

Bebauungsplan Ost 392 „K 10n / Gewerbegebiet Voisweg“

1. Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

2. Abgrenzung des Geltungsbereiches

3. Bestandsituation

4. Ziel und Zweck der Planung

5. Neutrassierung K10n

6. Weiteres Vorgehen

1. Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Die K 10 n ist als Verbindungsstraße zwischen Neanderstraße und Mettmanner Straße (L 239 mit Anschluss A 44) mit dem Ziel einer Anbindung des Ratinger Südens an den Bürostandort im Osten seit mehreren Jahrzehnten in der Diskussion. Die verkehrliche Notwendigkeit dieser Straße ergibt sich aus dem Umstand, dass der Querschnitt der Industriestraße für die verschiedenen Anforderungen (ruhender und fließender Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr) unzureichend bemessen ist, so dass Behinderungen und Gefährdungen auftreten. So ist der Begegnungsverkehr von Bussen/Lkw im Bereich parkender Fahrzeuge nicht möglich, und Radverkehrsanlagen fehlen völlig. Anwohner der Industriestraße fordern die Entlastung vom Durchgangs- und insbesondere Schwerverkehr, zumal die K 10 mangels eigenem Anschluss an die A 44 als Zubringer zur L 239 dient. Bei Unfällen oder Baustellen im Zuge der A 3 verlagern sich zeitweise große Verkehrsmengen auf die K 10. Außerdem treten unzulässige Schleichverkehre im Bereich Marmorbruch / Voisweg auf, die die dort befindliche Wohnbebauung belasten. Eine Entlastung der Industriestraße sowie des Marmorbruchs wäre nur durch eine Verbindung der K 10 von der Neanderstraße zur Mettmanner Straße möglich.

In der Vergangenheit sind verschiedene Trassenverläufe sowohl nördlich als auch südlich der A 44 untersucht worden, ebenso ein direkter Anschluss der K 10 an die A 44, der an der ablehnenden Haltung des für die A 44 zuständigen Straßenbaulastträgers (heute Landesbetrieb Straßen) scheiterte. Zuletzt konzentrierten sich die Überlegungen gerade auch hinsichtlich einer Minimierung der notwendigen Eingriffe auf eine kürzest mögliche Verbindung zwischen den Knotenpunkten Neanderstraße / Formerstraße und Mettmanner Straße / Formerstraße. Dabei könnte die neue Straßentrasse im bisherigen Verlauf der Formerstraße zwischen Mettmanner Straße und Voisweg ausgebaut werden, was die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen verringert. Zwischen Voisweg und Neanderstraße hätten jedoch größere Flächen der Kleingartenanlage "Schützenburg" für den Ausbau weichen müssen, so dass diese Planung letztlich auch hieran scheiterte.

Nachdem das nördlich angrenzende Gelände der ehemaligen Gießerei "Phoenix" brach fiel, eröffnete sich die Option, einen Teil dieser gewerblichen Fläche für die geplante Straßentrasse zu nutzen und somit die Kleingartenanlage weitgehend zu schonen. Die Vorplanung für die Neutrassierung der K 10 n wurde dementsprechend erarbeitet und vom Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss der Stadt Ratingen (Beschlussvorlage 142/04) am 09.07.2004 zustimmend zur Kenntnis genommen. Aufgrund dieser Variante ergeben sich die geringsten Eingriffe an Fremdgrundstücken. Der überwiegende Teil der Straße konnte danach auf dem ehemaligen Phoenixgelände entstehen. Lediglich im Ein-/Austrittsbereich der Straßenführung in die Kleingartenanlage waren einzelne Flächen betroffen.

Im Rahmen des ursprünglichen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Ost 367 „Voisweg“ zur Ansiedlung des Herstellerverkaufs der Firma ESPRIT wurde auch die planungsrechtliche Grundlage für den Bau der K 10n geschaffen. Dieser Plan wurde im Rahmen der Normenkontrolle als unwirksam erklärt. Das Heilungsverfahren bezog sich danach nur noch auf die für den Herstellerverkauf erforderlichen Flächen. Die darüber hinaus gehenden Flächen der K 10n entfielen. Für den Bau der Straße ist daher die Durchführung eines eigenständigen Bebauungsplanverfahrens zur Schaffung der Planungsrechtlichen Grundlage erforderlich.

Mit diesem neuen Bebauungsplanverfahren bietet sich auch die Möglichkeit die im Plangebiet gelegenen Gewerbegrundstücke entsprechend ihrem Bestand mit gewissem Erweiterungsspielraum festzuschreiben. Langfristig sollen hier entsprechend der Entwicklung auf den östlich gelegenen Flächen des ehemaligen Balcke-Dürr-Geländes hochwertige Büro- und Dienstleistungsstandorte entstehen. Gleichzeitig können mit der Planung auch Regelungen zum Ausschluss von Einzelhandel entsprechend des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Ratingen getroffen werden.

Der größte Teil des Plangebietes liegt im Geltungsbereich des seit dem 06.09.1994 in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Ost 298 „Gewerbegebiet Voisweg“. Die ursprüngliche Zielsetzung des Bebauungsplanes, die Verwirklichung der K 10n und die Ansiedlung von Gewerbebetrieben (ohne Einzelhandel), wird wie dargelegt auf der Basis des Einzelhandelskonzeptes und unter Berücksichtigung der für diesen Bereich geplanten Umstrukturierung zum zentralen Versorgungsbereich Nebenzentrum Ost fortgeführt.

2. Abgrenzung des Geltungsbereichs

Das Plangebiet liegt im Süden des Stadtgebietes von Ratingen zwischen der S-Bahnlinie Essen/Düsseldorf und der Mettmanner Straße. Es befindet sich in der Gemarkung Ratingen und umfasst folgende Flurstücke:

Flur 8: 604,605, 608, 609,613, 614, 617, 619, 772 sowie Teilbereiche der Flurstücke 17, 612, 796, 797 und 836;

Flur 27: 278, 201;

Flur 28: 109, 497, 498, 526, 544, 546, 548, 550 sowie Teilbereiche der Flurstücke 543, 549 und 876;

Flur 29: 459, 460;

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von ca. 3 ha. Die Eingrenzung des Geltungsbereiches, dargestellt mit einer schwarzen Balkenlinie, ist aus dem beigefügten Übersichtsplan (Maßstab 1:5.000) zu entnehmen.

3. Bestandsituation

Das Plangebiet liegt südöstlich der Kernstadt von Ratingen und wird derzeit längs des Voiswegs gewerblich genutzt. Der zentrale Bereich bis zur S-Bahn-Strecke Düsseldorf-Essen im Westen ist durch den Herstellerverkauf der Firma ESPRIT und das dazu gehörende großzügige Parkplatzgelände geprägt. Ausgehend von diesem Gelände wurde im Zusammenhang mit dem Herstellerverkauf bereits ein Teil der geplanten K 10n als einspuriges Provisorium der Erschließung des Einzelhandels errichtet. Im Osten liegt die Formerstraße, sie endet an dem Kreisverkehr der L 239 (Mettmanner Straße). Südlich befindet sich die Kleingartenanlage „Schützenburg“ und westlich des Plangebietes grenzen Wohnnutzungen an das Plangebiet.

4. Ziel und Zweck der Planung

Ziel der Planung ist die Schaffung einer planungsrechtlichen Grundlage zum Bau der K 10n und um Regelungen zu den angrenzenden Gewerbegrundstücken treffen zu können. Die nicht von der Planung betroffenen Flächen der Kleingartenanlage werden dabei ebenfalls planungsrechtlich entsprechend ihrer Nutzung festgesetzt.

5. Neutrassierung K10n

Abschnitt Voisweg bis Neanderstraße (2. Bauabschnitt)

Wie bereits erläutert, liegt für den Bau der K 10n keine planungsrechtliche Grundlage vor. Die bisherige Planung im Zusammenhang mit dem ursprünglichen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Ost 367 „Voisweg“ beinhaltet jedoch einzelne Zwangspunkte. Da nun in einem neuen Planverfahren die Trasse abgesichert werden soll, ergab sich die Möglichkeit hierzu Alternativen mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen zu erarbeiten. Im Folgenden werden die einzelnen Varianten dargestellt und erläutert.

Ziel der Umplanung ist u. a. eine Optimierung des Flächenverbrauchs. Des Weiteren soll mit der Umplanung auf die kostenintensive Stützwand auf dem Gelände der Deutschen Bahn AG (ca. 670.000,- € brutto) verzichtet und bei Bedarf mit kostengünstigeren Betonfertigteilen auf städtischem Gelände gearbeitet werden. Wenn möglich, soll die Inanspruchnahme der Kleingartenflächen (städtisches Eigentum) optimiert und ein Kompromiss zwischen Bahndammabfangung und Kleingartennutzung gefunden werden.

Hierzu wurden in Absprache zwischen dem Tiefbauamt, Planungsamt und dem planenden Ingenieurbüro Vössing die Randbedingungen für eine neue Trassen-

führung abgestimmt. Zur Reduzierung des Flächenbedarfs soll der Straßenquerschnitt verringert und entsprechend der bereits ausgebauten Formerstraße mit einem einseitigen Gehweg auf der Seite des ESPRIT-Geländes (Outlet-Center) geplant werden. Auch die Führung des Radverkehrs soll entsprechend aktueller Richtlinien und Empfehlungen überarbeitet werden. Geplant ist ein 1,50 m breiter Schutzstreifen in beide Fahrtrichtungen, der auf der Fahrbahn markiert werden soll. Die Randbedingungen wurden vom Ingenieurbüro Vössing in einer Variantendiskussion zusammengefasst (siehe Anlagen 3 bis 7).

Im Zuge des zweiten Bauabschnitts der K 10n erfolgt außerhalb des Bebauungsplanes als sogenannter Umbau im Bestand die Änderung des Kreisverkehrs „Mettmanner Straße / Formerstraße / Balcke-Dürr-Allee“ zu einer lichtsignalgeregelten Kreuzung.

Variantendiskussion

Im Folgenden werden die Varianten

Ursprüngliche Trassenführung (Anlage 1 und 2)

Variante 1.1 „Übergang zur Neanderstraße“ (Anlage 3)

Variante 1.2 „Übergang zur Neanderstraße“ (Anlage 4)

Variante 1.3 „Übergang zur Neanderstraße“ (Anlage 5)

Variante 2.1 „Anschluss an den Kreisverkehrsplatz Voisweg/Formerstraße“ (Anlage 6)

Variante 2.2 „Anschluss an den Kreisverkehrsplatz Voisweg/Formerstraße“ (Anlage 7)

beschrieben und diskutiert. Einen tabellarischen Überblick über die Variantendiskussion enthält die Anlage 8.

Anmerkung:

Die fahrdynamischen Aspekte der Trassenverläufe der verschiedenen Varianten werden im Folgenden dargestellt aber nicht befürwortend oder ablehnend diskutiert. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die verkehrssichere Ausgestaltung der Straße (Ausführungsplanung), die z. B. bei kleineren Radien geringere bzw. der Situation angepasste Fahrgeschwindigkeiten sicherstellt.

Zur weiteren Erläuterung: Der Kurven-Mindestradius für anbaufreie Hauptverkehrsstraßen mit großen Knotenpunktabständen und großer Verbindungsbedeutung für den Kfz-Verkehr beträgt gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aus fahrdynamischen Gründen 80 m; zudem sollen entsprechende Übergangsbögen zwischen Gerade und Kreisbogen vorgesehen werden (vgl. FGSV (Hrsg.), RAS 2006). Im innerörtlichen Bereich, i. d. R. an Erschließungsstraßen und angebauten Hauptverkehrsstraßen, ist die fahrdynamische Herleitung von lagebezogenen Entwurfs-elementen wie Kurvenradien oder Übergangsbögen aber oft nicht möglich und z. T. auch unnötig. Es können durchaus kleinere Radien gewählt werden, wenn der straßenräumliche Eindruck angemessene Fahrgeschwindigkeiten unterstützt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h und weniger begrenzt ist.

In diesem Zusammenhang sei auf den Straßenquerschnitt der neuen Varianten hingewiesen. Hier kann bei ausreichenden Sichtbeziehungen u. a. durch einen Verzicht auf die mittlere Leitlinie auf der Fahrbahn in Verbindung mit den beiden markierten Schutzstreifen für den Radverkehr optisch eine Wirkung erzielt werden, die geringere Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr unterstützt. Ggf. sind weitere Maßnahmen zur verkehrssicheren Ausgestaltung erforderlich.

Ursprüngliche Trassenführung (Anlage 1 und 2)

Die ursprüngliche Trassenführung der K10n setzt die Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundstücks Voisweg Nr. 12, Flächen der Kleingartenanlage und Flächen der Deutschen Bahn AG voraus. Zur Abfangung des Bahndamms der S6 ist eine Bohrpfahlwand aus Ortbeton geplant, welche tief in den felsigen Untergrund eingebunden werden muss.

Gewählt wurde ein fahrdynamisch hergeleiteter Trassenverlauf mit Kurvenradien zwischen 80 und 100 m sowie mit entsprechenden Übergangsbögen zwischen Gerade und Kreisbogen. Der Straßenquerschnitt weist eine 6,50 m breite Fahrbahn auf; zudem ist ein beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer durchgängigen Breite von 3,00 m geplant.

Vorteile:

Die Ausführungsplanung für die Verkehrsanlagen liegt bereits vor.

Im Bereich des Übergangs zum Kreisverkehrsplatz „Voisweg“ kann aufgrund der Nutzung von Privatflächen eine Kleingartenflächen weniger in Anspruch genommen werden als bei den neuen Varianten 2.1 und 2.3.

Nachteile:

Die Inanspruchnahme von Privatflächen (Voisweg Nr. 12) mit einem evtl. Enteignungsverfahren.

Im Bereich zum Übergang zur Neanderstraße müssen sechs Kleingartenhäuser abgerissen werden.

Die Errichtung der Stützwand zur Bahndammabfangung als Bohrpfahlwand in Ortbetonbauweise ist sehr kostenintensiv und auf Grund des felsigen Untergrunds schwierig umzusetzen.

Bei der Stützwand handelt es sich um ein Ingenieurbauwerk, welches weitere Kosten für regelmäßige Prüfungen nach sich zieht.

Aufgrund des dichten Trassenverlaufs der neu geplanten K10n entlang des Widerlagers der vorh. S-Bahnbrücke muss dieses auf Grund der Abgrabung evtl. ertüchtigt werden.

Die Nutzung von Flächen der Deutschen Bahn AG muss vertraglich geregelt werden.

Der spitzwinklige Anschluss an den Kreisverkehrsplatz Voisweg ist aus Gründen der Verkehrssicherheit als ungeeignet zu bezeichnen, da eine angemessene Umlenkung für einfahrende Kfz nicht eingehalten wird und somit in Frage steht, ob das bei Kreisverkehren gewünschte und erforderliche geringere Geschwindigkeitsniveau erreicht werden kann. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass in

dieser Variante eine fahrdynamische Herleitung der Kurvenradien mit entsprechenden Übergangsbögen gewählt wird, die ein zügiges Fahren begünstigt.

Variante 1.1 „Übergang zur Neanderstraße“ (Anlage 3)

Die Trassierung wird so nah wie möglich an die Grundstücksgrenze der Deutschen Bahn AG verschoben, ohne maßgeblich Gelände der Bahn in Anspruch zu nehmen (ausgenommen Bauprovisorien).

Der Trassenverlauf weist Kurvenradien von 50 m auf; Übergangsbögen zwischen Gerade und Kreisbögen sind nicht vorgesehen.

Der Straßenquerschnitt sieht einen einseitigen, 2,50 m breiten Gehweg (auf der Straßenseite zum Esprit-Outlet) und eine 7,50 m breite Fahrbahn vor; für den Radverkehr werden 1,50 m breite Schutzstreifen in beiden Fahrtrichtungen auf der Fahrbahn markiert.

Vorteile:

Es sind weniger Kleingärten betroffen, als in den Varianten 1.2 und 1.3. Insgesamt müssen zwei Kleingartenhäuser abgerissen werden.

Die Trasse der K10n (Fahrbahn und Gehweg) liegt auf städt. Flächen.

Aufgrund des Verzichts auf den südlichen Geh-/Radweg kann evtl. mit einer kostengünstigeren Variante zum Schutz/Abtrennung der Kleingärten gegenüber der Straße als mit einer massiven Schallschutzwand gearbeitet werden.

Nachteile:

Bei der Stützwand muss mit Sonderelementen gearbeitet werden (Stützwandhöhe $h \geq 2,00$ m).

Die Baugrubenböschung überschreitet in der Bauphase die Grundstücksgrenze zum Gelände der Deutschen Bahn AG.

Der unterirdische Fuß der Stützwand-/Sonderelemente liegt dauerhaft auf dem Bahngelände.

Variante 1.2 „Übergang zur Neanderstraße“ (Anlage 4)

Die Höhe der Stützwand zur Bahndammabfangung kann auf max. 2 m festgelegt werden. Damit können Standard-Betonfertigteile eingesetzt werden.

Der Trassenverlauf weist Kurvenradien von 80 m auf; Übergangsbögen zwischen Gerade und Kurve sind nicht vorgesehen.

Der Straßenquerschnitt ist gleich dem der Variante 1.1.

Vorteile:

Der Einsatz von Standard-Betonfertigteilen für die Stützwand (Höhe bis zu 2 m) ist möglich.

Die Trasse der K10n (Fahrbahn und Gehwege) liegt auf städt. Flächen.

Aufgrund des Verzichts auf den südlichen Gehweg kann evtl. mit einer kostengünstigeren Variante zum Schutz/Abtrennung der Kleingärten gegenüber der Straße als mit einer massiven Schallschutzwand gearbeitet werden.

Nachteile:

Es müssen fünf Kleingärten aufgegeben werden.

Die Baugrubenböschung überschreitet in der Bauphase die Grundstücksgrenze zum Gelände der Deutschen Bahn AG.

Variante 1.3 „Übergang zur Neanderstraße“ (Anlage 5)

Die provisorische Baugrubenböschung für die Stützwand wird komplett auf städt. Gelände geplant, sodass keine Flächen der Deutschen Bahn AG in Anspruch genommen werden müssen.

Der Trassenverlauf weist Kurvenradien von 80 m auf; Übergangsbögen zwischen Gerade und Kurve sind nicht vorgesehen.

Der Straßenquerschnitt ist gleich dem der Variante 1.1.

Vorteile:

Der Einsatz von Standard-Betonfertigteilen für die Stützwand (bis zu 1 m Höhe) ist möglich.

Die Baugrube und Stützmauer liegen komplett auf städt. Gelände (keine Schnittpunkte mit der Deutschen Bahn AG).

Aufgrund des Verzichts auf den südlichen Gehweg kann evtl. mit einer kostengünstigeren Variante zum Schutz/Abtrennung der Kleingärten gegenüber der Straße als mit einer massiven Schallschutzwand gearbeitet werden.

Nachteile:

Es müssen fünf Kleingartenhäuser abgerissen werden.

Variante 2.1 „Anschluss an den Kreisverkehrsplatz Voisweg/Formerstraße“ (Anlage 6)

Zur Verschwenkung („S-Kurve“) im Bereich der Grundstücksecke Voisweg Nr. 12 wird zunächst ein kleiner Radius (40 m) und daran anschließend ein Radius von 80 m gewählt. Die „S-Kurve“ stellt sicher, dass Flächen des Grundstücks Voisweg Nr. 12 nicht in Anspruch genommen werden müssen und ermöglicht zudem eine senkrechte (geradlinige) Führung des Kfz-Verkehrs zum Kreisverkehr.

Der Straßenquerschnitt ist gleich dem der Variante 1.1 mit der Ausnahme, dass der Gehweg in seiner Breite verringert werden muss.

Vorteil:

Im Vergleich zu Variante 2.2 muss kein zusätzliches Kleingartenhaus abgerissen werden.

Es müssen keine Privatflächen erworben werden (Enteignungsverfahren).

Nachteil:

Einschränkung der Gehwegbreite in diesem Bereich von 2,5 m auf 2 m

Variante 2.2 „Anschluss an den Kreisverkehrsplatz Voisweg/Formerstraße (Anlage 7)

Zur Verschwenkung („S-Kurve“) im Bereich der Grundstücksecke Voisweg Nr. 12 werden größere Radien (80 m) als in der Variante 2.1 gewählt. Auch mit dieser Variante wird eine möglichst senkrechte Führung des Kfz-Verkehrs auf den Kreisverkehr erreicht.

Der Straßenquerschnitt ist gleich dem der Variante 1.1; im Gegensatz zur Variante 2.1 kann die Gehwegbreite von 2,50 beibehalten werden.

Vorteil:

Die Gehwegbreite von 2,5 m kann durchgängig erhalten bleiben.

Es müssen keine Privatflächen erworben werden (Enteignungsverfahren).

Nachteil:

Ein weiterer Kleingarten muss aufgegeben werden.

Zusammenstellung der Baukosten

Ursprüngliche Trassenführung (Anlage 1 und 2)

Straßenbau Voisweg bis Neanderstraße	
einschl. Lärmschutzwand:	ca.1.087.000,- € brutto
Kreuzungsumbau Mettmanner Str./Balcke-Dürr-Allee/Formerstr.	
einschl. Lichtsignalanlage:	ca. 459.000,- € brutto
Stützwand entlang des Bahndamms der S6:	ca. 670.000,- € brutto
ca.	2.216.000,- € brutto

Variante 1.1 „Übergang zur Neanderstraße“ (Anlage 3)

Straßenbau Voisweg bis Neanderstraße	
einschl. Lärmschutzwand:	ca. 900.600,- € brutto
Kreuzungsumbau Mettmanner Str./Balcke-Dürr-Allee/Formerstr.	
einschl. Lichtsignalanlage:	ca. 459.000,- € brutto
Stützwand entlang des Bahndamms der S6:	ca. 200.000,- € brutto
ca.	1.559.600,- € brutto

Variante 1.2 „Übergang zur Neanderstraße“ (Anlage 4)

Straßenbau Voisweg bis Neanderstraße	
einschl. Lärmschutzwand:	ca. 900.600,- € brutto
Kreuzungsumbau Mettmanner Str./Balcke-Dürr-Allee/Formerstr.	
einschl. Lichtsignalanlage:	ca. 459.000,- € brutto
Stützwand entlang des Bahndamms der S6:	ca. 120.000,- € brutto
ca.	1.479.600,- € brutto

Variante 1.3 „Übergang zur Neanderstraße“ (Anlage 5)

Straßenbau Voisweg bis Neanderstraße

einschl. Lärmschutzwand: ca. 900.600,- € brutto

Kreuzungsumbau Mettmanner Str./Balcke-Dürr-Allee/Formerstr.

einschl. Lichtsignalanlage: ca. 459.000,- € brutto

Stützwand entlang des Bahndamms der S6: ca. 60.000,- € brutto

ca. 1.419.600,- € brutto

Die Varianten 2.1 und 2.2 (Anlagen 6 und 7) werden nicht separat betrachtet, da die Kosten hierfür in den vorgenannten Varianten (1.1 bis 1.3) bereits berücksichtigt und enthalten sind. Bei den o. g. Kosten handelt es sich um die reinen Baukosten. Weitere Aufwendungen wie z. B. Entschädigungen der Kleingärtner bzw. Abriss der Kleingartenhäuser wurden nicht berücksichtigt.

6. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird auf der Grundlage der erarbeiteten Varianten eine Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange durchführen.

Im weiteren Verfahren wird dann ein Rechtsplan erstellt, der dem Rat der Stadt Ratingen zur Entscheidung vorgelegt wird.

Nach Zustimmung des Rates erfolgt die öffentliche Auslegung des Satzungsentwurfes zum Bebauungsplan für die Dauer eines Monats.