

Entscheidungsbegründung

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

**zum
Bebauungsplan M 389 „Düsseldorfer Platz ZOB““**

Ratingen, den 06.03.2014

Inhalt:

1	Erfordernis der Planaufstellung und allgemeine Ziele.....	3
1.1	Planungsanlass.....	3
1.2	Verfahrensstand.....	3
1.3	Geltungsbereich / Lage des Plangebietes	3
1.4	Übergeordnete und sonstige Planungen	4
1.4.1	Regionalplan	4
1.4.2	Vorbereitende Bauleitplanung (FNP).....	4
1.4.3	Landschaftsplan	4
1.4.4	Belange des Denkmalschutzes	4
1.4.5	Integriertes Handlungskonzept der Stadt Ratingen (INTEK).....	6
1.5	Geltendes Planungsrecht	7
1.6	Bestandssituation.....	7
1.6.1	Umweltdaten	7
1.6.2	Verkehrerschließung des Plangebietes	8
1.6.3	Infrastruktur und Versorgung.....	8
1.6.4	Altlasten	9
1.7	Plangenehmigungsverfahren Straßenbahntrasse.....	9
1.8	Zukünftige Gestaltung des Düsseldorfer Platzes	9
2	Inhalt des Bebauungsplanes	10
2.1	Art der baulichen Nutzung	10
2.2	Maß der baulichen Nutzung	11
2.2.1	Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl (GRZ).....	11
2.2.2	Höhe baulicher Anlagen	11
2.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen	11
2.4	Grünfestsetzungen.....	11
2.4.1	Pflanzbindung	12
2.5	Verkehrsflächen	12
2.5.1	Öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung	12
2.5.2	Straßenverkehr	12
2.5.3	Rad- und Fußwege	12
2.5.4	Ruhender Verkehr, Stellplätze.....	13
2.5.5	Haltepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	13
2.6	Lärm.....	13
2.7	Ver- und Entsorgung	13
2.7.1	Energie	13
2.7.2	Wasser.....	14
2.8	Beleuchtung	14
2.9	Klimaschutz.....	14
2.10	Nachrichtliche Übernahmen.....	15
2.11	Hinweise	15
3	Auswirkungen des Bebauungsplanes	15
3.1	Flächenbilanz	15
3.2	Auswirkungen auf die Umwelt	16
3.2.1	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG.....	16
3.2.2	Abschließende Beurteilung und Zusammenfassung Artenschutz	16
3.2.3	Umweltbericht	16
3.2.4	Zusammenfassung Landschaftspflegerischer Fachbeitrag.....	16
4	Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung.....	19
5	Kosten und Finanzierung.....	19
6	Realisierungszeitraum	20
7	Aufzuhebende städtebauliche Festsetzungen	20

1 Erfordernis der Planaufstellung und allgemeine Ziele

1.1 Planungsanlass

Mit dem Innerstädtischen Verkehrskonzept erfolgten erste Überlegungen hinsichtlich der Umgestaltung des Düsseldorfer Platzes bereits im Jahr 2010. Ebenfalls im Jahr 2010 begann die Rheinische Bahngesellschaft mit den Planungen zum Ausbau der Straßenbahnlinie 712 bis ins Zentrum Ratingens. Dabei soll der Endhaltepunkt Düsseldorfer Platz komplett umgestaltet werden. Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung bot sich nun die Chance den gesamten Platzbereich umzugestalten und städtebaulich aufzuwerten. Aus diesem Grund wurde ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Ergebnis des Verfahrens ist neben der Neugestaltung des Platzbereiches und einer geänderten Trassenführung der Straßenbahnlinie, die geplante Errichtung eines Haltestellendaches und eines Pavillons, der u.a. neben einem Kiosk auch Servicräume der Rheinischen Bahngesellschaft sowie Toilettenanlagen enthalten soll. Um nun die Ergebnisse des Wettbewerbs, das geplante Haltestellendach sowie den geplanten Kiosk umsetzen zu können muss ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden.

1.2 Verfahrensstand

Mit Ratsbeschluss vom 09.07.2013 wurde der Bebauungsplan M 389 „Düsseldorfer Platz ZOB“ aufgestellt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes bezieht sich nur auf einen Teilbereich des ÖPNV-Platzes, da die Belange der Rheinischen Bahngesellschaft in einem eigenständigen Genehmigungsverfahren geklärt werden. Durch das Bauleitplanverfahren werden daher nur die Bereiche des Busbahnhofs und der geplanten baulichen Anlagen (Haltestellenüberdachung und Pavillon) geregelt.

Auf eine vorzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB wurde verzichtet. Bereits im Vorfeld des Bauleitplanverfahrens hat eine intensive öffentliche Diskussion über die Entwicklung und Gestaltung des Platzes und ÖPNV-Haltespunktes stattgefunden. So wurde ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren durchgeführt und damit verbundene Werkstattveranstaltungen mit weitreichender Bürgerbeteiligung. Durch diese öffentliche Vorstellung der Maßnahme ist der Zweck der frühzeitigen Beteiligung erreicht.

1.3 Geltungsbereich / Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt in der Gemarkung Ratingen, in der Flur 40 und beinhaltet die Flurstücke 21, 966, 764, 885, 886, 887 sowie Teilbereiche der Flurstücke 988 und 967;

Es befindet sich in der Nähe zur Fußgängerzone und wird durch die Hans-Böckler-Straße, die Düsseldorfer Straße und die derzeitige Trasse der Straßenbahn begrenzt. Die ungefähren Grenzen sind in dem beigefügten Plan im Maßstab 1 : 2.000 dargestellt.

1.4 Übergeordnete und sonstige Planungen

1.4.1 Regionalplan

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf aus dem Jahr 1999 (GEP `99) stellt das Plangebiet als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar. Darüber hinaus wird die Trasse der Straßenbahnlinie 712 der Rheinischen Bahngesellschaft als „Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr“ dargestellt. Die Voraussetzungen für die Planung des zentralen ÖPNV-Haltespunktes sind damit grundsätzlich gegeben.

1.4.2 Vorbereitende Bauleitplanung (FNP)

Im Flächennutzungsplan wird das Plangebiet als Verkehrsfläche dargestellt.

1.4.3 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann (16.09.2012), so dass im Landschaftsplan keine Ziele dargestellt sind.

1.4.4 Belange des Denkmalschutzes

Innerhalb der Plangebietsgrenzen befinden sich keine Bau- oder Bodendenkmäler. Allerdings ragt das geplante Haltestellendach in den Luftraum der Düsseldorfer Straße und damit im Bereich des unteren Viertels der denkmalgeschützten Kirche St. Peter und Paul in die Blickbeziehung auf der südöstlichen Bürgersteigseite der Düsseldorfer Straße. Von der nordwestlichen Bürgersteigseite bleibt die Perspektive unverändert.

Dies wird billigend in Kauf genommen. Aufgrund der Entfernung der beiden Bauwerke von knapp 400 m sind die Belange des Umgebungsschutzes nur unwesentlich betroffen, da eine Beeinträchtigung der Blickbeziehung nicht wirklich vorliegt. Der Turm überragt sämtliche von der Düsseldorfer Straße aus sichtbare Bebauung. Auch eine Beeinträchtigung der Wahrnehmung der Altstadtsilhouette ist nicht vorliegend, da aufgrund der Einengung durch die Raumkanten der Düsseldorfer Straße ohnehin nur ein begrenzter Ausschnitt gegeben ist. Die Altstadt als solche kann aus diesem Betrachtungswinkel gar nicht wahrgenommen werden.

Im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme wurden von drei verschiedenen Standorten aus entlang der Düsseldorfer Straße stadteinwärts Visualisierungen erstellt, die zwar zeigen, dass bei geringerem Abstand zum Eingang des Düsseldorfer Platzes die Aufmerksamkeit des Betrachtes auch auf das Dach gelenkt wird, dennoch überwiegt das Baudenkmal aufgrund seiner städtebaulichen Dominanz weiterhin optisch.

Das Haltestellendach rückt in der vorgesehenen Form zwar in die Blickbeziehung entlang der Düsseldorfer Straße zum denkmalgeschützten Turm der Katholischen Kirche St. Peter und Paul, dies jedoch, wie in der Visualisierung ersichtlich, in untergeordneter Form. Es wird lediglich der Dachüberstand in den Straßenraum gezogen, wodurch sich optisch nur eine schmale Linie ergibt. Der durch den Überstand des Daches verdeckte Teil der Kirche kann auch bisher aufgrund der Bebauung entlang der Düsseldorfer Straße im Bereich der Fußgängerzone, nicht wahrgenommen werden. Ein ungehinderter Blick auf den gesamten Kirchturm ist daher auch bislang nicht gegeben.

Auch in vorangegangener Zeit war die historische Bebauung wesentlich stärker verdeckt durch die ursprünglich an dieser Stelle vorhandene Anlage des Düsseldorfer Tors, einem der vier Stadttore Ratingens.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau wird der gesamte Straßenraum von der Einmündung Hans-Böckler-Straße in Richtung Fußgängerzone ein geändertes Erscheinungsbild erhalten. Dies beinhaltet die Verschwenkung der Trassenlage der Straßenbahn auf die Nordseite der Düsseldorfer Straße. Danach wird auf der Südseite eine Verbreiterung des Bürgersteigs erfolgen und auch dort eine straßenbegleitende Baumreihe gepflanzt. Auch diese Bäume werden auf Dauer in die Blickachse der Straße hineinwachsen. Aufgrund der geänderten Straßenlage/Bürgersteiglage wird sich zwangsläufig auch die Perspektive des Betrachters ändern und damit der Kirchturm wieder mehr in den Mittelpunkt gerückt.

Da die Bilder der Visualisierung in den Wintermonaten gefertigt wurden, treten die sehr großen Bäume im Kreuzungsbereich Düsseldorfer Straße/Wallstraße völlig in den Hintergrund. Während der Vegetationsperiode verdecken diese die Innenstadtsilhouette und den Turm fast gänzlich. Lediglich das Dach des Turmes und die Turmspitze der Kirche sind dann sichtbar. Auch der geringe Teil der Altstadtsilhouette, der von der Düsseldorfer Straße gesehen werden kann, geht dann optisch hinter den Bäumen verloren.

Letztlich wird durch das im Zusammenhang mit der Platzgestaltung in diesen Bereich der Düsseldorfer Straße hinein gezogene Lichtkonzept hier eine geänderte Raumsituation erzeugt. Darüber hinaus entsteht für den Betrachter aufgrund der verschwenkten Fahrbahn der Düsseldorfer Straße ebenfalls ein geänderter Blickwinkel. Nach Umbau der Düsseldorfer Straße und Errichtung des geplanten Haltestellendaches wird dieses nicht in die Fahrbahn hineinragen sondern nur den Bürgersteig überspannen. Wie aus den Visualisierungen ersichtlich ist, wird das Dach nur aus geringer Entfernung im Hinblick auf den Straßenquerschnitt wahrgenommen und dies auch überwiegend durch Verkehrsteilnehmer der Straße. Für Fußgänger stellt sich die Sicht ohnehin anders dar, da südwestlich der Hans-Böckler-Straße entlang des Bürgersteigs die Blickbeziehung zum Turm der Kirche auch durch Erker beeinträchtigt wird. Dennoch überragt der Turm der Kirche die gesamte in der Blickachse befindliche Bebauung und ist auch weiterhin als markantes, Raumbild prägendes Element, in Verlängerung der Düsseldorfer Straße erkennbar.

Der Düsseldorfer Platz ist von lokaler Bedeutung als einer der wichtigsten Stadteingangsbereiche und als einer der am stärksten frequentierten Umsteigepunkte in Ratingen.

Durch die Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofes in den Süd-Westen und den Rückbau der Gleise wird die Entwicklung zu einem neuen Stadtplatz, der in den stadträumlichen Kontext eingebunden ist, ermöglicht. Es entsteht eine attraktive fußläufige Verbindungsachse zwischen dem zentralen Umsteigepunkt und der historischen Innenstadt. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit berücksichtigt.

Durch die geplante funktional ausgerichtete und qualitativ hochwertige Architektur für die Überdachung der Haltestellenanlagen und einer Ausstattung auf modernstem Standard soll eine städtebauliche „Visitenkarte“ für Ratingen entstehen. Die lokale Bedeutung des Düsseldorfer Platzes und die regionale Be-

deutung der Wehrhahnlinie wird durch die bauliche Inszenierung der Haltestellenüberdachung räumlich zum Ausdruck gebracht werden. Damit wird auch aus der Entfernung mit dem Auskragen des Daches in die Düsseldorfer Straße auf den ÖPNV-Haltepunkt verwiesen und ein Hineinführen in den Platz erreicht. Dies erfolgt gerade durch das Hineinragen in den Straßenraum. Dabei soll die räumliche Begrenzung der Düsseldorfer Straße an diesem Punkt aufgehoben werden, um die Nutzer auf den Haltepunkt aufmerksam zu machen. Die Entscheidung des Rates für das geplante Dach erfolgte gerade vor diesem Hintergrund.

Die geplanten Maßnahmen stellen die beschriebene Stellung der Stadt sowie die regionale und lokale Bedeutung des Düsseldorfer Platzes und der Wehrhahnlinie heraus. Hinzu kommt auch hier eine historische Bedeutung, nämlich die des oberirdischen Streckenabschnittes in Ratingen. Der Bau der Zweigstrecke entlang der Grafenberger-Allee und Düsseldorf-Rath – Ratingen besteht seit Ende des 19. Jahrhunderts und belegt die Entwicklung von der ehemaligen Pferdebahn zur elektrifizierten Straßenbahn.

Die Umsetzung der Gesamtmaßnahme wird zu einer nachhaltigen Stärkung der Mobilität und Vernetzung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf beitragen und ist damit im öffentlichen Interesse.

Dies alles wird jedoch nicht als Konkurrenz zur historischen Kirche betrachtet, die auch weiterhin alle Bauten in der Innenstadt überragt und damit eindeutig als Ortsmitte wahrnehmbar ist.

Das Hineinragen des Daches in den Straßenraum der Düsseldorfer Straße ist aus städtebaulicher Sicht erforderlich um als Signal auf den, nicht direkt in die Düsseldorfer Straße eingebundenen Platz, nach Außen hinzuweisen und so die Nutzer optisch auf den Platzbereich aufmerksam zu machen. Die geplante Maßnahme ist somit aufgrund des öffentlichen Interesses erforderlich.

1.4.5 Integriertes Handlungskonzept der Stadt Ratingen (INTEK)

Die Stadt Ratingen hat wie viele Gemeinden und Städte in Deutschland mit Strukturproblemen zu kämpfen. Nicht zuletzt die Lage zwischen den angrenzenden Oberzentren Düsseldorf und Essen trägt dazu bei. Um den städtebaulichen und strukturellen Problemen entgegen zu wirken, hat sich die Stadt Ratingen bemüht in den einzelnen Bereichen Ansätze und Strategien zu finden, die Vitalität der Innenstadt zu sichern und durch geeignete Maßnahmen funktional zu stärken, ohne dabei das besondere Profil und die Gestaltqualität der historischen Innenstadt zu gefährden. Um die so geleisteten planerischen Grundlagen zu vernetzen, wurde das Integrierte Handlungskonzept der Stadt Ratingen (INTEK) erstellt.

Der Stadtrat hat am 17.06.2013 diesem Handlungskonzept zugestimmt und der Gebietskulisse für den Handlungsraum gemäß § 172 BauGB und die Umsetzung der Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes in der Fassung vom 17.05.2013 beschlossen. Um den Anforderungen des Ministeriums MBWSV NRW zu entsprechen, wurde eine Ergänzung des Integrierten Handlungskonzeptes erforderlich. In diesem Zusammenhang wurden weitere darauf abgestimmte Stadterneuerungsmaßnahmen, die zu einer nachhaltigen Stärkung der Innenstadt beitragen werden, aufgenommen und dem Rat zur Zustimmung vorgelegt.

Eine vorbereitende städtebauliche Planung des INTEK ist dabei die Gestaltung des Düsseldorfer Platzes und seines näheren Umfeldes. Hierzu fand im Jahr 2012 ein städtebaulicher Wettbewerb statt. Ursprünglicher Anlass für die Umgestaltung des Platzes waren Überlegungen zur Optimierung der Bushaltestellen und die umfassende Erneuerung der Straßenbahnlinie 712 durch die Rheinische Bahngesellschaft. In diesem Zusammenhang bot sich dann die Chance auch die gesamte Platzsituation umzugestalten und aufzuwerten, um eine höhere Aufenthaltsqualität zu erhalten.

1.5 Geltendes Planungsrecht

Der Planbereich liegt innerhalb des seit dem 02.01.1965 rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 7 „Rheinbahnschleife“. Die sogenannte Bindungsfrist gemäß § 42 BauGB liegt nicht mehr vor. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes ist der durch die neue Planung betroffene Bereich als „Verkehrsfläche“ und „öffentliche Grünfläche“ ausgewiesen.

1.6 Bestandssituation

Das Plangebiet ist schon heute durch den vorhandenen Busbahnhof und die Straßenbahnwendeschleife geprägt. An den Randbereichen zum Geltungsbereich befindet sich eine Bebauung, die unterschiedlichste Nutzungen (Wohnen, Gastronomie, Ärztehaus, Geschäfte sowie Polizeiwache) aufweist.

Die Topographie zeichnet sich durch geringe Geländebewegungen aus. Die Geländehöhen im Plangebiet liegen bei ca. 49 bis 51 m über NN. Es besteht ein leichtes Gefälle nach Südwesten.

1.6.1 Umweltdaten

Boden

Geologisch betrachtet wird das Plangebiet durch gleichmäßig mittelkörnige Sande (Decksande) über sandigen Kiesen (Mittelterrasse) bestimmt. Aufgrund der intensiven Vornutzung ist mit künstlichen Veränderungen, wie Abgrabungen und Auffüllungen zu rechnen. Dies besonders, da der Düsseldorfer Platz ursprünglich durch den zwischenzeitlich im Innenstadtbereich verrohrten und umgelegten Sandbach gequert wurde. Im Bereich des ehemaligen Bachbettes finden sich daher Ablagerungen in Form von humosen, sandig-schluffigen Sedimenten. Am südlichen Rand des Platzes können auch tertiäre, zum Teil entkalkte Tone anstehen.

Wasser

Der Ratinger Raum ist durch Kluftgrundwasserleiter mit sehr geringer bis geringer Durchlässigkeit der Ton-, Schluff- und Sandsteine gekennzeichnet, so dass nur wenig ergiebige Grundwasservorkommen vorhanden sind. Nach den vorliegenden Probebohrungen aus dem Bodengutachten der Firma GFP (Februar 2013) liegt der aktuelle Grundwasserstand in Höhe der Koten 47,8/49,1 m ü.NHN. Die überlagernden Böden weisen eine mittlere Filterfunktion auf. Für den Grundwasserhaushalt hat das Plangebiet nur geringe Bedeutung. Auch bezüglich des Oberflächenwasserhaushalts kommt dem Plangebiet nur eine geringe Bedeutung zu.

Klima und Luft

Vorherrschende Windrichtungen sind West und Südwest. Vorbelastungen der Lufthygiene bestehen aufgrund der innerstädtischen Lage mit der Düsseldorfer Straße und der intensiven Nutzung des ÖPNV-Haltespunktes (Busbahnhof). Eine verkehrsbedingte Überschreitung der Grenzwerte aufgrund des Verkehrsaufkommens ist bei gegebener Durchlüftung nicht zu erwarten.

Stadtbild

Das Plangebiet befindet sich im verdichteten Innenstadtbereich der Stadt Ratingen und umfasst die Verkehrsflächen des Umsteigepunktes Ratingen Mitte mit Teilen der Straßenbahnwendeschleife und zentralem Omnibusbahnhof. Die asphaltierten und befestigten Verkehrsflächen des ÖPNV-Haltespunktes prägen mit Haltestellen, Wartehäuschen und Fußwegen das städtebauliche Erscheinungsbild. Mehrere ältere Einzelbäume insbesondere südlich des Busbahnhofs, führen zu einer visuellen Auflockerung und Begrünung des Raumes. Eine kleine Grünfläche mit Gebüsch und Einzelbäumen befindet sich am nördlichen Rand der Straßenbahnhaltestelle. Eine besondere Qualität des Stadtbildes lässt sich nicht ableiten, da das Gebiet weder eine besondere Vielfalt, Natürlichkeit und Eigenart aufweist noch städtebaulich bedeutsame Objekte und Ensembles vorhanden sind.

1.6.2 Verkehrserschließung des Plangebietes

Straßenverkehr

Das Plangebiet ist zurzeit über die Düsseldorfer Straße, die Hans-Böckler-Straße und die Straße Düsseldorfer Platz für Busse und Taxen erschlossen. Individualverkehr ist nicht zulässig, lediglich das Gebäude Hans-Böckler-Straße 46 hat eine Sondergenehmigung für die Zufahrt zum eigenen Grundstück.

Rad- und Fußwege

Es bestehen derzeit keine Radwege innerhalb des ÖPNV-Haltespunktes / Platzbereich. Fußgängerbereiche befinden sich lediglich entlang der vorhandenen Bahnsteigzonen.

Ruhender Verkehr, Stellplätze

Innerhalb des Geltungsbereichs zum Bebauungsplan befinden sich keine öffentlichen Stellplätze.

ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr)

Der Düsseldorfer Platz stellt zusammen mit dem Ostbahnhof einen der größten ÖPNV-Haltespunkte der Stadt dar. In diesem Bereich in der Nähe zur Fußgängerzone liegt der Busbahnhof von dem aus die verschiedenen Stadteile wie West, Tiefenbroich und Lintorf angedient werden. Daneben befindet sich in direkter Nachbarschaft zu den Busbahnsteigen die Wendeschleife der Straßenbahnlinie 712 als Anbindung an das Straßenbahnnetz der Rheinischen Bahngesellschaft nach Düsseldorf.

1.6.3 Infrastruktur und Versorgung

Die bisherige Versorgung des Plangebietes mit Wasser und Strom erfolgt über die vorhandenen Versorgungsleitungen in den öffentlichen Straßen. Die Abwasserbeseitigung erfolgt im Mischsystem über das vorhandene Kanalnetz. Die

Gasversorgung ist über die Düsseldorfer Straße oder die Hans-Böckler-Straße sicher gestellt.

1.6.4 Altlasten

In den vorliegenden Luftbildern von Ratingen Mitte- von Oktober 1951 und Oktober 1960- ist das Plangebiet als Brachfläche zu erkennen. Bauliche Nutzungen sind nicht abgebildet.

Altlasten- bzw. Altlastenverdachtflächen innerhalb des Geltungsbereichs sind derzeit nicht bekannt. Auch das im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme erstellte Bodengutachten erbrachte hierzu keine Anhaltspunkte, die auf eine Altlast schließen lassen.

In der Umgebung zum Plangebiet befindet sich, ca. 190 m nördlich, die Fläche 5884/2 "Altablagerung Minoritenstraße". Von dieser Altablagerung in der Minoritenstraße gehen keine Beeinträchtigungen für das Plangebiet aus. Die Altablagerung wurde 1995 untersucht. Das Ergebnis der Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, dargestellt im Altlastenkataster des Kreises Mettmann, schließt Umweltgefährdungen durch diese Altlastfläche aus.

1.7 Plangenehmigungsverfahren Straßenbahntrasse

Für die Betriebsanlagen der Straßenbahn ist im Allgemeinen gemäß § 28 PBefG „Planfeststellung“ ein Verfahren durchzuführen.

Bei den geplanten Maßnahmen im Bereich Düsseldorfer Platz handelt es sich um den Umbau einer vorhandenen Trasse mit Endhaltepunkt. Die Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG hat ergeben, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Mit den Trägern öffentlicher Belange wurde generell das Benehmen hergestellt. Auch Rechte anderer werden nicht wesentlich beeinträchtigt. Aus den vorgenannten Gründen kann daher gemäß § 28 Abs. 1a PBefG an Stelle eines Planfeststellungsverfahrens ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens werden ausschließlich die Betriebsanlagen der Straßenbahn dargestellt und beschrieben. Weitere tangierende bzw. parallel zu realisierende Maßnahmen (Freianlagen, Straßenbau, ZOB, Haltestellendach, Pavillon, etc.) sind nur informativ darzustellen. Diese Anlagen werden durch die Bezirksregierung Düsseldorf nicht genehmigt, das Planungsrecht hierzu soll im Falle des Düsseldorfer Platzes durch dieses Bebauungsverfahren geschaffen werden.

Für ein Plangenehmigungsverfahren wird ein Zeitraum von ca. vier bis sechs Monate veranschlagt.

1.8 Zukünftige Gestaltung des Düsseldorfer Platzes

Für die Änderungen und Neugestaltung der ÖPNV-Einrichtungen und des Platzraumes ergibt sich folgendes Konzept:

Die Bahnsteige als gemeinsame Nutzung sowohl für die Straßenbahn, als auch für die Bushaltestellen, werden im Bereich des derzeitigen Busbahnhofs mit einer Länge von 60 m errichtet. Dabei erfolgt eine Anhebung der Bahnsteige um einen niveaugleichen Einstieg und damit Barrierefreiheit zu ermöglichen. Durch

diese Form des Umbaus ist für den Nutzer ein direkter Wechsel zwischen Bus und Straßenbahn möglich.

Die bereits vorhandene Wendeschleife der Straßenbahn bleibt im Funktionsablauf bestehen, da auch zukünftig Einrichtungsfahrzeuge auf der Strecke verkehren. Die Schleife wird aber durch die geänderte Haltestellenlage in Lage und Geometrie wesentlich geändert.

Die Haltestelle Grabenstraße entfällt, da diese aufgrund ihrer nicht änderbaren Lage in kleinen Bögen für Straßenbahnen nicht barrierefrei ausgebaut werden kann.

Aufgrund des erforderlichen vergrößerten Gleisradius wird die Straßenbahntrasse zukünftig auf der rechten Fahrbahnseite in Fahrtrichtung Düsseldorf geführt. Dadurch ist auf östlicher Seite die Herstellung eines Radschutzstreifens sowie eines verbreiterten Gehweges mit Baumscheiben möglich.

Der Zentrale Busbahnhof verläuft in einer Schleife um die neuen Bahnsteige, deren Hinterkanten fortan die Funktion des Buseinstieges haben. (Prinzip „Backe an Backe“).

Die Bahnsteige für Straßenbahn und Bus werden mit einem ca. 1800 m² großen Glasdach überdacht. Dies war das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens, mit dem die Planungsüberlegungen sich konkretisierten. In die Dachkonstruktion werden für die Bahn-/Bussteige die Beleuchtung, die Dynamische Fahrgastinformationstafeln (Dyfa) sowie die Fahrleitung integriert. Das Dach ersetzt zudem ca. fünf für die Bus- und Bahnsteige notwendige Warte-/Wetterschutzhäuser.

Der vorhandene Kiosk liegt in der Fläche der geplanten Busschleife und wird daher durch den Neubau eines Pavillons ersetzt. Der neue Pavillon entsteht am Standort der alten Rheinbahn Toiletten nördlich des Bahnsteiges. Toiletten für das Fahrpersonal und Räume für die Haltestellentechnik werden in das Gebäude integriert.

Durch den neuen Trassenverlauf entsteht um den geplanten Pavillon ein Platzbereich, der aufgrund der Neugestaltung eine höhere Aufenthaltsqualität erhält und als Zuwegung für Fußgänger zum Umsteigepunkt genutzt werden kann.

Insgesamt wird durch den Umbau des ÖPNV-Haltespunktes die Anzahl der Buslinien bzw. der andienenden Busse und die Frequenz der Straßenbahn im Hinblick auf den Ist-Zustand nicht geändert. Durch die Aufwertung werden jedoch die Abläufe verbessert und der Platz erhält insgesamt eine höhere Aufenthaltsqualität.

2 Inhalt des Bebauungsplanes

2.1 Art der baulichen Nutzung

Eine Baugebietsausweisung gemäß §§ 2 bis 11 BauNVO erfolgt nicht. Dies ist nicht erforderlich, da die beiden geplanten Bauwerke, die Haltestellenüberdachung und der Pavillon der vorhandenen und auch in Zukunft angestrebten Nutzung als ÖPNV-Haltespunkt innerhalb einer öffentlichen Verkehrsfläche zuzuordnen sind.

2.2 Maß der baulichen Nutzung

2.2.1 Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl (GRZ)

Auf die gesonderte Ausweisung von Grund- und Geschossflächenzahl wird verzichtet. Bei der geplanten Bebauung handelt es sich um das Haltestellendach und den Pavillon. Beide Bauwerke wurden im Rahmen eines aufwendigen Entscheidungsprozesses entwickelt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Änderungen in der Planung sind nicht zu erwarten, so dass auch kein Rahmen hinsichtlich des Maßes der Nutzung vorgegeben werden muss.

2.2.2 Höhe baulicher Anlagen

Sowohl für das Haltestellendach, als auch für den Pavillon werden maximale Höhen über NN festgesetzt. Damit soll sichergestellt werden, dass die im Abstimmungsprozess mit der Öffentlichkeit, den Trägern öffentlicher Belange und der Politik entwickelten Bauwerke umgesetzt werden können und die erforderlichen Abstandflächen eingehalten werden. Der Pavillon wird danach voraussichtlich ca. 4,50 m hoch, das Haltestellendach ca. 6,35 m.

2.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Hinsichtlich des geplanten Daches wird bewusst auf die Ausweisung einer überbaubaren Fläche verzichtet, um hier im Zusammenhang mit den geplanten Baumaßnahmen der Rheinischen Bahngesellschaft größtmöglichen Spielraum zu gewährleisten. Die Fundamente des Daches befinden sich innerhalb der geplanten neuen Bahnsteige. Sollten sich im Genehmigungsverfahren zur Straßenbahntrasse Änderungen ergeben, kann so darauf eingegangen werden, ohne den Bebauungsplan zu ändern. Um dennoch die in der Öffentlichkeit diskutierten Ausmaße des Daches sicher zu stellen erfolgt eine textliche Festsetzung inklusive zeichnerischer Ansichten.

Das Hineinragen des Daches in den Straßenraum der Düsseldorfer Straße erfolgt dabei als städtebauliches Signal um auf den, nicht direkt in die Düsseldorfer Straße eingebundenen Platz, nach Außen hinzuweisen und so die Nutzer optisch auf den Platzbereich aufmerksam zu machen.

Ein Verschieben des Daches, weiter in den Straßenraum der Düsseldorfer Straße, als derzeit geplant, wird durch die Festlegung einer Maximalausdehnung des Daches in diesem Bereich vermieden.

Die Lage des Pavillons ist aufgrund der angestrebten Platzaufteilung genau bestimmt. Daher kann das Gebäude konkret über Festsetzungen abgebildet werden. Das Baufenster wurde mit einem geringen Spielraum von 1 m um das geplante Gebäude gezogen. Über diese Festsetzung wird die bauliche Anlage entsprechend der Vorgaben der Architekturplanung abgesichert. Der Spielraum ist aufgrund noch möglicher geringer Veränderungen z.B. in Folge der Konstruktion und Fassadengestaltung erforderlich.

2.4 Grünfestsetzungen

Im Rahmen der Gesamtplanungen zur Umgestaltung des Platzes wurden umfassende Pflanzmaßnahmen geplant. Das Ausmaß der geplanten Pflanzungen wurde bereits ermittelt. Da aber im Parallelverfahren noch die Genehmigungsplanung zur Straßenbahntrasse/-haltestelle erfolgt und daher im Detail bezüglich der einzelnen Standorte noch Verschiebungen möglich sind, wird auf die

dezidierte Ausweisung von Baumstandorten verzichtet. Die Umsetzung erfolgt auf der Grundlage der im Landschaftspflegerischen Begleitplan geforderten und aufgrund der landschaftsgärtnerischen Gestaltung des Platzes geplanten Pflanzungen. Die Art der Bepflanzung erfolgt gemäß dem zum Bebauungsplan gehörenden Landschaftspflegerischen Fachbeitrag mit Amberbäumen (*Liquidambar styraciflua* „Paarl“).

Eine genaue Bilanzierung des naturschutzrechtlichen Eingriffs und des erforderlichen Ausgleichs erfolgte im Rahmen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages.

2.4.1 Pflanzbindung

Der Bereich nördlich des geplanten Pavillons wird mit einer Pflanzbindung festgesetzt. Ziel dieser Anpflanzung ist die Abtrennung der angrenzenden privaten Gärten, zu der in Zukunft um den geplanten Kiosk als Platzbereich gestalteten öffentlichen Fläche. Dieser Bereich ist bereits begrünt und zurzeit aufgrund der Straßenbahngleise nicht öffentlich zugänglich. Nach der Umgestaltung des Platzes soll im Anschluss an diese Fläche ein Fußgängerbereich entstehen. Mit der geplanten Heckenpflanzung kann so dennoch den privaten Gärten ausreichend Abstand und Sichtschutz gewährleistet werden. Die Art der Bepflanzung erfolgt gemäß dem zum Bebauungsplan gehörenden Landschaftspflegerischen Fachbeitrag mit Hainbuchen (*Carpinus betulus*).

2.5 Verkehrsflächen

2.5.1 Öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung

Das Plangebiet wird, entsprechend seiner derzeitigen und auch zukünftig geplanten Nutzung, als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Dabei wird zwischen den Flächen der Düsseldorfer Straße und den Flächen des ÖPNV unterschieden. Letztere werden als „öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Zentraler ÖPNV-Haltepunkt“ festgesetzt. Diese Festsetzung ermöglicht im Zusammenhang mit dem Plangenehmigungsverfahren der Rheinischen Bahngesellschaft die Umsetzung der aus dem Wettbewerbsverfahren und dem geplanten Umbau der Bahnsteige sowie des Trassenverlaufs der Straßenbahnlinie resultierenden Baumaßnahmen zur Umgestaltung und Aufwertung des Platzes. Dabei wird die Trassenführung der Straßenbahnlinie nur als Planung in den Bebauungsplan übernommen. Hierzu erfolgt ein eigenständiges Genehmigungsverfahren.

2.5.2 Straßenverkehr

Düsseldorfer Straße

Die Flächen der Düsseldorfer Straße innerhalb des Geltungsbereichs werden entsprechend ihrer derzeitigen Nutzung als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Im Ausbau erfolgen hier, außer einer Verbreiterung des Bürgersteigs, keine Änderungen.

2.5.3 Rad- und Fußwege

Von der Straße Düsseldorfer Platz aus kommend wird ein Radweg, nördlich der geplanten Gleisanlage, im Einbahnstraßenverkehr zum Zentralen Omnibusplatz und darüber hinweg zur Hans-Böckler-Straße geführt. In der Gegenrichtung ist eine gemeinsame Nutzung eines Fuß- und Radweges südlich der geplanten

Gleisanlage entlang der Gebäude Düsseldorfer Platz 17, Hans-Böckler-Straße 46 vorgesehen. Auf die planungsrechtliche Darstellung des geplanten Radweges wird verzichtet, da die genaue Positionierung erst im Rahmen der Detailplanung zur Gesamtmaßnahme erfolgt. Innerhalb des als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesenen Bereiches, ist die Herstellung eines Radweges aber zulässig.

2.5.4 Ruhender Verkehr, Stellplätze

Aufgrund der Sperrung der Fläche für den Individualverkehr, erübrigt sich die Anlage von öffentlichen Stellplätzen.

2.5.5 Haltepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Im Zuge der Umplanung des Gesamthaltepunktes Düsseldorfer Platz wird die Haltestelle der Straßenbahn ins Zentrum des Busbahnhofs verlegt. Dadurch werden die Bahnsteige sowohl von den Buslinien als auch von der Straßenbahn angedient. Dies ermöglicht den Fahrgästen einen Wechsel des Transportmittels ohne lange Wege.

Die Fläche ist für den Individualverkehr gesperrt. Lediglich für die Gebäude Hans-Böckler-Straße 46 und Düsseldorfer Platz 17 wird eine Sondererlaubnis erteilt, die bestehende Zufahrt zum Grundstück zu nutzen. Die Detailplanung hierzu erfolgt im Zusammenhang mit dem Plangenehmigungsverfahren. Die ausgewiesene öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung bildet die planungsrechtliche Grundlage hierfür.

2.6 Lärm

Das Plangebiet und sein Umfeld sind aufgrund der innerstädtischen Lage mit den bereits bestehenden Nutzungen, dem Straßenverkehr und der Straßenbahn, mit Lärm vorbelastet. Im Hinblick auf die geplanten Änderungen zur Umgestaltung des Platzes und der damit verbundenen geänderten Trassenführung wurde daher für die Gesamtmaßnahme eine Schall- und schwingungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dem zum Bebauungsplan gehörenden Bericht sind die Berechnung und Beurteilung der vor und nach Umbau des Haltepunktes Ratingen zu erwartenden Luftschallimmissionen durch Schienen-, Straßen- und Gesamtverkehr zu entnehmen.

Die Immissionen durch den Schienenverkehr bzw. den Straßenverkehr sind unkritisch und es entsteht kein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach.

Die Änderung des Gesamtverkehrslärms aus Schiene und Straße durch den Umbau ist als unkritisch zu bezeichnen.

2.7 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung wird durch Anschluss an das vorhandene Netz sichergestellt. Die der Ver- und Entsorgung dienenden Nebenanlagen können gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO auch außerhalb überbaubarer Fläche errichtet werden (z.B. Übergabestationen, Trafohäuschen, Verteilerkästen, Kontrollschächte, Ansaugstutzen usw.).

2.7.1 Energie

Für das Plangebiet gilt, dass die Standorte für Trafostationen zur Stromversorgung im Zuge der geplanten Bebauung in Abstimmung mit dem Versorger

(Stadtwerke Ratingen) festgelegt werden, wenn der Leistungsbedarf im Einzelnen bekannt ist. Eine Regelung auf der Ebene des Bebauungsplanes wird nicht für erforderlich angesehen, da von einer solchen Maßnahme ausschließlich die Stadt und die Rheinische Bahngesellschaft betroffen sind.

Zur Gasversorgung ist ein Anschluss an das vorhandene Leitungsnetz möglich. Inwieweit alternative Energieformen zum Einsatz kommen werden, kann erst im Rahmen des konkreten Baugenehmigungsverfahrens geklärt werden.

2.7.2 Wasser

Die Wasserversorgung wird durch Anschluss an das vorhandene Versorgungsnetz sichergestellt.

Das gesamte Abwasser (Schmutz- und Niederschlagswasser) wird an die bestehende Kanalisation im Mischsystem angeschlossen. Eine Versickerung des Niederschlagswassers ist aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers nicht geboten. Eine Versickerungspflicht gemäß § 51 a des Landeswassergesetzes Nordrhein-Westfalen (LWG NW) besteht nicht bei Grundstücken, die vor dem 01.01.1996 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen waren.

2.8 Beleuchtung

Zu der gesamten Baumaßnahme wurde ein Beleuchtungskonzept erstellt. Die Beleuchtungsstärke liegt im Platzbereich zwischen 7 Lux und 11 Lux, im Übergang zur Düsseldorfer Straße steigen die Werte auf ca. 15 Lux. Dies entspricht den allgemeinen Normwerten welche sich auch im übrigen Stadtbild wieder spiegeln.

Die Haltestellenbereiche werden gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen ausgeleuchtet.

Der Bereich der Bahnsteige erhält über sogenannte Downlights im Dachbereich die erforderliche Grundbeleuchtung. Die Anlage ist dimmbar und die Lichtintensität wird im Tagesverlauf auf die individuellen Anforderungen hin abgestimmt. Zur Akzentuierung der Architektur erhält das Dach eine Unterstrahlung in LED-Technik. Die Akzentbeleuchtung kann in der Nacht, bei Einstellung des Fahrbetriebes komplett ausgeschaltet werden.

Diese wird gesondert von der Straßenbeleuchtung geschaltet und ist damit unabhängig davon regelbar.

Insgesamt wurde die Beleuchtung so gewählt, dass die Anforderungen an die Sicherheitsbestimmungen während der Betriebszeiten eingehalten und dennoch, die angrenzenden Nutzungen soweit möglich nicht beeinträchtigt werden.

2.9 Klimaschutz

Die geplante Maßnahme zur Umgestaltung des zentralen Omnibusbahnhofs und der Straßenbahnhaltstelle beinhaltet keine neuen Eingriffe in unbefestigte Flächen. Es handelt sich dabei um die Anpassung der bestehenden Nutzung an die heutigen Anforderungen. Hinsichtlich der Platzgestaltung kommt es zu einer Aufwertung der derzeitigen Situation durch geplante Baumpflanzungen. Das Plangebiet ist bereits durch die ÖPNV-Nutzung geprägt. Eine relevante Kaltluftproduktion erfolgt auch derzeit nicht. Aufgrund der Versiegelung und der

innerstädtischen Lage weist das Plangebiet auch keine Flächen mit Bedeutung für die Luftregeneration auf. Jedoch ermöglicht die in weiten Teilen unbebaute Fläche eine gute Durchlüftung des Quartiers bei vorherrschenden südlichen bis westlichen Winden. Die Umgestaltung des Plangebietes lässt keine negativen klimatischen Auswirkungen erwarten.

Der Pavillon wird entsprechend der Anforderungen der Energieeinsparverordnung (EnEV) errichtet. Darüber hinaus gehende Maßnahmen zum Klimaschutz werden zurzeit noch geprüft.

2.10 Nachrichtliche Übernahmen

Das Plangebiet liegt in der Wasserschutzzone III B der Wassergewinnungsanlage Ratingen. Die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen gemäß Wasserschutzgebietsverordnung Ratingen sind einzuhalten.

2.11 Hinweise

1. Im Rahmen von Bauarbeiten auftretende archäologische Bodenfunde und Befunde sind der Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Endericher Straße 133, 53115 Bonn unverzüglich zu melden. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten.
2. Es ist nicht auszuschließen, dass Kampfmittel im Boden vorhanden sind. Aus diesem Grunde sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Vor Durchführung evtl. erforderlicher größerer Bohrungen (z.B. Pfahlgründung) sind Probebohrungen (70 - 120 mm Durchmesser im Schneckenbohrverfahren) zu erstellen, die ggf. mit Kunststoff- oder Nichtmetallrohren zu versehen sind. Danach werden diese Probebohrungen mit ferromagnetischen Sonden überprüft. Sämtliche Bohrarbeiten sind mit Vorsicht durchzuführen. In diesem Fall ist umgehend der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu benachrichtigen. Sollten die vorgenannten Arbeiten durchgeführt werden, ist dem Kampfmittelbeseitigungsdienst ein Bohrplan zur Verfügung zu stellen.

Bei Auffinden von Bombenblindgängern/Kampfmittel während der Erd-/Bauarbeiten sind aus Sicherheitsgründen die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelräumdienst zu verständigen.

3 Auswirkungen des Bebauungsplanes

3.1 Flächenbilanz

Verkehrsfläche	ca. 765 m ²
Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung	ca. 5.650 m ²
Gesamt:	ca. 6.415 m²

3.2 Auswirkungen auf die Umwelt

3.2.1 Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG

Für die Gesamtmaßnahme zur Umgestaltung des Umsteigepunktes Ratingen Mitte, Düsseldorfer Platz, wurde eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG durchgeführt. Im Ergebnis stellen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die relevanten Umweltschutzgüter, Schutzgutfunktionen und sonstigen Aspekte einer nachhaltigen Umweltversorgung als lokal begrenzt dar. Eine Erheblichkeit oder Nachhaltigkeit negativer Wirkungen auf die in § 2 (1) UVPG aufgeführten Schutzgüter ist nicht erkennbar. Die baubedingt in Anspruch zu nehmenden Flächen weisen aufgrund ihrer innerstädtischen Lage bereits heute deutliche Vorbelastungen auf. Ein zusätzlicher Flächen- bzw. Bodenverbrauch, der oberhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen würde, ist nicht gegeben.

Die Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen sind als nicht erheblich anzusehen, da sie auf die Dauer der Bauzeit beschränkt sind und der Standort bereits Vorbelastungen bezüglich Lärmimmissionen aufweist.

Insgesamt sind keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter zu erwarten. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wird nach Beendigung der Maßnahme vollständig wiederhergestellt. Die Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich nicht.

3.2.2 Abschließende Beurteilung und Zusammenfassung Artenschutz

Im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme wurde eine Artenschutzrechtliche Vorprüfung (Hellmann + Kunze Reichshof, April 2013) durchgeführt. Danach sind durch das Vorhaben keine planungsrelevanten Arten betroffen. Verbotstatbestände entsprechend § 44 Abs. 1 BNatSchG sind durch die Umgestaltung des Umsteigepunktes Ratingen Mitte nicht gegeben. Mögliche Beeinträchtigungen anderer wildlebender Vogelarten können durch Berücksichtigung von zeitlichen Einschränkungen bei der Entnahme von Gehölzen vermieden werden.

3.2.3 Umweltbericht

Für den Planbereich liegt bereits ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Wie bereits dargelegt, ergibt sich nicht die Erforderlichkeit eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, noch sind artenschutzrechtliche Belange betroffen. Das Planverfahren wird gemäß § 13a BauGB durchgeführt, auf die Erstellung eines Umweltberichtes wird daher verzichtet.

3.2.4 Zusammenfassung Landschaftspflegerischer Fachbeitrag

Da die Umgestaltung des Düsseldorfer Platzes als Gesamtmaßnahme betrachtet wird, wurde der Landschaftspflegerische Fachbeitrag entsprechend für die den gesamten Bereich erstellt. Damit befinden sich auch Flächen außerhalb des Geltungsbereiches zum Bebauungsplan in der Untersuchung.

Die ökologische Bilanzierung bzw. die Ermittlung des notwendigen Umfangs der landschaftspflegerischen Maßnahmen für die Eingriffe in das Biotoppotenzial durch das Planvorhaben erfolgt entsprechend der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW, 2008“ vom Landesamt für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen.

Zunächst wird die ökologische Wertigkeit der betroffenen Biotoptypen ermittelt (Ermittlung des Eingriffswertes). Hierzu wird der ökologische Wert (ÖW) der relevanten Biotoptypen (siehe Tabelle 1) mit den jeweilig betroffenen Flächen multipliziert. Die Fläche der betroffenen Bäume bezieht sich auf den Kronentraufbereich (Kronenumfang). Hierbei werden die Angaben der Vermessung zugrunde gelegt.

Eingriffswert = Biotopwert der betroffenen Biotoptypen x Fläche

Code	Biotoptyp; Nutzung	ÖW	Fläche	Eingriffswert (Fläche x Wert)
BF3,30, ta3-5	Einzelbaum, nicht lebensraumtypisch, Jungwuchs, BHD bis 13 cm (2 Bäume)	3	25 m ²	75
BF3,30, ta1-2	Einzelbaum, nicht lebensraumtypisch, geringes-mittleres Baumholz, BHD ≥ 14-49 cm (20 Bäume)	4	525 m ²	2.100
BF3,30, ta11	Einzelbaum, nicht lebensraumtypisch, starkes-sehr starkes Baumholz, BHD ≥ 50; ≥ 80 cm (6 Bäume)	5	283 m ²	1.415
HM,xd4	Grünanlage ≤ 2 ha, strukturarm	3	237 m ²	711
Gesamt			1.070 m²	4.301

Tabelle 1: Ermittlung des Eingriffswerts

Der ermittelte Eingriffswert beträgt 4.301 ökologische Wertpunkte. Dem gegenübergestellt wird die ökologische Wertigkeit der jeweiligen Biotoptypen (hier Baumneupflanzungen) gemäß Planung. Die Fläche und der Biotopwert der geplanten Bäume beziehen sich auf den Brusthöhendurchmesser (BHD) und Kronentraufbereich (Kronenumfang) nach 30 Jahren (Prognosewert gem. LANUV). Hierbei wird für den BHD von einem Wert ≥ 14 cm (Biotopwert 4) und für den Kronenumfang ein Durchschnittswert von 25 m²/ Baum zugrunde gelegt. Im Rahmen der Umgestaltung des Umsteigepunktes und sind 24 Neupflanzungen von Stadtbäumen vorgesehen (wbp - Landschaftsarchitekten).¹ Entlang der Düsseldorfer Straße sind 14 neue Bäume geplant. Die verbleibenden kleinen Grünflächen und Hecken werden umgestaltet und verändern sich hinsichtlich Funktion und Flächenumfang nicht ausgleichsrelevant.

Ausgleichswert = Biotopwert der geplanten Biotoptypen x Fläche

Code	Biotoptyp; Nutzung	ÖW	Fläche	Fläche x Wert
BF3,30, ta1-2	Einzelbaum, nicht lebensraumtypisch, geringes-mittleres Baumholz, BHD ≥ 14-49 cm (38 Bäume)	4	38x25= 950 m ²	3.800
Gesamt			950 m²	3.800

¹ Der „Austausch“ von fünf Bäumen mit geringem-mittlerem Baumholz durch Neupflanzungen wird nicht bilanziert.

Tabelle 2: Ermittlung des Ausgleichswerts

Ökologische Wertigkeit Ausgleichswert	3.800
Ökologische Wertigkeit Eingriffswert	4.301
Bilanz (Ausgleichswert-Eingriffswert)	-501

Die Bilanzierung zeigt, dass ein Ausgleich für Eingriffe in das Biotoppotenzial nicht vollständig erreicht wird. Es verbleibt ein geringes Defizit von 501 Wertpunkten.

Verbleibende Konflikte und ökologische Risiken; Eingriffsbewertung

Die Bewertung der Eingriffe hinsichtlich ihrer Erheblichkeit oder Nachhaltigkeit im Sinne der Eingriffsregelung erfolgt anhand einer ökologischen Risikoeinschätzung. Sie erfolgt über eine Verknüpfung der Intensität der mit dem Vorhaben verbundenen Wirkungen und Konflikte mit der Schutzwürdigkeit und Empfindlichkeit der Landschaftspotenziale und Nutzungen. Alle Maßnahmen zur Vermeidung/Verminderung der Wirkungen sowie zur ökologischen Entwicklung finden bei der Bewertung Berücksichtigung. Die komplexen Sachverhalte und Zusammenhänge werden auf einer dreistufigen Ordinal-Skala bewertet.

Eingriffsbewertung, ökologische Risiken:

●●●	Hoch (Stufe III)	Die durch das Vorhaben zu erwartenden Beeinträchtigungen sind auch bei Berücksichtigung risikomindernder Maßnahmen erheblich oder nachhaltig und nicht ausgleichbar.
●●	Mittel (Stufe II)	Beeinträchtigungen sind durch das Vorhaben gegeben, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wird insgesamt jedoch nicht erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt. Die betroffenen Funktionen können i.d.R. in gleichartiger Weise, in angemessener Zeit und in einem räumlich-funktionalen Zusammenhang wiederhergestellt werden.
●	Gering (Stufe I)	Beeinträchtigungen und ökologische Risiken sind nur im relativ geringen Umfang vorhanden und rasch ausgleichbar.
Beschreibung der Wirkungen/ Konflikte	Landschaftspflegerische Maßnahmen	Neubelastungen, ökol. Risiken
Potenzielle Schädigung angrenzender Bäume	<ul style="list-style-type: none"> Anwendung der DIN 18920 Fachgerechte Bauleitung 	● Gering (Stufe I)
Potenzielle Gefährdung des Wasserhaushaltes im Bereich der Wasserschutzzone	<ul style="list-style-type: none"> Vorsichtsmaßnahmen beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen Fachgerechte Bauleitung 	● Gering (Stufe I)
Entnahme von 8 Bäumen mit starkem Baumholz/ Verlust Lebens-	<ul style="list-style-type: none"> Räumlich-funktionaler Ausgleich durch 38 Baumneupflanzungen 	●● Mittel (Stufe II)

räumen für Tiere und Pflanzen		
Entnahme von Bäumen mit geringem bis mittlerem	• Räumlich-funktionaler Ausgleich durch Baumneupflanzungen	☀ Gering (Stufe I)
Potenzielle Beeinträchtigung der Tierwelt	• Zeitliche Begrenzung der Baumfällungen	☀ Gering (Stufe I)

Tabelle 3: Konfliktanalyse, Eingriffsbewertung

Die prognostizierten Eingriffe und die damit verbundenen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes im Rahmen der Umgestaltung des Umsteigepunktes Ratingen Mitte sind nicht erheblich oder nachhaltig. Die betroffenen Funktionen können in gleichartiger Weise und in einem räumlich-funktionalen Zusammenhang durch Baumneupflanzungen nahezu vollständig wiederhergestellt werden.

Durch die ökologische Bilanzierung wird nachgewiesen, dass ein Ausgleich für Eingriffe in das Biotoppotenzial, bis auf ein geringes Defizit von 501 Punkten, erreicht wird.

Verlust: 2 Bäume, nicht lebensraumtypisch, Jungwuchs
 20 Bäume, nicht lebensraumtypisch, geringes bis mittleres
 Baumholz
 6 Bäume, nicht lebensraumtypisch, starkes Baumholz
 Ausgleich: 38 Bäume, nicht lebensraumtypisch, geringes bis mittleres
 Baumholz

Durch das Vorhaben sind keine planungsrelevanten Arten betroffen. Verbotstatbestände entsprechend § 44 Abs. 1 BNatSchG sind durch die Umgestaltung des Umsteigepunktes Ratingen Mitte nicht gegeben. Mögliche Beeinträchtigungen anderer wildlebenden Vogelarten können durch Berücksichtigung von zeitlichen Einschränkungen bei der Entnahme von Gehölzen vermieden werden.

4 Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung

Grundstücksneuordnungen sind durch die Planung nicht zu erwarten.

5 Kosten und Finanzierung

Bei der Umgestaltung des Düsseldorfer Platzes handelt es sich um eine gemeinsame Maßnahme mit der Rheinischen Bahngesellschaft, die auch Flächen außerhalb des Geltungsbereichs zum Bebauungsplan M 389 beinhaltet. Die Kosten können daher im Detail nicht in allen Punkten nur auf das Plangebiet aufgeschlüsselt werden.

Basierend auf der bisher vorliegenden Planung stellen sich die Nettokosten wie folgt dar:

Betriebsanlagen Busbahnhof:	ca. 785.000,- Euro
Freianlagen:	ca. 890.000,- Euro

Haltestellenüberdachung:	ca. 2.290.000,- Euro
Pavillon:	ca. 327.000,- Euro
Technische Anlagen, DyFa, LSA, Beleuchtung:	ca. 239.000,- Euro
Gesamt:	Ca. 4.531.000,- Euro

Die technischen Anlagen werden sowohl von der Stadt, als auch von der Rheinischen Bahngesellschaft genutzt, daher sind diese Kosten zu je 50 % zu tragen.

Für die Maßnahme wurden Fördermittel beantragt. Die Höhe der genehmigten Förderung wird sich im weiteren Verfahren ergeben.

6 Realisierungszeitraum

Mit dem Bau der Gesamtmaßnahme soll in der zweiten Jahreshälfte 2014 begonnen werden.

7 Aufzuhebende städtebauliche Festsetzungen

Mit der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes M 389 treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 7 „Rheinbahnschleife“ innerhalb des Geltungsbereichs M 389 außer Kraft.

(Cremer)
Städtische Baurätin