Abriss der Rhein-Ruhr-Halle zur Flächenentwicklung				850.000,00 €	2.350.000,00 €				3.200.000,00 €	3.200.000,00 €	640.000,00 €
TP 9	Abriss des ehemaligen Gesundheitsamtes als Chance für eine nachhaltige Wohnbaulandentwicklung					420.000,00 €	980.000,00 €			1.400.000,00 €	1.400.000,00 €	280.000,00 €
TP 11	Neu-, Umnutzung und Rückbau von Problemimmobilien			500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €				1.500.000,00 €	1.500.000,00 €	300.000,00 €
Zwischensumme				600.000,00 €	1.410.000,00 €	6.580.000,00 €	3.735.000,00 €	3.400.000,00 €	1.875.000,00 €	17.600.000,00 €	17.600.000,00 €	3.520.000,00 €
Umweltgerechtigkeit, Klimaschutz und -anpassung												
TP 10	Freiraumgestaltung Friedrich-Park					150.000,00 €	2.000.000,00 €	1.650.000,00 €		3.800.000,00 €	3.800.000,00 €	760.000,00 €
TP 12	Bewegungsparcours "Rund um Marxloh" - Sport, Gesundheit und Bewegung					50.000,00 €	50.000,00 €	160.000,00 €		260.000,00 €	260.000,00 €	52.000,00 €
Zwischensumme						200.000,00 €	2.050.000,00 €	1.810.000,00 €		4.060.000,00 €	4.060.000,00 €	812.000,00 €
Strukturelle Rahmenbedingungen												
	Externe Projektsteuerung			300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	400.000,00 €	400.000,00 €	2.000.000,00 €	2.000.000,00 €	400.000,00 €
	Interner Stellenbedarf			500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €		2.500.000,00 €	2.500.000,00 €	500.000,00 €
Zwischensumme				800.000,00 €	800.000,00 €	800.000,00 €	800.000,00 €	900.000,00 €	400.000,00 €	4.500.000,00 €	4.500.000,00 €	900.000,00 €
Gesamtsumme				1.920.000,00 €	6.750.000,00 €	14.330.000,00 €	13.845.000,00 €	10.330.000,00 €	2.825.000,00 €	50.000.000,00 €	50.000.000,00 €	10.000.000,00 €

5 Ausblick, Monitoring und Evaluation

Die Umsetzung der Maßnahmen soll verwaltungsintern, zwischen den einzelnen Fachdezernaten, den Akteuren vor Ort und der Bürgerschaft in kooperativer Zusammenarbeit erfolgen. Dabei ist es notwendig, eine klare Aufgabenverteilung und eine Arbeitsstruktur zu entwickeln, welche die Stadt Duisburg in die Lage versetzt, den angestoßenen dynamischen Entwicklungsprozess gemeinsam zielgerichtet steuern zu können. In Bezug auf die Öffentlichkeitsarbeit sind die Mitwirkung und die Aktivierung der unterschiedlichen Bewohnergruppen maßgeblich. Akzeptanz kann nur durch eine offene und transparente Prozessgestaltung erreicht werden. Die Prozessbegleitung muss dabei immer die Vielschichtigkeit der kulturellen Hintergründe im Blick haben, sodass die gesamte Einwohnerschaft in Alt-Hamborn und Marxloh miteinbezogen wird. Eine entscheidende Rolle nehmen hierbei das Quartiers- und Zentrenmanagement Alt-Hamborn und das Quartiersmanagement Marxloh (vgl. TP1) ein.

Eine wissenschaftliche Begleitung die ein prozessbegleitendes Monitoring und eine Evaluation umgesetzter Maßnahmen durchführt ist notwendig, um dem Anspruch einer Übertragbarkeit und Vermittlung neuer Erkenntnisse und Herangehensweisen gerecht zu werden. Eine Projektsteuerung, die alle Akteure miteinander vernetzt und den Umsetzungsprozess transparent für alle Beteiligten koordiniert ist zur Verankerung gemeinsamer Ziele und Verantwortlichkeiten im Bewusstsein aller unerlässlich. Den Menschen vor Ort sollen aus den kooperativ noch stärker verknüpften Netzwerken heraus ausreichende Bildungsangebote eine bessere Zukunft ermöglichen. Die städtebaulichen Maßnahmen sollen die Stadtteile nachhaltig stärken und wegweisende Impulse zur Vermeidung einer (weiteren) Destabilisierung setzen. Der Duisburger Norden soll dadurch besser in das gesamtstädtische Gefüge integriert werden sowie innovative Maßnahmen beispielgebend für die Quartiersentwicklung in anderen Stadtteilen sein.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte Untersuchungsgebiet.....	4
Abbildung 2: Entwicklung Altersdurchschnitt seit 1980 Marxloh und Alt-Hamborn.....	8
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung nach Staatsangehörigkeit seit 1980 in Marxloh.....	9
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung nach Staatsangehörigkeit seit 1980 in Alt-Hamborn	12
Abbildung 5: Zielsystem	30
Abbildung 6: Gebietskulisse	32

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zeit-/Maßnahmen-/Kostenplan	91
--	----

Literatur

- Böckler, Stefan; Gestmann, Margarita; Handke, Thomas 2018: Neuzuwanderung in Duisburg-Marxloh - Bulgarische und rumänische Zuwanderer und Alteingesessene im Ankunftsquartier, Springer VS
- BBSR 2017: Zukunft im Quartier gestalten – Beteiligung für Zuwanderer verbessern.
- BBSR 2015: Orte der Integration im Quartier: vernetzt – gebündelt – erfolgreich.
- BMUB, BBSR (Hg.) 2016: Endbericht – Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt, Verfasser Planergemeinschaft Kohlbrenner eG
- https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Stadtentwicklung/Staedtebauforderung/Forschungsprogramme/SozialeStadt/Projekte/Umweltgerechtigkeit/endbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- BMUNBR (Hrsg.) 2014: Orte der Integration im Quartier ExWost-Information 44/1
- Dr. Jansen GmbH 2017: Aktualisierung des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts für Duisburg-Marxloh mit dem Fokus auf Wohnen und Wohnumfeld (Aktualisierung STEK Wohnen)
- EG DU 2010: Verstetigungskonzept Marxloh
- Friedrich Ebert Stiftung 2017: Das soziale Quartier – Quartierspolitik für Teilhabe, Zusammenhalt und Lebensqualität <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/12366.pdf>
- Helbig, Marcel, Jähnen, Stefanie 2018: Wie brüchig ist die soziale Architektur unserer Städte? Trends und Analysen der Segregation in 74 deutschen Städten. . WZB Discussion Paper P 2018-001
- Interner Gesprächsvermerk vom 17.07.2019: Fußverkehrs-Checks NRW 2019 – Auftaktgespräch Stadt Duisburg
- Interner Gesprächsvermerk vom 29.07.2019: Projekt 50 Mio. € für Hamborn/Marxloh – Maßnahmen zur Förderung einer klimagerechten Mobilität – hier: Marxloh
- Kiepe-Fahrenholz, Stephan 2018: Armut in Duisburg - Grenzerfahrungen und Tabubrüche. In: Schäfer, Gerhard K., Montag, Barbara, Deterding, Joachim (Hrsg.) 2018: „Arme habt ihr immer bei euch“ Armut und soziale Ausgrenzung wahrnehmen, reduzieren, überwinden, S. 252-264
- Kuder, Thomas, Schal, Gaby S. 2019: Leitfaden Integration vor Ort. BENN – Berlin entwickelt Neue Nachbarschaften.

- *Landeskriminalamt (LKA) NRW (Hrsg.) 2019: Clankriminalität – Lagebild NRW 2018*
- *MSWKS 2003: Politische Kultur in der sozialen Stadt. Eine vergleichende Studie aus Nordrhein-Westfalen*
- *NUREC Institute Duisburg e.V. 2016: Neuzuwanderer und Alteingesessene in Duisburg-Marxloh. Hintergrund, Zielsetzung und Verlauf der Studie. Abschlusskonferenz 25. Februar 2016*
- *Polizeipräsidium Duisburg 2018: Kriminalitätsbericht 2018*
- *Positionspapier Amt für schulische Bildung, 15.01.2019*
- *Stadt Duisburg 2011: Grünordnungs- und Freiraumentwicklungskonzept – Band II Teilräume 2012*
- *Stadt Duisburg 2012: Qualitätsverbesserung der städtischen Spielplätze*
- *Stadt Duisburg 2014: Bildung in Duisburg, 2. Teilbericht*
- *Stadt Duisburg 2015a: IHK integriertes Handlungskonzept – Duisburg-Marxloh*
- *Stadt Duisburg 2015b: TSK Teilräumliche Strategiekonzepte – Duisburg 2027*
- *Stadt Duisburg 2016: Kommunales Integrationskonzept Duisburg 2016*
- *Stadt Duisburg 2017a: IHK – integriertes Handlungskonzept – Duisburg-Marxloh, Managementfassung*
- *Stadt Duisburg 2017b: Mietspiegel 2017*
- *Stadt Duisburg 2018a: Bericht zur Lage von Familien mit Kindern in Marxloh, Kommunale Präventionsketten Nordrhein-Westfalen*
- *Stadt Duisburg 2018b: Sozialbericht 2018 Stadt Duisburg, Schwerpunktthema: Integration zugewanderter Menschen in Duisburg*
- *Stadt Duisburg 2018c: Wohnbericht 2017 – Daten & Analysen zum Duisburger Wohnungsmarkt*
- *Stadt Duisburg 2019: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg – Fortschreibung 2019*
- *Städtenetz Soziale Stadt NRW 2017: Sicherheit und Kriminalprävention, Dokumentation der Veranstaltung im Rahmen der Werkstattreihe des Städtenetzes Soziale Stadt NRW Sozialraumorientierung und ressortübergreifende Handlungsansätze in der Stadtentwicklung und im Quartier am 5. September 2017 in Bochum*
- *Steg NRW 2017: Campus Marxloh – Ein Community Center am Standort der Herbert-Grillo-Gesamtschule*
- *Üblacker, Jan 2019: Wohnen, Wohnungsmarkt, sozialer Zusammenhalt: Segregation und Gentrification. Werkstattreihe des Städtenetzes Soziale Stadt NRW am 8.4.2019*
- *Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen*

Webseiten

- *Webseite Fraunhofer: <https://www.bau.fraunhofer.de/de/forschungsbereiche/Baustoffe/biohybridbauteile.html>*
- *Webseite Stadt Wien: <https://www.wien.gv.at/bezirke/neubau/umwelt/kuehlemeile.html>*
- *Webseite Seestadt aspern mobil Lab: <https://www.mobillab.wien/>*

SOKriMA

**Sicherheit, Ordnung und Kriminalprävention in Duisburg
Marxloh und Alt-Hamborn**

Auditergebnisse der städtebaulichen Kriminalprävention in Marxloh und Alt-Hamborn

Herbert Schubert

Die Studie „Sicherheit, Ordnung und Kriminalprävention in Duisburg Marxloh und Alt-Hamborn“ (Akronym SOKriMA) wird vom Ibis-Institut in Duisburg und vom Büro Sozial • Raum • Management in Hannover bearbeitet. Sie ist Bestandteil des Teilprojekts 7 des Integrierten Stadtteilentwicklungskonzepts „Stark im Norden – Alt-Hamborn und Marxloh“ der Stadt Duisburg im Rahmen des „Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“, das vom Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat (BMI) gefördert wird.

Ibis Institut (im Tectrum)

Diplom-Soziologe Frank Jessen

47057 Duisburg, Bismarckstraße 120

frank.jessen@ibis-institut.de

Büro Sozial • Raum • Management

Prof. Dr. Dr. Herbert Schubert

30559 Hannover, Goldrutenweg 13

herbert.schubert@sozial-raum-management.de

Stand: 19. September 2023

Inhalt

Vorbemerkung	4
1. Ergebnisse der städtebaulichen Audits in den Quartieren von Alt-Hamborn.....	5
1.1 Alt-Hamborn als Ganzes im Blick – Vorprüfung auf der Grundlage des Stadtplans.....	5
1.2 Signifikante Raumzonen und Quartiersstruktur in Alt-Hamborn	7
1.4 Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Stadtteil Alt-Hamborn	12
1.5 Empfehlungen für die Quartiere von Alt-Hamborn	27
1.6 Zusammenfassung der Empfehlungen für TP 6.....	32
2. Ergebnisse der städtebaulichen Audits in Marxloh.....	34
2.1 Marxloh als Ganzes im Blick – Vorprüfung auf der Grundlage der Stadtstruktur	34
2.2 Signifikante Raumzonen und Quartiersstruktur in Marxloh	37
2.4 Einschätzung der Abwärtsspirale sozialer Kontrolle in Marxloh	42
2.5 Audits der städtebaulichen Kriminalprävention in Marxloh.....	44
2.6 Audit im Schwelgernpark in Marxloh.....	68
2.7 Ableitung von Empfehlungen der städtebaulichen Kriminalprävention für den Schwelgernpark in Marxloh.....	78
2.8 Zusammenfassung der Empfehlungen für TP 12.....	81
2.9 Empfehlungen für das Ankunfts- und das Schwellenquartier in Marxloh	81
2.10 Zusammenfassung der Empfehlungen für Teilprojekte im Bundesmodellvorhaben	91
3. Audits der Beleuchtungssituation	97
3.1 Ergebnisse der Beleuchtungsaudits in Marxloh und Alt-Hamborn.....	97
3.2 Empfehlungen zur Beleuchtungssituation.....	111
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	113

HINWEIS

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen das generische Maskulinum (sogenannte männliche Sprachform) genutzt. Wenn nicht abweichend darauf hingewiesen wird, so gelten diese Formulierungen gleichwohl für jedes Geschlecht.

Vorbemerkung

Die Studie „Sicherheit, Ordnung und Kriminalprävention in Duisburg-Marxloh und Alt-Hamborn“ [im Folgenden mit dem Akronym SOKriMA bezeichnet] ist als Teilprojekt (TP 7) ein Baustein des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden – Alt-Hamborn und Marxloh“. Es wird aus einem Bundesprogramm zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung vom Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat (BMI) gefördert.

Das Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg hatte die Studie im Jahr 2022 in einem offenen Verfahren ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt die Arbeitsgemeinschaft des Ibis-Instituts Duisburg und des Büros Sozial • Raum • Management. In dem Vorhaben sollen ein innovatives Konzept sowohl zur Erhöhung der objektiven Sicherheitslage als auch der subjektiven Sicherheitswahrnehmung erarbeitet und positive Perspektiven für die Entwicklung der Lebensqualität, der Teilhabechancen sowie des sozialen Zusammenlebens im Stadtteil abgeleitet werden.

In einem der dafür notwendigen empirischen Prozessschritte wurde die städtebauliche Situation der Quartiere in Marxloh und Alt-Hamborn im Rahmen von Audits bewertet. Anhand von Kriterien der städtebaulichen Kriminalprävention wurden die öffentlichen Räume in den Quartieren überprüft. Die Begehungen mit Auditbögen fanden in der Zeit vom 25. Mai bis zum 29. Juni 2023 statt. Im Folgenden werden die Ergebnisse dokumentiert.

Die Erkenntnisse werden im sozialpädagogischen Konzept berücksichtigt, das vom Quartiersmanagement im Folgeprozess zur Stärkung der Resilienz und der Kriminalprävention in Marxloh und Alt-Hamborn umgesetzt werden soll.

1. Ergebnisse der städtebaulichen Audits in den Quartieren von Alt-Hamborn

1.1 Alt-Hamborn als Ganzes im Blick – Vorprüfung auf der Grundlage des Stadtplans

Die **Eingänge in das Gebiet** des Stadtteils Alt-Hamborn werden von mehreren Straßen repräsentiert. In das Quartier an der Abtei führen die Hamburger Straße, die Dieselstraße und die Buschstraße. Die Eingänge in die östlich der BAB 59 gelegenen Quartiere erfolgen zentral über die Duisburger Straße. Die Beecker Straße sowie die Emscherstraße bilden die Eingänge ins Südquartier und über die Allee- sowie Schreckerstraße führt der Weg in das Quartier um den Hamborner Altmarkt. Allerdings werden diese Eingangssituationen symbolisch nicht markiert – vor diesem Hintergrund wird eine bessere Kennzeichnung der Stadtteileingänge (mit einem auf Alt-Hamborn zugeschnittenen Corporate Design) empfohlen.

Der Stadtteil repräsentiert einen zentralen Versorgungsbereich rund um den Hamborner Altmarkt sowie entlang der Seitenachse der Duisburger Straße, der von einer **Nutzungsmischung**, aber auch einem hohen **Nutzungsdruck** gekennzeichnet ist. Die **Flächennutzung** im Stadtteil zerfällt zwar nicht in separate Funktionsbereiche, der Stadtteil wird aber durch die BAB 59 in zwei nur schwach verbundene Teilräume „zerschnitten“. Der geplante Ausbau der BAB 59 könnte diese Barrierewirkung weiter verstärken, was im Widerspruch zu den Zielen des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ stünde. Im Sommer 2023 wird das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau mit der entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligung beginnen; auf den Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung sollte frühzeitig hingewiesen werden.

Die Straßen und Wege bilden ein übersichtliches Netz. Nachdem Hamborn zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Stadtrechte erhalten hatte, vollzog sich die weitere Stadtentwicklung nicht nach einem geschlossenen Plan. Um den historischen Hamborner Altmarkt entwickelte sich ein ungleichmäßiges Straßengefüge. Mit der monozentrischen Struktur und den überwiegend in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung angelegten Straßen hat sich dennoch ein eher **übersichtliches und nachvollziehbares Straßennetz** herausgebildet. Obwohl das Straßenraster nicht vollständig orthogonal angelegt ist, weisen die Straßen **gut einsehbare Sichtachsen** auf und sind weit vorausschauend einsehbar.

Alt-Hamborn weist städtebaulich ein **Zentrum (Ortsmitte)** und wahrnehmbare **Ränder** auf: Der Hamborner Altmarkt fungiert als Ortsmitte. Am nordöstlichen Rand verläuft die Duisburger Straße mit den zentralen Haltestellen des ÖPNV. In beiden Bereichen sind Versorgungseinrichtungen angesiedelt. Im Süden grenzt der Emscherschnellweg (BAB 42) den Stadtteil signifikant ab – dort gibt es nur zwei Zugänge über die Emscherstraße und die Beecker Straße. Im Westen grenzen Gleisanlagen der Deutschen Bahn und das Thyssen-Gelände den Stadtteil scharf ab – es gibt nur den Zugang über die Dieselstraße. Im Norden bildet eine Industriefläche eine unüberwindbare Barriere. Vor diesem Hintergrund stellt die Duisburger Straße den einzigen Rand dar, der Alt-Hamborn vollständig permeabel mit den Nachbargebieten verbindet. Im Bundesmodellvorhaben „Stark im Norden“ ist im Rahmen des Teilprojekts 6 – unter dem Titel „Soziale und städtebauliche Stabilisierung des Zentrums Alt-Hamborn“ – die funktionale und städtebauliche Stärkung der Ortsmitte (Altmarkt) sowie die Aufwertung von umgebenden Bereichen vorgesehen.

Park-, Grün- oder andere Freiflächen bilden keine „tragende Struktur“, sondern eher einen **Rahmen** an Quartiersrändern. Außer der Kleingartenkolonie im Süden an der Wittfelder Straße, den Buschanpflanzungen an den kreuzenden Bundesautobahnen, dem Stadtwald mit dem kleinen Geburtenwald der Helios St. Johannis Klinik, dem Friedhof neben der Abtei Hamborn, dem Botanischen Garten am Autobahnkreuz BAB 42/BAB 59 und dem kleinen Park am historischen Förderturm des Thyssen-Bergwerks Schacht 6 stehen keine Freiflächen zur Verfügung. Innerhalb des Stadtteils gibt es zu wenige Grünzonen. Das „**grüne Skelett**“ des **alten Baumbestands** an einigen Straßen des Stadtteils Alt-Hamborn kompensiert das Manko nur geringfügig. Allerdings befindet sich im Südosten auf der anderen Seite der BAB 42 in geringer Entfernung und leicht erreichbar das große Areal des Landschaftsparks Duisburg Nord.

Es überwiegt das **städtebauliche Blockprinzip**, nach dem die Gebäude in den Straßen übersichtlich angeordnet sind. Im Inneren verfügen die Grundstücke über Freiflächen, die halböffentlich, halbprivat oder privat genutzt werden können. Allerdings gibt es in einigen Blöcken Nutzungskonflikte, weil Werkstätten und die Versiegelung von Parkplätzen Erholungsnutzungen ausschließen. Auch an den Rändern oder in Buchten der Straßen sind kaum öffentliche Flächen vorzufinden, die für Aufenthalte genutzt werden können. Insofern sind die Wohngebäude in den Teilräumen zwar übersichtlich angeordnet, verfügen aber nur teilweise über gut nutzbare (halb-) öffentliche Flächen für Aufenthalte im Umfeld.

Es gibt **Aufenthaltsbereiche in den Freiräumen** der Kleingartenkolonie im Süden an der Wittfelder Straße, der Buschanpflanzungen an den kreuzenden Bundesautobahnen, des kleinen Geburtenwaldes der Helios St. Johannis Klinik, des Friedhofs neben der Abtei Hamborn, des Botanischen Gartens und des kleinen Parks am historischen Förderturm des Thyssen-Bergwerks Schacht 6. Möglicherweise ist dieses eingeschränkte Portfolio am Siedlungsrand für Alt-Hamborn nicht ausreichend; denn es fehlen entsprechende Aufenthaltsmöglichkeiten im Inneren des Stadtteils. Hoffnungen, dass Verbesserungen erzielt werden, liegen auf der Umgestaltung des Altmarkts, der Jägerstraße und des VHS-Geländes. Insgesamt erfüllen die Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum nur teilweise die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention.

Die Bedingung, dass die wichtigsten Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen von allen Wohnstandorten aus in einem **Aktionsradius von 400 bis 500 m** erreicht werden können, wird vollständig erfüllt. Auch der Weg vom Rand in die Mitte (Hamborner Altmarkt) ist nirgends länger als 800 Meter.

In Alt-Hamborn gibt es **öffentliche Spielplätze** mit Angeboten für Kinder. Der Spielplatz in der Steigerstraße gehört zum Wohnquartier An der Abtei. In den Quartieren um den Altmarkt befinden sich die Spielplätze Hufstraße und Bertha-von-Suttner-Straße, im Quartier Süd an der Humboldtstraße und Franzstraße.

Ebenso sind Aufenthaltsbereiche und **Einrichtungen für das Jugendalter** vorgesehen. Angebote für Jugendliche macht der Sportverein SV Genc Osman Duisburg e.V. im Jugendtreff RESPEKT. Die Angebote für Mädchen von Mabilia sowie das städtische Kinder- und Jugendzentrum ZITRONE befinden sich nicht weit entfernt in Obermarxloh. Im Rahmen des Teilprojekts 13 sieht das Bundesmodellvorhaben den „Neubau eines Kinder- und Jugendzentrums in Alt-Hamborn“ vor. Das Vorhaben befindet sich noch in der Planungsphase.

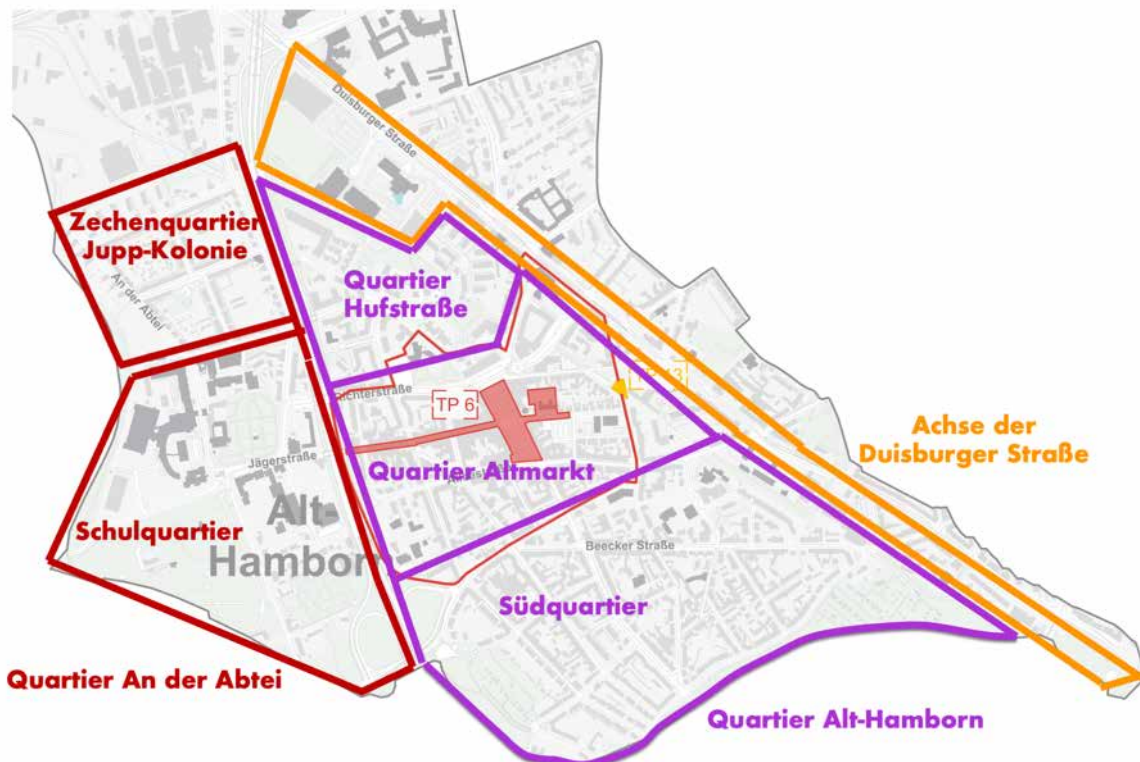
Bewertung der Grundstruktur des Stadtteils Alt-Hamborn in der Vorprüfung:

In der Bewertung wurden 49 Punkte (von 60 möglichen) erreicht. Dividiert durch die Anzahl der zugrundeliegenden zwölf Kriterien wird eine durchschnittliche Punktzahl von 4,1 je Kriterium errechnet. Die städtebaulichen Rahmenkriterien entsprechen somit einer „nahezu vollständigen Erfüllung der Anforderungen“ der städtebaulichen Kriminalprävention. Verantwortlich sind dafür räumliche Strukturmerkmale, die das subjektive Sicherheitsgefühl stärken. Das aus dem Stadtteilplan ablesbare Raummuster verspricht die Sicherstellung einer informellen sozialen Kontrolle durch die räumliche Ordnung des städtebaulichen Blockprinzips, das lange Sichtachsen, eine übersichtliche Wegeführung und eine hinreichende Orientierung bietet.

1.2 Signifikante Raumzonen und Quartiersstruktur in Alt-Hamborn

Durch die BAB 59 wird der Stadtteil Alt-Hamborn in zwei nur schwach – über Brücken – verbundene Zonen „zerschnitten“: den Teilraum An der Abtei und den östlich der Autobahn gelegenen Teilraum, in dessen Zentrum der Hamborner Altmarkt liegt (vgl. Karte 1).

Karte 1: Quartiersstruktur des Stadtteils Alt-Hamborn



Eigene Darstellung auf der Karte der Gebietskulisse des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“

Das **Quartier An der Abtei** lässt sich in **zwei Kleinquartiere** gliedern (vgl. Karte 1): Der südliche Bereich wird vom **Schulquartier** geprägt, weil sich das Abtei-Gymnasium, die Gesamtschule, die Grundschule und der ältere Baubestand der Klinik um den Abteifriedhof herum gruppieren. Südlich der Dr. Heinrich-Laakmann-Straße ist an der Dieselstraße, Hamborner Straße, Straße „An der Abtei“, Jägerstraße und Buschstraße keine oder nur sehr wenig Wohnbebauung vorhanden. Von der Dr. Heinrich-Laakmann-Straße erstreckt sich nach Norden über die Stollenstraße, Steigerstraße, Glückaufstraße und Bremenstraße das alte **Zechenquartier**, dessen einheitlicher Wohnbestand überwiegend vom Wohnungsunternehmen Velero Immobilien GmbH (Bochum) verwaltet wird. Die ersten Zechenhäuser wurden um 1880 als Werksiedlung in der Nähe der Schachtanlage 1/6 der Friedrich Thyssen Bergbau-AG errichtet – der weitere Ausbau fand bis 1930 statt. Die Siedlung trug früher den Namen „Josef-Kolonie“ bzw. „Jupp-Kolonie“. Hamborn hatte sich damals zu einem Zentrum der Arbeitsmigration aus den polnischen Provinzen Preußens entwickelt. Rund ein Drittel der Bergleute in der Jupp-Kolonie stammte aus Polen (https://www.lwl.org/fremde-impulse-download/start/LWL/Kultur/fremde-impulse/die_baudenkmale/arbeitsmigration-bruckhausen/Jupp-Kolonie-Duisburg.html).

Am Ende des Jahres 2022 lebten 1.937 Einwohner im Quartier An der Abtei. Ihre Wohnstandorte befinden sich schwerpunktmäßig im Bereich des Zechenquartiers. Die Hälfte der Bevölkerung besitzt einen ausländischen Pass (49,3 %) – einen türkischen Pass hat ein Viertel der Wohnbevölkerung (23,6 %), und die bulgarischen sowie rumänischen Neuzuwanderer machen weniger als ein Zehntel aus (7,8 %). Die Quote der Fernzuzüge betrug in den Jahren 2021/2022 rund 11 Prozent, was in etwa der Hälfte der Fernmigration im Marxloher Ankunftsquartier Grillo/Schweglern entspricht. Die Störungen durch wilde Abfallmengen im öffentlichen Raum, die das Ordnungsamt und die Wirtschaftsbetriebe Duisburg erheben, weisen – verglichen mit den anderen Quartieren von Alt-Hamborn – ein niedriges Niveau von rund 39 Fällen pro Jahr auf.

Das **Quartier Alt-Hamborn** lässt sich in **drei Kleinquartiere** gliedern (vgl. Karte 1): Den Kern bildet das nutzungsgemischte **Kleinquartier des Hamborner Altmarkts**, in dem sich viele Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen, aber auch Reste von Handwerksbetrieben befinden. Es liegt südlich der Richter- sowie Schreckerstraße und schließt im Süden an der Alleestraße ab. Seitlich wird es von der BAB 59 und der Duisburger Straße begrenzt. Es ist bekannt, dass sich am Hamborner Altmarkt regelmäßig Personen aus dem **Rocker-Milieu** treffen. Im Jahr 2022 hatte die Polizei nach einer Schießerei im öffentlichen Raum eine Razzia gegen Verdächtige durchgeführt. Laut Medienberichten waren Auseinandersetzungen zwischen Personen aus einem libanesischen Clan und der Rockergruppe „Hells Angels“ für den Schusswechsel verantwortlich (https://www.focus.de/panorama/welt/nach-schiesserei-am-hamborner-altmarkt-razzia-gegen-libanesen-clan-und-rocker-sek-sprengt-tueren-in-duisburg_id_194464993.html).

Nördlich der Richter- und Schreckerstraße liegt das **Kleinquartier Hufstraße**, in dem Wohnnutzungen überwiegen, aber auch Verwaltungseinrichtungen (z.B. Finanzamt Duisburg-Hamborn) und Dienstleistungen (z.B. Caritas-Altenheim St. Josef)) vorzufinden sind. Südlich der Hufstraße und entlang der Straße Im Birkenkamp verteilen sich die Standorte von Mehrfamilienhäusern des Wohnungsunternehmens Vivawest Wohnen GmbH, das dort auch seinen Verwaltungssitz hat. Nördlich im Bereich der Leostraße und der Bertha-von-Suttner-Straße überwiegt Einzelwohneigentum in Reihen- und Doppelhäusern. Sie sind – zusammen mit einem Grünzug – auf dem ehemaligen Gebiet der Schachtanlage 1/6 der Friedrich Thyssen Bergbau-AG im Laufe der 1990er Jahre entstanden. Das gesamte Kleinquartier macht einen sehr gepflegten und ordentlichen Eindruck. Insbesondere im Bereich des Wohnungsbestandes im Einzeleigentum kann im öffentlichen Raum abgelesen werden,

dass nachbarliche Kümmer-Strukturen existieren. Im Bestand der Mehrfamilienhäuser ist am wohnungswirtschaftlichen Management der Vivawest zu erkennen, dass auch diese Zone kontinuierlich gepflegt wird.

Südlich der Alleestraße erstreckt sich das **Kleinquartier Alt-Hamborn Süd**, zu dem u.a. die Straßenzüge Beecker Straße, Rote Straße, Ranenbergstraße, Humboldtstraße, Rennerstraße, Bleekstraße, Emscherstraße, Theresenstraße, Kolpingstraße bis zur Wittfelder Straße gehören.

Am Ende des Jahres 2022 lebten rund 4.600 Einwohner im Kleinquartier Hufstraße und im Versorgungsbereich rund um den Hamborner Altmarkt; ebenso viele lebten im Kleinquartier Alt-Hamborn Süd. Im Bereich Hufstraße und Hamborner Altmarkt besitzt ein Drittel der Bevölkerung einen ausländischen Pass (33,2 %), im Bereich des Südquartiers über ein Viertel (28,4 %) – einen türkischen Pass haben jeweils ein Zehntel der Wohnbevölkerung, und der Anteil der bulgarischen sowie rumänischen Neuzuwanderer liegt unter fünf Prozent. Die Störungen durch wilde Abfallmengen im öffentlichen Raum, die das Ordnungsamt und die Wirtschaftsbetriebe Duisburg erhoben haben, sind mit rund 184 Fällen pro Jahr besonders stark im Bereich des Hamborner Altmarktes ausgeprägt. Im Südquartier wurden 80 Störungen durch wilde Abfallmengen im öffentlichen Raum je Jahr festgestellt.

Einen besonderen Stellenwert weist die **Duisburger Straße als Achsenquartier** auf. Einerseits begrenzt sie Alt-Hamborn nach Nordosten, andererseits leistet sie aber Verbindungsfunktionen zum benachbarten Dichterviertel sowie in die anderen Teile der Stadt Duisburg. Sie ist zahlreich mit Gewerbe und großflächigem Einzelhandel bestückt, der nicht auf die Wohnquartiere Alt-Hamborns ausgerichtet ist, sondern auf die zentrale Verkehrsachse. Da die Duisburger Straße durch Kfz-Verkehr sehr belebt ist, gibt es nur wenige Störungen durch wilde Abfallmengen im öffentlichen Raum. Lediglich an der Straßeneinmündung der Beecker Straße haben die Wirtschaftsbetriebe Duisburg einen Hotspot mit immer wiederkehrenden Müllablagerungen identifiziert.

1.3 Kriminalitätsschwerpunkte in Alt-Hamborn

Die vom Landeskriminalamt von Nordrhein-Westfalen (LKA NRW) zur Verfügung gestellten PKS-Daten von 2021 beziehen sich auf fünfzehn Deliktarten. Sie wurden für den Stadtteil Alt-Hamborn ausgewertet. In Alt-Hamborn sind die Delikte auf 42 Straßen in den nachfolgenden Häufigkeiten bekannt geworden:

- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| (1.) Ladendiebstahl: 259 | (9.) Diebstahl von Mopeds: 11 |
| (2.) Taschendiebstahl: 134 | (10.) Raubüberfälle: 7 |
| (3.) Diebstahl aus Kfz: 92 | (11.) Kfz-Diebstahl: 7 |
| (4.) Sachbeschädigung 74 | (12.) Stalking: 7 |
| (5.) Wohnungseinbruch: 34 | (13.) Diebstahl aus Automaten: 4 |
| (6.) Fahrraddiebstahl: 33 | (14.) Sexuelle Belästigung: 4 |
| (7.) Körperverletzung: 32 | (15.) Handtaschenraub: 0 |
| (8.) Drogenhandel: 13 | |

Besonders hoch fielen im Jahr 2021 unter den festgestellten Straftaten Ladendiebstähle, Taschendiebstähle, Diebstähle aus Kraftfahrzeugen und Sachbeschädigungen aus. Die aufgezählten vier Deliktarten machten mit 559 Straftaten fast achtzig Prozent aller 711 Delikte in Alt-Hamborn im Jahr 2021 aus (78,6 %).

Mit Blick auf die ausgewählten 15 Deliktarten wurden in Alt-Hamborn im Jahr 2021 auf 42 Straßen 711 Straftaten festgestellt. Je Straße ergibt das einen rechnerischen Durchschnitt von 17 kriminellen Ereignissen. Allerdings verteilten sich die Delikte nicht gleichmäßig, sondern bündelten sich auf wenigen Straßen. Überdurchschnittlich ereigneten sich die Straftaten auf 8 der 42 Straßen – rund achtzig Prozent aller Delikte (79,7 %) wurden dort bekannt.

In der geographischen Zusammenschau zeigen sich räumliche Hotspots der Kriminalität (vgl. Karte 2):

Als **Hotspot 1** wurde die **Duisburger Straße** identifiziert, die kaum mit den Quartieren von Alt-Hamborn verknüpft ist. Der großflächige Einzelhandel und die ansässigen Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen sind allein auf die Hauptverkehrsachse ausgerichtet. Im Jahr 2021 ereigneten sich dort 290 Delikte, was etwa vierzig Prozent der Gesamtkriminalität im Stadtteil (40,8 %) entspricht. Das Profil der Deliktarten wird in diesem Hotspot der Kriminalität von den Gelegenheiten geprägt, die der Einzelhandel und seine Kunden entlang dieser Achse eröffnet. Deshalb dominieren Ladendiebstähle (64,8 %) und Taschendiebstähle (15,2 %). Fast drei Viertel aller Ladendiebstähle in Alt-Hamborn (72,6 %) und ein Drittel aller Taschendiebstähle in diesem Stadtteil (32,8 %) fanden auf der Duisburger Straße statt. Zu beachten ist aber auch, dass über ein Fünftel aller Körperverletzungen (21,9 %) und jeweils ein gutes Zehntel aller Sachbeschädigungen (16,2 %) sowie aller Diebstähle aus Kraftfahrzeugen (14,1 %), die im Jahr 2021 in Alt-Hamborn aktenkundig geworden sind, auf dieser zentralen Verkehrsader erfasst wurden.

Als **Hotspot 2** tritt der **Hamborner Altmarkt** und sein **Umfeld** hervor. Im Jahr 2021 ereigneten sich dort 205 Delikte, was über ein Viertel der Gesamtkriminalität im Stadtteil repräsentiert (28,5 %). Die folgenden sechs miteinander verbundenen Straßenzüge kennzeichnen den Hotspot Hamborner Altmarkt:

- Hamborner Altmarkt 76 Delikte
- Rathausstraße 57 Delikte
- Jägerstraße 36 Delikte
- Schreckerstraße 26 Delikte
- Viktoriastraße 6 Delikte
- Alleestraße 4 Delikte

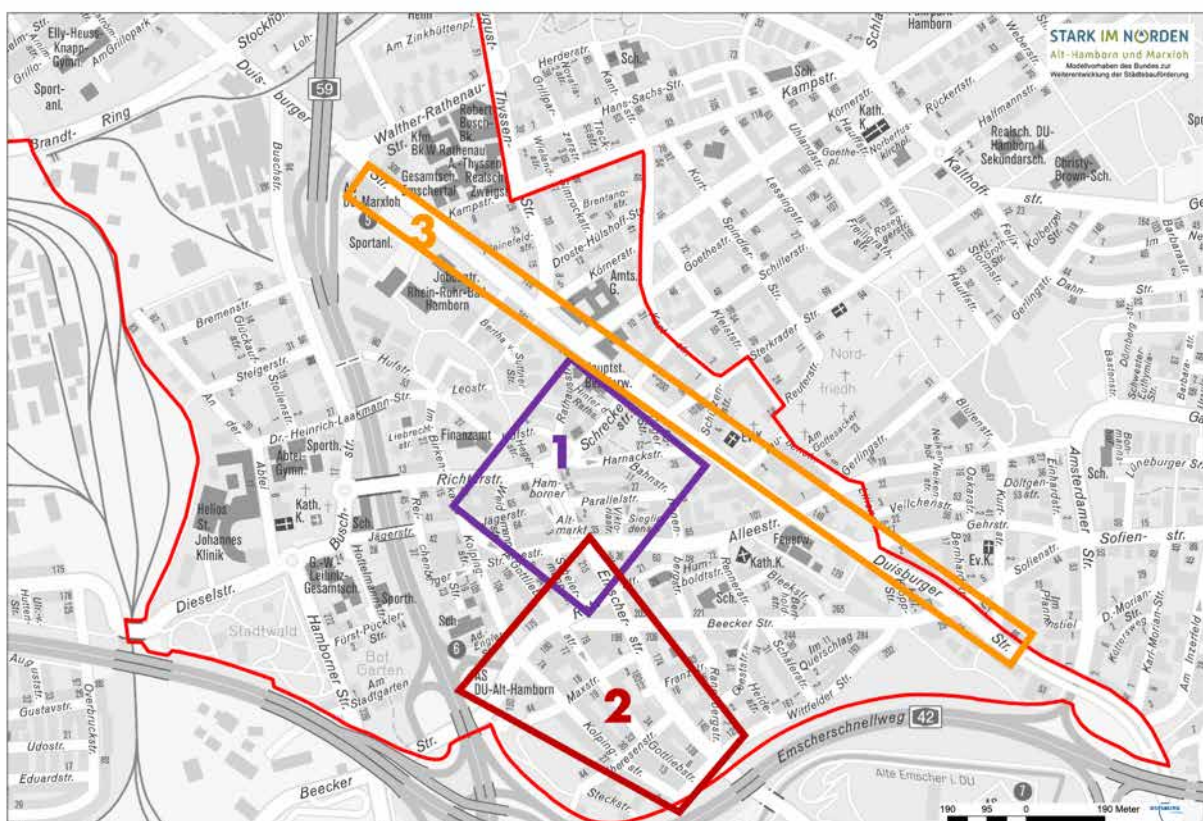
Der Hamborner Altmarkt ist ein Hotspot des Taschendiebstahls: Weit über die Hälfte aller Taschendiebstähle in Alt-Hamborn (56,6 %) ereigneten sich 2021 dort. Bezogen auf den Altmarkt und seine Umgebung spielen der Einzelhandel und seine Kunden als Gelegenheiten krimineller Delikte eine zentrale Rolle. Folglich dominieren Ladendiebstähle (33,2 %) und Taschendiebstähle (37,5 %). Fast ein Viertel aller Ladendiebstähle in Alt-Hamborn (26,3 %) und ein Drittel aller Körperverletzungen in diesem Stadtteil (34,5 %) fanden im Umfeld des Altmarkts statt. Außerdem ist zu beachten, dass ein Fünftel aller Diebstähle aus Kraftfahrzeugen (20,7 %) und über ein Zehntel aller Sachbeschädigungen (13,5 %) in Alt-Hamborn dort erfasst wurden.

Der **Hotspot 3** befindet sich im Quartier **Alt-Hamborn Süd**. Im Jahr 2021 ereigneten sich dort 73 Delikte, was etwa einem Zehntel der Gesamtkriminalität im Stadtteil entspricht. Verglichen mit den Hotspots um den Altmarkt und entlang der Duisburger Straße fiel das Deliktniveau im Süden von Alt-Hamborn allerdings deutlich geringer aus. Die folgenden vier verbundenen Straßenzüge kennzeichnen die Ereignisschwerpunkte:

- Emscherstraße 34 Delikte
- Beecker Straße 24 Delikte
- Kolpingstraße 9 Delikte
- Gottliebstraße 6 Delikte

Auf der Emscherstraße dominierten 2021 Sachbeschädigungen (32,2 %). Ansonsten ist das Profil der Deliktarten in diesem Hotspot relativ schwach ausgeprägt. Rund ein Fünftel aller Sachbeschädigungen in Alt-Hamborn (20,3 %) und aller Diebstähle aus Kraftfahrzeugen (19,6 %), die im Jahr 2021 in Alt-Hamborn aktenkundig geworden sind, wurden dort registriert.

Karte 2: Kriminalitätsschwerpunkte im Stadtteil Alt-Hamborn im Jahr 2021



Quelle: PKS 2021, LKA NRW – eigene Berechnungen

In den drei skizzierten Hotspots der Kriminalität – Duisburger Straße, Umfeld Hamborner Altmarkt, Hamborn Süd – ereigneten sich 2021 insgesamt achtzig Prozent aller Delikte (79,9 %) in Alt-Hamborn.

Im Quartier An der Abtei ist kein Hotspot der Kriminalität vorzufinden. Überdurchschnittliche Deliktzahlen wurden jedoch in der Dieselstraße (24 Delikte), Hamborner Straße (16 Delikte) und der anschließenden Buschstraße (nur 5 Delikte) bekannt (6,3 % aller Delikte). Es handelt sich um sozial kaum kontrollierte Ausfallstraßen im Schulquartier.

In ähnlicher Weise wird die Situation im Zechenquartier bewertet, wo im Straßengeflecht der Bremenstraße, Steigerstraße, An der Abtei, Buschstraße, Dr. Heinrich-Laakmann-Straße und Glückaufstraße 39 Delikte festgestellt wurden (5,5 %). Dieses Niveau reicht nicht aus, von einem Hotspot

der Kriminalität zu sprechen, aber es ist notwendig diesen Raum besonders im Blick zu haben – zum Beispiel im Rahmen von Beteiligungsansätzen des Quartiersmanagements.

1.4 Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Stadtteil Alt-Hamborn

Die **Durchführung der Audits** im Rahmen der SOKriMA-Studie wurde eng mit der **Kooperationsrunde Marxloh** verbunden. Die Fachleute der Kooperationsrunde nehmen die Funktion eines begleitenden Arbeitskreises wahr, der die Erkenntnisse in die Praxis vor Ort einordnen und Handlungsempfehlungen ableiten kann. Neben der Kooperationsrunde wurden Schlüsselpersonen lokaler Stakeholder, die ein Interesse an kriminalpräventiven Strategien in Marxloh und Alt-Hamborn haben, zur Mitwirkung im **begleitenden Arbeitskreis** und an den Audits eingeladen.

In den Quartieren des Stadtteils Alt-Hamborn fanden die Audits der städtebaulichen Kriminalprävention am 6. und am 15. Juni 2023 statt. Als instrumentelle Grundlage diente der „Leitfaden Lebenswertes Quartier“, den die Sicherheitspartnerschaft im Städtebau in Niedersachsen im Sommer 2023 veröffentlicht hatte (<https://www.sipa-niedersachsen.de/nano.cms/der-leitfaden>). Die daraus abgeleiteten Auditinstrumente fokussieren vier Perspektiven der städtebaulichen Kriminalprävention – bewertet wurden:

- die räumliche An-/Zuordnung und die gestalterische Klarheit;
- die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen und halböffentlichen Freiraum;
- die Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung;
- die Abstellmöglichkeiten und Möblierung im öffentlichen Raum.

An den Audits nahmen aus dem begleitenden Arbeitskreis Schlüsselpersonen der folgenden Organisationen teil:

- Quartiermanagement in Marxloh und Alt-Hamborn,
- Wirtschaftsbetriebe Duisburg (WBD),
- Wohnungsgesellschaft Ruhrgebiet mbH,
- Werkkiste Duisburg sowie
- Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Duisburger Stadtverwaltung,
- Institut für interdisziplinäre Beratung und interkulturelle Seminare (Ibis), Duisburg und
- Sozial • Raum • Management (srm) – Büro für Forschung und Beratung, Hannover.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Audits am 15. Juni 2023 in Bereichen von Alt-Hamborn Mitte und Süd vorgestellt sowie der Audits am 6. Juni 2023 im Alt-Hamborner Quartier An der Abtei.

Audits am 15. Juni 2023 in Alt-Hamborn Mitte und Süd

Östlich der BAB 59 und nördlich der BAB 42 wurden in Alt-Hamborn insgesamt vier Audits vollzogen. Zwei Audits bezogen sich auf das Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt: In der ersten

Runde führte der Weg direkt um den Hamborner Altmarkt herum – in der zweiten fand ein Rundgang durch den Straßenring der Jäger-, Weidmann-, Alleestraße und Parallel-, Viktoria-, Allee- straße statt, der das traditionelle Hamborner Stadtzentrum – inkl. Einkaufszone – kennzeichnet. Zwei weitere Audits wurden im Kleinquartier Alt-Hamborn Süd durchgeführt: Nach einem Rundgang über die Emscherstraße und Beecker Straße wurde anschließend die Kolpingstraße betrachtet.

Tabelle 1: Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Quartier des Hamborner Altmarkts und im Quartier Alt-Hamborn Süd

Städtebauliches Audit vom 15.06.2023	Untersuchungsbereiche (Kleinquartiere)				
	Kleinquartier Hamborner Altmarkt		Kleinquartier Alt-Hamborn Süd		insgesamt
	Hamborner Altmarkt	Ring um Altmarkt: Jäger-, Weidmann-, Allee-, Parallel-, Viktoriastraße	Emscher- und Beecker Straße	Kolpingstraße	
Räumliche An-/Zuordnung, gestalterische Klarheit	3,1	3,0	3,5	3,2	3,2
Aufenthaltsqualitäten im Freiraum	3,2	2,4	3,0	2,4	2,8
Orientierung, Sichtachsen, Wegeführung, Transparenz	2,9	2,8	3,1	2,9	2,9
Abstellmöglichkeiten und Möblierung	2,6	2,3	2,1	2,3	2,3
Durchschnittlicher Gesamtwert	3,0	2,6	2,9	2,7	2,8

Bewertungsspektrum: Vollständige Erfüllung der Anforderung: 5 Punkte; Nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung: 4 Punkte; Teilweise Erfüllung der Anforderung: 3 Punkte; Geringe Erfüllung der Anforderung: 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt: 1 Punkt

An den Audits nahmen insgesamt sieben Fachleute aus dem begleitenden Arbeitskreis teil. Die im Durchschnitt erzielten Punktwerte werden in der Tabelle 1 zusammengestellt. Das Bewertungsspektrum der Audits umfasste eine Fünfer-Skala mit den folgenden Ausprägungen: vollständige Erfüllung der Anforderung = 5 Punkte; nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung = 4 Punkte; teilweise Erfüllung der Anforderung = 3 Punkte; geringe Erfüllung der Anforderung = 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt = 1 Punkt. Im Anschluss werden die Punktniveaus der Audits inhaltlich erläutert.

(A) Bewertung der räumlichen An-/Zuordnung und gestalterischen Klarheit

Die Kriterien der städtebaulichen Kriminalprävention, mit denen die räumliche An- und Zuordnung im Stadtraum sowie die gestalterische Klarheit des Raumes bewertet werden, werden sowohl im Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt als auch im südlichen Kleinquartier nur „teilweise“ erfüllt.

Deshalb weisen die Audits eine Bewertung um den Wert 3 auf, was bedeutet, dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention nur teilweise erfüllt werden (vgl. Tabelle 1).

Durch die Straßenrandbebauung bildet sich der **Altmarkt** als positiver Freiraum heraus. Von der Randbebauung sind die Fenster von Gewerbe- und Wohnräumen überwiegend auf den Fußweg und auf den Platz ausgerichtet. Die kriminalpräventive Anforderung der guten Einsehbarkeit und der leichten Zugänglichkeit wird damit vollständig erfüllt. Einschränkend bewerteten die Auditorinnen und Auditoren, dass der öffentliche Raum des Altmarkts teilweise einen ungepflegten Eindruck hinterlässt. Besonders kritisch wird die strukturelle Aufteilung des öffentlichen Platzraumes eingeschätzt, weil Konflikte in der Raumnutzung von unterschiedlichen Benutzergruppen beobachtet wurden. Das hohe Konfliktniveau resultiert aus der von Autos oder von Außenbewirtschaftung der Restaurants ausgelöste Enge: Auf der einen Seite sitzen unmittelbar angrenzend die Gäste, auf der anderen Seite treten die Bedienungskräfte (Kellner) des Restaurants heraus und dazwischen müssen sich begegnende Passanten im Fußgängerstrom arrangieren. Die Erkennbarkeit der Grenzen zwischen dem halböffentlichen und öffentlichen Raum wird nicht vollständig gewährleistet. Das Zentrum des Marktplatzes ist zeitweise für Marktaktivitäten reserviert und ermöglicht ansonsten allein das Abstellen bzw. entgeltfreie Parken von Pkw. Die sozialen Nutzungen werden dadurch an den Rand gedrängt und teilweise „gequetscht“, weil die Außenbewirtschaftung der Gastronomie und parkende Fahrzeuge dem Fußgängerverkehr kaum Platz lassen. Die Zuordnung, was als Parkfläche definiert ist, welche Bereiche für den Fußgängerfluss vorgesehen sind, und wie weit die halböffentlichen Flächen der Außengastronomie den öffentlichen Raum vor den Ladenlokalen beschränken dürfen, ist völlig unklar (siehe Abbildung 1). Die Problematik wurde bereits im „Integrierten Stadtteilentwicklungskonzept Duisburg: Stark im Norden – Alt-Hamborn & Marxloh“ (ISEK), angesprochen, das die Grundlage für das Bundesmodellvorhaben „Stark im Norden: Alt-Hamborn und Marxloh“ bildet.

Die Auditorinnen und Auditoren regten beim Rundgang an, die einseitige Gewerbeentwicklung auf dem Hamborner Altmarkt nicht nur genau zu beobachten, sondern im Kontext der Wirtschaftsförderung auch zu moderieren. Zurzeit würde sich am Altmarkt nur Gastronomie und Gewerbe von Betreibern mit einem Migrationshintergrund neu ansiedeln. So gäbe es keinen deutschen Bäcker mehr, die deutschen Händler befänden sich auf dem Rückzug. Die Tendenz der Entwicklung des Hamborner Altmarkts zu einer „Gastronomiemeile“ sollte behördlich unbedingt begleitet werden, indem auf eine Mischung der Vielfalt von Nationalitäten geachtet wird (z.B. Thai-, chinesische, deutsche, italienische, spanische Gastronomie etc.).

Für die weitere Entwicklung des Altmarkts sei es auch notwendig, den (zu hohen) Versiegelungsgrad des Platzes zu verringern.

Auch das Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt, das vom **Ring der Jäger-, Weidmann-, Allee-, Parallel- und Viktoriastraße** geprägt wird, erhält bei der Bewertung der räumlichen An- und Zuordnung sowie der gestalterischen Klarheit nur den Wert 3. Auch dort werden die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention nur teilweise erfüllt (vgl. Tabelle 1). Die Grenzen zwischen halböffentlichen und öffentlichen Bereichen sind teilweise zwar erkennbar, aber es überwiegt der Eindruck der „Rückseite“ des Altmarkts, die nur wenig belebt ist. Neben größeren Parkplätzen herrschen Anlieferungszone vor, so dass die Ausrichtung der Fenster von Wohn- und Aufenthaltsräumen auf den Fußweg und auf die Straße nicht durchgängig festzustellen ist. Diese Uneinheitlichkeit der städtebaulichen Anordnung, der Hinterhof-Eindruck und die geringe Nutzungsfre-

quenz lassen das Gebiet für Passanten unattraktiv erscheinen. Der zurückgelassene Müll auf Baumscheiben und der ungepflegte Zustand einiger Flächen wurden von den Auditorinnen und Auditoren als Beleg für die eingeschränkte soziale Kontrolle in diesem Bereich gewertet.

Abbildung 1: Unklare Situation der Randnutzung auf dem Hamborner Altmarkt



Fotos: Herbert Schubert

Im **Kleinquartier Alt-Hamborn Süd** erreichte die Bewertung der räumlichen An- und Zuordnung sowie der gestalterischen Klarheit auch den Wert 3. In diesem Bereich werden die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention ebenfalls nur teilweise erfüllt (vgl. Tabelle 1). Im Bereich der – nicht verkehrsberuhigten – **Emscher- und Becker Straße** ist der Straßenraum klar strukturiert, so dass die Raumnutzung von Fußgängern, Radfahrenden und Pkw weitgehend konfliktfrei bleibt. Durch die Straßenrandbebauung sind die Grenzen zwischen halböffentlichen und öffentlichen Bereichen erkennbar. Die Fenster von Wohn- und Aufenthaltsräumen der straßenbegleitenden Bebauung sind überwiegend auf den Fußweg und die Straße ausgerichtet. Allerdings ist der öffentliche Raum eindimensional auf den zügigen Durchfluss des motorisierten Verkehrs ausgerichtet und auf das Angebot von Parkplätzen für Kraftfahrzeuge. Weil mitten auf dem Fußweg Altglas-Container standen, mussten die Auditorinnen und Auditoren einen Ausweg über den Fahrradweg suchen (vgl. Abbildung 2). Es gibt in diesen Straßen keine anderen Qualitäten, die zu einer Raumnutzung einladen.

Abbildung 2: Unübersichtliche Raumsituation an der Beecker Straße



Fotos: Herbert Schubert

Abbildung 3: Raumsituationen in der Kolpingstraße



Fotos: Herbert Schubert

Abbildung 4: Konfliktsituationen in der Kolpingstraße



Fotos: Herbert Schubert

Die **Kolpingstraße** gehört auch zum Kleinquartier Alt-Hamborn Süd und steht für die verkehrsberuhigten Seitenstraßen. Die Anordnung der Gebäude im Format einer Straßenrandbebauung macht die Grenzen zwischen halböffentlichen und öffentlichen Bereichen gut sichtbar. Die Fenster der straßenbegleitenden Bebauung leiten die Blicke auf den Fußweg und auf die Straße (vgl. Abbildung 3). Die Auditorinnen und Auditoren nahmen die Situation als eine ruhige und ordentliche Wohnstraße mit einem schönen Baumbestand wahr. Allerdings fällt der Straßenquerschnitt an einigen Stellen so eng aus, dass es Nutzungskonflikte zwischen dem Fußgängerverkehr und dem ruhenden Verkehr der parkenden Pkw gibt (vgl. Abbildung 4). Beim Rundgang wurde auch eine kleine Grünfläche festgestellt, die wie eine Tasche (Pocketpark) an der Ecke Kolpingstraße/Adolf-Engler-Straße ausgebildet, gut einsehbar und leicht zugänglich ist. Sie war allerdings nicht gepflegt, denn es befanden sich ein Müllhaufen und ein zurückgelassener Einkaufswagen auf der Fläche (vgl. Abbildung 3).

(B) Bewertung der Aufenthaltsqualitäten im Freiraum

Das Instrumentarium der Audits enthält auch Kriterien zur Bewertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. In den Untersuchungsbereichen des Kleinquartiers um den Hamborner Altmarkt herum sowie im südlichen Kleinquartier wurden kaum einladende, leicht zugängliche und ausreichend sozial kontrollierte Aufenthaltsorte gefunden. Durch die städtebauliche Anordnung der Straßenrandbebauung gibt es zwischen den Gebäuden kaum für einen Aufenthalt nutzbare Bereiche. Die Bewertungen der Audits liegen zwischen den Werten 2 und 3 – das bedeutet, dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention nur gering oder nur teilweise erfüllt werden (vgl. Tabelle 1).

Auf dem **Hamborner Altmarkt** gibt es – abgesehen von ein paar Metallbänken ohne Rückenlehne am Rand (vgl. Abbildung 1) – keine Aufenthaltsangebote auf dem Platz. Auf dem Platz dominieren einerseits die Parkplatznutzung für ruhenden Verkehr und andererseits am Rand vor den Gebäuden die kommerziellen Aufenthaltsgelegenheiten der Gastronomie. Durch den Suchverkehr nach Parkplätzen herrscht rund um den Platz sowie in den benachbarten Straßen eine hohe Verkehrsdichte. Ein Aufenthalt ist nur stehend in dem Bereich um Döner-Pavillon herum möglich. Es wurde beobachtet, dass Personen auf den Stufen des Brunnens sitzen, weil Sitzgelegenheiten fehlen. Der Platz ist über den ganzen Tag hinweg belebt. Abends – so war in Gesprächen zu erfahren – sei der Altmarkt ein beliebter Treffpunkt von Männern mit türkischem Hintergrund, die sich dort in kleinen Gruppen bis 10 Personen – an ihre PS-starken Autos gelehnt – aufhalten. Es seien dort deshalb kaum Frauen unterwegs. Wenn eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Hamborner Altmarkt in Angriff genommen wird, müssen Lösungen gefunden werden, die nicht nur den Männern als Nutzern zugutekämen. Einer weiteren Ghettoisierung der Platznutzung sei vorzubeugen. Die Auditorinnen und Auditoren empfahlen vor diesem Hintergrund, zukünftig zwar mehr Aufenthalt in der Mitte des Platzes zu ermöglichen, aber eine Raumzonierung anzustreben, die eine Vielfalt von Nutzergruppen sicherstellt. In diesem Zusammenhang wurden mehr Bäume und Wasserflächen gewünscht. Hingewiesen wurde auch auf die Müllproblematik, dass viele Geschäftsleute ihre Karton- und Papierabfälle lange vor den Abholterminen auf der Straße lagern. Als Lösung wurde vorgeschlagen, auf dem Altmarkt hydraulisch absenkbarer Liftcontainer unterirdisch zu platzieren.

Das Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt herum mit der **Jäger-, Weidmann-, Allee-, Parallel- und Viktoriastraße** stellt eher einen Durchgangsbereich und weniger einen Aufenthaltsbereich dar. Der Rückseiten- bzw. Hinterhofcharakter weist keine Aufenthaltsqualitäten auf, dient für

viele nur als weitere Option, den Pkw zu parken. Er ist stärker verschmutzt, und es wurden mehr Abfälle im Raum festgestellt. Angeregt wurde ein Rückschnitt der Platanen auf der Viktoriastraße, weil die Parkplatzbeleuchtung am Abend durch den Baumbestand eingeschränkt wird. Einige Sitzgelegenheiten gibt es nur vor Geschäften auf der Jägerstraße – auf der Alleestraße wurden während des Audits Betonpoller als informelle Sitzgelegenheit genutzt. In der Alleestraße sind die metallenen Sitzbänke zum Teil stark verbogen. Die Aufenthaltsqualität und Möblierung auf dem Platz an der Kreuzung Alleestraße, Jägerstraße und Kolpingstraße/Im Birkenkamp wurde als verbesserungswürdig eingestuft; auch dort wurde eine verbogene Sitzbank festgestellt (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Informelle und formelle Aufenthaltsgelegenheiten in der Allee- und Jägerstraße



Fotos: Herbert Schubert, Wiebke Claussen

Im Kleinquartier Alt-Hamborn Süd wurden sowohl im Bereich der verkehrstarken **Emscher- und Beecker Straße** als auch in der verkehrsberuhigten **Kolpingstraße** kaum Aufenthaltsgelegenheiten im öffentlichen Raum festgestellt, die zu einer Belebung und somit Stärkung der sozialen Kontrolle beitragen könnten. Abgesehen von Aufenthaltsangeboten vor gastronomischen Betrieben (vgl. Abbildung 6) wurden an den Straßen kaum Menschen beobachtet, die sich während der Begehung im Rahmen des Audits dort aufhielten. Es gibt zwar an der Ecke Kolping-/Adolf-Engler-Straße einen Pocketpark, aber er weist keine Sitzgelegenheit auf. Außerdem wurde angemerkt, dass dort ein Pflegeschnitt der Platanen notwendig sei. Ein Blick hinter die Wohnhäuser offenbarte schöne halböffentliche Gärten, die das Fehlen von Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum kompensieren (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Halböffentliche Gärten auf der Rückseite der Häuser in der Kolpingstraße und kommerzieller Aufenthaltsort in der Emscherstraße



Fotos: Herbert Schubert

(C) Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung

Ein Instrument der Audits bestand aus Kriterien zur Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung im Quartier. Die Bewertungen dieser Perspektive streuten um den Wert 3 – das heißt: die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention werden auch unter diesem Blickwinkel sowohl im **Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt** als auch im **südlichen Kleinquartier** nur teilweise erfüllt (vgl. Tabelle 1). Vollständig erfüllt wurden die Anforderungen barrierefreier Wege im Quartier und eines fußläufig erreichbaren Haltepunkts des ÖPNV in der Nähe. Das in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßennetz bietet gut einsehbare Sichtachsen und erleichtert die Orientierung. Zwischen den Gebäuden der Straßenrandbebauung und den Parkplätzen an der Straße bestehen Sichtbeziehungen. Nahezu vollständig wurde die Anforderung erfüllt, dass die betrachteten Quartiere und Straßenabschnitte von Bäumen beschattet werden. Den anderen Kriterien dieser Bewertungsperspektive entsprachen die vorgefundenen städtebaulichen Situationen kaum oder nur teilweise.

So verfügen insbesondere Kraftfahrzeuge, Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende nicht über ausreichend breite Wegeflächen, so dass es zu Nutzungskonflikten kommt. Oft weisen die straßenbegleitenden Gehwege weder die (gemäß RASt/Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) vorgeschriebene Breite von 2,50 Metern noch die pragmatische Mindestbreite von 1,80 Metern auf, weil Kfz das halbseitige Parken auf dem Fußweg erlaubt ist oder öffentliche Flächen für die Außengastronomie an Restaurants abgetreten wurden oder die Fläche, die Kfz für das Parken in Anspruch nehmen dürfen, weder exakt definiert noch durch Markierungen in den Raum eingeschrieben ist.

Ebenso gibt es kein Wegeleitsystem, das Ziele im Stadtteil anzeigt und Fußgängerinnen sowie Fußgänger auf „sicheren Wegeverbindungen“, die im Blickfeld von Passanten und angrenzender Wohnbebauung sind, dorthin führt. Lediglich Straßennamen werden angezeigt. Eine symbolische Markierung des Eingangs auf den Hamborner Altmarkt mit einem angemessenen Schriftzug ist auch nicht zu finden. Der Altmarkt ist zwar übersichtlich, aber die unstrukturierte Fläche gibt Passanten keine Orientierung, zumal auch eine eindeutige Beschilderung fehlt. Im Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt wurde festgestellt, dass Hinweise zu Wegeverbindungen nur für den Kfz- und Fahrradverkehr gegeben werden (vgl. Abbildung 7). Insofern wird das Auffinden von Richtungen und

Zielen nicht konsequent durch eine Beschilderung erleichtert. Die Wegeverbindungen sind – abgesehen von der Fußgängerzone in der Jägerstraße – außerdem prinzipiell nicht so gestaltet, dass zu Fuß Gehende überwiegend Vorrang haben.

Abbildung 7: Wegeleitsysteme im Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt



Fotos: Herbert Schubert

Die Straßen in den betrachteten Bereichen sind nur teilweise verkehrsberuhigt (30er-Zone). Auf den nicht verkehrsberuhigten Straßen herrscht ein reger Verkehr. Teilweise gibt es auf diesen (frequentierten) Straßen hinreichend abgegrenzte Wege für Fahrradfahrende, teilweise aber auch nicht. Der Straßenquerschnitt fällt in den verkehrsberuhigten Zonen durch beidseitiges Parken teilweise so eng aus, dass für den Radverkehr nicht ausreichend Platz übrigbleibt. Es wird empfohlen, durch eine farblich abgrenzende Pflasterung die Nutzungsbereiche stärker zu markieren.

In Gesprächen wurde ermittelt, dass der Wochenmarkt auf dem Hamborner Altmarkt sehr beliebt ist, der an Dienstagen, Donnerstagen und Samstagen stattfindet. Er wegen der großen Auswahl unterschiedlicher Produkte von vielen Nationalitäten besucht. Angeregt wurde, einen Umbau wie am August-Bebel-Platz in Marxloh zu vermeiden. Nach der letzten Umgestaltung im Jahr 1999 habe der Marxloher Markt – vor allem auch aufgrund der sinkenden Kaufkraft im Ortsteil Marxloh – an Attraktivität eingebüßt. Auditorinnen und Auditoren trafen die Aussage, dass inzwischen viele Marxloher den Hamborner Altmarkt besuchen.

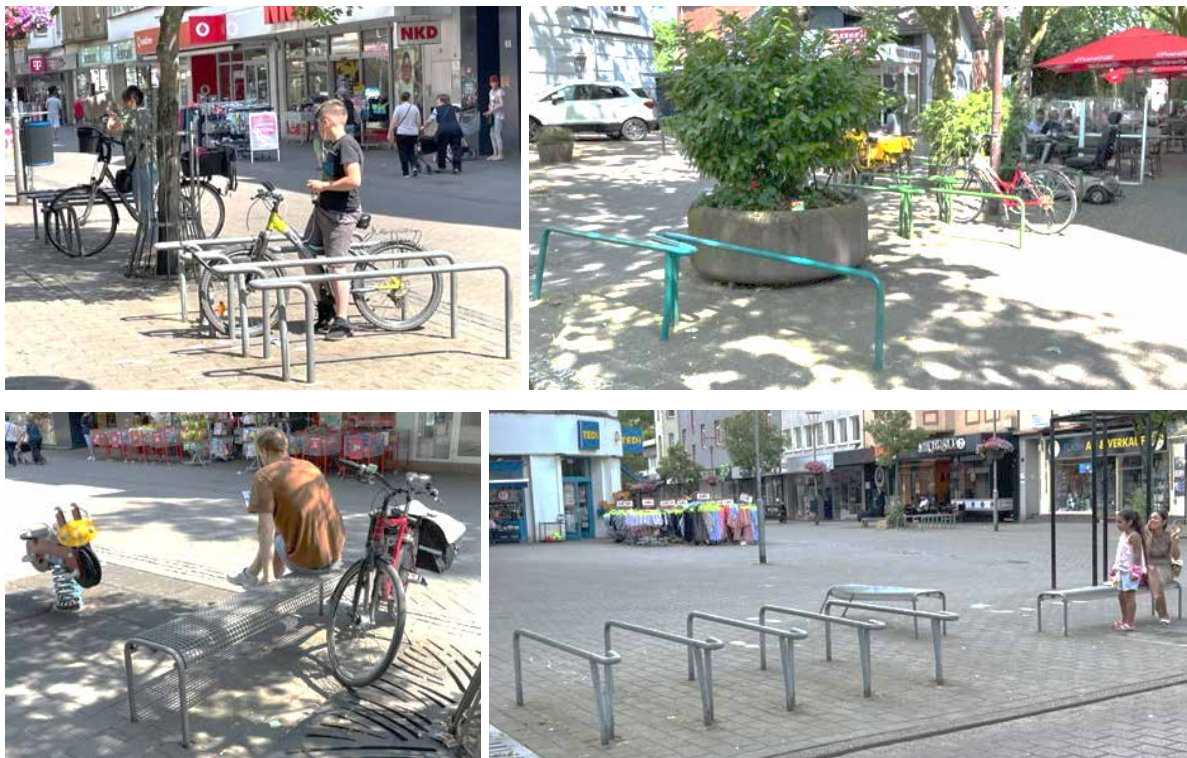
(D) Bewertung der Abstellmöglichkeiten und der Möblierung

Das vierte Instrument der Audits richtete die Aufmerksamkeit auf Kriterien, mit denen die Abstellmöglichkeiten und die Möblierung im öffentlichen Raum bewertet wurden. Die Bewertungen dieser Perspektive fallen niedrig aus und streuen um den Wert 2 – das heißt: die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention werden bei den Abstellmöglichkeiten und bei der Möblierung im öffentlichen Raum sowohl im **Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt** als auch im **südlichen Kleinquartier** nur in geringem Maß erfüllt (vgl. Tabelle 1).

Lediglich in der Parallelstraße wurden ein paar Fahrradabstellmöglichkeiten für Besucher des Hamborner Altmarkts gefunden. Nur auf der Jägerstraße stellt sich die Situation mit 20 Bügeln zu Abstellen von Fahrrädern besser dar (vgl. Abbildung 8). In den anderen betrachteten Bereichen standen keine Gelegenheiten zum Abstellen des Fahrrads zur Verfügung. Kritisch wurde auch bewertet, dass der im öffentlichen Raum parkende (ruhende) Verkehr oft sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Fußwegbreite einschränkt. Darüber hinaus wies die vorgefundene Möblierung mehrfach Zerstörungs- bzw. Vandalismuszeichen auf.

Vor diesem Hintergrund wurde von den Auditorinnen und Auditoren empfohlen, im Bereich des Hamborner Altmarkts mehr Grünflächen zu schaffen, gut erkennbare Fahrradabstellmöglichkeiten ausbauen und hochwertige, aber zugleich robuste Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten einzurichten.

Abbildung 8: Fahrradabstellmöglichkeiten und Möblierung im Umfeld des Hamborner Altmarkts (Jäger- und Parallelstraße)



Fotos: Herbert Schubert

Audits am 6. Juni 2023 im Quartier An der Abtei in Alt-Hamborn

Westlich der BAB 59 befindet sich das Alt-Hamborner Quartier An der Abtei. Dort wurden insgesamt drei Audits vollzogen. Zwei Audits bezogen sich auf das Schulquartier als eigenständiges Kleinquartier, das institutionell von den Standorten der drei Schulen Abteischule (Grundschule), Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Gesamtschule und das Abtei-Gymnasium sowie von der katholischen Propsteikirche St. Johann mit der angrenzenden Abtei und dem Altbau der Helios St. Johannes Klinik geprägt wird: Die erste Runde führte über den zufahrtsbeschränkten Teil der Straße An der Abtei in die Dieselstraße und den benachbarten Stadtwald – in der zweiten fand ein Rundgang durch

die Buschstraße in die Dr. Heinrich-Laakmann-Straße statt. Ein weiteres Audit wurde in dem Kleinquartier der Wohnbebauung von der Dr. Heinrich-Laakmann-Straße über die Steigerstraße und Glückaufstraße bis in die Bremenstraße durchgeführt.

An den Audits nahm eine Expertin aus dem begleitenden Arbeitskreis teil. Die im Durchschnitt erzielten Punktwerte werden in der Tabelle 2 zusammengestellt. Das Bewertungsspektrum der Audits umfasste eine Fünfer-Skala (mit den Ausprägungen: vollständige Erfüllung der Anforderung = 5 Punkte; nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung = 4 Punkte; teilweise Erfüllung der Anforderung = 3 Punkte; geringe Erfüllung der Anforderung = 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt = 1 Punkt).

Die erreichten Punktwerte liegen deutlich über dem Niveau, das in den Quartieren um den Hamborner Altmarkt und im Süden von Alt-Hamborn erreicht wurde. In der Tendenz streuen die erzielten Punkte um den Wert 4, so dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention nahezu vollständig erfüllt werden (vgl. Tabelle 2). Dies wird im Folgenden inhaltlich näher erläutert.

Tabelle 2: Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Quartier An der Abtei des Stadtteils Alt-Hamborn

Städtebauliches Audit vom 06.06.2023	Untersuchungsbereiche (Kleinquartiere) im Alt-Hamborner Abteiquartier			insgesamt
	Zechenquartier	Schulquartier		
	Steigerstraße, Glückaufstraße, Bremenstr.	Buschstraße, Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße	An der Abtei, Dieselstraße, Jägerstraße	
Räumliche An-/Zuordnung, gestalterische Klarheit	4,6	3,8	3,4	3,9
Aufenthaltsqualitäten im Freiraum	4,1	4,4	3,7	4,1
Orientierung, Transparenz, Sichtachsen, Wegführung	3,7	3,8	4,2	3,9
Abstellmöglichkeiten und Möblierung	2,7	3,0	2,9	2,9
Durchschnittlicher Gesamtwert	3,8	3,7	3,5	3,7

Bewertungsspektrum: Vollständige Erfüllung der Anforderung: 5 Punkte; Nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung: 4 Punkte; Teilweise Erfüllung der Anforderung: 3 Punkte; Geringe Erfüllung der Anforderung: 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt: 1 Punkt

(A) Bewertung der räumlichen An-/Zuordnung und gestalterischen Klarheit

Besonders hoch wurde die räumliche Anordnung und gestalterische Klarheit im **Zechenquartier** zwischen der Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße und der Bremenstraße bewertet. Die einheitliche Gruppierung der ehemaligen Werksiedlung „Josef-Kolonie“ (auch: „Jupp-Kolonie“) von Schacht 1/6 der Friedrich Thyssen Bergbau-AG macht einen sehr ordentlichen Eindruck. Das einheitliche und gepflegte Stadtbild spricht für ein gutes Wohnungsbestandmanagement durch das Wohnungsunternehmen Velero. Der noch junge Baumbestand belegt, dass in den Bestand nachhaltig investiert wird.

Die halböffentlichen Grünanlagen und Mietergärten in den Blockinnenbereichen sind sehr gepflegt, gut einsehbar und zugänglich. Die türkischen Nationalflaggen in den Mietergärten und die Klingelschilder zeigen einen hohen Anteil türkischer und türkischstämmiger Bevölkerung an (vgl. Abbildung 9). Das Quartier war an dem Vormittag des Audits zwar nicht sehr belebt, aber die soziale Kontrolle ist gesichert; denn die Auditorinnen und Auditoren wurden bei Ihrem Gang durch das Quartier sofort in Augenschein genommen.

Insgesamt sind die Grenzen zwischen halböffentlichen und öffentlichen Bereichen sehr gut erkennbar. Durch die Straßenrandbebauung sind die Fenster von Wohn- und Aufenthaltsräumen auf den Fußweg und die Straße ausgerichtet.

Die halböffentlichen Flächen der Nachkriegs-Zeilenbebauung westlich der Bremenstraße sind allerdings weniger gepflegt, aber auch hier gibt es abgegrenzte halböffentliche bzw. halbprivate Gärten und Freiräume hinter den Häusern (vgl. Abbildung 10).

Kritisch wurde der öffentliche Spielplatz in der Mitte des Zechenquartiers bewertet: Einerseits scheint die Schaukel schon länger defekt zu sein und andererseits wird ein Sandaustausch als notwendig erachtet. Aber der Spielplatz selbst ist so strukturiert, dass die Raumnutzung von unterschiedlichen Benutzergruppen konfliktfrei bleiben kann.

Abbildung 9: Städtebauliche Situation in der ehemaligen Jupp-Kolonie in Alt-Hamborn



Fotos: Herbert Schubert

Abbildung 10: Nachkriegs-Zeilen im Zechenquartier in Alt-Hamborn



Fotos: Herbert Schubert

Die Audits im **Schulquartier** – d.h. in den Straßen von der Dieselstraße, der Straße An der Abtei zwischen dem Abtei-Gymnasium und dem Klinikaltbau bis hin zur Buschstraße auf der Höhe der Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße – haben verdeutlicht, dass sich in diesem Bereich Institutionen bündeln. Es handelt sich um das Abtei-Gymnasium, die Leibniz-Gesamtschule, die Abtei-Grundschule, den älteren Baubestand der Klinik und die Propstei mit dem Abteifriedhof. Die Grenzen zwischen halböffentlichen und öffentlichen Bereichen sind zwar erkennbar, allerdings gibt es fast keine Fenster von Wohn- und Aufenthaltsräumen, die auf den Fußweg sowie die Straße ausgerichtet sind. Insbesondere auf der Buschstraße wird die soziale Kontrolle als defizitär erachtet, da das Gebiet nach Schulschluss, in den Ferien und abends unbelebt ist. Dass die Bus-Haltestelle „Hamborner Straße“ während des Audits mit Müll und Abfällen verunreinigt vorgefunden wurde, kann als Beleg dafür interpretiert werden. Zur Kompensation dieser Defizite (aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention) befindet sich auf der Straße An der Abtei vor dem Abtei-Gymnasium ein Schlagbaum, um die Zufahrt zu kontrollieren. Denn dort befindet sich der Lehrerparkplatz, und es sind keine Fenster angrenzender Wohnbebauung auf den Bereich gerichtet.

Dennoch treten an dieser Stelle Konflikte auf, die während des Audits beobachtet werden konnten. Über die Dr. Heinrich-Laakmann-Straße fahren viele Eltern mit ihrem Kraftwagen vor und halten trotz Halteverbot vor dem Schlagbaum an, um ihr Kind aussteigen zu lassen. Im Gespräch mit Anwohnern des angrenzenden Zechenquartiers wurde das hohe Störpotenzial durch den vielen Verkehr der „Elterntaxis“ vor und nach Schulzeiten beklagt. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, auf der Buschstraße vor dem Osteingang des Abtei-Gymnasiums eine „Kiss-and-Ride“-Zone für Eltern einzurichten, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule bringen möchten.

(B) Bewertung der Aufenthaltsqualitäten im Freiraum

Durch die städtebauliche Anordnung bestehen im **Zechenquartier** zwischen und hinter den Gebäuden der alten Zechensiedlung „Josef-Kolonie“ (auch: „Jupp-Kolonie“) gut nutzbare Bereiche für den Aufenthalt (vgl. Abbildung 9). Hinter den halböffentlichen Blockinnenbereichen gibt es private Mietergärten; es wurden aber auch Bänke und Spielgeräte installiert. Die halböffentlichen Aufenthaltsorte wurden einerseits als einladend bewertet und andererseits als ausreichend sozial kontrolliert. Sie haben keinen Angstraumcharakter. An den Straßen selbst gibt es keine Aufenthaltsmöglich-

keiten. Der einzige öffentliche Platz ist ein Spielplatz, dessen Ausstattungsgegenstände zwar beschädigt und nicht gepflegt sind. Allerdings scheint das weniger auf Vandalismus und eher auf eine Vernachlässigung durch die zuständige Verwaltung zurückzuführen sein. Zwischen den Häusern, an der Straße und in den Innenhöfen wurden während der Begehung vereinzelt Menschen beobachtet.

Im **Schulquartier** fanden die Auditorinnen und Auditoren zwei Aufenthaltsgelegenheiten im öffentlichen Raum. Eine Bank steht an der Buschstraße vor der Kreuzung mit der Dr.-Heinrich-Laakmann-Straße gegenüber dem Osteingang ins Abtei-Gymnasium. Eine weitere Sitzgelegenheit im robusten Metallformat befindet sich an der Ecke der verkehrsberuhigten Jägerstraße mit der Hottelmannstraße – gleich daneben hat der benachbarte kommerzielle Kiosk Sitzgelegenheiten aufgestellt. Interessanterweise wurden die informellen Sitzmauern auf der Jägerstraße dem formellen Sitzangebot vorgezogen (vgl. Abbildung 11).

Von der Dieselstraße aus gingen die Auditorinnen und Auditoren auch in den angrenzenden Stadtpark. Dort fanden sie eine beschädigte Sitzgelegenheit: Offensichtlich wurde die Armlehne der Metallbank abgeschraubt, um sie beim Schrotthändler zum Metallpreis zu verkaufen. Insofern weist die Bank nicht die erforderliche Widerstandskraft auf.

Ein wichtiger Ort des Aufenthalts, um Gräber und das Andenken an Verstorbene zu pflegen, ist der Abteifriedhof. Um Sicherheit zu gewährleisten, ist er nur zu festen Zeiten zugänglich: Von April bis September ist er von 8 bis 20 geöffnet; in der dunklen Jahreszeit von 8 bis 18 Uhr.

Abbildung 11: Nutzung und Nichtnutzung von Sitzgelegenheiten an der Ecke Jägerstraße / Hottelmannstraße



Fotos: Herbert Schubert

(C) Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung

Die Wege sind sowohl im Zechenquartier als auch im Schulquartier barrierefrei. Es gibt aber kein beschildertes Wegeleitsystem, das die Fußgängerinnen und Fußgänger auf „sichere Wegeverbindungen“ führt. Das ist besonders im **Schulquartier** kritisch zu bewerten: Denn es ist wünschenswert, für Schülerinnen und Schülern der Grundschulen, aber auch der Sekundarstufen Wege zu markieren, die als sicher gelten – beispielsweise, weil sie sich im Blickfeld von Passanten und angrenzender Wohnbebauung befinden. Das gilt auch für „sichere Wegeverbindungen“ für Fahrradfahrende.

Ein abgegrenzter Radweg befindet sich nur auf der Dieselstraße. Auf der (frequentierten und nicht verkehrsberuhigten) Jäger- und Buschstraße fehlt eine Radwegmarkierung. Das erscheint problematisch, weil es sich um Standardverbindungen aus anderen Teilen Alt-Hamborns zum Abtei-Gymnasium und zur Leibniz-Gesamtschule handelt.

Die Straßen im Schulquartier werden überwiegend von Bäumen beschattet. Von den Schulen können fußläufig die Bushaltestellen Hamborner Straße und Richterstraße erreicht werden.

Es ist eine ampelgesteuerte Überquerung der Jägerstraße von der Leibniz-Gesamtschule zum ÖPNV-Halt Hamborner Straße vorhanden. Auf der Höhe des Neubaus der Heliosklinik kann die Dieselstraße nicht überquert werden. Man muss zurück zum Kreisverkehr an der Hamborner Straße gehen, wo ein Fußgängerüberweg mit entsprechender Beschilderung und einer breiten Zebramarkierung auf der Fahrbahn die Überquerung erleichtert. Dringend notwendig ist ein Zebrastreifen über die Buschstraße vor dem Osteingang des Abtei-Gymnasiums. Während des Audits wurden zahlreiche Schülerinnen und Schüler beobachtet, die über die Dr. Heinrich-Laakmann-Straße aus anderen Quartieren von Alt-Hamborn kommen und die nicht verkehrsberuhigte Buschstraße nur mühsam überqueren können.

Die Straßen im **Zechenquartier** sind verkehrsberuhigt (30er-Zone) – nur auf der Buschstraße am Rand sind 50 km/h erlaubt. Der Straßenquerschnitt lässt dem Radverkehr in den verkehrsberuhigten Zonen ausreichend Platz. Gemäß RASt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) weisen die straßenbegleitenden Gehwege sowohl im Zechenquartier als auch im Schulquartier eine Mindestbreite von 2,50 Metern auf.

Abbildung 12: Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Schulquartier



Fotos: Herbert Schubert

(D) Bewertung der Abstellmöglichkeiten und der Möblierung

Mit dem vierten Instrument der Audits werden die Abstellmöglichkeiten und die Möblierung im öffentlichen Raum bewertet. Unter dieser Perspektive wurden in den Audits nur Werte erreicht, die um den Wert 2 streuen – das heißt: die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention werden bei den Abstellmöglichkeiten und bei der Möblierung im öffentlichen Raum sowohl im **Zechenquartier** als auch im **Schulquartier** nur teilweise erfüllt (vgl. Tabelle 2).

Eher positiv wird bewertet, dass die Parkplätze (für den motorisierten Verkehr) in allen betrachteten Bereichen tendenziell kleine Formate aufweisen und nicht überdimensioniert wirken. Der im öffentlichen Raum parkende (ruhende) Verkehr schränkt die Aufenthaltsqualität auch nur wenig ein. Nur in wenigen Fällen weist die vorgefundene Möblierung Vandalismuszeichen auf.

Im Zechenquartier fiel auf, dass der Müll geordnet an den dafür vorgesehenen Stellen abgelegt wird. Es wurden keine wilden Haufen von Sperrmüll festgestellt.

Aber Gelegenheiten zum Abstellen des Fahrrads stehen nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung. Im Schulumfeld und im Friedhofsumfeld gibt es keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Und die vorgefundene Situation von abgestellten Fahrrädern vor der Abtei-Grundschule kann nicht als ordentlich bezeichnet werden (vgl. Abbildung 12).

1.5 Empfehlungen für die Quartiere von Alt-Hamborn

Vorbemerkungen zur raumstrukturellen Gliederung

Es fehlt eine symbolische Markierung der Eingänge in den Stadtteil. Wo Alt-Hamborn beginnt und aufhört, ist nicht wahrnehmbar. Deshalb wird empfohlen, die Stadtteileingänge besser mit einem auf Alt-Hamborn zugeschnittenen Corporate Design zu kennzeichnen.

Der Hamborner Altmarkt fungiert als Ortsmitte. Mit den überwiegend in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung angelegten Straßen hat sich ein übersichtliches und nachvollziehbares Straßennetz mit gut einsehbare Sichtachsen herausgebildet.

Die Audits haben das Ergebnis der Vorprüfung bestätigt: Durch die städtebauliche Struktur des Blockprinzips sind die Gebäude in den Straßen von Alt-Hamborn übersichtlich angeordnet. Im Inneren verfügen die Grundstücke nur teilweise über Freiflächen, die halböffentlich, halbprivat oder privat genutzt werden können. Park- und Grünflächen sind aber nur am Rand vorzufinden, so dass innerhalb der Quartiere kaum öffentliche Freiflächen für Aufenthalte im Umfeld zur Verfügung stehen.

Da die BAB 59 den Stadtteil Alt-Hamborn in zwei nur schwach – über Brücken – verbundene Zonen „zerschneidet“, lassen sich zwei Teilräume unterscheiden: westlich der Autobahn das **Quartier An der Abtei** und östlich der Autobahn das **Quartier Alt-Hamborn**.

Bei den Audits im **Quartier An der Abtei** wurde festgestellt, dass es aus **zwei Kleinquartieren** besteht:

- das **Schulquartier** im südlichen Bereich, das vom älteren Baubestand der Klinik, vom Abtei-Gymnasium, von der Leibniz-Gesamtschule, der Abtei-Grundschule, der Propstei und vom Abteifriedhof geprägt wird.
- das alte **Zechenquartier**, dessen einheitlicher Wohnbestand sich von der Dr. Heinrich-Laakmannstraße nach Norden über die Stollenstraße, Steigerstraße, Glückaufstraße und Bremenstraße erstreckt. Es handelt sich um die frühere Werksiedlung der Schachtanlage 1/6 der Friedrich Thyssen Bergbau-AG, die namentlich als „Jupp-Kolonie“ bezeichnet wurde.

Das **Quartier Alt-Hamborn** lässt sich in **drei Kleinquartiere** gliedern:

- Den Kern bildet das nutzungsgemischte **Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt**, das früher als Stadtzentrum von Hamborn fungierte und in dem sich viele Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen, aber auch Reste von Handwerksbetrieben befinden.
- Auf dem ehemaligen Gebiet der Schachtanlage 1/6 der Friedrich Thyssen Bergbau-AG liegt das **Kleinquartier Hufstraße**, das überwiegend im Laufe der vergangenen 30 bis 40 Jahre entstanden ist.
- Südlich der Alleestraße erstreckt sich das **Kleinquartier Alt-Hamborn Süd**, das bis zum Emsherschneidweg (BAB 42) reicht.
- Einen besonderen Stellenwert weist die **Duisburger Straße als Achse** auf. Sie begrenzt Alt-Hamborn nach Nordosten, verbindet den Stadtteil aber auch mit dem benachbarten Dichterviertel. Die Straße wird von Gewerbe und großflächigem Einzelhandel geprägt, der nicht auf die rückseitigen Wohnquartiere ausgerichtet ist, sondern auf die zentrale Verkehrsachse.

Die Daten der Polizeilichen Kriminalstatistik PKS des Jahres 2021 (Quelle: Landeskriminalamt Nordrhein-Westfalen) verdeutlichen, dass das Straßengeflecht um den Hamborner Altmarkt und die Duisburger Straße zwei **Hotspots der kriminellen Ereignisse** in Alt-Hamborn darstellen.

Empfehlungen für die Gestaltung von Verkehrsflächen im Schulquartier im Bereich An der Abtei

- Es wird empfohlen, auf der Buschstraße vor dem Osteingang des Abtei-Gymnasiums eine „Kiss-and-Ride“-Zone für Eltern einzurichten, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule bringen möchten. Dies ist notwendig, um das hohe Störpotenzial der vielen „Elterntaxis“ vor und nach Schulzeiten im Halteverbot auf der Dr. Heinrich-Laakmann-Straße zu beseitigen.
- Es gibt im Schulquartier kein beschildertes Wegeleitsystem, das auf sichere Wegeverbindungen führt. Es ist wünschenswert, für Schülerinnen und Schülern der Grundschule, aber auch der Sekundarstufen Wege zu markieren, die als sicher gelten, weil sie sich im Blickfeld von Passanten und angrenzender Wohnbebauung befinden.
- Im Schulquartier sind auch sichere Wegeverbindungen für Fahrradfahrende erforderlich. Auf dem (frequenzierten und nicht verkehrsberuhigten) westlichen Teil der Jägerstraße und der anschließenden Buschstraße sollte eine Radwegmarkierung vorgenommen werden, die den Weg aus anderen Teilen Alt-Hamborns zum Abtei-Gymnasium und zur Leibniz-Gesamtschule kennzeichnet.
- Dringend notwendig ist ein Fußgängerüberweg mit entsprechender Beschilderung und einer breiten Zebramarkierung auf der Fahrbahn für die Überquerung der Buschstraße vor dem Osteingang des Abtei-Gymnasiums. Während des Audits wurden zahlreiche Schülerinnen und Schüler beobachtet, die über die Dr. Heinrich-Laakmann-Straße aus anderen Quartieren von Alt-Hamborn kommen und die nicht verkehrsberuhigte Buschstraße nur mühsam überqueren können.
- Gelegenheiten zum Abstellen des Fahrrads stehen im Schulumfeld und im Friedhofsumfeld nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung. Es wird empfohlen, die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Schulquartier zu verbessern.

Empfehlungen für die Erhöhung der informellen sozialen Kontrolle im Schulquartier im Bereich An der Abtei

- In den Straßen des Schulquartiers gibt es fast keine Fenster von Wohn- und Aufenthaltsräumen, die auf den Fußweg sowie die Straße ausgerichtet sind. Um dort die soziale Kontrolle in den unbelebten Zeiten nach Schulschluss, in den Ferien und abends sicherzustellen, könnten mehr belebende Nutzungen im Erdgeschossbereich angesiedelt werden.
- Die Standorte und die Qualität der Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten im öffentlichen Raum des Schulquartiers entsprechen nicht den Nutzerbedürfnissen. Dem ist bei einer Erneuerung Rechnung zu tragen.
- Die Sitzgelegenheiten im Stadtpark weisen nicht die erforderliche Widerstandskraft auf. Es wird empfohlen, in Zukunft eine noch robustere Möblierung zu wählen.

Empfehlungen für die Instandhaltung im Zechenquartier („Jupp-Kolonie“)

- Die Instandhaltung des öffentlichen Spielplatzes in der Mitte des Zechenquartiers ist erforderlich: Einerseits bedarf die Schaukel einer Reparatur und andererseits wird ein Sandaustausch als notwendig erachtet.

Empfehlungen für die Stärkung des Gemeinwesens im Zechenquartier („Jupp-Kolonie“)

- Die räumliche Anordnung und gestalterische Klarheit wurde im Zechenquartier sehr positiv eingeschätzt. Das einheitliche und gepflegte Stadtbild spricht für ein gutes Wohnungsbestandsmanagement durch das Wohnungsunternehmen Velero.
- Es wird angeregt, dass das Quartiersmanagement auch in diesem Quartier aktivierende Schritte einer Gemeinwesenarbeit initiiert, um den sozialen Zusammenhang in der Bewohnerschaft präventiv zu stärken.

Empfehlungen für die Gestaltung der öffentlichen Räume im Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt

- Die Nutzung des öffentlichen Raumes an den Rändern des Hamborner Altmarkts ist neu zu strukturieren, damit die Konflikte zwischen parkenden Autos, der Außenbewirtschaftung der Gastronomie und sich begegnenden Passanten im Fußgängerstrom verringert werden.
- Auf dem Hamborner Altmarkt sind Gelegenheiten zum Aufenthalt in der Mitte des Platzes zu ermöglichen sowie eine Raumzonierung anzustreben, die eine Vielfalt von Nutzergruppen sicherstellt. Von Auditorinnen und Auditoren wurden vorgeschlagen: eine teilweise Entsiegelung der Marktfläche und die Anlage von Natur- und Wasserflächen.
- Die Auditorinnen und Auditoren haben außerdem empfohlen, im inneren Bereich des Hamborner Altmarkts gut erkennbare Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen und hochwertige, aber zugleich robuste Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten einzurichten.
- Empfohlen wird ein Wegeleitsystem für Fußgängerinnen sowie Fußgänger, das Ziele im Stadtteil anzeigt. In diesem Kontext sollte auch der Eingang auf den Hamborner Altmarkt mit einem angemessenen Schriftzug symbolisch markiert werden.

- Bereiche der Allee-, Parallel- und Viktoriastraße bilden mit größeren Parkplätzen und Anlieferungszonen die wenig belebte und teilweise unordentliche (vermüllte) „Rückseite“ des Altmarkts. Diese Straßen stellen eher einen Durchgangsbereich und weniger einen Aufenthaltsbereich dar. In der weiteren Quartiersentwicklung bedarf diese Uneinheitlichkeit der städtebaulichen Anordnung einer besonderen Berücksichtigung, um die Attraktivität des Umfeldes des Hamborner Altmarkts zu erhöhen.
- Die Aufenthalts- und Sitzgelegenheiten vor Geschäften auf der Jägerstraße sind attraktiver zu gestalten. Es sollte geprüft werden, ob dafür kleine Aufenthaltsbereiche (Pockets) auch auf der Weidmann-, Allee-, Parallel- und Viktoriastraße geschaffen werden können.

Empfehlungen für die Gestaltung von Verkehrsflächen im Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt

- Im alten Stadtzentrum von Alt-Hamborn verfügen Fußwege teilweise nicht über die – gemäß RASt/Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – vorgeschriebene Breite von 2,50 Metern oder zumindest die pragmatische Mindestbreite von 1,80 Metern. Es wird angeregt zu prüfen, inwiefern das halbseitige Parken auf dem Fußweg und die Inanspruchnahme öffentlicher Flächen für Außengastronomie eingeschränkt, exakter definiert und stärker kontrolliert werden muss.
- Die Wegeverbindungen in den Einkaufsstraßen rund um den Hamborner Altmarkt sind prinzipiell so zu gestalten, dass zu Fuß Gehende überwiegend Vorrang haben.
- Es ist zu konkretisieren und sichtbar zu machen, was am Rand des Altmarkts als Parkplatzfläche definiert ist, welche Bereiche für den Fußgängerfluss vorgesehen sind, und wie weit die halböffentlichen Flächen der Außengastronomie den öffentlichen Raum vor den Ladenlokalen beschränken dürfen. Es wird empfohlen, durch eine farblich abgrenzende Pflasterung die Nutzungsbereiche stärker zu markieren.

Empfehlungen für die Gewerbeentwicklung im Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt

- Die Gewerbeentwicklung am Hamborner Altmarkt bedarf einer Moderation, damit die Herausbildung einer einseitigen „Gastronomiemeile“ vermieden wird, die nicht einer Mischung der Vielfalt von Nationalitäten entspricht, sondern eine unerwünschte Standortentwicklung befördert.
- Durch ein konsequentes Management der Gewerbeentwicklung sind auch Strukturen zu schaffen, die den Einfluss des Rocker-Milieus auf das Standortprofil zurückdrängen.
- Das City Management der Stadt Duisburg (Organisationseinheit VII-03) muss sich bei der Standortentwicklung engagieren und besonderes Augenmerk auf die Vermeidung eines kriminogenen Standortprofils legen.
- Wenn das City Management und das Quartiersmanagement eng kooperieren, kann die Standortentwicklung in eine angemessene Beteiligung lokaler Akteure und Kräfte bis hin zur Wohnbevölkerung eingebettet werden.
- Angeregt wurde ein Rückschnitt der Platanen auf der Viktoriastraße, weil die Parkplatzbeleuchtung am Abend durch den Baumbestand eingeschränkt wird.

Empfehlung für den Umgang mit Verpackungsabfall im Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt

- Damit Geschäftsleute ihre Karton- und Papierabfälle nicht auf den Wegen rund um den Altmarkt lagern, wird als Lösung vorgeschlagen, auf dem Altmarkt unterirdisch hydraulisch absenkbare Liftcontainer zu platzieren.

Empfehlungen für die Gestaltung von Verkehrsflächen im Kleinquartier Alt-Hamborn Süd

- Der öffentliche Raum im Bereich der nicht verkehrsberuhigten Emscher- und Beecker Straße ist eindimensional auf den zügigen Durchfluss des motorisierten Verkehrs ausgerichtet und auf das Angebot von Parkplätzen für Kraftfahrzeuge. Für die mitten auf dem Fußweg platzierten Altglas-Container muss zur Sicherheit der Fußgänger ein anderer Standort gefunden werden.
- Auf der Kolpingstraße fällt der Straßenquerschnitt an einigen Stellen so eng aus, dass es Nutzungskonflikte zwischen den Zu Fuß Gehenden und dem ruhenden Verkehr der parkenden Pkw gibt. Möglicherweise sollte ein Teil des ruhenden Verkehrs in Bereiche verlagert werden, wo Platz dafür ist und keine Störungen des Fußverkehrs zu erwarten sind.
- In der Kolpingstraße verfügen die zu Fuß Gehenden teilweise nicht über ausreichend breite Wegflächen, so dass es zu Nutzungskonflikten kommt. Es ist zu prüfen, mit welchen Maßnahmen sichergestellt werden kann, dass die – gemäß RASt/Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – vorgeschriebene Breite von 2,50 Metern oder zumindest die pragmatische Mindestbreite von 1,80 Metern sichergestellt werden kann.

Empfehlung für die Freiraumentwicklung im Kleinquartier Alt-Hamborn Süd

- Für den Pocketpark an der Ecke Kolping-/Adolf-Engler-Straße wird angeregt, eine Sitzgelegenheit zu installieren und einen Pflegeschnitt der Platanen vorzunehmen. Auf der kleinen Grünfläche sind auch die Müllhaufen zu entfernen.

Empfehlungen für den Verkehr in Alt-Hamborn insgesamt

Im GEWOS-Zwischenbericht „WohnVision 2.0“ für die Stadt Duisburg (aus dem Jahr 2023) wird bekräftigt, dass der hohe Versiegelungsgrad und die hohen Verkehrsemissionen angesichts einer sehr dichten Bevölkerungsstruktur in Alt-Hamborn zu einem enormen Anstieg der Wärmebelastung führen. Vor allem die südlich liegenden Quartiere in Alt-Hamborn weisen eine hohe Luftbelastung auf.

- Es wird empfohlen, den motorisierten Individualverkehr in Alt-Hamborn zu reduzieren und den ruhenden Verkehr so zu organisieren, dass die Sicherheitswahrnehmung im Stadtraum positiv beeinflusst wird.
- Die Abgrenzung von der hochfrequentierten Verkehrsader der Duisburger Straße sollte verstärkt werden, damit die Verkehrsemissionen die Lebensqualität in den Quartieren von Alt-Hamborn weniger beeinträchtigen.

- Der geplante Ausbau der BAB 59, der den Stadtteil Alt-Hamborn schon heute in zwei nur schwach – über Brücken – verbundene Zonen „zerschneidet“, könnte diese Barrierewirkung weiter verstärken, was im Widerspruch zu den Zielen des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ stünde. Es wird empfohlen, die geplante Erweiterung der A 59 so umzusetzen, dass eine weitere Verkehrsbelastung des Stadtteils vermieden wird. Im Falle einer künftigen Tunnellage der BAB 59 sollte eine entstehende Oberfläche ansprechend und nutzbringend gestaltet werden, um die Barrierewirkung der Autobahntrasse zurückzunehmen, die Ortsteile wieder miteinander zu verbinden und die Lebensqualität in den Quartieren von Alt-Hamborn zu verbessern.

Empfehlungen für die Gestaltung der Ortseingänge in Alt-Hamborn insgesamt

- Die Eingänge in den Stadtteil sind nicht erkennbar. Der siedlungsstrukturelle Übergang an der Amsterdamer Straße bleibt unscharf. Wo Alt-Hamborn beginnt und aufhört, ist nicht wahrnehmbar.
- Es wird empfohlen, die Eingänge in den Stadtteil Alt-Hamborn symbolisch zu markieren. Für die Markierung der Stadtteileingänge ist ein auf Alt-Hamborn zugeschnittenes Corporate Design wünschenswert.

1.6 Zusammenfassung der Empfehlungen für TP 6

Im Rahmen des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ zielt das Teilprojekt 6 auf die „soziale und städtebauliche Stabilisierung des Zentrums Alt-Hamborn“ (TP 6). In diesem Zusammenhang wird der freiraumplanerische Realisierungswettbewerb „UMGESTALTUNG ALTMARKT ALT-HAMBORN“ ausgeschrieben. Auf der Grundlage der städtebaulichen Audits lassen sich folgende Empfehlungen für den freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb von TP 6 zusammenfassen:

- Empfohlen wird, die Eingänge auf den Hamborner Altmarkt symbolisch zu markieren, um die Identität des Raumes sichtbar zu machen und zu stärken.
- An den Rändern des Hamborner Altmarkts bestehen Konflikte zwischen parkenden Autos, der Außenbewirtschaftung der Gastronomie und Passanten, die sich im Fußgängerstrom auf engen Restflächen begegnen. Zur Vorbeugung sind die Nutzungszonen des öffentlichen Raumes an den Rändern des Altmarkts neu zu strukturieren.
- Die Fußwege verfügen an den Rändern des Hamborner Altmarkts teilweise nicht über die – gemäß RAS/ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – vorgeschriebene Breite von 2,50 Metern oder zumindest die pragmatisch verbreitete Mindestbreite von 1,80 Metern. Die Freiraumplanung muss die Ränder des Altmarkts neu ordnen, damit das halbseitige Parken auf dem Fußweg und die übermäßige Inanspruchnahme öffentlicher Flächen für Außengastronomie eingeschränkt, exakter definiert und stärker kontrolliert wird. Es wird empfohlen, durch eine farblich abgrenzende Pflasterung die Nutzungsbereiche stärker zu markieren.
- Auf dem Hamborner Altmarkt fehlen nichtkommerzielle Gelegenheiten zum Aufenthalt. Es wird angeregt, eine Raumzonierung vorzunehmen, die attraktive, gut einsehbare, aber auch robuste Aufenthaltsbereiche so anordnet, dass eine Vielfalt von Nutzergruppen möglich ist. In diesen

Zonen ist eine teilweise Entsiegelung der Marktfläche und die Anlage von Natur- und Wasserflächen wünschenswert.

- Im Bereich des Hamborner Altmarkts sind gut erkennbare, abends beleuchtete Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen.
- Einige Bereiche der Allee-, Parallel- und Viktoriastraße bilden mit größeren Parkplätzen und Anlieferungszonen die wenig belebte und teilweise unordentliche (vermüllte) „Rückseite“ des Altmarkts. In der Gestaltung der Verbindungen vom Hamborner Altmarkt aus bedarf diese Uneinheitlichkeit der städtebaulichen Anordnung einer besonderen Berücksichtigung, damit die Attraktivität des Umfeldes erhöht werden kann.
- Einen Beitrag kann die Umgestaltung der Außenbereiche auf dem VHS-Grundstück in der Parallelstraße dazu leisten. Aus dem Blickwinkel, die natürliche soziale Kontrolle im Umfeld des Hamborner Altmarkts zu stärken, kann der Vorgarten als Aufenthaltsort dem öffentlichen Raum zugeordnet werden. Weil der hintere (nördliche) Bereich der Volkshochschule nicht gut eingesehen werden kann und keine attraktiven Sichtbeziehungen in den öffentlichen Raum bietet, sollte dieser Raumausschnitt halböffentlichen VHS-Nutzungen vorbehalten bleiben.
- Die Aufenthaltsbereiche vor Geschäften auf der Jägerstraße lassen sich in der Form „kleiner Pockets“ gestalten, so dass der monotone Raum neu gegliedert und die informelle soziale Kontrolle verbessert wird.
- Damit Geschäftsleute ihre Karton- und Papierabfälle nicht auf den Wegen rund um den Altmarkt lagern, wird als Lösung vorgeschlagen, auf dem Altmarkt unterirdisch hydraulisch absenkbarer Liftcontainer zu platzieren.
- Im Rahmen der Umgestaltung bedarf das Beleuchtungskonzept einer Anpassung. Das Konzept für die Beleuchtung des Parkplatzes für den ruhenden Verkehr ist deutlich zu unterscheiden vom Beleuchtungskonzept für die Straße, die Fußwege und die Aufenthaltsbereiche. Es wird empfohlen, besonderes Augenmerk auf die Beleuchtungsstandorte entlang der Fußwege zu richten. Angeregt wird auch, die Lampen versetzt auf beiden Straßenseiten zu platzieren, um Schattenbildungen auf der Seite zu vermeiden, die keine Lampenstandorte aufweist. Das Format der Beleuchtungselemente auf den Fußwegen und in den Aufenthaltsbereichen muss sich am menschlichen Maßstab orientieren und nicht an den Anforderungen des Fahrverkehrs.

2. Ergebnisse der städtebaulichen Audits in Marxloh

2.1 Marxloh als Ganzes im Blick – Vorprüfung auf der Grundlage der Stadtstruktur

Der **zentrale Eingang** in den Stadtteil Marxloh erfolgt über die Weseler Straße – eine Hauptverkehrsachse im Duisburger Norden. Weitere Eingänge führen seitlich in die verschiedenen Quartiere: Über den Willy-Brandt-Ring gibt es einen weiteren südwestlichen Zugang in das Ankunftsquartier Schwelgern/Grillo. Über die Warbruckstraße wird der nordöstlich von der Weseler Straße gelegene Teilraum um den Johannismarkt erschlossen. Das Zentrum von Marxloh – mit dem August-Bebel-Platz als Mittelpunkt – wird über die Kaiser-Friedrich-Straße erreicht. Die Eingangsstraßen in das abseits liegende Quartier Jubiläumshain sind die Kaiser-Friedrich-Straße und die Markgrafstraße. Allerdings ist den Eingangssituationen nicht zu entnehmen, dass der Eintritt in den Stadtteil Marxloh erfolgt. Daher wird eine symbolische Markierung der Stadtteileingänge empfohlen, um das Image und die Stadtteilidentität zu stärken – beispielsweise mit einem auf Marxloh zugeschnittenen Corporate Design.

Der Stadtteil Marxloh weist eine prägnante **Nutzungsmischung** auf, die entlang der Achsen der Weseler Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße/Kaiser-Friedrich-Straße verläuft und teilweise in die Wohnareale streut. Die Weseler Straße hat eine Scharnierfunktion zwischen dem südwestlichen Quartier Schwelgern/Grillo, das schwerpunktmäßig Ankunftsfunktionen für Neuzuwanderer wahrnimmt, und dem nordöstlichen Schwellenquartier Johannismarkt mit dem daran anschließenden Zentrum um die Pollmannkreuzung, in dem sich viele Versorgungsfunktionen bündeln. Marxloh hat die Funktion eines **Nebenzentrums**, dessen hervorstechendes **Alleinstellungsmerkmal** der „**Brautmodencluster**“ darstellt.

Die Flächennutzung zerfällt im Stadtteil Marxloh in zwei separate Funktionsbereiche. Die Trennung der Wohnbereiche des Quartiers Jubiläumshains von den westlich gelegenen Wohngebieten wird durch die in Hochlage verlaufende BAB 59 verstärkt. Diese Grenze kennzeichnet zugleich eine demographische und ökonomische Segregation. Die südlich und westlich des Willy-Brandt-Ringes gelegenen Industrieanlagen werden formal zum Quartier Grillo gerechnet, befinden sich aber außerhalb und deutlich getrennt von den Wohnsiedlungen. Die großen brachliegenden Anlagen und Flächen der Rhein-Ruhr-Halle am „Eingangstor“ von Marxloh entfalten die Wirkung eines städtebaulichen Missstandes. Die Wiedernutzung des über eine lange Zeit brachgelegenen Stadtbades von Hamborn erwies sich als eine Trendwende – das wird auch vom geplanten Abriss der Rhein-Ruhr-Halle und dem Bau einer neuen Feuerwache erwartet.

Der geplante Ausbau der BAB 59 könnte diese Barrierewirkung weiter verstärken, was im Widerspruch zu den Zielen des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ stünde. Wenn im Sommer 2023 das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau beginnt, sollte frühzeitig auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen werden.

Die **Straßen und Wege** bilden ein **übersichtliches Netz**. Das – teilweise offene – städtebauliche Blockprinzip mit einer orthogonalen Straßenführung bildet eine übersichtliche und einfach verständliche Straßenstruktur. Das Blockprinzip bildet eine Straßenstruktur mit gut einsehbaren Sichtachsen. Allerdings sind die Straßen an vielen Stellen angesichts der großen Menge von ruhendem Verkehr zu eng. Im Vergleich mit der Stadt Duisburg insgesamt (56 %) weist der Stadtteil nur

einen geringen Anteil von 38 Prozent an unversiegelten Flächen auf (vgl. der Umweltanalyse Marxloh des Amtes für Umwelt und Grün/31-11 der Stadt Duisburg aus dem Jahr 2014: Anlage 11, S. 10). Zur Verringerung des Versiegelungsgrades und Verbesserung des Bioklimas wurden umfangreiche Begrünungsmaßnahmen im öffentlichen Raum (Straßen, Plätze etc.), aber auch auf privaten Grundstücken empfohlen (Dach-, Fassaden - und Innenhofbegrünung).

Der Stadtteil Marxloh gehört zu den am stärksten mit **Lärm und Luftschadstoffen** belasteten Ortsteilen Duisburgs: „Besonders hohe Verkehrslärmbelastungen treten in Marxloh entlang der Weseler Straße, der Warbruckstraße, der Hermannstraße, dem Willy-Brandt-Ring und der Stockholmer Straße auf. Aufgrund der dichten Bebauungsstruktur und des hohen Verkehrsaufkommens werden in einigen Straßenabschnitten neben der dort auftretenden Verkehrslärmbelastung zusätzlich die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid überschritten“ (vgl. der Umweltanalyse Marxloh des Amtes für Umwelt und Grün/31-11 der Stadt Duisburg aus dem Jahr 2014: Anlage 11, S. 5 – vgl. auch GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH: Sozialbericht 2023 und Kommunales Handlungskonzept Wohnen der Stadt Duisburg: „WohnVision 2.0“. Unveröffentlichter Zwischenbericht, 2023).

Das Pollmannkreuz und der August-Bebel-Platz sind das identitätsbildende **Zentrum (Ortsmitte)**. Aber auch die Weseler Straße fungiert als identitätsstiftende Mitte mit den zentralen Haltestellen des ÖPNV und insbesondere mit der überregional bekannten Brautmodenmeile. Es ist beabsichtigt, dass die Kaiserstraßen ihre zentrale Funktion im Stadtteil wiedererlangen.

Nicht alle **Ränder des Stadtteils** werden als solche wahrgenommen. Der Schwelgernpark, das Schwelgernstadion und der Entenpark markieren in Verbindung mit dem Willy-Brandt-Ring den westlichen und teilweise südlichen Rand. Der geplante Friedrich-Park auf dem ehemaligen Zechengelände kennzeichnet den nördlichen Rand. Die Grünanlage und die Siedlung Jubiläumshain mit den angrenzenden Sportflächen im Osten können wegen der scharfen Trennlinie der BAB 59 und des darauffolgenden Bahndamms städtebaulich kaum als Teil von Marxloh wahrgenommen werden. Im Bereich der Lohstraße, die formal zum Quartier Jubiläumshain gehört, bleibt der Rand im Übergang zum Zinkhüttenplatz in Obermarxloh ebenfalls unscharf.

Park-, Grün- oder andere Freiflächen bilden einen Rahmen an Quartiersrändern. Der Schwelgernpark, die Flächen des Schwelgernstadions, der Entenpark, die Kleingartenanlagen, der geplante Friedrich-Park und die Grünanlage Jubiläumshain bilden einen **grünen Halbring im Norden**. Abgesehen von dem Freiraum, der auf der Wolfsbahntrasse (ehemalige Erzbahntrasse) angelegt worden ist, und der – im Rahmen des ISEK „Marxloh: starke Quartiere – starke Menschen“ und des EFRE-Projekts „Grün im Paulsquartier“ angelegten – Grünverbindung von der Gillhausenstraße zur Wiesenstraße gibt es innerhalb des dicht besiedelten Stadtteils mit einem hohen Aufkommen ruhenden Verkehrs keine Grünzonen. Die halböffentlichen Abstandsflächen der ehemaligen Wohnhäuser von Thyssen machen einen ungepflegten Eindruck. Lediglich der ältere Baumbestand an einigen Straßen des Stadtteils repräsentiert eine „tragende Struktur“ in Marxloh. Laut dem Straßenbaumkonzept der Stadt Duisburg befindet sich in Marxloh ein überwiegend intakter Baumbestand – nur einzelne Straßenabschnitte entlang der Weseler Straße, der Wiesenstraße und der Schulte-Marxloh-Straße weisen keine Bäume auf (vgl. der Umweltanalyse Marxloh des Amtes für Umwelt und Grün/31-11 der Stadt Duisburg aus dem Jahr 2014: Anlage 11, S. 12).

Durch das städtebauliche Blockprinzip sind die **Gebäude** in den Straßen **übersichtlich angeordnet**. In vielen Fällen verfügen die Grundstücke über Freiflächen, die halböffentlich, halbprivat

oder privat genutzt werden können. Für Aufenthalte nutzbare öffentliche Flächen sind an den Straßen kaum vorzufinden. Viele Innenhöfe werden als Garagenhöfe oder gewerblich genutzt; viele grüne Abstandsflächen und Innenhöfe scheinen verwahrlost, verkrutet, vermüllt und sind für Aufenthalte im Freien nicht nutzbar.

Es gibt **Aufenthaltsbereiche** in den Freiräumen des Petershofes, der Kreuzeskirche, des Schwelgernparks, des Schwelgernstadions, des Entenparks, der Kleingartenanlagen, des geplanten Friedrich-Parks, des Jubiläumshains und auf der Grünachse Wolfsbahntrasse (ehemalige Erbahntrasse) sowie auf der Piazza Rolfstraße, die im Rahmen der Städtebauförderung des Landes NRW – zugewandt zur Kaiser-Wilhelm-Straße – angelegt wurde. Die Fläche des mit Städtebaufördermitteln neu gestalteten Quartiersplatzes An der Paulskirche wird derzeit – wegen fehlender Flächenverfügbarkeit im Schulumfeld – als Standort für Schulcontainer der Herbert-Grillo-Gesamtschule genutzt. Der neu gestaltete Quartiersgrünzug von der Gertrudenstraße über die Gillhausenstraße zur Wiesenstraße wird u.a. durch die leerstehenden Problemimmobilien an der Rudolfstraße beeinträchtigt. Auf dem August-Bebel-Platz und in der Weseler Straße fehlen Zonen, die zum Aufenthalt einladen, ohne den Fußgängerverkehr zu stören. Zurzeit beeinträchtigen Menschentrauben vor Kiosken und auf niedrigen Mauern sitzend die störungsfreie Nutzung der Fußwege. Ein sehr hoher Pkw-Besatz führt zu hohem Parkdruck und vollgeparkten Gehwegen in ohnehin engen Straßen.

Im südwestlichen Ankunftsquartier Schwelgern/Grillo und im nordöstlichen Schwellenquartier des Johannismarkts und des Zentrums um das Pollmannkreuz sowie den August-Bebel-Platz können die wichtigsten Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen von allen Wohnstandorten aus in einem **Aktionsradius von 400 bis 500 m** erreicht werden. Von einigen Straßen im Quartier Jubiläumshain fällt die Entfernung größer aus, aber von dort ist der Nachbarstadtteil Röttgersbach gut erreichbar. Außerdem ist der Weg vom Rand in die Mitte (Weseler Str.) nirgends im Stadtteil länger als ca. 800 m.

Im Stadtteil gibt es **öffentliche Spielplätze** mit attraktiven Angeboten für Kinder. Die Spielplätze Am Entenpark, Am Stadion, in der Gillhausenstraße/Rudolfstraße, Gertrudenstraße und Rolfstraße decken das Ankunftsquartier Schwelgern/Grillo weitgehend ab. Der Spielplatz Gillhausenstraße/Rudolfstraße wurde mit Städtebaufördermitteln gestaltet. Am Rand des Zentrums von Marxloh befindet sich der Spielplatz Hildegardstraße, und um den Johannismarkt herum befinden sich die Spielplätze Mittelstraße und Julius-Birck-Straße. Im Quartier Jubiläumshain sind zwei reguläre Spielplätze im Siedlungskontext und drei besondere im Park des Jubiläumshains vorzufinden. Seitens der Duisburger Jugendhilfeplanung wird die Spielplatzbedarfsplanung kontinuierlich fortgeschrieben und geprüft, ob die Angebote an Spielplätzen angesichts der hohen Quote von Familien mit Kindern im Ankunftsquartier Schwelgern/Grillo, aber auch im Bereich Johannismarkt und Marxloh Zentrum bedarfsdeckend sind.

Auch Aufenthaltsbereiche und **Einrichtungen für das Jugendalter** sind in Marxloh vorhanden. Im Park des Jubiläumshains befinden sich Abenteuerangebote für Jugendliche. Außerdem sind die städtische Jugendeinrichtung Regionalzentrum Nord (RIZ) und das Internationale Jugend- und Kulturzentrum Kiebitz e.V. in der Nähe des Johannismarkts hervorzuheben. Darüber hinaus halten die evangelische Kreuzeskirche im Zentrum von Marxloh, die DITIB Zentralmoschee sowie das katholische Georgswerk und die Vereine im Integrativen Sport- und Begegnungszentrum (ISBZ) Warbruckstraße Angebote für Jugendliche vor.

Bewertung der Grundstruktur des Stadtteils Marxloh in der Vorprüfung:

In der Bewertung wurden 50 Punkte (von 60 möglichen) erreicht. Dividiert durch die Anzahl der zugrundeliegenden zwölf Kriterien wird eine durchschnittliche Punktzahl von 4,2 je Kriterium errechnet. Die städtebaulichen Rahmenkriterien entsprechen somit einer „nahezu vollständigen Erfüllung der Anforderungen“ der städtebaulichen Kriminalprävention. Verantwortlich sind dafür räumliche Strukturmerkmale, die das subjektive Sicherheitsgefühl stärken. Das aus dem Stadtteilplan ablesbare Raummuster verspricht die Sicherstellung einer informellen sozialen Kontrolle durch die räumliche Ordnung des städtebaulichen Blockprinzips, das lange Sichtachsen, eine übersichtliche Wegeführung und eine hinreichende Orientierung bietet.

Das Ergebnis unterscheidet sich nicht von der Bewertung des Stadtteils Alt-Hamborn. Die städtebaulichen Rahmenkriterien entsprechen in beiden Stadtgebieten einer „nahezu vollständigen Erfüllung der Anforderungen“ der städtebaulichen Kriminalprävention.

2.2 Signifikante Raumzonen und Quartiersstruktur in Marxloh

Durch die BAB 59 wird der Stadtteil Marxloh quasi „zerschnitten“ – dadurch liegt das Quartier Jubiläumshain abseits im Nordosten und wird kaum als Teil von Marxloh wahrgenommen. Eine weitere Linie, die sowohl trennend als auch verbindend wirkt, stellt die Weseler Straße dar: Auf der südwestlichen Seite befindet sich das Ankunftsquartier Schwelgern/Grillo und auf der nordöstlichen Seite der Siedlungszusammenhang des Schwellenquartiers Pollmann/Johannismarkt mit dem Zentrum von Marxloh (vgl. Karte 3).

Das **Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern** reicht von der Dahlstraße und Kiebitzmühlenstraße im Norden über die Wiesenstraße bis zum Willy-Brandt-Ring im Süden. Auf der östlichen Seite wird es markant von der Weseler Straße begrenzt. Am Ende des Jahres 2022 lebten 9.580 Einwohner in diesem Quartier auf der südwestlichen Seite der Weseler Straße – verglichen mit dem Jahr 2013 hat sich die Bevölkerungszahl im Laufe der vergangenen Jahre um ein Zehntel erhöht.

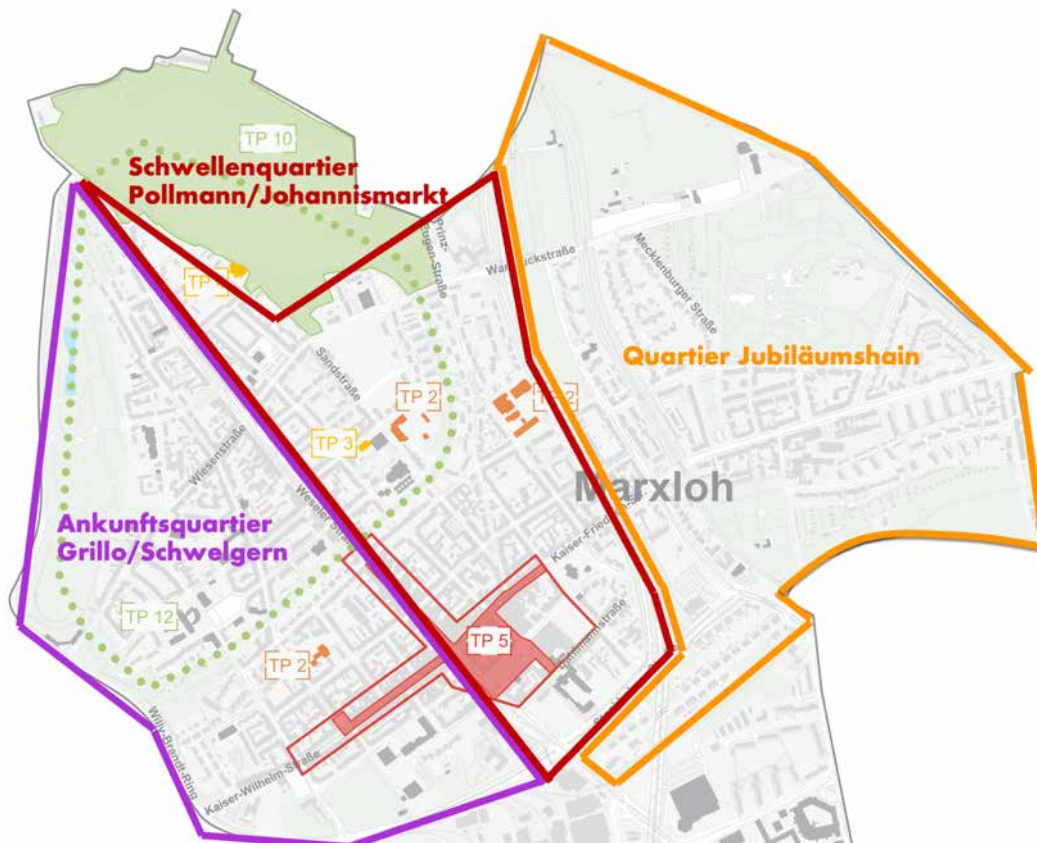
Fast drei Viertel der Bevölkerung im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern besitzt einen ausländischen Pass (73,1 %) – einen türkischen Pass hat nur ein Zehntel der Wohnbevölkerung (10,2 %). Es dominieren die bulgarischen sowie rumänischen Neuzuwanderer; denn sie repräsentieren fast die Hälfte der Bevölkerung im Ankunftsquartier (46,7 %). Dass es sich um ein Ankunftsquartier handelt, belegt auch die hohe Zahl der Fernzüge: In den Jahren 2021/2022 befand sich im Rahmen der Fernzüge rund ein Viertel der Bevölkerung (24,5 %) in einer Migration. Weil rund ein Fünftel bis zu einem Drittel der Fernzugsmengen pro Jahr das Quartier wieder im Rahmen von Fortzügen verlässt, herrscht ein hohes Fluktuationsniveau vor. Unter den Zuziehenden sind viele Familien, so dass ein knappes Drittel der Bevölkerung am Ende des Jahres 2022 unter 18 Jahre alt war (30,9 %) – darunter repräsentieren die Kinder und Jugendlichen mit einem Migrationshintergrund einen Anteil von 93,7 Prozent.

Im öffentlichen Raum des Ankunftsquartiers sind die Störungen durch wilde Abfallmengen, die das Ordnungsamt und die Wirtschaftsbetriebe Duisburg erheben, in extremer Weise ausgeprägt. In den Jahren von 2020 bis 2022 fiel pro Jahr im öffentlichen Raum ein außerordentlich hohes Störungslevel von rund 1.500 wilden Abfallablagerungen und Sperrmüllhaufen auf.

Auf der gegenüberliegenden – nordöstlichen – Seite der Weseler Straße erstreckt sich das **Quartier Pollmann/Johannismarkt** von der Julius-Birck-Straße und der Warbruckstraße im Norden über die Brunhildenstraße, Mathildenstraße und Dahlmannstraße bis zur Stockholmer Straße. Auf der östlichen Seite wird es deutlich von der BAB 59 begrenzt. Am Ende des Jahres 2022 lebten 8.973 Einwohner in diesem Quartier auf der nordöstlichen Seite der Weseler Straße. Über zwei Drittel der Bevölkerung besitzen einen ausländischen Pass (68,3 %) – einen türkischen Pass hat über ein Zehntel der Wohnbevölkerung (13,2 %). Der Anteil der bulgarischen sowie rumänischen Neuzuwanderer ist niedriger als im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern – sie stellen an der der Bevölkerung einen Anteil von über einem Drittel (36,3 %).

Im Vergleich mit dem Quartier Schwelgern/Grillo handelt es sich um ein **Schwellenquartier**, das sich im Übergang zu einem Ankunftsquartier befindet; denn die Migration im Rahmen von Fernzügen hat in den Jahren 2021/2022 das Niveau eines Fünftels der Bevölkerung (20,5 %) erreicht. Allerdings stehen diesem Niveau auch viele Fortzüge gegenüber, so dass die demographische Fluktuation auch im Schwellenquartier bedeutsam ist. Im Quartier Pollmann/Johannismarkt ist der Anteil der jungen Bevölkerung ebenfalls sehr hoch: über einem Viertel der Bevölkerung ist unter 18 Jahre alt ist (28,7 %) – darunter repräsentieren die Kinder und Jugendlichen mit einem Migrationshintergrund einen Anteil von 94,3 Prozent.

Karte 3: Quartiersstruktur des Stadtteils Marxloh



Eigene Darstellung auf der Karte der Gebietskulisse des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“

Im öffentlichen Raum sind die Störungen durch wilde Abfallmengen nicht so extrem ausgeprägt wie im benachbarten Ankunftsquartier. Aber die rund 930 wilden Abfallablagerungen und Sperrmüllhaufen, die vom Ordnungsamt und von den Wirtschaftsbetrieben Duisburg von 2020 bis 2022 durchschnittlich pro Jahr dokumentiert wurden, liegen auch weit über dem Störungsniveau in anderen Duisburger Stadtgebieten.

Das auf der anderen Seite der BAB 59 verortete **Quartier Jubiläumshain** weist keine Gemeinsamkeiten mit den Quartieren auf den beiden Seiten der Weseler Straße auf. Sowohl die Siedlungs- als auch die Grünflächen werden von vielen nicht dem Stadtteil Marxloh zugeordnet. Das liegt vor allem an der starken Barrierewirkung der BAB 59 und der östlich dahinter parallel verlaufenden Bahnlinie. Um vom Quartier Pollmann/Johannismarkt ins Quartier Jubiläumshain zu gelangen, führt der Weg etwa 300 m unter zwei Brückenbauwerken hindurch. Zwischen dem Autobahndamm und Eisenbahnwall befinden sich nur wenige Wohngebäude entlang der Hermannstraße. Der Übergang von Jubiläumshain in den Nachbarstadtteil Röttgersbach ist demgegenüber kaum wahrnehmbar, weil der schmale Erholungs- und Naturraum entlang der Kleinen Emscher die Grenze bildet. Unter dieser stadtstrukturellen Perspektive gehört Jubiläumshain nur formal zu Marxloh und scheint enger mit Röttgersbach verbunden zu sein.

Das Quartier Jubiläumshain ist vergleichsweise klein; denn am Ende des Jahres 2022 lebten nur 3.553 Einwohner dort. Die ausländische Bevölkerung ist in der Minderheit (19,4 %) – einen türkischen Pass haben nur wenige (5,7 %). Die bulgarischen sowie rumänischen Neuzuwanderer haben in diesem Quartier auch noch nicht Fuß fassen können; ihr Anteil an der Bevölkerung ist sehr gering (4,2 %). Folglich fiel auch das Niveau der Migration im Rahmen von Fernzuzügen in den Jahren 2021/2022 nur niedrig aus (7,7 %). Der Anteil der jungen Bevölkerung unter 18 Jahre ist mit 16,5 Prozent nur halb so hoch wie im Ankunftsquartier von Marxloh. Allerdings repräsentieren die Kinder und Jugendlichen mit einem Migrationshintergrund mit einem Anteil von zwei Drittel (65,0 %) bereits die Mehrheit der jungen Bevölkerung.

Im Großen und Ganzen handelt es sich um ein „ordentliches“ Wohngebiet: Die Störungen durch wilde Abfallmengen im öffentlichen Raum fallen sehr gering aus. Vom Ordnungsamt und von den Wirtschaftsbetrieben Duisburg wurden für die Jahre 2020 bis 2022 durchschnittlich pro Jahr nur 30 wilden Abfallablagerungen und Sperrmüllhaufen festgestellt.

2.3 Kriminalitätsschwerpunkte in Marxloh

Das Landeskriminalamt von Nordrhein-Westfalen (LKA NRW) stellte die PKS-Daten des Jahres 2021 für fünfzehn Deliktarten straßenweise zur Verfügung, damit sie vertieft analysiert werden können. In Marxloh sind die Delikte auf 71 Straßen in den nachfolgenden Häufigkeiten bekannt geworden:

- | | |
|------------------------------|---------------------------------------|
| (1.) Ladendiebstähle: 183 | (9.) Kfz-Diebstähle: 13 |
| (2.) Diebstähle aus Kfz: 176 | (10.) Diebstähle v. Mopeds u.ä.: 10 |
| (3.) Sachbeschädigungen: 85 | (11.) Raubüberfälle auf Straßen: 9 |
| (4.) Taschendiebstähle: 79 | (12.) Belästigungen durch Stalking: 6 |
| (5.) Wohnungseinbrüche: 77 | (13.) Diebstähle aus Automaten: 6 |
| (6.) Körperverletzungen: 46 | (14.) sexuelle Belästigungen: 3 |
| (7.) Drogenhandel: 44 | (15.) Handtaschenraub: 3 |
| (8.) Fahrraddiebstähle: 40 | |

Unter den festgestellten Straftaten fallen besonders hoch die Ladendiebstähle, Diebstähle aus Kraftfahrzeugen, Sachbeschädigungen, Taschendiebstähle und Wohnungseinbrüche aus. Diese 600 Straftaten machen drei Viertel aller 780 Delikte in Marxloh im Jahr 2021 aus (76,9 %).

Die 780 Straftaten ereigneten sich im Jahr 2021 in Marxloh auf 71 Straßen. Je Straße ergibt das einen rechnerischen Durchschnitt von 11 kriminellen Ereignissen. Allerdings haben sich die Delikte nicht gleichmäßig im Stadtgebiet verteilt, sondern bündeln sich auf wenigen Straßen. Überdurchschnittlich ereigneten sich die Straftaten auf 14 der 71 Straßen – zwei Drittel aller Delikte (68,5 %) wurden dort bekannt. In der geographischen Zusammenschau zeigen sich räumliche Hotspots der Kriminalität (vgl. Karte 4):

Als **Hotspot 1** tritt **Marxloh Pollmann/Zentrum** hervor. Im Jahr 2021 ereigneten sich dort 330 Delikte, was über 40 Prozent der Gesamtkriminalität im Stadtteil repräsentiert (42,3 %). Die folgenden sieben zusammenhängenden Straßenzüge kennzeichnen den Hotspot Marxloh Pollmann/Zentrum:

- August-Bebel-Platz 147 Delikte
- Ottostraße 71 Delikte
- Kaiser-Friedrich-Straße 66 Delikte
- Wilhelmstraße 27 Delikte
- Feldstraße 7 Delikte
- Friedrich-Engels-Straße 6 Delikte
- Roonstraße 6 Delikte

Das Profil der Deliktarten in diesem Kriminalitäts-Hotspot wird geprägt von den Gelegenheiten, die der starke Einzelhandel und seine Kunden bieten. Deshalb dominierten im Jahr 2021 Ladendiebstähle (37,9 %), Taschendiebstähle (13,9 %) und Diebstähle aus Kraftfahrzeugen (14,2 %). Zwei Drittel aller Ladendiebstähle (68,3 %) und weit über die Hälfte aller Taschendiebstähle (59,5 %) in Marxloh ereigneten sich 2021 in diesem Bereich. Der Schwerpunkt einiger Delikte in Marxloh, deren quantitativer Umfang auf einem niedrigen Niveau stattfindet, lag auch in diesem Hotspot – wie zum Beispiel fast ein Drittel aller Sachbeschädigungen (30,5 %) und aller Drogendelikte (29,5 %) sowie ein Fünftel aller Körperverletzungen (22,2 %) und aller Wohnungseinbrüche (20,8 %).

Der **Hotspot 2** verteilt sich breiter über das **Ankunftsquartier Grillo / Schwelgern**. Im Jahr 2021 ereigneten sich dort 131 Delikte, was fast einem Fünftel der Gesamtkriminalität im Stadtteil entspricht (16,8 %). Die folgenden elf verbundenen Straßenzüge kennzeichnen den Hotspot im Ankunftsquartier:

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| ● Dahlstraße 20 Delikte | ● Diesterwegstraße 11 Delikte |
| ● Wiesenstraße 18 Delikte | ● Entenstraße 9 Delikte |
| ● Gillhausenstraße 13 Delikte | ● Gertrudenstraße 5 Delikte |
| ● Rolfstraße 13 Delikte | ● Hagedornstraße 5 Delikte |
| ● Wilfriedstraße 11 Delikte | ● Kiebitzmühlenstraße 5 Delikte |
| ● Kaiser-Wilhelm-Straße 21 Delikte | |

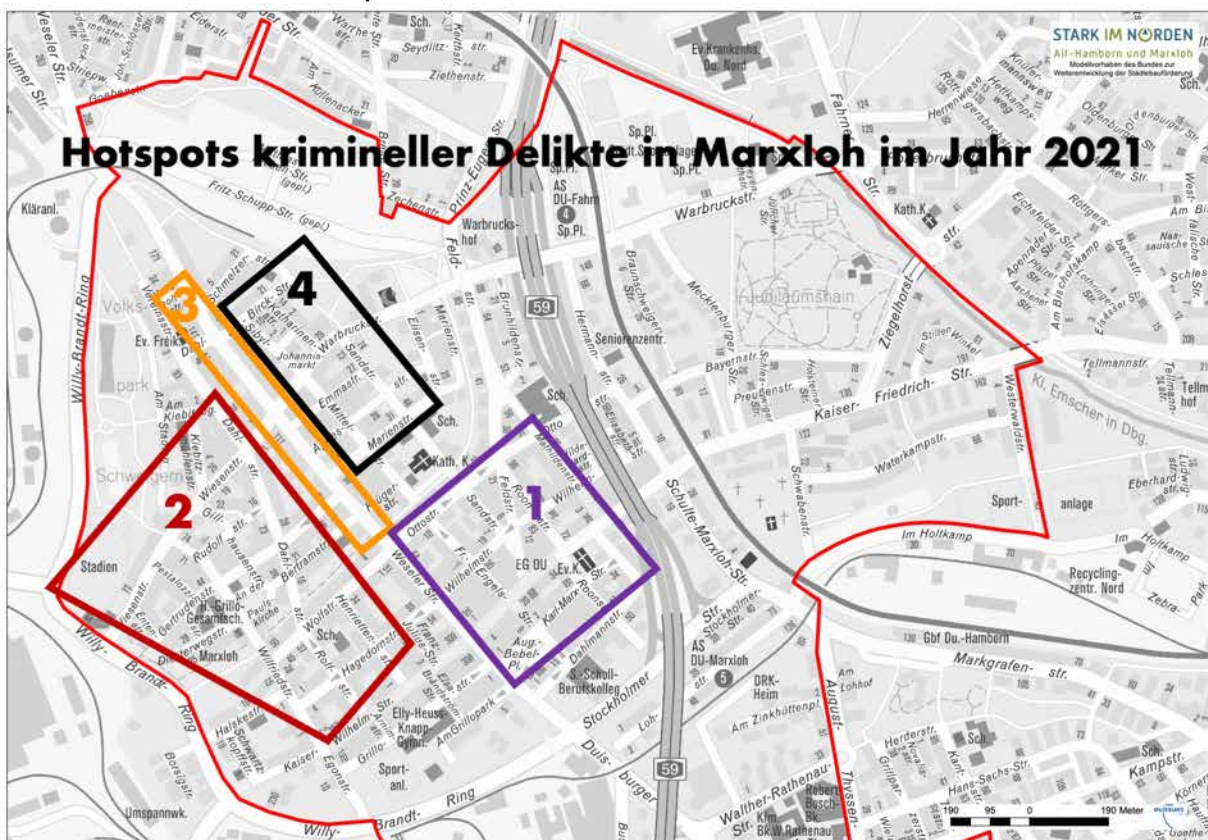
Das Profil der Deliktarten im Kriminalitäts-Hotspot Grillo/Schwelgern unterscheidet sich deutlich von dem Profil in der kommerziellen Zone um den August-Bebel-Platz. Über die Hälfte aller Raubüberfälle (55,6 %) und über ein Viertel aller Körperverletzungen (28,3 %), aller Wohnungseinbrüche

(27,3 %) sowie aller Sachbeschädigungen (24,7 %) und schließlich auch ein Fünftel Diebstähle aus Kraftfahrzeugen (22,2 %), die sich im Jahr 2021 in Marxloh ereigneten, wurden im Hotspot des Ankunftsquartiers bekannt.

Als **Hotspot 3** wurde die **obere Weseler Straße** identifiziert, also der Bereich ab den Hausnummern 70/71 auf Höhe der Einmündung der Ottostraße (Die sogenannte Brautmodenmeile davor gehört nicht zu den auffälligen Straßenabschnitten). Im Jahr 2021 ereigneten sich dort 85 Delikte, was etwa einem Zehntel der Gesamtkriminalität im Stadtteil entspricht (10,9 %). Allein die beiden Straßenseiten markieren den Hotspot: 71 Delikte auf der Weseler Str. ab Haus-Nr. 70 aufwärts und 14 Delikte auf der anderen Seite ab Haus-Nr. 71 aufwärts.

Das Profil der Deliktarten im Kriminalitäts-Hotspot der oberen Weseler Straße wird auch vom Einzelhandel und seinen Kunden geprägt. Es dominieren Ladendiebstähle (57,6 %) und Taschendiebstähle (16,6 %). Ein Viertel aller Ladendiebstähle in Marxloh (26,8 %) ereigneten sich auf diesem Straßenabschnitt. Dort fanden aber auch fast ein Zehntel aller Körperverletzungen (8,7 %) von Marxloh statt.

Karte 4: Kriminalitätsschwerpunkte im Stadtteil Marxloh im Jahr 2021



Quelle: PKS 2021, LKA NRW – eigene Berechnungen

Als weiterer, möglicher **Hotspot 4** kommt ein Bereich im Umfeld des **Johannismarkts** in Frage. Allerdings ereigneten sich dort im Jahr 2021 – verglichen mit den anderen Hotspots – nur 68 Delikte, was deutlich unter einem Zehntel der Gesamtkriminalität im Stadtteil liegt (8,7 %). Die folgenden sechs verbundenen Straßenzüge sind dabei zu nennen:

- Sandstraße 19 Delikte

- Marienstraße 13 Delikte
- Warbruckstraße 11 Delikte
- Julius-Birck-Straße 10 Delikte
- Mittelstraße 9 Delikte
- Johannismarkt 6 Delikte

Im Profil der Deliktarten in diesem Hotspot spielten im Jahr 2021 vor alle Diebstähle aus Kraftfahrzeugen (39,7 %) eine Rolle. Jeweils ein Zehntel aller Sachbeschädigungen in Marxloh (14,1 %) und aller Drogendelikte (11,4 %) wurden dort verortet. Es fanden auch fast ein Zehntel aller Körperverletzungen (8,7 %) in diesem Bereich von Marxloh statt.

In den vier skizzierten Hotspots der Kriminalität ereigneten sich 2021 insgesamt drei Viertel aller Delikte (76 %) in Marxloh.

2.4 Einschätzung der Abwärtsspirale sozialer Kontrolle in Marxloh

Im Mittelpunkt des Konzepts der sozialen Kontrolle stehen die Formen, wie sozialen Normen in der Gesellschaft Geltung verschafft wird. Über die soziale Kontrolle wird Einfluss auf das Verhalten der einzelnen Menschen genommen – durch soziale und rechtliche Normen wird es quasi gelenkt. Im Rahmen der Sozialisation werden diese Verhaltenserwartungen verinnerlicht und zur Selbstkontrolle. In Gestalt äußerer Kontrollen drohen Sanktionen bei der Normabweichung.

Es handelt sich vor allem um zwei Mechanismen, wie eine soziale Ordnung hergestellt wird: So kann im alltäglichen Lebenszusammenhang des Stadt- und Wohnquartiers zwischen formeller und informeller Kontrolle unterschieden werden. Die formelle soziale Kontrolle wird meistens von externen Agenturen durchgeführt, die die Einhaltung von Normen überwachen. In den meisten Fällen handelt es sich um staatliche Institutionen wie die Polizei und nachfolgende Behörden (bis hin zur Strafanstalt); aber es können auch private Unternehmen wie Security und Sicherheitsdienste sein, die am Bahnhof, auf dem Schulgelände oder in einem Kaufhaus darauf achten, dass die Regeln eingehalten werden. Die informelle soziale Kontrolle findet in den Lebenswelten im Rahmen der Interaktionen des Alltagslebens und der damit verbundenen gegenseitigen Beobachtung statt. Das Spektrum reicht von Nachbarn, die sich darum kümmern, was im Wohnumfeld und auf der Straße passiert, bis hin zu Passanten, die bei einem kritischen Verhalten von Fahrgästen in der Straßenbahn intervenieren.

Die beiden Formen der sozialen Kontrolle repräsentieren die Pole eines bipolaren Kontinuums. Insofern sind die formelle und informelle soziale Kontrolle systemisch miteinander gekoppelt. Mit anderen Worten: Wenn die informelle soziale Kontrolle nur schwach ausgeprägt ist, muss mehr formelle soziale Kontrolle eingesetzt werden, um die Normdurchsetzung sicherzustellen. Weist die informelle soziale Kontrolle ein hohes Niveau auf, können die Instrumente der formellen Kontrolle auf ein niedriges Niveau reduziert werden.

Die städtebauliche Kriminalprävention setzt an dieser Systematik mit den folgenden Leitlinien an: Die Gebäude wenden sich zur Straße hin, ihre Anordnung und Ausrichtung der Fenster erfolgt nach dem Prinzip der „Augen auf die Straße“, so dass aus den Wohnungen das Geschehen im öffentlichen Raum wahrgenommen werden kann. Durch eine Vielfalt in der Flächennutzung – d.h. durch

Nutzungsmischung – wird das Wohnumfeld zu allen Tageszeiten belebt – es sind also immer Menschen auf der Straße, die untereinander soziale Kontrolle ausüben können. Die Straßen sind übersichtlich, so dass die Ereignisse in langen Sichtachsen zu erkennen sind. Dazu trägt auch ein hinreichendes Beleuchtungskonzept bei. Damit diese Leitlinien wirksam werden können, muss die Bewohnerschaft allerdings eine Ortsbindung entwickeln, aus der ein territoriales Verantwortungsbewusstsein erwächst.

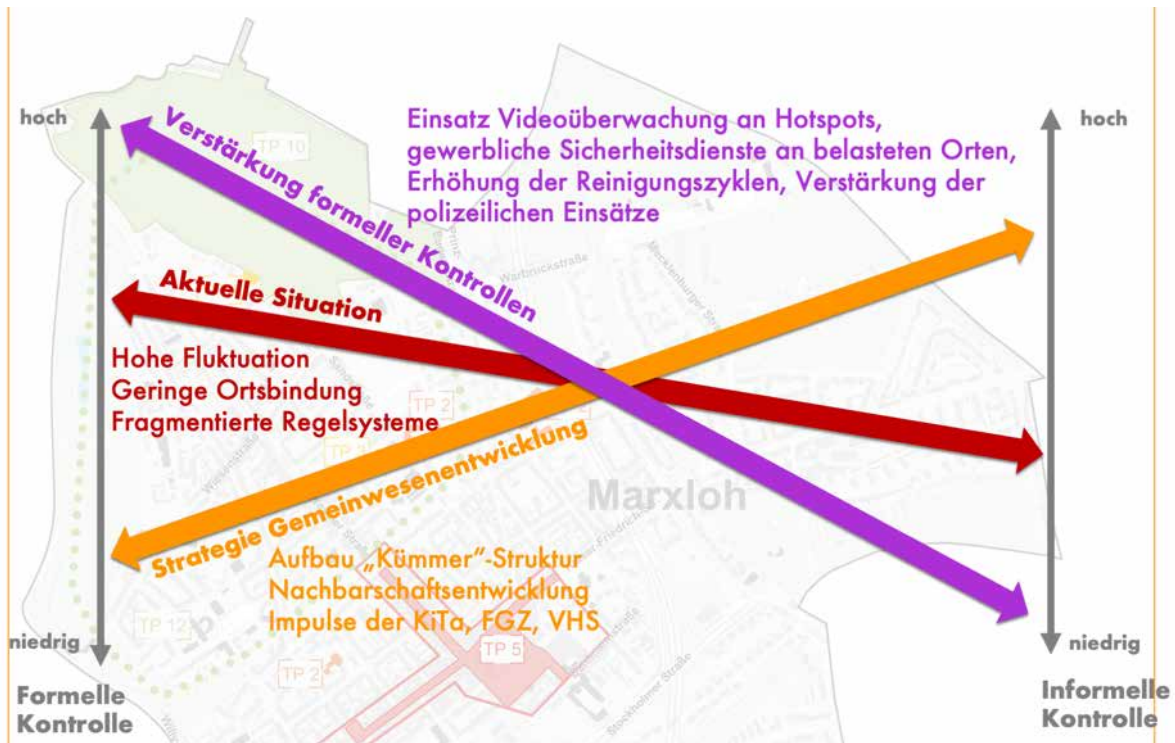
Die Problematik im Marxloher Ankunftsquartier besteht darin, dass in Folge der demographischen Umbrüche von rund zwei Generationen im Laufe der vergangenen 50 Jahre (deutsche → türkische Bevölkerung → Neuzuwanderer aus Südosteuropa) und der hohen Fluktuation seit knapp 10 Jahren eine tragfähige Ortsbindung nur bei wenigen länger Ansässigen vorhanden ist. In jedem Jahr verlässt zwischen einem Viertel und der Hälfte der Wohnbevölkerung das Ankunftsquartier. Vor diesem Hintergrund kann die Mehrheit der Bevölkerung keine Ortsverbundenheit entwickeln. Das wirkt sich nachteilig auf das Gemeinwesen aus. Die informelle soziale Kontrolle im öffentlichen Raum ist dadurch fast zum Erliegen gekommen – ein fester Regelkanon, wie Menschen sich im öffentlichen Raum zu verhalten haben, wird über Mechanismen der informellen sozialen Kontrolle nicht mehr vermittelt. Jede Teilgruppe der Bewohnerschaft lebt in ihren eigenen Regelsystemen. Die Nachbarschaftsnetzwerke der Neuzuwanderer aus Bulgarien und Rumänien werden von Landsleuten geprägt, die teilweise aus denselben Ortschaften und Region stammen. Und in diesen Beziehungsclustern gelten die Regelsysteme der Herkunftsregionen. Das Liegenlassen von Pizzakartons, Pappbechern und großer Mengen der Schalen von Kürbissamen an den abendlichen Sitzecken im öffentlichen Raum wird dann nicht als Normverletzung wahrgenommen.

Um diese Abwärtsspirale der sozialen Kontrolle im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern zu stoppen und umzukehren, gibt es zwei Strategien:

- Im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern müssen zivilgesellschaftliche Strukturen in der Nachbarschaft gefördert werden. Dazu werden Personen gebraucht, die sich in der Nachbarschaft um Neuzugewanderte „kümmern“. Dann können sich Nachbarschaftsnetzwerke herausbilden, in denen über gegenseitige Beziehungsverflechtung ein einheitlicher Regelrahmen etabliert werden kann.
- Falls das nicht gelingt, muss die Balance über eine Verstärkung der formellen sozialen Kontrolle wiederhergestellt werden. Das bedeutet: Einsatz von Videoüberwachung an Hotspots, Einsatz von gewerblichen Sicherheitsdiensten an besonders belasteten Orten, Erhöhung der Reinigungszyklen und Verstärkung der polizeilichen Einsätze. Im Rahmen von solchen äußeren Kontrollen können Normabweichungen sanktioniert werden.

In der folgenden Karte wird die systemische Koppelung der formellen und informellen sozialen Kontrolle veranschaulicht. Daraus lassen sich die beiden Grundstrategien ableiten, wie die Sicherheitssituation in Marxloh wirkungsvoll verbessert werden kann (vgl. Karte 5):

Karte 5: Systemische Kopplung von formeller und informeller sozialer Kontrolle



2.5 Audits der städtebaulichen Kriminalprävention in Marxloh

Die **Durchführung der Audits** im Rahmen der SOKriMA-Studie wurde eng mit der **Kooperationsrunde Marxloh** verbunden. Die Fachleute der Kooperationsrunde nehmen die Funktion eines begleitenden Arbeitskreises wahr, der die Erkenntnisse in die Praxis vor Ort einordnen und Handlungsempfehlungen ableiten kann. Neben der Kooperationsrunde wurden Schlüsselpersonen lokaler Stakeholder, die ein Interesse an kriminalpräventiven Strategien in Marxloh und Alt-Hamborn haben, zur Mitwirkung im **begleitenden Arbeitskreis** und an den Audits eingeladen.

In den zentralen Quartieren des Stadtteils Marxloh fanden die Audits der städtebaulichen Kriminalprävention am 25. Mai, am 01., 02. und 05. Juni 2023 statt. Als instrumentelle Grundlage diente der „Leitfaden Lebenswertes Quartier“, den die Sicherheitspartnerschaft im Städtebau in Niedersachsen im Sommer 2023 veröffentlicht hat. Die daraus abgeleiteten Auditinstrumente fokussierten vier Perspektiven der städtebaulichen Kriminalprävention – bewertet wurden:

- die räumliche An-/Zuordnung und die gestalterische Klarheit;
- die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen und halböffentlichen Freiraum;
- die Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung;
- die Abstellmöglichkeiten und Möblierung im öffentlichen Raum.

An den Audits nahmen aus dem begleitenden Arbeitskreis Personen folgender Organisationen teil:

- Herbert-Grillo-Gesamtschule,
- Polizei Marxloh,
- Quartiersmanagement in Marxloh und Alt-Hamborn,
- Volkshochschule Duisburg-Hamborn,

- Wirtschaftsbetriebe Duisburg (WBD),
- Werkkiste Duisburg gGmbH,
- Pate des Schwelgernparks,
- Umweltamt der Stadt Duisburg,
- Amt für schulische Bildung,
- Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Duisburger Stadtverwaltung,
- Institut für interdisziplinäre Beratung und interkulturelle Seminare (Ibis), Duisburg und
- Sozial • Raum • Management (srm) – Büro für Forschung und Beratung, Hannover.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Audits am 25. Mai und am 01. Juni 2023 in Bereichen des Ankunftsquartiers Marxloh Schwelgern/Grillo vorgestellt sowie anschließend die Ergebnisse der Audits am 2. und 5. Juni 2023 im Quartier Marxloh Johannismarkt/Pollmann.

Audits am 25. Mai und am 01. Juni 2023 im Ankunftsquartier Marxloh Schwelgern/Grillo

Die Audits im Ankunftsquartier Marxloh Schwelgern/Grillo wurden differenziert nach räumlichen Bereichen. Im **Teilquartier Grillo** wurden die folgenden Straßenabschnitte jeweils gesondert in Augenschein genommen (vgl. Tabelle 3):

- Hagedornstraße bis Wilfriedstraße,
- Wilfriedstraße bis Wolfsbahntrasse und zurück zur Ecke Henriettenstraße/Hagedornstraße,
- Henriettenstraße – Kaiser-Wilhelm-Straße – Julius-Franz-Straße sowie
- Arnim-, Grillo- und Elsa-Brandström-Straße.

In **Teilquartier Schwelgern** führte der Weg über die folgenden Rundgänge (vgl. Tabelle 4):

- Entenpark und Gertrudenstraße,
- Diesterwegstraße, An der Paulskirche und Gillhausenstraße,
- Wiesenstraße sowie
- Dahlstraße.

An den Audits nahmen Fachleute aus dem begleitenden Arbeitskreis teil. Die im Durchschnitt erzielten Punktwerte werden in den Tabellen 1 und 2 zusammengestellt. Das Bewertungsspektrum der Audits umfasste eine Fünfer-Skala mit den folgenden Ausprägungen: vollständige Erfüllung der Anforderung = 5 Punkte; nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung = 4 Punkte; teilweise Erfüllung der Anforderung = 3 Punkte; geringe Erfüllung der Anforderung = 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt = 1 Punkt. Im Anschluss werden die Punktniveaus der Audits inhaltlich erläutert.

Tabelle 3: Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Teilquartier Grillo des Stadtteils Marxloh

Städtebauliches Audit im Teilquartier Grillo am 25.05.2023 Bewertungskategorien	Untersuchungsbereiche: Teilquartier Marxloh Grillo				Teilquartier Grillo insgesamt
	Hagedornstraße bis Wilfriedstraße	Wilfriedstraße bis Wolfsbahntrasse und zurück zur Ecke Henrietenstraße/ Hagedornstraße	Henrietenstraße - Kaiser-Wilhelm-Straße - Julius-Franz-Straße	Arnim-, Grillo- und Elsa-Brandström-Straße	
Räumliche An-/Zuordnung, gestalterische Klarheit	3,9	3,5	4,4	4,0	4,0
Aufenthaltsqualitäten im Freiraum	2,6	2,7	2,9	3,2	2,9
Orientierung, Transparenz, Sichtachsen, Wegeführung	3,3	3,3	3,5	3,1	3,3
Abstellmöglichkeiten und Möblierung	1,3	2,3	2,4	1,6	1,9
Durchschnittlicher Gesamtwert	2,8	3,0	3,3	3,0	3,0

Bewertungsspektrum: Vollständige Erfüllung der Anforderung: 5 Punkte; Nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung: 4 Punkte; Teilweise Erfüllung der Anforderung: 3 Punkte; Geringe Erfüllung der Anforderung: 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt: 1 Punkt

Tabelle 4: Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Teilquartier Schwelgern des Stadtteils Marxloh

Städtebauliches Audit im Teilquartier Schwelgern am 01.06.2023 Bewertungskategorien	Untersuchungsbereiche: Teilquartier Marxloh Schwelgern				Teilquartier Schwelgern insgesamt
	Entenpark und Gertrudenstraße	Diesterwegstraße, An der Paulskirche und Gillhausenstraße	Wiesenstraße	Dahlstraße	
Räumliche An-/Zuordnung, gestalterische Klarheit	4,4	3,7	4,5	4,3	4,2
Aufenthaltsqualitäten im Freiraum	4,1	4,0	3,7	2,8	3,6
Orientierung, Transparenz, Sichtachsen, Wegeführung	3,3	3,1	2,3	3,2	3,0
Abstellmöglichkeiten und Möblierung	3,1	2,7	2,7	2,4	2,7
Durchschnittlicher Gesamtwert	3,7	3,4	3,3	3,2	3,4

Bewertungsspektrum: Vollständige Erfüllung der Anforderung: 5 Punkte; Nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung: 4 Punkte; Teilweise Erfüllung der Anforderung: 3 Punkte; Geringe Erfüllung der Anforderung: 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt: 1 Punkt

(A) Bewertung der räumlichen An-/Zuordnung und gestalterischen Klarheit

Die Kriterien der städtebaulichen Kriminalprävention, mit denen die räumliche An- und Zuordnung im Stadtraum sowie die gestalterische Klarheit des Raumes bewertet werden, werden im Anknüpfungsquartier Schwelgern/Grillo weitgehend erfüllt. Die in den Audits erzielte Bewertung um den Wert 4 unterstreicht, dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention „nahezu vollständig erfüllt“ werden (vgl. Tabelle 3 und 4).

Ausschlaggebend ist dafür das städtebauliche Blockprinzip mit einer orthogonalen Straßenführung. Die Abfolge der Straßen und Wege, aber auch die Anordnung der Gebäudefronten aus der Gründerzeit und teilweise im Jugendstil ist einfach nachvollziehbar und verständlich. Eine aus kriminalpräventiver Sicht positive Folge ist, dass die Grenzen zwischen halböffentlichen und öffentlichen Bereichen deutlich erkennbar sind. Positiv wird auch die Ausrichtung Fenster von Wohn- und Aufenthaltsräumen auf den Fußweg und die Straße in der straßenbegleitenden Bebauung bewertet. Darüber hinaus weisen die meisten Straßen einen attraktiven älteren Baumbestand auf, der an heißen Sommertagen große Schattenflächen bietet.

Aber die Nutzungsspuren konterkarieren diese städtebauliche Grundstruktur: Im Teilquartier Grillo fielen in der Hagedornstraße ungepflegte Grünstreifen und Baumscheiben sowie vernachlässigte Müllcken auf. Dort wurde nicht nur Sperrmüll abgeladen, sondern auch Friteusenfett als Gewerbeabfall auf einem Grünstreifen am Straßenrand ausgeschüttet. An einigen Hausfassaden blätterten die Anstriche ab, und es wurden zerbeulte Regenrinnen festgestellt. Auch in der Wilfriedstraße wurden verwahrloste, ungepflegte (private) Grünabstandsflächen rund um Zeilenhäuser aus der Nachkriegszeit vorgefunden. Auch dort lagen Sperrmüll und Einkaufswagen herum. Auch in den Straßen von Schwelgern wurden überwiegend negative Eindrücke gesammelt. So wirkte ein Hinterhof auf der Gertrudenstraße wie ein Schrottplatz, weil dort alte Pkw ohne Nummernschild abgestellt worden waren. Nebenan befanden sich Brachflächen ohne Abgrenzungen. An der Ecke Entenstraße/Gertrudenstraße wurde eine Art von Müllvandalismus vorgefunden, weil der Inhalt eines Containers mutwillig über die Fläche des Standorts verteilt herumlag (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Wilde Müllablagerungen im öffentlichen Raum



Fotos: Herbert Schubert

Auf der Henriettenstraße bemerkten die Auditteams den gepflegten Pausenhof der Grundschule und den ordentlichen Spielplatz in der Nachbarschaft. Der Schulhof der Herbert-Grillo-Gesamtschule zwischen der Gertruden- und der Diesterwegstraße zeigte einen halböffentlichen Charakter, weil er

am Nachmittag als öffentlicher Stadtplatz genutzt wird. Der Schulhof des Elly-Heuss-Knapp-Gymnasiums in der Grillostraße war verschlossen.

(B) Bewertung der Aufenthaltsqualitäten im Freiraum

Das Instrumentarium der Audits enthält auch Kriterien zur Bewertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. In den Untersuchungsbereichen wurden kaum einladende, leicht zugängliche und ausreichend sozial kontrollierte Aufenthaltsorte gefunden. Durch die städtebauliche Anordnung der Straßenrandbebauung gibt es zwischen den Gebäuden kaum für einen Aufenthalt nutzbare Bereiche. Die Bewertungen der Audits liegen in den meisten Straßen zwischen den Werten 2 und 3 – das bedeutet, dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention nur gering oder nur teilweise erfüllt werden (vgl. Tabelle 3 und 4).

Durch das städtebauliche Blockprinzip bestehen in den Straßen mit einer Bebauung aus der Gründerzeit zwischen den Gebäuden keine Bereiche, die für den Aufenthalt genutzt werden können. Aber auch hinter vielen Häusern sind die Aufenthaltsmöglichkeiten sehr eingeschränkt, weil die Hinterhöfe gewerblichen Nutzungen oder Garagen vorbehalten sind. Sehr gut besucht von vielen spielenden Kindern und Eltern war der Entenpark – er wird wegen der hohen Aufenthaltsqualität von den Bewohnerinnen und Bewohnern offensichtlich sehr gut angenommen (vgl. Abbildung 14). Allerdings reicht die Fläche nicht aus, um das gesamte Quartier Grillo/Schwelgern zu versorgen. Insbesondere in den Straßen des Teilquartiers Grillo fehlt ein entsprechendes Pendant, wenngleich auch noch der Schwelgernpark als wohnumfeldnahe Grünfläche genutzt werden kann.

Es wurde beobachtet, dass sich insbesondere männliche Bewohner Raumelemente für den Aufenthalt aneignen: Betonwürfel, niedrige Randmauern und größere Abgrenzungssteine werden als Sitzelemente genutzt, um sich zum Aufenthalt zu versammeln. Das Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern ist sehr belebt, es werden den vielen Menschen im öffentlichen Raum aber keine Zonen zum Verweilen angeboten. Eine Ausnahme ist die Piazza Rolfstraße an der Ecke Kaiser-Wilhelm-Straße, wo eine hohe Besucherfrequenz herrscht. Auch an diesem Ort treffen sich bevorzugt männliche Bewohner. Leider bleibt oftmals viel Müll an solchen Treffpunkten zurück. Auf der Grillostraße stellte jemand einen Stuhl vor das Haus, wodurch aber der Gehweg eingengt wurde. (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 14: Freiraumsituation im Entenpark



Fotos: Herbert Schubert

Abbildung 15: Informelle Aneignung des öffentlichen Raumes zum Aufenthalt



Fotos: Herbert Schubert

Auf der Henriettenstraße bemerkten die Auditteams den gepflegten Pausenhof der Grundschule und den ordentlichen Spielplatz in der Nachbarschaft, wo sich Bänke unter großen, alten Bäumen befanden. Aber solche einladenden und leicht zugänglichen Aufenthaltsorte, wo sich auch Mütter und Frauen treffen können, gibt es im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern zu wenig. Im Areal An der Paulskirche wurde im Rahmen der Stadterneuerung ein Quartiersplatz geschaffen. Allerdings wird er durch Container des „Lerndorfs“ der Herbert-Grillo-Gesamtschule in Anspruch genommen.

Die fußläufige Verbindung des Quartiersgrünzuges zwischen dem Quartiersplatz An der Paulskirche und der Wiesenstraße hat Aufenthaltspotenzial, wegen der Schrottimobilien an der Rudolfstraße wird sie als Aufenthaltsraum aber nicht genutzt bzw. ist im Abschnitt vor der Wiesenstraße nicht angemessen nutzbar.

(C) Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung

Ein Instrument der Audits bestand aus Kriterien zur Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung im Quartier. Die Bewertungen dieser Perspektive streuten meistens um den Wert 3 – das heißt: die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention werden unter diesem Blickwinkel nur teilweise erfüllt.

Das orthogonale Blockprinzip bildet zwar eine Straßenstruktur mit gut einsehbaren Sichtachsen, und die Wege wurden – abgesehen von einigen Stolperfallen durch unebene Gehwegplatten unter

überwiegend altem, Schatten spendendem Baumbestand – als barrierefrei eingestuft, aber die extreme, hohe Menge an ruhendem Verkehr reduziert die Raumqualität erheblich. In verkehrsberuhigten Bereichen fielen enge Straßenquerschnitte auf, die durch beidseitiges Parken des ruhenden Verkehrs und gleichzeitig stattfindendem frequenten Fahrverkehr sehr unübersichtlich sind. Allein die Straßenschilder geben Orientierung – es gibt keine Wegehinweise zu den Schulen oder anderen Infrastruktureinrichtungen im Quartier. Wünschenswert ist, dass das Auffinden von Richtungen und Zielen durch eine konsequentes Wegeleitsystem mit Beschilderungen erleichtert wird und dass Schülerinnen und Schüler auf sicheren Wegeverbindungen zu den Schulen geleitet werden, die im Blickfeld von Passanten und angrenzender Wohnbebauung sind.

Abbildung 16: Behinderungen auf den Gehwegen



Fotos: Herbert Schubert

Vor diesem Hintergrund wurden vor allem Konflikte zwischen Kraftfahrzeugen und zu Fuß Gehenden diagnostiziert, weil Teile des Fußweges von parkenden Kraftfahrzeugen in Anspruch genommen werden. In diesen Straßen entsprachen die straßenbegleitenden Gehwege nicht den „RASt“ (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen): Weder wiesen sie die formal vorgeschriebene Breite von 2,50 Metern auf noch die oftmals pragmatischer gehandhabte Mindestbreite von 1,80 Metern. Begegnungen mit entgegenkommenden Personen können in solchen engen Fußweggassen angsterzeugend wirken (vgl. Abbildung 16). Diese Problematik spielt insbesondere vor Kiosken eine Rolle, wo sich Gruppen von Männern mit einem Migrationshintergrund treffen und versammeln. An diesen Begegnungsorten fehlen Ausweichmöglichkeiten (kleine Raum-„Pockets“).

Die meisten Straßen im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern sind verkehrsberuhigt (30er-Zone) – ausgenommen sind die zentrale Achse der Weseler Straße und die Wiesenstraße, die das Quartier mit Jubiläumshain verbindet. Über hinreichend abgegrenzte Radwege für Fahrradfahrende verfügt nur die Weseler Straße; auf der Wiesenstraße wurde der schnelle Fahrverkehr infolge der Enge durch beidseitiges Parken aus Sicht von Fahrradfahrenden als gefährlich eingestuft.

Als Haltepunkte des ÖPNV können Pollmann, Wolfstraße sowie Heckmann (Linie 903) und Wilfriedstraße (Linie 901) im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern fußläufig erreicht werden.

In der Herbert-Grillo-Gesamtschule übernimmt in der Zeit von 9 bis 16 Uhr das Unternehmen Oteo Securitydienste. Erst am Nachmittag und Abend wird der Schulhof als öffentlicher Stadtplatz genutzt (vgl. Abbildung 17). Die Bewachung der Schule strahlt ins Quartier aus und stärkt das Sicherheitsempfinden.

Abbildung 17: Sicherheitszeichen vor der Herbert-Grillo-Gesamtschule



Fotos: Herbert Schubert

(D) Bewertung der Abstellmöglichkeiten und der Möblierung

Mit dem vierten Instrument der Audits wurden die Abstellmöglichkeiten und die Möblierung im öffentlichen Raum bewertet. Die Bewertungen dieser Perspektive fallen niedrig aus und streuen in den meisten Fällen um den Wert 2 – das heißt: die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention werden bei den Abstellmöglichkeiten und bei der Möblierung im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern nur in geringem Maß erfüllt (vgl. Tabelle 3 und 4).

Das zentrale Problem des Quartiers besteht darin, dass nicht genügend Parkplätze (für den motorisierten Verkehr) zur Verfügung stehen. Der urbane Charakter des Quartiers verschwindet hinter den Blechmassen am Straßenrand. Der parkende (ruhende) Verkehr schränkt die Aufenthaltsqualität stark ein, weil auch ein großer Teil der Gehwege als Parkplatz genutzt wird. Hinzu kommt, dass am Straßenrand Klein-LKW be- und entladen oder sogar repariert werden. Parkende Pkw blockieren bis zur Hälfte des Fußweges, so dass es für Begegnungen teilweise zu eng ist. Eine exakte Parkflächenmarkierung liegt nicht vor; nur auf Verkehrsschildern wird angezeigt, dass die Kraftfahrzeuge halbseitig auf den Gehwegen abgestellt werden dürfen. Die Auditorinnen und Auditoren formulierten als Empfehlung, das Parken nur auf einer Seite der Straßen zu erlauben und als Kompensation Parkbuchten am der Willy-Brandt-Ring auszuweisen.

Auf stark und schnell befahrenen Wiesenstraße fehlen Querungshilfe wie Zebrastreifen. Während des Audits nahm der motorisierte Verkehr kaum Rücksicht auf Fußgänger. Vor diesem Hintergrund liegt die Empfehlung nahe, eine Verkehrsberuhigung vorzunehmen und das Tempo auf 30 km/h zu drosseln. Allerdings wurde auch beobachtet, dass sich in den verkehrsberuhigten Zonen des Ankunftsquartiers Grillo/Schwelgern nicht viele an das vorgeschriebene Tempo 30 km/h halten.

Im gesamten Quartier wurden keine ausreichenden Gelegenheiten zum Abstellen von Fahrrädern vorgefunden. Sogar die Herbert-Grillo-Gesamtschule verfügt über keinen Abstellort, wo Schülerinnen und Schüler ihre Fahrräder sicher anschließen könnten.

Auf der Kaiser-Wilhelm-Straße wurden kaputte und verbogene Ausstattungsgegenstände festgestellt, also Möblierung mit Zerstörungs- bzw. Vandalismuszeichen. Um die Fußgängerzone zu beleben, wird angeregt, unter den ansässigen Händlern und Dienstleistern für mehr Außengastronomie in der Kaiser-Wilhelm-Straße zu werben.

Audits am 02. und 05. Juni 2023 im Schwellenquartier Marxloh Pollmann/Johannismarkt

Das Quartier Marxloh Pollmann/Johannismarkt befindet sich wahrscheinlich im Übergang zu einem Ankunftsquartier, wenn der Zuwanderungsdruck aus Südosteuropa nicht mehr vollständig vom Quartier Grillo/Schwelgern aufgefangen werden kann und folglich auf dieses nordöstlich von der Weseler Straße gelegene Gebiet ausweicht. Deshalb wird es im Folgenden als Schwellenquartier bezeichnet. Die Audits wurden in zwei räumlichen Bereichen durchgeführt: Im **Teilraum Pollmann** fanden die Bewertungen auf folgenden Straßenabschnitten statt (vgl. Tabelle 5):

- August-Bebel-Platz;
- Dahlmannstraße, Roonstraße, Karl-Marx-Straße;
- Friedrich-Engels-Straße, Wilhelmstraße und
- Mathildenstraße, Ottostraße.

Im **Teilraum Johannismarkt** berührten die Rundgänge folgende Straßenbereiche (vgl. Tab. 6):

- Johannismarkt, Katharinenstraße, Warbruckstraße;
- Elisenstraße, Marienstraße und
- Mittelstraße, Emmastraße.

An den Audits nahmen Fachleute aus dem begleitenden Arbeitskreis teil. Die im Durchschnitt erzielten Punktwerte werden in den Tabellen 1 und 2 zusammengestellt. Das Bewertungsspektrum der Audits umfasste eine Fünfer-Skala mit den folgenden Ausprägungen: vollständige Erfüllung der Anforderung = 5 Punkte; nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung = 4 Punkte; teilweise Erfüllung der Anforderung = 3 Punkte; geringe Erfüllung der Anforderung = 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt = 1 Punkt. Im Anschluss werden die Punktniveaus der Audits inhaltlich erläutert.

Tabelle 5: Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Teilquartier Pollmann/Zentrum des Stadtteils Marxloh

Städtebauliches Audit Teilraum Pollmann/Zentrum am 05.06.2023	Untersuchungsbereiche: Teilquartier Marxloh Pollmann/Zentrum				Teilraum Pollmann/ Zentrum insgesamt
	August-Bebel- Platz	Dahlmann- straße, Roon- straße, Karl- Marx-Straße	Friedrich-Engels- Straße, Wilhelm- straße	Mathilden- straße, Ot- tostraße	
Bewertungskategorien					
Räumliche An-/Zuordnung, gestalterische Klarheit	4,0	2,8	3,4	3,7	3,4
Aufenthaltsqualitäten im Freiraum	2,8	1,4	2,8	4,2	2,8
Orientierung, Transparenz, Sichtachsen, Wegeführung	2,8	2,9	3,1	3,6	3,1
Abstellmöglichkeiten und Möblierung	2,8	2,6	2,7	2,0	2,5
Durchschnittlicher Gesamtwert	3,1	2,4	3,0	3,4	3,0

Bewertungsspektrum: Vollständige Erfüllung der Anforderung: 5 Punkte; Nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung: 4 Punkte; Teilweise Erfüllung der Anforderung: 3 Punkte; Geringe Erfüllung der Anforderung: 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt: 1 Punkt

Tabelle 6: Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Teilquartier Johannismarkt des Stadtteils Marxloh

Städtebauliches Audit im Teilraum Johannismarkt am 02.06.2023	Untersuchungsbereiche: Teilraum Marxloh Johannismarkt			Teilraum Johannismarkt insgesamt
	Johannismarkt, Katharinenstraße, Warbruckstraße	Elisenstraße, Ma- rienstraße	Mittelstraße, Em- mastraße	
Bewertungskategorien				
Räumliche An-/Zuordnung, gestalterische Klarheit	4,1	2,9	3,9	3,6
Aufenthaltsqualitäten im Freiraum	3,8	2,6	3,4	3,3
Orientierung, Transparenz, Sichtachsen, Wegeführung	3,4	2,6	3,2	3,1
Abstellmöglichkeiten und Möblierung	2,6	1,4	1,4	2,1
Durchschnittlicher Gesamtwert	3,5	2,4	3,0	3,0

Bewertungsspektrum: Vollständige Erfüllung der Anforderung: 5 Punkte; Nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung: 4 Punkte; Teilweise Erfüllung der Anforderung: 3 Punkte; Geringe Erfüllung der Anforderung: 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt: 1 Punkt

(A) Bewertung der räumlichen An-/Zuordnung und gestalterischen Klarheit

Die Kriterien der städtebaulichen Kriminalprävention, mit denen die räumliche An- und Zuordnung im Stadtraum sowie die gestalterische Klarheit des Raumes bewertet werden, werden im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt überwiegend „nahezu vollständig erfüllt“. Die Bewertungen streuen zwischen 2,8 und 4,1 Punkten (vgl. Tabelle 5 und 6). Kritisch wurde die Situation hinter dem Einkaufszentrum auf der Dahlmannstraße und rund um die Elisenstraße bewertet.

Somit sind die Grenzen zwischen halböffentlichen und öffentlichen Bereichen in den meisten Straßen der Untersuchungsbereiche gut erkennbar, und die Fenster von Wohn- und Aufenthaltsräumen sind in der straßenbegleitenden Bebauung überwiegend auf den Fußweg und die Straße ausgerichtet. Der August-Bebel-Platz ist nicht so strukturiert, dass die Raumnutzung von unterschiedlichen Benutzergruppen konfliktfrei bleiben kann: Wegen der großen Zahl parkender Kraftfahrzeuge wurde die Situation als unübersichtlich eingestuft. Der Taxistand, der quer über den Platz verläuft, zeigt zusätzlich eine Barrierewirkung. Ausschlaggebend ist die Überbetonung der Funktion für den ruhenden Verkehr und die Vernachlässigung der Funktion für den Aufenthalt von Passanten – etwa im Umfeld des Pavillons. Wegen des vielen Parksuchverkehrs – mit Aufstauungen – leiden die Einsehbarkeit und Zugänglichkeit.

Im Bereich der Dahlmannstraße dominieren das Parkhaus, und die Rückseiten der Einkaufsmärkte prägen den Stadtraum (vgl. Abbildung 18). Es ist nur ein Teil der Fenster der straßenbegleitenden Bebauung auf die Straße und Gehwege ausgerichtet. Weil das Marxloh-Center wie eine introvertierte Insel die Rückseite zuwendet, ist der Stadtraum nur schwach belebt und bietet als wenig kontrollierter Raum einen Unterschlupf für Obdachlose. Die Auditorinnen und Auditoren vermuteten, dass das Parkhaus, das über unterschiedliche Ein- und Ausfahrten zum oberen und unteren Parkdeck verfügt, wegen mangelnder Sichtbeziehungen einen Angstramcharakter annehmen kann.

Abbildung 18: Rückseitencharakter auf der Dahlmannstraße



Fotos: Herbert Schubert

In den Straßenabschnitten von der Friedrich-Engels-Straße bis zur Wilhelmstraße herrscht eine Nutzungsmischung vor: Neben Wohnadressen sind viele Gewerbehöfe vorzufinden, aber dieser Bereich ist nicht attraktiv gestaltet. Die Vorgärten in der Wilhelmstraße sind physisch deutlich vom öffentlichen Raum abgegrenzt, befinden sich aber teilweise in einem ungepflegten Zustand. Während

der Begehung lagen Lebensmittelabfälle und Müll herum, auch Rattenfallen wurden gesichtet. Die Einbahnstraßenführung ist auf den engen Straßenquerschnitt zurückzuführen.

In der Mathildenstraße und Ottostraße fiel eine gepflegte Genossenschaftswohnanlage der Wohnungsgenossenschaft Duisburg-Hamborn eG auf. Offensichtlich hat das wohnungswirtschaftliche Management einen positiven Einfluss auf das Stadtbild: Der Bestand ist gut erhalten, und es lag kaum Müll herum, so dass dieser Bereich viel sauberer aussah als die benachbarten Prüfbereiche.

Auch im Umfeld des Johannismarkt an der Warbruckstraße wurde in einer genossenschaftlichen Wohnanlage ein gepflegter Innenhof vorgefunden, in dem die Übergänge vom öffentlichen zum halböffentlichen Raum prägnant gestaltet worden sind. Die Fenster sind sowohl auf den Innenhofbereich als auch auf die Warbruckstraße und den Johannismarkt ausgerichtet. Auf den Klingelschildern standen viele türkische Namen.

Der Johannismarkt ist ein ruhiger und von Bäumen beschatteter Bereich, der vor allem Parkplatzfunktionen erfüllt. Ein Kiosk, der Kulturbunker, ein Restaurant und das Vereinslokal eines Migrationsvereins führen im Umfeld zu einer Belebung des Stadtraums. Die Nutzungsspuren von Abfällen waren nicht zu übersehen. Auf dem Platz fiel ein Haufen von Kürbiskernschalen auf, an einem Treffpunkt mit Sitzsteinen leere Plastikschaalen vom Imbiss (unmittelbar neben dem Abfallkorb auf der Randmauer) und viel anderer Müll. Auffallend war die Qualitätsdifferenz zwischen den Genossenschaftshäusern in der Warbruckstraße und den Schrottimmobilen in der benachbarten Katharinen- und Julius-Birck-Straße. Neben Häusern mit schadhafte Fassaden wurde in der Julius-Birck-Straße 19 und 21 eine Ordnungswidrigkeit entdeckt, weil riesige Müllhaufen im Hof der Schrottimmoblie lagerten.

Beim Gang über die Elisenstraße wurde die vernachlässigte Brachfläche am Elisenhof als störend wahrgenommen. Die Auditorinnen und Auditoren halten es für notwendig, mit der Merkez Moschee über die Nutzungsperspektiven ins Gespräch zu kommen und städtebaulich die weitere Quartiersentwicklung in diesem Bereich anzustoßen (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Vernachlässigte Brachfläche im Bereich der Elisen- und Warbruckstraße



Fotos: Herbert Schubert

Abbildung 20: Unstrukturierter Übergang vom öffentlichen Raum in die halböffentlichen Bereiche der Jugendeinrichtungen in der Marienstraße



Fotos: Herbert Schubert

In der Marienstraße befinden sich mit der Jugendfreizeiteinrichtung Nord (Akronym: RIZ) sowie mit dem Internationalen Jugend- und Kulturzentrum Kiebitz (e.V.) zwei wichtige soziale Infrastrukturen für die jungen Bewohnerinnen und Bewohner von Marxloh. Auf dem Vorplatz ist der Übergang vom öffentlichen Raum in die halböffentlichen Bereiche der Einrichtungen nicht zu erkennen (vgl. Abbildung 20). Die Fläche ist strukturlos und weist keine Markierung auf. Aus der Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention ist eine Neugestaltung des Vorplatzes notwendig, indem die Flächen der Infrastruktureinrichtungen sichtbar gemacht werden. Entlang der Marienstraße sind die Fenster straßenbegleitenden Bebauung zwar auf Straße und Gehweg ausgerichtet, aber die unzureichende Situation des ruhenden Verkehrs stellt eine Beeinträchtigung dar.

Abbildung 21: Wohnungswirtschaftlich gemanagte Innenhofbereiche im Teilraum Johannismarkt



Fotos: Herbert Schubert

Im Bereich der Mittelstraße und der Emmastraße befinden sich die Wohngebäude und das Wohnumfeld in einem sehr guten Zustand – die Fenster der Wohnungen sind sowohl nach vorn als auch nach hinten ausgerichtet. Auch dort ist das Management der Wohnungsunternehmen für die geordnete und gepflegte Situation verantwortlich (vgl. Abbildung 21). Festgestellt wurden ordentliche Fassaden, eine ruhige Straßenatmosphäre mit ausreichend Platz, eine Beschattung durch den alten

Baumbestand und eine überwiegend gelungene Grenzbildung zwischen dem öffentlichen und den halböffentlichen Räumen. Die intensiv als Aufenthaltsorte genutzten Hinterhöfe zeigten ein hohes Maß informeller sozialer Kontrolle in der – überwiegend türkischstämmigen – Bewohnerschaft an.

(B) Bewertung der Aufenthaltsqualitäten im Freiraum

Die Kriterien zur Bewertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum streuen überwiegend zwischen den Werten 2 und 3 – in der Tendenz werden die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention nur teilweise erfüllt, im Bereich der Dahlmannstraße sogar nicht erfüllt (vgl. Tabelle 5 und 6).

Am August-Bebel-Platz wurden die Aufenthaltsqualitäten im Umfeld des Pavillons als nicht hinreichend eingestuft. Weil es nicht genug Sitzmöglichkeiten zur Verfügung stehen, werden die Bänke im Wartehäuschen des ÖPNV genutzt und teilweise nehmen Personen auf den Metallrohren Platz, die die Baumscheiben abgrenzen (vgl. Abbildung 22). Für Kinder sind auf dem Platz keine Angebote zu finden. Insofern ergeben sich die nutzbaren Bereiche für einen Aufenthalt aus der kreativen Umdeutung von Ausstattungsgegenständen. Durch die enge Verbindung der ÖPNV-Haltestellen, dem Taxi-Stand und den Verweilgelegenheiten werden diese Orte sozial ausreichend kontrolliert. Während der Begehung befanden sich dort zahlreiche Menschen, die sich auf dem Platz aufhielten und teilweise untereinander im Kontakt standen. Den Charakter eines Angstraumes erhält der August-Bebel-Platz erst am Abend, wenn die Geschäfte geschlossen sind und mangels belebender Einrichtungen kaum noch Passanten unterwegs sind.

Auf den Rückseiten der Einkaufsmärkte und des Parkhauses im Bereich der Dahlmannstraße stehen keine Orte zum Aufenthalt zur Verfügung. Es wurden nur Passanten beobachtet, die in dieser unwirtschaftlichen Raumatmosphäre schnell ihres Weges gehen.

Abbildung 22: Aufenthaltsqualitäten am August-Bebel-Platz



Fotos: Herbert Schubert

In der Friedrich-Engels-Straße können vor allem kommerzielle Gelegenheiten in der Fußgängerzone als Aufenthaltsorte genutzt werden. Im Schnittpunkt der Wilhelmstraße mit der Sand- und Feldstraße wurde ein Platz entdeckt, der als „positiver Raum“ (Christopher Alexander) durch die aufeinander-treffenden Gebäudereihen gebildet wird. Anhand der Nutzungsspuren im Umfeld des Kiosks war

zu erkennen, dass es sich um einen abendlichen Treffpunkt handelt. Allerdings quollen die Abfallbehälter am Rand des Platzes bereits über (vgl. Abbildung 23).

Abbildung 23: Dreiecksplatz im Schnittpunkt der Wilhelm-, Sand- und Feldstraße



Fotos: Herbert Schubert

In den Bereichen von der Mathildenstraße über die Ottostraße bis hin zur Warbruckstraße und zum Johannismarkt wiesen die halböffentlichen Hinterhöfe der Wohnungsbestände, die von Genossenschaften oder Wohnungsunternehmen verwaltet werden, hohe Verweilqualitäten auf (vgl. Abbildung 24). Die Mieterhaushalte hatten zahlreiche Tische und Stühle aufgestellt, was als Zeichen der positiven Raumeignung und funktionierenden informellen sozialen Kontrolle gewertet werden kann. Weitere Möglichkeiten zum Aufenthalt bietet der gute Anschluss an die Grünfläche in der Nachbarschaft, die später in den zukünftigen Friedrich-Park auf der ehemaligen Schachtanlage Friedrich führen wird.

Abbildung 24: Aufenthaltsqualitäten auf Hinterhöfen



Fotos: Herbert Schubert

Nachdem immer wieder während der Audits beobachtet worden ist, dass Menschen robuste Betonwürfel und Felsblöcke – mangels formeller Alternativen – als informelle Sitzgelegenheiten nutzen, kursierte unter den Auditorinnen und Auditoren die Bezeichnung „Marxloh-Standard“, denn es hatte den Anschein, als ob insbesondere zugewanderte Personen diese Form des Verweilens und Austausches untereinander wählten.

Eine weitere Alternative, die auf der Elisenstraße und Marienstraße beobachtet wurde, besteht darin, Stühle aus der Wohnung auf dem Fußweg vor dem Wohnhaus abzustellen, weil es keine offiziellen Möglichkeiten zum Aufenthalt im öffentlichen oder halböffentlichen Raum gibt (vgl. Abbildung 25). Das kann auf Passanten verunsichernd wirken, weil sie auf dem Fußweg die soziale Situation durchkreuzen müssen. Vor dem Treffpunkt Marienhof standen beispielsweise viele Männer auf dem Gehweg und blockierten den freien Durchgang von Passanten.

Abbildung 25: Aufenthaltspraxis vor Häusern in der Marienstraße



Fotos: Herbert Schubert

Insgesamt hielten die Auditorinnen und Autoren fest, dass zu wenige Gelegenheiten für den Aufenthalt im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen – das gilt besonders für die Bedürfnisse von Kindern und Frauen. So wird Kindern im Bestand eines Wohnungsunternehmens beispielsweise das Fußballspielen im Innenhof verboten (auf dem Verbotsschild steht als verantwortliches Unternehmen: „immo“). Aber einen öffentlichen Bolzplatz gibt es für die Kinder in der Nähe auch nicht.

(C) Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung

Bei der Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung im Quartier erreicht das Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt den Wert 3 – das heißt: die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention werden unter diesem Blickwinkel nur teilweise erfüllt.

Im Großen und Ganzen sind die meisten Wege im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt barrierefrei – es wurden nur wenige Ausnahmen diagnostiziert (vgl. Abbildung 26). Angenehm wirkt, dass viele Straßen von Bäumen beschattet werden. Durch das orthogonale Straßenraster ergeben sich ausreichende Sichtachsen.

Fußläufig sind die ÖPNV-Haltestellen Wolfstraße, Heckmann und Pollmann gut erreichbar, von wo die Stadtbahn (Linie 903) in den Duisburger Süden sowie nach Dinslaken verkehrt und die Linie 901 mit Obermarxloh und mit der Stadt Mülheim an der Ruhr (über den Duisburger Hafen) verbindet.

Hinsichtlich der Orientierung gab es einige Kritik während der Audits. In der Dahlmannstraße fiel die große Zahl von Ein- und Ausfahrten auf, die aus der Fußgängerperspektive kaum einzusehen oder zuzuordnen sind. Im Bereich der Einkaufszone rund um den August-Bebel-Platz wurde eine

Führung durch eine Beschilderung vermisst. Im Bereich des Weges von der Friedrich-Engels-Straße in die Wilhelmstraße war sogar die Orientierung an den Straßenschildern schwierig, weil sie als Folge der Alterung verblasst waren. Im Umfeld der Marienstraße fehlen Hinweisschilder, die auf die Jugendeinrichtungen hinweisen. Wünschenswert sind beispielsweise auch Hinweise, die Kinder auf sichere Wegeverbindungen, die im Blickfeld von angrenzender Wohnbebauung sind, zu den Schulen im Quartier lotsen.

In den Straßen der Wilhelmstraße, Mathildenstraße und Ottostraße wurde bemängelt, dass zu wenige Querungsanlagen existieren, die Fußgängern das Überqueren der Verkehrswege erleichtern und den Wechsel der Straßenseite sicherer machen. Lediglich an der Feldstraße wurde eine Überquerungshilfe in Gestalt eines Zebrastreifens festgestellt. Fraglich war auch das geringe Regulierungsniveau des ruhenden Verkehrs: In vielen der betrachteten Straßen waren die Parkplatzflächen nicht explizit mit Bodenmarkierungen gekennzeichnet.

Durch die nicht verkehrsberuhigte Warbruckstraße, die am Johannismarkt vorbeiführt, strömt der Verkehr mit 50 km/h. Da dort nur wenige Querungsmöglichkeiten zu finden sind, war es nicht einfach, über die Straße zu kommen. Da auf der Warbruckstraße auch kein Fahrradweg abgegrenzt wurde, erscheint eine Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 sinnvoll. Auch in diesem Bereich des Quartiers fehlen Hinweisschilder, die auf Zielorte wie die DITIB-Moschee hinweisen.

Abbildung 26: Verengung des Gehwegs durch aufgesetztes Parken



Fotos: Herbert Schubert

In der Marienstraße entsprach die Breite des Gehwegs nicht den RASt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) und betrug teilweise nicht einmal 1,50 Meter, weil die parkenden Fahrzeuge einen großen Teil des Weges in Anspruch nehmen (vgl. Abbildung 26). Nach einem Urteil des Bremer Oberverwaltungsgerichts ist die Schwelle der Unzumutbarkeit erreicht, wenn der verbleibende Durchgang auf dem Gehweg neben dem aufgesetzt parkenden Auto schmäler als 1,50 m sei. Auf der Mittelstraße und der Emmastraße fällt die Parksituation übersichtlicher als auf der Marienstraße aus, weil sich die Situation des ruhenden Verkehrs wegen des breiteren Straßenquerschnitts nicht so gedrängt darstellt. Der Konflikt zwischen Kraftfahrzeugen und zu Fuß Gehenden kennzeichnet aber nicht nur die Situation in vielen Straßen des Schwellenquartiers Pollmann/Johannismarkt, sondern auch die Problematik des öffentlichen Raumes im benachbarten Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern.

Abbildung 27: Verbogene und überfüllte Abfallbehälter im Bereich Pollmann



Fotos: Herbert Schubert

(D) Bewertung der Abstellmöglichkeiten und der Möblierung

Die Bewertungen der Abstellmöglichkeiten und der Möblierung im öffentlichen Raum fallen niedrig aus und streuen um den Wert 2 – das heißt: die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention werden hinsichtlich solcher Gelegenheiten im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt nur in geringem Maß erfüllt (vgl. Tabelle 5 und 6).

Rund um Pollmann und den August-Bebel-Platz, aber auch von der Friedrich-Engels-Straße bis zur Wilhelmstraße wurde ein hohes Abfallaufkommen festgestellt. Neben demolierten Mülleimern war der Bedarf zu erkennen, mehr Abfallbehälter aufzustellen (vgl. Abbildung 27). Auch vor den Jugendeinrichtungen in der Marienstraße wurden weder Abfalleimer noch Fahrradabstellmöglichkeiten festgestellt. Auf dem Johannismarkt gibt es ebenfalls keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Den August-Bebel-Platz zieren zwar gepflegte Blumenampeln, aber eine Fahrradabstellanlage befindet sich versteckt hinter dem Schnellimbiss – sie wird weder beleuchtet noch ausgeschildert (vgl. Abbildung 28). In der Dahlmannstraße wurden rund um das Marxloh-Center elf Fahrradabstellmöglichkeiten registriert. Gelegenheiten zum Abstellen des Fahrrads sind nur in der Einkaufszone rund um Pollmann verfügbar. Teilweise sind sie nicht gut wahrnehmbar, teilweise weisen sie Zerstörungs- bzw. Vandalismuszeichen auf (vgl. Abbildung 28).

Aufgefallen ist der starke Parksuchverkehr: Statt einen Platz im kostenpflichtigen Parkhaus anzusteuern, fahren die Suchenden lieber lange herum, um einen Platz zu finden, an dem sie das Auto kostenfrei abstellen können. Wegen des hohen Publikumsverkehrs und der Kundenströme rund um die Geschäfte wird empfohlen, die Verkehrsberuhigung auf eine 20er Zone weiter zu verlangsamen.

Abbildung 28: Fahrradabstellanlagen im Bereich Pollmann



Fotos: Herbert Schubert

Audit am 29. Juni 2023 im Quartier Jubiläumshain

Das Quartier Marxloh Jubiläumshain befindet sich auf der anderen Seite der BAB 59 und weist keine unmittelbaren Berührungspunkte mit den anderen Marxloher Quartieren auf. Ausschlaggebend ist die starke Barrierewirkung der BAB 59 und der dahinter parallel verlaufenden Bahnlinie. Vom Quartier Pollmann/Johannismarkt führt der Weg ins Quartier Jubiläumshain etwa 300 m unter zwei Brückenbauwerken hindurch. Im Zwischenraum (d.h. zwischen BAB 59 und Bahnlinie) gibt es einige Häuser entlang des Straßenzuges der Hermannstraße (vgl. Abbildung 29).

Das Audit wurde nördlich und südlich der Kaiser-Friedrich-Straße durchgeführt, die das Quartier in zwei unterschiedliche Teilräume zerschneidet: Den nördlichen Bereich kennzeichnet ein hochwertiger Wohnungsbestand aus den Anfangstagen des 20. Jahrhunderts und im südlichen Bereich ist vor allem ein Wohnungsbestand der Zweiten Nachkriegsmoderne zu finden. In Hamborn wurde vor dem Ersten Weltkrieg gezielt der „Mittelstandswohnungsbau“ gefördert. Weil das Image von Alt-Hamborn und Marxloh durch die massive Industrialisierung – d.h. konkret: durch die damit verbundene Luftverschmutzung – während des 19. Jahrhunderts gelitten hatte, fanden um die Jahrhundertwende vermehrt sowohl soziale und hygienische Umweltaspekte als auch ästhetische Gestaltungsaspekte in der Stadtplanung Beachtung. Dabei wurden auch „Gebiete für die besser Situierten und für

die in geistiger Arbeit tätigen Elemente“ ausgewiesen. In diesem Zusammenhang entstand das – im Volksmund so bezeichnete – „Stehkragenviertel“ am Jubiläumshain, der diesen Namen als Erholungsfläche zur Erinnerung an die Silberhochzeit von Kaiser Wilhelm II. im Jahr 1906 erhielt (Quelle: Kalender Marxloh 1999 der Rheinapotheke und der Apotheke am Jubiläumshain). Das sogenannte Stehkragenviertel befindet sich nördlich der Kaiser-Friedrich-Straße. Südlich davon wurden in den 1960er Jahren Mehrfamilienhäuser errichtet, um die Wohnungsverorgung einkommenschwächerer Haushalte nach dem Zweiten Weltkrieg sicherzustellen.

Abbildung 29: Starke Barrierewirkung der BAB 59 und der Eisenbahnbrücke mit Siedlung in der Hermannstraße im Zwischenraum



Fotos: Herbert Schubert

Das Bewertungsspektrum des Audits umfasste eine Fünfer-Skala mit den folgenden Ausprägungen: vollständige Erfüllung der Anforderung = 5 Punkte; nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung = 4 Punkte; teilweise Erfüllung der Anforderung = 3 Punkte; geringe Erfüllung der Anforderung = 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt = 1 Punkt. Die im Durchschnitt erzielten Punktwerte werden in der Tabelle 5 zusammengestellt. Im Anschluss werden die Punktniveaus inhaltlich erläutert.

Tabelle 7: Ergebnisse des Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Quartier Jubiläumshain des Stadtteils Marxloh

Städtebauliches Audit im Quartier Jubiläumshain am 29.06.2023	Durchschnittliche Punktsomme
Bewertungskategorien	
Räumliche An-/Zuordnung, gestalterische Klarheit	3,8
Aufenthaltsqualitäten im Freiraum	4,2
Orientierung, Transparenz, Sichtachsen, Wegeführung	3,9
Abstellmöglichkeiten und Möblierung	3,0
Durchschnittlicher Gesamtwert	3,7

Bewertungsspektrum: Vollständige Erfüllung der Anforderung: 5 Punkte; Nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung: 4 Punkte; Teilweise Erfüllung der Anforderung: 3 Punkte; Geringe Erfüllung der Anforderung: 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt: 1 Punkt

(A) Bewertung der räumlichen An-/Zuordnung und gestalterischen Klarheit

Die Kriterien der städtebaulichen Kriminalprävention, die räumliche An- und Zuordnungen im Stadt- raum sowie die gestalterische Klarheit des Raumes in den Blickpunkt rücken, werden im Quartier Jubiläumshain weitgehend erfüllt. Die im Audit erzielte Bewertung von 3,8 unterstreicht, dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention „nahezu vollständig erfüllt“ werden (vgl. Tabelle 7).

Ausschlaggebend ist dafür die teilweise orthogonale Straßenführung nördlich der Kaiser-Friedrich- Straße. Die Anordnung der Gebäudefronten aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg ist einfach nach- vollziehbar und verständlich. Auch die Grenzen zwischen halböffentlichen und öffentlichen Berei- chen sind im „Stehkragenviertel“ deutlich erkennbar. Darüber hinaus sind die Fenster von Wohn- und Aufenthaltsräumen dort auf den Fußweg und auf die Straße ausgerichtet, die zudem einen at- traktiven älteren Baumbestand aufweist (vgl. Abbildung 30).

Südlich der Kaiser-Friedrich-Straße lässt sich die Situation nicht so positiv bewerten: Die Gebäude- fronten des Bestands der Zweiten Nachkriegsmoderne, der vom Wohnungsunternehmen Vivawest Wohnen GmbH bewirtschaftet wird, sind zum großen Teil nicht auf die Straße ausgerichtet und die Grenzen zwischen halböffentlichen und öffentlichen Bereichen sind kaum erkennbar, weil zwischen den Gebäudezeilen unstrukturierte Abstandsflächen dominieren. Ein schattenspendender Baumbes- tand ist ebenfalls nicht festzustellen (vgl. Abbildung 30).

(B) Bewertung der Aufenthaltsqualitäten im Freiraum

Im zweiten Schritt des Audits wurde die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum anhand von Krite- rien bewertet. Besonders im Teilraum nördlich der Kaiser-Friedrich-Straße stellte sich die Situation positiv dar. Es wurden einladende, leicht zugängliche und ausreichend sozial kontrollierte Aufent- haltssorte gefunden. Die Bewertungen des Audits erreichen deshalb den Wert von 4,2 – das bedeu- tet, dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention fast vollständig erfüllt werden (vgl. Tabelle 7).

Abbildung 30: Im Stillen Winkel Zuordnung der Fenster zur Straße – im VivaWest-Bestand von der Straße abgewandte Zeilen (Kaiser-Friedrich-Straße/Waterkampstraße)



Fotos: Herbert Schubert

Eine hohe Aufenthaltsqualität wurde an der Mecklenburger Straße, aber auch in den Straßen der Umgebung – von der Bayernstraße bis zur Ziegelhorststraße nördlich der Kaiser-Friedrich-Straße –

festgestellt (vgl. Abbildung 31). Auffallend war, dass dort keine Abfälle und kein Müll in den Straßen herumlag. Es wirkte alles sehr ordentlich, gepflegt und sozial kontrolliert. Auch hinter vielen Häusern existieren gute Aufenthaltsmöglichkeiten.

Abbildung 31: Hohe Aufenthaltsqualität im Freiraum an der Mecklenburger Straße



Fotos: Herbert Schubert

Zwischen den Gebäudezeilen des Wohnungsunternehmens Vivawest südlich der Kaiser-Friedrich-Straße gibt es keine einladenden Aufenthaltsorte, wo sich Bewohnerinnen und Bewohner treffen könnten. Die Abstandsflächen zwischen den Gebäudezeilen weisen keine Möglichkeiten zum Aufenthalt auf (vgl. Abbildung 30).

Ein positives Beispiel wurde in der Lohstraße entdeckt. Dort stellt das Unternehmen Grillo-Immobilien den Mieterhaushalten der alten Zechenhäuser einen besonderen Freiraum zum Aufenthalt und zum gemeinschaftsfördernden Spiel zur Verfügung, obwohl auch hinter vielen Häusern Aufenthaltsmöglichkeiten bestehen (vgl. Abbildung 32). Die Straße wirkte insgesamt ordentlich. Es wurde deutlich, dass eine verlässliche soziale Kontrolle in der Nachbarschaft ausgeprägt ist.

Abbildung 32: Gesonderter Aufenthaltsbereich für die Mieter von Grillo-Immobilien in der Lohstraße



Fotos: Herbert Schubert

Abbildung 33: Sehr hohe Aufenthaltsqualität im Jubiläumshain durch das Parkmanagement



Fotos: Herbert Schubert

Eine besonders hohe Aufenthaltsqualität als Freiraum hat der Jubiläumshain. Er wurde zwischen 1908 und 1912 als Parkanlage ausgebaut und mit vielfältigen Attraktionen ausgestattet, die damals von einem Spiel-, Fußball- und Faustballplatz über eine Rollschuhbahn und einer Erfrischungshalle bis hin zu einem Rosengarten und einem Konzertplatz reichten. Unter dem Gesichtspunkt der städtebaulichen Kriminalprävention ist das Parkmanagement vorbildlich: Die Eingänge werden zu bestimmten Tageszeiten geöffnet und geschlossen, um zu vermeiden, dass im Park in der abendlichen Dunkelheit unkontrolliert unerwünschtes Verhalten von Personengruppen stattfinden kann (vgl. Abbildung 33). Am Eingang steht eine Informationstafel, auf der die Geschichte des Parks erläutert wird (vgl. Abbildung 39).

(C) Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegführung

Auch bei der Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegführung erreicht das Quartier Jubiläumshain einen besseren Wert als die anderen Marxloher Quartiere. Das Ergebnis 3,9 verdeutlicht: die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention werden unter diesem Blickwinkel nahezu vollständig erfüllt (vgl. Tabelle 7).

Durch das Straßenraster ergeben sich gute Sichtachsen, und die Wege sind im Großen und Ganzen barrierefrei. Im sogenannten Stehkragenviertel werden die Straßen von Bäumen beschattet. Allerdings schränkt der ruhende Verkehr die Sichtachsen und die Wegführung ein. Es gibt Konflikte zwischen Kraftfahrzeugen und zu Fuß Gehenden. Durch das halbseitig aufgesetzte Parken der Kraftfahrzeuge verringert sich die Breite des Fußweges, so dass ein Ausweichen bei Begegnungen kaum möglich ist (vgl. Abbildung 34). Die straßenbegleitenden Gehwege entsprechen dadurch nicht den „RASt“ (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), weil sie weder die formal vorgeschriebene Breite von 2,50 Metern noch die anthropologisch notwendige Mindestbreite von 1,80 Metern aufweisen.

Auch auf der Waterkampstraße südlich der Kaiser-Friedrich-Straße wird die Orientierung durch lange Sichtachsen erleichtert. Wegen der größeren Straßenbreite können die Kraftfahrzeuge vollständig am Straßenrand parken. Die Fußwegbreite wird dennoch eingeschränkt, weil die Bäume Barrieren bilden, die von Familien mit Kinderwagen und von Rollstühlen nur mühsam umkurvt werden können (vgl. Abbildung 35).

Die meisten Straßen sind im Quartier Jubiläumshain verkehrsberuhigt (30er-Zone) – ausgenommen die zentrale Achse der Kaiser-Friedrich-Straße und die Ziegelhorststraße, die das Quartier mit Röttgersbach verbindet. Auf beiden Straßen wurden Radwege für Fahrradfahrende abgegrenzt.

Abbildung 34: Gute Sichtachsen, gepflegte Vorgärten, aber zugeparkte Fußwege



Fotos: Herbert Schubert

Der ÖPNV-Haltepunkt Hermannstraße (Linie 901) kann fußläufig von den meisten Straßen im Quartier erreicht werden. Außerdem befinden sich auf der Kaiser-Friedrich-Straße und auf der Ziegelhorststraße die Haltestellen mehrerer Buslinien, die einerseits mit Röttgersbach und Obermarxloh sowie andererseits mit Marxloh verbinden. Der Übergang zum Stadtteil Röttgersbach wird durch den Grünzug der „Kleinen Emscher“ markiert. Im Gegensatz zu den trennenden Unterführungen in Richtung der anderen Marxloher Quartiere ist dieser Ortswechsel kaum wahrnehmbar.

Abbildung 35: Gute Sichtachsen, reguläres Parken, aber Bäume als Barrieren auf dem Fußweg (Waterkampstraße)



Fotos: Herbert Schubert

(D) Bewertung der Abstellmöglichkeiten und der Möblierung

Abschließend wurden die Abstellmöglichkeiten und die Möblierung im öffentlichen Raum bewertet. Die Bewertungen fallen – im Vergleich mit den anderen Bewertungskategorien – niedriger aus. Der erreichte Wert 3 bedeutet, dass bei den Abstellmöglichkeiten und bei der Möblierung die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention teilweise erfüllt werden (vgl. Tabelle 7).

Im Großen und Ganzen fällt die Bewertung besser aus als in den anderen Quartieren von Marxloh. Die Parkplatzsituation (für den motorisierten Verkehr) ist im Durchschnitt zwar entspannter, aber auch im Quartier Jubiläumshain schränkt der parkende (ruhende) Verkehr die Aufenthaltsqualität in einigen Straßen ein, weil die Gehwege durch aufgesetztes Parken über Gebühr in Anspruch genommen werden. Wenn parkende Kraftfahrzeuge die Hälfte des Fußweges blockieren, ist es für Begegnungen teilweise zu eng (vgl. Abbildung 34).

Bezüglich des Abstellens von Fahrrädern wurden auch im Quartier Jubiläumshain keine ausreichenden Gelegenheiten vorgefunden.

An der Möblierung im öffentlichen Raum wurden keine Zerstörungs- bzw. Vandalismuszeichen festgestellt.

2.6 Audit im Schwelgernpark in Marxloh

Der Schwelgernpark als historischer und öffentlicher Ort

Das Schwelgernbruch bezeichnet einen alten Rheinarm, dessen Fläche den Ortschaften Walsum, Hasselt und Schwelgern im Mittelalter in den trockenen Monaten als Weideland diente. Das namensgebende, nordwestlich des Bruchs liegende Dorf umfasste vor allem drei große Bauernhöfe. Mit dem Abteufen der Schachanlagen 2 und 3, dem Bau des Alsumer Hafens und der Errichtung der Hütte in Bruckhausen verschwand im 19. Jahrhundert die landwirtschaftliche Prägung und die Region erhielt ein industrielles Profil.

Im Jahr 1906 hatte August Thyssen die an die Hütte angrenzende Fläche des Schwelgernbruchs erworben. Im Jahr 1923 wurde das etwa 56 Morgen große, am nordwestlichen Ortsrand von Marxloh brachliegende Sumpfgebiet der Stadt Hamborn geschenkt. Laut einem schriftlichen Vermerk zwischen der Stadt Hamborn und der Thyssenhütte vom 30. Juni 1920 wurde darauf die „Schaffung einer Park- und Wasserfläche im Schwelgerbruch“ vereinbart. Im Laufe der 1920er Jahren wurde dort zwischen den Thyssen-Werksanlagen und dem Marxloher Ortsrand ein Band von Freizeitanlagen angelegt.

Nach der Absenkung des Grundwasserspiegels und der Befreiung des Geländes von Abwässern wurden auf dieser Fläche ein Stadion, ein Schwimmbad und ein Park angelegt. Die Einweihungsfeier des Schwelgernstadions und des Schwelgernparks fand im September 1925 statt. Im Jahr 1928 wurde das ehemalige Schwelgernbad als Teil des Schwelgernparks eröffnet.

Das Schwelgernstadion verfügt über 3.000 Sitzplätze und 25.000 Stehplätze – neben Sportveranstaltungen wie die Polizeisportfeste fanden dort auch politische Veranstaltungen, Schauführungen und Motorradrennen (insbesondere die legendären Steherrennen) statt. Im September 1949 spielte Hamborn 07 gegen Schalke 04 im Schwelgernstadion – mit 33.000 Besuchern wurde ein Zuschauerrekord erzielt (Quelle: Kalender Marxloh 1999 der Rheinapotheke und der Apotheke am

Jubiläumshain). Das Stadion umgibt eine Backsteinmauer, die teilweise noch im Originalzustand vorhanden ist.

Die Parkanlage liegt in der Senke zwischen der Straße „Am Stadion“ und dem Hochofenwerk – das Wegesystem wurde in seiner Gradlinigkeit der Parzellenform angepasst. Neben den Wegen und Grünflächen prägt den Park ein langgestreckter Teich in der Mitte. Die Hauptachse verläuft in Nord-Süd-Richtung; die Querachse in Ost-West-Richtung in Verlängerung der Straße „Am Kiebitzberg“. Sie wurde ursprünglich durch Treppenanlagen an den beiden Seiten und durch ein Rasenrondell betont. Die Treppe zur Straße „Am Kiebitzberg“ ist als Hauptzugang zum Park zweiläufig ausgebildet (Quelle: Anlage zur Nr. 390 der Duisburger Denkmalliste). Der teilweise original erhaltene Schwelgern-Park gilt als architektonisch qualitätvolles Beispiel für die Anlage von Grünzonen und Erholungsparks in den Industriestädten des Ruhrgebiets, die einen Ausgleich für die Luftbelastung in den industrienahen Wohnsiedlungen bieten sollten.

Der „Volkspark Schwelgern“ – bestehend aus der Kombination von Park, Wasserbecken, Schwimmbad und Stadion – wurde im Jahr 1996 in die Duisburger Denkmalliste (unter Nr. 390) eingetragen. Im Jahr 2012 wurde auch das Torhaus in der Wiesenstraße 50 als Baudenkmal eingetragen (Nr. 638). Das zwei- bis zweieinhalbgeschossiges Backsteinwohnhaus – errichtet in den Jahren 1925/1926 – hat die Funktion eines Tordurchgangs in den Volkspark Schwelgern. An der Nordspitze des Parks entstand 1927 ein architektonisch ähnliches Torhaus, das den Zugang von der Vereinsstraße ermöglicht (Quelle: https://www.wikiwand.com/de/Liste_der_Baudenkmäler_in_Duisburg-Hamborn).

Als ehemaliger Altarm des Rheins wird die Parkfläche oft von Drängewasser durchnässt, das unter dem Rheindeich durchsickert. Das Schwimmbad wurde in den 1990er Jahren aufgegeben – aufgrund der Schäden durch den bewegten Untergrund befanden sich sowohl das Schwimmbecken als auch die Nebeneinrichtungen in einem sehr schlechten Zustand. Wegen der Baumängel konnte der Verein „Freunde des Schwelgernparks e. V.“ das Freibad nicht – wie geplant – übernehmen; es hätte sich nicht nachhaltig bewirtschaften lassen (Quelle: <https://www.schwelgernpark.de/Schwelgernbad/schwelgernbad.html>).

Vor diesem Hintergrund wurde der Schwelgernpark zu Beginn der 2000er Jahre mit Städtebaufördermitteln neugestaltet. Für das Schwelgernbad wurde ein Alternativkonzept entwickelt. Auf dieser Fläche wurden der Dirt Bike-Parcours und das Volleyballfeld angelegt. Die Zweckbindung der Fördermittel gilt 25 Jahre. Daher konnte der Park nicht weiter umgestaltet werden. Die Zweckbindungsfrist der Umnutzung von Flächen des Schwelgernbades läuft im Dezember 2025 aus, die Frist der Neugestaltung des Rosenrondells und der Anbindung der Parkflächen an den Bereich des ehemaligen Freibades bereits im Dezember 2024.

Lydia und Klaus Windrich (Marxloh, Wiesenstraße 22) engagier(t)en sich als Schlüsselpersonen des Vereins „Freunde des Schwelgernparks e. V.“ und als informelle „Parkpaten“ für die Belange des Schwelgernparks. Sie betreiben auch die Internetseite „<https://www.schwelgernpark.de/index.html>“ und haben dort zahlreiche Veränderungen und Maßnahmen im Schwelgernpark für den Zeitraum von 2004 bis 2015 dokumentiert (Quelle: <https://www.schwelgernpark.de/Schwelgernpark/Aktuell/aktuell.html>). Exemplarisch nachfolgend einige Zitate, die der Webseite entnommen wurden (Quelle: <https://www.schwelgernpark.de/Schwelgernpark/Aktuell/aktuell.html>):

- 23.09.2008: „Nach mehreren negativen Schlagzeilen über den Schwelgernpark sah sich die EG-DU bzw. Stadt genötigt, endlich tätig zu werden. Der Müll aus den Treppenträumen

wurde entfernt und die Türen und Fenster wurden zugeschweißt. Auch soll der vordere Bereich der Sportanlage eingeebnet und begrünt werden“.

- „Am 7.3.2009 wurde mit mehreren kleinen und großen Helfern im Schwelgernpark eine Reinigungsaktion durchgeführt. Unser besonderer Dank gilt dem Verein „Offensive für ein sauberes Duisburg e.V.“, der uns wie immer mit Handschuhen und Greifern ausstattete und für uns einen Container bei den Wirtschaftsbetrieben besorgte“.
- 15.09.2010: „Das ehemalige Leuchtturmprojekt stellt sich heute nur noch als flackerndes Teelicht dar. Von Eisbahn redet schon lange keiner mehr, die Minigolfanlage wurde verschrottet. Skateranlage, Rollschuhbahn, Duschen und Riegelbau mit Kiosk sucht man vergebens. Geht man heute über die Anlage sieht man eine schön gebaute Dirt-Bike-Strecke die leider wenig genutzt wird. Die zwei Grillstellen liegen in einer ungepflegten Wildnis mit überquellenden Mülltonnen. Der Sand der Beachvolleyball und Socceranlage ist leider schon mit Kies von den neu angelegten Wegen verunreinigt. Das Netz der Volleyballanlage sucht man seit Monaten vergebens. Den krönenden Abschluss bildet die tolle Basketballanlage auf teilweise gebrochenen Gehwegplatten. Dank an alle, die diese Meisterleistung möglich gemacht haben. Für die Millionen, die hier versenkt wurden, hätte man das Schwimmbad modernisieren und weiter betreiben können, zumal die TKS (ThyssenKrupp) ein Edelstahlbecken sponsern wollte und das Wasser kostenlos angewärmt hätte“.
- 23.09.2012: „Das habe ich in 15 Jahren Schwelgernpark auch noch nicht gesehen. Ca.100 alte Autoreifen wurden von einem Autopfuscher mitten in den Schwelgernpark gefahren und dort abgekippt. Zu diesem Vorgang fehlen mir einfach die Worte. Meinen Dank an die Wirtschaftsbetriebe, die innerhalb von zwei Tagen nach Meldung die Reifen entfernen“.
- 09.06.2013: „Im Juni 2014 machten wir, meine Frau und ich, die jährliche Teichreinigung. Dabei wurden wieder zwei Tresore gefunden und der Polizei übergeben. Wie immer freute sich die Polizei über die stinkigen und schweren Teile“.

Im Jahr 2022 trafen sich Vertreterinnen und Vertreter des Umweltamtes, des Bürger- und Ordnungsamtes und des Amtes für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg mit Akteuren der Wirtschaftsbetriebe Duisburg (WBD) sowie von Duisburg Sport, mit Herrn Windrich als engagiertem Bürger und mit Schlüsselpersonen der Kommunalpolitik des Bezirks Hamborn im Schwelgernpark und im Schwelgernstadion, um sich über den Interventions- und Handlungsbedarf auszutauschen. Als Ergebnis dieser gemeinsamen Begehung wurde festgehalten, das historisch bedeutsame Areal – auch im Kontext des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ – zu ertüchtigen.

Audit der städtebaulichen Kriminalprävention im Schwelgernpark

Das Audit wurde am 29. Juni 2023 im Rahmen der SOKriMA-Studie durchgeführt; einige nicht direkt beobachtbare Fakten wurden in den Folgetagen ergänzend erhoben. Am Audit wirkten Vertretungen der folgenden Organisationen mit:

- Umweltamt der Stadt Duisburg (31-21 – Grün- und Freiraumentwicklung),
- Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg (61-14 Stadterneuerung und Flächenentwicklung Duisburg Nord),
- Wirtschaftsbetriebe Duisburg (Grünbewirtschaftung/ Objektpflege),

- Wirtschaftsbetriebe Duisburg (Team der Überarbeitung des Schwelgernparks),
- teilweise der Außendienst des Bürger- und Ordnungsamtes der Stadt Duisburg (32-41) und
- Büro Sozial • Raum • Management (verantwortlich für die SOKriMA-Studie).

Ergänzend wurden Stellungnahmen von Klaus Windrich eingeholt, der in der Nachbarschaft des Parks in der Wiesenstraße wohnt und sich als „Pate“ um Parkangelegenheiten kümmert.

Das Instrumentarium des Audits fokussierte sechs Perspektiven der städtebaulichen Kriminalprävention – bewertet wurden:

- die räumliche An-/Zuordnung und die gestalterische Klarheit;
- die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen und halböffentlichen Freiraum;
- die Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung;
- die Abstellmöglichkeiten und Möblierung im öffentlichen Raum;
- das Management des Parks und
- die Sicherheitssituation am Abend bzw. bei Dunkelheit.

Tabelle 8: Ergebnisse des Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Schwelgernpark in Marxloh

Städtebauliches Audit im Schwelgernpark am 29.06.2023	Durchschnittliche Punktsumme
Bewertungskategorien	
Räumliche An-/Zuordnung, gestalterische Klarheit	3,3
Aufenthaltsqualitäten im Freiraum	3,4
Orientierung, Transparenz, Sichtachsen, Wegeführung	2,7
Abstellmöglichkeiten und Möblierung	2,6
Management des Parks	3,5
Sicherheitssituation bei Dunkelheit	1,3
Durchschnittlicher Gesamtwert	2,8

Bewertungsspektrum: Vollständige Erfüllung der Anforderung: 5 Punkte; Nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung: 4 Punkte; Teilweise Erfüllung der Anforderung: 3 Punkte; Geringe Erfüllung der Anforderung: 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt: 1 Punkt

Das Bewertungsspektrum umfasst eine Fünfer-Skala mit den folgenden Ausprägungen: vollständige Erfüllung der Anforderung = 5 Punkte; nahezu vollständige Erfüllung der Anforderung = 4 Punkte; teilweise Erfüllung der Anforderung = 3 Punkte; geringe Erfüllung der Anforderung = 2 Punkte; Anforderung nicht erfüllt = 1 Punkt.

Die im Durchschnitt erzielten Punktwerte werden nachfolgend in einer Tabelle übersichtlich dargestellt. Der durchschnittliche Gesamtwert von 2,8 Punkten bedeutet, dass der Schwelgernpark die Kriterien der sechs Perspektiven städtebaulicher Kriminalprävention nur „teilweise erfüllt“. Mit rund 3,5 Punkten, was in der Tendenz einer „nahezu vollständigen Erfüllung“ der Kriterien entspricht, werden die Aufenthaltsqualitäten im Freiraum des Parks und das Management des Parks am besten bewertet. Hinsichtlich der Sicherheitssituation bei Dunkelheit werden die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention nicht erfüllt (vgl. Tabelle 6).

Im Folgenden werden die erreichten Punktniveaus in einer Zusammenfassung der Ergebnisse inhaltlich erläutert und mit Fotografien veranschaulicht.

(A) Bewertung der räumlichen An-/Zuordnung und gestalterischen Klarheit

Die Kriterien der städtebaulichen Kriminalprävention, mit denen die räumliche An- und Zuordnung sowie die gestalterische Klarheit bewertet werden, werden im Schwelgernpark nur „teilweise erfüllt“. Beim Rundgang hinterließ der Park teilweise einen gepflegten, teilweise aber auch einen ungepflegten Eindruck.

Durch das Fehlen einer Bebauung an den Rändern gibt es keine Fenster von Wohn- und Aufenthaltsräumen, die auf den Park ausgerichtet sind. Die informelle soziale Kontrolle kann allein aus dem Park heraus erfolgen.

Von der Eingangssituation an der denkmalgeschützten Treppe von der Straße „Am Stadion“ aus, aber auch vom Eingang an der Ecke Enten-/Wiesenstraße aus ist der Park gut einsehbar und leicht zugänglich. Beim Betreten des Parks durch das Tor des Baudenkmals „Torhaus“ in der Wiesenstraße 50 stürzte ein durch Gewalteinwirkung zerstörter Zaun. Weitere Zugänge gibt es von der Vereinsstraße, von der Dahlstraße und von der Gillhausenstraße aus. Insgesamt verfügt der Schwelgernpark über acht Eingänge. Eine gewisse Unübersichtlichkeit entsteht daraus, dass die Zu- und Ausgänge sowie die Wege nirgends auf einem Orientierungsplan vermittelt werden. Man muss schon Bescheid wissen, um verschiedene Wege nutzen zu können. Die Eingänge sind als solche auch kaum erkennbar und nicht symbolisch markiert (vgl. Abbildung 36).

Die Grenzen des Parks werden nicht überall markiert. Eine physische Abgrenzung durch Zäune wurde nur zum Willy-Brandt-Ring und zum Schwelgernstadion vorgenommen.

Das Kriterium, dass die Raumnutzung von unterschiedlichen Benutzergruppen konfliktfrei bleibt, wird vollständig erfüllt. Ausschlaggebend ist dafür eine gute Zonierung in der Längsachse: Deutlich voneinander abgegrenzt sind der Spielplatz, die Ruhezone mit Bänken um ein Rosenrondell und die Aktivbereiche. Für Aktivitäten wurden in der Mitte des Parks Sportfelder angelegt, auf denen Basketball, Beach Soccer und Beachvolleyball gespielt werden können. Im Süden befindet sich in der Nähe des Eingangs am Schwelgernstadion ein Dirt-Bike-Parcours für Kinder und Jugendliche. Dafür werden Dirt Bikes – kleine Mountainbikes mit einer Laufradgröße zwischen 24 und 26 Zoll – als Sportgeräte eingesetzt. Am westlichen Rand stehen unterhalb eines alten Baumbestands zwei (stark abgenutzte) Betongrills zur Verfügung, die selbst befeuert werden müssen. In der Nähe haben die Wirtschaftsbetriebe Duisburg einen großen Abfallcontainer aufgestellt, in dem die Picknick-Reste entsorgt werden können.

Abbildung 36: Parkeingänge Wiesenstraße und Am Stadion



Fotos: Herbert Schubert

(B) Bewertung der Aufenthaltsqualitäten im Freiraum

Das Instrumentarium des Audits enthält auch Kriterien zur Bewertung der Aufenthaltsqualität im Park. Diese Kriterien erzielen das beste Ergebnis – das bedeutet: Die Aufenthaltsqualitäten im Schwelgernpark erfüllen fast vollständig die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention.

Durch die Zonierung – d.h. die Anordnung unterschiedlicher Nutzungsbereiche – bietet der Park Aufenthaltsorte, die für verschiedene Bedürfnisse und Aktivitäten gut nutzbar sind. Diese Bereiche sind einladend und leicht zugänglich an verschiedenen Plätzen verteilt.

Damit der Park nicht den Charakter eines Angstraumes entwickelt, ist seine Belebung über den gesamten Tagesverlauf notwendig. Die – über den gesamten Tag betrachtet – geringe durchschnittliche Zahl von Parknutzenden steht dem entgegen. Nur die Anwesenheit mehrerer Personen bildet die Grundlage, dass der Schwelgernpark sozial ausreichend kontrolliert wird. Während des Audits an einem Donnerstagnachmittag zwischen 14:00 und 15:30 Uhr wurden einige Menschen beobachtet, die sich dort aufhielten und teilweise auch untereinander im Kontakt standen: z.B. Eltern mit spielenden Kindern, Personen mit Hunden, sich auf einer Bank erholende Personen, Personen beim Spaziergehen. Herr Klaus Windrich weist darauf hin, dass die Nutzungsdichte des Parks am Wochenende höher ist.

Beim Rundgang wurde die Ausstattung im Schwelgernpark weitgehend als unbeschädigt wahrgenommen. Das könnte als Indiz interpretiert werden, dass die soziale Kontrolle gewährleistet ist. Seitens der für das Parkmanagement verantwortlichen Wirtschaftsbetriebe Duisburg wurde allerdings darauf hingewiesen, dass die Ausstattungsgegenstände an den Aufenthaltsorten oft beschädigt sind und nicht pfleglich behandelt werden. Herr Klaus Windrich merkt dazu an, dass die Situation vor rund zehn Jahren aber wesentlich schlimmer gewesen sei.

(C) Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung

Während des Audits kamen auch Kriterien zur Bewertung der Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung zur Anwendung. Die Bewertungen dieser Perspektive liegen knapp unter dem Wert 3, so dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention im Bereich der Sichtachsen, Transparenz und Wegeführung nur teilweise erfüllt werden. Ausschlaggebend sind vor allem fehlende Orientierungshilfen.

Durch die wannenartige, in der Senke liegende Konzeption des Parks entsteht ein Höhenunterschied, der über die historische Treppenanlage überwunden wird. Die meisten Zuwegungen in den Park gelten als barrierefrei. Die Rampe des Zugangs vom Entenpark aus und durch die Toreinfahrt (Durchgang) von der Wiesenstraße lässt sich problemlos mit einem Rollstuhl bewältigen.

Besonders positiv fiel beim Audit auf, dass der Schwelgernpark auf nahezu allen Wegen in langen Sichtachsen überschaubar und seitlich gut einsehbar ist. Zwischen den Aufenthalts- und Aktivitätsbereichen bestehen Sichtbeziehungen, die eine soziale Kontrolle fördern. Lediglich der große Dirtbike-Hügel versperrt von Süden aus die Sichtachse in den Park, und in der Zone hinter der kleinen Bachbrücke westlich vom Teich wurden nur eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt.



Darüber hinaus wurde diagnostiziert, dass alle Gehwege im Park eine Mindestbreite von 2,50 Metern aufweisen, so dass die Begegnungen von Passanten konfliktfrei bleiben können. Allerdings scheint eine Erneuerung der wassergebundenen Wegedecken notwendig zu sein; denn teilweise sind sie in keinem guten Zustand. Die Nutzerinnen und Nutzer des Parks können sich aussuchen, ob sie lieber auf einer Bank in der Sonne oder im Schatten unter Bäumen sitzen möchten. Der Spielplatz für Kinder wird teilweise von Bäumen beschattet, die Aktivitäts- und Spielfelder in der Mitte des Parks nicht.

Die Erreichbarkeitsbedingungen des Schwelgernparks mit dem ÖPNV sind sehr gut. In fußläufiger Nähe (250 m, ca. 4 Minuten) befindet sich die Straßenbahnhaltestelle „Marxloh Heckmann“ (Linie 903).

Abbildung 37: Standardschild „Öffentliche Grünanlage“ der Stadt Duisburg

Foto: Herbert Schubert

Negativ wurde bewertet, dass das Auffinden von Richtungen und Zielen nicht durch ein Wegeleitsystem mit Beschilderung erleichtert wird. Das Standardschild „Öffentliche Grünanlage“ der Stadt Duisburg mit einigen Piktogrammen, die am Eingang anzeigen, was erlaubt ist und was nicht, erfüllt

nicht die Anforderungen, einerseits die Geschichte des Ortes zu vermitteln und andererseits einen Überblick über Wege, Ein- und Ausgänge und Nutzungsbereichen zu geben (vgl. Abbildung 37).

Im Süden des Parks sind die Wege und Grünflächen an der Grenze zum Schwelgernstadion überschwemmt und verschlammt. Der Pflegezustand wurde dort kritisch beurteilt.

(D) Bewertung der Abstellmöglichkeiten und der Möblierung

Diese Perspektive richtet die Aufmerksamkeit auf Kriterien, mit denen die Abstellmöglichkeiten und die Möblierung im Park bzw. im Kontext des Parks bewertet wurden. Die Bewertungen liegen deutlich unter dem Wert 3 – das heißt: die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention werden allenfalls teilweise erreicht. Kritisch wurden die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern und der Zustand der Sport- und Aktivitätsflächen bewertet. Positiv fiel das Urteil bei der Möblierung des Parks aus.

Die vorgefundene Möblierung von Bänken aus massivem Holz auf einem Betonsockel machte einen robusten Eindruck. An einigen sind Zerstörungs- bzw. Vandalismuszeichen zu erkennen.

Vor den Eingängen des Schwelgernparks gibt es keine Gelegenheiten zum Abstellen des Fahrrads. Im Park ist das Fahrradfahren erlaubt.

Die Sportfelder in der Mitte des Parks machten einen verwahrlosten und unordentlichen Eindruck. Die Pflanzenbildung auf den Flächen, der Zustand des Sandes auf dem Volleyballfeld und die unebenen Betonplatten auf dem Basketballareal wurden als Hinweis interpretiert, dass schon längere Zeit keine Pflegemaßnahmen auf den Sportfeldern unternommen wurden (vgl. Abbildung 38). Bei ausbleibender Pflege dieser Flächen fehlt jedoch der Anreiz, dort Basketball, Beachvolleyball oder Soccer zu spielen.

Abbildung 38: In die Jahre gekommenes Feld für Beachvolleyball und Dirt-Jump-Parcours



Fotos: Herbert Schubert

Der ungepflegte, kaum genutzte Zustand betrifft auch den Dirt-Bike-Parcours in der Nähe des Eingangs am Schwelgernstadion. An der Planung der Dirt-Bike-Strecke wurden in den Jahren bis 2010 Kinder und Jugendliche beteiligt. Die Konzeption wurde durch die EG DU – Entwicklungsgesellschaft Duisburg mbH erstellt. In die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen wurde das „Beteiligungsmobil“ im Vorfeld eingebunden. Im Rückblick merken Fachleute der Duisburger Verwaltung an, dass die Kinder und Jugendlichen schon bei Fertigstellung des Parcours älter geworden waren, nicht mehr in Marxloh wohnten oder kein Rad mehr fuhren. Deshalb wurde die Dirt-Bike-Anlage nie

intensiv genutzt. Laut Stimmen von Anwohnern liege die mangelnde Inanspruchnahme des Parcours aber eher daran, dass die dafür notwendigen Dirt-Jump-Fahrräder für die meisten Haushalte in Marxloh unerschwinglich sind.

(E) Management des Parks

Die Grünanlage Schwelgernpark wird durch den städtischen Außendienst regelmäßig und auch ohne konkret eingegangene Beschwerden bestreift. Seitens der zuständigen Behörden wird betont, die Kontrollen des Parks fänden in den Sommermonaten nahezu täglich statt. Insbesondere bei gutem Wetter werde ein Augenmerk auf das unerlaubte Grillen gelegt und bei ahndungsfähigen Verstößen entsprechend eingeschritten. Bewohnerstimmen widersprechen dieser Darstellung, weil solche Interventionen am Nachmittag und frühen Abend vermisst werden.

Laut dem Außendienst des Bürger- und Ordnungsamtes der Stadt Duisburg lag zum Zeitpunkt des Audits keine erhöhte Beschwerdelage für den Schwelgernpark vor. Im Vergleich mit anderen Grünanlagen im Stadtgebiet weise der Schwelgernpark keine höhere Anzahl von ordnungsbehördlich relevanten Verstößen auf – es wurden keine damit einhergehenden Ahndungen verzeichnet.

Von den Wirtschaftsbetrieben Duisburg (WBD) werden die Flächen des Schwelgernparks regelmäßig gereinigt und gärtnerisch gepflegt. Nach Berichten der WBD werden folgende Leistungen erbracht:

- tägliche Pflegedurchgänge/ -kontrolle,
- Kontrolle des Kinderspielplatzes 1- bis 2-mal pro Woche,
- Gehölzschnitt 1- bis 2-mal pro Jahr,
- Biotopflächen schlegeln 1- bis 2-mal pro Jahr,
- Sandaustausch Kinderspielplatz einmal pro Jahr

Kritisiert wurde im Rahmen des Audits das Fehlen einer regelmäßigen Pflege und Ausbesserung der Wege.

Es gibt ein Verfahren der schnellen Beseitigung, wenn Sperrmüll im Park liegt oder ein Teil der Parkfläche stark verunreinigt ist. Einerseits melden die Pflegekolonnen größere Verunreinigungen selbstständig, damit die Abfallbeseitigung des WBD tätig werden kann. Andererseits treffen Mitteilungen aus der Bürgerschaft über das Beschwerdemanagement der WBD ein; diese werden an die Pflegekolonnen weitergeleitet. Dadurch wird insgesamt eine schnelle Säuberung gewährleistet.

Die Internetseite „<https://www.schwelgernpark.de/index.html>“ ist ein Beleg für das Engagement von Bewohnerinnen und Bewohnern für den Schwelgernpark. Die intensive Patenschaft, die Lydia und Klaus Windrich aus der Nachbarschaft in Marxloh übernommen hatten, ist auf der Internetseite für die Jahre von 2004 bis 2015 belegt. Herr Klaus Windrich kümmert sich immer noch um den Park, indem er der Verwaltung Mängel und Müllprobleme meldet. Er holt weiterhin weggeworfene Gegenstände aus dem Teich und reinigt täglich das Abflusssieb. Herr Windrich ist der Meinung, die WBD würden die Reinigung vernachlässigen: „Sie kommen erst wenn der Teich überläuft“.

Ein ähnliches Engagement, sich als Parkpaten um Belange des Schwelgernparks zu kümmern, fehlt unter den jüngeren Generationen in Marxloh.

Abbildung 39: Abgenutzter Betongrill und Abfallcontainer der WBD für Picknick-Reste



Foto: Klaus Windrich



Foto: Herbert Schubert

Der Standort der festen Betongrills unterhalb des alten Baumbestands bedarf der Überprüfung. Durch Funkenflug können die Bäume und das teilweise hohe Gras im Grillbereich Feuer fangen. Auch hier fehlt eine Hinweistafel, die die Nutzungsbedingungen definiert und Zuwiderhandlungen rechtssicher sanktionierbar macht. Darüber befinden sich die Betongrills in einem sehr schlechten Zustand und bedürfen dringend der Erneuerung (vgl. Abbildung 39).

Für den Fall, dass es zu einem kritischen Ereignis oder zu einer besonderen Bedarfssituation im Park kommt, gibt es einen „Notfallpunkt“ im Schwelgernpark, damit schnell Hilfe eingeleitet werden kann. Da es aber kein Wegeleitsystem bzw. keine Orientierungskarte im Park gibt, können Ortsfremde das gar nicht wissen. Als Telefonnummer, an die sich Parkbesucher wenden können, um Probleme zu melden, ist nur sehr klein am unteren Rand des Standardschildes „Öffentliche Grünanlage“ die Service-Nummer der Wirtschaftsbetriebe Duisburg „283-4000“ vermerkt, das die Stadt Duisburg regulär an den Parkeingängen platziert hat (vgl. Abbildung 37).

(F) Sicherheitssituation am Abend bzw. bei Dunkelheit

Eine Beleuchtung von Wegen gibt es im Schwelgernpark nicht. In Duisburg gelte die Regel, dass Grünflächen prinzipiell nicht beleuchtet werden.

Die Eingänge können auch nicht zu bestimmten Tageszeiten geöffnet und geschlossen werden.

Vor diesem Hintergrund liegt der Schluss nahe, dass der Park bei Dunkelheit ein Ort ist, dessen Besuch vermieden wird. Auf der anderen Seite zieht das Personengruppen an, die sich an solchen unkontrollierten Orten ausleben können – wie z.B. nächtliche Trinkgelage oder Partys mit Einweggrillen. Dass die historische Treppenanlage großflächig mit einem Graffiti besprüht wurde, ist ein Beleg dafür.

2.7 Ableitung von Empfehlungen der städtebaulichen Kriminalprävention für den Schwelgernpark in Marxloh

Das Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg (61-14 Stadterneuerung und Flächenentwicklung Duisburg Nord) betont, dass im Schwelgernpark nichts geändert werden könne, weil er mit seinen Zugängen unter Denkmalschutz stehe – auch wenn die Zugänge zu schmal und teilweise uneinsichtig sind. Die Raumnutzung wird wegen der geringen Besucherzahlen als unproblematisch eingestuft.

Dennoch werden hier aus dem Audit einige Empfehlungen abgeleitet, mit denen die Sicherheitssituation im Schwelgernpark verbessert werden kann. Sie werden aus der Logik der städtebaulichen Kriminalprävention heraus formuliert, unabhängig davon, ob sie im Widerspruch zu Aspekten des Denkmalschutzes stehen:

- Die Unübersichtlichkeit, wo welche Eingänge in den Park hinein und aus ihm herausführen, kann bei Besucherinnen und Besuchern zu einer Verunsicherung in der Orientierung führen. Es wird daher empfohlen, erstens den Eingängen Namen zu geben, zweitens sie durch eine angemessene Gestaltung gut sichtbar zu markieren und drittens an den Eingängen auf einem Orientierungsplan Wege, Ein- und Ausgänge sowie die verschiedenen Nutzungsbereiche übersichtlich darzustellen.
- Der historische Kernbereich wird durch den in einer Senke liegenden Park repräsentiert. Wenn der Höhenunterschied über die historische Treppenanlage überwunden wird, ist die Zuwegung dort nicht barrierefrei. Auf dem Orientierungsplan ist daher zu kennzeichnen, über welche Eingänge ein barrierefreier Zugang möglich ist und über welche nicht.
- Zusätzlich zum Orientierungsplan bedarf es an den Eingängen einer Informationstafel, auf der die Geschichte des Parks erläutert wird. Ein gutes Beispiel ist dafür der Jubiläumshain, an dessen Haupteingang ein Schild mit Informationen über die Geschichte des Ortes aufgestellt wurde (vgl. Abbildung 40). Es ist wichtig, dass den Neuzuwanderern und ihren Kindern die historische Bedeutung des Ortes vermittelt wird.

Abbildung 40: Verschießbares Tor mit Öffnungszeiten und Infotafel im Jubiläumshain



Fotos: Herbert Schubert

- Auf der Orientierungstafel muss deutlich gemacht werden und schnell lesbar sein, wo sich der „Notfallpunkt“ im Schwelgernpark befindet. Schließlich ist dabei auch eine Telefonnummer hervorzuheben, an die sich Parkbesucher wenden können, um Probleme zu melden.
- Die prinzipielle Zonierung der Längsachse des Parks – Spielplatz, Ruhezone mit Bänken und Aktivbereiche für Basketball, Beachvolleyball, Beachsoccer und Dirt-Jumping mit dem Fahrrad – bedarf einer Überarbeitung. Erstens muss überprüft werden, ob die Aktivitätsangebote noch den Bedürfnissen der Zielgruppen entsprechen, und zweitens muss der verwahrloste und unordentliche Eindruck der Sportfelder im Rahmen einer Erneuerungsmaßnahme beseitigt werden (z.B. wassergebundene Decke für Bolzplatz).
- Die beiden Betongrills am westlichen Rand des Parks befinden sich sehr nah am alten Baumbestand. Angesichts der trockenen Frühjahrs- und Sommermonate droht die Gefahr, dass die Bäume Feuer fangen oder ihre Wurzeln durch die glühende Asche Schaden nehmen. Es wird empfohlen, einen geeigneteren Standort für diese Aktivität zu suchen und dort ein neues Grillangebot einzurichten. Außerdem ist eine Hinweistafel zu installieren, die die Nutzungsbedingungen definiert (z.B. Grasland-Feuerindex) und Zuwiderhandlungen rechtssicher sanktionierbar macht. Mitten in der Sichtachse des Parks haben die Wirtschaftsbetriebe Duisburg einen Abfallcontainer für die Entsorgung der Grill- und Picknick-Reste platziert. Es wird angeregt, dafür eine passendere Gestaltungslösung zu finden.
- Sanierungsbedürftig sind auch die steinernen Podeste.
- Während der Begehung konnte niemand die Frage beantworten, wie sichergestellt wird, dass sich die Parkbesucherinnen und -besucher an geltende Regeln halten. Dabei wurde deutlich, dass ein Regelwerk fehlt, das Interventionen erlaubt (z.B. Zubereitung von Nahrungsmitteln mit Einweg-Grill auf den Rasenflächen und Zurücklassen der Aluschalen mit der Asche). Ein entsprechender „Parkkodex“ sollte ausgearbeitet, auf dem Orientierungsplan sichtbar gemacht und während der Streifengänge des Außendienstes des Bürger- und Ordnungsamtes kontrolliert werden.
- Während des Audits äußerten Beteiligte, in Marxloh fahre kaum jemand Fahrrad. Im Hinblick auf die angestrebte Mobilitätswende ist das möglicherweise nicht hinreichend. Es wird daher als notwendig angesehen, vor den Eingängen des Schwelgernparks Gelegenheiten zum Abstellen des Fahrrads zu schaffen. Ein Auditor kam mit dem Fahrrad zur Begehung und konnte es nirgends sicher abstellen. Daher musste er es die gesamte Zeit durch den Park schieben. Personen, die mit dem Fahrrad kommen, verunsichert eine solche Situation.
- Im Rahmen des Audits wurde als eine Regel hervorgehoben, dass Grünflächen in Duisburg nachts prinzipiell nicht beleuchtet werden. Außerdem würde eine Beleuchtung nachts Personen in den Park locken. Eine Beleuchtung sei auch entbehrlich, weil die Wohngebiete am Abend auch ohne Parkquerung gut zu erreichen sind. Da es nicht vorgesehen ist, die Wege im Schwelgernpark zu beleuchten, gilt es in der städtebaulichen Kriminalprävention als Standard, den Park physisch durch Zäune und robuste Eingangstore abzugrenzen. Die Eingänge werden – wie das auch im Jubiläumshain der Fall ist – zu bestimmten Tageszeiten geöffnet und geschlossen (vgl. Abbildung 40). Dadurch wird vermieden, dass im Park in der abendlichen und nächtlichen Dunkelheit unkontrolliert unerwünschtes Verhalten von Personengruppen stattfindet (z.B. Drogenkonsum, Trinkgelage, Graffiti). Aus der Bewohnerperspektive teilt Herr Klaus Windrich diese Empfehlung nicht, indem er anmerkt: „Wenn man das im Schwelgernpark versuchen würde, wäre das erste Tor schon Schrott, bevor das

letzte steht. Dafür wird sich politisch auch keine Mehrheit finden“. Andere äußern wegen des Denkmalschutzes Bedenken. Dennoch ist zu prüfen, ob zum Schutz des historischen und baukulturellen Erbes physischen Abgrenzungen vertretbar sein können.

Abbildung 41: Brachgefallenes Gebäude und Graffiti an der denkmalgeschützten Treppe



Fotos: Herbert Schubert

- Die Pflege und Kontrolle des Schwelgernparks obliegt gegenwärtig allein professionellen Diensten der Wirtschaftsbetriebe Duisburg und des Ordnungsamtes. Es wird empfohlen, verstärkt auch zivilgesellschaftliche Patenschaften und „Kümmerer“ aus der Nachbarschaft in Marxloh zu gewinnen, damit das Engagement von Klaus Windrich Nachahmer finden kann. Das können jüngere Bewohnerinnen und Bewohner sein, die ihren Hund dort täglich ausführen und zugleich bereits sind, ein bisschen Verantwortung zu übernehmen – das können aber auch zivilgesellschaftliche Organisationen wie (Sport-) Vereine sein, die die Aktivitätsareale oder Biotopflächen betreuen. Denn nur auf diesem Weg lässt sich der Park beleben, die Nutzerfrequenz erhöhen und dadurch die informelle soziale Kontrolle stärken. Es wird angeregt, dass das Quartiermanagement Marxloh – in Zusammenarbeit mit Herrn Klaus Windrich – eine entsprechende Initiative im Park startet.
- Die Wege auf der vernässten und teilweise überfluteten Fläche im Süden des Parks an der Grenze zum Schwelgernstadion können nicht trockenen Fußes benutzt werden. Daher ist dieses versumpfende Gelände vom Wasserdurchfluss zu befreien, oder die Wegeführung ist umzugestalten.
- Das brachgefallene Gebäude (ehemaliges DLRG-Gebäude mit Kiosk) mit den Resten einer Bühne davor ist schnell zu beseitigen, weil es nach der Logik der „Broken Windows“-Theorie den Eindruck vermitteln könnte, die Stadt Duisburg kümmere sich nicht mehr umfänglich um den Park. Das gilt auch für das Graffiti auf der denkmalgeschützten Treppenanlage. Die Fläche sollte mit einem Anti-Graffiti-Schutzsystem auf Wasserbasis beschichtet werden, um dauerhaft gegen Graffiti zu schützen bzw. denkmalchonend gereinigt werden zu können (vgl. Abbildung 41).

2.8 Zusammenfassung der Empfehlungen für TP 12

Im Bundesmodellvorhaben „Stark im Norden: Alt-Hamborn & Marxloh“, mit dem die Städtebauförderung weiterentwickelt werden soll, trägt das Teilprojekt TP 12 den Titel: „Bewegungsparcours ‚Rund um Marxloh‘ – Sport, Gesundheit und Bewegung“. Laut der Karte der Gebietskulisse soll der Schwelgernpark in die Maßnahme einbezogen werden. Vor diesem Hintergrund sind einige der Empfehlungen besonders zu unterstreichen:

- Wenn der Bewegungsparcours durch den Schwelgernpark führt, ist es notwendig, beispielsweise den Weg einer Joggingstrecke angemessen zu beleuchten. Ein smartes Laternensystem könnte die notwendige Helligkeit allein bei der Präsenz von Sporttreibenden liefern. Dennoch sollte der Park physisch abgegrenzt werden, um die Eingangstore nur zu definierten Nutzungszeiten offen zu halten.
- Die Umsetzung des TP 12 „Bewegungsparcours“ erfordert in besonderem Maße die Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Organisationen. Wenn sie die Aktivitätszonen – aktuell Felder für Basketball, Beachvolleyball, Fußball – programmatisch betreuen, ist die informelle soziale Kontrolle gewährleistet, und eine Verwahrlosung der Flächen wird verhindert.
- Herr Klaus Windrich schlägt in diesem Zusammenhang vor, den engen Fokus vom Schwelgernpark zu lösen und das Schwelgernstadion gezielt in die Planung mit einzubeziehen.

2.9 Empfehlungen für das Ankunfts- und das Schwellenquartier in Marxloh

Vorbemerkungen

Die Qualitätsanforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention werden sowohl im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern als auch im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt nicht hinreichend erfüllt. In den öffentlichen Räumen wurden vielfach Verhältnisse diagnostiziert, die bei sensiblen Nutzergruppen Unsicherheitsgefühle auslösen können.

Die Sicherheitswahrnehmung wird vom Image beeinflusst, dass Marxloh (aber auch Alt-Hamborn) laut dem Kriminalitätsbericht 2021 bei fast allen Straftatenbereichen unter den Stadtteilen von Duisburg zur Spitzengruppe gehören. Rund ein Zehntel der Straftaten, die in Duisburg im Jahr 2021 bekannt geworden waren, wurden in Marxloh und in Alt-Hamborn verübt.

In Marxloh fielen unter den festgestellten Straftaten Ladendiebstähle, Diebstähle aus Kraftfahrzeugen, Sachbeschädigungen, Taschendiebstähle und Wohnungseinbrüche mit drei Viertel aller Delikte besonders hoch aus. Diese Ereignisse bündeln sich in wenigen Straßen: Über die Hälfte ereignete sich im Schwellenquartier um den August-Bebel-Platz herum und in der Weseler Straße. Das Profil wird aber geprägt von den Gelegenheiten im Einzelhandel und tangiert kaum den öffentlichen Raum. Ganz anders stellt sich die Situation im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern als weiterem Hotspot dar. Dort ereignete sich 2021 zwar nur ein knappes Fünftel der Gesamtkriminalität in Marxloh. Aber im Raumbereich von Wiesenstraße, Hagedornstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße, Wilfriedstraße, Rolfstraße, Diesterwegstraße und Entenstraße dominieren besondere Formen der Straßenkriminalität: Über die Hälfte aller Raubüberfälle sowie über ein Viertel aller Körperverletzungen, aller Wohnungseinbrüche sowie aller Sachbeschädigungen in Marxloh fanden im Ankunftsquartier statt.

Neben den objektiven Straftaten haben auch Ordnungswidrigkeiten in Gestalt von Incivilities einen Einfluss auf die Ausprägung des Sicherheitsgefühls in Marxloh. Ein Indikator ist dafür das außerordentlich hohe Störungsniveau von rund 1.500 wilden Abfallablagerungen und Sperrmüllhaufen pro Jahr im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern. Das liegt weit über dem Niveau in den öffentlichen Räumen der Duisburger Stadtgebiete. Im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt sind die Störungen durch wilde Abfallmengen zwar nicht so hoch wie im benachbarten Ankunftsquartier, liegen aber mit rund 930 wilden Abfallablagerungen und Sperrmüllhaufen, die vom Ordnungsamt und von den Wirtschaftsbetrieben Duisburg durchschnittlich pro Jahr dokumentiert wurden, ebenfalls deutlich über dem Stadtdurchschnitt.

Empfehlungen für die Aktivierung von Akteursfeldern

In der Zusammenschau der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention lassen sich vor allem drei Akteursfelder identifizieren, von denen Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls in Marxloh ausgehen können:

- Zuerst sind die einschlägigen Fachbereiche der Duisburger Stadtverwaltung und ihre Tochterorganisationen zu nennen. Wenn es gelingt, ihre Zusammenarbeit vom hierarchischen Verwaltungsmodus zum Kooperationsmodell der New Public Governance weiterzuentwickeln, können interinstitutionelle und interdisziplinäre Teams wirkungsvollere Ergebnisse erzielen. Einerseits sind Impulse zu einer Raumentwicklung zu geben, die die Quartiere in Marxloh in die Lage versetzen, die Neuzuwanderung zu bewältigen, ohne dass die Sicherheitswahrnehmung darunter leidet. Andererseits müssen die neu zugewanderten Familien und deren Kinder im Rahmen eines „Capacity Building“ befähigt werden, ein normalisiertes Verhalten im öffentlichen Raum ihres Quartiers zu zeigen. Dabei geht es um eine nachhaltige Infrastrukturentwicklung (z.B. der Kindertagesstätten, Familienzentren und Schulen) sowie um die Kompetenzentwicklung in der zugewanderten Bevölkerung, damit die Ordnung und Sicherheitslage in den Quartieren effektiv verbessert und die geltenden Spielregeln verstanden sowie gehandhabt werden können.
- Als zweites Akteursfeld rücken die Haus- und Wohnungseigentümer ins Blickfeld. Als ein zentrales Ergebnis der Audits kristallisierte sich die wichtige Rolle der Grundeigentümer – sei es als Genossenschaft, Wohnungsunternehmen oder Privateigentümer – für die Ordnung im öffentlichen und halböffentlichen Raum heraus, aber auch für die Aufenthaltsqualitäten im Wohnumfeld sowie eine Kultur der informellen sozialen Kontrolle in der Nachbarschaft. Unordnung im öffentlichen Raum korrespondiert einerseits mit dem Vorhandensein von Problem- und Schrottimmobilien und andererseits mit einem Eigentümerverhalten, das sich weder um die Bausubstanz noch um das Wohnumfeld kümmert. Vor diesem Hintergrund bedarf es der Klärung, wie Wohnungsunternehmen und die bisher passiven Wohnungsverwaltungen in eine neue ordnungspartnerschaftliche Struktur einbezogen werden können.
- Das dritte Akteursfeld betrifft die lokale Zivilgesellschaft. Das Fehlen zivilgesellschaftlicher Netzwerke, die sich um Belange der Regeleinhaltung und Ordnung im Wohnumfeld kümmern, fällt insbesondere im Ankunftsquartier auf. Das Engagement von Organisationen der Wohlfahrtsverbände und religiösen Zusammenhängen kann dieses Defizit nicht kompensieren. Daher ist zu klären, welche zivilgesellschaftlichen Initiativen die Ordnung und Sicherheit in Marxloh stärken können bzw. ob das Potenzial für den Aufbau von nachbarlichen „Kümmer“-Strukturen vorhanden ist.

Empfehlungen für die Entwicklung des Stadtteils

Die Ergebnisse der Audits können auf die Entwicklungsstrategie des gesamten Stadtteils Marxloh bezogen werden. In diesem Kontext lassen sich folgende Empfehlungen ableiten:

- Das Image und die Stadtteilidentität von Marxloh müssen entwickelt werden. Damit der Ort nicht weiter – wie bisher – in der Siedlungsvielfalt verschwindet, wird beispielsweise empfohlen, die Stadtteileingänge – z.B. durch Schilder u. ä. – symbolisch zu markieren. Ein darauf zugeschnittenes Corporate Design stärkt nicht nur die Wahrnehmung des Ortes, sondern auch das Selbstverständnis der Bewohnerinnen und Bewohner.
- Die BAB 59 zerschneidet den Ortsteil Marxloh in das Ankunfts- und Schwellenquartier auf der einen Seite und in das Quartier Jubiläumshain auf der anderen Seite. Es wird befürchtet, dass der geplante Ausbau der BAB 59 diese Barrierewirkung weiter verstärkt. Daher müssen die Ziele des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ frühzeitig in das Planfeststellungsverfahren eingebracht werden, damit der Ausbau nicht zu weiteren Benachteiligungen in den Marxloher Quartieren beiträgt.
- In der Umweltanalyse des Duisburger Amtes für Umwelt und Grün für Marxloh (2014) wurden besonders hohe Verkehrslärmbelastungen entlang der Weseler Straße, der Warbruckstraße, der Hermannstraße, dem Willy-Brandt-Ring und der Stockholmer Straße diagnostiziert. Im GEWOS-Zwischenbericht „WohnVision 2.0“ für die Stadt Duisburg (2023) wird bekräftigt, dass der hohe Versiegelungsgrad und die hohen Verkehrsemissionen angesichts einer sehr dichten Bevölkerungsstruktur zu einem enormen Anstieg der Wärmebelastung führen. Die Straßen und Gebäude heizen sich in Marxloh sehr schnell zu stark auf. Auch im Bereich der Luftbelastung gelten die meisten Quartiere in Marxloh als stark betroffen (Überschreitung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid). Der sehr hohe Pkw-Besatz führt zu einem hohen Parkdruck und halbseitig vollgeparkten Gehwegen in engen Straßen, so dass die Begegnung von Passanten ein Verunsicherungspotenzial beinhaltet. Angesichts dieser Ausgangslage wird empfohlen, den motorisierten Individualverkehr in Marxloh zu reduzieren, Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung und der Verkehrslenkung zu implementieren und den ruhenden Verkehr verkehrsvermeidend neu zu organisieren. Diese Handlungsansätze erzeugen unmittelbar positive Effekte auf die Sicherheitswahrnehmung im Stadtraum. Zugleich muss dabei auch die existenzsichernde Rolle der Kraftfahrzeuge für die Bewohner in den Blick genommen werden.
- An den Straßen im Ankunfts-, aber auch im Schwellenquartier sind kaum öffentliche Flächen vorzufinden, die für den Aufenthalt genutzt werden können. Es bedarf eines Programms, das der Umnutzung verwahrloster, verkrauteter und vermüllter Abstandsflächen sowie Innenhöfe für den nachbarlichen Aufenthalt im Freien dient.
- Während der Audits wurde beobachtet, dass Menschen – quasi als „Marxloh-Standard“ – beispielsweise auf Betonwürfeln und großen Steinen Platz nehmen. Insbesondere neu zugewanderte Personen wählten diese Form des Verweilens und Austausches untereinander. Mangels formeller Alternativen werden solche Raumelemente als informelles Sitzangebot genutzt. Die weitere Freiraumplanung kann dieses Prinzip robuster Gelegenheiten in Marxloh aufgreifen.
- Wenn die inoffiziellen Möglichkeiten zum Aufenthalt im öffentlichen oder halböffentlichen Raum in den Bewegungsraum des Fußweges hineinreichen, müssen Passanten die soziale

Situation auf dem Fußweg durchkreuzen. In solchen Fällen wirkt die Versammlung von Personen (überwiegend Männer) verunsichernd, weil sie den freien Durchgang von Passanten blockieren. Die Menschentrauben, die oft auch vor Kiosken auf niedrigen Mauern sitzen, beeinträchtigen die störungsfreie Nutzung des Fußweges. Es wird empfohlen, an solchen Orten freiraumplanerisch „Pockets“ zu gestalten: Es handelt sich dabei um einen kleinen Freiraum im städtischen Kontext, der als Miniatur-Aufenthaltsfläche gestaltet ist. Der Pocket-Freiraum verhindert, dass es auf dem Fußweg zu Störungen zwischen sich versammelnden Personengruppen und Passanten kommt.

- Im Rahmen der weiteren Stadtteil- und Quartierentwicklung im Laufe der nächsten Dekade bedarf das Beleuchtungskonzept einer Anpassung. Einerseits wird angeregt, die Masten- höhe – d.h. die Höhe der Leuchtpunkte – zu verringern, um kontinuierlich von den sehr hohen Beleuchtungssäulen zu niedrigeren Lichtmasten umzusteuern, die nicht nur die Straße, sondern in gleicher Intensität auch die Fußwege beleuchten. Andererseits wird vorgeschlagen, zukünftig Lampen versetzt auf beiden Straßenseiten zu platzieren, um Schattenbildungen auf der Seite zu vermeiden, die keine Lampenstandorte aufweist.

Empfehlungen für die Stärkung des Gemeinwesens im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern

Bei knapp der Hälfte der Bevölkerung im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern handelt es sich um bulgarische und rumänische Neuzuwanderer. Die meisten von ihnen hat Marxloh den Charakter einer Durchlaufstation – sie werden dort nicht sesshaft, was die hohe Quote der Fernzu- und -fortzüge in den Jahren 2021/2022 exemplarisch unterstreicht. Rund ein Viertel der Bevölkerung im Ankunftsquartier wechselt durch die grenzüberschreitende Migration – wenn die Fortsetzung der Wanderungen innerhalb von Deutschland mit in den Blick genommen werden, findet jährlich ein Austausch von fast der Hälfte der Wohnbevölkerung statt.

Unter diesen Bedingungen können die neuzugewanderten Personen keine Ortsbindung herstellen. So betrachtet stellt das Ankunftsquartier nur eine temporäre Zwischenstation dar. Folglich wird die Herausbildung von stabilen Nachbarschaftsnetzwerken und einer Identifikation mit dem Standort gehemmt. Ein unerwünschter Nebeneffekt davon ist, dass sich niemand um die Belange der Regelinhaltung und Ordnung im Wohnumfeld kümmert, wie die wilden Müllmengen im Ankunftsquartier belegen. Neben den Kräften des Ordnungsamtes, der WBD und der Beratungsprojekte sozialer Träger hat das Engagement von Einrichtungen der Kinderbetreuung, von Grundschulen und Familienzentren sowie von den Wohlfahrtsverbänden und religiösen Organisationen einen hohen Stellenwert, um den zugewanderten Familien und Haushalten die formalen Wege zur Integration aufzuzeigen. Sie können aber nicht das Defizit einer Einbettung in informelle nachbarschaftliche Netzwerke kompensieren.

- Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern zivilgesellschaftliche Strukturen in der Nachbarschaft gefördert werden. Es wird empfohlen, dass der Rat der Stadt Duisburg dazu den Beschluss fasst, einen Fonds mit finanziellen Mitteln auszustatten, aus dem ehrenamtliche „Kümmerer“ in der Nachbarschaft unterstützt werden.
- Zur Gewinnung der Personen, die sich in der Nachbarschaft um Neuzugewanderte „kümmern“, sollte das Quartiersmanagement in Marxloh einen Kreis von Fachleuten der Gemeinwesenarbeit konstituieren. Im Rahmen von „aktivierenden Befragungen“ suchen und motivieren sie geeignete Schlüsselpersonen in allen Straßen des Ankunftsquartiers. Das Ziel

besteht darin, in jedem Straßenabschnitt (von etwa 100 m Länge) jemanden für die ehrenamtliche Kümmer-Funktion zu gewinnen.

- Zu den Aufgaben der Kümmer-Funktion gehört, die Nachbarn persönlich kennenzulernen, z.B. zu Grillnachmittagen einzuladen, an denen sich die Nachbarn auch untereinander kennenlernen können, neuzugewanderte Haushalte persönlich zu begrüßen, sie bei Fragen an formale Stellen weiterzuvermitteln etc.
- Um möglicher Kritik vorzubeugen: Es geht nicht um die Rolle eines „Blockwarts“, der im nationalsozialistischen Deutschland Nachbarn überwacht und denunziert hatte. Im Gegenteil: Es werden Ehrenamtliche gebraucht, die vertrauensvoll den nachbarlichen Zusammenhang stärken und aktiv eine „Willkommenskultur“ für Neuzuwanderer leben.

Das Gemeinwesen im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern soll durch diesen Ansatz in der Gestalt von kleinen Nachbarschaftsclustern gefestigt werden. Über die damit verbundene Erzeugung von Kommunikation in der Nachbarschaft können einerseits schneller Zugänge in das Bildungs- und Hilfesystem und andererseits das Regelsystem von Ordnung und Sicherheit im Wohnumfeld vermittelt werden. Bei Erfolg des Ansatzes kann er anschließend auf das Schwellenquartier übertragen werden.

Empfehlungen für den Ausbau der formellen sozialen Kontrolle im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern

Wenn angesichts einer weiteren starken Zuwanderung und damit verbundenen hohen Fluktuation die Strategie der Stärkung des Gemeinwesens und der Aufbau informeller sozialer Kontrollstrukturen in den Nachbarschaften des Ankunftsquartiers Grillo/Schwelgern nicht gelingt, muss eine Verstärkung der formellen sozialen Kontrolle in Betracht gezogen werden. Denn dann lassen sich die Normabweichungen nur mittels äußerer Kontrollen sanktionieren. In diesem Fall geht es um einen Ausbau der Videoüberwachung an Hotspots, um den Einsatz von gewerblichen Sicherheitsdiensten an besonders belasteten Orten, eine Erhöhung der Reinigungszyklen und eine Verstärkung der polizeilichen Streifeneinsätze.

Empfehlungen für die Gestaltung der Verkehrsflächen im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern

Die extreme, sehr hohe Menge an ruhendem Verkehr reduziert die Raumqualität in den Straßen des Ankunftsquartiers Grillo/Schwelgern erheblich. In verkehrsberuhigten Bereichen fallen die Straßenquerschnitte eng auf. Der öffentliche Raum ist für Passanten wegen des beidseitig auf dem Gehweg aufgesetzten Parkens des ruhenden Verkehrs bei gleichzeitigem frequenten Fahrverkehr sehr unübersichtlich. Einerseits sind Konflikte zwischen Kraftfahrzeugen und zu Fuß Gehenden vorprogrammiert, weil Teile des Fußweges von parkenden Kraftfahrzeugen in Anspruch genommen werden. Andererseits erzeugen Begegnungen mit entgegenkommenden Personen angesichts der verbleibenden engen Fußweggasse Angst und Unsicherheit.

- Es wird empfohlen, auf den straßenbegleitenden Gehwegen in den Straßen des Ankunftsquartiers die laut „RASt“ (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) formal vorgeschriebene Breite von 2,50 Metern wiederherzustellen oder zumindest die pragmatische Mindestbreite von 1,80 Metern sicherzustellen.

- Es ist wünschenswert, die Parkplätze für den ruhenden Verkehr auf eine Seite der Straße zu beschränken und die dafür vorgesehenen Flächen mit Markierungen kenntlich zu machen. Ersatz-Parkplätze für den ruhenden Verkehr – darunter insbesondere für Lieferwagen und (Klein-)Lkw – sind an die Peripherie zu schaffen (z.B. an den Willy-Brandt-Ring im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern). Ein Verbot des aufgesetzten Parkens auf dem Fußweg wird sich das positiv auf das Sicherheitsgefühl sensibler Bevölkerungsgruppen auswirken.
- Auf stark und schnell befahrenen Straßen – wie etwa die Wiesenstraße oder die Warbruckstraße – fehlen Querungshilfen (z.B. Zebrastreifen). Auch für den Fahrradverkehr wurden dort keine abgegrenzten Radwege geschaffen. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, auch auf diesen Straßen eine Verkehrsberuhigung vorzunehmen und das Tempo auf 30 km/h zu drosseln.
- Im Rahmen der Quartiersorientierung, die 2019 von den Bauministerien der EU-Staaten als aktuelles Leitbild in der Neuen Leipzig Charta veröffentlicht wurde, spielt der Fahrradverkehr eine besondere Rolle. Es wird daher als notwendig angesehen, dem Fahrradverkehr mehr Verkehrsraum zuzugestehen und Gelegenheiten zum Abstellen des Fahrrads zu schaffen (vgl. <https://www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/neue-leipzig-charta/neue-leipzig-charta-node.html>, 03.07.2023).
- Während der Audits nahm der motorisierte Verkehr kaum Rücksicht auf Fußgänger. Es wurde beobachtet, dass sich in den verkehrsberuhigten Zonen des Ankunftsquartiers Grillo/Schwelgern nicht viele an das vorgeschriebene Tempo 30 km/h halten. Auffallend waren Poser-Attitüden der Fahrer von Pkw mit PS-starker Motorisierung. Es wird empfohlen, verstärkt Geschwindigkeitskontrollen als erzieherische Maßnahme durchzuführen.

Als Schlüsselfrage drängt sich im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern auf: Wem gehört der öffentliche Raum? Momentan lautet die Antwort: Den Männern und ihren Kraftwagen. Das Automobil stellt den dominanten Fetisch der neuzugewanderten Männer dar. Der urbane Charakter des Quartiers verschwindet hinter den Blechmassen am Straßenrand. Um das Sicherheitsgefühl sensibler Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Frauen und ältere Menschen dort zu stärken, müssen sowohl der Verkehr als auch die Zahl der Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum verringert werden.

Empfehlungen für die Entwicklung der öffentlichen und halböffentlichen Räume im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern

Das Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern ist sehr belebt, aber es gibt für die vielen Menschen im öffentlichen Raum kaum Zonen zum Verweilen. Während der Audits wurden häufig Männergruppen beobachtet, die sich am frühen Abend, aber auch nach Einbruch der Dunkelheit teilweise auf den Fußwegen der Weseler Straße, teilweise vor Kiosken, teilweise um PS-starke Pkw und teilweise vor den Häusern in den Quartiersstraßen trafen. Neben der vom ruhenden Verkehr verursachten Enge erschwerten die sich versammelnden Gruppen, die vollständig aus Männern bestanden, den Durchgang. Verunsicherte Passanten wechseln angesichts solcher „sozialen Barrieren“ mehrfach die Straßenseite.

- Damit Begegnungen auf dem Gehweg weniger verunsichernd wirken, bedarf es geeigneter Ausweichmöglichkeiten. Es wird angeregt, durch Maßnahmen der Freiraumplanung vor Häusern und Kiosken sogenannte Pockets (Raumnischen) einzurichten, die zu einer Verbreiterung der Fußwege führen.

- Es besteht ein Mangel an öffentlichen Flächen, die zum Aufenthalt einladen. Zur Kompensation könnte ein „Innenhof-Programm“ aufgesetzt werden, das Hausgemeinschaften und Vermieter dabei unterstützt, verwahrloste und unstrukturierte Innenhofflächen für eine gemeinschaftliche Nutzung umzugestalten. Die damit verbundenen Formen der Raumeignung könnten sich positiv auf die Verantwortungsübernahme von Bewohnerinnen und Bewohnern im Wohnumfeld auswirken und die informelle soziale Kontrolle stärken.
- Mit dem Mangel an Aufenthaltsflächen ist das Fehlen von Gelegenheiten zum Verweilen verbunden. Viele Neuzugewanderte kompensieren dieses Defizit durch die Nutzung von niedrigen Randmauern und größeren Abgrenzungssteine als Sitzelemente. Robuste Raumelemente als informelle Sitzgelegenheiten zu nutzen, stellt zurzeit den „Marxloh-Standard“ dar. Es wird empfohlen, dies bei der Freiraumplanung in Marxloh gezielt zu berücksichtigen, statt sich auf traditionelle Gestaltungsmuster wie Bänke zu fokussieren.
- Es wird empfohlen, das Orientierungssystem zu verbessern, indem Wegehinweise zu den Schulen und anderen Infrastruktureinrichtungen im Stadtteil und in den Quartieren gegeben werden. Wünschenswert ist zum Beispiel, dass Grundschülerinnen und -schüler auf sichere Wegeverbindungen und Straßenüberquerungen zu den Schulen geleitet werden.

Die hohe Fluktuation der neuzugewanderten Bevölkerung verlangt, dass im Ankunftsquartier Grillo/Schwegern sehr robuste Lösungen der Raumgestaltung verlangt werden. Filigrane, schnell kaputtgehende Muster eignen sich nicht für die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Parallel sind im halböffentlichen Raum des Wohnumfeldes, d.h. vor allem in den Hinter- und Innenhöfen, Aufenthaltsflächen notwendig, in denen die informelle soziale Kontrolle der Nachbarschaft für Ordnung sorgt.

Empfehlungen für die Verringerung der Abfallmengen im Ankunftsquartier

In extremer Weise sind im öffentlichen Raum des Ankunftsquartiers Grillo/Schwegern Störungen durch wilde Abfallmengenverbreitet. In den vergangenen Jahren wurden pro Jahr rund 1.500 wilde Abfallablagerungen und Sperrmüllhaufen im öffentlichen Raum festgestellt. Auch während der Audits fielen viele Orte auf, an denen Abfälle weggeworfen und liegen gelassen werden. An den abendlichen Treffpunkten lagen beispielsweise häufig Take-away-Abfälle und Kartonverpackungen auf dem Boden, auf Begrenzungsmauern und im Gebüsch.

In einer parallelen Online-Befragung wurden Schülerinnen und Schüler der Abschlussklassen in der Herbert-Grillo-Gesamtschule in Marxloh und in der Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Gesamtschule in Alt-Hamborn gefragt, wie sie herumliegende Abfälle – wie z.B. Papier, Glasscherben, Getränkedosen, Grillreste, Zigarettenkippen – finden. Eine überwältigende Mehrheit der Schülerinnen und Schüler von rund 90 Prozent gab an beiden Schulstandorten an, dass das als schlimm oder sehr schlimm eingestuft wird. Zum Kontrast wurde die Frage ergänzt, wie oft die Schülerinnen und Schüler herumliegenden Abfall am Haus, auf Straßen, Gehwegen und in Grünflächen beobachten. Rund zwei Drittel der Schülerinnen und Schüler der Herbert-Grillo-Gesamtschule in Marxloh nehmen das oft bis sehr oft wahr – in der Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Gesamtschule in Alt-Hamborn machen fast drei Viertel diese Beobachtung. Die dritte Frage, ob die Leute aus dem Wohngebiet jemanden anzeigen würden, der unerlaubt Sperrmüll auf der Straße abstellt, bejaht nur ein Viertel der Schülerinnen und Schüler der Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Gesamtschule. Überraschenderweise gehen die Schülerinnen und Schüler der Herbert-Grillo-Gesamtschule im Ankunftsquartier Marxloh Grillo/Schwegern, wo

die höchste Belastung an wildem Sperrmüllaufkommen festgestellt wurde, zu rund 40 Prozent davon aus, jemand in der Nachbarschaft würde etwas unternehmen.

Insofern stehen junge Menschen der Abfallproblematik im Ankunftsquartier nicht gleichgültig gegenüber – auch sie möchten in einem sauberen und ordentlichen Wohnquartier leben. Aber sie betonen in ihren Antworten auch, dass nur eine Minderheit in der Nachbarschaft bei einer Ablagerung von Sperrmüll intervenieren würde.

Fachleute der Abfallwirtschaft betonen in diesem Zusammenhang, dass es vor allem situative Faktoren sind, die für die Belastung des öffentlichen Raumes mit Abfällen verantwortlich sind. Eine Rolle spielen: Die Tages- bzw. Nachtzeit, die Anonymität und das soziale Umfeld. Die hohe demographische Fluktuation und die hohe städtebauliche Dichte verursachen im Ankunftsquartier ermöglichen ein hohes Maß an Anonymität und ein Umfeld, in dem nicht nur die informelle soziale Kontrolle gering ausgeprägt ist, sondern auch die formelle (d.h.: Die Regeleinhaltung wird nicht durchgesetzt.). Unter diesen Bedingungen sind nur sehr wenige bereit, sich für Ordnung im öffentlichen Raum zu engagieren – die Verantwortung für den öffentlichen Raum wird quasi der öffentlichen Hand überlassen.

Im Hinblick auf fremdsprachige Menschen mit einem Migrationshintergrund wird darauf hingewiesen, dass die neu Zugewanderten die hiesigen Regeln des Abfallverhaltens nicht kennen und in ihren Herkunftsregionen andere Normen in Bezug auf den Umgang mit Abfall verbreitet sind.

Vor diesem Hintergrund werden folgende Empfehlungen gegeben:

- Der öffentliche Raum des Ankunftsquartiers ist nicht übersichtlich, weil der ruhende Verkehr auf den engen Straßen, aber auch die Leuchtmittel verdeckenden hohen Baumkronen Sichtbeziehungen behindern oder stören. Hier ist – wie bereits an anderer Stelle ausgeführt – eine Neuordnung des Straßenraumes notwendig.
- Neben der transparenten Gestaltung des öffentlichen Raumes spielt die nächtliche Beleuchtung eine wichtige Rolle. Es wird empfohlen, die Orte der Hot Spots einer wilden Ablagerung von großen Abfallmengen mit einer hohen Lichtstärke zu beleuchten. Dies erhöht die Wahrnehmbarkeit. Es ist darüber hinaus bekannt, dass an abendlichen Versammlungsorten wegen der schlechten Beleuchtungsverhältnisse sehr viel Abfall zurückgelassen wird.
- In Zusammenarbeit mit den Grundschulen und den Familienzentren (vgl. Hinweise zu TP 2) sind didaktische Konzepte für einen „Abfallunterricht“ und Informationen über das Abfallentsorgungssystem in Duisburg zu entwickeln, die den Familien der Neuzuwanderer gezielt ausgehändigt werden (z.B. durch Multiplikatoren, Kümmer-Personen etc.). Der Abfallunterricht soll Wissen vermitteln, das in den Familien mit einem Migrationshintergrund an die Eltern weitergegeben wird. Darüber hinaus haben sich Abfallsammelaktionen im Schul- bzw. Wohnquartier durch Schulklassen positiv bewährt, weil die Inhalte des Abfallunterrichts praktisch veranschaulicht und als Verhaltensmuster eingeübt werden können.
- Es sollten Straßenpatenschaften ausgelobt werden, bei denen private Personen in ihrem Umfeld eine „Kümmer“-Funktion übernehmen. Sie selbst zeigen in der Nachbarschaft eine Vorbildfunktion und kümmern sich um die Belange im öffentlichen Raum – beispielsweise können sie andere Personen auf ein Fehlverhalten aufmerksam machen. Die Mobilisierung von Straßenpaten erfolgt über besondere Anreize und eine mediale Begleitung (z.B. durch die örtliche Presse). Beispiele aus der Schweiz unterstreichen, dass Paten für diese Funktion

qualifiziert werden müssen, damit sie mit Konfliktsituationen umgehen und eventuell Verstärkung herbeirufen können.

- Falls sich das Modell der Straßenpatenschaft nicht umsetzen lässt, wird der Einsatz von Interventionsteams – insbesondere in den Abendstunden – empfohlen. Der Außendienst des Duisburger Ordnungsamtes eignet sich dafür. Die (vergleichsweise) hohen Kosten werden vom Nutzen an den Problemstandorten kompensiert. Damit Geldbußen unmittelbar vor Ort verhängt werden können, bedarf es einer entsprechenden kommunalen Satzung. Außerdem können vorbeugende Gespräche mit Personen, die sich abends im öffentlichen Raum versammeln, deren Abfallverhalten positiv beeinflussen, indem die Abfallproblematik des „Lieglassens“ direkt angesprochen wird.
- Schließlich besteht noch die Möglichkeit, die Hot Spots der wilden Abfälle im Ankunftsquartier durch den Einsatz von Videokameras zu überwachen, damit die Täter identifiziert und einer Strafverfolgung zugeführt werden können. Die Videoüberwachung wird zwar von der Wohnbevölkerung positiv bewertet, es ist aber umstritten, ob dieser Ansatz zur Abfallverringerung geeignet ist. Außerdem müssen die Beobachtungen zwingend Konsequenzen haben. Denn wenn ein Fehlverhalten keine Intervention zur Folge hat, geht die präventive Wirkung verloren.
- Eine harte Methode besteht auch darin, Problemstandorte der Abfallentwicklung unattraktiv zu machen, so dass sich dort niemand mehr aufhält. Neben einer starken Beleuchtung gehören dazu das Entfernen von Aufenthaltsmöglichkeiten wie etwa Bänke oder die Installation nutzungerschwerender Elemente wie etwa Rillen gegen Skateboards. Das Risiko besteht darin, dass sich die Nutzer und deren Verhalten an andere Orte im Quartier verlagert.

Empfehlungen für die Gestaltung der Verkehrsflächen im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt

Auch im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt beeinträchtigt der ruhende Verkehr die Raumqualität in einer Weise, die auf zu Fuß gehende Passanten verunsichernd wirken kann. Auch dort herrscht in einigen Straßen wegen des beidseitig auf dem Gehweg aufgesetzten Parkens von Kraftfahrzeugen eine Unübersichtlichkeit im öffentlichen Raum. Die engen Fußweggassen erzeugen bei Begegnungen von Personen tendenziell Angst und Unsicherheit.

- Deshalb wird auch für das Schwellenquartier empfohlen, auf den Gehwegen die gemäß „RASt“ (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) vorgeschriebene Breite von 2,50 Metern einzuhalten oder zumindest eine Mindestbreite von 1,80 Metern sicherzustellen.
- In der Marienstraße entsprach die Breite des Gehwegs nicht den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und betrug teilweise nicht einmal 1,50 Meter, weil die parkenden Fahrzeuge große Teile des Weges in Anspruch nehmen. Nach einem aktuellen Urteil des Bremer Oberverwaltungsgerichts ist die Schwelle der Unzumutbarkeit erreicht, wenn der verbleibende Durchgang auf dem Gehweg neben dem aufgesetzt parkenden Auto schmaler als 1,50 m sei.
- In diesen belasteten Straßen des Schwellenquartiers Pollmann/Johannismarkt können die Parkplätze für den ruhenden Verkehr auf einer Seite der Straße konzentriert werden. In der Peripherie – wie z.B. an der Stockholmer Straße oder der Schulte-Marxloh-Straße – scheint

genügend Raum für Ersatz-Parkplätze zur Verfügung zu stehen. Diese Entdichtung im öffentlichen Raum wirkt sich erfahrungsgemäß positiv auf das Sicherheitsgefühl sensibler Bevölkerungsgruppen aus.

- Die Regulierung des ruhenden Verkehrs sollte stärker sichtbar gemacht werden, indem die Parkplatzflächen explizit mit Bodenmarkierungen gekennzeichnet werden.
- Im Bereich der Wilhelmstraße, Mathildenstraße und Ottostraße existieren zu wenige Querungsanlagen, die Fußgänger das Überqueren der Verkehrswege erleichtern und sicherer machen. Lediglich an der Feldstraße wurde eine Überquerungshilfe in Gestalt eines Zebrastrreifens festgestellt.
- Durch die nicht verkehrsberuhigte Warbruckstraße, die am Johannismarkt vorbeiführt, strömt der Verkehr mit 50 km/h. Da dort nur wenige Querungsmöglichkeiten zu finden sind, war es nicht einfach, über die Straße zu kommen. Da auf der Warbruckstraße auch kein Fahrradweg abgegrenzt wurde, ist eine Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 sinnvoll.

Empfehlungen für die Gestaltung des öffentlichen Raumes im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt

Ähnlich wie im Ankunftsquartier gibt es im öffentlichen Raum des Schwellenquartiers Pollmann/Johannismarkt kaum Zonen zum Verweilen.

- Die vernachlässigte Brachfläche am Elisenhof wurde als störend wahrgenommen. Es ist notwendig, dort städtebaulich zu intervenieren und die ungeordnete Situation zu beseitigen.
- Im Schnittpunkt der Wilhelmstraße mit der Sand- und Feldstraße bilden die aufeinandertreffenden Gebäudereihen der drei Straßen einen dreieckigen Platz, in dessen Mittelpunkt ein Kiosk steht und dessen Maße dem menschlichen Maßstab entsprechen. Nach den Nutzungsspuren handelt es sich um einen Treffpunkt; die Abfallbehälter am Rand waren überfüllt. Es wird empfohlen, die Nutzungskonzepte solcher Quartiersplätze weiterzuentwickeln – beispielsweise würde eine gastronomische Nutzung von Flächen des Ortes dazu beitragen, dass die soziale Kontrolle erhöht und das Abfallmanagement verbessert wird.
- Insgesamt gibt es zu wenige Gelegenheiten für den Aufenthalt im öffentlichen Raum, die den Bedürfnissen von Kindern und Frauen gerecht werden. Wenn Kinder in den Innenbereichen des Wohnungsbestandes nicht Fußballspielen dürfen, bedarf es eines öffentlichen Bolzplatzes in der Nähe. Es müssen auch mehr Aufenthaltsbereiche geschaffen werden, wo sich Frauen treffen können.
- Auch für das Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt wird angeregt, das Orientierungssystem zu verbessern und Wegehinweise zu den Schulen und anderen Infrastruktureinrichtungen im Quartier zu geben. So fehlen beispielsweise Hinweisschilder, die auf Zielorte wie die DITIB-Moschee oder die Jugendeinrichtungen in der Marienstraße hinweisen. Das betrifft auch Markierungen, die Grundschülerinnen und -schüler auf sichere Wegeverbindungen und Straßenüberquerungen zu den Schulen leiten.

Durch die Nachbarschaft zum Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern ergibt sich auch für das Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt der Bedarf, sehr robuste Lösungen der Raumgestaltung zu verfolgen. Ein wichtiger Partner für diese Strategie sind die Wohnungsunternehmen, die dafür verantwortlich sind, dass im Schwellenquartier – im Vergleich relativ – viele gepflegte und ordentliche Wohnblöcke und Innenhöfe festgestellt wurden.

2.10 Zusammenfassung der Empfehlungen für Teilprojekte im Bundesmodellvorhaben

Teilprojekt 2 „Ausbau von drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte – mit ‚Elternlandeplätzen‘/Familienzentren“

Im Rahmen des Teilprojekts 2 (TP 2) werden drei Marxloher Grundschulen als multifunktionale Bildungsstandorte ausgebaut. Neben den Schulräumen wird ein Familienzentrum geschaffen, dessen Funktion mit der Metapher des „Elternlandeplatzes“ umschrieben wird. Im Einzelnen handelt es sich um:

- die Grundschule GGS Sandstraße,
- die Grundschule KGS Henriettenstraße und
- die Regenbogenschule in der Ottostraße 65.

Durch die Einrichtung der „Elternlandeplätze“ an den drei Grundschulen soll ein Vertrauensverhältnis zwischen der Schule und den Familien der Neuzuwanderer aufgebaut werden. Durch familienorientierte Angebote sollen neu zugewanderte Eltern in ihrer Rolle als Erziehende gefördert und zur gesellschaftlichen Teilhabe befähigt werden. Im Rahmen von Angeboten der Eltern- und Familienbildung sollen die Familiensysteme gestärkt werden, so dass in einer Wirkungskaskade die Lebens- und Lernbedingungen der Kinder dieser Haushalte – auch außerhalb der Schule – nachhaltig verbessert werden können. Im Gegenstrom sollen die Kinder auch positive Impulse aus der Schule mitbringen und in die Zuwandererfamilie hineinragen, so dass die komplexe Situation der Zuwanderung gut bewältigt wird und Integrationschritte zeitnah erfolgen.

Dazu werden die folgenden Empfehlungen gegeben:

- In das Aufgabenspektrum der Grundschulen und der Familienzentren gehört auch das Thema „Sicherheit und Sicherheitswahrnehmung“. Die neu zugewanderten Familien und deren Kinder müssen im Rahmen spezifischer didaktischer Module im Rahmen eines „Capacity Building“ befähigt werden, ein angemessenes Verhalten im öffentlichen Raum ihres Quartiers zu zeigen. Dabei geht es um eine Kompetenzentwicklung, die zur Verbesserung der Ordnung (Müllverhalten) und Sicherheitslage (Übernahme von Nutzerverantwortung) im Ankunfts-, aber auch im Schwellenquartier beiträgt.
- Darüber hinaus müssen die Familienzentren an den Grundschulen einen niedrigschwelligen Zugang zu der Vielfalt formeller Beratungsangebote eröffnen, die auf den Bedarf neu zugewanderter Familien zugeschnitten sind. Auf diese Weise können die informellen und teilweise Neuzuwanderer ausbeutenden Hilfsangebote „ausgetrocknet“ werden, die als verdeckte Strukturen im Ankunfts- und Schwellenquartier vorhanden sind.
- Schließlich wird auch empfohlen, das Orientierungssystem im Ankunfts- und Schwellenquartier auf die neu zugewanderten Familien auszurichten. Dazu gehören insbesondere Wegehinweise zu den Schulen und zu den anderen Infrastruktureinrichtungen in den Quartieren.

Dadurch können Grundschülerinnen und -schüler sowie ihre Eltern auf – besonders markierte – sichere Wegeverbindungen und Straßenüberquerungen zu den Schulen geleitet werden.

Teilprojekt 3 „Umbau der Jugendfreizeiteinrichtung Regionalzentrum Nord“

Gegenstand des Teilprojekts 3 (TP 3) ist der Umbau der Jugendfreizeiteinrichtung „Regionalzentrum Nord“ [RIZ] in der Marienstraße 16a. Auf der Grundlage des Audits der städtebaulichen Kriminalprävention werden folgende Empfehlungen gegeben:

- Auf dem Vorplatz der Jugendfreizeiteinrichtung RIZ und des benachbarten Internationalen Jugend- und Kulturzentrums Kiebitz (e.V.) ist der Übergang vom öffentlichen Raum in die halböffentlichen Bereiche der Einrichtungen nicht zu erkennen. Die Fläche ist strukturlos und weist keine Markierung auf, als ob sie ein erweiterter Teil des Fußweges sei. Aus der Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention wird eine Neugestaltung des Vorplatzes empfohlen, indem die Grenzen gestalterisch sichtbar gemacht werden, ohne eine Barriere zu errichten. Wenn die Zone als Entree in die beiden Infrastruktureinrichtungen angelegt wird, bekommt der Übergang eine einladende Funktion und vermittelt zugleich das Betreten des RIZ-Raumes.
- Vor den Jugendeinrichtungen wurden weder Abfalleimer noch Abstellmöglichkeiten festgestellt. Da junge Menschen gern ein Fahrrad, Roller oder E-Scooter als Fortbewegungsmittel nutzen, bedarf es einer planerischen Lösung, damit die abgestellten Fahrzeuge einen geordneten Eindruck hinterlassen. Da Jugendliche sich bei gutem Wetter auch vor der Einrichtung treffen, sollte dort auch ein Abfallbehälter platziert werden.

Teilprojekt 4 „Erweiterung des Familienzentrums Julius-Birck-Straße“

Im Teilprojekt 4 (TP 4) wird das Ziel verfolgt, die bereits bestehende Einrichtung in der Julius-Birck-Straße zu erweitern. Im Rahmen der Erweiterung erhält das Familienzentrum Julius-Birck-Straße einen neuen Riegel im Obergeschoss. Im Erdgeschoss wird der KiTa-Betrieb fortgeführt und im Obergeschoss sollen die neuen Angebote des Familienzentrums stattfinden. Der Haupteingang befindet sich gegenüber der stillgelegten Schachanlage Friedrich, die zu einem öffentlichen Park umgestaltet wird. Auf der Basis des Audits der städtebaulichen Kriminalprävention können folgende Empfehlungen formuliert werden:

- Es wird empfohlen, die Zuwegung auf den Blickfang des Haupteingangs auszurichten. Bei einer seitlichen Wegeführung kann der Eingang nicht wahrgenommen werden. Das Eingangstor sollte in gerader Sichtachse vor dem markanten Haupteingang platziert werden und über einen Weg um das Grundstück herum erreichbar sein, der Teil des neuen Friedrich-Parks ist.
- Familien, die durch Katharinen- und Julius-Birck-Straße zum Familienzentrum gehen, kommen an einigen Schrottimmobilen vorbei. Gemäß der Broken-Windows-Theorie nimmt die Adresse des Familienzentrums Schaden, wenn die Zuwegung Unsicherheitsgefühle auslöst. In der Julius-Birck-Straße 19 und 21 lagerten während der Begehung beispielsweise riesige Müllhaufen im Hof der Schrottimmoblie. Eine Intervention zur Beseitigung dieses Zustands wird angeregt.

Teilprojekt 5 „Soziale und städtebauliche Stabilisierung des Zentrums Marxloh“

Im Rahmen des Bundesmodellvorhabens „Stark im Norden“ zielt das Teilprojekt 5 auf die „soziale und städtebauliche Stabilisierung des Zentrums Marxloh“ (TP 5). Auf der Grundlage der städtebaulichen Audits lassen sich folgende Empfehlungen für den Realisierungswettbewerb von TP 5 zusammenfassen:

- Der August-Bebel- ist Platz nicht so strukturiert, dass die Raumnutzung von unterschiedlichen Benutzergruppen konfliktfrei bleiben kann: Wegen der großen Zahl parkender Kraftfahrzeuge ist der Platz unübersichtlich und der quer über den Platz verlaufende Taxistand stellt eine Barriere dar. Mit der Überbetonung der Funktion für den ruhenden Verkehr wird die Funktion für den Aufenthalt von Passanten vernachlässigt. Diese Situation ist im Rahmen der Neugestaltung des Platzes zu korrigieren.
- Am Abend, wenn die Geschäfte geschlossen und kaum noch Passanten unterwegs sind, besteht die Gefahr, dass der Bereich des August-Bebel-Platzes als Angstraum wahrgenommen wird. Es wird empfohlen, im Rahmen der Weiterentwicklung des Platzes auch Nutzungen im Umfeld anzusiedeln, die zu einer Belebung in den Abendstunden beitragen.
- Die Aufenthaltsmöglichkeiten am August-Bebel-Platz – etwa im Umfeld des Pavillons – weisen keine hohe Qualität auf. Es gibt nur wenige Sitzmöglichkeiten und keine Angebote für Kinder. Auch dieser Aspekt sollte bei der Neugestaltung des Platzes Berücksichtigung finden.
- Im Bereich von der Friedrich-Engels-Straße bis zur Wilhelmstraße sind neben Wohnadressen auch gewerblich genutzte Innenhöfe vorzufinden – das Wohnumfeld macht teilweise einen verwahrlosten Eindruck. Es wird empfohlen, das Prinzip der Nutzungsmischung zu bewahren, aber den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten, damit Passanten die Situation nicht als Angstraum interpretieren.
- Auch die Rückseiten und das Parkhaus der Einkaufsmärkte in der Dahlmannstraße nehmen wegen mangelnder Sichtbeziehungen teilweise einen Angstraumcharakter an, weil sich das Marxloh-Center als introvertierte Insel vom öffentlichen Raum abwendet. Dass dort Obdachlose einen Unterschlupf gefunden haben, unterstreicht, wie wenig soziale Kontrolle in diesem Raum stattfindet. Daran müssen in Zukunft Maßnahmen der Wohn- und Gewerbeumfeldverbesserung ansetzen.
- Rund um Pollmann und den August-Bebel-Platz, aber auch von der Friedrich-Engels-Straße bis zur Wilhelmstraße wurde ein hohes Abfallaufkommen festgestellt. Angesichts der festgestellten geringen Zahl von Mülleimern wird angeregt, mehr Abfallbehälter aufzustellen.
- Das Beleuchtungskonzept an der Piazza im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern bedarf einer Überprüfung. Eine designorientierte Ausstattung mit Reflektorlampen scheint an diesem Platz unangemessen zu sein. Empfohlen wird eine robustere Lampenausstattung, die vandalismusresistent ist.
- Um die Fußgängerzone der Kaiser-Wilhelm-Straße zu beleben und die informelle soziale Kontrolle im Umfeld der Piazza zu stärken, wird angeregt, unter den Grundstückseigentümern für die Ansiedlung von Außengastronomie in der Kaiser-Wilhelm-Straße zu werben. An diesem Ort ist auch eine funktionalere und robuste Beleuchtung der Piazza notwendig.

Der Kiosk des Petershofs sollte in seiner Funktion eines – informelle soziale Kontrolle ausübenden – „Raumwächters“ weiter gestärkt werden.

- Der August-Bebel-Platz und seine Umgebung wird von zweiarmigen Kandelaber-Bogenlampen beleuchtet. Abgesehen von Verschattungen des Baumbestands am Platzrand gibt es kaum dunkle Ecken. Der Parkplatz wird lichtstark durch hohe Mastleuchten ausgeleuchtet. Die bestehende Beleuchtungsqualität auf dem August-Bebel-Platz lässt sich eventuell durch eine Optimierung der Lampenstandorte verbessern. Es ist dringend erforderlich, diese Beleuchtungssystematik auch in die angrenzenden Straßenbereiche zu übertragen.

Teilprojekt 11 „Umgang mit Problem- und Schrottimmobilien“

Während der Audits wurde signifikant deutlich, dass Wohnungsbestände von Wohnungsgenossenschaften und Wohnungsunternehmen einen überwiegend ordentlichen und gepflegten Eindruck machten. Das wohnungswirtschaftliche Management zeigte dort einen positiven Einfluss auf das Straßenbild: Diese Bereiche waren tendenziell frei von Müll und die Gebäudesubstanz gut erhalten.

Im **Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern** fiel besonders stark der Kontrast zu vernachlässigten Problem- und Schrottimmobilien auf, in deren Umfeld vernachlässigte Müllecken, ungepflegte private Grünabstandsflächen, abblätternde Fassadenanstriche und kleine Schrottplätze mit abgestellten alten Pkw ohne Nummernschild festgestellt wurden. Beispielsweise wird das Aufenthaltspotenzial der fußläufigen Verbindung des Quartiersgrünzuges zwischen dem Quartiersplatz An der Paulskirche und der Wiesenstraße wegen der Schrottimmobilien an der Rudolfstraße enorm beeinträchtigt. Die negativen Ausstrahlungseffekte auf das Umfeld stellen eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung dar. Insofern gehören Problem- und Schrottimmobilien zu den Faktoren, die im Wohnumfeld Unsicherheitsgefühle in der Bewohnerschaft und unter Passanten auslösen – das führt weitergehend zur Vermeidung solcher Orte.

- In Duisburg fehlt eine verwaltungsinterne Organisationsstruktur, die im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern effektiv den Aufkauf von Problemimmobilien und ihre Umwandlung leisten kann. Deshalb wird empfohlen, eine umfassende Strategie zu entwickeln, wie mit verschiedenen Eigentümertypen von Problem- bzw. Schrottimmobilien und ihren Bewirtschaftungsformen umzugehen ist. Im Ergebnis ist ein strukturiertes Verfahren für den Umgang mit Schrott- und Problemimmobilien zu erarbeiten. Darüber hinaus sind Instrumente für den Erwerb und die Um- oder Neunutzung notwendig, damit die Bewirtschaftung wieder den städtebaulichen Entwicklungszielen und den wohnungspolitischen Zielsetzungen in Marxloh entspricht.
- In der Zukunft ist es erforderlich, verwaarloste Wohnungen und Häuser durch die Wohnungsaufsicht konsequent zu überprüfen (gemäß Wohnungsaufsichtsgesetz NRW von 2014), bei Missständen oder Gefahrenquellen wie Brandschutzmängel schnell zu intervenieren und wirkungsvolle Zwangsmaßnahmen gegen den Vermieter zu verhängen. Die bisherige Arbeit der sogenannten Task Force ist diesbezüglich zu forcieren. Damit das erfolgreich umgesetzt werden kann, ist die Handlungsfähigkeit des bestehenden Interventionsnetzwerks aus Task Force, Rechtsamt, Bürger- und Ordnungsamt, Feuerwehr, Polizei, Stadtwerke, Wirtschaftsbetriebe Duisburg, TÜV, Steuerfahndung, Zollbehörde, Familienkasse und z.B. dem Jugendamt in einer geeigneten Governance-Struktur auszubauen.

- Angeregt wird auch ein ordnungspartnerschaftliches Netzwerk im Anknüpfungsquartier Grillo/Schwelgern, zu dem die Wohnungsunternehmen und die Wohnhausverwalter eingeladen werden. Damit die Immobilienverwaltungen, die sich bisher einer Kooperation widersetzt haben, können einerseits motivierende Anreize (incentives) einzusetzen oder rechtskonforme abschreckende Hindernisse (disincentives) zu entwickeln. In Zusammenarbeit mit Fachbereichen der Stadtverwaltung Duisburg können im ordnungspartnerschaftlichen Netzwerk kleinräumliche Konzepte für den Umgang mit problematischen Immobilien entwickelt werden, damit die Sicherheitssituation und die Ordnungslage im Bereich der benachbarten Gebäude und Baublöcke verbessert werden.

Seitens der Stadt Duisburg sind die notwendigen Fördermittel für den Kauf von Problemimmobilien in Marxloh in einem kommunalen Fonds bereitzustellen, weil anderenfalls die Gefahr weiterwächst, dass diese Gebäude die öffentliche Sicherheit und Ordnung stören. Die Grundstückseigentümer müssen verpflichtet werden, die verfallenden Problem- und Schrottimmobiliën unverzüglich abzubrechen und zu beseitigen, wenn sie nicht einem Verkauf an das städtische Wohnungsunternehmen GEBAG zustimmen (vgl. Abbruchgebot im BauGB).

Auch im **Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt** wurde ein Kontrast zwischen vernachlässigten Problem- und Schrottimmobiliën auf der einen Seite und gepflegten Wohnanlagen als Folge einer geordneten Bestandspflege der Eigentümer auf der anderen Seite diagnostiziert. Auffallend war zum Beispiel die Qualitätsdifferenz zwischen den Genossenschaftshäusern in der Warbruckstraße und Schrottimmobiliën in der benachbarten Katharinen- und Julius-Birck-Straße, auf deren Höfen große Müllhaufen lagerten. Damit diese negativen Beispiele nicht in die Quartiere ausstrahlen und sukzessiv die städtebauliche Abwärtsspirale antreiben, die zu einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung wird, ist die Wohnungsaufsicht auch im Schwellenquartier gefordert.

- Es wird empfohlen, bei der Entwicklung einer umfassenden Strategie zum zukünftigen Umgang mit Problem- bzw. Schrottimmobiliën gezielt auch die Perspektive auf das Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt einzubeziehen. Denn auch dort ist der Einsatz von Instrumenten für den Erwerb und die Um- oder Neunutzung von Problem- bzw. Schrottimmobiliën notwendig.
- Verwaorloste Wohnungen und Häuser müssen auch im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt durch die Wohnungsaufsicht konsequent überprüft werden, damit bei Misständen oder Gefahrenquellen schnell interveniert werden kann und wirkungsvolle Zwangsmaßnahmen gegen den Vermieter verhängt werden. Das bestehende Interventionsnetzwerk aus Task Force, Rechtsamt, Bürger- und Ordnungsamt, Feuerwehr, Polizei, Stadtwerke, Wirtschaftsbetriebe Duisburg, TÜV, Steuerfahndung, Familienkasse und Zollbehörde soll sich auch im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt engagieren.
- Ebenso kann die Anregung, ein ordnungspartnerschaftliches Netzwerk zu konstituieren, in dem die Wohnungsunternehmen und die Wohnhausverwalter mitwirken, auf das Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt übertragen werden. Auch für diesen Bereich von Marxloh sind kleinräumliche Konzepte für den Umgang mit Problem- und Schrottimmobiliën notwendig, die zu einer Verbesserung der Sicherheitssituation und der Ordnungslage vor Ort beitragen. Die Bedingungen sind dafür als gut einzuschätzen, weil im Schwellenquartier viele gepflegte Wohnanlagen von Wohnungsgenossenschaften und Wohnungsunternehmen vorgefunden wurden, so dass an diesem Bestandsmanagement angesetzt werden kann.

In einem einzurichtenden kommunalen Fonds mit Fördermitteln für den Ankauf, die Sanierung und Bewirtschaftung von Problemimmobilien in Marxloh sind sowohl der Bedarf des Schwellenquartiers als auch des Ankunftsquartiers zu berücksichtigen. Aus dem Fonds sind auch die zusätzliche Ausstattung mit Personal und Zusatzleistungen wie Concierge oder Kümmer-Personen zu finanzieren.

3. Audits der Beleuchtungssituation

3.1 Ergebnisse der Beleuchtungsaudits in Marxloh und Alt-Hamborn

In den vorangegangenen Abschnitten wurden die Ergebnisse von vier Perspektiven der städtebaulichen Kriminalprävention vorgestellt, die im Fokus der tagsüber durchgeführten Audits standen. Im Blickpunkt standen dabei: die räumliche An-/Zuordnung und die gestalterische Klarheit; die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen und halböffentlichen Freiraum; die Orientierung, Transparenz, Sichtachsen und Wegeführung; und die Abstellmöglichkeiten und Möblierung im öffentlichen Raum. Eine fünfte Perspektive wurde in Audits eingenommen, in denen während der späten Abendstunden die **Beleuchtungssituation im öffentlichen Raum** bewertet wurde. Die Audits der Beleuchtungssituation fanden an fünf Tagen nach dem Sonnenuntergang in den folgenden Teilräumen von Marxloh und Alt-Hamborn statt:

- im Bereich von Marxloh Grillo am 25.05.2023 (Sonnenuntergang 21:32 Uhr und Lampenstart um 21:45 Uhr auf der Weseler Straße),
- im Bereich von Marxloh Schwelgern am 01.06.2023 (Sonnenuntergang 21:40 Uhr und Lampenstart um 21:50 auf der Dahlstraße),
- im Bereich von Marxloh Johannismarkt und Marxloh Zentrum am 05.06.2023 (Sonnenuntergang 21:44 Uhr und Lampenstart um 21:55 Uhr auf dem Johannismarkt),
- im Bereich von Marxloh Jubiläumshain (Sonnenuntergang 21:53 Uhr und Lampenstart um 22:11 Uhr auf der Ziegelhorststraße) und
- in den Quartieren von Alt-Hamborn am 28.06.2023 (Sonnenuntergang 21:54 Uhr und Lampenstart um 22:10 Uhr auf dem Altmarkt).

Als instrumentelle Grundlage diente der „Leitfaden Lebenswertes Quartier“, den die Sicherheitspartnerschaft im Städtebau in Niedersachsen im Sommer 2023 veröffentlicht hat. Für die Durchführung war „Sozial • Raum • Management (srm) – Büro für Forschung und Beratung“ aus Hannover verantwortlich. Gegenstand der Prüfung waren die folgenden Kriterien:

- gute Erkennbarkeit des Wege- und Straßenverlaufs durch die Lichtführung;
- keine Einschränkung des Lichteinfalls durch Bäume und Büsche;
- Wahrnehmung der Beleuchtung im Untersuchungsbereich als angenehm;
- Wahrnehmung des Gesichts entgegenkommender Passanten in einer Entfernung von 20 bis 10 Meter;
- detailscharfe Wahrnehmung des Gesichtsausdrucks bzw. der Gesichtsmimik entgegenkommender Passanten in einer Entfernung von 10 bis 5 Meter;
- hinreichende Ausleuchtung besonderer Orte wie ein ÖPNV-Haltepunkt, ein Platz mit Aufenthaltsfunktionen, Abstellbereiche für Fahrräder oder örtliche Einrichtungen.

Es ist nicht sinnvoll, die Ergebnisse der Audits nach den verschiedenen Quartieren in Alt-Hamborn und Marxloh zu differenzieren, denn in jedem Quartier streuen die festgestellten Beleuchtungsqualitäten sehr breit von einer annähernden Erfüllung der Anforderungen bis hin zur Nichterfüllung. In der Gesamtsicht werden die Anforderungen überall nur teilweise erfüllt. Vor diesem Hintergrund

werden die Auditresultate nach Mustern dargestellt. Folgende **Muster der Beleuchtungssituation** wurden diagnostiziert:

- (A) Beleuchtung sowohl des Fußwegs als auch der Straße mit Lampenstandorten auf beiden Seiten der Straße.
- (B) Beleuchtung der Straße auf einer Seite.
- (C) Von Bäumen verdeckte Straßenbeleuchtung.
- (D) Durch Vandalismus zerstörte Beleuchtung.
- (E) Ausleuchtung von besonderen Orten wie Plätze und ÖPNV-Haltestellen.

(A) Beleuchtung von Fußweg und Straße auf beiden Seiten der Straße

Die Bayernstraße im Quartier Jubiläumshain repräsentiert einen der wenigen vorgefundenen Bereiche, in denen die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention an die Beleuchtungssituation vollständig erfüllt werden. In der Bayernstraße ist dafür ausschlaggebend, dass die Lampen versetzt auf beiden Straßenseiten platziert wurden und dass der Lichtkegel – unterhalb des Blattwerks der Bäume – sowohl den Fußweg als auch die Straße beleuchtet (vgl. Abbildung 42).

Im Rahmen des Audits war der vorauslaufende Wege- und Straßenverlauf durch diese Lichtführung sehr gut erkennbar. Wegen der geringen Höhe der Lampe wird der Lichteinfall nicht durch die Bäume eingeschränkt. Unter diesen Bedingungen ist die Wahrnehmung des Gesichts entgegenkommender Passanten in einer Entfernung von 20 bis 10 Meter und die detailscharfe Wahrnehmung des Gesichtsausdrucks bzw. die Mimik in einer Entfernung von 10 bis 5 Meter vollständig zu erfassen. Während des Audits wurde die Beleuchtungssituation im Untersuchungsbereich der Bayernstraße im Quartier Jubiläumshain als angenehm wahrgenommen.

Abbildung 42: Beleuchtungssituation in der Bayernstraße im Quartier Marxloh Jubiläumshain



Fotos: Herbert Schubert

Im Ankunftsquartier Marxloh Grillo/Schwelgern wurde eine solcherart vorbildliche Ausleuchtung des öffentlichen Raumes in Wohnstraßen nicht vorgefunden. Lediglich in einer Arrondierung mit einer Reihenhaussiedlung der 1990er Jahre in der Marienstraße weist auch das Schwellenquartier

Marxloh Pollmann/Johannismarkt eine Beleuchtungssituation auf, die die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention an die Beleuchtungssituation vollständig erfüllt (vgl. Abbildung 43). Auch im Kleinquartier um die Hufstraße in Alt-Hamborn herum wurde ein neueres Einfamilienhausgebiet vorgefunden, in dem die Beleuchtungssituation auch diese Qualität hat (vgl. Abbildung 44). Die Leuchten haben die schlichte einarmige Kandelaber-Form einer Bogenlampe, bei der am Kopf des Mastes ein Arm mit dem Leuchtmittel – in einer Art Retro-Look – nach unten gedreht ist.

Weil die Masten der Kandelaber-Beleuchtung nur eine mittlere Höhe haben, befindet sich das Leuchtmittel unterhalb der Baumkronen. Der Wegeverlauf ist dadurch gut zu erkennen, entgegenkommende Passanten sind detailscharf wahrzunehmen, und der Lichteinfall wird als angenehm empfunden.

Abbildung 43: Beleuchtungssituation in der Marienstraße im Quartier Marxloh Johannismarkt/Pollmann



Fotos: Herbert Schubert

Abbildung 44: Beleuchtungssituation in der Leostraße im Quartier um die Hufstraße in Alt-Hamborn



Fotos: Herbert Schubert

(B) Beleuchtung der Straße von einer Seite

Das dominante Beleuchtungsformat stellt in allen betrachteten Quartieren die Natriumdampf-Niederdrucklampe (Gasentladung) dar. Die orangefarbenen, monochromatischen Lampen wurden über viele Jahre wegen ihrer effizienten Lichtausbeute, wegen der guten Kontrastwahrnehmung bei Dunst

und Nebel sowie wegen der geringen Störung nachtaktiver Insekten installiert. Die Leuchtpunkte befinden sich am oberen Ende sehr hoher Lichtmasten, deren Standorte sich nur auf einer Straßenseite befinden. Durch die Höhe (ca. 10m) soll nachts der gesamte Straßenraum großflächig beleuchtet werden. In der Praxis sind diese hohen Masten zur Beleuchtung von öffentlichen Plätzen, aber auch von Industrie- und Militärgelände verbreitet.

Abbildung 45: Einseitige Straßenbeleuchtung durch großformatige Lampen – in der Wilfriedstraße und in der Grillostraße im Quartier Grillo/Schwelgern sowie in der Marienstraße im Quartier Pollmann/Johannismarkt



Fotos: Herbert Schubert

Abbildung 46: Einseitige Straßenbeleuchtung durch großformatige Lampen – in der Kolpingstraße im Südquartier sowie in der Stollenstraße im Zechenquartier von Alt-Hamborn



Fotos: Herbert Schubert

In einigen Abbildungen wird die Situation exemplarisch veranschaulicht (vgl. Abbildungen 45 und 46). Wenn der Lichteinfall nicht durch Bäume eingeschränkt wird, macht die Lichtführung den Wege- und Straßenverlauf deutlich erkennbar. Dieses Muster ist auf vielen Straßen der untersuchten Quartiere diagnostiziert worden.

Allerdings wurde häufig beobachtet, dass Bäume auf der gegenüberliegenden Straßenseite und dort parkende Kleinlastwagen zu einer starken Schattenbildung beitragen. In solchen Fällen konnten das Gesicht entgegenkommender Passanten aus einer Entfernung von 20 bis 10 Meter und deren Mimik aus einer Entfernung von 10 bis 5 Meter nicht detailscharf wahrgenommen werden.

Das nachfolgende Beispiel aus der Wiesenstraße im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern verdeutlicht, dass nur die private Türbeleuchtung des angrenzenden Wohnhauses etwas Licht in den verschatteten Bereich des parkenden Lkw fallen lässt (vgl. Abbildung 47). Durch das aufgesetzte Parken, das die Hälfte des Gehweges für das Kraftfahrzeug in Anspruch nimmt, bleibt nur eine enge Gasse für den Durchgang, was bei Begegnungen in den Abendstunden Angst auslösen kann.

In den einseitig – über hohe, auf die Straße ausgerichtete Masten – beleuchteten Straßen wird der Lichteinfall oft nur auf einer Seite als angenehm und ausreichend wahrgenommen. Wegen des üppigen Laubs der Straßenbäume und wegen parkenden Fahrzeugen des Lieferverkehrs ist die Beleuchtungssituation auf dem Fußweg der anderen Straßenseite häufig eingeschränkt. Im Rahmen des Audits wird diese Beleuchtungssituation daher so bewertet, dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention nur teilweise erfüllt sind.

Abbildung 47: Einseitige Straßenbeleuchtung durch großformatige Lampen in der Wiesenstraße im Quartier Marxloh Grillo/Schwelgern und Schattenbildung hinter einem Lkw auf der anderen Straßenseite



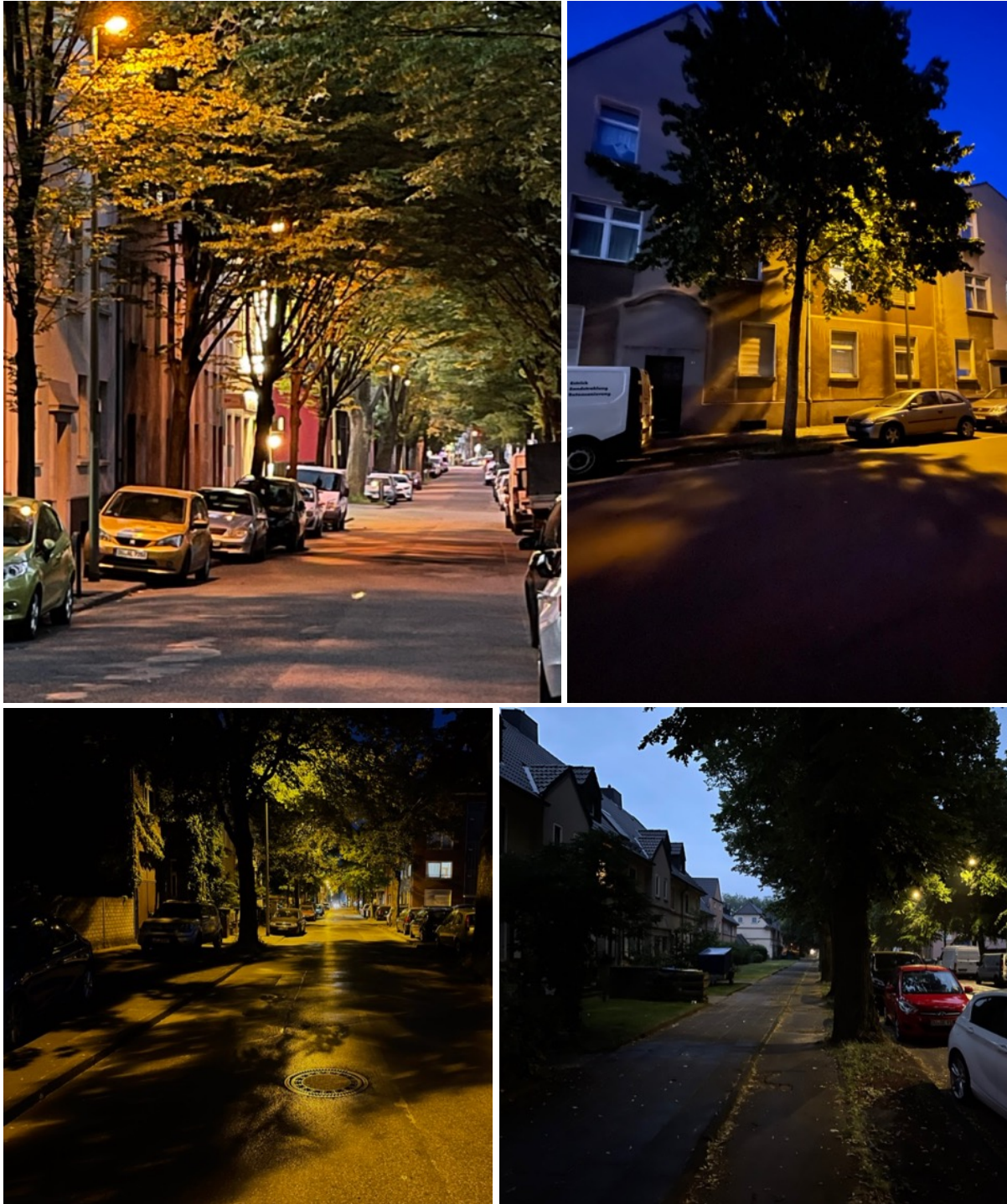
Fotos: Herbert Schubert

(C) Von Bäumen verdeckte Straßenbeleuchtung

Eine geringe Erfüllung der Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention liegt in den Fällen vor, in denen die einseitig platzierten Lichtmasten vom Laub der Straßenbäume verdeckt werden. Auch dieses Muster kam in den untersuchten Quartieren häufig vor. Die Vorteile des alten Baumbestands in Marxloh und Alt-Hamborn als Schattenspender an sonnigen Sommertagen kippt in einer Reihe von Straßen um in den Nachteil, dass die nächtliche Beleuchtung stark eingeschränkt wird. In der Regel verursacht die enorme Höhe der Lichtmasten das Problem, weil die Leuchtpunkte im dichten Laub verschwinden. Insofern gibt es einen Konflikt zwischen den hohen Straßenbeleuchtungsmasten und dem ebenfalls sehr hohen alten Baumbestand. Kleinere Formate wie in der Bayernstraße im Quartier Jubiläumshain, aber auch in der Beecker Straße sowie der Parallelstraße im

Südquartier von Alt-Hamborn sind in dieser Hinsicht positiver zu beurteilen, weil die Lichtquellen unterhalb des Laubkegels bleiben (vgl. Abbildungen 42 bis 44 und 49).

Abbildung 48: Durch Laubbäume verschattete Straßenbeleuchtung in der Hagedorn- und Dahlstraße im Quartier Marxloh Grillo/Schwelgern, in der Dahlmannstraße im Quartier Pollmann/Johannismarkt und in der Kaiser-Friedrich-Straße im Quartier Jubiläumshain



Fotos: Herbert Schubert

In der obigen Abbildung wird die durch die Bäume verursachte Verschattung der Straße und der Fußwege an einigen Beispielen aus den untersuchten Quartieren im Stadtteil Marxloh verdeutlicht (vgl. Abbildungen 48). Da der Lichteinfall durch die Bäume eingeschränkt wird, sind weder der

Wege- und Straßenverlauf gut erkennbar noch entgegenkommende Personen. Die verschattete Situation wird unter diesen Bedingungen in den durch Schatten verdunkelten Bereichen nicht als angenehm wahrgenommen.

Zahlreiche vergleichbare Beispiele wurden aber auch in den Quartieren von Alt-Hamborn festgestellt. Offensichtlich hat sowohl in Marxloh als auch in Alt-Hamborn in den Straßen mit den sehr hohen Beleuchtungsmasten schon längere Zeit kein Rückschnitt des Blattwerks der Baumkronen stattgefunden, um die Beleuchtung im öffentlichen Raum auf beiden Straßenseiten wirkungsvoll zu verbessern.

Abbildung 49: Keine Verschattung durch kleinere Formate der Straßenbeleuchtung in der Beecker- und Parallelstraße in Alt-Hamborn



Fotos: Herbert Schubert

(D) Durch Vandalismus zerstörte Beleuchtung

Die Piazza an der Ecke Rolf-/Kaiser-Wilhelm-Straße ist im Rahmen einer Stadterneuerungsmaßnahme mit einem Podest ausgestattet worden, das von unten indirekt beleuchtet wird. Außerdem wurden moderne LED-Straßenlaternen mit Reflektor aufgestellt. Dieses Konzept der Freiraumplanung mag in urbanen Mittelstandsquartieren funktionieren – im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern scheinen robustere Planungsansätze notwendig zu sein. Die Beleuchtung des beliebten Treffpunkts an der Piazza wurde von den Personengruppen, die sich dort abends versammeln, als störend wahrgenommen. Laut Gesprächen mit Anliegern reiche ein fester Tritt gegen den Laternenpfahl, um das Leuchtmittel auszuschalten. Seitdem befindet sich der Treffpunkt an der Piazza im Halbdunkel (vgl. Abbildung 50). Es gibt nur einen schwachen Lichteinfall von der Straßenbeleuchtung der Kaiser-Wilhelm-Straße, deren Wege- und Straßenführung gut erkennbar ist. Aber die Wahrnehmung der Gesichtsausdrücke der auf der Piazza versammelten Personen ist für vorbeikommende Passanten eingeschränkt, was – vor allem auch angesichts der dort versammelten Personengruppe – verunsichernd wirkt.

In diesem einzelnen Fall werden die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention in der Beleuchtungssituation nicht erfüllt. Für die Gestaltung der Beleuchtung an solchen Aufenthaltsorten sind daraus Konsequenzen zu ziehen.

Abbildung 50: LED-Laternen mit Reflektor an der Piazza im Quartier Marxloh Grillo/Schwelgern



Fotos: Herbert Schubert

(E) Ausleuchtung von besonderen Orten wie Plätze und ÖPNV-Haltestunkte

Ein besonderes Augenmerk wurde während des Audits auch besonderen Orten wie zum Beispiel den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs und öffentlichen Plätzen mit Aufenthaltsfunktionen geschenkt. Bewertet wurde, ob sie hinreichend ausgeleuchtet sind, ob also Personen, die sich dort in der Dunkelheit aufhalten oder als Passanten vorbeikommen, angesichts des Lichteinfalls sicher fühlen können.

Abbildung 51: Straßenbahnhaltstelle Wilfriedstraße im Quartier Grillo/Schwelgern und Bushaltstelle auf der Dieselstraße im Quartier An der Abtei in Alt-Hamborn



Fotos: Herbert Schubert

Die **Haltepunkte** der Straßenbahnlinien 903 und 901 werden sehr gut mit zweiarmigen Kandelaber-Bogenlampen ausgeleuchtet. Zusätzlich wird der Fahrgastunterstand durch das Licht einer Leuchtstoffröhre aufgehellt. Beispielhaft wird das für die Haltestelle Wilfriedstraße auf der Kaiser-Wilhelm-Straße im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern veranschaulicht (vgl. Abbildung 39). Die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention an die Beleuchtungsqualität werden an den Haltepunkten der Straßenbahnen vollständig erfüllt. Als Gegenbeispiel lassen sich einige Haltestellen des Busverkehrs nennen. Wenn allein eine sehr hohe Mastleuchte den Bereich – wie im Beispiel des Bushalts St.Johannis-Hospital auf der Dieselstraße in Alt-Hamborn – ausgeleuchtet, wird der diffuse Lichteinfall nicht als angenehm empfunden (vgl. Abbildung 51).

Während des Beleuchtungsaudits wurden auch die **zentralen Plätze** in Augenschein genommen. Die Lampen auf dem Johannismarkt im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt stammen aus den 1960er Jahren. Das niedrige Format und die nicht weitauseinanderliegenden Standorte korrespondieren mit einer angenehmen menschlichen Maßstäblichkeit. Allerdings ist die Lichtausbeute nicht sehr hoch; denn verschmutzte Lampenschirme und deren vergilbte Plastikkappen scheinen den Lichteinfall zu verringern (vgl. Abbildung 52). Vor diesem Hintergrund werden die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention an die Beleuchtungsqualität auf dem Johannismarkt nur annähernd vollständig erfüllt.

Abbildung 52: Ausleuchtung des Johannismarkts in Marxloh



Fotos: Herbert Schubert

Ein Platz mit hoher Zentralität ist im Marxloher Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt der August-Bebel-Platz. Er wird umgeben von vielen Geschäften und Restaurants. Dennoch war der Raum nach Ladenschluss in den Abendstunden unbelebt, nahezu leer. Weil er intensiv von zweiarmigen Kandelaber-Bogenlampen beleuchtet wird, gibt es kaum dunkle Ecken – allenfalls der Baumbestand am Platzrand verschattet teilweise den Lichteinfall (vgl. Abbildung 53). Zusätzlich strahlen hohe Mastleuchten lichtstark auf den Parkplatz. Dies führt zu der Auditbewertung, dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention an die Beleuchtungsqualität auf dem August-Bebel-Platz vollständig erfüllt werden.

Abbildung 53: Ausleuchtung des August-Bebel-Platzes in Marxloh



Fotos: Herbert Schubert

In der Umgebung des August-Bebel-Platzes befinden sich Fußgängerzonen auf der Kaiser-Wilhelm-Straße, Kaiser-Friedrich-Straße und auf einem Teil der Friedrich-Engels-Straße. Auch dort wurden zweiarmige Kandelaber-Bogenlampen installiert, deren Lichtführung den Straßenverlauf in einer langen Sichtachse erkennbar macht (vgl. Abbildung 54). Der Lichteinfall kann wegen des niedrigen Formats der Masten nicht durch den Baumbestand eingeschränkt werden.

In Verbindung mit abendlichen Schaufensterbeleuchtung der Geschäfte des Einzelhandels sind die Gesichter entgegenkommender Passanten in einer Entfernung von 20 bis 10 Meter und die detail-scharfe Wahrnehmung ihrer Mimik in einer Entfernung von 10 bis 5 Meter vollständig zu erfassen. Diese Konstellation führt dazu, dass die Beleuchtungssituation als angenehm empfunden wird.

Abbildung 54: Ausleuchtung der Fußgängerzone in der Friedrich-Engels-Straße und Kaiser-Friedrich-Straße im Umfeld des August-Bebel-Platzes in Marxloh



Fotos: Herbert Schubert

Der analoge Platz mit hoher Zentralität ist in Alt-Hamborn der Altmarkt. Auch er wird gerahmt von vielen Geschäften und Restaurants. Der Ort war in den Abendstunden nur wenig belebt, der Parkplatz fast leer. Es gibt kein einheitliches Lampenkonzept: Um den Brunnen herum wurden zweiar-mige Kandelaber-Laternen platziert. Der Baumbestand am Platzrand verschattet den Lichteinfall nicht (vgl. Abbildung 55). Auch auf dem Altmarkt wird der Parkplatz von lichtstarken Strahlern an hohen Masten beleuchtet. Der Fußweg und die Straße entlang der Randbebauung wird von mittel-hohen Mastleuchtet erhellt. Insgesamt werden die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention an die Beleuchtungsqualität auf dem Altmarkt in Alt-Hamborn vollständig erfüllt.

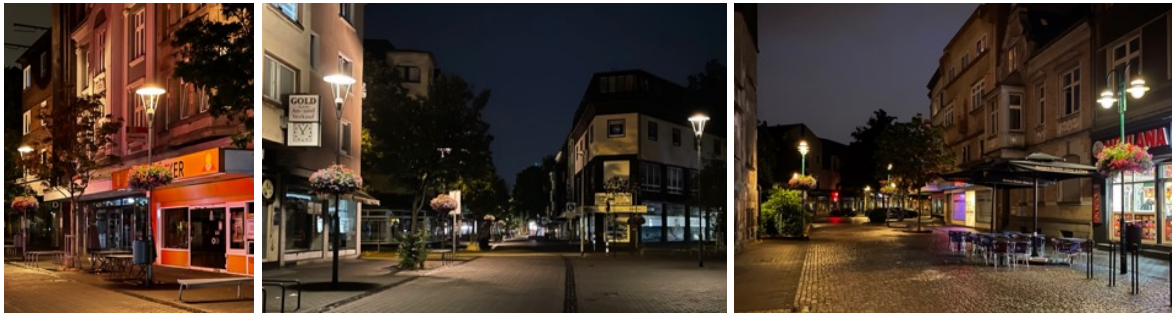
Abbildung 55: Ausleuchtung des Altmarkts in Alt-Hamborn



Fotos: Herbert Schubert

In der Umgebung des Altmarkts befinden sich Fußgängerzonen entlang der Geschäfte auf der Jägerstraße und im nördlichen Teil der Rathausstraße. Auch hier wurde eine gemischte Lampenausstattung festgestellt: In der Rathausstraße wurden neben dem Rathaus mit dem Bezirksamt Hamborn zweiarmige Kandelaber-Bogenlampen installiert; in der Jägerstraße wurden moderne LED-Lampen mit Reflektor aufgestellt (vgl. Abbildung 56). In beiden Fällen macht die Lichtführung den Straßenverlauf deutlich sichtbar. An der Ecke Jägerstraße/Alleestraße öffnet sich die Fußgängerzone zu einem dreieckigen Platz, der durch Lampenstandorte auf beiden Seiten angenehm ausgeleuchtet wird. Die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention an die Beleuchtungsqualität werden auch in den Fußgängerzonen von Alt-Hamborn vollständig erfüllt.

Abbildung 56: Beleuchtung der Fußgängerzone im Dreieck Jäger-/Alleestraße und Rathausstraße im Umfeld des Altmarkts in Alt-Hamborn



Fotos: Herbert Schubert

Abbildung 57: Beleuchtung des Dreiecksplatzes im Schnittpunkt der Sand-, Wilhelm- und Feldstraße im Quartier Johannismarkt/Pollmann

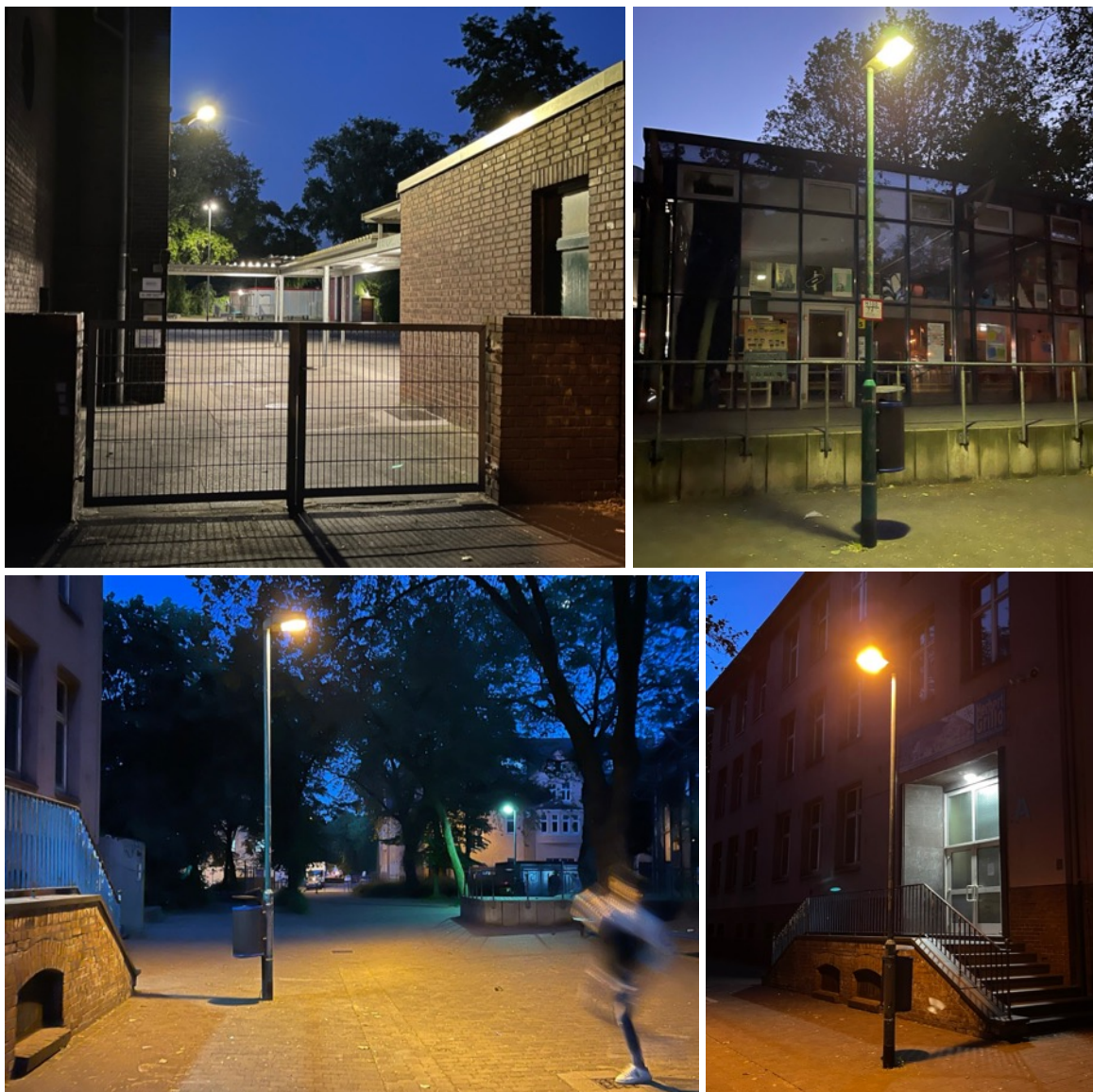


Fotos: Herbert Schubert

Im Quartier Pollmann/Johannismarkt entsteht ein Dreiecksplatz als positiver Raum (im Sinn von Christopher Alexander) im Schnittpunkt der Sand-, Wilhelm- und Feldstraße (vgl. Abbildung 57). Auf dem Platz und in der weiteren Verlängerung der Feldstraße zur Kaiser-Friedrich-Straße befinden sich zweiarmige Kandelaber-Bogenlampen. Ihre Lichtführung markiert einerseits den Platz um ein Kiosk-Gebäude sowie eine Brunnenskulptur herum und zeigt andererseits den Straßenverlauf gut nachvollziehbar an. Auf dem Platz sind die Gesichter anderer Personen, die sich in einer Entfernung von 20 bis 10 Meter aufhalten, und deren Mimik bei einer Entfernung von 10 bis 5 Meter vollständig zu erfassen. Insgesamt wird die Beleuchtungssituation als angenehm empfunden. Auch dieser Ort ist ein gutes Beispiel, wie sich die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention an die Beleuchtungsqualität vollständig erfüllen lassen.

Eine weitere Situation betrifft die Beleuchtung von **Schulhöfen**. Im Rahmen des Audits wurden zwei verschiedene Varianten vorgefunden: Der verschlossene, aber stark ausgeleuchtete Schulhof sowie das öffentlich zugängliche und nutzungsorientiert beleuchtete Schulgelände (vgl. Abbildung 58). Den ersten Fall repräsentiert die Grundschule in der Sandstraße im Schwellenquartier Johannismarkt/Pollmann: Der Zugang zum Schulhof wird durch ein verschlossenes Eingangstor verhindert; durch die sehr hellen Lichtstrahlen auf dem Schulhof wird auch einem unbefugten Betreten vorgebeugt. Der zweite Fall lässt sich an der Herbert-Grillo-Gesamtschule im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern veranschaulichen: Der Schulhof ist ab dem Nachmittag für die öffentliche Nutzung freigegeben. Noch am späten Abend spielten Schulkinder dort. Die Beleuchtung ist nicht so grell wie in der Sandstraße, sondern leuchtet die Zonen vor den Schulgebäuden mit halbhohen Mastleuchten aus, deren Leuchtpunkte unterhalb des Baumbestandes bleiben. Die beiden Beispiele unterstreichen, dass die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention an die Beleuchtungsqualität auf verschiedene Weise erfüllt werden können.

Abbildung 58: Beleuchtungssituation vor der Grundschule Sandstraße und auf dem öffentlich zugänglichen Schulhof der Herbert-Grillo-Gesamtschule



Fotos: Herbert Schubert

Schließlich werden noch zwei Beispiele aufgeführt, wie die **Fußgängerbelange** durch eine gute Beleuchtungssituation gestärkt werden können, so dass dem Entstehen von Gefühlen der subjektiven Unsicherheit vorgebeugt wird (vgl. Abbildung 59). Das erste Beispiel betrifft die Querungshilfe für Fußgänger mittels eines Zebrastreifens vor der Kreuzung Diesel-, Jäger-, Hamborner Straße im Quartier An der Abtei in Alt-Hamborn. Hier trägt die Installierung von hohen Mastleuchten deutlich zur Sicherheit bei. Das zweite Beispiel bildet den Weg aus der Fußgängerzone der Jägerstraße über die Bundesautobahn ins benachbarte Alt-Hamborner Schulquartier ab. Sowohl die Lampenhöhe als auch die Lampenabstände erfüllen die Anforderungen der städtebaulichen Kriminalprävention an die Beleuchtungsqualität vollständig. Diesem kritischen Ort ohne straßenbegleitende Wohnbebauung wird durch die Lichtführung der Angstramcharakter genommen.

Abbildung 59: Beleuchtung des Fußgängerüberwegs vor der Kreuzung Diesel-, Jäger-, Hamborner Straße im Quartier An der Abtei und der Fußgängerbrücke über die BAB 59 auf der Jägerstraße in Alt-Hamborn



Fotos: Herbert Schubert

3.2 Empfehlungen zur Beleuchtungssituation

Neben den genannten positiven Beleuchtungssituationen mit einer angenehmen Lichtführung sind in Marxloh und in Alt-Hamborn teilweise mangelhafte Lichtverhältnisse zu verzeichnen: Die Ursachen sind die Verschattung des öffentlichen Raumes durch Baumkronen und parkende Kraftfahrzeuge, aber auch konzeptionelle Bedingungen, die der Straßenbeleuchtung mehr Relevanz zuschreiben als der Fußwegbeleuchtung. In solchen Lichtverhältnissen kann die sehr hohe Dichte an ruhendem Verkehr, der die Raumwahrnehmung beeinträchtigt und die Gehwege durch beidseitig aufgesetztes Parken von Pkw und Kleinlastwagen verunsichernd verengen. Wenn sich zusätzlich abends große Gruppen von neuzugewanderten Männern vor den Häusern und an Straßenecken versammeln, wie das während der Beleuchtungsaudits vor allem im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern und ansatzweise im Schwellenquartier Pollmann/Johannismarkt beobachtet wurde, können bei Frauen und älteren Menschen Ängste ausgelöst werden, die zu einem Vermeidungsverhalten führen. Im Ergebnis führt diese Situation zu einer hohen Quote subjektiver Unsicherheit am Abend in diesen Gebieten.

Vor diesem Hintergrund werden aus dem Beleuchtungsaudit die folgenden Empfehlungen abgeleitet:

- Im Rahmen der weiteren Stadtteil- und Quartierentwicklung im Laufe der nächsten Dekade bedarf das Beleuchtungskonzept einer Anpassung. Einerseits wird angeregt, die Mastenhöhe – d.h. die Höhe der Leuchtpunkte – zu verringern, um kontinuierlich von den sehr hohen Beleuchtungssäulen zu niedrigeren Lichtmasten umzusteuern, die nicht nur die Straße, sondern in gleicher Intensität auch die Fußwege beleuchten. Andererseits wird vorgeschlagen, zukünftig Lampen versetzt auf beiden Straßenseiten zu platzieren, um Schattenbildungen auf der Seite zu vermeiden, die keine Lampenstandorte aufweist.
- Das Beleuchtungskonzept muss auch im Kontext des Umgangs mit dem ruhenden Verkehr reflektiert werden. Das aufgesetzte Parken auf dem Fußweg verengt den Durchgang und wirkt verängstigend bei der Begegnung mit anderen Passanten in verschatteten Bereichen. Die Parkplätze für Teile des ruhenden Verkehrs und darunter insbesondere für Lieferwagen und (Klein-)Lkw können an die Peripherie verlagert werden (z.B. an den Willy-Brandt-Ring im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern und an die Stockholmer Straße sowie Schulte-Marxloh-Straße im Schwellenquartier Johannismarkt/Pollmann). Wenn der ruhende Verkehr mit deutlichen Markierungen auf eine Seite der Straße reduziert wird, wirkt das positiv auf das Sicherheitsgefühl sensibler Bevölkerungsgruppen.
- Im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern wurde während des Audits eine Vielzahl von Männergruppen beobachtet, die sich nach Einbruch der Dunkelheit auf den Fußwegen vor ihren Häusern trafen. Neben der vom ruhenden Verkehr verursachten Enge erschwerten die Männergruppen den Durchgang, so dass während des Audits mehrfach die Straßenseite gewechselt werden musste. Vor den Häusern und insbesondere vor den Kiosken sind daher sogenannte Pockets (Raumnischen) zu schaffen oder die Fußwege zu verbreitern. Das sollte mit einem smarten Laternensystem verbunden werden, das die notwendige Helligkeit bei einer stärkeren Inanspruchnahme des Gehweges liefert. Eine höhere Lichtstärke kann an den Versammlungs- und Aufenthaltsorten wie zum Beispiel der Piazza oder vor dem Kiosk an der Kreuzung Hagedornstraße / Henriettenstraße das Sicherheitsgefühl der Passanten stärken.

- Das Beleuchtungskonzept an der Piazza im Ankunftsquartier Grillo/Schwelgern bedarf einer Überprüfung. Eine designorientierte Ausstattung mit Reflektorlampen scheint an diesem Platz unangemessen zu sein. Empfohlen wird eine robustere Lampenausstattung, die vandalismusresistent ist.
- Das fußgängerfreundliche Kandelaberformat hat sich an vielen Orten in Marxloh und Alt-Hamborn bewährt. Es hat den Vorteil, dass die Leuchtpunkte der Bogenlampe wegen der geringen Höhe (und wegen des damit verbundenen menschlichen Maßstabsverhältnisses) unterhalb der Baumkronen bleiben.
- In den Straßen, in den die hohen Mastleuchten in den Baumkronen verschwinden oder Lichteinfall durch das Blattwerk beeinträchtigt wird, ist ein konsequenter Baumschnitt nötig, um schattenbildende Äste mit Laub auszudünnen.
- Das gute Ausleuchtungskonzept der Straßenbahnhaltestelle Wilfriedstraße in der Kaiser-Wilhelm-Straße sollte auch auf die Bushaltestellen in Marxloh und Alt-Hamborn übertragen werden.

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Nr.	Karten	Seite
1	Quartiersstruktur des Stadtteils Alt-Hamborn Süd	7
2	Kriminalitätsschwerpunkte im Stadtteil Alt-Hamborn im Jahr 2021	11
3	Quartiersstruktur des Stadtteils Marxloh	38
4	Kriminalitätsschwerpunkte im Stadtteil Marxloh im Jahr 2021	41
5	Systemische Kopplung von formeller und informeller sozialer Kontrolle	44

Nr.	Tabellen	Seite
1	Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Quartier des Hamborner Altmarkts und im Quartier Alt-Hamborn Süd	13
2	Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Quartier An der Abtei des Stadtteils Alt-Hamborn	22
3	Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Teilquartier Grillo des Stadtteils Marxloh	46
4	Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Teilquartier Schwelgern des Stadtteils Marxloh	46
5	Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Teilquartier Pollmann/Zentrum des Stadtteils Marxloh	53
6	Ergebnisse der Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Teilquartier Johannismarkt des Stadtteils Marxloh	53
7	Ergebnisse des Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Quartier Jubiläumshain des Stadtteils Marxloh	63
8	Ergebnisse des Audits der städtebaulichen Kriminalprävention im Schwelgernpark in Marxloh	71

Nr.	Abbildungen	Seite
1	Unklare Situation der Randnutzung auf dem Hamborner Altmarkt	15
2	Unübersichtliche Raumsituation an der Beecker Straße	16

3	Raumsituationen in der Kolpingstraße	16
4	Konfliktsituationen in der Kolpingstraße	17
5	Informelle und formelle Aufenthaltsgelegenheiten in der Allee- und Jägerstraße	18
6	Halböffentliche Gärten auf der Rückseite der Häuser in der Kolpingstraße und kommerzieller Aufenthaltsort in der Emscherstraße	19
7	Wegeleitsysteme im Kleinquartier um den Hamborner Altmarkt	20
8	Fahrradabstellmöglichkeiten und Möblierung im Umfeld des Hamborner Altmarkts (Jäger- und Parallelstraße)	21
9	Städtebauliche Situation in der ehemaligen Jupp-Kolonie in Alt-Hamborn	23
10	Nachkriegs-Zeilen im Zechenquartier in Alt-Hamborn	24
11	Nutzung und Nichtnutzung von Sitzgelegenheiten an der Ecke Jägerstraße / Hottelmannstraße	25
12	Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Schulquartier	26
13	Wilde Müllablagerungen im öffentlichen Raum	47
14	Freiraumsituation im Entenpark	48
15	Informelle Aneignung des öffentlichen Raumes zum Aufenthalt	49
16	Behinderungen auf den Gehwegen	50
17	Sicherheitszeichen vor der Herbert-Grillo-Gesamtschule	51
18	Rückseitencharakter auf der Dahlmannstraße	54
19	Vernachlässigte Brachfläche im Bereich der Elisen- und Warbruckstraße	55
20	Unstrukturierter Übergang vom öffentlichen Raum in die halböffentlichen Bereiche der Jugendeinrichtungen in der Marienstraße	56
21	Wohnungswirtschaftlich gemanagte Innenhofbereiche im Teilraum Johannismarkt	56
22	Aufenthaltsqualitäten am August-Bebel-Platz	57
23	Dreiecksplatz im Schnittpunkt der Wilhelm-, Sand- und Feldstraße	58
24	Aufenthaltsqualitäten auf Hinterhöfen	58

25	Aufenthaltspraxis vor Häusern in der Marienstraße	59
26	Verengung des Gehwegs durch aufgesetztes Parken	60
27	Verbogene und überfüllte Abfallbehälter im Bereich Pollmann	61
28	Fahrradabstellanlagen im Bereich Pollmann	62
29	Starke Barrierewirkung der BAB 59 und der Eisenbahnbrücke mit Siedlung in der Hermannstraße im Zwischenraum	63
30	Im Stillen Winkel Zuordnung der Fenster zur Straße – im VivaWest-Bestand von der Straße abgewandte Zeilen (Kaiser-Friedrich-Straße/Waterkampstraße)	64
31	Hohe Aufenthaltsqualität im Freiraum an der Mecklenburger Straße	65
32	Gesonderter Aufenthaltsbereich für die Mieter von Grillo-Immobilien in der Lohstraße	65
33	Sehr hohe Aufenthaltsqualität im Jubiläumshain durch das Parkmanagement	66
34	Gute Sichtachsen, gepflegte Vorgärten, aber zugeparkte Fußwege	67
35	Gute Sichtachsen, reguläres Parken, aber Bäume als Barrieren auf dem Fußweg (Waterkampstraße)	67
36	Parkeingänge Wiesenstraße und Am Stadion	73
37	Standardschild „Öffentliche Grünanlage“ der Stadt Duisburg	74
38	In die Jahre gekommenes Feld für Beachvolleyball und Dirt-Jump-Parcours	75
39	Abgenutzter Betongrill und Abfallcontainer der WBD für Picknick-Reste	77
40	Verschließbares Tor mit Öffnungszeiten und Infotafel im Jubiläumshain	78
41	Brachgefallenes Gebäude und Graffiti an der denkmalgeschützten Treppe	80
42	Beleuchtungssituation in der Bayernstraße im Quartier Marxloh Jubiläumshain	98
43	Beleuchtungssituation in der Marienstraße im Quartier Marxloh Johannismarkt/Pollmann	99
44	Beleuchtungssituation in der Leostraße im Quartier um die Hufstraße in Alt-Hamborn	99

45	Einseitige Straßenbeleuchtung durch großformatige Lampen – in der Wilfriedstraße und in der Grillostraße im Quartier Grillo/Schwelgern sowie in der Marienstraße im Quartier Pollmann/Johannismarkt	100
46	Einseitige Straßenbeleuchtung durch großformatige Lampen – in der Kolpingstraßenstraße im Südquartier sowie in der Stollenstraße im Zechenquartier von Alt-Hamborn	100
47	Einseitige Straßenbeleuchtung durch großformatige Lampen in der Wiesenstraße im Quartier Marxloh Grillo/Schwelgern und Schattenbildung hinter einem Lkw auf der anderen Straßenseite	101
48	Durch Laubbäume verschattete Straßenbeleuchtung in der Hagedorn- und Dahlstraße im Quartier Marxloh Grillo/Schwelgern, in der Dahlmannstraße im Quartier Pollmann/Johannismarkt und in der Kaiser-Friedrich-Straße im Quartier Jubiläumshain	102
49	Keine Verschattung durch kleinere Formate der Straßenbeleuchtung in der Beecker- und Parallelstraße in Alt-Hamborn	103
50	LED-Laternen mit Reflektor an der Piazza im Quartier Marxloh Grillo/Schwelgern	104
51	Straßenbahnhaltestelle Wilfriedstraße im Quartier Grillo/Schwelgern und Bushaltestelle auf der Dieselstraße im Quartier An der Abtei in Alt-Hamborn	104
52	Ausleuchtung des Johannismarkts in Marxloh	105
53	Ausleuchtung des August-Bebel-Platzes in Marxloh	106
54	Ausleuchtung der Fußgängerzone in der Friedrich-Engels-Straße und Kaiser-Friedrich-Straße im Umfeld des August-Bebel-Platzes in Marxloh	107
55	Ausleuchtung des Altmarkts in Alt-Hamborn	107
56	Beleuchtung der Fußgängerzone im Dreieck Jäger-/Alleestraße und Rathausstraße im Umfeld des Altmarkts in Alt-Hamborn	108
57	Beleuchtung des Dreiecksplatzes im Schnittpunkt der Sand-, Wilhelm- und Feldstraße im Quartier Johannismarkt/Pollmann	108
58	Beleuchtungssituation vor der Grundschule Sandstraße und auf dem öffentlich zugänglichen Schulhof der Herbert-Grillo-Gesamtschule	109
59	Beleuchtung des Fußgängerüberwegs vor der Kreuzung Diesel-, Jäger-, Hamborner Straße im Quartier An der Abtei und der Fußgängerbrücke über die BAB 59 auf der Jägerstraße in Alt-Hamborn	110

