

Stadt Ratingen

Bebauungsplan H 391
„Östlich Bahnhofstraße/ Hugenpoeter Busch“

Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung
gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB

Dezember 2021

Bearbeitung:

H+B Stadtplanung

H+B Stadtplanung Beele und Haase PartG mbB, Stadtplaner
Kuniberts kloster 7-9 . 50668 Köln
Tel. 0221 .95268633 | Fax 89994132 | Mail post@hb-stadtplanung.de

Projektbearbeitung:

Dieter Beele . Dipl.-Ing. Stadtplaner . Architekt AKNW
Jana Brochhagen . M.Sc. Raumplanung
Aliona Zirnova . M. Sc. Raumplanung

28. Dezember 2021

INHALT

1	LAGE DES PLANGEBIETS UND ABGRENZUNG DES GELTUNGSBEREICHS	4
2	ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN UND BESTEHENDES PLANUNGS- UND FACHRECHT	4
2.1	Landes- und Regionalplanung	4
2.2	Flächennutzungsplan	4
2.3	Natur- und Landschaftsschutz	4
2.4	Gewässer/Wasserschutz	5
2.5	Bestehendes Planungsrecht	5
3	VERFAHRENSABLAUF	6
4	BESTEHENDE SITUATION	7
4.1	Plangebiet	7
4.2	Umgebung.....	7
4.3	Verkehrerschließung	7
4.4	Vorbelastungen und Restriktionen.....	7
5	ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG	8
6	PLANUNGSKONZEPT	8
6.1	Städtebauliches Konzept	8
6.2	Außenanlagen	10
6.3	Entwässerung und Überflutungsschutz	10
6.4	Verkehrliche Erschließung	11
6.5	Mobilitätskonzept	12
7	VER- UND ENTSORGUNG UND ENERGIEKONZEPT	13
8	AUSWIRKUNGEN	13
8.1	Verkehr.....	13
8.2	Schall.....	14
8.3	Artenschutz	14
8.4	Umweltprüfung	14
9	PLANUNGSALTERNATIVEN.....	14

1 Lage des Plangebiets und Abgrenzung des Geltungsbereichs

Das Plangebiet des Bebauungsplans H 391 „Östlich Bahnhofstraße / Hugenpoeter Busch“ liegt im Ortsteil Hösel, der sich im Nordosten des Ratinger Stadtgebiets befindet. Der räumliche Geltungsbereich liegt am nördlichen Ortsrand von Hösel, in der Gemarkung Hösel in der Flur 1 und beinhaltet die Flurstücke 1049, 1466, 1814, 1815, 1816, 1817, 1818, 1821 sowie 1983. Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 3,8 ha.

Das Plangebiet wird

- im Norden durch die S-Bahntrasse der Linie S 6 Essen – Köln,
- im Osten durch den Waldrand zum Hugenpoeter Busch,
- im Süden durch die Zufahrt zum Gelände und den Wanderweg,
- im Westen durch die Straße „Bahnhofsvorplatz“ begrenzt.

Die genauen Abgrenzungen des Bebauungsplans sind dem Übersichtsplan zu entnehmen.

2 Übergeordnete Planungen und bestehendes Planungs- und Fachrecht

2.1 Landes- und Regionalplanung

Im Rahmen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung sind die übergeordneten Ziele der Raumordnung, d.h. der Landes- und Regionalplanung zu beachten. Demnach fließen die planerischen Vorgaben der Landesplanung und der Regionalplanung in die Bauleitplanung ein.

Im gültigen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist das Gebiet des Bebauungsplanes als Grünzug ausgewiesen.

In den zeichnerischen Darstellungen des Regionalplans Düsseldorf (RPD) liegt der nördliche Teil des Bebauungsplangebiets im Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB). Der südliche Teil liegt im Waldgebiet, in einem Regionalen Grünzug (RGZ) und im Bereich für den Schutz der Landschaft und die landschaftsorientierte Erholung (BSLE).

2.2 Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt für das Gelände im Norden ein Gewerbe- und Industriegebiet sowie im westlichen und südlichen Bereich eine Fläche für Wald dar. Da das Gelände nicht mehr industriell genutzt werden soll, ist die Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich. Diese 94. Änderung des Flächennutzungsplans findet im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB statt.

2.3 Natur- und Landschaftsschutz

Der Landschaftsplan des Kreises Mettmann stellt für den südlichen Bereich des Plangebiets das Entwicklungsziel „Erhaltung“ dar, der nördliche Bereich liegt nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans.

Im Osten und Süden grenzt das Plangebiet an das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“. Die Festsetzung dieses LSG erfolgte zum Schutz:

- der ausgedehnten Waldbestände mit vielfältigen Funktionen,
- der Strukturvielfalt des Gebietes,
- der vielfältigen Erholungsmöglichkeiten,
- der Obstwiesenbestände,
- der z. T. naturnahen Bäche einschließlich der feuchten Auen und ihrer Bedeutung als Biotopverbundelemente.

Im Landschaftsschutzgebiet befinden sich schutzwürdige Biotope mit den Schutzzielen:

- Erhaltung und Entwicklung eines möglichst naturnahen Waldkomplexes durch naturnahe Waldbewirtschaftung u.a.
- Erhaltung und Förderung von Alt- und Totholz,
- Verzicht auf Aufforstungen mit nicht bodenständigen Laub- und Nadelholzarten u.a.
- Umwandlung der Schmuckreisigkulturen in naturraumtypische Waldgesellschaften,
- Förderung der Hainbuche,
- Erhaltung der naturnahen Bachsysteme u.a. durch Vermeidung von Siedlungs- und Autobahnoberflächenwassereinleitungen.

Darüber hinaus bestehen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sowie in der unmittelbaren Umgebung keine weiteren Schutzgebiete gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG).

Im Plangebiet oder der näheren Umgebung wurden bei der Erstellung der nationalen Gebietsliste des Landes Nordrhein-Westfalen keine FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete ausgewiesen.

2.4 Gewässer/Wasserschutz

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans liegt am südwestlichen Rand ein Teilstück des Steinsiepenbachs. Weitere Oberflächengewässer oder Quellbereiche gibt es im Plangebiet nicht. Der Geltungsbereich liegt auch in keinem Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiet (HQ 100 und 500). In der Starkregengefahrenkarte NRW sind für die unmittelbaren Randbereiche des Steinsiepenbachs Einstauhöhen bis ca. 1 m und für weitere Flächen auf dem Goldkuhle-Gelände bis ca. 30 cm angegeben.

2.5 Bestehendes Planungsrecht

Für das Plangebiet besteht aktuell kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Das Plangebiet ist aufgrund der baulichen Vorprägung als Innenbereich zu bewerten. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben richtet sich hier daher nach § 34 BauGB. Das Plangebiet wurde ehemals industriell von der Firma Goldkuhle GmbH genutzt und

liegt derzeit brach. Zur Steuerung einer Nachnutzung ist daher die Einleitung eines Bauleitplanverfahrens erforderlich.

3 Verfahrensablauf

Der Rat der Stadt Ratingen hat am 05.07.2016 die Aufstellung des Bebauungsplanes H 391 „Östlich Bahnhofstraße / Hugenpoeter Busch“ beschlossen, mit dem Ziel ein neues Wohnquartier zu entwickeln. Die Zielsetzungen des Bebauungsplanes wurden am 15.05.2018 konkretisiert. Die aktuelle Zielsetzung sieht vor, dass neben der Wohnnutzung auch ein Nahversorger sowie eine vierzügige Kindertagesstätte entstehen sollen.

Zur Realisierung der Ziele des Bebauungsplanes wurde von Juli bis Oktober 2021 durch den Projektentwickler eine Ideenkonkurrenz in Abstimmung mit der Stadt Ratingen durchgeführt. Im Rahmen der Ideenkonkurrenz wurden vier Architekturbüros damit beauftragt, je ein städtebauliches und architektonisches Gesamtkonzept für das Plangebiet zu entwickeln. Das Plankonzept des Gewinnerbüros dient als Grundlage für die geplante städtebauliche Entwicklung.

Als nächster Verfahrensschritt wird die frühzeitige Beteiligung gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wird die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung informiert. Die Öffentlichkeit bekommt Gelegenheit mündlich oder schriftlich ihre Anregungen zur Planung vorzutragen. Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB werden auch Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange frühzeitig über die Planung informiert und können sich in Form von Stellungnahmen zur Planung äußern.

An die frühzeitigen Beteiligungen schließt sich nach Entwicklung eines konkreten Planentwurfs mit Begründung sowie aller notwendigen Anlagen die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB an. Hier sind die Pläne mit Begründung, Umweltbericht, den notwendigen Gutachten und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen mindestens für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Hierüber sind gemäß § 4 Abs. 2 BauGB auch die zu beteiligenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu informieren, die innerhalb eines Monats ebenfalls eine Stellungnahme abgeben können. Der Beschluss zur öffentlichen Auslegung wird durch den Rat gefasst.

Wenn die im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen zu keiner wesentlichen Änderung des Bebauungsplanentwurfs führen, kann der Rat der Stadt Ratingen den Bebauungsplan als Satzung beschließen. Mit der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses, die nach Genehmigung der 94. Änderung des Flächennutzungsplans erfolgen kann, wird der Bebauungsplan rechtskräftig.

4 Bestehende Situation

4.1 Plangebiet

Das Plangebiet liegt auf dem Areal des ehemaligen Goldkuhle-Geländes. Nach Aufgabe der gewerblichen Nutzung des Geländes durch die Firma Goldkuhle GmbH liegt die Fläche brach. Aktuell befinden sich auf dem zum Großteil versiegelten Gelände leerstehende Gewerbebauten und Büroräume, die inzwischen stark baufällig sind.

4.2 Umgebung

Das Plangebiet liegt im Norden des Stadtteils Ratingen-Hösel, welcher ebenfalls einer der nördlichen Stadtteile der Stadt Ratingen ist.

Im Norden grenzt das Plangebiet an die S-Bahnstrecke.

Im Osten und Süden ist das Plangebiet vom Grün-/Waldgebiet Hugenpoeter Busch mit zahlreichen Wanderwegen umgeben.

Im Westen verläuft die Straße Bahnhofsvorplatz sowie die B 227. In direkter Nähe befindet sich der S-Bahnhof „Ratingen-Hösel“, südlich daran schließen ein Altersheim und Wohnbebauung an.

4.3 Verkehrserschließung

Das Plangebiet wird über die Straße Bahnhofsvorplatz erschlossen. Von dort ist die Anbindung an die Bahnhofstraße (B 227) und damit an das überörtliche Straßennetz gegeben.

Eine Anbindung an den ÖPNV erfolgt über die S-Bahnhaltestelle Ratingen-Hösel, die nur wenige Meter vom Plangebiet entfernt auf der Gladbacher Straße liegt und von der S 6 (Köln-Worringen – Essen Hbf) sowie den Buslinien 770 (Velbert ZOB), 751 (Düsseldorf-Angermund S), 773 (Ratingen Mitte) und 014 (Ratingen Am Kessel) angefahren wird.

4.4 Vorbelastungen und Restriktionen

Die westlich des Plangebiets auf einem Brückenbauwerk verlaufende Bahnhofstraße (B 227) ist eine Hauptverkehrsstraße, belastet sowohl durch inner- als auch überörtlichen Verkehr.

Die nördlich des Plangebiets vorhandene Bahntrasse wird durch den Schienenpersonennahverkehr (S6 zwischen Köln und Essen) stark befahren.

Wegen der zu erwartenden von Straße und Schiene ausgehenden Lärmemissionen werden im weiteren Planverfahren die Auswirkungen auf das Plangebiet durch die umliegenden Verkehrswege in Form einer schalltechnischen Untersuchung untersucht.

Aufgrund der Nähe zum Düsseldorfer Flughafen liegt das Plangebiet innerhalb der erweiterten Lärmschutzzone des Düsseldorfer Flughafens.

5 Ziel und Zweck der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes H 391 „Östlich Bahnhofstraße / Hugenpoeter Busch“ soll für das ca. 3,8 ha große, brachliegende Areal des ehemaligen Goldkuhle-Geländes in Ratingen-Hösel die planungsrechtliche Voraussetzung für eine Nachnutzung als multifunktionales Quartier geschaffen werden.

Das planerische Ziel ist die Entwicklung eines Wohnquartiers mit integrierter vierzügiger Kindertagesstätte im östlichen Bereich. Der westliche Bereich soll zukünftig mit einer gemischten Nutzungsstruktur entwickelt werden. Hier soll unter anderem ein Nahversorgungsmarkt mit einer Verkaufsfläche von unter 800 m² entstehen. Der südliche Bereich des Plangebiets soll als Grünfläche entwickelt werden.

Seit Aufgabe der gewerblichen Nutzung des Geländes durch die Firma Goldkuhle GmbH liegt die Fläche brach. Aktuell befinden sich auf dem zum Großteil versiegelten Gelände leerstehende Gewerbebauten, die inzwischen stark baufällig sind und daher eine große Gefahrenquelle für die Ratinger Bevölkerung und einen städtebaulichen Misstand darstellen.

Die Verträglichkeit eines nicht großflächigen Lebensmittelvollsortimenters im Plangebiet wurde im Rahmen eines Gutachtens „Auswirkungsanalyse für die geplante Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes in Ratingen-Hösel (Goldkuhle) gem. § 11 Abs. 3 BauNVO“ von dem Büro Stadt+Handel, das auch die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes verfasst hat, 2018 untersucht. Es ging konkret darum, bis zu welcher Verkaufsfläche die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes verträglich ist, also keine negativen absatzwirtschaftlichen und/oder städtebaulichen Auswirkungen zu erwarten sind. Untersucht wurden dabei die Auswirkungen auf die Versorgungsbereiche/Nahversorgung, die Übereinstimmung mit den Zielen des Einzelhandelskonzeptes sowie die Übereinstimmung mit den übergeordneten Zielen zum großflächigen Einzelhandel des Landesentwicklungsplanes. Ergebnis ist, dass ein Lebensmittelmarkt an dieser Stelle die Nahversorgung im Norden Hösels deutlich verbessern würde. Trotz eines Lebensmittelmarktes bliebe die Verkaufsflächenausstattung im Bereich Nahrungs- und Genussmittel in Hösel noch leicht unterdurchschnittlich (0,36 m²/ EW; Bundeschnitt 0,43m²/EW). Auch ist keine Beeinträchtigung der Zentren- und Nahversorgungsstrukturen im Untersuchungsraum (insb. Zentrum Hösel) zu erwarten und eine Ansiedlung stimmt mit den Zielen des Einzelhandelskonzeptes überein, wenn eine betreiberspezifische Gesamtverkaufsfläche von unter 800 m² eingehalten wird.

Eine derartige Ansiedlung stimmt zudem mit Zielen aus dem Landesentwicklungsplan überein.

6 Planungskonzept

6.1 Städtebauliches Konzept

Das Plangebiet wird in drei Teilgebiete unterteilt.

Im östlichen Teilgebiet ist die Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO, im westlichen Teilgebiet als Mischgebiet gem. § 6 BauNVO vorgesehen. Bei den Festsetzungen zur Grundflächen- und Geschossflächenzahl (GRZ/GFZ) sollen die gem. § 17 BauNVO vorgegebenen Orientierungswerte eingehalten werden. Dies führt im Allgemeinen Wohngebiet zu einer GRZ von bis zu 0,4 und einer GFZ von bis zu 1,2. Im Mischgebiet wird die GRZ auf 0,6 und die GFZ auf 1,2 begrenzt.

Der südliche, überwiegend unversiegelte Bereich des Plangebietes soll als öffentliche Grünfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB mit den Zweckbestimmungen Parkanlage und Spielplätze entwickelt werden, und so einen Übergang von der Bebauung zum angrenzenden Grün-/Waldbereich bilden. Dabei soll im weiteren Bebauungsplanverfahren geprüft werden, ob eine Unterbringung der Außenspielflächen für die KiTa sowie von zwei Kinderspielplätzen im Bereich der derzeit rechtlich als Wald einzustufenden Flächen planungsrechtlich möglich ist.

Für das Allgemeine Wohngebiet sieht das Plankonzept sechs bis zu viergeschossige Gebäude im Norden vor, um das restliche Wohngebiet vor dem Schienenverkehrslärm abzuschirmen. Diese Bebauung wird nur mit Durchgängen unterbrochen, die von der Quartiersstraße ins Gebiet führen.

Die kleinteiligere, innen liegende Bebauung des Wohngebiets, bestehend aus elf drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern, ordnet sich U-förmig um den Freibereich der Kita im westlichen Hof bzw. die halböffentlichen Wohnhöfe an. Die Höfe öffnen sich in die geplante öffentliche Grünfläche und das daran anschließende Waldgebiet. Darüber hinaus wird in jedem Hof zur Grünfläche hin ein kleiner Spielplatz der Kategorie C, für Kinder von 0 bis 6 Jahren, angelegt. Ein großer Spielplatz der Kategorie B für Kinder von 6 bis 12 Jahren wird zusätzlich in der öffentlichen Grünfläche platziert.

Die Kita, ganzheitlich in die Wohnbebauung integriert, wird in zweiter Reihe platziert. Sie ist durch die vorgelagerte Bebauung mit dem Einzelhandel von der Bahnhofstraße abgeschirmt, und über die geplante Grünfläche direkt angebunden an das Naherholungsgebiet mit dem Wald. Es ist geplant, eine vierzügige Kita mit einer Außenanlage von ca. 1.400 m² Spielbereichsfläche anzusiedeln. Der Hol- und Bringverkehr mit Pkw wird auf den entsprechend reservierten Stellplätzen an der Erschließungsstraße abgewickelt. Dafür werden insgesamt sechs Stellplätze freigehalten.

In dem westlich an der Bahnhofstraße geplanten Mischgebiet bilden die bis zu fünfgeschossigen Gebäude mit dem kleinflächigen Nahversorgungsmarkt, einer Gastronomie und einem Quartierssaal den Eingang in das neue Quartier vom Bahnhofsvorplatz. Der Einzelhandel wird mit einer eigenen, von der Straße Bahnhofsvorplatz erschlossenen Stellplatzanlage ausgestattet, auf der auch die Anlieferung des Marktes abgewickelt wird. Außerdem wird hier eine Zufahrt zur Tiefgarage des Quartiers angelegt, sodass der Kundenverkehr bei einer hohen Auslastung des oberirdischen Parkplatzes direkt in die Tiefgarage geführt wird. In den Obergeschossen sind Wohnungen vorgesehen.

Mit dem Planungskonzept wird oberirdisch insgesamt eine Bruttogeschossfläche (BGF) von ca. 29.500 m² realisiert. Davon entfallen ca. 900 m² auf die 4-zügige Kita, ca. 1.800 m² auf den Nahversorger, die Gastronomie und den Quartierssaal

sowie 26.800 m² auf die Wohnnutzungen, was ca. 270 bis 300 Wohneinheiten entspricht. Mindestens 20% der Geschossfläche mit Wohnnutzung sind für öffentlich geförderten Wohnraum vorgesehen. Weitere 10% werden für preisgedämpften Wohnraum vorgehalten. Der geförderte Wohnraum soll in erster Linie oberhalb der Kindertagesstätte und oberhalb des Lebensmittelmarktes integriert werden.

6.2 Außenanlagen

In den Außenanlagen wird zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Bereichen unterschieden.

Diese Differenzierung ist im Plankonzept in der Oberflächenbehandlung der Fuß- und Radwege deutlich zu erkennen. Quartiersentrée, Marktplatz und die innere Erschließung des Gebiets, beispielsweise mit einem Belag aus Grauwacke gehen über in natursteingesäumte, wassergebundene Wegedecken.

Privatgärten entlang der inneren Erschließung werden durch Hochbeete vom halböffentlichen Bereich abgeschottet.

Die durch das städtebauliche Arrangement der Gebäude erzeugten spannenden Blickbeziehungen werden durch das Wegenetz der Außenanlagenplanung auf den Punkt gebracht.

Das neue Wegenetz zieht sich in das angrenzende Waldgebiet hinein und geht über in einen Waldlehrpfad.

Der Regenwasser-Retentionsraum ist gesäumt von einer Benjis-Hecke und Baumreihen aus Kopfweiden. Das angrenzende Waldgebiet könnte zusätzlich z. B. mit einer Grillhütte, einem Mountainbike Track und einem Ballsportplatz bespielt werden.

In den „Urban Gardening“- Bereichen werden Bienenstöcke und Insektenhotels berücksichtigt. Stauden- bzw. Wildblumenbeete dienen als „Distanzgrün“ und bieten Lebensräume für Wildbienen. Darüber hinaus ist die Unterbringung von Nistkästen vorgesehen.

Die zahlreichen Dach- und Fassadenbegrünungen werden zu einer Verbesserung des Mikroklimas führen.

Im Verlauf des Verfahrens soll die Freiraumplanung mehr ausdifferenziert und weiter qualifiziert werden.

6.3 Entwässerung und Überflutungsschutz

Mit einem entsprechenden Fachplanungsbüro wird im weiteren Planverfahren ein Entwässerungskonzept entwickelt, das als wesentliches Ziel die Zwischenspeicherung und gedrosselte Ableitung des Oberflächenwassers hat.

Anfallendes Regenwasser soll gesammelt werden und teilweise als Brauchwasser für Toilettenspülung sowie zur Bewässerung der Grünflächen dienen.

Die heute vorhandene Abflussmenge aus dem Plangebiet soll durch die Neuplanung keinesfalls überschritten und nach Möglichkeit reduziert werden.

Dazu werden die folgenden Elemente in die Planung einbezogen:

- Intensive Begrünung der Dachflächen, auch unterhalb von Photovoltaikanlagen und Begrünung auf der Tiefgarage, soweit hier keine Wege- und Platzflächen angelegt werden
- Wasserdurchlässige und als Wasserspeicher geeignete Konstruktion der befestigten Flächen
- Zusätzliche Rückhalteräume außerhalb der Bauquartiere am südlichen Rand zum Waldgebiet

Die Bodenkarte BK 50 weist für das Plangebiet Lehmböden und tonhaltige Schluffböden aus, die teilweise auch durch Staunässe geprägt sind. Nach Voruntersuchungen zur Versickerungsfähigkeit des Untergrundes wird dennoch die Möglichkeit bestehen, Teile der anfallenden Oberflächenwässer örtlich im Plangebiet zu versickern.

Die neuen Gelände-, Decken- und Erdgeschossfußbodenhöhen werden so geplant, dass ein wirksamer Überflutungsschutz für den Starkregenfall gewährleistet wird. Dies schließt Schutzmaßnahmen an den Tiefgaragenzufahrten durch Schwellen und geeignete Rückhalteräume ein. Das Konzept wird auch den Schutz des Busbahnhofs vor Überflutung aus dem Baugebiet betrachten.

6.4 Verkehrliche Erschließung

Die äußere Erschließung des Plangebiets erfolgt von der B 227 über den vorhandenen Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße. Dieser soll zur verkehrssicheren und leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs und der zu erwartenden Fußgängerquerungen signalisiert werden.

Die untere Bahnhofstraße erschließt derzeit den Bahnhofsvorplatz mit dem Bahnhof Hösel, der Park and Ride - (P+R) sowie Bike and Ride - (B+R) Anlage, dem neu gebauten Busbahnhof und einem Seniorenheim. Zusätzlich ist die Verkehrserzeugung der geplanten Nutzungen abzuwickeln. Es besteht die Zielsetzung, diese ohne Betriebsbeeinträchtigungen für den Busverkehr zu gewährleisten.

Das Erschließungskonzept für das Plangebiet sieht eine bahnparallele Erschließungsstraße vor. Diese Straße soll den Bewohnerverkehr in zwei Zu- und Ausfahrten der geplanten Tiefgarage aufnehmen. Für den Besucherverkehr werden ebenerdige Parkstände parallel zur Gleistrasse vorgesehen. Zur Entlastung des Busbahnhofs wird im Zusammenhang mit der Stellplatzanlage des geplanten Nahversorgers eine zusätzliche Tiefgaragenerschließung südlich des Neubaugebietes vorgesehen, mit der der Kundenverkehr des Nahversorgers aus dem Busbahnhofbereich herausgehalten werden kann (ca. 1/3 der gesamten Verkehrserzeugung). Auch eine Teilerschließung der unterirdischen Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner des geplanten Gebiets erscheint über diese dritte Rampenanlage möglich zu sein.

Über die bahnparallele Erschließung soll auch der Bring- und Abholverkehr der Kindertagesstätte abgewickelt werden. Gegenüber dem Wettbewerbsentwurf, der eine geradlinige Straßenverbindung vorsah, wird ein geschwindigkeitsdämpfender Ausbau der Erschließungsstraße geplant. Dieser soll den Bewohner- und Besucherverkehr aber auch den Dienstleistungsverkehr (z.B. Müllabfuhr, Paket-

dienste ...) gewährleisten und die Einhaltung von Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeiten baulich sicherstellen.

Die Parkstände für die Eltern der Kindertagesstätte werden entlang der Südseite der Erschließungsstraße in direkter Nähe des Zugangsweges zur KiTa vorgesehen, sodass die Fahrbahn nicht zu queren ist und kurze Wege zum Eingang der Kindertagesstätte bestehen (Gehwegentfernung von ca. 40 Metern). Die Eltern können in diesem Bereich ihr Auto abstellen und das Kind zur Kindertagesstätte begleiten.

Durch das Abfangen des Zielverkehrs zum geplanten Wohngebiet über die äußeren Erschließungsstraßen mit Tiefgaragenzu- und Ausfahrten wird ein oberirdisch autofreies Wohnquartier geschaffen. Die inneren Straßen und Wege dienen ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr. Die Aufenthaltsfunktion dominiert in diesen Straßenräumen, wo das Sitzen, Sich-Begegnen und das Kinderspiel vorrangig sein sollen.

Im Eingangsbereich des Plangebiets gelegen zum Busbahnhof, wird ein Quartiersplatz vorgesehen. Dies verlangt, dass die Bushaltestelle 4 für den Linienbus 751 verlegt wird. Um die Verknüpfungsfunktion des Busbahnhofs aufrecht zu erhalten, soll dies innerhalb der Fläche des Busbahnhofs erfolgen. Innerhalb einer detaillierten Verkehrsuntersuchung, die im weiteren Bebauungsplanverfahren erarbeitet wird, und in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Stadt Ratingen und der Rheinbahn werden entsprechende Standortuntersuchungen erfolgen.

Voruntersuchungen zeigen als mögliche Alternativen eine Lage der Bushaltestelle der Linie 751 an der Südkante des Busbahnhofs oder in einer Bündelung mit der Linie 770 an der Bushaltestelle 1 an der Nordkante auf.

In Zusammenhang mit den betrieblichen und baulichen Überlegungen am Busbahnhof wird auch die Erreichbarkeit des Plangebiets für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer vom Bahnhof Hösel und der Fuß- und Radwegeachse parallel zur hochliegenden Bahnhofstraße gelöst. Erforderlich und vorgesehen ist eine attraktive Fußgängerachse in West-Ost-Richtung mit verkehrssicherer Querung der Bahnhofstraße.

Die Lage des geplanten Nahversorgers macht auch eine direkt geführte, ausreichend breite Fußgängerführung parallel zur Bahnhofstraße und oberhalb des Steinsiepenbachs notwendig. Entsprechende statische und eventuell auch hydraulische Lösungen werden geprüft in der weiteren Projektbearbeitung mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

6.5 Mobilitätskonzept

Teil der planerischen Gesamtkonzeption ist ein Mobilitätskonzept. Die Lage des Plangebiets in direkter Nähe zum S-Bahnhof Hösel und zum Busbahnhof lässt hervorragende Bedingungen insbesondere für Berufs- und Ausbildungspendelnde zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erwarten.

Ebenfalls sehr gut ist die Anbindung für Fuß- und Fahrradverkehre an den Stadtteil Hösel (s.o.) in Zusammenhang mit einer Optimierung des Busbahnhofs umsetzbar.

Im gesamten Quartier sollen ausreichend Fahrradabstellplätze, auch für Lastenräder angeboten werden. Durch das Angebot von Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs am Quartierseingang werden kurze Wege ermöglicht und die Nutzung des privaten Pkws durch die Bewohnerschaft des neuen Quartiers kann reduziert werden.

Das Vorsehen einer Paketstation an zentraler Stelle des Quartierseingangs wird wegen des vermehrten Online-Handel ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzepts.

Die Bündelung von Verkehrsdienstleistungen in einer Mobilstation wird im weiteren Planungsfortschritt geprüft. Auch Sharing-Angebote sowohl für das (E-)Automobil als auch das Fahrrad (Car-Sharing, Bike-Sharing) sollen die Abhängigkeit vom individuellen Pkw vermindern und den Verzicht zumindest auf den Zweitwagen ermöglichen.

7 Ver- und Entsorgung und Energiekonzept

Es wird davon ausgegangen, dass die Ableitung des Schmutzwassers über den in der Straße Bahnhofsvorplatz bestehenden Kanal erfolgen kann.

Die Versorgung mit Strom, Wasser, Gas, Fernwärme und Telekommunikation kann voraussichtlich über Anschlüsse an die bestehenden Leitungen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes erfolgen.

Ein Energiekonzept wird in der weiteren Planung nach dem heutigen Stand der Technik entwickelt.

Für eine klimafreundliche Energieversorgung werden die Aspekte der Strom- und Wärmeversorgung berücksichtigt. Das Ziel ist es dabei, in der energetischen Gesamtbilanz des neuen Baugebiets eine möglichst vollständige Versorgung mit regenerativen Energien zu erreichen und auf fossile Brennstoffe zu verzichten.

In technischer Hinsicht wird voraussichtlich eine Kombination aus PV- und Solarthermie-Anlagen auf den Dächern und Geothermie mit Wärmepumpen sowie Wärmespeichern zum Einsatz kommen. Es wird angestrebt, den KfW-40 Standard bei den Gebäuden zu erreichen.

8 Auswirkungen

8.1 Verkehr

Aufgrund der geplanten Nutzungen im Plangebiets kann davon ausgegangen werden, dass sich das Verkehrsaufkommen in der Umgebung vergrößern wird. Um einschätzen zu können, welche Verkehrsstärke zukünftig zu erwarten ist und wie diese in dem vorhandenen Straßennetz verträglich abgewickelt werden kann, wird im weiteren Verfahren eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt.

8.2 Schall

Im weiteren Verfahren wird eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet, die die Auswirkungen der Lärmimmissionen von den in der Umgebung verlaufenden Straßen und Bahnschienen sowie des Flugverkehrs auf die im Plangebiet vorgesehenen lärmempfindlichen Nutzungen bewertet und Schallschutzmaßnahmen zur Gewährleistung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen vorgibt. Außerdem wird untersucht, ob die von den geplanten Nutzungen ausgehenden Lärmemissionen angrenzende lärmempfindliche Nutzungen, wie Seniorenpflegeheim und Wohnnutzungen, negativ beeinflussen.

8.3 Artenschutz

Um die Auswirkungen der Planung auf geschützte Tiere und Pflanzen einschätzen zu können, wird im Rahmen des Verfahrens eine Artenschutzrechtliche Prüfung der Stufen I und II erstellt.

8.4 Umweltprüfung

Eine formale Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB wird im weiteren Verfahren durchgeführt und in einem Umweltbericht gemäß § 2a BauGB zusammengestellt. Hierbei sollen u. a. die Auswirkungen der Planung auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die Landschaftspflege untersucht werden, um in der weiteren Planung Berücksichtigung zu finden.

9 Planungsalternativen

Gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sind im Rahmen eines Bauleitverfahrens Planungsalternativen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, aufzuzeigen und zu prüfen.

Wie bereits in Kapitel 4.1 beschrieben, befindet sich das Plangebiet auf dem Areal des ehemaligen Goldkuhle-Geländes, welches nach Aufgabe der gewerblichen Nutzung durch die Firma Goldkuhle GmbH brach liegt. Aktuell befinden sich auf dem zum Großteil versiegelten Gelände leerstehende Gewerbebauten und Büroräume, die inzwischen stark baufällig sind und daher eine große Gefahrenquelle für die Ratinger Bevölkerung und einen städtebaulichen Missstand darstellen. Wenn von der Aufstellung eines Bebauungsplans abgesehen wird, bleibt der städtebauliche Missstand bestehen. Dies würde der Pflicht zur Aufstellung von Bauleitplänen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist, gem. § 1 Abs. 3 BauGB widersprechen.

Es besteht die Alternative einen Bauleitplan aufzustellen, der die Nutzungsarten als Gewerbe- oder Industriegebiet beibehält. Diese Planungsalternative wird nicht weiterverfolgt, da die Stadt Ratingen an anderer Stelle über besser geeignete Stellen zur Ansiedlung von Gewerbe und Industrie verfügt. Die vorhandene verkehrliche Anbindung ist für Schwertransporte wenig geeignet. Darüber hinaus würden die Nutzungen ein Konfliktpotential mit dem angrenzenden Waldgebiet mit Erholungsfunktion sowie den nahegelegenen Wohnnutzungen auslösen.

Eine Ausweisung des Plangebiets als Grün- oder Waldfläche hätte zur Folge, dass die aktuelle Bebauung zurückgebaut und die Fläche entsiegelt wird. In diesem Fall würde jedoch vorhandenes, bereits erschlossenes Bauland nicht wieder für bauliche Nutzung entwickelt. Dies widerspricht dem Gebot zur Innenentwicklung gem. § 1 Abs. 5 und § 1a Abs. 2 BauGB und könnte zur Inanspruchnahme von nicht bebauten Außenbereichsflächen an anderer Stelle führen, da der Bedarf an Wohnraum in der Stadt Ratingen weiterhin hoch ist.

Aufgrund des erheblichen Bedarfs an Wohnraum im Stadtgebiet sowie im Stadtteil Ratingen Hösel, der direkten Anbindung an das regionale SPNV Netz und dem Bedarf der Nahversorgungsverbesserung (s. Kapitel 5) ist die angedachte Planung die beste Alternative für diesen Standort. Im Rahmen der durchgeführten Ideenkonkurrenz wurden vier städtebauliche Entwürfe betrachtet und von einer Fachjury bewertet. Das Gewinnerkonzept wurde als Grundlage für die zukünftige städtebauliche Entwicklung gewählt.