

Jens Stachowitz
Kommunalberatung

Liebigstraße 40
44139 Dortmund

Telefon
(02 31) 9 12 21 37

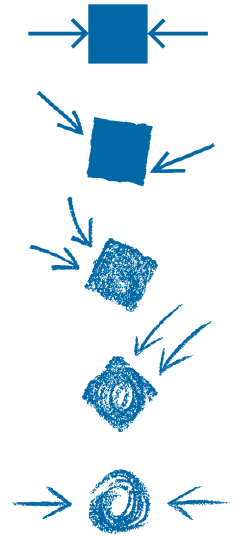
Telefax
(02 31) 9 12 21 38

E-Mail
office@stachowitz.de

Internet
www.stachowitz.de

Moderation
Prozessbegleitung
Vermittlung

Dipl.-Ing.
Raumplanung
Organisationsentwickler



Duisburg-Wedau

Dokumentation der Bürgerwerkstatt
am 26. und 27.08.2016

Informationen zum Projekt

<http://www.beg-nrw.com/projekte/duisburg-wedau/>

Ihr Ansprechpartner

Klaus-Dieter Büttner

Team Wedau

c.o.

BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH

An der Reichsbank 8 | 45127 Essen

Tel.: 0201/74766-19 | Fax: 0201/74766-28

klaus-dieter.buettner@beg.nrw.de

Moderation und Dokumentation der Bürgerwerkstatt

Jens Stachowitz, Dortmund

[Text in eckigen Klammern ist zum besseren Verständnis vom Moderator nachträglich eingefügt.]

Dortmund, 03. September 2016

Gliederung	Seite
1. Warum eine Bürgerwerkstatt?	4
2. Austausch im Plenum am 26.08.2016	5
2.1 Planungsziele der Stadt Duisburg und Bebauungsplanverfahren	5
2.2 Erläuterung des Rahmenplanes	6
2.3 Diskussion des Rahmenplanes	30
2.4 Verkehrsanbindung auf der Straße	33
2.5 Lärmschutz	36
2.6 Artenschutz	40
2.7 Bodenschutz	42
2.8 Abschluss des ersten Tages	42
3. Austausch am 27.08.2016 zum öffentlichen Raum	43
3.1 Diskussionsgruppen und Einzelgespräche	43
3.2 Besichtigung des ehemaligen Ausbesserungswerkes	45
3.3 Sicht auf Nord- und Südfläche von der Wedauer Brücke aus	48
3.4 Exkursion zum Seeufer	51
3.5 Umfrage und Sammlung von Anregungen	53

Die Anlagen zu dieser Dokumentation finden Sie auf:
<http://www.beg-nrw.com/projekte/duisburg-wedau/>

Alle Fotos, soweit nicht anders vermerkt: © Jens Stachowitz

Duisburg-Wedau

Dokumentation der Bürgerwerkstatt am 26. und 27.08.2016

1. Warum eine Bürgerwerkstatt?

Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes Wedau sind großflächige Nutzungsänderungen vorgesehen, die der Öffentlichkeit seit dem Frühjahr 2016 bekannt sind. Die Planenden haben lange Zeit untereinander diskutiert, bevor sie die Pläne für diese 90 ha große Fläche bekannt gemacht haben. Sie wollten sicher sein, dass die Planung technisch und finanziell „machbar“ ist, bevor sie mit ihrem Rahmenplan an die Öffentlichkeit gehen. Die Veröffentlichung hat eine Reihe von Kritikpunkten zutage gefördert, die vom verantwortlichen Team Wedau, einer Kooperation der Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft NRW mbH, der DB Immobilien – Region West sowie der Stadt Duisburg im weiteren Verfahren aufgegriffen werden.

Die Bürgerwerkstatt hat am ersten Tag zum einem erneut über das Planungsvorhaben unterrichtet und die neuesten planerischen Erkenntnisse vermittelt (Foto unten: Blick in das Auditorium, © BEG). Bürger(innen) stellten eine Reihe von Fragen, die zumeist an Ort



und Stelle beantwortet wurden. Am zweiten Tag wurde Bürgerinnen und Bürgern zum anderen eine konkrete Gelegenheit zur Mitwirkung an der Planung des Öffentlichen Raumes gegeben. Viele

nutzten zudem das Angebot, die Flächen und Gebäude zu besichtigen, die ansonsten nicht betreten werden dürfen.

2. Austausch im Plenum am 26.08.2016

Der Moderator konnte trotz tropischer Temperaturen viele interessierte Bürger(innen) in der ehemaligen Ausbildungswerkstatt begrüßen. Er erläuterte das Programm und betonte, dass ein Austausch auf Augenhöhe stattfinden sollte, den er als allparteilicher Dritter leiten werde.

2.1 Planungsziele der Stadt Duisburg und Bebauungsplanverfahren

Carsten Tum, Baudezernent der Stadt Duisburg, erläuterte die Planungsziele der Stadt und den Verfahrensstand. Er betonte, dass die Stadt Duisburg seit vielen Jahren das Ziel verfolge, diese ehemalige Bahnfläche zu bebauen. Sie soll für Duisburger(innen) und für Neubürger(innen) auf der Südfläche (ca. 60 ha südlich der Wedauer Brücke) attraktives Wohnen ermöglichen. Auf der Nordfläche (ca. 30 ha.) sollen Gewerbe, Campusquartier und Dienstleistungen Platz finden.

Der Stadt Duisburg sei auch wichtig, dass eine attraktive Nahverkehrsverbindung als Standortqualität erhalten bleibt. Deswegen unterstütze sie die Planung, unmittelbar südlich der Wedauer Brücke einen zentralen Haltepunkt der Regionalbahn neu anzulegen, der drei bestehende Haltepunkte ersetzt. Die Stadt Duisburg sieht dies als Weg, eine drohende Stilllegung der Regionalbahn abzuwenden.

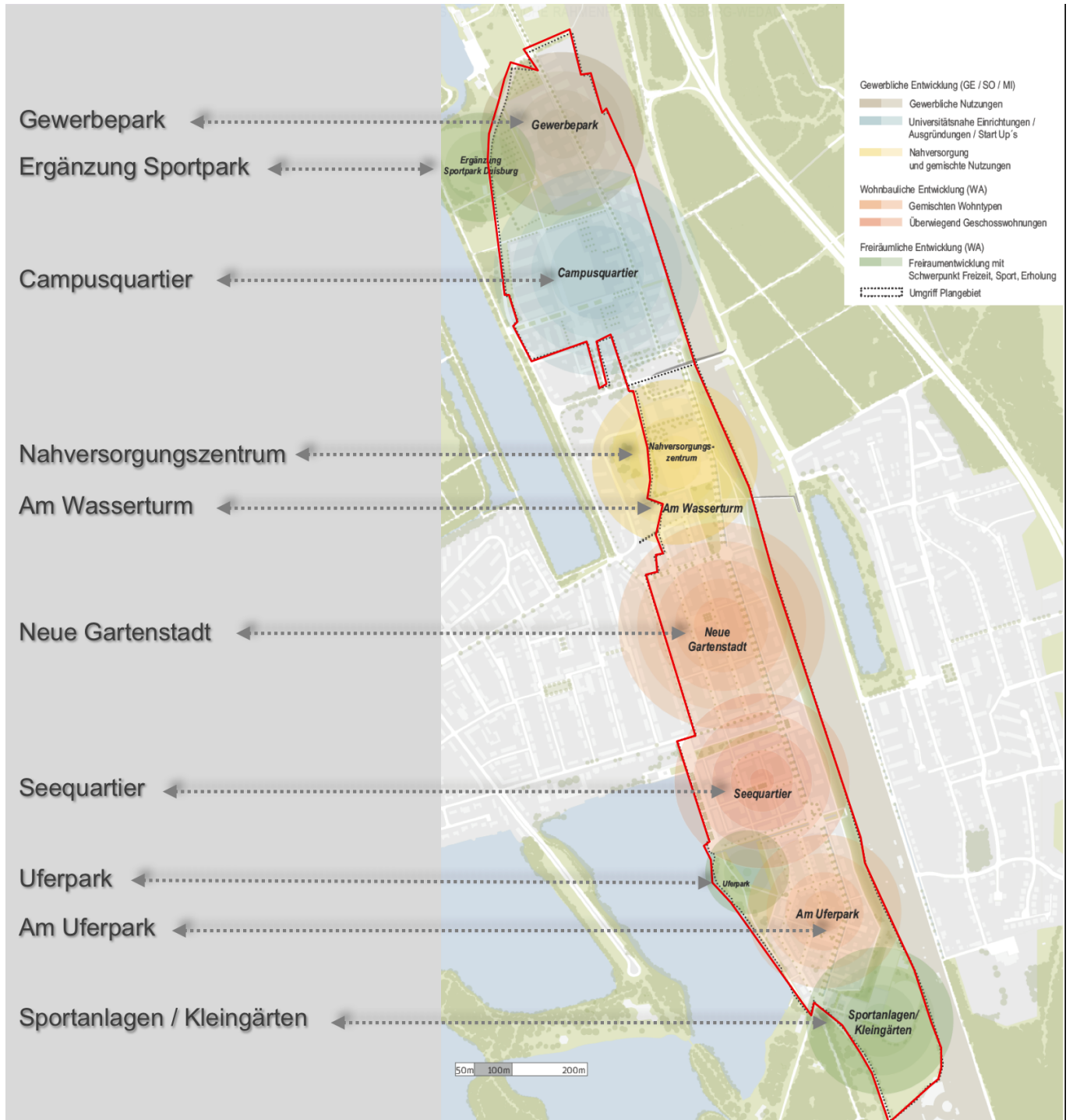
Durch die Neuansiedlung der geschätzt rund 8.500 zusätzlichen Bewohner(innen) werde es auch möglich, einen großflächigen Vollsortimenter (Supermarkt mit allen branchenüblichen Sortimenten) ansiedeln zu können, der die Bewohner der bestehenden Siedlungsflächen in Bissingheim und Wedau und darüber hinaus versorgen kann, so Carsten Tum. Dieser und weitere Geschäfte und Einrichtungen werden zwischen Nord- und Südfläche und nahe des Regionalbahn-Haltepunktes Platz finden.

Die planerischen Überlegungen sind in einem städtebaulichen Rahmenplan festgehalten, der hier in der Bürgerwerkstatt erläutert und diskutiert wird. In einem weiteren Verfahrensschritt wird anschließend ein Bebauungsplan aufgestellt, der dann das Baurecht verbindlich regelt. Bereits in diesem informellen Dialog im Rahmen des städtebaulichen Rahmenplans, insbesondere aber in dem formellen Bebauungsplan-Verfahren sollten die Bürgerinnen und Bürger ihre Gedanken und Überlegungen, aber auch Einwände zum Ausdruck bringen, so Carsten Tum. Er freute sich, dass so viele Menschen an der Bürgerwerkstatt teilnahmen.

2.2 Erläuterung des Rahmenplanes

Thomas Scholle, Büro plan-lokal, beauftragt mit der Planung Nordfläche, und Frank Boberg, Büro Pesch & Partner, beauftragt mit der Planung der Südfläche, trugen ihre Überlegungen zum Rahmenplan vor. – Die PPT-Charts finden Sie im Anhang. – Zunächst erläutern sie, dass die zu beplanende Fläche aufgrund ihrer Historie als Bahnfläche mit rund 3 km eine große Längenausdehnung hat und mit rund 400 m und weniger vergleichsweise schmal ist. Der Grundgedanke der Planung sei, die Fläche in Abschnitte zu unterteilen, die als eigenständige Quartiere wahrgenommen und entwickelt werden können (siehe Abbildung unten).

Die Planung greife des Weiteren historischen Bezüge auf und integrierte historische Gebäude und Anlagen, sofern wirtschaftlich vertretbar, in das Nutzungskonzept. Der Denkmalsbereich Gartenstadt Wedau stelle für die Planenden das Leitmotiv für die unmittelbar angrenzende neue Gartenstadt dar. Ein großer Teil der Richthalle solle erhalten bleiben und neu genutzt werden, der ehemalige Ziegel-Wasserturm solle Mittelpunkt eines kleinen Parks werden, Stellwerk 2 und Verwaltungsgebäude sollen in einen Platz eingebunden werden. Das Ensemble der ehemaligen Feuerwache, die Werkstättenstraße und die Siedlung Werkstättenstraße werden, so die Planenden, in die Planung integriert. Der Wasserturm Süd werde Teil einer Sport- und Grünfläche.



Erschließung mit dem KFZ-Verkehr

Das Verkehrskonzept fuße, so Frank Boberg, auf dem Verlauf der L 60 (Wedauer Straße, Masurenallee, Wedauer Brücke, Bissingheimer Straße). An der Wedauer Brücke solle eine neue Verknüpfung geschaffen werden, die eine von Nord nach Süd verlaufende neue Straße auf dem Plangebiet mit zwei Rampen verbindet, sodass keine Linksabbieger notwendig sind.



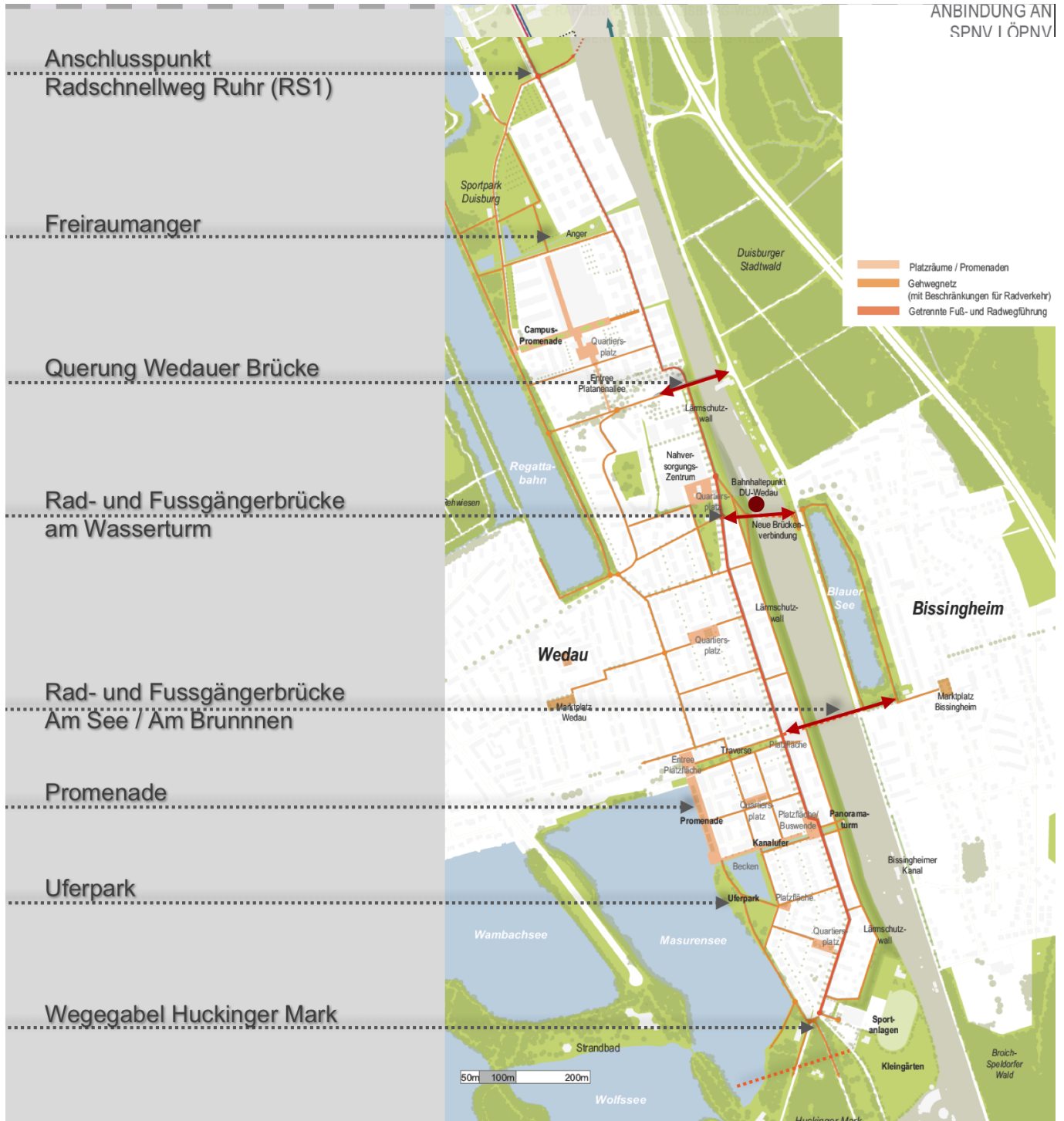
Die Masurenallee und eine Querspange zur neuen Nord-Süd-Verbindung stellen den zweiten Baustein des Straßen-Grundgerüsts dar, das die Erschließung aller Quartiere mit KFZ gewährleistet. [Zu den KFZ-Belastungen später mehr.]

Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr

Die Planenden haben einen Vorschlag zur neuen Buslinienführung ausgearbeitet [, der von der Stadt als Aufgabenträger im öffentlichen Nahverkehr aufgegriffen werden müsste] (siehe Abb. unten). Dieser Vorschlag stelle sicher, dass alle Flächen erschlossen werden und alle Busse einen Umstieg in die Regionalbahn 37 ermöglichen. Zwei Linien erreichen auch direkt das neue Versorgungszentrum.

Erschließung durch Rad- und Fußwege

Ein kleinmaschiges Rad- und Fußwegenetz verbinde die Wohngebiete mit den wichtigen Zielen im Plangebiet, den Nachbarquartieren und dem Freiraum, so die Planenden. Radfahrer(innen) erhielten zudem einen Anschluss an den geplanten Radschnellweg Ruhr (RS1) (siehe Abb.).



Drei Brücken überspannten die Gleise der Eisenbahn:

- Wedauer Brücke (Bestand),
- Fuß- und Radweg-Brücke am neuen Haltepunkt der Regionalbahn und nahe des Standort des neuen Versorgungszentrums und
- Fuß- und Radweg-Brücke auf Höhe des Bissingheimer Marktplatzes.

Letztere sei aufgrund von Bürgeranregungen aus der Veranstaltung am 04.07.2016 zusätzlich in den Rahmenplan aufgenommen worden. [Zu deren Machbarkeit und Finanzierung später mehr.]

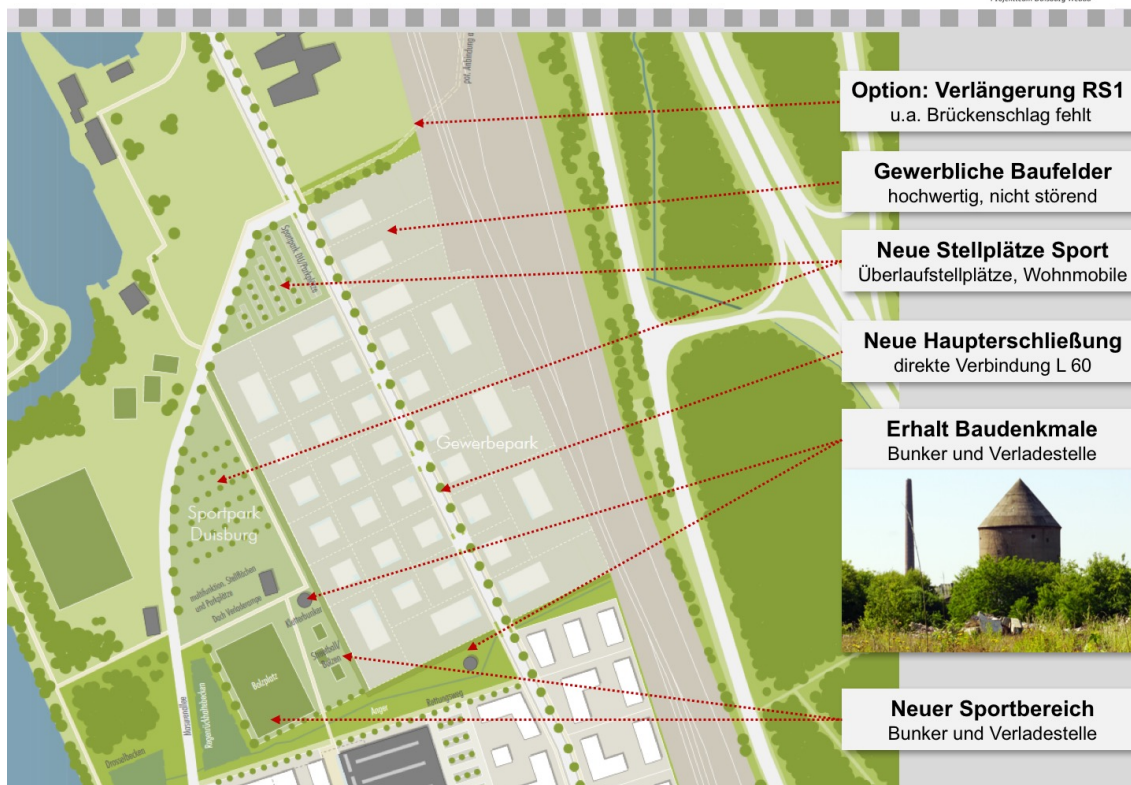
2.2.1 Die Nordfläche

Thomas Scholle erläuterte die Rahmenplanung für die Nordfläche (ab Chart 9). Hier seien zwei neue Quartiere vorgesehen: Gewerbepark und Campusquartier.

Planungsinhalte Gewerbepark

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Duisburg Wedau

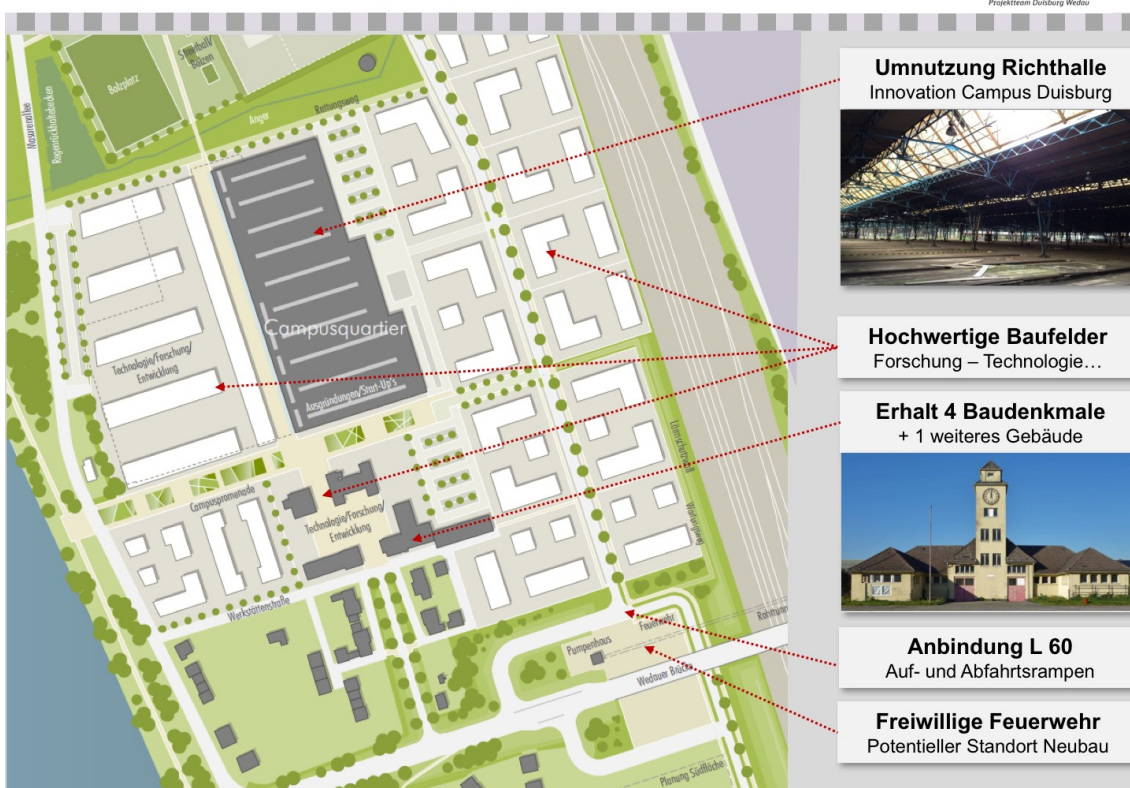


Am Rande des Gewerbeparkes werde der Sportpark erweitert und es werde Stellplätze für diesen vorgesehen. Diese erfüllen einen Doppelnutzen: Tagsüber können sie zusätzlich von den Beschäftigten und Besucher(inne)n des Gewerbeparkes genutzt werden. Nach Süden hin werde der Gewerbepark durch einen Grünbereich abgeschlossen, so Herr Scholle.

Planungsinhalte Flächen „Campusquartier“

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Duisburg Wedau



Das Campusquartier arbeitete im Kern mit den Qualitäten der historischen Bausubstanz, die teilweise unter Denkmalschutz steht. Der ältere Teil der Richthalle könne erhalten werden und wie die denkmalgeschützten Gebäude neue Nutzungen aufnehmen. Östlich und westlich angegliedert würden neue Gebäude entstehen. Das Campusquartier erhielte seinen Namen, weil es als Universitäts-Campus einen Teil der Universität Duisburg-Essen aus dem Feld „Technologie“ aufnehmen sollte, der weitere private Investments von Unternehmen aus Forschung und Entwicklung als Ankerpunkt diene.

2.2.2 Die Südfläche



Das Modell der Südfläche (im Bild oben) mit Blick von Nord-Nord-West in Richtung Ratingen/Düsseldorf. Hinter den Bahnanlagen am Bildrand links liegen Blauer See und Bissingheim.

Auf der Südfläche, so Herr Boberg, sollen sechs neue Quartiere entstehen (siehe Bild oben):

- Versorgungszentrum und Park am Wasserturm (links unten im Bild)
- neue Gartenstadt (in der Bildmitte links, die Gartenstadt Wedau rechts daneben bzw. südlich der Regattastrecke)
- Seequartier (links neben dem Masureensee)
- Uferpark (mit Teich, an die Uferpromenade anschließend)
- Wohngebiet am Uferpark (links neben und hinter dem Uferpark)
- Sportanlagen und Kleingärten (mit Wasserturm Süd am oberen Bildrand bzw. ganz im Süden des Plangebietes).

Versorgungszentrum und Park am Wasserturm



Das Versorgungszentrum (Bild oben, Blick von Süd-West) sei am verkehrsgünstigsten Ort gelegen. Die Hauptstraßen binden hier direkt an, der Schienenhaltepunkt sei nah gelegen und die Buslinien führen hier vorbei. Zusammen mit dem alten Wasserturm und dem Park



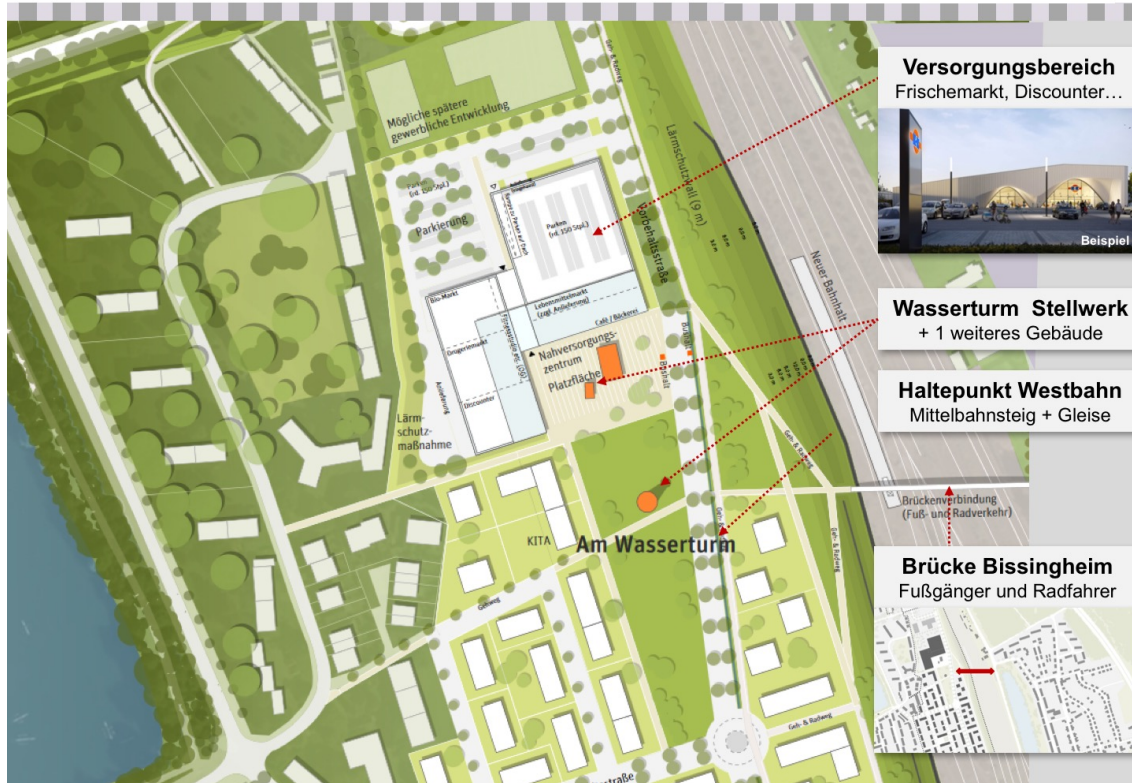
(Bild oben) bildet dieser Ort den Mittelpunkt des Stadtteils mit dem Wasserturm als Landmarke und Wahrzeichen.

Planerisch zu lösen sei die Nachbarschaft zwischen der vorhandenen Bebauung und dem zukünftigen Versorgungszentrum. Dass

Planungsinhalte Sonder- und Mischgebiet

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Ouburg Wedau



eine solche Lösung gefunden und im Bebauungsplan festgeschrieben werde, dessen zeigte sich Herr Boberg gewiss. Im Plan rechts zu sehen sei auch die neue Fuß- und Radverkehrsbrücke für den zukünftigen Bahnhofsteig und nach Bissingheim.

Neue Gartenstadt

Die bestehende, unter Denkmalschutz stehende Gartenstadt Wedau (im Vordergrund des Bildes unten) sei hier entwurfsbestimmend.



Die Dichte und die Struktur der neuen Gartenstadt (oben im Bildhintergrund) orientiere sich an diesem Bestand. In der Gartenstadt



sei ein kleiner Platzraum vorgesehen (Bild oben), so Herr Boberg, der sich ebenfalls an den Vorbildern in der Nachbarschaft orientiere. Ein Lärmschutzwall von 15 m Höhe schützte die gesamte Wohnbebauung in dem neuen Baugebiet und schließe die Gartenstadt wie die anderen Bauflächen nach Osten hin als Grünanlage ab.

Planungsinhalte „Neue Gartenstadt“

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Duisburg Wedau



Seequartier



Das Seequartier (Bild oben in der Mitte), so Herr Boberg, werde am dichtesten bebaut sein. Ein Grünraum (Bild unten) schaffe eine



Verbindung zum See und zur Brücke nach Bissingheim. An zentraler Stelle innerhalb des Seequartiers solle ein Platz gestaltet werden (Bild unten).

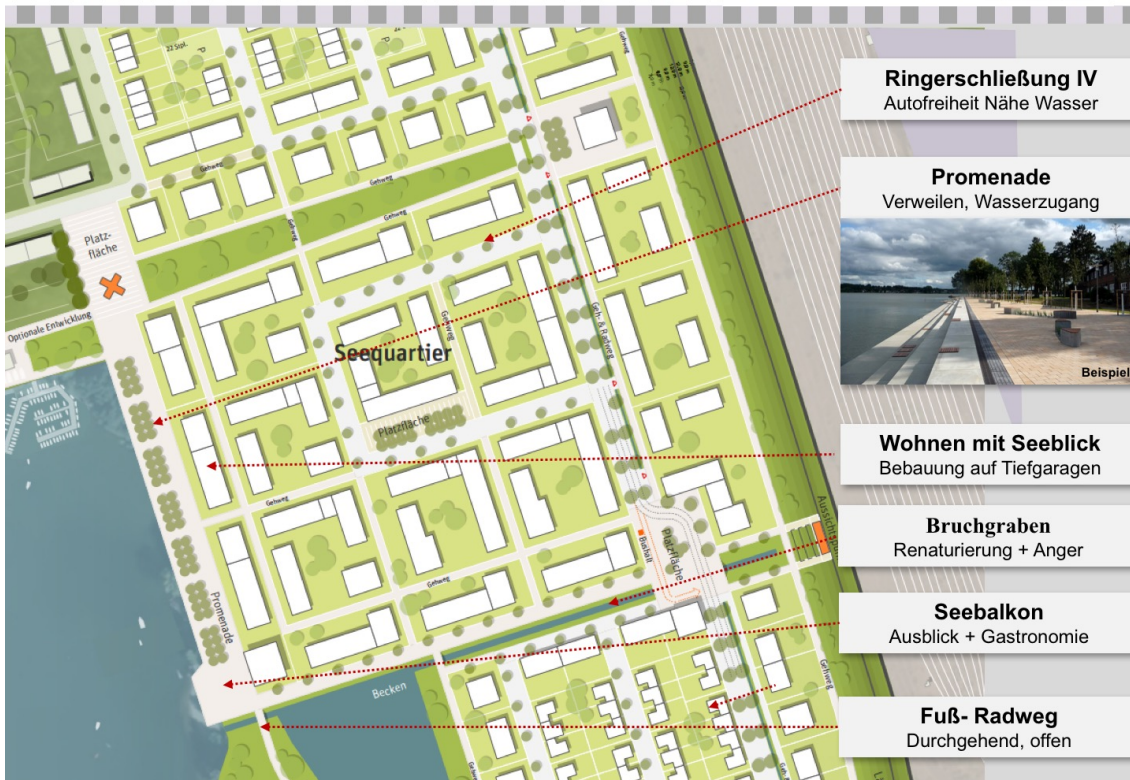


Des Weiteren werde das Seequartier eine autofreie Uferpromenade erhalten. [Am zweiten Tag der Bürgerwerkstatt wurden die Bürger(innen) gefragt, wie sie sich diese Uferpromenade und den benachbarten Uferpark vorstellen. Dazu unten mehr.]

Planungsinhalte „Seequartier“

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Duisburg Wedau



Uferpark und Siedlung am Uferpark



Das markanteste Element am Uferpark (Bild oben) sei im Unterschied zu heute ein Teich, der aus dem Bruchgraben (Bild unten) gespeist werde. Anders als im Bestand werde der Bruchgraben das



Regenwasser aus dem gesamten Baugebiet aufnehmen und zu dem Masurensee ableiten. Der Teich habe eine gestalterische Funktion, aber im Kern die Aufgabe, Schwebstoffe abzusetzen: Das Wasser wird nur über einen Überlauf in den Masurensee eingelassen. Die begehrte Lage in der ersten Reihe am Wasserrand des Uferparks werde mit Stadtvillen dicht bebaut, so Herr Boberg. Da-

hinter entwickelte sich ein Baugebiet mit Einfamilienhäusern (im Modell-Bild oben am rechten Bildrand). Auch diese Siedlung er-
hielte eine zentrale Platzfläche (Plan unten).

Planungsinhalte „Am Uferpark“

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Duisburg Wedau



Wichtig sei den Planenden, so Herr Boberg, dass das gesamte Ost-
Ufer des Masurensees zukünftig öffentlich zugänglich ist. Aktuell
werde ein Dialog mit den dort ansässigen Vereinen geführt, um
diesen an anderer Stelle Ersatz für die Flächen anzubieten, die
heute nur für Vereinszwecke vorbehalten und damit nicht öffent-
lich zugänglich sind.

Sportanlagen und Kleingärten

Ganz im Süden des Plangebietes entstünden neue Sportflächen, eine Zweifach-Turnhalle und ca. 150 Kleingärten, deren Verlegung zu diesem Ort es ermöglicht, die Quartiere „Seequartier“ und „Am Uferpark“ zu entwickeln, so Herr Boberg.

Planungsinhalte „Sportanlagen + Kleingärten“

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Ouisburg Wedau



Der Lärmschutzwall werde das Wohngebiet von den Sportanlagen abschirmen und die Kita im Süden des Wohngebietes hat die Nähe zum Wald, der für kleine Ausflüge mit den Kindern genutzt werden kann. [Die geplante Grünfläche im Eck am See wurde am zweiten Tag der Werkstatt thematisiert. Dazu unten mehr.]

2.2.3 Gesetzte Inhalte und weiterer Planungsprozess

Thomas Lennertz, Team Wedau, erläuterte, dass die Investitionen in die Infrastruktur wie Straßen, Rad- und Fußwege, Lärmschutzwall, Brücken, ... und die Verlegung der Sportanlagen und Kleingärten aus den Verkaufserlösen des Baulandes finanziert werden müssen. Diese durch den Markt definierte Größe müssten bei Entscheidungen über die Erschließung, Baureifmachung und Gestal-

tung des Baugebietes genau beachtet werden, um die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes sicherzustellen.

Bahnhaltepunkt

Herr Lennertz begründete den ausgewählten Standort des Bahnhaltepunktes. – Die PPT-Charts sind im Anhang. – Die Landesregierung habe vorgegeben, dass möglichst wenig Haltepunkte an den Schienenstrecken vorgesehen werden. [Das reduziert die Reisezeiten mit der Bahn und die Investitions- und Betriebskosten, bringt somit den Kosten-Nutzen-Quotienten nach oben. In Folge dessen kommt dem örtlichen ÖPNV, dem Fuß- und Radverkehr und auch dem KFZ-Verkehr (Park&Ride) die Aufgabe zu, die Fahrgäste zu den Haltepunkten zu befördern.] Für den Ortsteil Wedau sei, so Herr Lennertz, nur ein Bahnhaltepunkt zu begründen. Dieser habe ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Planenden hätten eine Standortuntersuchung durchgeführt und hielten den Standort nahe des Ziegel-Wasserturmes (siehe Brücke im Modellfoto unten) für den günstigsten und einzig machbaren, weil er gut erreichbar sei



und nahe des Versorgungszentrums läge [, dessen Lage nicht frei wählbar ist, wie die weitere Diskussion zeigte. Dazu unten mehr.] Von hier können sowohl die Bewohner(innen) ihre Wohnungen erreichen als auch die Beschäftigten das Campusquartier und den Gewerbepark.

Herr Lennertz zeigte die Einzugsradien für zwei alternative Haltepunkte [mit 350 m Umkreis für sehr gute Erreichbarkeit und 600 m für gute Erreichbarkeit]. Ein Haltepunkt weiter südlich als gewählt würde zwar den Wohngebieten weiter südlich zugute kommen, aber die Arbeitsplätze auf der Nordfläche und das Versorgungszentrum nicht ausreichend gut erschließen. Er führte aber auch aus,

Einzugsbereiche Haltepunkte (an Brücken)

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Duisburg Wedau

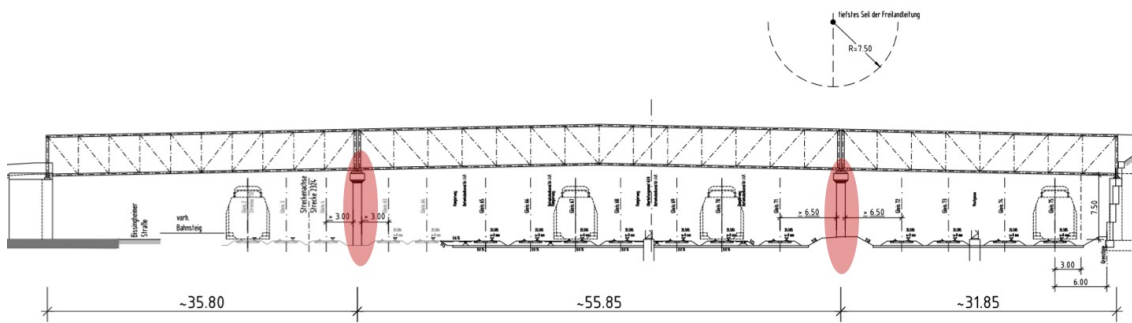


dass für einen weiter südlich gelegenen Haltepunkt aufgrund der Gleislage in diesem Bereich keine Fläche für einen Haltepunkt verfügbar sei, bzw. dessen Bau die Siedlungsfläche in einem größeren Maße verkleinern würde, wodurch das Gesamtprojekt unrentabel würde. Der von den Planer(inne)n ermittelte Standort für den Haltepunkt sei somit [aus volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Gründen] „gesetzt“. Die Planenden sehen zwar die Verschlechterung aus der Perspektive der Bewohner(innen) Bissingheims, aber keinen Handlungs- und Diskussionsspielraum. Sie sehen aber in der Ansiedlung Tausender neuer Bewohner(innen) und auch Arbeitskräfte ein gewichtiges Argument für den Erhalt der Regionalbahn als solches.

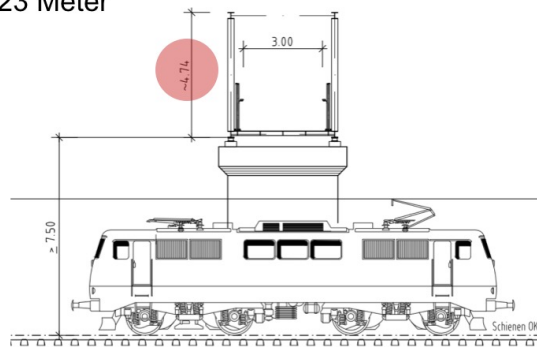
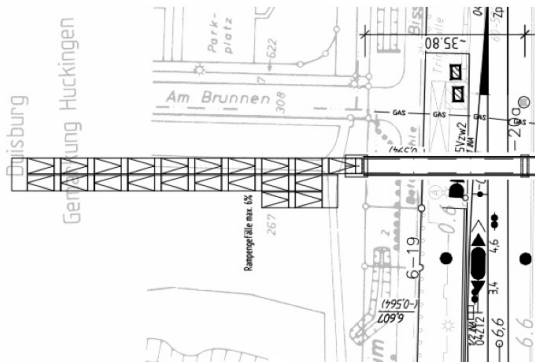
Brücke 2: Verbindung Straße „Am Brunnen“

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Duisburg Wedau



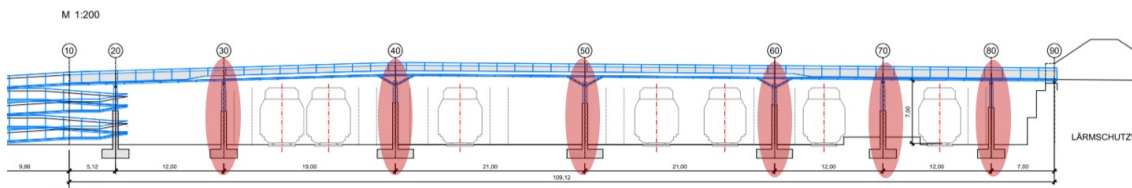
123 Meter



Brücke 1: am Haltepunkt (Einzelhandel)

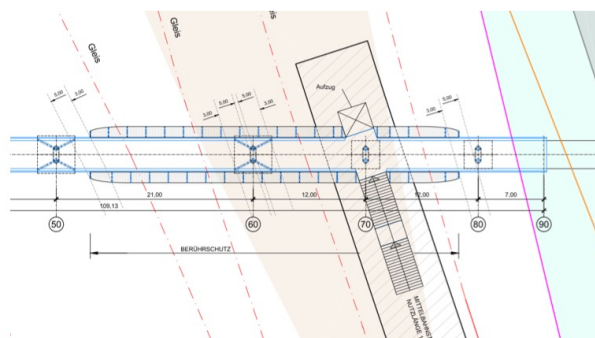
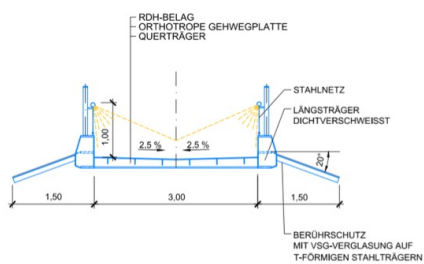
Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Duisburg Wedau



109 Meter

BRÜCKE
REGELQUERSCHNITT M 1:50



Zweite Brücke über die Bahngleise

Herr Lennertz zeigte auch das Ergebnis einer aufgrund von Bürgeranregungen erstellten Machbarkeitsstudie für eine Brücke (Brücke 2) auf Höhe des Bissingheimer Marktplatzes.

Rahmenplanung mit 2. Brücke

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Duisburg Wedau



Die Brücke 2 sei, anders als noch im Mai 2016 angenommen, technisch machbar, so das beauftragte Planungsbüro. Die eigens mit der Bahn geführten Gespräche hätten ergeben, dass eine zweite Stütze zwischen den Bahngleisen gesetzt werden kann (siehe Abb. unten). Die Planenden sähen also diese zweite Brücke in dem mittlerweile überarbeiteten Rahmenplan vor. [Nicht jedoch in Ihrem Investitionsplan. Dazu unten mehr.]

Die Konstruktion dieser weiter südlich gelegenen Brücke 2 ist erheblich teurer als die der Brücke am neuen Bahnhofpunkt, die mit 6 Stützen (siehe Abb. weiter unten) den Bau kürzerer Brückensegmente erlaube, so Lennertz. Das längste Segment der Brücke 2 müsse 55 Meter überspannen und deswegen entsprechend tragfähig sein. Der Vorschlag des beauftragten Planungsbüros sei, ein Stahlfachwerk zu nutzen, weil dies wirtschaftlicher als andere Bauformen sei.

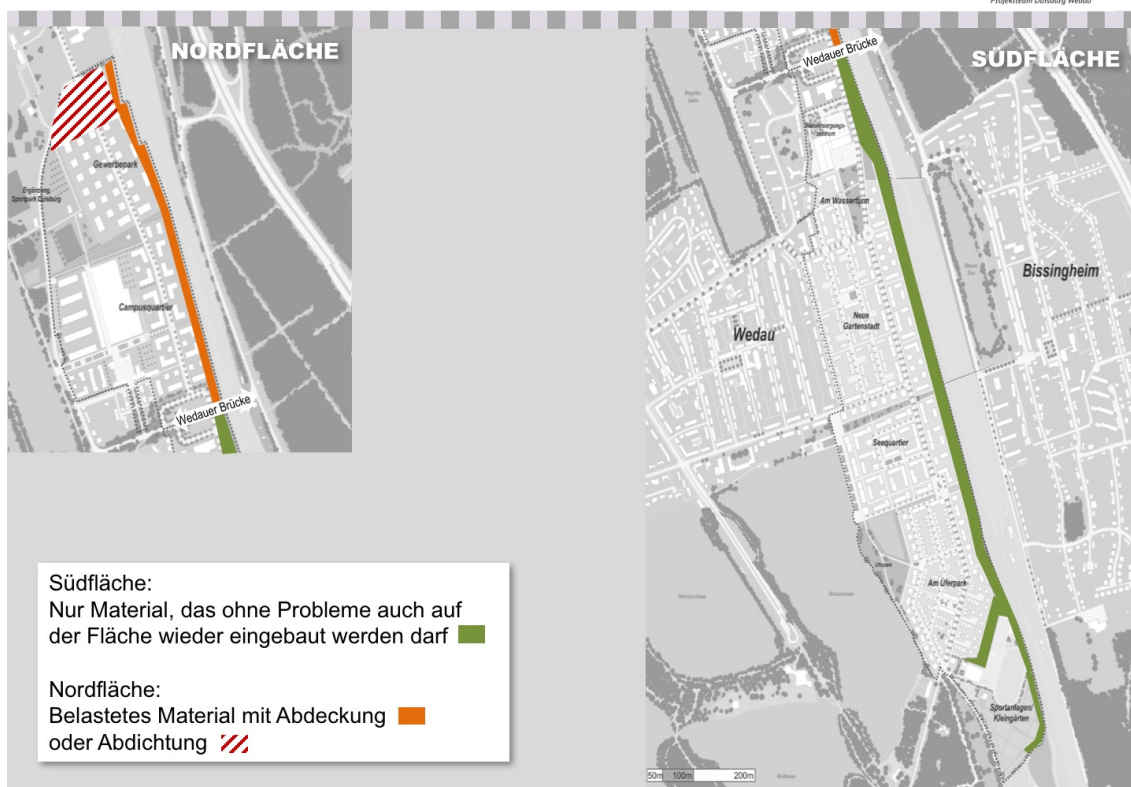
Aushub, Bodenbelastungen und Lärmschutzwall

Aufgrund der von der Bahnstrecke ausgehenden Lärmbelastung müsse ein Lärmschutzwall von 15 Metern Höhe errichtet werden, erläuterte Herr Lennertz. Dieser Lärmschutzwall solle mit dem Aushub für die neuen Baufelder geschüttet werden (Abb. unten). Belastetes Material werde für den Wall auf der Nordfläche genutzt. Für den Wall auf der Südfläche werde ausschließlich unbelastetes Material genutzt. Der Baugrund und die Grundwasserhydrologie würden demnächst begutachtet.

Umgang mit Bodenbelastungen

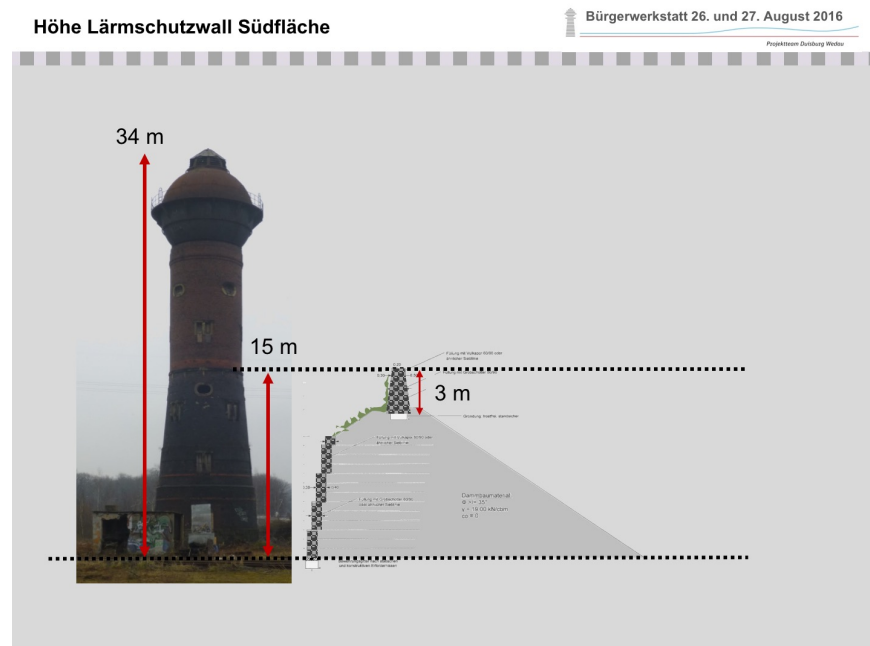
Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

Projektteam Duisburg Wedau



Die 15 Meter Höhe des Lärmschutzwalls veranschaulichte Herr Lennertz mithilfe des Ziegel-Wasserturms (Abb. unten). Dieser sei ab 15 Meter Höhe mit einem helleren Stein gebaut. Die Form des Lärmschutzwalles sei aktuell noch in der Diskussion. Zugleich müssten 15 Meter Höhe erreicht werden, der Lärmschutz möglichst nahe an die Gleise rücken und der Wall dürfe zudem nicht zu breit werden, weil dann Wohnbauland eingebüßt würde. Somit sei bislang vorgesehen, gleisseitig und oben auf dem Wall eine Wand zu bauen. Dies wiederum besorge die Bewohner(innen) in Bissingheim, die Schallreflexion von der Wand zurück in Richtung Bissingheim be-

fürchten und zudem fragen, wie die Wand von Bissingheimer Seite gesehen gestaltet werde. Herr Lennertz zeigte Fotomontagen (s. Bild weiter unten). [Zur Schallreflexion wird sich später ein Experte äußern.]



Blick aus Bissingheim (Worringer Weg)

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016
Projektteam Duisburg Wedau



Die schalltechnische Untersuchung läge vor und werde durch die Behörden derzeit geprüft. Ggf. müsse die Planung des Lärmschutzwalls noch angepasst werden [dazu unten mehr].

Baufelder und Baudichte

Der Rahmenplan sähe [wie die externen Planer bereits erläuterten] mehrere Baufelder [Quartiere] vor, die eine differenzierte Dichte hätten. Die gewählte Baudichte sei auf das Umfeld hin abgestimmt, aber auch in dem gezeigten Maße erforderlich, um die notwendige Zahl an Wohnungen unterzubringen, die den gesamten Erschließungsaufwand rechtfertigen [, diesen also aus dem Verkaufserlös des Baugrundes finanzieren]. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werde die Verträglichkeit mit der Nachbarbebauung geprüft und diskutiert. Die Dichte des Baugebietes als Ganzes jedoch sei gesetzt. [Der Rat der Stadt Duisburg hat durch Beschluss vom 20.06.2016 sein grundsätzliches Einverständnis mit dem Rahmenplan (Selbstbindung) bereits formuliert. Erst der Bebauungsplan jedoch bindet auch private Eigentümer.]

Öffentlicher Raum

Vertiefung öffentlicher Raum

Bürgerwerkstatt 26. und 27. August 2016

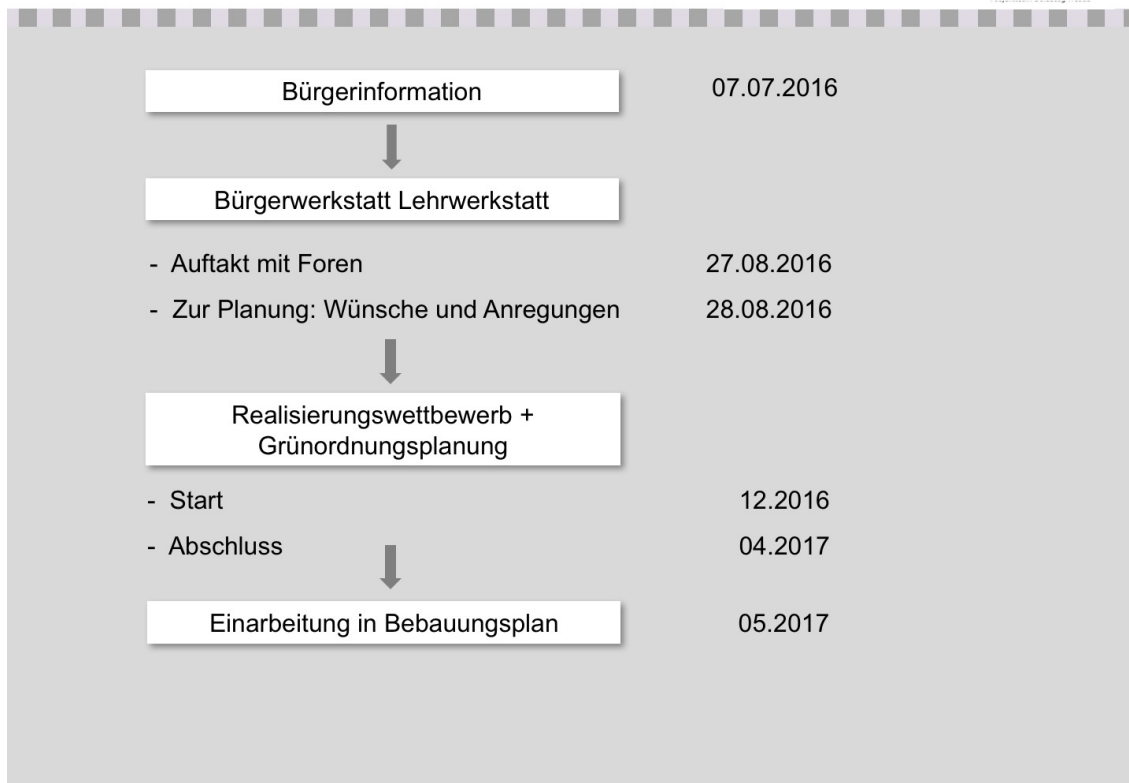
Projektteam Duisburg Wedau



Herr Lennertz lud Bürgerinnen und Bürger ein am zweiten Tag der Bürgerwerkstatt bei der Planung des öffentlichen Raumes mitzuwirken. Anschließend werde die Gründordnungsplanung erstellt und es werde ein Wettbewerb für die Gestaltung der Promenade am See ausgelobt (siehe Abb. oben und Zeitplan unten), wobei die Anregungen aus der Bürgerwerkstatt aufgegriffen werden sollen.

Zeitplan für das weitere Vorgehen

Weiteres Vorgehen



Erläuterung der Mitwirkungsmöglichkeiten

Der Moderator fasste anschließend noch einmal die Mitwirkungsmöglichkeiten der Bürger(innen) zusammen: Mitwirkung

- am Rahmenplan durch Anregungen,
- am Grünordnungsplan durch Mitarbeit am zweiten Tag der Bürgerwerkstatt und
- am Bebauungsplan im gesetzlich geregelten Verfahren.

Anschließend eröffnete er die Diskussionsrunde.

2.3 Diskussion des Rahmenplanes

Das Angebot, Fragen zu stellen und Stellungnahmen abzugeben wurde lebhaft und in großem Umfang angenommen.



Moderator, Anwohnerin und Antwortgeber (v. l.), © BEG

Standort des Versorgungszentrums

Mehrere Bürger(innen) stellten den Standort des Versorgungszentrums infrage. Ihrer Ansicht nach läge dieser zu weit weg von der vorhandenen Wohnbebauung. [FaktenCheck: Von den äußersten Enden der Siedlungen in Wedau und Bissingheim sind es ca. 2 km zu Fuß oder mit dem Rad bis zu dem geplanten Versorgungszentrum.] Insbesondere für ältere Menschen und solche, die nicht über einen PKW verfügen, sei dieser Weg nicht zumutbar, das Planungsziel einer „Nahversorgung“ sei damit nicht erreicht, so die Kritik.

Die Planenden antworteten, dass ein Investor, das zeigten Erfahrungen und die Gespräche mit solchen, nur dann ein Versorgungszentrum [mit einem Supermarkt, einem Discounter, weiteren kleineren Geschäften und bei größeren Versorgungszentren auch mit einem Drogeriesupermarkt] baute, wenn ausreichend viele potentielle Kund(inn)en im Einzugsbereich wohnen. Das Mindestmaß für die Ansiedlung eines Supermarkt seien derzeit 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner. [Insofern wird deutlich, dass derzeit weder in

Wedau noch in Bissingheim ein Supermarkt angesiedelt werden könnte.] Die Investoren interessieren sich nur für Standorte, die durch den motorisierten Individualverkehr gut erschlossen sind und ausreichend Flächen für PKW-Stellplätze vorweisen können. Eine solche Fläche stehe nur direkt an der Hauptstraße und auch nur auf der ehemaligen Bahnfläche zur Verfügung. Der ausgewählte Standort könne zudem von vielen Menschen zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Bus und der Bahn sehr gut erreicht werden. Die Bebauung in Bissingheim und Wedau folge dem Prinzip der Gartenstadt und sei wenig dicht, was eine hohe Wohnqualität bedeute, in der Konsequenz jedoch weitere Wege zur Folge habe. Eine größere Nähe der Versorgungseinrichtungen zu der vorhandenen Bebauung als im Rahmenplan aufgezeigt könne nicht realisiert werden, so die Planenden.

Standort des Bahnhalt punktes

Vor allem für Bewohner(innen) der Siedlung in Bissingheim vergrößert sich die Entfernung zum Bahnhalt punkt durch dessen Verlegung nach Norden in Nähe des geplanten Versorgungszentrums. Mehrere Bürger(innen) kritisierten dies deutlich. Folgende Alternativen wurden von diesen vorgeschlagen:

- Bau eines neuen Haltepunktes auf Höhe des Bissingheimer Marktplatzes, entweder
 - statt des geplanten Haltepunktes am Versorgungszentrum (siehe auch den Absatz zur zweiten Brücke weiter unten) oder
 - zusätzlich zu einem Haltepunkt weiter nördlich für das Campusquartier und den Gewerbepark oder
 - zusätzlich zu dem Haltepunkt am Versorgungszentrum und einem dritten für das Campusquartier und den Gewerbepark.

Die Planenden antworteten, dass der Erhalt der Regionalbahn nur dann möglich ist, wenn diese möglichst wirtschaftlich betrieben werden kann. Eine Vielzahl von Haltepunkten verschlechterte die Wirtschaftlichkeit der Bahn. Das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis kann an dem Ort erreicht werden, der für die meisten Einwohnerinnen und Einwohner am bequemsten erreicht werden kann. Eben dieser Standort wurde für den neuen Haltepunkt ausgewählt.

Zusätzlich weise dieser Ort auch das Potential für den Bau eines zwischen den Gleisen gelegenen Bahnsteigs auf.

Der Bau eines zweiten oder gar dritten Haltepunktes sei wirtschaftlich nicht zu vertreten. [Insofern kann nur eine Diskussion über den Standort eines einzelnen Haltepunktes geführt werden.] Bei einem Neubau des Haltepunktes auf Höhe des Bissingheimer Marktplatzes, so die Planenden, wäre die Verlegung von Gleisen notwendig. [Der vorhandene Haltepunkt kann nicht genutzt werden. Die Regionalbahn wird im Gegensatz zu heute auf der Westseite der Bahnanlagen verkehren und nicht auf der Ostseite.] Die Verlegung der Gleise würde nicht nur zusätzliche Kosten für den Gleisbau und eine teure Brücke für den Fuß- und Radverkehr verursachen, sondern auch über mehrere hundert Meter hin das Bau- und Wohnfeld für den Wohnungsbau auf den ehemaligen Bahnflächen verschmälern, was wiederum die Verringerung des Verkaufserlöses zur Folge hätte [aus dem, wie oben geschildert, die Erschließung des Geländes finanziert werden muss].

Zweite Brücke auf Höhe des Bissingheimer Marktplatzes

Die vorgesehene zweite Brücke auf Höhe des Bissingheimer Marktplatzes begrüßten die Bürger(innen) sehr. Ein Teilnehmer der Diskussion kritisierte, dass es bei der vorherigen Bürgerinformation im Juli 2016 die Auskunft gab, dass ein zweiter Brückenpfeiler zwischen den Gleisen und damit ein Brückenbau nicht möglich sei. Der Moderator fragte, ob die Finanzierung der Brücke gesichert sei.

Die Planenden führten aus, dass der Standort des zweiten Brückenpfeilers in der Zwischenzeit gefunden werden konnte, weil intensive Gespräche mit der Bahn über deren planerischen Absichten dieselbe veranlasst habe, die Option für einen möglichen Brückenneubau zu schaffen. Insofern konnte innerhalb der Rahmenplanung nun der Standort für die Brücke und der Platz für die Rampen auf beiden Seiten ermittelt und entsprechend freigehalten werden. Im Wirtschaftsplan für die Erstellung der Infrastruktur für das neue Baugebiet sei diese zweite Brücke jedoch nicht vorgesehen. Die Planenden gäben der Brücke am Versorgungszentrum den Vorzug. Sie sei kostengünstiger und habe die größeren Effekte. Baudezernent Tum erläuterte, dass die Stadt Duisburg sich damit beschäftigen werde, eine Finanzierungsmöglichkeit für diese zweite Brücke zu finden.

Weitere Fragen

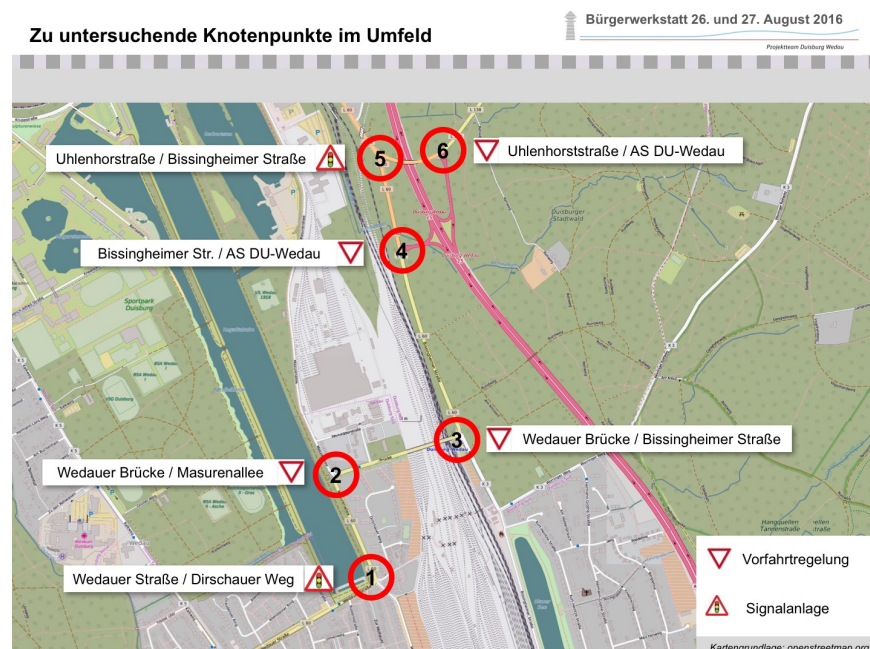
Die Fragen zum Lärmschutz und zu den Bodenbelastungen wurden in einer zweiten und dritten Gesprächsrunde beantwortet (siehe unten). Zur Grundwasserhydrologie werde demnächst ein Gutachten ausgeschrieben, so Herr Lennertz.

2.4 Verkehrsanbindung auf der Straße

Aus der geplanten Besprechung der „Verkehrsanbindung durch Schiene und Straße einschl. Brücken“ war zu diesem Zeitpunkt noch die Verkehrsanbindung durch Straßen offen (zur Schiene und den Fuß- und Radwegebrücken siehe oben).

2.4.1 Vortrag durch den Verkehrsgutachter

Harald Blanke, ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum, trug seine Untersuchungsergebnisse vor. – Die PPT-Charts sind im Anhang. – Sein Auftrag sei, die Knotenpunkte im Umfeld des Planungsgebietes auf ihre Leistungsfähigkeit hin zu untersuchen.



Während der Bürgerinformation am 04.07.16 sei von Bürger(inne)n kritisiert worden, dass bereits im Bestand der Knoten Wedauer Brücke / Bissingheimer Straße einen Engpass darstelle.

Er, Herr Blanke, habe die Bestandssituation und die Prognosebelastung für 6 Knotenpunkte (siehe Abb. oben) in einem Computer-

modell simuliert, anschließend die Qualitäten des Verkehrsablaufes für den motorisierten Verkehr in sechs Stufen (A (bestens) bis F (ungenügend)) für die Stunde mit der Belastungsspitze eines Werk-tages eingestuft, und Folgendes festgestellt:

Knoten Wedauer Straße / Dirschauer Weg

- Bestand: Signalanlage, Qualitätsstufe B
- Prognose: 76% mehr motorisierter Verkehr, Ausbau wird notwendig
 - Beibehaltung der Lichtsignalanlage mit Ausbau führt zu Qualitätsstufe C
 - Umbau zu Kreisverkehr führt zu Qualitätsstufe D

Knoten Wedauer Brücke / Masurenallee

- Bestand: Vorfahrtsregelung, Qualitätsstufe B
- Prognose: 33% mehr motorisierter Verkehr, Ausbau wird notwendig
 - Umbau zu Kreisverkehr führt zu Qualitätsstufe A
 - Beibehaltung der Kreuzung und Bau einer Lichtsignalanlage führt zu Qualitätsstufe C



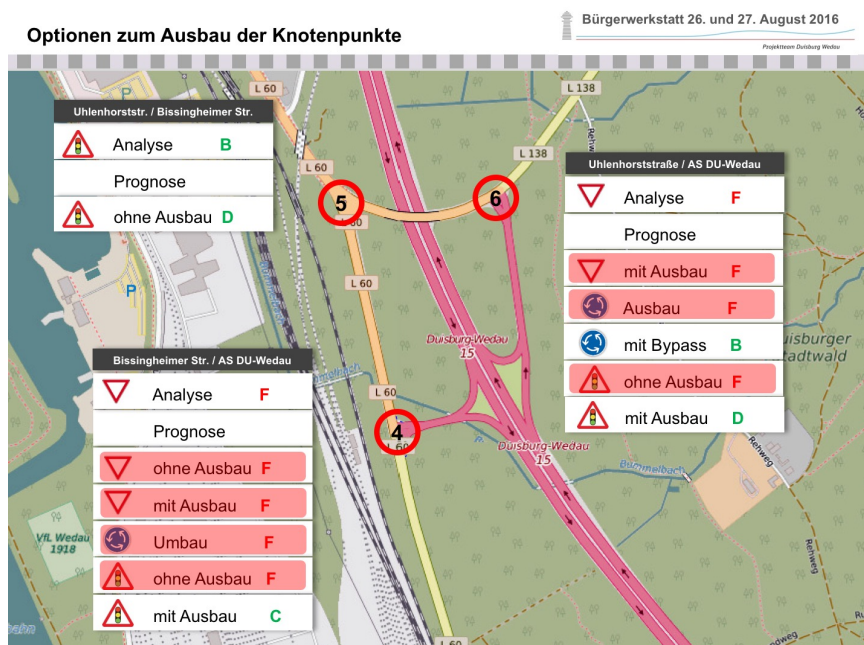
Knoten Wedauer Brücke / Bissingheimer Straße

- Bestand: Vorfahrtsregelung, Qualitätsstufe D (also ausreichend)

- Prognose: 90% mehr motorisierter Verkehr führt zu Qualitätsstufe F (ungenügend), Ausbau wird notwendig
 - Ausbau der Kreuzung unter Beibehaltung der Vorfahrtsregelung führt zu Qualitätsstufe F
 - Bau einer Lichtsignalanlage ohne Ausbau der Kreuzung führt zu Qualitätsstufe F
 - Beibehaltung der Kreuzung und Bau einer Lichtsignalanlage führt zu Qualitätsstufe D
 - Umbau zu Kreisverkehr führt zu Qualitätsstufe B

Knoten Bissingheimer Str. / AS DU-Wedau

- Bestand: Vorfahrtsregelung, Qualitätsstufe F, Ausbau ist bereits heute notwendig
- Prognose: 72% mehr motorisierter Verkehr führt zu Qualitätsstufe F (weitere Verschlechterung), Ausbau wird notwendig
 - Die einzige Ausbauvariante, die eine Verbesserung erbringt ist ein Ausbau der Kreuzung einschließlich des Baus einer Signalanlage, dies führt zu Qualitätsstufe C



Knoten Uhlenhorststr. / Bissingheimer Str

- Bestand: Signalanlage, Qualitätsstufe B

- Prognose: 37% mehr motorisierter Verkehr führt zu Qualitätsstufe D, Ausbau nicht notwendig

Knoten Uhlenhorststraße / AS DU-Wedau

- Bestand: Vorfahrtregelung, Qualitätsstufe F, Ausbau ist bereits heute notwendig
- Prognose: 20% mehr motorisierter Verkehr führt zu Qualitätsstufe F (weitere Verschlechterung), Ausbau wird notwendig
 - Ausbau der Kreuzung einschließlich des Baus einer Signalanlage führt zu Qualitätsstufe D
 - Bau eines Kreisverkehrs mit Bypass führt zu Qualitätsstufe B

Herr Blanke betonte, dass er bewusst keine Empfehlung zu dem Ausbau der Knotenpunkte gebe, da die Beurteilung der Qualitäten für den motorisierten Verkehr nur ein Beurteilungskriterium von mehreren sei, es kämen z. B. Sicherheitsbelange für Fußgänger und Radfahrende dazu. Er erläuterte, dass außer bei den Kreuzungen, die bereits im Bestand mangelhaft oder ungenügend beurteilt werden, der Grundstücksentwickler die Pflicht habe, den Ausbau zu finanzieren. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der beiden Autobahnabfahrten werde seitens Straßen.NRW (Baulastträger) eine Mitfinanzierung durch den Grundstücksentwickler eingefordert werden.

2.4.1 Diskussion zur Knotenpunktbelastung

Bürger(innen) stellten befriedigt fest, dass ihre Bedenken ernst genommen und auch ihre Besorgnisse von dem Gutachter bestätigt wurden. Aus den Wortmeldungen ließ sich entnehmen, dass eine gewisse Präferenz für den Bau von Kreisverkehren vorliegt. Auch das Modell enthält bereits einen Kreisverkehr an der Wedauer Straße als Zufahrt zum Versorgungszentrum und zum neuen Wohngebiet (Foto unten).

Herr Blanke hob hervor, dass eine Entscheidung über den Umbau einer Kreuzung erst fallen kann, wenn weitere Experten konsultiert, vor allen Dingen der Baulastträger Straßen.NRW und betroffene Grundstückseigentümer einbezogen wurden.

Ein Bürger wies darauf hin, dass auch Kreuzungen im Verlauf der Wedauer Straße nach Westen kritisch und untersuchungswürdig seien. Herr Blanke sagte zu, dass er diesem Hinweis nachgehen werde.

2.5 Lärmschutz

Herr Lennertz teilte mit, dass der Lärmgutachter urlaubsbedingt nicht dabei sein könne.

2.5.1 Vortrag durch den Lärmfachmann

Herr Axel Hübel, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf, erläuterte als Fachmann für Lärmfragen wesentliche Zusammenhänge beim Bau von Lärmschutzwänden – PPT-Charts im Anhang. – Herr Hübel erläuterte die Vorzugsvariante „Bewehrte Erde (Wallböschung) mit Gabionenkörben“ (siehe Bild), die aus einer Reihe von Varianten



ausgewählt wurde, die das Büro Schüßler-Plan vorgelegt hat.

Zur Westseite / neuen Wohnbebauung hin wäre der Wall begrünt. Die zur Bahnseite hin geplante Gabionenwand würde den Wall stützen und wäre selbst nicht begrünt. Auf dem Wall könne man sowohl eine Gabionenwand als auch eine begrünte Lärmschutzwand (Bild des Herstellers unten) aufstellen, die nach einiger Zeit kaum noch als Wand zu erkennen sei (Bild des Herstellers weiter unten).

Herr Hübel ging insbesondere auf die Besorgnis der Bissingheimer Bürgerinnen und Bürger ein, die vermuten, dass die Lärmschutzanlage zusätzlichen Schall in Richtung Bissingheim reflektieren werde. Dazu stellte er fest, dass es absehbar zu keiner spürbaren Erhöhung des Lärmpegels kommen werde. Dies würde das Schallgutachten aussagen, das die Firma Accon vorgelegt habe (vergl.

Chart 6). [Das Gutachten war während der Bürgerwerkstatt noch in der behördlichen Prüfung.] Die Baumaterialien seien so beschaffen, dass sie den Schall sehr gut absorbieren („schlucken“) würden (vergl. Chart 5).



Grüne Schallschutzwände kurz nach und länger nach der Errichtung.

2.5.2 Diskussion zum Schienenverkehrslärm

Bürger(innen) fragten, wie die Aussage, dass kein zusätzlicher reflektierter Schall in Bissingheim ankommen werde, mit der Aussage zusammenpasse, dass die Schallschutzwände nur 85–92% des auftreffenden Schalls (vgl. Chart 5) absorbierten und nicht 100 %.

Herr Hübel erläuterte, dass es aufgrund der Absorption, Streuung des Restes in viele Richtungen und der größeren Entfernung der Wand im Vergleich zur Lärmquelle zu keiner spürbaren Erhöhung kommen werde.

Herr Markus Riedel, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Stadt Duisburg, erläuterte, dass Bissingheim bereits heute sehr hoch Lärmbelastet sei und betonte zudem, dass es ein diesbezügliches Verschlechterungsverbot für Bissingheim gäbe. Im Bauungsplanverfahren müsse nachgewiesen werden, dass es zu keiner zusätzlichen Lärmbelastung Bissingheims kommen werde.

Ein Bürger kritisierte, dass das Lärmschutzgutachten nicht veröffentlicht sei. Gerne würde er die Aussagen des Gutachters nachvollziehen können. Herr Lennertz bat um Verständnis darum, dass die kürzlich vom Gutachter vorgelegten Aussagen zunächst geprüft werden müssen. Nach Abschluss der Prüfung werde die BEG die Unterlagen veröffentlichen [Nachtrag: Ist mittlerweile auf der Homepage veröffentlicht].

2.5.3 Diskussion zum Baustellenlärm

Einige Bürger zeigten sich besorgt, dass sie durch den Lärm auf der zukünftigen Großbaustelle beeinträchtigt werden könnten. Herr Riedel machte deutlich, dass es eindeutige Vorschriften für den Betrieb einer Baustelle gebe und Baustellen von Amts wegen überwacht würden. Sollten die zugelassenen Arbeitszeiten und die Lärmgrenzwerte überschritten werden, hätten die Bürger(innen) Gelegenheit sich zu beschweren. Die Bürger(innen) in Bissingheim hätten höchstwahrscheinlich keine Beeinträchtigungen zu befürchten, da der Lärmschutzwall errichtet werde, bevor die Bautätigkeiten in dem neuen Stadtteil begönnen.

2.5.4 Diskussion zum Lärm des Versorgungszentrums

Unmittelbar benachbart zum neuen Versorgungszentrum stehen mehrere teils mehrgeschossige Wohngebäude. Bewohner(innen)

fragten, wie sie vor dem Lärm des zukünftigen Versorgungszentrums bei teils nächtlicher Anlieferung und durch die Zufahrt und das Parken geschützt werden. Herr Riedel, Herr Tum und Herr Lennertz und Herr Boberg erläuterten, dass einerseits der Bebauungsplan eine klare Regelung dafür festsetzen werde, wie viel Lärm emittiert werden darf. Insbesondere in der Nacht gelten strenge Schutzwerte. Vor der Vergabe an einen Investor werde ein Investoren-Wettbewerb durchgeführt, bei dem neben dem Preisgebot auch abgefragt wird, welches planerische Konzept verfolgt wird. Bei der Auswahlentscheidung spielte also auch eine Rolle, wie die Maßnahmen zur Einhaltung der Vorgaben zum Lärm beschaffen sind. Beispiele an anderen Orten, zum Beispiel die Einhausung der Anlieferungszone, zeigten dass diese Fragestellung befriedigend gelöst werden könnte. Die Instanz für die abschließende Klärung der Fragen sei die Bauordnungsbehörde, die den Baugenehmigungsbescheid ausstellen muss.

2.6 Artenschutz

2.6.1 Vortrag durch den Artenschutzbeauftragten der Stadt Duisburg

Dr. Randolph Kricke, Untere Landschaftsbehörde, erläuterte das Vorgehen bei der Umsiedlung der Zauneidechsen. Andere schützenswerte Arten seien nicht betroffen.

Die Zauneidechse brauche ein Habitat mit folgenden Komponenten:

- Bewachsenes Gelände für die Nahrungssuche,
- sandige Flächen für die Eiablage und Ausbrütung durch die Sonnenwärme,
- Schotterflächen für die Aufwärmung der Eidechse durch Sonnenstrahlung und als sicheres Versteck vor Angreifern.

Durch die Spontanbewaldung des Güterbahnhofes sei ein solches Habitat zum Teil bereits verloren gegangen.

Das Konzept der Umsiedlung funktioniert wie folgt:

- Rodung von Teilflächen und damit Angebot von Schotter- und Sandflächen (bewachsene Flächen sind vorhanden)
- Fortsetzung der Rodung in der nächsten Vegetationsperiode in Richtung Osten zum zukünftigen Wall hin
- Aufarbeitung des Bodens zu Bauland in Folge der erfolgten Umsiedlung der Zauneidechsen in den nächsten Abschnitt
- Aufschütten des Lärmschutzwalles und Angebot des Habitats, in dem die Zauneidechsen dauerhaft bleiben können
- dauerhafte extensive Pflege des Habitats

2.6.2 Diskussion zum Artenschutz

Eine Bürgerin erläuterte, dass bei dem Bau einer Lärmschutzwand an der Eisenbahn [in Bissingheim?] Schlupflöcher für die Zauneidechsen geschaffen wurden, damit aber, so die Kritik, die Wirkung der Lärmschutzwand gemindert werde. Dr. Kricke zeigte sich verwundert über diese Maßnahme, da Zauneidechsen sehr gut mit Eisenbahnverkehr harmonierten. Er sagte zu, dass er den Vorgang prüfen werde.

Ein Bürger fragte nach, wie das Habitat gepflegt werde. Dr. Kricke beschrieb, dass das Habitat nach seiner Einrichtung natürlichen Prozessen überlassen werde, jedoch von Zeit zu Zeit dafür gesorgt werden müsse, dass genügend Sand- und Schotterflächen frei bleiben. Der Bürger fasste nach und wollte wissen, wer für diese Pflege verantwortlich sei. Dr. Kricke antwortete, dass diese Verantwortlichkeiten im Rahmen des anstehenden Verfahrens geklärt und festgesetzt werden.

2.7 Bodenschutz

2.7.1 Vortrag durch den Bodenschutzfachmann

Dr. Griebe, Amt für Umwelt und Grün, Stadt Duisburg, erklärte, dass sein Amt die zuständige Behörde für die Überwachung des Bodenaushubs und seiner Verbringung sei. Aufgrund der bisherigen Erkenntnisse sei zu erwarten, dass der Bodenaushub im Plangebiet verbleiben kann. Wie Herr Lennertz bereits ausführte, müssten für einen kleineren Teil des Bodenaushubs Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Verunreinigungen des Grundwassers ergriffen werden. Während des Aushubs werden dann regelmäßig Proben des Materials entnommen und die Laborergebnisse seinem Amt übergeben werden müssen.

2.7.2 Diskussion zum Bodenschutz

Ein Bürger wollte wissen, ob vom Wind verwehter Boden für die Anwohner gefährlich sei. Wenn die Fläche nun gerodet und der Boden ausgehoben werde, sei vermehrt mit Verwehungen zu rechnen. Dr. Griebe beschrieb, dass von dem Boden keine unmittelbare Gefahr für Leib und Leben ausginge, insofern auch keine besonderen Schutzmaßnahmen angeordnet werden. Er bat darum, ungewöhnliche Staubbelastungen zu melden. Ein Bauherr habe die Verpflichtung solche zu vermeiden.

Ein Bürger mutmaßte, dass der Boden nach jahrzehntelanger Nutzungsgeschichte als Rangierbahnhof hoch belastet sei. Dr. Griebe betonte, dass seine Behörde die Planung und den Bau im Rahmen der durch Gesetz vorgegebenen Verfahren und Beurteilungskriterien begleite. Derzeit sei keine Besorgnis erregende Belastung bekannt.

2.8 Abschluss des ersten Tages

Nach drei Stunden Vortrag und Diskussion und dem Aushalten von mehr als 30 Grad Außentemperatur bedankte der Moderator sich sehr herzlich für die gute Zusammenarbeit und konzentrierte Mitwirkung aller Beteiligten und beendete den ersten Veranstaltungstag. Er lud herzlich zur Weiterarbeit am nächsten Tag ein. Viele Beteiligte hatten schon zu Beginn der Veranstaltung ihr Interesse an einer Teilnahme am zweiten Veranstaltungstag bekundet.

3. Austausch am 27.08.2016 zum öffentlichen Raum

Am zweiten Tag war Gelegenheit in Einzelgesprächen und Kleingruppen den Austausch mit dem Planungsteam zu suchen. Dieses Angebot wurde wie am Tag zuvor rege angenommen. Die Planenden sammelten im Kern Anregungen zur Planung des öffentlichen Raumes, standen aber auch für alle anderen Fragen als Auskunftgeber zur Verfügung. Im Laufe des Tages wurden mehrere Exkursionen angeboten.

3.1 Diskussionsgruppen und Einzelgespräche

Bürgerinnen und Bürger konnten nach freier Wahl und ohne Zeitplan die einzelnen aufgebauten Stationen besuchen, die von dem Team Wedau betreut wurden.



Herr Klaus-Dieter Büttner, Team Wedau, (ganz links) beantwortete die vielfältigen Fragen an dem Modell der Südfläche.



Herr Thomas Lennertz, Team Wedau, (Bild links oben in der Mitte) und Herr Rüdiger Brosk, brosk landschaftsarchitektur freiraumplanung, (Bild oben rechts links) im Gespräch mit Bürger(innen). Baudezernent Carsten Tum (Bild unten links im weißen Hemd) erläuterte das Konzept. Herr Paul-Heinz Diekmann, Team Wedau (Bild rechts unten) stellte sich den Fragen der Anlieger.



Herr Dirk Wlocka, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Stadt Duisburg, (Bild unten links, links im Bild), Herr Carsten Kirchhoff, Team Wedau, (Bild unten links in der Bildmitte) und Herr Markus Riedel, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Stadt Duisburg, (Bild unten rechts, auf das Modell deutend) sammelten Anregungen und gaben Erläuterungen.



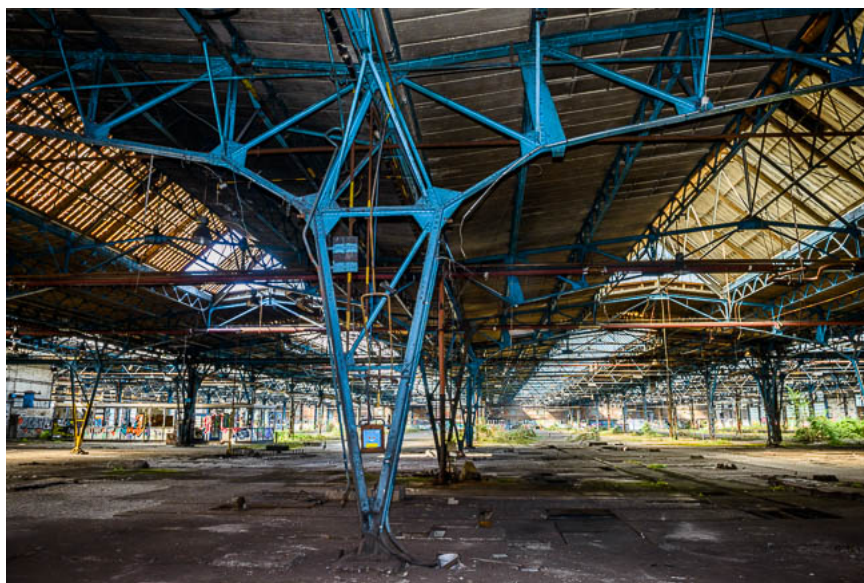
3.2 Besichtigung des ehemaligen Ausbesserungswerkes

Herr Thomas Scholle, Büro planlokal, Herr Frank Boberg, Büro Pesch & Partner, und Herr Carsten Kirchhoff, Team Wedau, erläuterten die Pläne für das Campus-Quartier und führten Besucher(innen) über das Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerkes der Bahn mit



Richthalle, Zentralwerkstatt, Kesselhaus, Schmiede sowie den Verwaltungs-, Kantinen- und Feuerwehrbauten.

Sie zeigten den Interessierten die Richthalle von innen, deren Betreten außerhalb des Rahmens der Bürgerwerkstatt verboten ist. Der ältere Teil der Richthalle werde, so die Planenden, erhalten bleiben und darin werden Gebäude errichtet, die von Forschenden und forschungsnahen Unternehmen genutzt werden können. Diese Gebäude brauchen keinen Wetterschutz, weil die Halle diesen bereits bietet.



Das ehemalige Feuerwehrhaus stehe unter Denkmalschutz und solle mit neuen Nutzungen belebt werden. Die Werkstättenstraße solle



le ihren Charakter bewahren und die Besucher(innen) und beschäftigten mit dem Blick durch die Allee auf das Feuerwehrhaus im Campusquartier empfangen.



Die Bürger(innen) zeigten sich mit den Plänen für den öffentlichen Raum in diesem Bereich einverstanden. Insbesondere der Erhalt des Charakters des historischen Ensembles wurde sehr begrüßt.

3.3 Sicht auf Nord- und Südfläche von der Wedauer Brücke aus

Die Exkursion führte auf die Wedauer Brücke, von wo aus das Gelände weitgehend eingesehen werden kann.



Das Kesselhaus und dessen Schornstein werden nach Auskunft der Planenden ebenfalls erhalten und geben eine räumliche Orientierung.



Die Stromleitung (110 kV) (sichtbar in den zwei Bildern unten) wurde mit Rücksicht auf die kommende Nutzung weiter nach Osten

verlegt, als ursprünglich vom Betreiber beabsichtigt. Somit steht mehr Nutzfläche auf der Nord- und der Südfläche zur Verfügung.



Blick nach Norden / Duisburg-Mitte (oben) und Süden (unten) aufgenommen in etwa auf der Achse, auf der der Lärmschutzwall errichtet werden soll.





Blick auf die aktuell gerodete Fläche (oben), auf der später das Versorgungszentrum gebaut werden soll.

Der Ziegel-Wassertrum soll erhalten und restauriert werden und als Wahrzeichen des neuen Stadtteils dienen. Auch das Stellwerk und das Verwaltungsgebäude würden erhalten, so Herr Kirchhoff (unten mitte) (rechts im Bild Herr Frank Boberg). Hier wurde erneut über den Standort des Versorgungszentrum diskutiert (siehe Bericht von ersten Tag oben). Die Personen stehen in etwa dort, wo die Rampen beiderseits der Brücke zu dem Gelände hinab ansetzen sollen.



3.4 Exkursion zum Seeufer

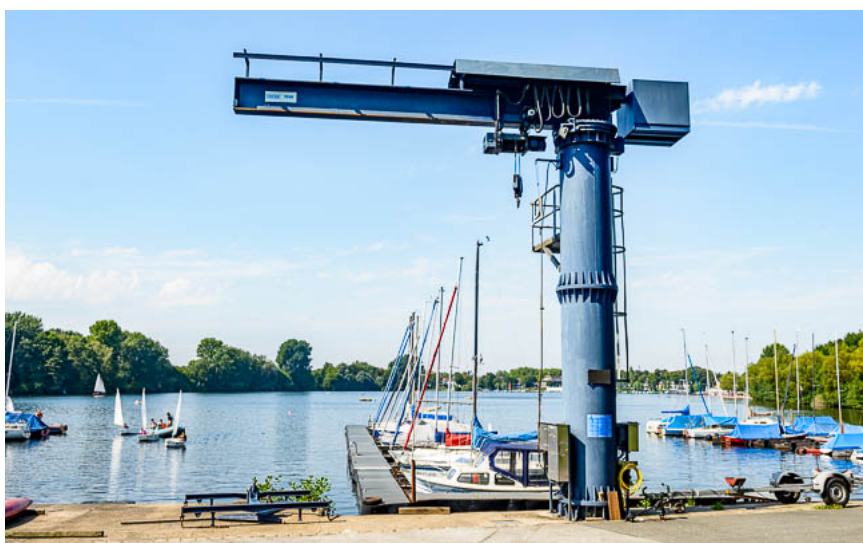


Eine Exkursionsgruppe begab sich am Nachmittag zum Seeufer und hatte dort Gelegenheit, die Nutzungen bei bestem Sommerwetter in Augenschein zu nehmen.





Das Gelände des ETUS Wedau e.V. 1929 (oben), der seinen Standort zu verlegen bereit ist, und des Yacht-Club Duisburg e.V. (unten) wurden besichtigt und Fragen diskutiert, die die Vereine bewegten. Der Boots-Kran z.B. muss erreichbar bleiben und eine Stellflä-



che für die Fahrzeuge und Anhänger in der Nachbarschaft ist erforderlich.

Das Team Wedau habe, so die Kritik, die Stellfläche (Bild oben) überplant. Das Team Wedau nahm die Kritik an und wird den Rahmenplan an dieser Stelle korrigieren.

3.5 Umfrage und Sammlung von Anregungen

Die Bürger(innen) hatten Gelegenheit Ihre Anregungen, Kritik und Fragen schriftlich zu notieren und entweder an die Stellwände zu heften oder in vorbereitete Postkästen einzuwerfen. Eine Umfrage



zu den bevorzugten Gestaltungsansätzen für die Uferpromenade, den Uferpark und die Spielplätze konnte beantwortet werden. Das Ergebnis und die Anregungen sind im Anhang dokumentiert.

