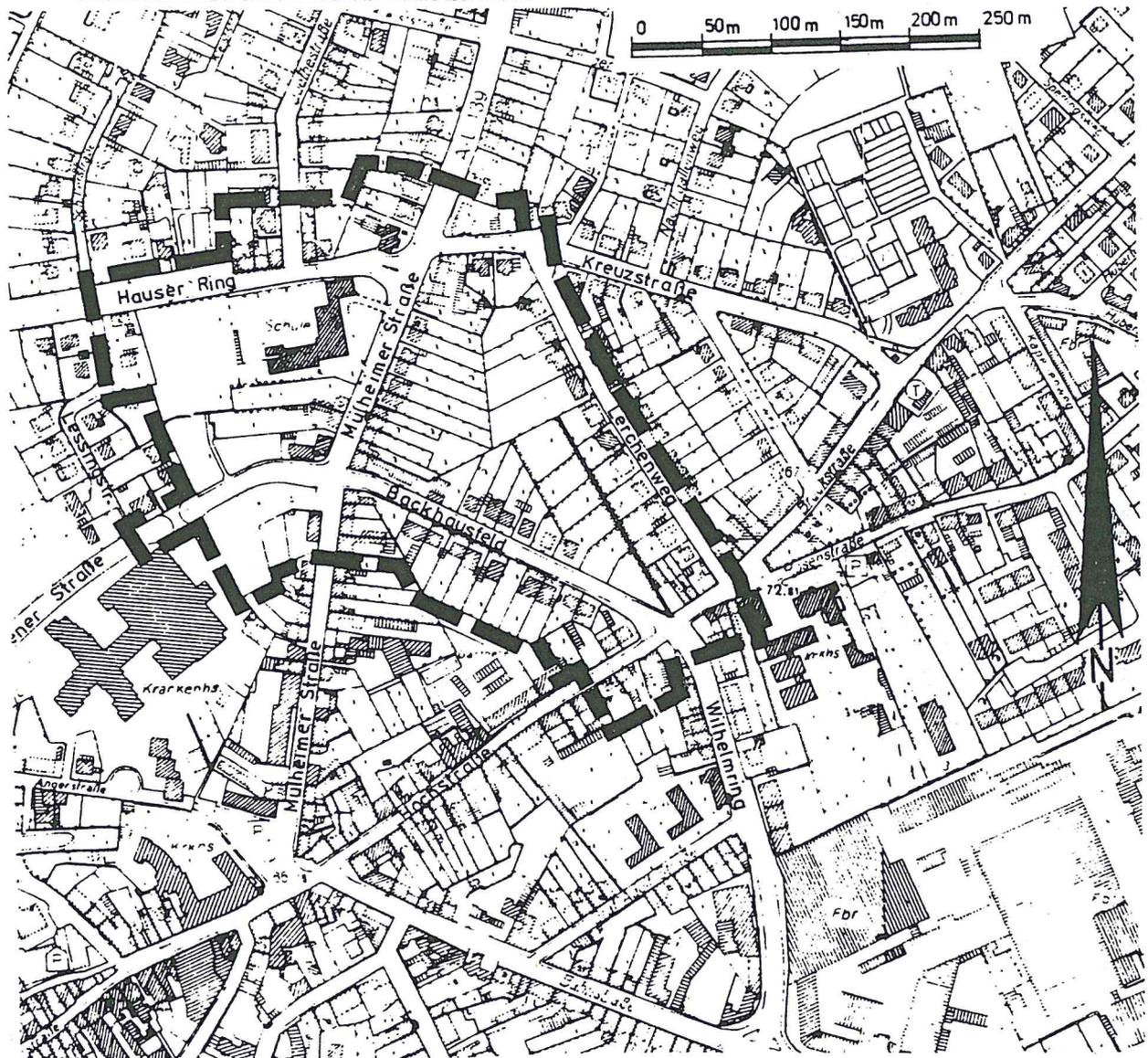


Entscheidungsbegründung
zum Bebauungsplan M 228
gemäß § 9 (8) BBauG

nordöstliches Teilstück des Innerstädtischen Verkehrsrings (IVR,
L 422) zwischen Hauser Ring und Wilhelmring
Bereich: Lerchenweg/Hochstraße/Backhausfeld/Werdener Straße/Lessing-
straße

Gliederung

0. Übersichtplan
1. Räumlicher Geltungsbereich
2. Städtebauliche Situation
3. Planungsziele / Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan /
städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten im Planbereich
- 3.1 Planungsvorlauf / Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan
- 3.2 Konfliktbewältigung
- 3.3 Ziele der Planung
- 3.4 Ergebnisse von Anhörungsverfahren zu den Zielen und Zwecken
der Planung
- 3.5 Planerische Entwicklungsmöglichkeiten
4. Die Festsetzungen im einzelnen
- 4.1 Verkehrsflächen
- 4.11 Das Verkehrssystem / Netzzusammenhang
- 4.12 Auswahl aus den bisher erörterten grundsätzlichen alter-
nativen Trassenvarianten
- 4.13 Trassierung und Bemessung des IVR
- 4.131 Lage der Trasse
- 4.132 Spurbreiten
- 4.133 Rad- und Fußweg
- 4.134 öffentlicher Nahverkehr / Busführung
- 4.14 Umweltschutz (betroffene Einwohner, Lärm, Luftverunreini-
gungen, Erschütterungen, Klima, Grünflächenerhaltung)
- 4.15 Unfallsituation
- 4.16 Entwässerung
- 4.2 Bauflächen
- 4.21 Wohnbauflächen
- 4.22 Flächen für den Gemeinbedarf
- 4.23 Erschließung der Bauflächen
- 4.3 Grünflächen
- 4.31 Private Grünflächen / Gärten
- 4.32 öffentliche Grünflächen
- 4.4 Sonstige Regelungen / nachrichtliche Übernahmen
5. Zahlenwerte
6. Kosten, Finanzierung, Realisierung
7. Bodenordnende Maßnahmen
8. Aufzuhebende städtebauliche Festsetzungen



1. Verfahren und räumlicher Geltungsbereich

Der Rat der Stadt hat am 6.7.1982 die Aufstellung eines Bebauungsplanes nach den Bestimmungen des Bundesbaugesetzes für einen Bereich beschlossen, der alle möglichen Varianten beinhaltet. Dieser Bereich könnte nach dem erfolgten Zielfindungsprozeß auf die dann konzipierte Lösung reduziert werden (Ratsbeschluß v. 18.09.84). Der danach auf eine Fläche von 9,1 ha verkleinerte Verfahrensbereich wird im wesentlichen durch Lessingstraße, Hausener Ring, Kreuzstraße, Lerchenweg, Hochstraße und Backhausfeld begrenzt. Die Begrenzung nach Katasterbezeichnung ergibt sich wie folgt:

Im Norden

in der Flur 23 durch die Nordseite des Hausener Ringes, beginnend von der Einmündung der Schillerstraße verläuft die Grenze des räumlichen Geltungsbereiches an der Nordseite des Flurstückes 114, dann übergehend in die Flur 22

entlang der Westseite des Flurstücks 75, entlang der Nordseite der Flurstücke 75 und 80, die Goethestraße, Flurstück 112 überspringend, dann weiter verlaufend entlang der Nordseite der Flurstücke 113, 117, 184, 140 die Mülheimer Straße (L 139) überspringend (Flurstück 478) weiter entlang der Nordseite der Flurstücke 146, 145, 429 in der Flur 1;

im Osten

in der Flur 1 durch die Ostseite der Flurstücke 145, 114 (Lerchenweg) übergehend in die Flur 24 entlang der Ostseite der Flurstücke 746, dann die Hochstraße überspringend entlang der Ostseite der Besetzung Hochstraße 46, Flurstück 167;

im Süden

in der Flur 24 verläuft der räumliche Geltungsbereich etwa 30 m südlich der Hochstraße durch das Flurstück 167 entlang der Südseite der Flurstücke 166, 163, den Wilhelmring überspringend (angrenzend Bebauungsplan 7 V) durch die Flurstücke 863, 506, 443 und 456 entlang der Westgrenze des Flurstücks 456 über die Hochstraße (Flurstück 645) entlang der Besetzung Hochstraße 37 (Flurstück 729) und dann im weiteren Verlauf an der Südgrenze der Grundstücke Backhausfeld, und zwar der der Flurstücke 97, 96, 95, 94, 93, 542, 90, 89, 51, 48, 49 (Südseite der Besetzung Mülheimer Straße 38) über die Mülheimer Straße weiter in der Flur 23 entlang der Südseite des Parkplatzes zum Kath. Krankenhaus, Flurstücke 63, 43, 44;

im Westen

durch die Westseite der Flurstücke 44, 101 bis zur Werdener Straße einschließlich der Wendehammer, Flurstück 115 angrenzend an den Bebauungsplan 1 V. Weiter verläuft der Geltungsbereich entlang der Südseite des Flurstücks 91, der Ostseite der Flurstücke 122, 119, 118, 61 und 117 (Lessingstraße) bis zum Ausgangspunkt der Umringsbeschreibung Schillerstraße zurück.

Verfahren

Die Erörterung von Planungsalternativen erfolgte in zwei Schritten. Zunächst wurden nach dem Scheitern des alten Bebauungsplanes 6 V gemäß Entscheidung des Oberlandesgerichtes vom 18.10.1979, die zur Nichtigkeit des vorgenannten Bebauungsplanes führte, neue verkehrsplanerische Alternativen von Gutachtern erarbeitet. Neben den technischen Erfordernissen einer Verkehrsplanung wurden dabei insbesondere die umweltbeeinflussenden Faktoren Lärm und Abgas, die dadurch betroffenen Bewohner sowie die Kosten der Maßnahmen dargelegt und in einer Bürgerversammlung gemäß

§ 6 b der Gemeindeordnung NW am 25.3.1982 erörtert. Die Ergebnisse dieser Anhörung führte dann dazu, daß aus den zahlreichen verkehrsplanerisch möglichen Teilvarianten drei Hauptalternativen konzipiert wurden, die dann mit umfangreichem Begleitmaterial am 5. November 1982 in der Anne-Frank-Schule gemäß § 2 a (2) des Bundesbaugeset-

zes mit den Bürgern erörtert wurden. Die Ergebnisse dieser Erörterung sind sehr weitgehend in den Bebauungsplan mit aufgenommen worden, soweit sie nicht bei der Abwägung aller Argumente zur Zurückstellung vorgeschlagen werden müssen. Nach Auswahl der Zielkonzeption im verkehrlichen und städtebaulichen Bereich hat der Rat der Stadt am 18.09.1984 den Auslegungsbeschuß zum Bebauungsplan M 228 gefaßt. Die öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom 16.11. bis 17.12.84 statt. Die Ergebnisse der Auslegung führten zu einer Planänderung, insbesondere im Knotenpunkt Mülheimer Straße/IVR/Kreuzstraße und zu einer großzügigeren Umtrassierung.

Es wurde eine erneute 2. öffentliche Auslegung des Planes einschließlich der neugefaßten Begründung notwendig. Die 2. öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom 25.08. bis 30.09.1986 statt.

Anläßlich der Bedenken zur Lärmbelastung fand am 22.10. 1986 im Rathaus ein Gespräch der Einwender mit dem Lärmschutzgutachter Dr. Buchta statt. Auf diesem Weg bestand für die Einwender die Möglichkeit, direkt mit dem Gutachter zu sprechen. Die während dieses Termins geäußerten Bedenken hinsichtlich der verringerten Tieflage (Gradienten), der Trasse und der Höhe und Länge des Lärmschutzwalls konnten durch Erläuterung des Lärmschutzgutachtens von November 1984 entkräftet werden.

2. Städtebauliche Situation

Der innenstadtnahe Bereich ist von der Nutzung her unterschiedlich einzustufen. Ein deutlicher Übergang vom Kerngebiet (MK) an der Oberstraße/Mülheimer Straße/Hochstraße/Bahnstraße durch den Block zum Backhausfeld mit teilweiser Mischnutzung und der weiteren Entwicklung bis zum Lerchenweg als allgemeines Wohngebiet (WA) ist erkennbar. Die Verdünnung des Maßes der baulichen Nutzung wird durch die Zunahme der Grünflächenanteile (teilweise parkähnliche Gärten) deutlich. In dem topografisch wenig bewegten Gebiet ist die bauliche Entwicklung fast abgeschlossen und es ist bis auf die flächenhafte Verkehrsbelastung durch wenige Nutzungskonflikte gekennzeichnet.

An einigen Stellen wären Erneuerungsbestrebungen und die Beseitigung von Mindernutzungen an der Straßenrandbebauung wünschenswert. Auch sind teilweise gestalterische Mängel innerhalb der Baustruktur erkennbar.

Zur Verbesserung der städtebaulichen Ordnung sind insbesondere im verkehrlichen Bereich planerische Maßnahmen erforderlich, um die Wohnumfeldbelastungen auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Die in den Erläuterungen zum Verkehrskonzept dargelegten Vorstellungen machen deutlich, daß es Verkehrsplanung im städtebaulichen Zusammenhang nicht ohne Nachteile gibt. Darum kommt es hier darauf an, in die gewachsene städtebauliche Struktur eine Planung einzupassen, die den meisten Belangen gerecht wird und die

nur von relativ wenigen Betroffenen vertretbare Opfer verlangt. Neben der Schließung einiger Baulücken am Häuser Ring, an der Werdener Straße und am Backhausfeld ist die bauliche Entwicklung im Planbereich weitgehend abgeschlossen. Insofern kommt es in diesem Planverfahren auch nicht auf die Wohnraumvermehrung an, sondern auf die Erhaltung der städtebaulichen Funktionen - hier insbesondere der Wohnfunktionen die Quartiersbindung und -verbindung sowie der Berücksichtigungen der Gemeinbedarfs-einrichtungen wie Schule, Krankenhäuser etc. An Grünflächen sind zum einen der öffentliche Spiel- und Bolzplatz westlich der Anne-Frank-Schule und zum anderen die große private Grün- und Gartenfläche innerhalb des Baugebietes zwischen Lerchenweg und Backhausfeld vorhanden. Diese Grünflächen stellen für das Wohnumfeld ein schützenswertes Gut dar und sind insofern soweit wie möglich von anderen Nutzungen freizuhalten.

3. Planungsziele / Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan / städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten

3.1 Planungsvorlauf / Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Wesentlicher Inhalt des Bebauungsplanentwurfs ist die Schließung des Innerstädtischen Verkehrsrings (IVR). Unabhängig von der langjährigen planerischen Entwicklung, ausgehend vom Leitplan 1954, hat der Rat der Stadt dieses Planungskonzept mehrfach überprüft und bestätigt. So wurde der Generalverkehrsplan (GVP) als kommunale Entwicklungsplanung im Zusammenhang mit dem neuen Flächennutzungsplan abschließend beschlossen. Der Flächennutzungsplan ist seit dem 30.6.1982 wirksam. Daraus ist gemäß § 8 Abs. 2 Bundesbaugesetz der Bebauungsplan zu entwickeln, der die vorgezeigten planerischen Leitlinien durch entsprechende Festsetzungen konkretisiert.

3.2 Konfliktbewältigung

Bei der Frage nach dem Erfordernis zu einer Verkehrsplanung muß das Wohl der Allgemeinheit im Vordergrund stehen, d.h. die Qualität der Planung muß sich am Erfüllungsgrad der von der parlamentarischen Vertretung der Bürger formulierten und somit vorgegebenen Ziele messen lassen.

Der planerische Anspruch geht dabei von einer für eine Mehrheit der Bewohner angestrebten Verbesserung der Stadt- und Wohnfunktionen aus. Die als Kompromiß auszuformende Entwurfslösung liegt im Ergebnis zwischen

- einem "muddling through", was dem heutigen Zustand einer relativ orientierungslos geführten Verkehrsstraße mit der Beeinträchtigung großer Bereiche und vieler Beteiligter entspricht und
- einer Planung für eine "autogerechte Stadt", womit eine konsequente Verkehrsstrassierung als Angebotsplanung verbunden mit einer teilweisen Vernichtung menschlicher Urbanstrukturen gemeint ist.

Die nachfolgend angegebenen Planungsziele sind vom Rat der Stadt Ratingen und seinen Ausschüssen überprüft wor-

den und der planenden Verwaltung für die Ausarbeitung der Verkehrskonzeptionen an die Hand gegeben worden mit dem Ziel, die ohne Zweifel vorhandenen Zielkonflikte soweit zu bewältigen, daß letztlich das Ergebnis für die Mehrzahl der Bewohner dieser Stadt eine positive Wirkung zeigt. Die Bürger als Betroffene und Nutzer waren im Rahmen der Anhörungsverfahren aufgefordert, sich an diesem Zielfindungsprozeß zu beteiligen. Das umfangreiche Erörterungsmaterial und die deutlichen Äußerungen, die selbstverständlich abhängig vom Wohnstandort und der heutigen Nutzung zu unterschiedlicher Zielrichtung führen mußten, lassen den transparenten Planungsprozeß deutlich werden und zeigen von vornherein auf, daß man nicht allen Belangen durch die Planung gerecht werden kann.

Die am Ende der 60iger Anfang der 70iger Jahre entwickelte Neuauflage des Verkehrssystems (GVP) erbrachte kaum politisch gewichtige Bedenken gegen die Ausbaumaßnahmen von städtischen Straßen. Nur allmählich traten die negativen Folgewirkungen des Individualverkehrs in ihrer Komplexität in das Bewußtsein der Stadtbewohner und der politisch Verantwortlichen. Noch heute ist die Tragweite der Folgewirkungen des Kraftverkehrs nicht allen bewußt, zumal die Effekte, wie z.B. gesundheitsschädigende Auswirkungen, die sich nur teilweise dem Individualverkehr nachweislich zurechnen lassen, nicht genau bekannt sind. Insofern ist der Widerstand gegen Verkehrsplanung allgemein zu verstehen und die Entwicklung für oder gegen eine Maßnahme bedarf eines hohen Maßes an politischer Verantwortung.

3.3 Ziele der Planung

Planerischer Leitgedanke und Oberziel ist die Verbesserung der Funktionen des Mittelzentrums Ratingen. Die Teilziele können wie folgt benannt werden:

- o Verbesserung des Verkehrsablaufes durch Einpassung in ein abgestuftes (hierarchisches) Verkehrssystem zur Verbesserung der Orientierung in der Stadt und zur besseren Erreichbarkeit angesteuerter Ziele.
- o Bedarfsgerechte Ausbauplanung (Querschnitt, Trassenverlauf, Höhenlage, Knotenpunkte) mit einer Minimierung der befestigten Fläche.
- o Reduzierung des Unfallrisikos.
- o Berücksichtigung aller Verkehrsarten (IV, ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger).
- o Umweltverträglichkeit der Planung und Verbesserung der Wohnumweltverhältnisse für eine Mehrzahl von Bewohnern, d.h. eine Verringerung vorhandener Störungen und Belästigungen muß gewährleistet sein.
- o Steigerung der Attraktivität der Innenstadt auch zur Kaufkraftbindung und damit Stärkung der vorhan-

denen Infrastruktur.

- o Verkehrsberuhigung in anderen Bereichen und Zurückgewinnung der Straße als Kontaktzone für den Bürger.
- o Entwicklung von städtebaulich abgeschlossenen Bereichen in Innenstadtnähe mit standortgerechten Nutzungen.
- o Schließung von Lücken in durch Planung ggf. verändert zugeschnittenen Quartieren mit gestalterisch angepaßten Baukörpern.
- o Erhaltung von städtebaulichen Strukturen, d.h. es ist wenig Abriß von genutzter Gebäudesubstanz anzustreben und die Trennwirkung der Straßentrassen ist zu minimieren; Schonung der Gemeinbedarfseinrichtungen wie Schule, Krankenhäuser etc.
- o Die Erholungsfunktion von Freiräumen ist weitgehend zu erhalten.
- o Minimierung der Kosten im Verhältnis zum Nutzen.
- o Realisierung in absehbarem Zeitraum.

Die vorbeschriebenen Ziele geben die Kriterien für die Planung in den Bereichen Städtebau, Verkehr und Realisierung wieder. Bei der Planung wird ein möglichst hoher Erfüllungsgrad der Ziele angestrebt. Auch wenn bei einem Sinneswandel in der verkehrspolitischen Auseinandersetzung allgemeine Zurückhaltung bei Investitionen in Richtung Autodominanz besteht, scheint die Schließung und der angemessene Ausbau des IVR's sinnvoll und für die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt von Nutzen zu sein.

Die Sammelfunktion der Straße wird durch den Nutzungszusammenhang und die Lage der Trasse deutlich. Von einer verkehrserzeugenden Maßnahme kann beim weiteren Ausbau des IVR's im Prinzip keine Rede sein. Auch wissenschaftlich ist dieses häufig gebrauchte Argument nicht zu halten. Dabei wird nicht verkannt, daß der Zweck der Planung nur dann erreicht wird, wenn bei dem hier behandelten Teilstück des IVR eine Verkehrsvermehrung gegenüber dem heutigen Stand eintritt, was aber zu einer Entlastung anderer Bereiche zwangsläufig führen muß.

Das Zielsystem des motorisierten Individualverkehrs beinhaltet die Forderung nach einer Minimierung des Verkehrsaufkommens insgesamt (in Fahrzeugkilometern), um die Lebens- und Umweltbedingungen zu verbessern. Insofern ist in diesem Zusammenhang auch das viel benutzte Wort von der "Leichtigkeit des Verkehrs" angemessen.

3.4 Ergebnis der Anhörungsverfahren zu den Zielen und

Zwecken der Planung

Nachdem die verkehrsplanerischen Lösungen in einer bisher nicht dagewesenen Breite ausgearbeitet und in der Öffentlichkeit sowie mit den Trägern öffentlicher Belange erörtert worden sind, besteht zu Recht die Vermutung, daß das in dieser Hinsicht erarbeitete Planungsmaterial offensichtlich ausreicht, um die planerischen Absichten allseitig zu betrachten. Als wesentliches Ergebnis ist festzuhalten, daß die Erforderlichkeit von verkehrsplanerischen Maßnahmen am Rande der Innenstadt i.W. nicht bestritten wurde. Über Art und Umfang zeigen sich jedoch erhebliche Meinungsverschiedenheiten je nach dem Wohnstandort der Einwohner und je nach dem Grad der Planungsbetroffenheit.

Die zahlreichen allgemeinen Ausführungen zu den Umweltbelastungen auf Trassenvarianten aus Kfz-Verkehr sind nur qualitativ zu werten, wobei Lösungen, die auf kurzem Wege ein Ziel erreichen lassen, verbunden mit der Anbaufreiheit der Straße, übersichtlicher Linienführung und der Möglichkeit, aktive Immissionsschutzmaßnahmen einzusetzen, offensichtlich vorgezogen werden. Es besteht sogar das deutlich artikulierte Verlangen, nach dem langwierigen Planverfahren nun endlich zu einer praktischen Lösung zu kommen, zumal sich die Fakten im Grundsatz nur zu einem geringen Teil gegenüber früheren Planungsansätzen in der Bewertung verschoben haben.

3.5

Planerische Entwicklungsmöglichkeiten

Über 80 % der Haushalte, aber nur 35 % aller Personen, verfügen heute über ein eigenes Auto und nutzen dies stetig mehr, wie die steigenden Mobilitätsziffern ausweisen. Dabei ist den Bürgern bei der Benutzung des Pkw's für Fahrten zur Arbeit, zum Einkauf, zur Freizeit oder sonstigen Nutzung durchaus klar, daß das Auto heute von allen Verkehrsmitteln den höchsten Anteil zur Umweltverschmutzung beiträgt, daß das Auto den größten Teil der Verkehrsflächen verbraucht, daß das Auto den höchsten Energieverbrauch pro Person erfordert und es darüber hinaus noch mit größten Unfallrisiko verbunden ist. Dennoch wird es von allen stetig mehr genutzt, so daß heute nahezu doppelt soviel Menschen einen Privatwagen benutzen wie noch vor zwanzig Jahren.

Da attraktive Alternativverkehrsmittel nicht zur Verfügung stehen, kann der planerische Ansatz nur darin liegen, die Verkehrsströme in geordnete Bahnen zu lenken und kleinteilige Verbesserungen in der Stadtstruktur herbeizuführen. Die Vermutung, daß die Verkehrsmenge und die dadurch resultierende Belastung sich durch geplante Verkehrsbehinderung reduzieren läßt, ist irrig und muß wegen fehlender Akzeptanz verworfen werden.

Das Auto ist ein Wirtschafts- und Lebensfaktor, bei dem die Bürger trotz der bekannten Risiken auch nur in einem geringen Maße bereit sind, umweltpolitische Maßnahmen mitzutragen. Die gesetzlichen Maßnahmen, wie z.B. das Benzin-Bleigesetz und die Forschungen zu alternativen, sparsamen und umweltfreundlichen Antriebssystemen lassen eine schrittweise Reduzierung der Schadstoffbelastung und der Lärmminbderung erwarten.

Entsprechend wird deutlich, daß sich die vorgeschilderte Problematik in der städtebaulichen Planung nur zu einem geringen Teil beeinflussen läßt. Nach dieser Maßgabe ist es Ziel des Bebauungsplanes, die städtebauliche Entwicklung in dem betroffenen Ortsteil so zu leiten, daß für eine Mehrzahl der Bürger eine Verbesserung des Wohnumfeldes erreicht wird. Das erfordert in einigen Fällen auch den Erwerb privaten Grundbesitzes und die teilweise Beseitigung von Gebäuden. Die Entschädigung dafür richtet sich nach §§ 40 ff. Bundesbaugesetz. Je nach Erfordernis wird für ein auf die Maßnahme abgestellter Sozialplan aufgestellt, wo Wohnsubstanz betroffen ist.

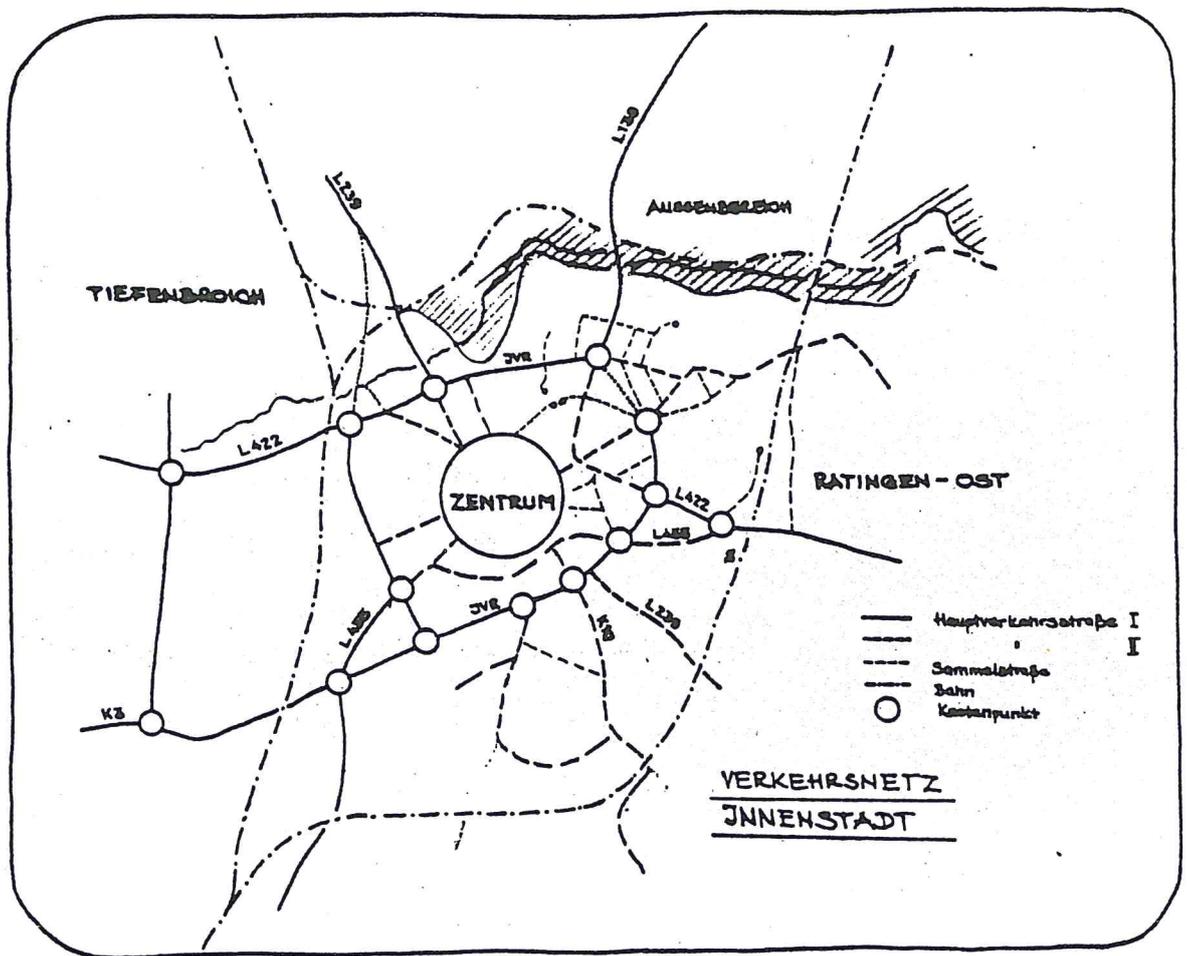
4. Die Festsetzungen im einzelnen

4.1 Verkehrsflächen

Die Verkehrsflächen werden im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 11 sämtlich als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt und jeweils durch eine Straßenbegrenzungslinie von den anderen Nutzungsarten abgegrenzt. Die Linienführung der Straßen, die Ausgestaltung der Verkehrsflächen und der Umfang der Gesamtmaßnahmen wird im folgenden begründet.

4.11 Das Verkehrssystem / Netzzusammenhang

Die nachfolgende Übersicht zeigt einen Ausschnitt aus dem Netz des Generalverkehrsplanes (GVP), in dem der Ring und die Sammelfunktionen des IVR's deutlich werden. Dadurch, daß der IVR noch nicht geschlossen ist, fehlt ein Teil der Verbindungsfunktionen und der Rätinger Süden - insbesondere der Abschnitt Europaring - wird überproportional belastet.



Übersichtsskizze

Der IVR wird nach den Daten des GVP's im wesentlichen durch Ziel-, Quell- und Binnenverkehr des Quartiers Innenstadt belastet. Darüber hinaus hat der Ring im System Bedeutung für den stadtteilverbindenden Verkehr, das öffentliche Nahverkehrssystem (Bus) sowie als Verbindung auf das Zentrum gerichteten Land- und Kreisstraßen L 422, L 455, L 139 und K 3 (Durchgangsverkehr). Der durch die Stadtstruktur vorgegebene Pendlerverkehr wird durch die ortsteilverbindende Funktion des Ringes begünstigt.

Verbindung der Autobahnen A 52 (Anschlußstelle Ratingen-Kaiserswerth) durch die L 422 über die Innenstadt zur Anschlußstelle Ratingen-Wülfrath, der A 3, ist heute von geringer Bedeutung, was sich nach dem weitergehenden Ausbau der A 44 im Süden Ratingens noch weiter reduzieren wird.

Nach dem Ausbau von 3.650 m des Innerstädtischen Verkehrsringes stellt sich die Frage, ob die restlichen 290 m nach der alten Planung ausgebaut werden müssen, oder ob andere Lösungen ggf. auch unter Beibehaltung des Be-

standes zur Verfügung stehen, die mit den Ansprüchen an eine positive Stadtentwicklung in Einklang zu bringen sind bzw. dem Wohle der Allgemeinheit dienen und politisch getragen werden.

Das System bewirkt, daß aus schutzbedürftigen Bereichen gebietsfremder Kraftfahrzeugverkehr herausgehalten wird (Verkehrsberuhigung von Wohngebieten; Ausschaltung von Schleichwegen). Auch im Hinblick auf die Mobilität, die Unfallgefahren und die Immissionen aus Verkehr sollen höherrangige Straßen auf kurzem Wege zu erreichen sein, wozu auch eine gute Orientierung erforderlich ist. Die Netzgestaltung und die Linienführung soll dazu führen, daß ein möglichst gleichmäßiges fahrdynamisches Verhalten mit relativ niedrigen Geschwindigkeiten erreicht wird, was zum einen zur Sicherheit beiträgt und zum anderen die Umweltbelastungen ebenso wie die finanziellen Aufwendungen der Verkehrsbeteiligten reduziert.

Das Verkehrsaufkommen insgesamt ist auf dem Innerstädtischen Verkehrsring bei den vorgegebenen Möglichkeiten nicht wesentlich zu reduzieren oder in entferntere Bereiche zu verlagern. Auch eine Verlagerung auf andere Verkehrsarten (ÖPNV, Rad) erscheint vom Umfang her in der Gesamtbetrachtung ohne größere Bedeutung, obwohl gerade für die kurzen Distanzen hier eine positive Trendentwicklung beim Fahrradverkehr zu beobachten ist. Die nachfolgende Tabelle zeigt einen wichtigen Punkt in diesem Zusammenhang auf, daß nämlich die Belastungen des in Aussicht genommenen IVR-Verbindungsstückes bei allen untersuchten Varianten immer ein Belastungsanteil von ca. 6.000 Kfz-Einheiten aufweist.

Alternativen	Hausser Ring	Mülheimer Str.	Kreuzstr.	Hoch-/Brückstr.	Rosenstr.	Hochstr.	Beckhausfeld	Wilhelming	Hausbeug. Ring	Behnstr.	Wallstr.	Oberstr.	Kirchgasse	Friedhofstr.	Verdener Str.	Angerstr.	Grabenstr.
n-Umlegung (GVP)	6870	3784 ¹⁾ 9931 ²⁾	./.	2466	./.	./.	5122	5231	./.	5673 ³⁾	1006 ⁴⁾	3000	3000	./.	4975 ⁵⁾ 8498 ⁶⁾	./.	11195
Planfall 1 (GVP)	6937	2986 ²⁾ 5280 ²⁾	./.	3856	./.	1082	./.	6917	7823	3769 ³⁾	5891 ⁴⁾	./.	./.	2261	3742 ⁷⁾	4757	7745
Entschl. Innen- stadt 1982/81	6983	6945 ¹⁾ 12300 ²⁾	13168 ⁸⁾ 4069 ⁹⁾	5304	4135	1407	5910	7500	./.	9365 ³⁾	2982 ⁴⁾	6000	6000	3285	7400	302	9560
U-Umlegung (su Ziff. 1.2)	9400	9720 ¹⁾ 10850 ²⁾	1783 ⁸⁾	7884	5232	1595	790	9500	10142	13113 ³⁾	2191 ¹⁰⁾ 1280 ¹¹⁾	5200	5300	2274	6380	./.	./.
Planfall 2 (su Ziff. 1.21)	9400	9720 ¹⁾ 10850 ²⁾	1783 ⁸⁾	7884	5232	1595	790	9500	10142	13113 ³⁾	2191 ¹⁰⁾ 1280 ¹¹⁾	5200	5300	2274	6380	./.	./.
Planfall 3 (su Ziff. 1.22)	Belastungen wie Planfall 21																
Planfall 4 (su Ziff. 1.23)	Belastungen wie Planfall 21																
Planfall 5 (su Ziff. 1.24)	Belastungen wie Planfall 21																
Planfall 6 (su Ziff. 1.25)	Belastungen wie Planfall 21																
Entschl. Innen- stadt 1982 (vor Schließung d. Verdener Str.)	9400	7000 ¹⁾ 15000 ²⁾	4048	5636	./.	1230	7367	6430	./.	8273 ³⁾	3800	3752	4974	1333	8108 ⁷⁾	1448	9000
U-Uml. (su Ziff. 1.3) (nach Schließung d. Verdener Str.)	13440	7500 ¹⁾ 15070 ²⁾	4048	5636	./.	1352	6314	6330	./.	9074 ³⁾	5100	4397	5631	1976	484	1448	7420
Planfall 7 (su Ziff. 1.31)	11000	5677 ¹⁾ 5338 ²⁾	./.	5554	./.	1633	828	8450	7287	9918 ³⁾	4100	4624	6000	1809	552	4405	7620
Planfall 8 (su Ziff. 1.32)	8820	5885 ²⁾ 5390 ¹⁾	./.	5554	./.	1631	828	7300	6123	11460 ³⁾	3925	1746	3128	2838	552	10000	6860
Planfall 9 (su Ziff. 1.33)	13600	6970 ²⁾ 6870 ²⁾	./.	5554	./.	1634	828	8810	7847	8742 ³⁾	3230	./.	3101	1391	552	4385	8500
Planfall 10 (su Ziff. 1.34)	8850	5790 ¹⁾ 5290 ²⁾	./.	5554	./.	1630	828	7290	6172	11352 ³⁾	3360	./.	3101	2833	552	10810	9723
Krg. Gut. Innenst. 83 U-Uml. (su Ziff. 1.4)	414450	9450 ¹⁾ 12700 ¹⁾	3150 ⁹⁾ 4800 ⁸⁾	5750	./.	1750	3875	6875	./.	11050 ³⁾	4900	4300	5450	2100	500	1400	8000
Planfall 11 (su Ziff. 1.41)	11000	6703 ¹⁾ 10520 ²⁾	1066 ⁸⁾ 2185 ⁹⁾	1882	./.	1262	1813	8352	5870	7246 ³⁾	3959	3203	4588	1339	8580	1466	12003
Planfall 12 (su Ziff. 1.42)	9200	4890 ¹⁾ 9370 ²⁾	1051 ⁸⁾ 2180 ⁹⁾	3892	./.	1307	1485	7675	5475	8635 ³⁾	3690	3803	5183	1277	7464	3647	11455
Planfall 13 (su Ziff. 1.43)	10885	6510 ¹⁾ 8410 ²⁾	1085 ⁸⁾ 2128 ⁹⁾	3942	./.	1474	1230	8100	5890	8992 ³⁾	4053	3265	4647	1872	4353	4372	10285
Planfall 14 (su Ziff. 1.44)	12250	6115 ¹⁾ 5920 ²⁾	1109 ⁸⁾ 2136 ⁹⁾	3933	./.	1474	530	8690	6467	9601 ³⁾	4036	4459	5841	1910	448	4328	8856
Planfall 15 (su Ziff. 1.45)	10400	6306 ¹⁾ 7900 ²⁾	1173 ⁸⁾ 1079 ⁹⁾	4916	./.	1580	1618	8190	6699	9032 ³⁾	4020	3268	4651	1914	4481	4327	10241
Planfall 16 (su Ziff. 1.46)	13000	7070 ¹⁾ 8740 ²⁾	1079 ⁸⁾ 2198 ⁹⁾	3872	./.	1261	1114	8953	6451	7897 ³⁾	3860	3759	5143	1311	4592	1466	10950
Planfall 17 (su Ziff. 1.47)	11000	7597 ¹⁾ 8600 ²⁾	1079 ⁸⁾ 2190 ⁹⁾	3879	./.	1262	1203	8363	5856	9251 ³⁾	4030	1772	3155	1593	4703	5694	10673

1) Zw. Behn- und Verdener Str., 2) Zw. Verdener Str. u. Hausser Ring, 3) Anschl. an Mülheimer Str., 4) Zw. Bechmer- u. Oberstr., 5) Zw. Friedhof- und Mülheimer Str., 6) Zw. Friedhof- und Angerstr., 7) Zw. Anger- u. Mülheimer Str., 8) Einmündung Brückstr., 9) Einmündung Mülheimer Str., 10) von Dinseldorfer - Brunostr., 11) von Oberstr. - Brunostr.
 * Die U-Umlegungen sind nicht als besondere Planfälle gekennzeichnet worden.

Dieses Kriterium scheint für die Bearbeitung des gesamten Problems von besonderer Bedeutung zu sein. Es deutet auf die Erforderlichkeit einer Straßenverbindung hin und gibt gleichzeitig an, daß sich diese angegebene Verkehrsmenge heute durch Wohnstraßen bewegt verbunden mit den entsprechenden Belastungen.

Im Hinblick auf die öffentlichen Diskussionen und Erörterungen zu den zahlreichen Planungsalternativen wird bei der Auswahl der Verkehrskonzeption und der Abwägung der verschiedenen Belange gegeneinander und untereinander und unter Abstimmung der Gesamtmaßnahme auf das vorher angegebene Zielsystem deutlich, daß die Problembewältigung nur dazu führen kann, den Innerstädtischen Verkehrsring, d.h. das Teilstück zwischen Hauser Ring und Wilhelmring auf kürzestem Wege zu verbinden. Auf die damit verbundenen positiven Erwägungen, wie z.B. die Möglichkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen, die Beruhigung und Entlastung von heute überproportional belasteten Wohnquartieren und die mit dieser projektierten Straßen verbundenen Nachteile werden noch im einzelnen aufgezeigt und insofern in die Abwägung einbezogen.

4.12 Auswahl aus den bisher erörterten grundsätzlichen alternativen Trassenvarianten

Die städtebauliche Planung für den hier in Rede stehenden Bereich muß sich in den vorhandenen Strukturen orientieren, d.h. vorgegebene Sachzwänge (Anbindepunkte) sind zu beachten und die Neuplanung muß sich in das vorhandene Stadtsystem möglichst nahtlos eingliedern.

Auch wenn der Bereich nur einen kleinen Teil des Stadtgebietes umfaßt, sind die gesamtstädtischen Ziele vorrangig zu beachten und ggf. grundstücksbezogene Einzelinteressen zurückzustellen. Da es sich um keine isolierte Straßenplanung handelt, wird den Belangen der Eigentümer durch Mitbeplanung ihrer Grundstücke Rechnung getragen.

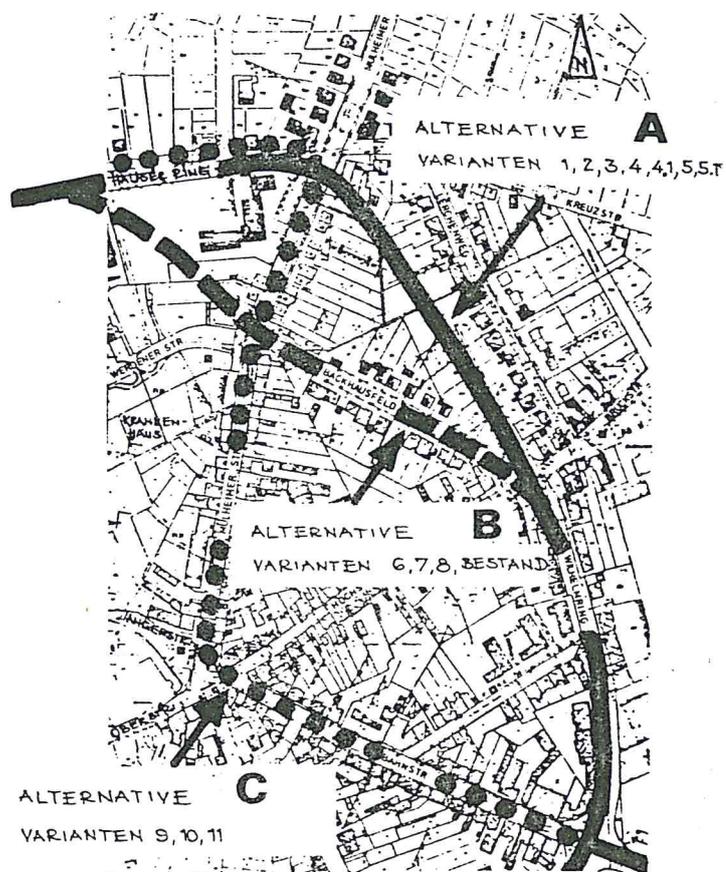
Die lange Planungsdauer ist auf die Komplexität dieses Bebauungsplanes und die Tatsache zurückzuführen, daß nach dem Wegfall des bereits bestehenden Planungsrechtes eine Neuplanung erfolgen mußte, die von Inhalt und Umfang her den heutigen vielfältigen Ansprüchen Rechnung trägt und auch unter rechtlichen Aspekten einer gerichtlichen Prüfung standhält. Gerade bei verkehrsplanerischen Inhalten wird durch die offensive öffentliche Diskussion über die Erforderlichkeit von mehr Straßen dem Bebauungsplan mehr abverlangt, was sich natürlich auch im Planungsaufwand und der Verfahrensdauer ausdrückt.

Die verkehrsplanerischen Möglichkeiten wurden zuletzt

in den drei folgenden Hauptalternativen zusammengefaßt:

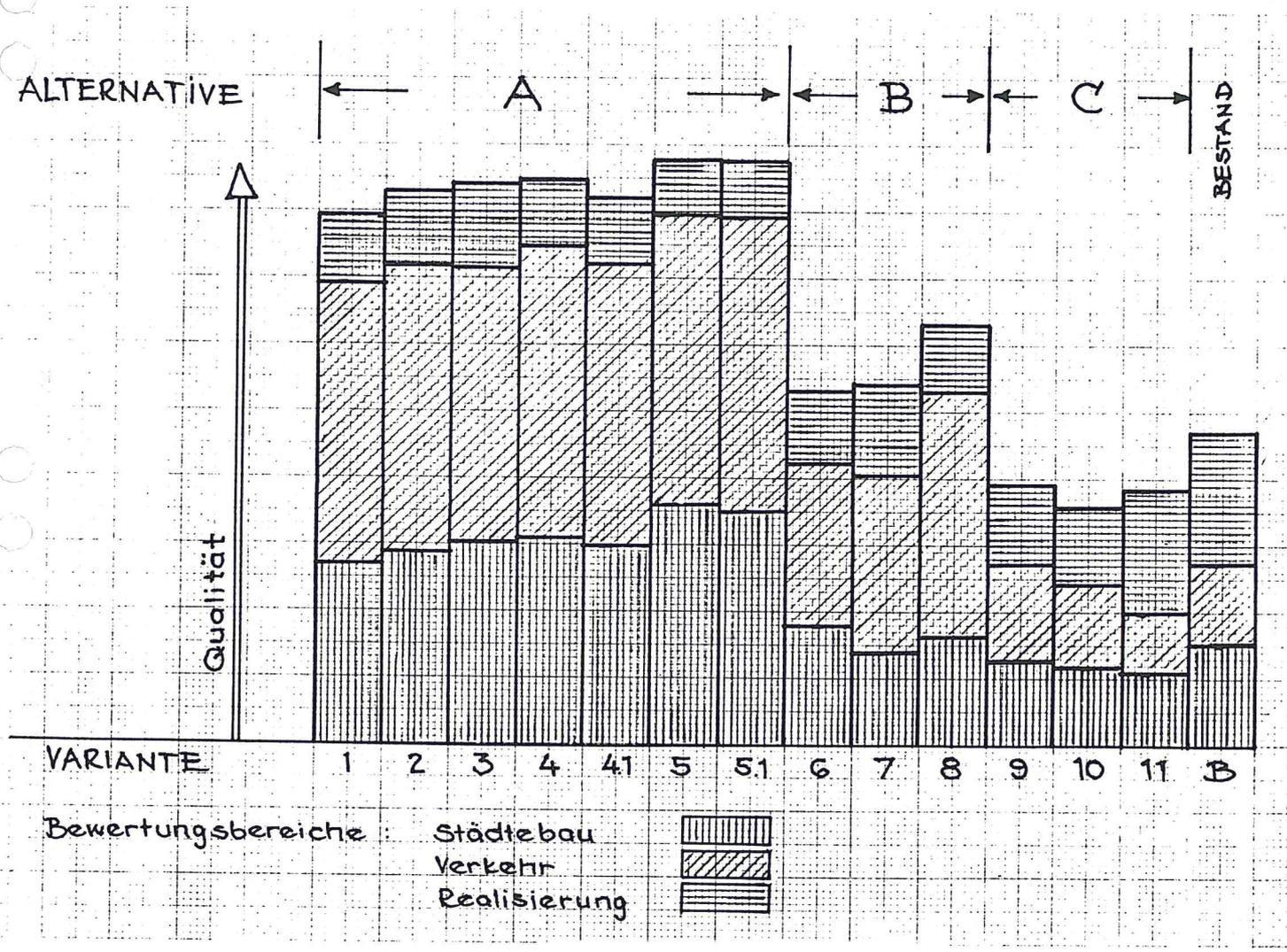
- A IVR-Führung über Hauser Ring, durch den Block Lerchenweg/Backhausfeld, Anschluß an den Wilhelmring (entspricht etwa der ehemaligen Trassierung B-Plan 6 V)
- B IVR-Führung über Hauser Ring, Abzweig an der Lessingstraße, südlich an der Schule vorbei durch die Straße Backhausfeld mit Anschluß Wilhelmring
- C IVR-Führung über Hauser Ring, Mülheimer Straße, Bahnstraße, Anschlußknoten Freiligrathring

ALTERNATIVEN



Innerhalb dieser Alternativen waren kleinteilige Varianten oder Kombinationen möglich. Auch die Erhaltung des heutigen Bestandes ohne jeder Veränderung mit den bekannten Mängeln war als eine zu diskutierende Alternative anzusehen.

Die Auswahl aus diesen vorgegebenen Lösungen sollte nach möglichst objektiven Kriterien erfolgen. Dazu besteht die Möglichkeit, die Planungsinhalte an dem Erfüllungsgrad der vorgegebenen Ziele zu messen. Diese auch nachvollziehbare Bewertung ohne Gewichtung wurde in den Bereichen Städtebau, Verkehr und Realisierung durchgeführt und bezieht die Umweltkriterien sowie die durch die Maßnahmen jeweils ausgelösten Verluste mit ein. Die nachfolgen angegebene Säulendarstellung zeigt eine deutliche Präferenz der Lösung A unabhängig von der jeweiligen Teillösung.



Die zugrundegelegten Bewertungskriterien werden wie folgt erläutert:

Verkehr

Einfügen in das Raster- system der Hauptverkehrs- straßen	Wird der Straßenentwurf der Bedeutung des Inner- städtischen Verkehrsringes gerecht?
Verkehrsbewältigung	Ist der Plan von Linienfüh- rung, Querschnitt und Höhen- gradienten auf die Prognose- belastung abgestellt?
Entlastung der Innenstadt	Wird die Sammelfunktion erfüllt und entsprechen die Knotenpunkte dem Versorgungs- anspruch?
Erreichbarkeit, Orientierung	Ist die Leichtigkeit des Verkehrs gegeben, wird das Netz vom Verkehrsteilnehmer begriffen?
Ausbaukriterien	Wird die Kontinuität des IVR's von den Ausbaukriterien beigehalten? Handelt es sich um eine zuschlußfähige Straßen- baumaßnahme?
Minimierung des Unfallrisi- kos	Verspricht die Verkehrslösung ein hohes Maß an Verkehrssi- cherheit?
Keine Verursachung von Stö- rungen in anderen Bereichen	Erfolgt eine funktionsgerechte Verteilung der Verkehrsarten auf die Netzteile?
Förderung des öffentlichen Nahverkehrs	Werden die Busverbindungen attraktiver gestaltet und die Annahme der Haltepunkte verbessert?
Radwegführung	Ergibt sich bei der Radweg- planung eine sinnvolle An- bindung ins Netz und gute Anschlußpunkte?
Fußgängerführung	Werden die Fußgänger verkehrs- sicher auf ausreichend breiten Wegen geführt und sind die Schulwege berücksichtigt?

Ruhender Verkehr	Besteht ein ausreichendes Park- platzangebot auch für Besucher und werden Grundstücksan- und -ausfahrten ausreichend berück- sichtigt?
------------------	--

Städtebau

Entwicklung aus dem FNP/ GVP/GEP	Besteht eine Kontinuität inner- halb der städtebaulichen Planung unter Einhaltung der parlamen- tarischen Beschlüsse?
-------------------------------------	--

Verbesserung der Nutzungs- qualität	Wird die Nutzung des Wohnquar- tiers und der anschließenden Bereiche durch die planerische Lösung verbessert und besteht eine Entwicklungsmöglichkeit?
--	--

Erhaltung der städtebau- lichen Struktur	Beinhaltet die Lösung wenig Eingriffe bzw. den Verlust an gebauter Substanz?
---	--

Geringe Zäsurwirkung	Erfolgt durch die Planung eine Trennung homogener Wohn- bereiche?
----------------------	---

Bauliche Ergänzung möglich und sinnvoll	Kann bei der Planung die vor- handene Bausubstanz günstig ergänzt werden?
--	---

Gemeinbedarfsflächen beachtet	Erfolgt durch die Planung eine möglichst geringe Beeinträch- tigung der Funktionen von vor- handenen oder geplanten Gemein- bedarfseinrichtung wie Kranken- haus, Schule, Spielplatz etc.?
-------------------------------	---

Wohnfunktionen erfüllt	Erfolgt durch die Planung kei- ne oder wenig Qualitätsminde- rung innerhalb der vorhandenen Wohngebiete?
------------------------	---

Freiraumverlust minimiert	Ist die Erholungsfunktion der vorhandenen Grün- und Frei- flächen, Gärten und Spielplät- ze erhalten worden?
---------------------------	---

Umweltbedeutung beachtet	Ist bei dem Planentwurf der Schallschutz, Luftverunreini- gung, Klima etc. beachtet?
--------------------------	--

Realisierung

Grunderwerb günstig	Erscheint die zu erwerbende Grundstücksfläche günstig?
---------------------	---

	Lassen sich Eingriffe durch entsprechende Maßnahmen kompensieren?
Wenig Abriß von genutzter Gebäudesubstanz	Erlaubt der Entwurf eine Minimierung von Abriß und eine schnelle sozialplanartige Bewältigung?
Tiefbautechnische Bedingungen	Sind bei dem Plankonzept für Entwässerung, Straßenanschlüsse etc. günstige Bedingungen vorhanden?
Insgesamt geringe Kosten	Ergibt sich für das Plankonzept bei der Abwägung von Kosten und Nutzen eine Machbarkeit in absehbarem Zeitraum?

Dieses Verzeichnis ist sicher nicht vollständig und läßt sich noch durch weitere Kriterien ergänzen. Aber die Zusammenstellung erlaubt zumindest einen Überblick über die anzustellenden Abwägungsgrundlagen.

Daraus abgeleitet ergibt sich auch in Übereinstimmung zu den Ergebnissen der vom Rat am 19.11.1985 beschlossenen "Verkehrskonzeption Innenstadt Ratingen" vom 18.09.1984 das auf den Bebauungsplan bezogene aktualisierte Verkehrsnetz wie folgt:

- a) Der Innerstädtische Verkehrsring ist zwischen Hauser Ring und Wilhelmring durch eine zweispurige Straße mit entsprechenden Abbiegespuren zu schließen (Straßenbezeichnung Maubeuger Ring).
- b) Das Wohnquartier Cromford ist über Kleiststraße und Goethestraße an das Hauptverkehrsstraßennetz anzubinden. Um Fehlverkehr auszuschließen, ist im Quartier eine Diagonalsperre probeweise vorgesehen.
- c) Die Kreuzstraße ist im Zweirichtungsverkehr an die Mülheimer Straße und den Hauser Ring angebunden. Geringe Leistungsreserven der 5-armigen Kreuzung werden in Kauf genommen.
- d) Die Straße Backhausfeld ist mit einem Wendeplatz vor der Hochstraße abzuriegeln, die Zufahrt ist von Osten (Hochstraße) noch möglich.
- e) Die Werdener Straße bleibt geschlossen, der Krankenhausparkplatz muß von Osten anfahrbar bleiben.

Damit ist das Verkehrsnetz festgelegt und wird noch in den später zu erläuternden Detailpunkten ausgestaltet.

Dieses Verkehrssystem gliedert sich in die Verkehrssituation in den östlichen Nachbarbereichen Ratingens nahtlos ein, wie dem nachstehenden Plan zu entnehmen ist.

Dieses System soll noch einmal etwas verdeutlicht werden. Nach den Verkehrsfunktionen lassen sich die Straßen in zwei Straßengruppen unterscheiden:

- Vornehmlich dem überörtlichen und ortsteilverbindenden Verkehr dienend: Autobahnen, Schnellverkehrsstraßen, Hauptverkehrsstraße, Verkehrsstraßen;
- vornehmlich der Erschließung der Grundstücke dienende Straßen und Wege: Sammelstraßen, Anliegerstraßen, Wohnwege, selbständig geführte Fuß- und Radwege.

Manche Straßen erfüllen auch mehrere Funktionen, so daß eine eindeutige Zuordnung nicht immer möglich ist. Die Festlegung der Straßenart ist dem vorgehefteten Übersichtsplan zu entnehmen.

Zurückgestellte Lösungsvarianten

Wenn dem vorgenannten Straßensystem der Vorzug gegeben wird, müssen andere ebenfalls denkbare und untersuchte Lösungsansätze zurückgestellt werden. So wurde die weiter zur Innenstadt orientierte IVR-Lösung Backhausfeld südlich vorbeiführend an der Schule bis zur Einmündung Hauser Ring im Bereich Schillerstraße wegen der beizubehaltenden Belastung des Backhausfeldes und der starken Eingriffe im Bereich der Schulfläche als eine weniger gute Lösung beurteilt, insbesondere auch unter dem Aspekt, daß hier aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich sind und die Wohnquartiere durch diese verstärkte Zäsur zerschnitten werden.

Eine Öffnung der Werdener Straße sollte unterbleiben, da auch in Verbindung mit einer Öffnung des Backhausfeldes ein Durchgangsdiaagonalverkehr durch die Stadt bewirkt wird, der dann den IVR ad absurdum führt. Die Belastung des Krankenhausbereiches und der anliegenden nicht zu schützenden Wohngebiete wäre nicht zu vertreten. Eine Anbindung der Straße Backhausfeld an die Hochstraße könnte entfallen, da es sich um einen reinen Binnenverkehr handelt und keine weitergehende Durchgangsfunktion zu erfüllen ist. Dem Busverkehr ist die Streckführung über Mülheimer Straße und das neue IVR-Teilstück zuzumuten, zumal dadurch keine Verschlechterung in der ÖPNV-Gesamtversorgung entsteht. Die Haltepunkte bleiben unverändert. Gegen die volle Anbindung des Backhausfeldes spricht auch die nicht unkomplizierte Knotenpunktösung Wilhelmring/Hochstraße/Backhausfeld/verlängerte Brückstraße, die gewisse Orientierungsmängel aufweist und insofern eine latente Unfallgefahr in sich birgt. Aus diesem Grunde wurde bisher auch eine fünfarmige Kreuzung im Bereich Mülheimer Straße/Hauser Ring/Kreuzstraße zurückgestellt., da ein aus der

Kreuzstraße einmündender Verkehr in die fünfarmige Kreuzung nicht ohne weiteres zu bewältigen ist. Durch Entzerrung des Knotenpunktes wird bei reduzierter Leistungsfähigkeit und Wegfall des Linksabbiegers in der Mülheimer Straße in Richtung Kreuzstraße dennoch dieser Vollanschluß geplant, um das Quartier an zwei Knotenpunkte anzubinden und so die Brückstraße/Rosenstraße mit dem Evang. Krankenhaus zu entlasten.

Bei Ampelausfall (relative Häufigkeit ca. 20- bis 30 mal pro Jahr) wird das Unfallrisiko durch eindeutige Beschilderung und Fahrbahnmarkierung weitgehend ausgeschlossen.

4.13 Trassierung und Bemessung des Innerstädtischen Verkehrsringes

Auf der Grundlage des einmal festgelegten Verkehrsnetzes und der generellen Linienführung des IVR-Teilstückes besteht innerhalb der Bemessung des Straßenbaues noch Spielraum, und zwar sowohl von der Lage der Trasse im Grundriß wie von der Höhenlage, von der Spurbreite, der Fuß- und Radwegführung und der dafür vorzusehenden Flächen sowie bezüglich der Schallschutzanlagen. Die Festlegungen dafür erfolgten im einzelnen wie im folgenden besonders dargelegt.

4.131 Lage der Trasse

Die Lage der Trasse ist im wesentlichen abhängig von den vorgegebenen Fahrbeziehungen aus den Knotenpunkten an der Mülheimer Straße und aus dem Bereich Wilhelmring/Hochstraße. Bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von v_E 50 km/h ergeben sich in Kontinuität zu bisherigen IVR-Radien, die nicht unter $R = 80$ m bzw. Klothoiden liegen und die keinen geringeren Parameter als $A = 65$ haben sollten. Dabei ist zu bedenken, daß sich die Trassenlage nicht nur in der Führung selbst vom sonstigen IVR abhebt, sondern auch die Tieflage zu einer etwas ungewohnten Fahrsituation führen wird. Um eine ausgleichende Trassenführung bezüglich der vorhandenen Grundstückssituationen zu finden, wurde eine Trasse gewählt, bei der die aufgenommene Grünsubstanz relativ wenig in Anspruch genommen wird, die vorhandenen Grundstücke die sich bereits im städtischen Besitz befinden, vorwiegend für die Straße verwendet werden und ansonsten die angrenzenden Grundstücke soweit wie möglich geschont werden. Dabei ist die Trasse so gelegt worden, daß sie etwa in der Mitte des gesamten Bereiches zwischen Lerchenweg und Backhausfeld geführt wird, ohne daß mehr oder weniger Vor- oder Nachteile für die einzelnen Grundbesitzer nach diesem Planungsansatz zu erkennen sind.

Von der Höhenlage her wurde eine Gradientenwahl gewählt, die etwa in der Mitte der Trasse 1,20 bis 1,30 unter dem vorhandenen Gelände liegt. Bei den Kuppen- und Wannenhalmessern, die unter 5.000 m liegen, wird damit - auch aus Kostengründen - vermieden, daß die Straße in den Fels-

horizont weit eingreift und auch das ermittelte Grundwasserniveau angegriffen wird.

Eine weitergehende Tieflage hätte zur Folge, daß

- a) die Benutzer der Strecke im Fahrverhalten bei dem sonstigen Verlauf des IVR's irritiert wären,
- b) der hier sehr dicht unter der Erdoberfläche liegende Fels (Bodenklasse 6 bis 7) für die Straßenbaumaßnahme angegangen werden müßte und
- c) das Grundwasser abgesenkt würde, wobei sich unter Umständen Auswirkungen auf die Grünsubstanz in den Privatgärten zeigen würden.

Darüber hinaus ist bei den schalltechnischen Überlegungen festgestellt worden, daß auch bei einer größeren Tieflage der Straße die Effizienz der aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht zunimmt, so daß auch aus diesem Grunde davon abgesehen werden kann.

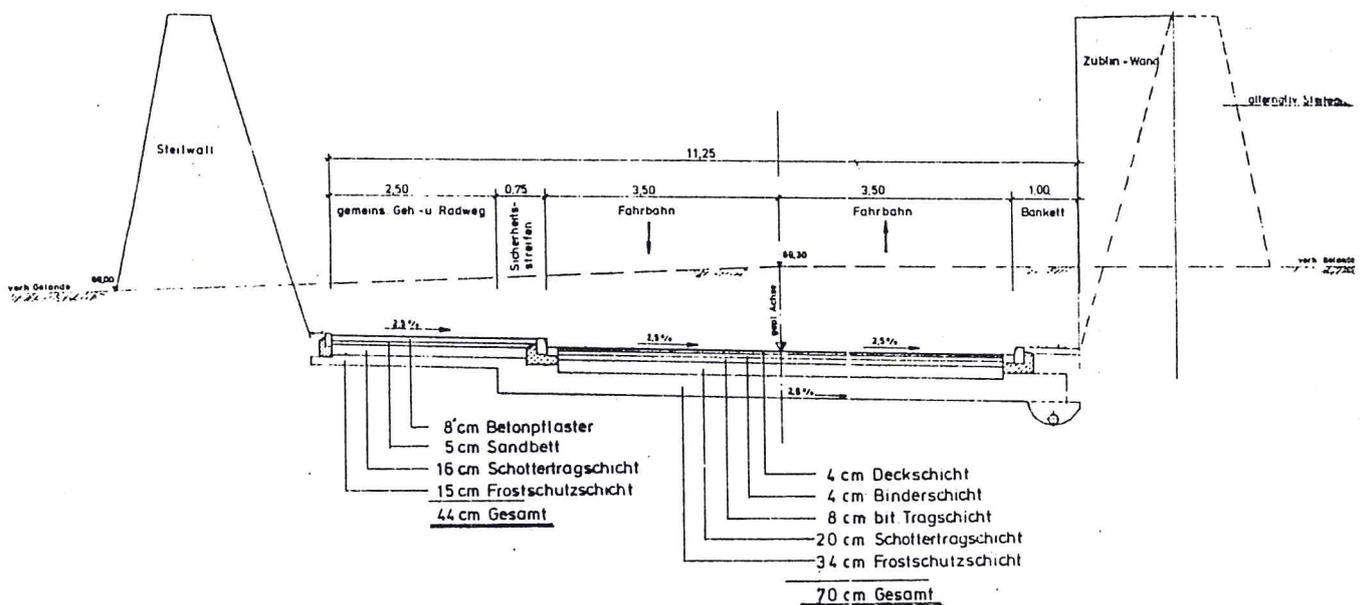
4.132 Spurbreiten

Die Festlegung des Querschnitts sollte dem bereits ausgebauten Teil des IVR's angeglichen werden. Die noch nicht vor allzulanger Zeit im Wilhelming reduzierte Fahrbahnbreite auf Kosten der angelegten Stellplätze beträgt 3,50 m. Diese Fahrspurbreite von 3,50 m ist auch nach den Richtlinien für den Ausbau von Stadtstraßen (RAS-Q 1982) bei der vorgegebenen Verkehrsstärke aus der Prognosebelastung für die Hauptverkehrsstraße als angemessen anzusehen. Eine geringere Fahrspurbreite von 3,25 m ist bei dem gegebenen Spielraum der Richtlinien möglich, erscheint hier bei der Belastung durch LKW, öffentlichen Nahverkehr und bei der Bewegung innerhalb der Trasse nach Lage und Höhe sowie den Abbiegern an den Knotenpunkten in der Kurve weniger sinnvoll. Dieser Minimalquerschnitt wird nach Abwägung aller Aspekte dennoch gewählt, da dieses Straßenstück anbaufrei ohne Zufahrten und ohne Parkstreifen ausgebaut werden soll. Eine größere Fahrspurbreite, z.B. 3,75 m, die ggf. einer größeren Fahrsicherheit dienen könnte, scheidet wegen der Prämisse eines minimalen Grundstücksverbrauchs aus. In der Fahrspurbreite ist der Rinnstein jeweils enthalten. Auf der Südseite der Fahrbahn sollte ein Sicherheitsstreifen gegenüber dem kombinierten Geh und Radweg eingehalten werden. Dieser Sicherheitsstreifen ist zwingend und dient u.a. der Unterbringung der Beleuchtung, der Ampel- und Schildermasten. Auf der Nordseite der Fahrbahn ist ein 1 m breites Bankett geplant, das zum einen die Vorfläche vor der Schallschutzanlage bildet und zum anderen einen Notstopstreifen für liegengebliebene Fahrzeuge darstellt. Auf seitliche Mulden vor den Schallschutzanlagen wird aus Platzspargründen verzichtet. Die Entwässerung erfolgt im Bereich der Schallschutzmaßnahmen durch Versickerung; in den weiteren Bereichen über die Rinnsteine.

Im Bereich der Mülheimer Straße bleibt der Straßenraum weitgehend unverändert. Die Fahrbahnaufteilung wird

jedoch soweit durch Umzeichnung verändert, daß auf der Westseite ein Radweg von 1,00 m Breite entsteht. Die Hauptfahrspuren erhalten dadurch die Mindestbreite von 3,25 m. Auf der Nordseite der Mülheimer Straße vor der Besetzung Mülheimer Straße 49/51 ist eine Rechtsabbiegespur vorgesehen, um den von Norden in die Stadt einfließenden Verkehr hier zügig auf den Ring nach Westen abfließen zu lassen. Wegen der vorhandenen erhaltenswerten Bäume auf dem Flurstück 140 (Mülheimer Straße Haus Nr. 51) kann die Abbiegespur nur in 25 m Länge angelegt werden. Die Abbiegespuren in dem IVR-Teilstück wurden nach dem prognostizierten durchschnittlichen Abbiegepotential an Fahrzeugen mit einer Länge von 40 m bemessen. Mit den ausgewiesenen 40 m reicht die Länge aus, um innerhalb einer Umlaufzeit von 80 Sek. der Lichtsignalanlage die durchschnittliche Verkehrsmenge zu bewältigen, wobei aufgrund der Flächensparvorgaben in Spitzenzeiten ggf. mit Behinderungen zu rechnen ist, was jedoch bei den allgemeinen Zielvorgaben zu dieser Planung hingenommen werden sollte.

Zur 2. Offenlegung wurde im nordöstlichen Teil des IVR eine zusätzliche Rechtsabbiegespur vorgesehen, um die auftretende Verkehrsmenge zu bewältigen. Hierdurch müssen die Anlieger des Lerchenweges zusätzliche Flächen abgeben.



Der Bereich Häuser Ring zwischen vorhandenem Ausbau- und Anschlußpunkt Mülheimer Straße wird nach den gleichen Kriterien vorgesehen, wobei in dem Bereich zwischen Goethestraße und Mülheimer Straße wegen der Verknüpfungsbeziehungen auf der Nordseite zwei Spuren vorgesehen sind, um auch für Abbieger ausreichende Sicherheitsreserven zu berücksichtigen.

In diesem Bereich ist die Beseitigung des Baumbestandes für den Straßenausbau erforderlich. Ein Teil davon befindet sich bereits im Besitz der Stadt Ratingen.

Zurückgestellte bzw. zum Teil einbezogene Alternativen:
 Bei der Entwurfsbearbeitung bestehen durchaus Alternativen, z.B. hat der eingeschaltete Landschaftsplaner vorgeschlagen, die Trasse im mittleren Bereich nach Süden zu verschieben, wobei ein Walnußbaum mit stärkerem Stammumfang und besserem Wuchs sowie größerer Raumwirksamkeit für die anschließenden Grünflächen erhalten werden könnte (auf Kosten der dann stärker betroffenen Gärten der Grundstücke Backhausfeld). Darüber hinaus hat der Landschaftsplaner vorgeschlagen, mindestens eine Baumreihe in Kontinuität zur stadtgestalterischen Ausstattung dieser Straße (Hauser Ring) entlang der Südwestseite der Fahrbahn anzuordnen, um auch eine Beschattung der Straße vorzusehen. Der dafür vorgesehene Pflanzstreifen benötigte mindestens 2 m und würde somit

den vorgesehenen Trennstreifen von 0,75 m um 1,25 m übertreffen, was zu Lasten der Gesamtinanspruchnahme von Privatgrundstücken ginge. Dem Vorteil, daß innerhalb des Straßenraumes ein Luftaustausch durch die dann vorhandene Vegetation eintritt, steht der Nachteil des Wegfalls einer relativ großen, bereits bewachsenen Grünfläche innerhalb der privaten Gärten von einer Fläche von ca. 250 qm entgegen. Die zur 2. Auslegung überarbeitete Trassierung berücksichtigt eine weitere südl. Teilverschiebung sowie die geringere Versiegelungsfläche durch reduzierte Fahrbahnquerschnitte.

4.133 Rad- und Fußweg

Im Planbereich sind an den vorhandenen Straßen Rad- und Fußwege in ausreichender Breite vorhanden. An dem IVR-Teilstück wird ebenfalls zur Erzielung einer Minimalverkehrsflächenausweisung nur gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Minimalbreite von 2,50 m auf der Südwestseite der Fahrbahn vorgesehen. Damit wird ebenfalls eine Verbindung geschaffen zwischen dem am Hauser Ring geplanten Radweg auf der gleichen Fahrbahnseite und dem am Wilhelmring bereits bestehenden Ansatz. Es kann davon ausgegangen werden, daß die Fußgängerfrequenz in diesem Bereich zwischen den Knotenpunkten relativ gering ist. Für die Radfahrer wird die Verbindung im Verlauf des Ringes jedoch als sinnvoll angesehen, zumal hier die gleichen Verteilerfunktionen wie für den sonstigen Individualverkehr vorliegen. Ein gänzlicher Verzicht von Fuß- und Radweg würde den verbindenden Funktionen dieses Straßenstückes nicht gerecht. Auch wenn eine Alternative für diesen "ruhigen" Verkehr über Backhausfeld und Werdeiner Straße als angemessen und möglich erscheint, sollte auf eine Minimalausweisung für diese Verkehrsteilnehmer im Zuge des IVR's nicht verzichtet werden. Eine Ausweisung des Fuß und Radweges außerhalb des Fahrbahnbereiches hinter dem Schallschutz wurde von der Mehrheit der Bürger anlässlich der Anhörungsverfahren abgelehnt. Auch wenn planerisch eine solche Fußgänger- und Radwegfüh-

rung im Grünbereich abseits vom Lärm der Straße als sinnvoll angesehen wird, werden die Argumente der anliegenden Grundbesitzer, die Sicherheitsargumente in die Diskussion eingebracht haben und sich vor fremden Anblicken schützen wollen, hier in der Planung berücksichtigt und auf dieses ursprüngliche Vorhaben verzichtet.

4.134 öffentlicher Nahverkehr / Busführung

Neben den in der Mülheimer Straße verkehrenden Buslinien 753 und 773 ist hier die Buslinie 759 im Planbereich von Bedeutung. Zur Zeit fährt diese Linie vom zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) Hans-Böckler-Straße über die Werdener Straße zur Straße Auf der Aue. Haltestellen sind

auf der Werdener Straße vor dem Einmündungsbereich in die Mülheimer Straße und vor dem Krankenhaus (Rosenstraße/ Brückstraße) vorhanden. Die Linienführung von Werdener Straße, Backhausfeld, Hochstraße, Rosenstraße, Brückstraße soll im Bereich Werdener Straße erhalten bleiben und bei Abriegelung des Backhausfeldes über Mülheimer Straße, neues Teilstück IVR verlegt werden. Im Bereich der Werdener Straße ist vorgesehen, zwischen dem Wendehämmern eine Durchfahrtmöglichkeit für den Linienverkehr herzustellen. Durch eine Schrankenanlage wird der Individualverkehr aber dennoch unterbrochen. Die weitere Verlegung vom Backhausfeld auf den IVR ist nur mit sehr geringem Mehraufwand verbunden, wobei in diesem Bereich nicht einmal eine Haltestelle betroffen ist.

4.14 Umweltschutz

Der nordöstliche Innenstadtbereich ist durch flächenhaft auftretende Immissionen aus Hausbrand und Verkehr gekennzeichnet. Gewerbliche Immissionen aus entfernteren Bereichen sind praktisch ohne Belang. Besonderheiten sind nach Informationen der Gewerbeaufsicht und nach Daten aus dem Luftreinhalteplan (Randbereich) nicht gekannt geworden.

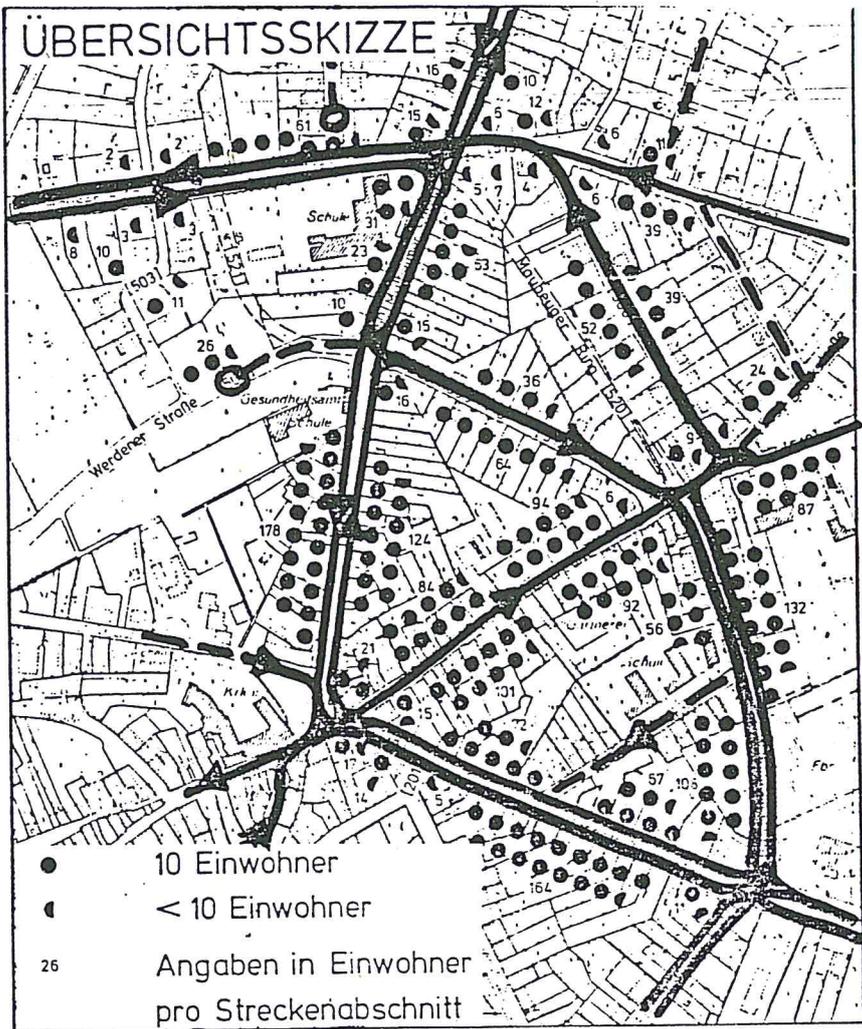
Der Gesamtbereich ist quasi von einer Lärmkuppel überstülpt, der aus der verteilten Verkehrsführung herrührt und bei dem auch der Fluglärm eine gewisse Rolle spielt. Bei der Kanalisierung der Lärmquellen ließen sich zumindest in einigen Bereichen spürbare Verbesserungen bewirken, was aus Lärmkarten deutlich wird. Die Sammlung des Verkehrs auf dem Ring möglichst auf vorhandenen wenig oder gar nicht angebauten oder abschirmbaren Trassen, verbunden mit der Entlastung von großen Wohnquartieren ist verkehrsplanerischer Grundsatz. Darin sind die humanen Gesichtspunkte dieser Planungsabsicht zu sehen. Ohne Zweifel werden durch den Verkehrsflächenausbau in diesem Bebauungsplan die privaten Gärten reduziert und die Freifläche so innerhalb dieses Baublocks zu einem Teil umwelthygienisch entwertet. Dennoch verbleiben bei

geschickter Planung geschützte Hausgärten in ausreichender Größe, die den Wohnwert dieses Gebietes mitbestimmen und die von den Bewohnern besonders geschätzt werden. Eine Umorientierung der Wohnnutzung innerhalb der angrenzenden Gebäude ist bei den vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich.

Die relativ kleinräumig Blockstruktur in der Innenstadt-randlage zeigt stadtklimatisch keine Besonderheiten auf. Die vorhandenen Grünflächen dienen der Auflockerung und bilden ein Reservat verhältnismäßig sauberer Luft. Die Nähe des Angerbachtals als Kaltluftentstehungsgebiet läßt auch bei Inversionswetterlagen einen ausreichenden Luftaustausch erwarten.

Dem hohen Rang, der nach dem heutigen Bewußtsein dem Umweltschutz zukommt, wird im Bauleitplanverfahren die nötige Beachtung geschenkt. Diesbezüglich wird auf die nachfolgenden Darlegungen hingewiesen.

Bei der Beurteilung der Umweltkriterien ist von entscheidender Bedeutung, wieviele Bewohner entlastet werden und wieviele gegenüber der heutigen Situation geringfügige Mehrbelastungen hinnehmen müssen. Unabhängig von den Bereichen, die weit außerhalb des Planbereiches liegen, z.B. im Bereich Europaring, werden in der nachfolgenden Systemskizze die hier im näheren Umkreis wohnenden Einwohner angegeben.



Die Belange des Umweltschutzes sind bei der Novellierung des Bundesbaugesetzes besonders berücksichtigt worden. Da es sich im vorliegenden Plan hauptsächlich um eine Straßenplanung handelt, werden im folgenden Emissionen und Immissionen aus Kfz-Verkehr erläutert.

4.141 Lärm

Als Beurteilungs- und Entscheidungshilfe ist von einem Lärmschutzgutachter ein Gutachten für diesen Bebauungsplan mit Lärmkarte und Wirkungsanalyse erstellt worden. Dabei wurden die Prognosewerte für die einzelnen Alternativen mit dem heutigen Bestand verglichen und den gebietsbezogenen Planungsrichtpegeln gegenübergestellt. Von Bedeutung ist hier zum einen die DIN 18005 und die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-81). Bezüglich der Erhebungs- und Prognoseergebnisse wird auf die Verkehrslärmuntersuchung des Instituts für Lärmschutz Dr. Buchta, hingewiesen.

Als Ergebnis wird aufgezeigt, daß die in diesem Bebauungsplan dargestellte Lösung des IVR-Teilstücks gegenüber anderen Lösungen aus der Sicht des Lärmschutzes eindeutig vorzuziehen ist und sogar gegenüber der heutigen Situation insgesamt eine Verbesserung bedeutet. Bei einer differenzierten Betrachtung dieser Lösung wird selbst deutlich, daß auch eine Tunnellösung keinen wesentlich besseren Lärmschutz bewirken würde, da der Gesamtbereich von einer Lärmkuppel überstrahlt ist. Die Lärmschutzvorsorge geht bei dieser Planung davon aus, daß zum einen die Straße anbaufrei bleibt und zum anderen die Trassenführung so minimiert wird, damit die vorgesehenen Schallschutzeinrichtungen zu einem optimalen Ergebnis führen. Dazu trägt auch die Absenkung der Fahrbahn gegenüber dem heutigen Niveau bei.

Der planerische Lärmschutz wird so ausgelegt, daß die ortsübliche Benutzung von Wohnräumen nicht beeinträchtigt wird, bzw. der Lärm nicht zu Gesundheitsstörungen führen kann. Wo aktive Maßnahmen nicht ausreichend oder nicht möglich sind, müssen passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorgesehen werden.

Da es Immissionsgrenzwerte für Lärmbelastungen wegen der fehlenden Verordnung nach § 43 Bundesimmissionsschutzgesetz nicht gibt, kann die Zumutbarkeit von Lärm abhängig von der Gebietskategorie sich nur an den Planungsricht-

pegeln der DIN 18005 orientieren. Diese sind angelehnt an medizinisch-soziologische Untersuchungen (z.B. von Prof. Klosterkötter) die besagen, daß die Grenze des noch zumutbaren Straßenlärms etwa bei einem äquivalenten Dauerschallpegel (Außenpegel) von 55 dB (A) am Tage und 45 dB (A) in der Nacht erreicht wird. Die DIN 18005,

Stand 1975, ist mit ihren kumulativen Richtpegeln eine Orientierungshilfe für die Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau, d.h. die Werte sollten nach Möglichkeit nicht überschritten werden. Dieser wichtige Planungsgrundsatz entspricht schalltechnischen Idealvorstellungen und ist daher im verdichteten Raum nur einer der Belange, die in die planerische Abwägung zur Trassenführung des IVR einfließen können.

Zur Begriffsbestimmung sei darauf hingewiesen, daß bei der Verkehrslärbetrachtung zu beachten ist, daß sich der Schalldruckpegel errechnet als der 20-fache Logarithmus (lg) des Verhältnisses des momentanen Schalldruckes zur Hörschwelle; d.h. daß z.B. bei einer Verdoppelung des Verkehrs die Lärmbelastung nur 3 dB ansteigt (der Unterschied ist vom Gehör gerade wahrnehmbar). Die Verzehnfachung des Verkehrs erhöht den Schallpegel um 10 dB, was eine Verdoppelung der Lautstärke entspricht. Im Umkehrschluß bedeutet das, daß bei Lösungen mit einer Verkehrsführung, die auf Verkehrsverteilung gerichtet ist, nur mit relativ geringen Lärmentlastungen der einzelnen Verkehrsäste führen, vielmehr wird dadurch eine flächenhafte Belastung mit hohen Störpegeln erreicht. Die letztgenannte Konzeption kann planerisch insofern nicht verfolgt werden.

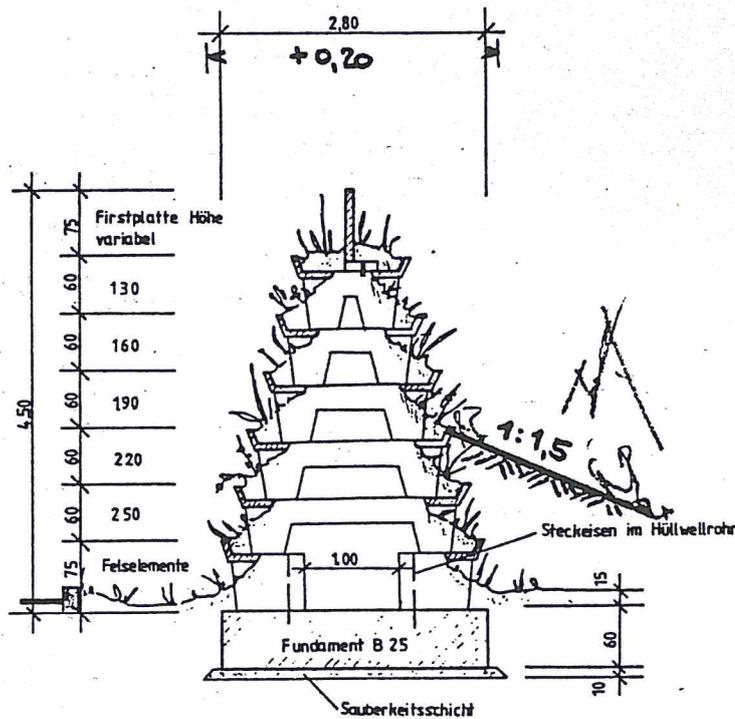
Die Schallschutzmaßnahmen werden darauf ausgelegt, daß bei den umliegenden Gebäuden 45 dB (A) nicht überschritten werden. Damit kann erreicht werden, daß im Verlauf der Trassenführung ein 3,5 m hoher Schallschutzsteilwall verbunden mit der Absenkung der Straße ausreicht. Höhere Wälle wären auch aus städtebaulichen Gründen nicht zu vertreten. In einigen Bereichen wird wegen des Flächenanspruchs auf einen Steilwall verzichtet, hier kommen alternativ nur Schallschutzwände in entsprechender Höhe zum Tragen.

Als Fläche im Grundriß wird für den Steilwall durchgehend eine Fläche in einer Breite von 3 m festgesetzt. Für die Wände hat die Fläche eine entsprechende Breite von 1 m. Als zukünftige Grenze wird jeweils die Hinterkante dieser Fläche als Abgrenzung zwischen Privatgrundstücken und dem Bereich, der vom Straßenbaulastträger zu versorgen ist, angesehen.

Im Rahmen der weiteren Verhandlungen über Grunderwerb etc. wird, ohne daß es einer besonderen Festsetzung im Bebauungsplan bedarf, in Zusammenarbeit mit dem Beauftragten Landschaftsarchitekten auch die Frage abzuklären sein, inwieweit die Lärmschutzanlagen jeweils von den

Gartenseiten angefüllt werden können, um die Schallschutzanlagen optisch besser in die Gesamtsituationen einzupassen. Die statischen Verhältnisse werden jedenfalls vorher darauf abgestellt. Die Wirksamkeit der Anlage wird dadurch nicht beeinträchtigt.

Technisch ist der Steilwall als Biowall vorgesehen, d.h. bestehend aus Beton-Fertigteilen (Schalen), die in 7 bis 10 Grad Neigung geschichtet und mit kulturfähigem Boden ausgefüllt werden. Für die Bepflanzung wird je nach Besonnung, Wasserversorgung und Wallhöhe ein Pflanzschema erstellt, welches die kurzfristige und dauerhafte Begrünung gewährleistet. Die Schallschutzwände werden aus absorbierendem Material erstellt.



BEISPIEL

In den Bereichen, in denen aus räumlichen oder gestalterischen Gründen kein aktiver Schallschutz durch Wände oder Wälle möglich ist, muß passiver Schallschutz durch den Einbau von Doppelfenstern usw. am Gebäude sichergestellt werden. Durch eine entsprechende Festsetzung ist sichergestellt, daß "in die Wohnungen und sonstigen Aufenthaltsräume im Bereich der Wohn- und Mischgebiete aufgrund der Immissionen aus Verkehrslärm gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BBauG bei Neubau oder Modernisierung Schallschutzfenster der Schallschutzklasse 2 der VDI-Richtlinien 2719

Tafel 3 einzubauen sind, so daß im Inneren der Räume bei geschlossenen Fenstern ein Schallpegel von 35 dB (A) am Tage und 30 dB (A) in der Nacht nicht überschritten wird".

Diese Regelung gilt auch für die Bereiche, für die kein aktiver Lärmschutz möglich ist. Während für die Neubaus-
strecke nach dem Veranlasserprinzip durch den Träger der Straßenbaulast Lärmvorsorge getroffen werden muß, können für die bestehenden Hauptverkehrsstraßen Lärm-
sanierungen durch die Eigentümer selbst durchgeführt werden, da durch die Planung keine Verschlechterung in diesen Bereichen herbeigeführt wird.

Zurückgestellte Alternativen

Der eingeschaltete Landschaftsplaner hat vorgeschlagen, hinsichtlich des Lärmschutzes und in Anbetracht der Streckenlänge eine Mischung verschiedener Schutzelemente zu vermeiden. Darüber hinaus sollte eine Schallschutzanlage gewählt werden, die durch Variationen innerhalb eines Elementes (z.B. versetzter Verlauf, Schaffung von Pflanznischen), Berankung u.ä. eine Belebung des Straßenraumes bewirkt. Stadtgestalterisch bedeutsam wäre auch ein sukzessiver Anstieg der Schallschutzelemente auf die erforderliche Höhe in den Anfangs- und Endbereichen (z.B. in Halbmeter-, Maximalmeter-Sprüngen) anstelle eines abrupten Beginns/Endes in Verbindung mit einer trichterförmigen Anfangs- und Endsituation. Bezüglich der Steilwälle wurde darauf hingewiesen, daß Steilwälle aufgrund der Bepflanzbarkeit und der erforderlichen Unterhaltung auch kritisch zu sehen sind; minimierende Faktoren sind die Erdmenge und die beregnete Fläche. Letztere sind manchmal so gering, daß in der Regel zur Erzielung eines einigermaßen befriedigenden Erscheinungsbildes eine Barrieselungsanlage manchmal erforderlich wird. Nach den Erfahrungen des Landschaftsverbandes Rheinland werden heute oft Schallschutzwände eingesetzt mit entsprechenden Vorpflanzflächen, um die vorgenannten Nachteile auszuschalten. Eine weitere Alternative besteht auch in der von der Verwaltung geschlagenen Bogenwand. Diese Kreissegmentwand beinhaltet zwangsläufig kleine Pflanznischen, die in S-förmiger Anordnung eine Tiefe von 3 m erreichen. Bei einem Mindestabstand von 0,3 m vom Bankett/Geh- und Radweg als Mindestpflanzraum für Klimmer ist der Flächenbedarf von 3,30 m nur unwesentlich größer als bei einem Steilwall, die Begrünbarkeit ist jedoch wesentlich günstiger. Darüber hinaus besteht bei diesem System eine bessere Möglichkeit, Durchgänge in die Wand einzubauen. Auch bei den letztgenannten Systemen ist ein gartenseitige Anschüttung überwiegend möglich, ohne erhaltenswerte

Einzelgehölze besonders zu beanspruchen.

Diese Alternativen wurden zurückgestellt, da in dem Steilwallsystem die beste Integration in das vorhandene Gefüge

gesehen wird. Bezüglich der Bepflanzung sind inzwischen Erfahrungen in ausreichender Weise vorhanden, die einen Ausfall der Begrünung nicht befürchten lassen.

4.142 Luftverunreinigungen

Die Bestimmungen der Luftverunreinigungen aus Kfz-Verkehr ist heute bei Eingabe der fahrzeug- und verkehrsspezifischen Kenngrößen sowie der Einsatzstoffe abschätzbar. Bei den Verbrennungsprozessen entstehen Gase, die feste, flüssige und gasförmige Luftverschmutzungen, wie z.B. Schwermetalle, Stickoxyde, Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxyd, Staub und Ruß enthalten. Darüber hinaus wirkt der Abrieb der von Straßen, Reifen und Bremsen. Ein Kraftfahrzeug erzeugt pro Betriebsstunde etwa 100.000 l Abgase.

Der Gutachter hat die Abgasimmissionen beispielsweise untersucht, Kohlenmonoxyd als Leitsubstanz betrachtet und mit den CO-Grenzwerten verglichen. Bei den ungünstigsten Verhältnissen (maximale Verkehrsdichte in enger Straße) werden die hilfsweise heranzuziehenden Grenzwerte (TA Luft IW 1 = 10,0 mg/IW 2 = 30 mg/m³) nicht erreicht. Die höchsten Schadstoffmengen werden unmittelbar am Straßenrand gemessen. Sie reduzieren sich nach Angaben des Umweltbundesamtes bei unbebauten Straßen auf die Hälfte in einem Abstand von 15 bis 30 m; noch nach 100 m liegt die Belastung bei 10 bis 20 % des Ausgangswertes.

Durch die Verteilung des Verkehrs und der dadurch verbundenen Immissionen im relativ kleinen Rastersystem des Ratischer Stadtgefüges kommt es darauf an, bei der Planung einer Hauptverkehrsstraße eine Lösung mit relativ großer Entfernung zwischen Fahrbahn und Bebauung zu entwerfen. Gut Durchlüftungsmöglichkeiten und eine als Staubfilter ausgelegte Begrünung wird bei der Planung ebenfalls berücksichtigt. Diese Konzeption ist einer Führung durch hohe Straßenschluchten vorzuziehen. Die Abgasmenge insgesamt ist bei den städtebaulichen Erwägungen wegen der relativ geringfügigen Differenzen innerhalb der einzelnen Lösungen weniger wichtig; vielmehr ist der Qualitätsgewinn durch eine verbesserte Straßenführung bei Betrachtung aller Belange mehr von Bedeutung. Dabei ist nicht zu verkennen, daß günstige fahrdynamische Prozesse, kurze Wege, gute Verkehrsregelung und Orientierung sowie Maßnahmen an den Fahrzeugen auch aufgrund gesetzlicher Neuregelungen von erheblicher Bedeutung sind. Generell gilt, daß auch der (rigorose) Verzicht von umweltbelastenden Verkehrsarten in Zukunft planerisch durchgreifend wirksam werden könnte.

4.143 Erschütterungen

Unter Erschütterungen, hervorgerufen z.B. durch Schwerlastverkehr, versteht man mechanische Schwingungen, die

wegen ihrer physikalischen Verwandtschaft und der zum Teil gleichen Problematik in engem Zusammenhang mit Lärm zu sehen sind. Sie können auch Schäden an Bauwerken verursachen. Für die Planung gilt, daß das neue IVR-Straßenstück einen großen Abstand zu bebauten Bereichen hat und daß hierfür eine sorgfältige technische Lösung mit aufwendigem Unterbau geplant wird.

4.144 Klima

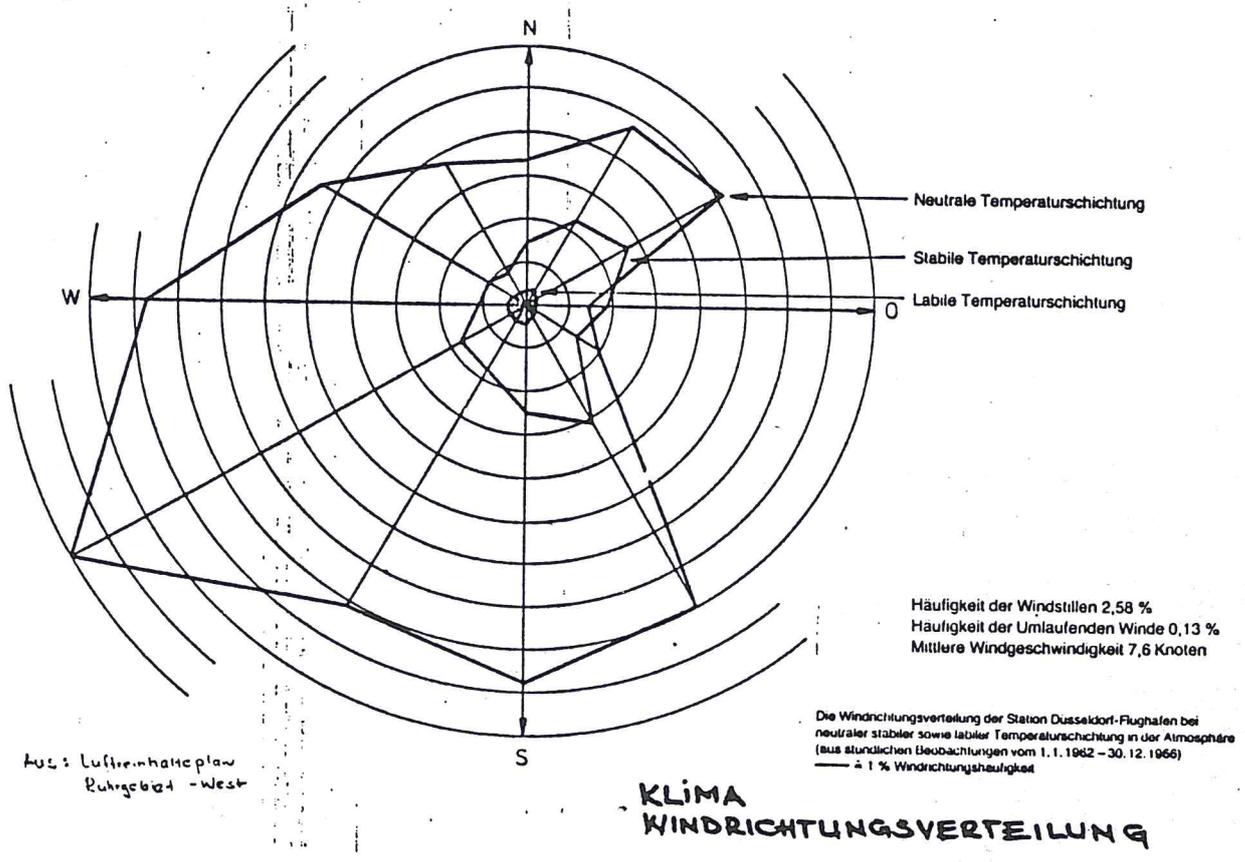
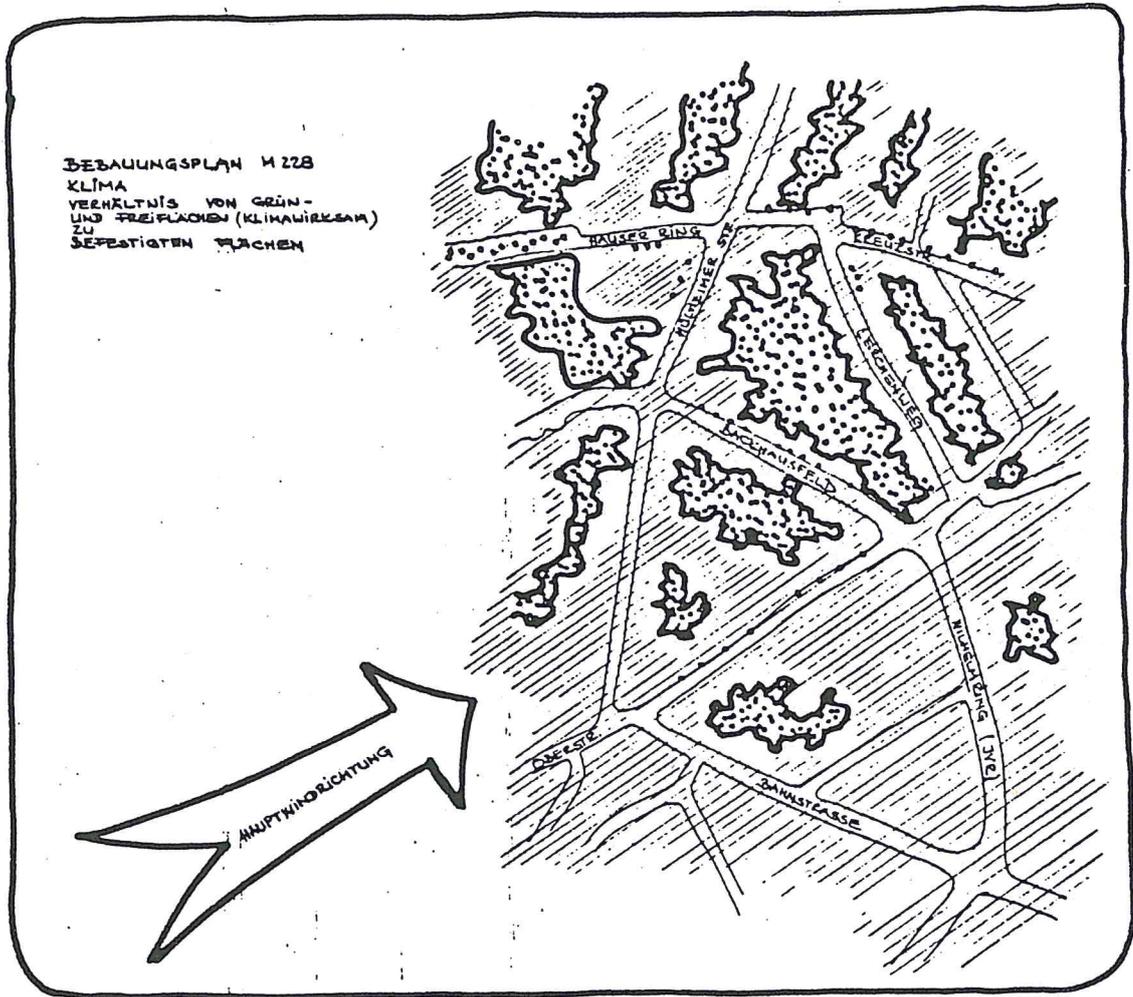
Daß die baulichen Maßnahmen in der Stadt mit der Verdrängung von Grün- und Freiflächen in aller Regel Verdrängung der natürlich vorgegebenen Klimaverhältnisse hervorruft ist unbestritten. Die Frage, wieviel Bedeutung die hier betrachteten Maßnahmen auf die ökologische und soziale Funktionsfähigkeit des Umlandes hat, kann dahingehend beantwortet werden, daß die hier geplante IVR-Straßentrasse bei einer zukünftig befestigten Straßenfläche von ca. 17 % der gesamten Blockfläche Backhausfeld/Lerchenweg und den verbleibenden Grünflächen relativ geringe Änderungen im siedlungsbedingten Zusammenspiel von Lufttemperatur, Temperaturausgleich, Luftfeuchtigkeit, Luftbewegung und Luftregeneration vermuten läßt. Der zu betrachtende Raum ist auch für klimatologische Betrachtungen zu klein, wie z.B. Infrarotluftbilder zeigen würden.

Von Bedeutung ist hier die Trassenlage quer zur Hauptwindrichtung, was im Zusammenspiel z.B. mit den Schallschutzwällen zu einer guten Verwirbelung der Aerosole führt.

Auch die Lage des Gesamtgebietes am Rande der Grünareale Angertal/Blauer See führt bei ungünstigen Wetterverhältnissen (Hochdruck und Windstille) immer noch zu einem großräumigen Luftaustausch. Insofern ist auch bei ungünstigen Verhältnissen (Inversionswetterlagen) eine Verschlechterung im Gesamtplangebiet gegenüber den heutigen Verhältnissen kaum zu befürchten.

Hinsichtlich der stadtklimatischen Funktionen gilt die Vergleichbarkeit mit einer innerstädtischen Parkanlage; die fehlende Versiegelung im Bestand und der Vegetationsbesatz in Verbindung mit ihrer Größe bedingen eine Milderung der mit wachsender Bebauungs- bzw. Versiegelungsintensität und rückschreitendem Grünflächenanteil einhergehenden Auswirkungen eines typischen Stadtklimas. Dieser Entlastungseffekt dürfte im vorliegenden Fall jedoch auf den betroffenen Baublock beschränkt sein (Erholungs-Entlastungsfunktion), da die theoretisch mögliche Wirkung auf die Umgebung durch die geschlossene Bebauung behindert wird. Dies macht aber deutlich, wie bedeutsam die Erhaltung und die Ersatzpflanzungen von blockeigenen Grünflächen ggf. auch in der Vertikalen ist.

Lufthygienisch ist im Bestand der hohe Anteil an höherer Vegetation von Bedeutung, der zur Ausfilterung von Stäu-



ben beiträgt.

4.125.5 Relief, Geologie, Böden

Das betroffene Gelände für die Straßenneuplanung weist eine flache Neigung von Südosten nach Nordwesten auf; der maximale Höhenunterschied beträgt ca. 5 m (70,90/65,81 m über NN).

Die Geologie bestimmt sich wie folgt:

Der tiefere Untergrund (zwischen 0,8 und 1,5 m unter Gelände anstehend) wird durch oberdevonische Ablagerungen der Velberter Schichten gebildet und besteht aus schluffigem Tonstein und Sandsteineinlagerungen; die Verwitterungsschicht ist ca. 0,2 bis 0,4 m dick, überlagert ist der Ton-/Sandstein durch umgelagerten Felschutt, sandigen Grobschluff und sandigen tonigen Schluff sowie in Teilbereichen durch Sand und Kiessand. Diese 0,3 bis 1,0 m starke Auflage des Felses ist von einer 0,5 bis 1,0 m starken Anschüttung (Oberboden, Bauschutt, Schlacke, Grobschluff) bzw. reinem Oberboden bedeckt, der wahrscheinlich im Zuge der baulichen Entwicklung entstanden ist. Dementsprechend sind die Böden in diesem Bereich zumindest im oberen Horizont anthropogen verändert. Dies dürfte sich auch auf den Bodenmechanismus (z.B. erhöhter Kalkanteil) ausgewirkt haben.

Bezüglich des Grundwassers ist festzustellen, daß auf den schwerdurchlässigen devonischen Ablagerungen sich die versickernden Niederschläge stauen und zur Ausbildung eines permanent existenten Grundwasserkörpers führen, dessen Oberfläche zwischen 0,8 m und 1,9 m unter Geländeoberkante liegt. Der Wasserkörper ist dem Einzugsbereich des Angerbaches zuzurechnen. Aufgrund des relativ geringen Grundwasserflurabstandes ist von einer Grundwasserabhängigkeit des Baumbestandes auszugehen.

4.125.6 Grünflächenfunktion

Bei den im Bebauungsplan vorhandenen Grünflächen ist zum einen der Spielplatz und das Freiareal westlich der Schule zu nennen zum anderen der Privatgartenbereich innerhalb des Baublocks zwischen Lerchenweg und Backhausfeld. Der überwiegende Teil des letztgenannten Areals besteht aus Privatgärten. Dominant ist der Wohngarten mit vielschnittigen Rasenflächen, Ziersträuchern und Staudenbeeten sowie Randbeständen aus Hecken und zum Teil mehrreihigen Fichtenpflanzungen. Daneben finden sich vereinzelt Nutzgartenflächen. Im Kernbereich und im Westen dieses Areals kommen Obstwiesenflächen hinzu; ein Anteil der Parzellen liegt brach bzw. wird nur extensiv gepflegt.

In diesem beschriebenen Bereich greift die Straßenpla-

nung mit dem vorher erläuterten Querschnitt einschließlich der Schallschutzanlagen ein. Hinsichtlich der Wichtung der Situation und des mit dem Straßenbau einhergehenden Eingriffs in den Gartenlandbereich sind drei Bezugsebenen voneinander zu trennen:

- o das Gesamtareal,
- o einzelne Parzellen,
- o einzelne Vegetationsbestände.

Hinsichtlich der Funktionen weist die Gesamtfläche derzeit Erholungsfunktionen, Biotopfunktionen (insbesondere Tierarten) stadtklimatische und lufthygienische Funktionen und die Grundwasseranreicherungsfunktionen auf, die es insgesamt gilt, möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Bezogen auf den Erholungsaspekt stellt die Fläche für die betroffenen Anwohner ein nicht austauschbares oder ersetzbares Potential dar. Wesentliche Determinanten sind die Größe des Areals und die durch sie und die umgebende Bebauung bedingte derzeitige Beeinträchtigungslosigkeit. Blockübergreifend, d.h. zum Teil stadtteilbezogen, wirken lediglich die heutigen platzartigen Rand-situationen im Kreuzungsbereich Hochstraße/Brückstraße/Backhausfeld und Mülheimer Straße/Kreuzstraße. Ihr Wert liegt diesbezüglich im stadtteilgestaltenden Bereich und dieser Wert soll auch durch entsprechende Randgrünflächen weiter erhalten werden.

Auch die Biotopfunktion ist im wesentlichen durch die Größe und die relative Ungestörtheit gegeben. Als wichtige Faktoren kommen eine hohe Grenzlinieanzahl (zum Teil Hecken) und einzelne ungenutzte bzw. extensiv gepflegte Bereiche hinzu. Als naturnaher Biotop kann der Bereich nicht angesprochen werden. Auch die extensiv gepflegten Flächen sind nicht groß genug, um einen bestimmten Einfluß auf die Biotopansprache auszuüben. Als innerstädtischer Biotop - insbesondere für an das Milieu anpassungsfähige Tierarten (Ubiquisten) - nimmt das Areal aufgrund des hohen Anteils von Baum- und Strauchvegetation, deren Alter und der Größe des Areals jedoch eine Sonderstellung ein, die insbesondere hinsichtlich der Vogelwelt eine hohe Individuendichte wahrscheinlich macht. Insofern ist die Situation beschränkt einer innerstädtischen Parkanlage und deren Biotopbedeutung zu vergleichen. Die Beschränkung erfolgt insofern, als einerseits der hohe Nadelgehölzanteil von den üblichen Stadtparkstrukturen negativ abweicht, als positive Elemente aber Hecken und Obstbaumbestände verstärkte Bedeutung haben. Auch lufthygienisch von Bedeutung ist der Anteil der höheren Vegetation, der zur Ausfilterung von Stäuben beiträgt. Auch in diesem Fall ist die Vergleichbarkeit mit innerstädtischen Parkanlagen ähnlicher Größe gegeben.

Folgende anlagebedingte Auswirkungen sind bei dem Straßenbau zu verzeichnen:

- Flächenzerschneidung/-inanspruchnahme
- Flächenversiegelung ca. 3.000 qm
- Gehölzinanspruchnahme und -gefährdung während der Bauzeit
- Technisierung des Erlebnisbereiches
- Veränderung des Bodenwasserhaushaltes; die Tieflage der Trasse wird dabei keine wesentliche Rolle spielen, da der Unterbau nur auf kurzer Strecke (ca. 40 m) etwa 30 cm in den Grundwasserkörper ragt. Relevanter ist hier der geplante tieferliegende Kanal, der eine dränende Wirkung haben wird. Aufgrund des inhomogenen Materials kann ein eindeutiger Absenktrichter nicht festgelegt werden. Bei der Baumaßnahme ist darauf zu achten, daß der im engen Umfeld der Trasse stehende Großgehölzbestand keine Beeinträchtigungen durch Grundwasserspiegelabsenkung erfährt.

Diese Beeinträchtigungen sind durch ausgleichende Maßnahmen innerhalb von arrondierenden Pflanzungen, die auf das Einzelgrundstück abgestimmt sind, auszugleichen. Dazu beitragen kann ebenfalls die Angleichung der Schallschutzmaßnahmen an die Privatgärten und die Bepflanzung der Anlage selbst. Die Minimierung des Querschnittes hält darüber hinaus den Eingriff in engen Grenzen.

4.15

Unfallsituation

Bei den Feststellungen zur Unfallsituation aus dem Zeitraum seit 1918 - durchgeführt von der örtlichen Polizeidienststelle - zeigt sich, daß die Unfalhäufigkeit im wesentlichen von der Verkehrsmenge abhängt und - wie zu erwarten - an den Knotenpunkten ihre hauptsächliche Dichte erreicht. Als Unfallursache ist fast ausschließlich das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zu erkennen (Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorfahrtsmißachtungen, falsches Wenden, Auffahrunfälle). Ausbautechnische Mißstände sind nicht als Unfallursache zu deuten; jedoch führen die Orientierungsmängel und die ungewöhnliche Verkehrsführung (Versatzverkehr) zu Verkehrsverhalten, die durch plötzliches Bremsen, Wenden etc. Unfälle oftmals herausfordert. Die Schäden treten zu 3/4 als Sachschäden und zu 1/4 als Personenschäden auf, wobei der Knoten Bahnstraße/Wilhelmring durch seine Häufung an Personenschäden besonders herausragt. Demzufolge ist ein wesentlicher Punkt der Begründung zu einer Schließung des Innerstädtischen Verkehrsrings nach der vorgeschlagenen Bebauungsplanlösung auch die Verringerung des Unfallrisikos.

4.16 Entwässerung

Im Rahmen des Ausbaus des Innerstädtischen Verkehrsringes soll gleichzeitig der Hauptsammler III der Stadt Ratingen in einer Dimensionierung von DN 700 in der Trassenführung der Straße neu verlegt werden. Damit erfolgt die Beseitigung eines abwassertechnischen Mangels, der seit langer Zeit ansteht. Die vorhandenen Leitungen im Bereich Hochstraße/Brückstraße liegen in einer Tiefe von 2,70 m unter Niveau (Sohle), die weitere Führung im Trassenverlauf des IVR's erfolgt mit einer Neigung von ca. 2 % in Richtung Hauser Ring, so daß eine Mindestüberdeckung der Rohrleitungen von 1,10 m gewährleistet ist. Die Straßenentwässerung erfolgt im üblichen Rahmen durch das vorhandene Kanalleitungssystem. Die sonstige entwässerungstechnische Erschließung für Bauvorhaben ist gesichert.

4.2 Bauflächen

Der Bebauungsplan M 228 sieht in Abhängigkeit der Bauflächen von der Innenstadtentfernung ein Mischgebiet im Bereich südlich der Hochstraße und allgemeine Wohngebiete nördlich der Hochstraße, im Übergangsbereich zur Rosenstraße, im Bereich westlich und östlich der Mülheimer Straße sowie an der Einmündung zur Kreuzstraße und nördlich des Hauser Ringes vor. Von der Geschossigkeit her orientieren sich die Baukörper im wesentlichen an der vorhandenen Substanz. Es handelt sich im wesentlichen um eine Baulückenschließung sowie eine Arrondierung in den durch die Straßenplanung neu zugeschnittenen Quartieren. Die weiteren Bereiche, die in der Nachbarschaft ebenfalls durch reines Wohnen geprägt sind, werden diesen Wohngebieten zugeordnet. Es handelt sich hier um die Wohngebiete nördlich der Werdenener Straße, südlich und nördlich der Straße Backhausfeld sowie westlich des Lerchenweges und südlich der Kreuzstraße. Die bauliche Dichte richtet sich nach § 17 Abs. 1 der Baunutzungsverordnung. Auf die besonderen Grundstückszuschnitte wird in Teilbereich Rücksicht genommen. Die maximale Bautiefe beträgt 14 m, auch wenn in Einzelbereichen die Baugrenzen einen größeren Spielraum hergeben. Auf einige entwicklungsfähige Sonderbereiche wird hingewiesen. Während in fast allen Bereichen die offene Bauweise vorherrscht, wird im Bereich Mülheimer Straße/Ecke Backhausfeld, nördlich des Hauser Ringes und im Bereich der Hochstraße eine geschlossene Bebauung festgesetzt, um die Baublöcke zu schließen und im Inneren dieser Blöcke eine ruhige Wohnsituation herbeizuführen. In den durch Verkehrslärm weniger belasteten Bereichen ist die offene Bebauung vorgesehen, wobei im Einzelfall abhängig von der städtebaulichen Eingliederung Einzelhäuser oder wahlweise Doppel- oder Einzelhäuser möglich sind. Im Bereich der Besetzung Mülheimer Straße 64/66, deren Freibereich durch die Straßenplanung besonders betroffen ist, könnte für die Zukunft auch eine andere Nutzung denkbar sein, die nicht unbedingt

durch Wohnen geprägt ist, und für die der Gartenbereich von geringerer Bedeutung sein könnte. Insofern ist für diesen Baubereich auch die Baugrenze so verändert, daß hier auf eine Neunutzung hingedeutet wird. Dieses trifft in gleichem Maße für den Bereich Ecke Lerchenweg/Hochstraße zu.

Die Art der Bebauung richtet sich nach den Darstellungen des Flächennutzungsplanes und des sich in jahrelanger Entwicklung herausgebildeten Quartierstypus. So wird zwischen Mischgebieten, allgemeinen Wohngebieten und reinen Wohngebieten unterschieden, in denen in der Reihenfolge der Aufzählung die Wohnfunktion zunehmend im Vordergrund steht. Die reinen Wohngebiete gemäß § 3 der Baunutzungs-

ungsverordnung dienen ausschließlich dem Wohnen. Durch textliche Festsetzung ist geregelt, daß die Ausnahmen des § 3 Abs. 3 BauN VO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes sind, d.h. neben den Wohngebäuden können nicht ausnahmsweise auch Läden und nicht störende Handwerksbetriebe, die zur Deckung des täglichen Bedarfs für die Bewohner des Gebietes dienen sowie kleine Betriebe des Beherbergungsgewerbes zugelassen werden. Für freiberuflich Tätige sind in Wohngebieten und in Mischgebieten auch Gebäude zulässig.

In allgemeinen Wohngebieten gemäß § 4 der Baunutzungsverordnung sind neben den Wohngebäuden, die den Schwerpunkt der Nutzung bilden, auch die der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nichtstörende Handwerksbetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke zulässig. Ausnahmsweise können in diesen Gebieten auch zugelassen werden, Betriebe für Beherbergungsgewerbe, sonstige nichtstörende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen. Durch textliche Festsetzungen ist geregelt, daß Anlagen für sportliche Zwecke, Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Ställe für Kleintierhaltung nicht zulässig sind, d.h. die entsprechenden Regelungen nach § 4 Abs. 3 Ziffer 3, 2. Halbsatz, 4, 5 und 6 Baunutzungsverordnung nicht Bestandteil des Bebauungsplanes sind. Diese Herausnahmeregelung beruht auf § 1 Abs. 6 BauNVO.

Die nach § 6 BauNVO festgesetzten Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. In diesen Gebieten sind Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe allgemein zulässig. Ebenfalls nicht Bestandteil des Bebauungsplanes sind die Regelungen nach § 6 Abs. 2 Ziffer 6 und 7 sowie Abs. 3 BauNVO. Diese Regelungen sind ebenfalls per textliche Festsetzungen ausgeschlossen und beinhalten Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Ställe für Kleintierhaltung. Unabhängig von diesen Festsetzungen wird auf § 15 Baunutzungsverordnung hingewiesen, der besagt, daß die aufgeführten baulichen und sonstigen Anlagen im Einzelfall unzulässig sind, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart

des Baugebietes widersprechen. Sie sind auch unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebietes im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind. Diese nur nach städtebaulichen Gesichtspunkten einzustellenden Kriterien schützen vor einer möglichen Fehlentwicklung. Auf eine über den Bebauungsplan hinausgehende Regelung im gestalterischen Bereich durch eine separate Gestaltungssatzung wird verzichtet. Die Neubauten müssen sich in der Dachform, Dachrichtung etc. dem vorgeprägten Gebiet anpassen.

Der ruhende Verkehr - also Parkplätze und Garagen - ist nach § 47 der Bauordnung NW geregelt und jeweils auf den einzelnen Baugrundstücken unterzubringen. Für Besucher-verkehr ist in den Anliegerstraßen ausreichender Raum vorhanden. Im Bereich der Straße Backhausfeld kann durch Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts dieses Angebot besonders verbessert werden.

4.22

Flächen für den Gemeinbedarf

Der Bebauungsplan beinhaltet die Festsetzungen einer Fläche für den Gemeinbedarf, und zwar für die bestehende Anne-Frank-Schule, Mülheimer Straße 47. Die Ausweisung des ca. 7.700 qm großen Grundstücks folgt dem Bestand. Die Baugrenzen geben jedoch auch Raum für eine andere Baukörpergestaltung, die zwar in absehbarer Zeit nicht ansteht, aber dennoch langfristig die Möglichkeit erlaubt, eine Bauform zu wählen, die mit ihren Baukörpern dem Hauser Ring und der Mülheimer Straße folgt, um dann im abgeschirmten Innenbereich eine ruhige Hofsituation zu bilden.

An der Werdener Straße ist der Teilbereich des Kath. Krankenhauses, der lediglich für die Krankenhausparkplätze nutzbar, ebenfalls als Baugrundstück für den Gemeinbedarf festgesetzt.

4.23

Erschließung der Bauflächen

Die Erschließung der Bauflächen ist durch das vorhandene Straßensystem gegeben. Ebenfalls die Ver- und Entsorgung. Auf die neue Führung des Hauptsammlers III im Verlauf des neuzubauenden IVR-Teilstücks wurde bereits hingewiesen.

4.3

Grünflächen

Grünflächen sind in diesem innenstadtnahen weitgehend bebauten Gebiet zum einen als private Garten- und Freifläche innerhalb der Baublöcke vorhanden, zum weiteren besteht im Zusammenhang mit der Schule ein Spielareal und am Ende des Backhausfeldes im Einmündungsbereich zur Hochstraße eine provisorisch angelegte Grünfläche auf Bereichen, die bereits früher von der Stadt Ratingen

112

für den in Aussicht genommenen Straßenbau erworben wurden.

4.31 Private Grünflächen/Gärten

Die privaten Grünflächen werden durch keine besondere Festsetzung im Bebauungsplan fixiert. Es wird davon ausgegangen, daß durch die Straßenrandbebauung, die durch entsprechende Baugrenzen in ihrer räumlichen Ausdehnung begrenzt ist und die ausgeübte Nutzung, die Gartenbereiche ohnehin freibleiben und sich insofern eine überdeckende Festsetzung, die auch dem Flächennutzungsplan nicht unbedingt zu entnehmen ist, erübrigt. Wie bereits in dem Kapitel Verkehr festgestellt, werden durch die Straßenplanung ohne Zweifel alle Funktionen dieses Areals in

Mitleidenschaft gezogen. Diese durch den Verkehrsstraßen- ausbau bedingten Einschränkungen müssen durch flankierende Maßnahmen gemindert und in ihrer Auswirkung so gering wie möglich gehalten werden.

4.32 öffentliche Grünflächen

Im Bebauungsplan werden die vorhandenen öffentlichen Grünflächen lediglich bestätigt. So wird der öffentliche Spielplatz mit Bolzplatz westlich der Schule durch entsprechende Festsetzungen wiedergegeben. Der Bolzplatz wird auf der Westseite und auf der Südseite durch einen dichten Pflanzstreifen (Pflanzgebot, flächenhafte Schutzpflanzung) gegenüber den benachbarten Wohnbauflächen abgeschirmt. Die Lärmschutzpflanzung kann den Lärm ohne Zweifel nur zu einem Teil mindern. Es wird jedoch davon ausgegangen, daß der nur im Spielverlauf am Tage entstehende Lärm hier in dieser gefestigten Situation ertragbar ist und der Bolzplatz insofern nach dem Prinzip gegenseitiger Rücksichtnahme auch weiterhin Bestand hat. Als öffentliche Grünfläche Parkanlage ist der Bereich am Hauser Ring und im Abzweigbereich Mülheimer Straße/Kreuzstraße festgesetzt. Im letztgenannten Bereich befindet sich noch ein Brunnen der ehemaligen Poststation, der ggf. wiedererstellt und in die Gestaltung der öffentlichen Grünanlage einbezogen werden kann. Weitere, die Verkehrsstraßen flankierende Grünflächen sind als Verkehrsgrünflächen festgesetzt.

4.4 Sonstige Regelungen / nachrichtliche Übernahmen

Der Gesamtbereich des Bebauungsplanes liegt in der Wasserschutzzone III B (Verordnung des Regierungspräsidenten in Düsseldorf vom 5. Juni 1973, rechtskräftig seit dem 1.8.1973). Darüber hinaus verlaufen über dem Gebiet zwei Richtfunkstrecken der Deutschen Bundespost, die jedoch aufgrund der vorgegebenen Geschößzahlen durch die Baukörper höhenmäßig nicht erreicht werden, d.h. Abschattungen für diese Richtfunkstrecken sind ausgeschlossen.

Die vorhandenen Bäume im Bebauungsplan sind zwar im Bestand dargestellt. Sie werden jedoch nicht als zu erhaltende Bäume gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b Bundesbaugesetz festgesetzt, da hier die Baumschutzsatzung der Stadt Ratingen eingreift und sich insofern diese Festsetzung erübrigt. Im Verlauf der Ausbauplanung Hauser Ring wird auf der Südseite der Straße auch zur Abtrennung der Schulfläche eine Grünfläche angelegt und mit Bäumen bepflanzt.

Die Festsetzungen der Höhenlage gemäß § 9 Abs. 2 BBauG erfolgt für das neue Straßenstück des Innerstädtischen Verkehrsrings. Die Festsetzung erfolgt in dem Sonderplan Längenschnitt, der ebenfalls Bestandteil des Bebauungsplanes M 228 ist.

Versorgungsanlagen sind bis auf eine Trafostation im Bereich des Krankenhausparkplatzes in diesem Bebauungsplan nicht vorhanden und nicht festgesetzt. Nebenanlagen für den Bedarf der Versorgungsträger sind nicht ausgeschlossen.

Denkmalschutz und Landschaftsschutz sind für den Bereich des Bebauungsplanes nicht betroffen.

5. Zahlenwerte / städtebauliche Daten

Räumlicher Geltungsbereich	9,1	ha
Wohnbauflächen		
als allgemeine Wohngebiete	2,0	ha
als reine Wohngebiete	2,9	ha
Mischgebiete	0,2	ha
Baugrundstücke für den Gemeinbedarf		
Schulfläche	0,7	ha
Krankenhaus/Krankenhausparkplatz	0,4	ha
Grünflächen		
öffentliche Grünflächen Spielplatz/ Bolzplatz	0,3	ha
öffentliche Grünanlagen	0,2	ha
öffentliche Verkehrsflächen (Straßen, Wege, Plätze)	2,4	ha
(darin sind 1.050 qm für Schallschutzanlagen eingeschlossen)		
davon insgesamt neue Verkehrsfläche	0,6	ha
Für die Planung ist der Abriß von Gebäudesubstanz nötig mit jetzt 17 Wohnungseinheiten.		

Nach dem Bebauungsplan ist demgegenüber eine Neubebauung im Bereich der festgesetzten Baugrenzen für 44 Wohnungseinheiten möglich.

Die Angabe erfolgt hier nur in Wohnungseinheiten. Alternativ können Teilflächen noch für eine andere zulässige Nutzungsart verwandt werden.

6. Kosten, Finanzierung, Realisierung

Der für die durch die öffentliche Hand in diesem Bebauungsplan notwendige Aufwand wurde überschläglich ermittelt. Die Maßnahmen verursachen etwa folgende Kosten:

1. Grunderwerb	2,0 Mio. DM
2. Straßenbau incl. Schallschutz	4,4 Mio. DM
3. Abbruch/Gebäudeentschädigung	1,5 Mio. DM

Die Kosten sind geschätzt und im Detail nicht näher zu differenzieren, auch um späteren Entschädigungsverhandlungen nicht vorzugreifen.

Die Straßenbaumaßnahme wird nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Land und vom Bund mit voraussichtlich 85 % der Kosten bezuschußt.

Für die Anlieger entstehen keine Kosten in den Bereichen, die als anbaufrei anzusehen sind. Erträge aus Grundstücksverkäufen sind nicht berücksichtigt. Erschließungsbeitragsrückflüsse fallen nicht an.

Die Restfinanzierung erfolgt aus Haushaltsmitteln der Stadt Ratingen. Zum gegebenen Zeitpunkt müssen entsprechende Mittel im Haushaltsplan bereitgestellt werden. Die Realisierung der Maßnahme ist nach Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes und getätigtem Grunderwerb nach 1986 vorgesehen.

7. Bodenordnende Maßnahmen

Die Realisierung der Bebauungsplanfestsetzungen bedingt umfangreiche Bodenordnungsmaßnahmen, d.h. es sind insbesondere für den Straßenausbau der Grunderwerb und die Anpassung der Grundstücke erforderlich. Im Bereich am Hauser Ring ist die Beseitigung eines Teiles der Bausubstanz erforderlich. Dieser Bereich gehört zu einem Teil bereits der Stadt, zu einem weiteren Teil noch Privateigentümern. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplanes sind auch bei der abschließenden Entscheidungsfindung Grundsätze für soziale Maßnahmen festzulegen. Diese werden später gemäß § 13 a Bundesbaugesetz in der Entscheidungsbegründung allgemein dargelegt, wenn der Bebauungsplan als Satzung abschließend beschlossen wird. Dann ist zu regeln, wie die nachteiligen Auswirkungen aus dem Bebauungsplan aus der Bebauungsplanverwirklichung vermieden oder gemildert werden können. Diese Grundsätze für soziale Maßnahmen enthalten dann Angaben über

- nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der im Planbereich wohnenden und arbeitenden Menschen
- allgemeine Zielvorstellungen über Ersatzwohnraum, finanzielle Hilfen aus öffentlichen Kassen, Wohngeld, Mietzuschuß etc.

- Härteausgleich nach § 122 a und 122 b Bundesbaugesetz
- Beratung, Betreuung und Unterrichtung im Rahmen der von der Stadt durchzuführenden Planverwirklichung.

Wenn der Bebauungsplan in Kraft getreten ist, wird für die Bereiche, in denen sich für die Bewohner Nachteile ergeben, ein Sozialplan gemäß § 13 Abs. 2 Bundesbaugesetz aufgestellt und mit den Betroffenen erörtert.

8. Sozialplanung

Nach § 13 a des Bundesbaugesetzes sind die allgemeinen Vorstellungen darzulegen, wie nachteilige Auswirkungen aus der Bebauungsplanrealisierung vermieden oder gemildert werden können.

Nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet wohnenden und arbeitenden Menschen sollen vermieden werden. Daher ist die Stadt Ratingen ersthaft bemüht, Ersatzwohnraum in der näheren Umgebung des Bebauungsplanbereiches zu finden. Um den Wert des benötigten Geländes für die Baumaßnahmen zu ermitteln, hat die Stadt Ratingen unabhängige Gutachter beauftragt.

Die Modalitäten der Planverwirklichung werden nach dem Eintritt der Rechtskraft des Bebauungsplanes mit den Bürgern besprochen.

Insgesamt ist die Stadt Ratingen intensiv bemüht, eine umfassende Beratung, Betreuung und Unterrichtung der betreffenden Bürger zu leisten.

9. Aufzuhebende städtebauliche Festsetzungen

Im Bereich des aufzustellenden Bebauungsplanes M 228 werden folgende städtebauliche Festsetzungen aufgehoben, soweit sie von dem hier in Rede stehenden Bebauungsplan betroffen werden:

1. Bebauungsplan Nr. 141
2. Fluchtlinienpläne Nr. 4, 7 und 13 (Mülheimer Straße, Backhausfeld, Werdener Straße - früher Ströttgen)
3. Ortssatzung über die Gestaltung des Bereiches zwischen Lerchenweg und Backhausfeld vom 17.8.1956
4. Bebauungsplan zur vorgenannten Ortssatzung vom 24.2.1955.

In Vertretung:


J. Jansen
Beigeordneter