Stadt Ratingen
- Planungsamt -
61.3

Ratingen, den 03.05.1990

Entscheidungsbegründung

zum Bebauungsplan H 276 - Bahnhof Hösel, Württembergstraße/ Badenstraße/Bahnhofsvorplatz - gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)

Inhalt:

1. **Erfordernis der Planaufstellung und allgemeine Ziele**

1.1 Geltungsbereich/Lage des Plangebietes

1.2 Übergeordnete und sonstige Planungen

1.3 Bestandssituation

1.4 Anlaß, Ziel und Zweck der Planung

2. **Planinhalt**

2.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, sonstige Regelungen, nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

2.1.1 Reines Wohngebiet (WR)

2.1.2 Allgemeines Wohngebiet (WA)

2.1.3 Ergänzende Festsetzungen zur städtebaulichen Gestaltung

2.1.4 Sonstige Regelungen, nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

2.2 Grünflächen

2.3 Erschließung

2.4 Ver- und Entsorgung

3. **Auswirkungen des Bebauungsplanes**

3.1 Flächenbilanz

3.2 Auswirkungen auf die Infrastruktur

3.3 Auswirkungen auf die Umwelt

4. **Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung**

5. **Kosten und Finanzierung**

1. Erfordernis der Planaufstellung und allgemeine Ziele

1.1 Geltungsbereich/Lage des Plangebietes

Der Planbereich liegt in der Gemarkung Hösel, Flur 1 und beinhaltet folgende Flurstücke zwischen dem S-Bahngelände und der nördlichen Württembergstraße:

1148, 1490, 1489, 1526 teilweise, 1528, 1493, 1494, 1495, 1496, 1476 bis 1481, 1483 bis 1486, 876, 380/52 sowie südöstlich der Württembergstraße und an der nördlichen Badenstraße die Flurstücke 1316 bis 1318, 444/52, 546/52, 1426 und 1427, 343/52 teilweise, 1487 und 1488.

Der genaue Geltungsbereich ist im vorgehefteten Lageplan mit einem dunklen Raster hinterlegt.

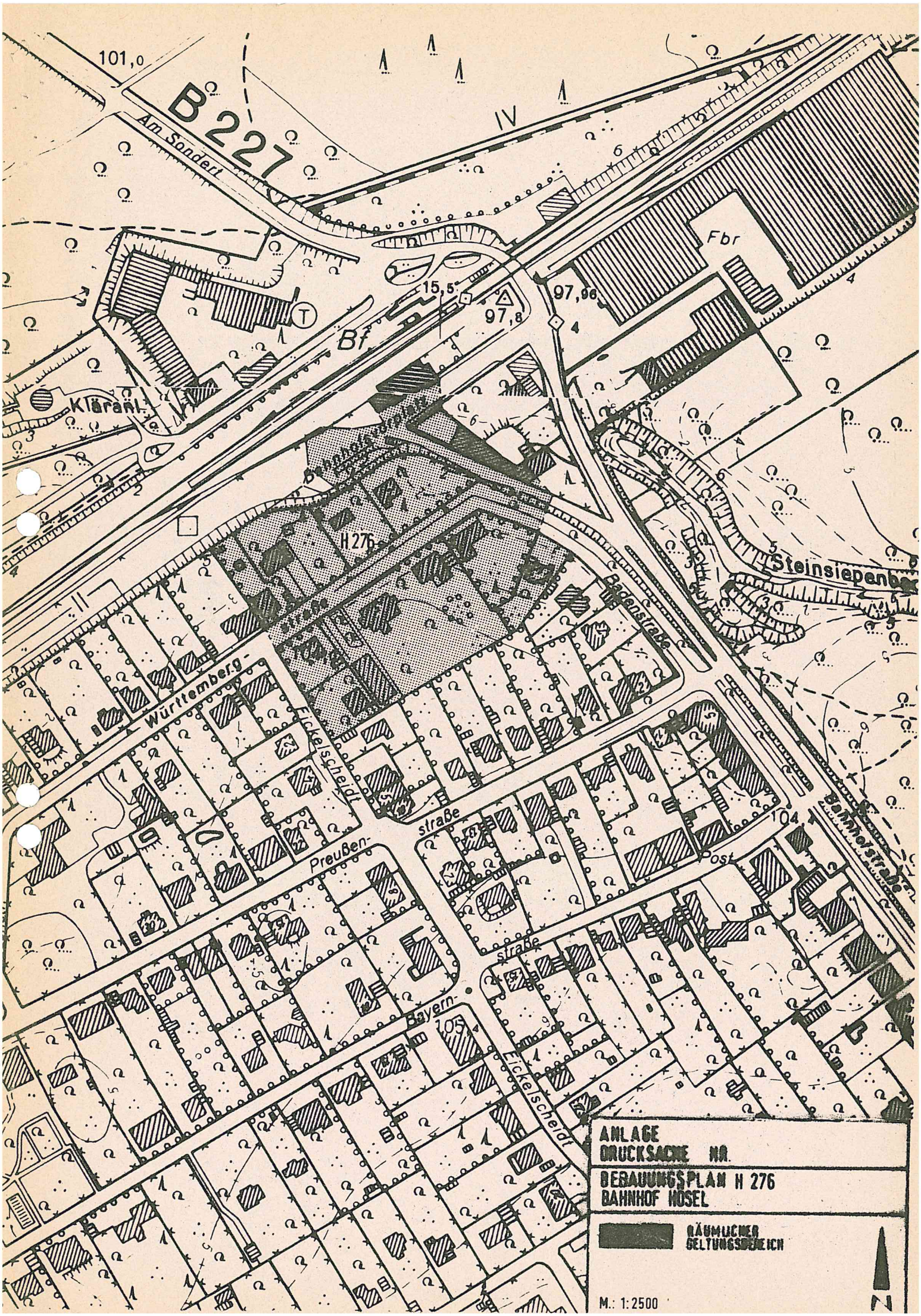
1.2 Übergeordnete und sonstige Planung

- Das Plangebiet liegt am äußeren Rand der Lärmzone C des Landesentwicklungsplanes IV (LEP IV). Dies bedeutet, daß hier zum einen mit einer erhöhten Lärmbelastung aus dem Flugverkehr zu rechnen ist, zum zweiten sind hier gewisse Einschränkungen im Bereich der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

- Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Ratingen ist das Plangebiet insgesamt als Wohnbaufläche dargestellt.

1.3 Bestandssituation

- Das gesamte Plangebiet bildet - begrenzt von einer Böschung südöstlich des Wendeplatzes und des P + R-Geländes - sozusagen die Siedlungskante des Ortsteiles Hösel in diesem Bereich. Insgesamt fällt es in Richtung Norden/Nordwesten zur Bahnlinie Düsseldorf - Essen ab.



101,0
B 227
Am Sondert
IV
Fbr
15,5
97,8
97,96
Bf
Kläranl.
Bahnhofsvorplatz
H 276
Steinsiepenbach
Badenstraße
Württemberg-
straße
Eickelscheidt
Preußen-
straße
Post
104
Bahnhofstraße
Bayern-
straße
105
Eickelscheidt
ANLAGE
DRUCKSACHE NR.
BEBAUUNGSPLAN H 276
BAHNHOF HÖSEL
RÄUMLICHER
GELTUNGSBEREICH
M.: 1:2500
N

- In Bezug auf die Vegetation ist das Gebiet geprägt von markanten Einzelbäumen auf privaten Grundstücken sowie großen und straßenraumbildenden Bäumen im Bereich der Württembergstraße. Die Böschungskante zum Bahnhof hin ist mit Büschen und Bäumen bestockt.

- Baulich ist das Gebiet - wie dieser gesamte Bereich von Hösel - geprägt von ein- bzw. zweigeschossigen Gebäuden (größtenteils aus der Jahrhundertwende) auf großen Grundstükken. Der Bereich gegenüber dem Bahnhof und südwestlich der Bahnhofstraße war mit Wohngebäuden, Läden, einem Hotel und Gaststätte zusammenhängend bebaut und bildete/ bildet den nördlichen Siedlungsrand des Ortsteiles. Diese Bebauung ist inzwischen im Zuge der Vorbereitung der geplanten Neubaumaßnahmen (Flurstück 1496) beseitigt.

- Das Plangebiet ist verkehrlich vollständig erschlossen. Am nördlichen Rand des Plangebietes, am Bahnhofsvorplatz, liegen die Bushaltestellen; von hier ist das Plangebiet an Hösel, Ratingen und die umliegenden Ortschaften angebunden. Am Bahnhof befindet sich ein S-Bahn-Haltepunkt der DB-Strekke Essen - Düsseldorf. Über diese sind neben Ratingen auch die v.g. Oberzentren schnell erreichbar. Vom Wohngebiet zum Bahnhof existiert eine Fußwegeverbindung.

- Die Versorgung des Plangebietes mit Energie und Wasser ist gesichert. Die Entsorgungssituation im Bereich des Abwassers ist im nordöstlichen Teil Hösels zur Zeit kritisch, da eine Überlastung des Klärwerkes Hösel - Bahnhof, resultierend aus Fehlanschlüssen und Undichtigkeiten im Kanalnetz, vorliegt, so daß bei Regenwetter ein mehrfaches des Trockenwetterzuflusses der Kläranlage zugeleitet wird.

1.4 Anlaß, Ziel und Zweck der Planung

Die Stadt Ratingen ist seit vielen Jahren bemüht, die nördliche Eingangssituation des Ortsteiles Hösel städtebaulich zu verbessern. Der Siedlungsbereich gegenüber dem Bahnhof und südwestlich der Bahnhofstraße war, wie bereits erwähnt, mit Wohngebäuden, Läden, Hotel und Gaststätte zusammenhängend, bebaut und bildet den nördlichen Siedlungsrand des Ortsteiles. Diese Bebauung ist inzwischen - im Zuge der Vorbereitung von geplanten Neubaumaßnahmen - zwischen Bahnhofstraße und Württembergstraße 2 (Flurstück 1496) beseitigt.

Bei der Stadt Ratingen liegt ein Bauantrag für ein Altenwohnheim vor, das anstelle der ehemaligen Bebauung den Ortsrand baulich wieder fassen und schließen soll. Das Bauvorhaben schließt an die vorhandenen Gebäude der Württembergstraße an und beansprucht ca. die Hälfte der zuvor bis an die Bahnhofstraße bebauten Frontlänge des Ortsrandes.

Gemäß § 34 BauGB hat die Stadt Ratingen das Bauvorhaben durch einen entsprechenden Vorbescheid bau- und planungsrechtlich genehmigt. Demgegenüber vertraten die Oberbehörden (OKD/RP) die Auffassung, daß der Bereich des Bahnhofvorplatzes nicht mehr dem Bereich des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles zuzurechnen, sondern vielmehr nach § 35 BauGB (Außenbereich) zu beurteilen sei. Darüber hinaus sei der Baukörper hinsichtlich seiner Größe nicht einfügend, so daß auch aus diesem Grunde eine Genehmigung nach § 34 nicht möglich sei. Dieser Auffassung entsprechend hat der Kreis als Obere Bauaufsichtsbehörde die Stadt Ratingen angewiesen, den positiven Vorbescheid zurückzunehmen.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes am 05.09.1989 sowie dem nachfolgenden Verfahren und dem nun anstehenden Satzungsbeschluß soll der Forderung der Oberbehörden Rechnung getragen werden, hier über einen Bebauungsplan die Rechtsgrundlagen für eine Genehmigungsfähigkeit der städtebaulich gewünschten Entwicklung zu erzielen sowie innerhalb des Geltungsbereiches die nötige Rechtssicherheit für eine konfliktfreie

Realisierung des Projektes zu gewährleisten und somit dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung zu entsprechen.

Gemäß dieser zuvor dargestellten Konflikte bzw. Planerfordernisse werden mit der Aufstellung dieses Bebauungsplanes folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung von Rechtssicherheit für eine weitere Bebauung.
- Abgrenzung und Festschreibung des Ortsrandes sowie Markierung einer Eingangssituation zum Bahnhof.
- Ermöglichung einer angemessenen und der Örtlichkeit angepaßten Neubebauung als Ersatz für den in der Vergangenheit entfallenden Bestand am S-Bahn-Haltepunkt.
- In den übrigen Bereichen soll durch Bestandsfestschreibung eine Sicherung der für Hösel typischen aufgelockerten Bauweise erfolgen.

2. Planinhalt

2.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, sonstige Regelungen, nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

2.1.1 Wohngebiete (WR/WA)

Gemäß der Bestandssituation wird im Plangebiet überwiegend eine reine Wohnnutzung festgeschrieben (Teilgebiete 1 bis 3). Lediglich die der Verkehrsfläche des Bahnhofvorplatzes zugewandte und über ihn erschlossene Teilgebietsfläche 4 wird als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Hier soll auch die Nutzung eines Altenwohnheimes möglich sein.

Es ist das Ziel der Stadt Ratingen, zur Deckung des auch im Ortsteil Hösel vorhandenen Bedarfs an Altenwohnheimplätzen kurzfristig die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Der Standort am Nordrand der Wohnsiedlung erscheint hierfür besonders günstig.

S-Bahn und Buslinien gewährleisten die Mobilität und den Kontakt der Senioren, während das angrenzende ruhige Wohngebiet sichere Spazierwege im Nahbereich bereithält.

Das Ziel einer gebietsverträglichen nicht störenden Nutzung ist insbesondere durch den Ausschluß von Ausnahmen gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO gewährleistet. Hiermit sind im Teilgebiet 4 Nutzungsarten ausgeschlossen, die im Allgemeinen Wohngebiet gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO sonst ausnahmsweise zulässig wären.

Die Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksflächen schreiben im wesentlichen die vorhandene Bebauung fest. Der prägende Charakter der ein- bzw. zweigeschossigen Gebäude auf großen Grundstücken soll erhalten bleiben. Am Nordrand des Plangebietes (Teilgebiet 4) wird mit der Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche eine Bebauung ermöglicht, welche nach Lage und Verlauf geeignet ist, den hier zur Zeit lückenhaften Siedlungsrand angemessen zu schließen. Dabei kann gemäß der festgesetzten Firsthöhe die Neubebauung zur vorhandenen Wohnbebauung hin zwei Wohngeschosse erhalten, während aufgrund des Höhenunterschiedes im Baugrundstück zum Bahnhofsvorplatz eine teilweise Dreigeschoßigkeit entsteht.

Mit der Längenausdehnung der Baufläche im Teilgebiet 4 wird der räumlich gewünschte Abschluß der Wohnsiedlung gegenüber der großräumigen Freifläche am Bahnhofsvorplatz und eine geringfügige Verdichtung möglich.

Nachteilig ist die Belastung des Plangebietes durch Verkehrslärm. Es liegt am äußeren Rand der Zone C gemäß Landesentwicklungsplan IV (LEP IV); dies bedeutet eine erhöhte Lärmbelastung des gesamten Bereiches durch Flugverkehr. Nordöstlich außerhalb des Plangebietes verläuft die Bahnhofstraße (B 227); von dieser Straße gehen ebenfalls erhebliche Lärmbelastungen aus.

Wie aus schalltechnischen Untersuchungen des Landschaftsverbandes Rheinland - Rheinisches Straßenbauamt Düsseldorf - hervorgeht, wird auch im Falle der geplanten Hochlage der B 227 über die S-Bahngleise der Mittelungspegel um nicht mehr als 3 dB(A) zunehmen.

Da hier aktiver Lärmschutz nicht bzw. nur in geringem Umfange durchführbar ist, werden im Bebauungsplan unter textlicher Festsetzung Nr. 2 Festsetzungen zum passiven Schallschutz getroffen.

Um eine verkehrliche Erschließung des Teilgebietes 4 über den Bahnhofsvorplatz zu gewährleisten sowie eine untypische Häufung von Stellplätzen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen an der Württembergstraße und damit eine erhöhte verkehrliche Belastung und Störung des Reinen Wohngebietes zu vermeiden, ist unter textlicher Festsetzung Nr. 4 geregelt, daß Ein- und Ausfahrten zu den Flächen für Stellplätze und Garagen nur vom Bahnhofsvorplatz aus zulässig sind. Darüber hinaus dürfen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen hinter der Straßenbegrenzungslinie Württembergstraße nur Stellplätze nach Maßgabe des erhaltenswerten Baumbestandes für maximal 4 Pkw mit einer gemeinsamen Zufahrt von 2,50 m zugelassen werden.

Weiterhin enthält der Bebauungsplan mit den textlichen Festsetzungen Nr. 5 und 6 Regelungen, die die Erstellung von Tiefgaragen erleichtern und so eine Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer solchen ermöglichen.

2.1.3 Ergänzende Festsetzungen zur städtebaulichen Gestaltung

Unter textlicher Festsetzung Nr. 7 werden im Bebauungsplangebiet geneigte Dachflächen festgesetzt, um Neubebauungen gestalterisch in die Bestandssituation einfügen zu können.

Realisierung des Projektes zu gewährleisten und somit dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung zu entsprechen.

Gemäß dieser zuvor dargestellten Konflikte bzw. Planerfordernisse werden mit der Aufstellung dieses Bebauungsplanes folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung von Rechtssicherheit für eine weitere Bebauung.
- Abgrenzung und Festschreibung des Ortsrandes sowie Markierung einer Eingangssituation zum Bahnhof.
- Ermöglichung einer angemessenen und der Örtlichkeit angepaßten Neubebauung als Ersatz für den in der Vergangenheit entfallenden Bestand am S-Bahn-Haltepunkt.
- In den übrigen Bereichen soll durch Bestandsfestschreibung eine Sicherung der für Hösel typischen aufgelockerten Bauweise erfolgen.

2. Planinhalt

2.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, sonstige Regelungen, nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

2.1.1 Wohngebiete (WR/WA)

Gemäß der Bestandssituation wird im Plangebiet überwiegend eine reine Wohnnutzung festgeschrieben (Teilgebiete 1 bis 3). Lediglich die der Verkehrsfläche des Bahnhofvorplatzes zugewandte und über ihn erschlossene Teilgebietsfläche 4 wird als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Hier soll auch die Nutzung eines Altenwohnheimes möglich sein.

Es ist das Ziel der Stadt Ratingen, zur Deckung des auch im Ortsteil Hösel vorhandenen Bedarfs an Altenwohnheimplätzen kurzfristig die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Der Standort am Nordrand der Wohnsiedlung erscheint hierfür besonders günstig.

S-Bahn und Buslinien gewährleisten die Mobilität und den Kontakt der Senioren, während das angrenzende ruhige Wohngebiet sichere Spazierwege im Nahbereich bereithält.

Das Ziel einer gebietsverträglichen nicht störenden Nutzung ist insbesondere durch den Ausschluß von Ausnahmen gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO gewährleistet. Hiermit sind im Teilgebiet 4 Nutzungsarten ausgeschlossen, die im Allgemeinen Wohngebiet gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO sonst ausnahmsweise zulässig wären.

Die Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksflächen schreiben im wesentlichen die vorhandene Bebauung fest. Der prägende Charakter der ein- bzw. zweigeschossigen Gebäude auf großen Grundstücken soll erhalten bleiben. Am Nordrand des Plangebietes (Teilgebiet 4) wird mit der Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche eine Bebauung ermöglicht, welche nach Lage und Verlauf geeignet ist, den hier zur Zeit lückenhaften Siedlungsrand angemessen zu schließen. Dabei kann gemäß der festgesetzten Firsthöhe die Neubebauung zur vorhandenen Wohnbebauung hin zwei Wohngeschosse erhalten, während aufgrund des Höhenunterschiedes im Baugrundstück zum Bahnhofsvorplatz eine teilweise Dreigeschoßigkeit entsteht.

Mit der Längenausdehnung der Baufläche im Teilgebiet 4 wird der räumlich gewünschte Abschluß der Wohnsiedlung gegenüber der großräumigen Freifläche am Bahnhofsvorplatz und eine geringfügige Verdichtung möglich.

Nachteilig ist die Belastung des Plangebietes durch Verkehrslärm. Es liegt am äußeren Rand der Zone C gemäß Landesentwicklungsplan IV (LEP IV); dies bedeutet eine erhöhte Lärmbelastung des gesamten Bereiches durch Flugverkehr. Nordöstlich außerhalb des Plangebietes verläuft die Bahnhofstraße (B 227); von dieser Straße gehen ebenfalls erhebliche Lärmbelastungen aus.

Wie aus schalltechnischen Untersuchungen des Landschaftsverbandes Rheinland - Rheinisches Straßenbauamt Düsseldorf - hervorgeht, wird auch im Falle der geplanten Hochlage der B 227 über die S-Bahngleise der Mittelungspegel um nicht mehr als 3 dB(A) zunehmen.

Da hier aktiver Lärmschutz nicht bzw. nur in geringem Umfange durchführbar ist, werden im Bebauungsplan unter textlicher Festsetzung Nr. 2 Festsetzungen zum passiven Schallschutz getroffen.

Um eine verkehrliche Erschließung des Teilgebietes 4 über den Bahnhofsvorplatz zu gewährleisten sowie eine untypische Häufung von Stellplätzen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen an der Württembergstraße und damit eine erhöhte verkehrliche Belastung und Störung des Reinen Wohngebietes zu vermeiden, ist unter textlicher Festsetzung Nr. 4 geregelt, daß Ein- und Ausfahrten zu den Flächen für Stellplätze und Garagen nur vom Bahnhofsvorplatz aus zulässig sind. Darüber hinaus dürfen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen hinter der Straßenbegrenzungslinie Württembergstraße nur Stellplätze nach Maßgabe des erhaltenswerten Baumbestandes für maximal 4 Pkw mit einer gemeinsamen Zufahrt von 2,50 m zugelassen werden.

Weiterhin enthält der Bebauungsplan mit den textlichen Festsetzungen Nr. 5 und 6 Regelungen, die die Erstellung von Tiefgaragen erleichtern und so eine Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer solchen ermöglichen.

2.1.3 Ergänzende Festsetzungen zur städtebaulichen Gestaltung

Unter textlicher Festsetzung Nr. 7 werden im Bebauungsplangebiet geneigte Dachflächen festgesetzt, um Neubebauungen gestalterisch in die Bestandssituation einfügen zu können.

2.1.4 Sonstige Regelungen, nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

Gemäß § 9 Abs. 6 BauGB sind nachrichtlich in dem Bebauungsplan übernommen:

- Die Lärmschutzzone C gemäß Landesentwicklungsplan IV (LEP IV)
- sowie der geplante Richtstrahl - Postrichtfunkstrecke - mit 200 m Schutzstreifen und Höhenbeschränkung (162,0 m ü.N.N.).

Es wird darauf hingewiesen, daß das Plangebiet gemäß § 12 LuftVG innerhalb des Sektors 23 L der Start- und Landebahn 05 R/23 L des Flughafens Düsseldorf liegt. Das Plangebiet ist dadurch von Lärmimmissionen vorbelastet.

2.2 Grünflächen

Der vorhandene Baumbestand auf der Württemberg- und Badenstraße wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB wegen seiner positiven straßenraumprägenden Wirkung mit einer Erhaltungsbindung belegt. Markante Einzelbäume auf privaten Grundstücken, die unter die Baumschutzsatzung der Stadt Ratingen fallen, sind ebenfalls zur Erhaltung festgesetzt.

Die mit Büschen und Bäumen bestockte Böschung südöstlich des Wendeplatzes und des P + R-Geländes ist stadtgestalterisch wirksam und soll erhalten bleiben. Diese Grünfläche trennt die Wohnsiedlung von der Bahnanlage (P + R-Gelände). Im Teilgebiet 4 liegt die Böschung im privaten Eigentum. Der für das Erscheinungsbild wichtige an die Verkehrsfläche grenzende Böschungsstreifen ist hier als private Grünfläche festgesetzt. Die Gestaltung der darüberliegenden nicht überbaubaren Grundstücksflächen wird in Baugenehmigungsverfahren geregelt (s. Punk 3.3: Auswirkungen auf die Umwelt).

2.1.4 Sonstige Regelungen, nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

Gemäß § 9 Abs. 6 BauGB sind nachrichtlich in dem Bebauungsplan übernommen:

- Die Lärmschutzzone C gemäß Landesentwicklungsplan IV (LEP IV)
- sowie der geplante Richtstrahl - Postrichtfunkstrecke - mit 200 m Schutzstreifen und Höhenbeschränkung (162,0 m ü.N.N.).

Es wird darauf hingewiesen, daß das Plangebiet gemäß § 12 LuftVG innerhalb des Sektors 23 L der Start- und Landebahn 05 R/23 L des Flughafens Düsseldorf liegt. Das Plangebiet ist dadurch von Lärmimmissionen vorbelastet.

2.2 Grünflächen

Der vorhandene Baumbestand auf der Württemberg- und Badenstraße wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB wegen seiner positiven straßenraumprägenden Wirkung mit einer Erhaltungsbindung belegt. Markante Einzelbäume auf privaten Grundstücken, die unter die Baumschutzsatzung der Stadt Ratingen fallen, sind ebenfalls zur Erhaltung festgesetzt.

Die mit Büschen und Bäumen bestockte Böschung südöstlich des Wendeplatzes und des P + R-Geländes ist stadtgestalterisch wirksam und soll erhalten bleiben. Diese Grünfläche trennt die Wohnsiedlung von der Bahnanlage (P + R-Gelände). Im Teilgebiet 4 liegt die Böschung im privaten Eigentum. Der für das Erscheinungsbild wichtige an die Verkehrsfläche grenzende Böschungsstreifen ist hier als private Grünfläche festgesetzt. Die Gestaltung der darüberliegenden nicht überbaubaren Grundstücksflächen wird in Baugenehmigungsverfahren geregelt (s. Punk 3.3: Auswirkungen auf die Umwelt).

2.3 Erschließung

Das Plangebiet ist verkehrlich vollständig erschlossen, eine Veränderung oder Erweiterung der Verkehrsflächen ist deshalb nicht erforderlich. Die einzigen zur Zeit unbebauten Grundstücke des Teilgebietes 4 sollen - wie bereits im Rahmen früherer positiver Vorbescheide vorgesehen - über den Bahnhofsvorplatz erschlossen werden.

Am Bahnhofsvorplatz liegen auch die Bushaltestellen.

Eine Fußwegeverbindung vom Wohngebiet zum Bahnhof ist in einem festgesetzten Gehrecht entlang der Nordseite des Plangebietes gesichert.

2.4 Ver- und Entsorgung

Das Bebauungsplangebiet ist fast vollständig bebaut. Der B-Plan schreibt im wesentlichen den Umfang der vorhandenen Bebauung fest. Lediglich am Nordrand des Plangebietes (Teilgebiet 4) steht ein größeres Grundstück für eine Neubebauung zur Verfügung. Die hier überbaubare Grundfläche ist jedoch nicht größer als die Fläche, die vor wenigen Jahren im Gebiet am Bahnhof Hösel bereits bebaut war und - zum Teil im Hinblick auf die Neubaumöglichkeiten im Teilgebiet 4 - inzwischen abgebrochen wurde.

Das Maß der Bodenversiegelung und damit des Regenwasseranfalles vergrößert sich also nicht. Auch der hinsichtlich der Entwässerungsprobleme an sich unbedenkliche Schmutzwasseranfall wird im Vergleich zur Vornutzung nicht erhöht: Es bestanden mehrere Wohngebäude, ein Hotel mit großem Saal, eine Gaststätte und verschiedene Läden.

Der Bebauungsplan löst demnach Entwässerungsprobleme weder aus noch verschärft er sie in meßbarem Umfang.

Die Überlastung des Klärwerkes Hösel - Bahnhof resultiert aus Fehlanschlüssen und Undichtigkeiten im Kanalnetz, so daß bei Regenwetter ein mehrfaches des Trockenwetterzuflusses der Kläranlage zugeleitet wird.

Im Laufe dieses Jahres wird die Stadt Ratingen mit dem Generalentwässerungsplan Hösel und dem Abwasserbeseitigungskonzept darlegen, wie sie in Zukunft das Kanalnetz in Hösel sanieren will und welche finanziellen Mittel hier zur Verfügung stehen (s. Punkt 4).

3. Auswirkungen des Bebauungsplanes

3.1 Flächenbilanz

Das Plangebiet umfaßt eine Fläche von 21.981 m². Davon werden festgesetzt als

- Allgemeines Wohngebiet 3.762 m²,
- Reines Wohngebiet 14.051 m²,
- Verkehrsflächen 4.058 m²,
- private Grünflächen 110 m².

3.2 Auswirkungen auf die Infrastruktur

Entsprechend den Ausführungen unter Punkt 2.4 ergeben sich durch den Bebauungsplan keine Auswirkungen auf die vorhandene Infrastruktur.

3.3 Auswirkungen auf die Umwelt

Hier ist zu klären, ob und inwieweit sich durch die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes Auswirkungen auf Natur und Landschaft ergeben können und inwieweit hier dann die Eingriffsdefinition der §§ 4 Abs. 1 Landschaftsgesetz bzw. 8 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz greifen würden. Zur Frage des Eingriffes sei vorab grundsätzlich folgendes festgehalten:

Einen Eingriff im Sinne der Definition o.g. §§ oder gar einen Fachplan nach § 6 Abs. 2 LG NW stellt die Bauleitplanung nicht dar. Für die Flächennutzungsplanung als bloß vorbereitende behördeninterne Planung ist das - soweit ersichtlich - außer Streit. Für den Bebauungsplan kann letztlich nichts anderes gelten. Bei der Bauleitplanung handelt es sich - anders als bei den von §§ 6 Abs. 2 LG NW, 8 Abs. 4 BNatSchG erfaßten Fachplänen - um eine Angebotsplanung:

Der Bebauungsplan bestimmt nicht selbst die Zulässigkeit einer bestimmten Maßnahme, er bereitet diese nur vor. Der Eingriff selbst, die im Bebauungsplan zugelassene Bebauung, wird erst durch den Planvollzug im Genehmigungsverfahren ermöglicht. Hinzu kommt dabei, daß die Festsetzungen im Bebauungsplan keine Verpflichtung zum Vollzug begründen. Der Bebauungsplan läßt deshalb selbst noch keine Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen des Landschaftsbildes zu. Er ermöglicht diese vielmehr erst und bereitet sie vor. Er stellt deshalb keinen Eingriff im Sinne v.g. §§ dar.

Dies bedeutet natürlich nicht, daß die Eingriffsregelung für die Bauleitplanung ohne Bedeutung wäre. Zum einen sehen die §§ 5 Abs. 2 Nr. 10 und 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB die Festsetzung von Ausgleichsflächen für den durch den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan vorgezeichneten Eingriff in Natur und Landschaft vor. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung findet hier im Bauplanungsrecht eine eigenständige Entsprechung, die gegebenenfalls im Baugenehmigungsverfahren durch das naturschutzrechtliche Instrumentarium der Eingriffsregelung umzusetzen ist.

Im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung hat die Gemeinde nun darüber zu entscheiden, ob sie solche Festsetzungen trifft.

Nach § 1 Abs. 6 BauGB ist sie verpflichtet, die Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege als einen Belang gleichrangig mit anderen in die Abwägung einzubeziehen.

Hieraus folgt, daß Festsetzungen über Ausgleichsflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB aber auch andere naturschonende Festsetzungen im Bebauungsplan dann erforderlich sind, wenn absehbar ist, daß seine Verwirklichung zu Eingriffen in Natur und Landschaft führen kann. Auch bei der Bauleitplanung gilt das Gebot der Konflikbewältigung und das Verbot des Konfliktransfers. Danach muß die Bauleitplanung die durch die Planung aufgeworfenen sowie die vorgefundenen Konflikte bewältigen und darf deren Lösung nicht anderen Verfahren überlassen.

Daraus folgt, daß regelmäßig eine Verpflichtung dahingehend besteht, Flächen für notwendige Ausgleichsmaßnahmen planerisch festzusetzen. Etwas anderes kann sich freilich aus den Grundsätzen des Abwägungsgebotes ergeben, wenn die durch den Bauleitplan ermöglichten Eingriffe in Natur und Landschaft nicht besonders gewichtig sind bzw. aus dem konkreten Fall heraus (z.B. Größe der Fläche) solches nicht möglich ist. Denn danach ist eine Zurückstellung von Belangen von Natur und Landschaft möglich, und zwar dann, wenn diese Belange in ihrer Gewichtigkeit nicht verkannt und der Ausgleich mit anderen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur Gewichtigkeit dieser Belange nicht außer Verhältnis steht. Führt die Realisierung der Bauleitplanung nur zu marginalen Eingriffen, wird also hiervon abgesehen werden können. Sind die Eingriffe hingegen - wie z.B. bei der Festsetzung großer Gewerbeflächen - besonders erheblich, wird auf Kompensation für den Eingriff in der Regel nicht verzichtet werden können.

Der erste Schritt einer planerischen Abwägung in diesem Bereich muß also in der Ermittlung bestehen, ob es sich bei einem überplanten Bereich um Natur und Landschaft im Sinne des Gesetzes handelt und welche Wertigkeit ihr zuzumessen ist.

Wie aus der Flächenbilanz hervorgeht, beinhaltet das gesamte Plangebiet nur eine Fläche von knapp 2,2 ha. Weiterhin ist unter Punkt 2 deutlich gemacht, daß es sich hier um eine bestandssichernde Planung handelt, einzig im Bereich des Teilgebietes 4 (WA-Gebiet) mit einer Fläche von 0,37 ha sind Neubebauungen und Eingriffe möglich. Daß eine ökologische Wertigkeit der Fläche bei einer derart geringen Größe nicht sehr hoch sein kann, liegt auf der Hand; jedoch sollen an dieser Stelle weitere Konkretisierungen über gewisse Funktionen im landschaftsökologischen Bereich und damit der Wertigkeit der Fläche sowie daraus eventuell erforderlich werdenden Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden. Dies sind die Bereiche:

1. **Flora/Fauna**

Abgesehen von den als Bestand festgesetzten reinen Wohngebieten und den mit Erhaltungsbindungen belegten Großgehölzen in der Württembergstraße ist die Böschung zum Bahnhofsvorplatz (gleichzeitig die durch einen möglichen Eingriff einzig beeinträchtigte Fläche) mit Großgehölzen wie Buchen, Ulmen, Linden, Eichen sowie hauptsächlich mit Stockausschlag - welcher sich nach dem Abriß der ehemaligen Bebauung gebildet hat - bewachsen.

Insgesamt handelt es sich hier um eine Fläche von maximal 0,1 ha Größe, welche insbesondere auch als Vogelschutzgehölz eine Funktion übernehmen kann.

Aufgrund der geringen Größe dieser Fläche ist die landschaftsökologische Wertigkeit jedoch als nicht sehr hoch einzustufen.

2. **Boden/Wasser**

Auch hier gilt das Zuvorgesagte:

Aufgrund der geringen Größe ist die Bedeutung im Bereich Boden/Wasser nicht sehr hoch. Jedoch muß ein Ausgleich für eine möglicherweise erfolgende Versiegelung erfolgen.

3. **Klima/Luft**

Da die Fläche sehr klein ist, ist ihre klimatische Bedeutung ebenfalls äußerst gering. Aufgrund des Gehölzbestandes ist sie einzig als Kaltlufterzeuger einzustufen.

4. Eine **Produktionsfunktion** im land-/forstwirtschaftlichen Bereich hat diese Fläche nicht.

Gleiches gilt für die **Erholungsfunktion**; die Durchwegbarkeit dieser Fläche wird durch die Planung nicht beeinträchtigt.

Zusammenfassend ist also für die Abwägung festzuhalten, daß die Wertigkeit dieser Fläche für Natur und Landschaft aus v.g. Gründen als gering einzustufen ist. Als m.E. bedeutsam ist einzig die Funktion im Bereich Flora/Fauna zu werten.

Der zuvor beschriebenen geringen Funktionsfähigkeit und Wertigkeit der Fläche im Bereich Natur und Landschaft steht der unter Punkt 1.4 der Bebauungsplanbegründung begründete hohe Bedarf an Altenwohnungen und dessen Deckung an dieser Stelle entgegen.

Die Abwägung erfolgt demnach gemäß den eingangs geschilderten Grundsätzen folgendermaßen:

1. Zweifellos würde die Durchführung des Bebauungsplanes einen Eingriff (vorrangig im Bereich Flora/Fauna) bedeuten; dieser Eingriff muß ausgeglichen werden. Insgesamt sind jedoch mögliche Eingriffe marginal.

2. Untersuchung der Notwendigkeit bzw. Möglichkeit unterschiedlicher Ausgleichsmaßnahmen (s.o.: z.B. Festsetzungen von Flächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

   a) in Flächen (quantitaiv),

   b) durch Optimierung von natürlichen Funktionen (qualitativ).

3. **Fazit:** Da, wie erläutert, der Bedarf an Altenwohnungen sowie das städtebauliche Ziel der Arrondierung und Markierung des Ortsrandes und das Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 1 BauGB eine Deckung an dieser Stelle erfordert, eine weitere Verkleinerung des festgesetzten WA-Gebietes aufgrund seiner geringen Größe - z.B. durch Flächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB - nicht möglich und gleichzeitig die landschaftsökologische Wertigkeit v.g. Fläche gering ist, scheidet eine quantitativer Ausgleich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes (auch aufgrund seiner geringen Größe) selbst aus.

Auch außerhalb des Bebauungsplangebietes lassen sich keine Ausgleichsflächen im Stadtgebiet planerisch absichern, darüber hinaus stände hier die Größe des Eingriffes zu einer entsprechenden Festsetzung außer Verhältnis.

Aus diesen Gründen kommen hier nur Verbesserungen durch Optimierung landschaftlicher Funktionen - d.h. qualitativer Ausgleichsmaßnahmen - in Betracht.

Diese sieht der Bebauungsplan in Form von Erhaltungsbindungen von Großgehölzen sowie der Festsetzung einer privaten Grünfläche im Bereich des WA-Gebietes vor.

Weitergehende Ausgleichsregelungen aufgrund der Abwägung zu treffen, ist auf dieser Planungsebene nicht möglich und bei der hier anzutreffenden Flächengröße und -qualität auch nicht erforderlich, da es sich - wie dargestellt - bei der Bauleitplanung um eine Angebotsplanung handelt, deren Festsetzungen keine Verpflichtungen zum Vollzug begründen und der konkrete Eingriff (hier Versiegelung und Beseitigung von Gehölzen) somit noch nicht feststeht.

Der Bebauungsplan gibt jedoch einen Rahmen für einen möglichen Eingriff her. Dieser entspricht der maximalen laut Festsetzung möglichen Ausnutzbarkeit, in diesem Falle ca. 1.504 m²! im WA-Gebiet plus Fläche für erforderliche Stellplätze. Es liegt auf der Hand, daß für diesen maximalen Rahmen bei voller Ausschöpfung vom Verursacher/Investor ein entsprechender Ausgleich auf dem eigenen Grundstück im Baugenehmigungsverfahren zu fordern ist; bleibt der Eingriff unterhalb dieses maximalen Rahmens, wird auch der Ausgleich geringer zu bemessen sein.

Das Vorgesagte bedeutet, daß der konkrete Ausgleich für einen eventuellen Eingriff in Form detaillierter landschaftspflegerischer Maßnahmen Bestandteil der Prüfung von Bauanträgen im Rahmen des jeweiligen Baugenehmigungsverfahrens gemäß § 6 Landschaftsgesetz wird.

Hier hat dann ein jeder Antragsteller im einzelnen Art, Umfang und den zeitlichen Ablauf des Eingriffes in den Naturhaushalt darzulegen sowie die daraus resultierenden Ausgleichsmaßnahmen durch einen gesonderten landschaftspflegerischen Begleitplan in Abstimmung mit den zuständigen Behörden nachzuweisen.

Mit der zuvor dargestellten Abwägung unter gleichrangiger Einbeziehung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie den daraus resultierenden Regelungen trägt der Bebauungsplan dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung bzw. dem Verbot des Konfliktransfers und damit den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Abwägung gemäß § 1 Abs. 5 und 6 BauGB Rechnung.

4. Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung

Wie schon zuvor dargelegt, wird die Stadt im Laufe dieses Jahres mit dem Generalentwässerungsplan Hösel und dem Abwasserbeseitigungskonzept darlegen, wie sie in Zukunft das Kanalnetz in Hösel sanieren will und welche finanziellen Mittel hier zur Verfügung stehen.

Folgende konkrete Maßnahmen werden kurzfristig angegangen:

1. Projektierung eines Regenüberlaufbeckens vor der Kläranlage mit einem Volumen von ca. 300 m^3. Die hierfür erforderlichen Kosten sind zum Teil in den Haushalt 1990 eingestellt, Baubeginn ist im Herbst 1990.

2. Ausweislich des Stellenplanentwurfes für das Haushaltsjahr 1990 wird eine Kanalkolonne mit drei Arbeitskräften gebildet, die den baulichen Sanierungsbedarf im Kanalnetz ermitteln und insbesondere Fehlanschlüsse aufspüren soll. Auf die Grundlage des neuen Abwasserbeseitigungskonzeptes (1. Fortschreibung 1990) werden die Investitionen von zur Zeit 3 Mio. DM pro Jahr auf 10 Mio. DM pro Jahr steigen. Hieraus sind auch die Sanierungsmaßnahmen im Kanalisationsnetz von Hösel zu finanzieren.

Insgesamt sind damit Maßnahmen eingeleitet, die geeignet sind, das Entwässerungsproblem zeitlich parallel zur Realisierung des B-Planes zu lösen.

5. Kosten und Finanzierung

Die Projektierung des erforderlichen Regenüberlaufbeckens kostet ca. 300.000,-- DM. Im Haushaltsjahr 1990 sind 80.000,-- DM eingestellt, der Restbetrag erfolgt in 1991.

Im Auftrage:

(Aring)
Amtsleiter