

## **Bebauungsplan**

### **„Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“**

Stadtbezirk: III

Gemarkung: Broich, Speldorf

## **Zusammenfassende Erklärung**

Verfahrensstand: Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)

## **1. Vorbemerkungen**

Dem Bebauungsplan ist eine zusammenfassende Erklärung beizufügen, woraus hervorgeht, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange berücksichtigt worden sind und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

Der am 30.05.2017 eingeleitete Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ wird mit dem Beschluss der öffentlichen Auslegung in zwei Verfahren mit unterschiedlichen Teilbereichen geteilt. In einem ersten Teilbereich „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ werden die planerischen Voraussetzungen für die von Straßen.NRW geplante Weiterführung des Radschnellweges RS 1 geschaffen. Dieser Teilbereich umfasst ausschließlich die zukünftige Trasse des RS 1, seine erforderlichen Zuwegungen sowie für den Ausgleich des Eingriffs benötigte Maßnahmenflächen. Die Flächen der Deutschen Bahn werden als „Fläche für Bahnanlagen“ ebenso nachrichtlich übernommen wie der innerhalb des Plangebietes liegende Teile des als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Mülheim eingetragenen Ablaufbergs. Die übrigen Flächen des eingeleiteten Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ zwischen Radwegetrasse und Liebigstraße sollen zu einem späteren Zeitpunkt als Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12b“ weitergeführt werden. Das Ziel einer gewerblichen Nutzung für diese Flächen besteht zum jetzigen Zeitpunkt weiterhin. Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ eingebrachten Stellungnahmen behalten für beide Teil-Bebauungspläne ihre Gültigkeit.

## **2. Berücksichtigung der Umweltbelange**

Bei der Aufstellung des ursprünglichen Bebauungsplans „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ wurde gemäß § 2 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, innerhalb derer die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt wurden. Die Ergebnisse wurden in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet. Der Umweltbericht bildet gemäß § 2a BauGB einen gesonderten Teil der Begründung.

Für den zunächst weitergeführten Teil-Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ wurde die sich aus dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ergebende naturschutzrechtliche Eingriffsregelung angewendet und ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LFB) erstellt. Der LFB kommt zu dem Ergebnis, dass der mit der Planung verbundene Eingriff in Natur und Landschaft durch unterschiedliche Maßnahmen innerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden kann. Hierzu zählen u.a. die Festsetzung von „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ im Plangebiet östlich der Unterführung Duisburger Straße sowie die Wahrung ei-

nes Biotopverbundes für gehölzgebundene Tierarten entlang des Radschnellweges RS 1 westlich der Unterführung Duisburger Straße.

Der Umweltbericht gelangt zu dem Ergebnis, dass durch die Umsetzung der Planung nicht mit erheblichen, dauerhaften negativen Auswirkungen für die Umwelt zu rechnen ist. Die Umweltbelange werden durch die Festsetzungen im Bebauungsplan berücksichtigt. Zudem können die zu erwartenden planbedingten negativen Umweltauswirkungen minimiert werden. Für die einzelnen zu betrachtenden Belange stellt sich dies folgendermaßen dar:

- Im Hinblick auf das **Schutzgut Mensch und seine Gesundheit/Bevölkerung** ist in Bezug auf den Verkehrslärm festzuhalten, dass das Plangebiet hauptsächlich von den Gleisanlagen der Deutschen Bahn (planfestgestellt) geprägt wird (tägliche Frequenz von ca. 6 Güterzügen) sowie durch die Verkehrslärmimmissionen der angrenzenden Straßen Duisburger Straße (L78), Heerstraße, Wissollstraße und Liebigstraße lärmtechnisch vorbelastet ist. Aufgrund der geplanten Nutzung des Radschnellweges RS 1 spielt der dauernde Aufenthalt von Personen bei der Lärmbetrachtung innerhalb des Plangebietes jedoch keine Rolle, allerdings können die bekannten Lärmparameter hilfsweise auch zur Bewertung der allgemeinen Aufenthaltsqualität innerhalb des Plangebietes dienen. Aufgrund der im Plangebiet vorherrschenden Situation ist davon auszugehen, dass eine Sprachverständigkeit innerhalb des Plangebietes in der Regel gegeben oder nur gering beeinträchtigt wird.

Das Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr ist Flugerwartungsgebiet des Flughafens Düsseldorf International. Die vorgesehene Planung ist von möglichen Auswirkungen durch Fluglärm auf das Plangebiet nicht betroffen.

Durch die Realisierung des Radschnellweges RS 1 als asphaltierte Landesstraße werden die zurzeit brachgefallenen Gleisebereiche widernutzbar gemacht. Eine Aufheizung der Fläche aufgrund der geänderten Oberflächenstruktur kann zukünftig bei entsprechenden Temperaturen nicht ausgeschlossen werden. Da sich die Trasse des RS 1 jedoch in einem Bereich befindet, der insbesondere nördlich frei von Hoch- und Aufbauten ist, ist ein ständiger Luftaustausch gewährleistet, der einen Hitzestau verhindert. Vor diesem Hintergrund werden die Auswirkungen als nicht erheblich eingestuft.

Im Hinblick auf die Erholung und Regeneration kommt es bei Durchführung der Planung zu positiven Auswirkungen. Das Plangebiet liegt im innerstädtischen Bereich und umfasst überwiegend Flächen für Bahnanlagen. Daher steht das Plangebiet heute nicht für Erholungsnutzung zur Verfügung. Bei Durchführung der Planung werden in Teilbereichen die bisher unzugänglichen Flächen der Deutschen Bahn durch die geplante Realisierung des überregionalen Radschnellweges RS 1 für die Öffentlichkeit nutzbar und erlebbar gemacht.

- Ebenfalls wurden die Auswirkungen auf das **Schutzgut Tiere und Pflanzen/biologische Vielfalt und Landschaft** untersucht.

Bei der Betrachtung des Aspektes Tiere sind die artenschutzrechtlichen Belange nach dem geltenden BNatSchG bei allen Bauleitplanverfahren zu beachten. Die Auswirkungen auf planungsrelevante Tierarten wurden im Rahmen der Artenschutzprüfung (ASP II) untersucht. Hierbei wurde geprüft, inwieweit durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Im Ergebnis kann eine Betroffenheit von Fledermäusen und Brutvögeln, darunter auch die planungsrelevanten Arten Kleinspecht, Star und Turmfalke sowie eine Populationsbeeinträchtigung der Blauflügeligen Ödland- und Sandschrecke und ggf. Eidechsenarten durch die Planung nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Ein Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG lässt sich unter Berücksichtigung folgender Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen jedoch sicher vermeiden:

- Bauzeitenbeschränkung für Auskofferungsarbeiten auf der Brachfläche westlich der HRW zum Schutz der Blauflügeligen Ödland- und Sandschrecke
- Fledermaus- und Insektenfreundliches Beleuchtungskonzept
- Entwicklung von Saumstrukturen entlang der zukünftigen Fahrradtrasse zwischen Unterführung Duisburger Straße und Bahnübergang Heerstraße
- vor Baubeginn weitere Untersuchungen bzgl. Mauer- und Zauneidechse

Zudem sind grundsätzlich die gesetzlich vorgegebenen Rodungs- und Bauzeitenbeschränkungen einzuhalten und für die Umsetzung der Planung eine ökologische Baubegleitung einzuschalten. Eine Umsetzung des Vorhabens ist somit aus artenschutzrechtlicher Sicht zulässig.

Zur Betrachtung des Aspektes Pflanzen wurde der im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erstellte Landschaftspflegerische Fachbeitrag zugrunde gelegt. Für diesen wurde eine Biotoptypenerfassung durchgeführt, deren Zuordnung nach der Biotopwertliste der Arbeitshilfe „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW“ des LANUV (2008) erfolgte. Hierbei erfolgt die numerische Bewertung der Biotoptypen auf einer Skala von 0 – 10, wobei die Wertkriterien gleich gewichtet werden.

Die für die Fortführung des Radschnellweges RS 1 vorgesehene Fläche umfasst die Gleisanlagen sowie die seitlich begleitenden Vegetationsstrukturen. Auf dem Gebiet dominieren großflächig unversiegelte Gleisbereiche. An der nördlichen Planungsgrenze liegen diese ohne Vegetation vor, direkt südlich schließt sich ein Areal mit Vegetation (primär Brombeeren an. Diese Gleisbereiche erstrecken sich entlang des gesamten Plangebietes. Im westlichen Teil, nördlich der Wissollstraße, umfasst das Plange-

biet zudem einen ca. 730 m<sup>2</sup> großen Gehölzstreifen aus überwiegend jungen Birken, der auf der geschotterten Gleisbrache stockt. Im östlichen Teil, nördlich der Duisburger Straße, wird das Areal südlich der Gleisbereiche von einer versiegelten Fläche (Asphalt) dominiert. Direkt westlich der versiegelten Fläche befindet sich ein unversiegelter Bereich (Schotter), welcher einen Weg bildet und weiter bis zur östlichen Planungsgrenze verläuft. Dieser wird von beiden Seiten von Gleisbrache umfasst, welche Vegetation (ähnlich dem westlichen Teil des Plangebietes) aufweist und wiederum von einer kleinen Fläche Intensivrasen unterbrochen wird. Nördlich der Gleisanlage in diesem Bereich umfasst das Plangebiet zudem eine Schrebergartenanlage mit heimischen Gehölzarten (vorwiegend Bergahorn), an welche sich ein Gehölzstreifen anschließt.

Mit der Umsetzung der Planung sind Veränderungen der Vegetation nur im südlichen Plangebiet zu erwarten. Die aktive, vegetationsfreie Bahnanlage wird unverändert festgeschrieben. Änderungen an den nordöstlich begrenzenden Gehölzbeständen und Schrebergartennutzungen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht näher vorbereitet, respektive es ergeben sich hier keine neuen Zulässigkeiten. Im südlichen Plangebiet gehen durch die Planung junge Gehölzstrukturen verloren. Durch die Einrichtung eines Schotterbanketts, teils breiterer Schotterräume entlang der neuen Radwegtrasse und die Anlage einer linearen Gehölzstruktur im westlichen Plangebiet werden Maßnahmen geschaffen, die den Erhalt des Biotopverbundes auf dem Trassengelände ermöglichen. Mager ausgeprägte Schotterstreifen mit unterschiedlichen Korngrößenfraktionen dienen der Schaffung ruderaler Säume für an trocken-warme Standorte angepasste Pflanzenarten. Die Anlage weiterer linearer Gehölzbestände ist bei der Entwicklung des südlich des Plangebietes gelegenen Areals zu berücksichtigen. Darüberhinausgehende zusätzliche bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen mit Auswirkungen auf die Vegetation sind nicht zu erwarten. Der für den Eingriff erforderliche Ausgleich kann vollständig innerhalb des Plangebietes kompensiert werden.

Die biologische Vielfalt bildet eine wesentliche Grundlage für das menschliche Leben. Durch die Zerstörung von Lebensräumen, Übernutzung und Degradation, Nutzungswandel, die Verbreitung gebietsfremder Arten sowie durch den Klimawandel, kann die biologische Vielfalt bedroht werden. Das Plangebiet ist durch Schotterflächen der Bahnanlage, Versiegelungen und randlich entwickelte Grünstrukturen gekennzeichnet. Während das aktive Bahngelände eine geringe biologische Vielfalt besitzt, kommt sowohl den brachgefallenen Gleisabschnitten als auch den nordöstlich begrenzenden Grünstrukturen (Gehölzbestand, Schrebergärten) eine mittlere Vielfalt zu. Während im Plangebiet insgesamt keine hohe Artenvielfalt vorliegt übernehmen die Flächen jedoch aufgrund ihrer Ausprägung und Verbindungsfunktion eine hohe

Bedeutung für an trocken-warme Standorte gebundene Arten im innerstädtischen Umfeld.

Konkrete Auswirkungen auf die biologische Vielfalt sind nur im südlichen Plangebiet zu erwarten, da sich im Bereich der aktiven Bahnanlage keine neuen Zulässigkeiten ergeben. Durch die Beseitigung junger Entwicklungsstadien von Stauden- und Gehölzaufwuchs wird die Vielfalt der Biotopstrukturen reduziert. Die Funktion des Bereichs für die an trocken-warme Standorte gebundenen Arten bleibt jedoch in vollem Umfang erhalten.

Das Orts- und Landschaftsbild des Plangebietes ist stark durch die vorhandenen Bahnanlagen geprägt. Auf den nördlichen Gleisen verkehrt nach wie vor Güterverkehr zur Anbindung des Mülheimer Hafens mit einer täglichen Frequenz von rund sechs Güterverkehrszügen. Die südlichen Gleisbereiche sind zwischenzeitlich brachgefallen und werden sukzessive durch die Natur zurückerobert. Hier sind zunehmende Gehölzausbreitungen wahrnehmbar. In diesem südlichen Bereich lassen sich zudem die ehemalige Gleisharfe sowie der als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Mülheim an der Ruhr eingetragene Ablaufberg inklusive seiner markanten Stützmauer und Signalanlagen erkennen. Mit der Realisierung des Radschnellweges RS 1 wird ein Teil des bisher für die Öffentlichkeit unzugänglichen Plangebietes erlebbar gemacht. Die Planung führt diesem Bereich wieder seine ursprüngliche Funktion als Verkehrsfläche zu und macht den geschichtlichen Hintergrund hier erlebbar. Durch die Nutzbarmachung der ehemaligen Gleisanlagen wird das Plangebiet in den städtebaulichen Kontext einbezogen.

- Für das **Schutzgut Boden/Fläche** ist festzuhalten, dass aufgrund der langen Nutzung der Trasse als Bahnlinie mit Aufschüttung standortfremder Materialien im Plangebiet keine Bodenflächen mit natürlichen Bodenfunktionen angetroffen werden können. Die flächig vorherrschenden Böden werden als stark anthropogen überformt eingestuft. Somit sind innerhalb des Plangebietes keine schutzwürdigen Böden vorhanden.

Bei den Flächen innerhalb des Plangebietes handelt es sich ausschließlich um bereits genutzte, teilweise brachgefallene, Flächen, die über die neue Nutzung als Radschnellweg reaktiviert und widernutzbar gemacht werden. Es werden durch die Planung keine bisherigen Freibereiche und ungenutzten Flächen in Anspruch genommen. Der durch die Planung verursachte Flächenverbrauch wird minimiert.

Der überwiegende Teil des Plangebietes wurde bereits jahrzehntelang als Bahnanlage genutzt, so dass das Vorkommen von Altlastenverdachtsflächen nicht ausgeschlossen werden kann. Zukünftig wird diese Nutzung auch weiterhin für einen Großteil des Plangebietes bestehen bleiben, so dass sich durch die Planung hier keine Änderungen ergeben. Der südliche Teilbereich dieser auch bislang als Verkehrsfläche genutzten

Flächen wird zukünftig in Form des Radschnellweges RS 1 als weitestgehend versiegelte Verkehrsfläche genutzt. Ausschließlich dieser Teilbereich wird demnach zukünftig einer öffentlichen Nutzung zugeführt. Zum Schutz der bestehenden und weiterhin in Betrieb befindlichen nördlichen Bahnanlagen wird die Trasse des Radschnellweges RS 1 eingezäunt. Vor diesem Hintergrund sind von der Planung keine sensiblen Nutzungen, wie Wohn- und Arbeitsverhältnisse, betroffen, die einem besonderen Schutz unterliegen würden. Die Vollziehbarkeit des Bebauungsplanes ist somit gegeben, so dass auf weitere Altlastenuntersuchungen im Rahmen des Bauleitplanverfahren verzichtet werden konnte. Straßen NRW als Eigentümer der Fläche für den Radschnellweg RS 1 ist ggf. im Rahmen der Baumaßnahme zu Bodenuntersuchungen bzw. Maßnahmen zu verpflichten.

- Im Hinblick auf das **Schutzgut Wasser** sind keine erheblichen Auswirkungen zu erkennen. Weder innerhalb noch in der näheren Umgebung des Plangebietes befinden sich Oberflächengewässer, Überschwemmungsgebiete oder Hochwasserschutzzonen, so dass diese Aspekte von der Planung nicht betroffen sind.

Gleichwohl liegt das Plangebiet innerhalb des Wasserschutzgebietes zur Grundwassergewinnung Zone IIIb, Mülheim-Styrum. Zone III, soll den Schutz vor weitreichenden Beeinträchtigungen besonders durch nicht oder nur schwer abbaubare chemische oder radioaktive Verunreinigungen gewährleisten. So sind z.B. Anlagen zum Lagern von Autowracks und Schrott verboten. Ebenso gelten differenzierte Vorschriften für unbehandeltes oder behandeltes Niederschlagswasser (LANUV o. J.).

Die anstehenden Böden sind aufgrund der guten Durchlässigkeit der Flugsande und der Terrassenkiese grundsätzlich für eine Versickerung von Niederschlagswasser geeignet. Durch den Bau des Radschnellweges werden brachgefallene Flächen, die bereits als Verkehrsflächen genutzt wurden, in Anspruch genommen. Auch diese Flächen werden bereits heute über die benachbarten Schotterbereiche der alten Gleisanlagen entwässert. Durch die geplante Niederschlagsentwässerung über die Schotterbereiche rechts und links des Radweges ergeben sich zu der derzeit vorherrschenden Situation keine wesentlichen Änderungen.

Da innerhalb des Plangebietes keinerlei Gebäude vorhanden sind, fallen keine Abwässer/Schmutzwässer an.

- Das **Schutzgut Luft und Klima** ist durch Auswirkungen der vorliegenden Planung sogar positiv bzw. nicht erheblich betroffen.

Das Mülheimer Stadtgebiet und damit auch das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet 2011 Teilplan West. Das Plangebiet liegt innerhalb der im Rahmen des Luftreinhalteplans ausgewiesenen Umweltzone. Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastungen durch den Straßenverkehr weisen die im Rahmen der Auf-

stellung des Luftreinhalteplans durchgeführten Screening-Berechnungen (2009) und aktuelle Luftschadstoffmodellierungen (2018) als auch die Prognosen im Rahmen des Bebauungsplanes „Fachhochschule Ruhr West/Duisburger Straße - M9“ für Abschnitte der Duisburger Straße bis zur Kreuzung mit der Prinzeß-Luise Straße mit Jahresmittelwerten von 36-40 µg/m<sup>3</sup> kritische Belastungen in Bezug auf den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) aus. Im direkten Umfeld des Plangebiets wurden keine Belastungen nachgewiesen.

Durch die Planung werden keine zusätzlichen Autoverkehre erzeugt. Mit der Realisierung des überregionalen Radschnellweges RS 1 wird hingegen langfristig der Anreiz geschaffen, auf das Fahrrad als Fortbewegungsmittel umzusteigen. Hierdurch werden Emissionen, die üblicherweise durch den KfZ-Verkehr entstehen, verringert.

Nach der sog. „Klimaschutzklausel“ des Baugesetzbuches gemäß § 1 Abs. 5 Satz 2 sind in der Bauleitplanung der Klimaschutz und die Klimaanpassung zu beachten. Die vorliegende Planung reagiert insoweit darauf, als dass sich das Plangebiet über bereits genutzte Flächen in bereits bebautem Umfeld erstreckt. Die ursprünglichen Bahnanlagen werden in Teilen einer neuen, weiterhin verkehrlichen, Nutzung zugeführt. Langfristig leistet die Realisierung des überregionalen Radschnellweges RS 1 einen Anreiz zum Umstieg auf das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende.

Die Planungshinweise der gesamtstädtischen Klimaanalyse werden bei der Planung berücksichtigt. Insbesondere die Freihaltung der Bahnanlagen als Belüftungsbahn und eine verstärkte Begrünung haben eine besondere Bedeutung. Mit dem Bau des Radschnellweges RS 1 werden Flächen in Anspruch genommen, die bereits als Verkehrswege genutzt worden, so dass die Grundfunktion dieser Flächen grundsätzlich erhalten bleibt. Im östlichen Plangebiet, im Bereich zwischen Unterführung Duisburger Straße und Hochschule Ruhr West, werden aus artenschutzrechtlicher Sicht Maßnahmenflächen in Form von Schotterflächen realisiert, die ebenso wie die festgesetzte öffentliche Grünfläche zur Entsiegelung der bestehenden Situation beitragen.

- Das **Schutzgut Kultur- und Sachgüter** ist durch die Planung betroffen. Innerhalb des südlichen Plangebietes befinden sich Teilbereiche des in die Denkmalliste der Stadt Mülheim an der Ruhr (Lfd.-Nr.: 708) eingetragenen Baudenkmal „Ablaufberg der ehem. Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft von 1876“. Das markante und elementare Mauerbauwerk des Ablaufberges liegt außerhalb des Plangebietes, unmittelbar südlich angrenzend und ist somit vom Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ nicht betroffen.

Der Ablaufberg der ehem. Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde 1876 als Betriebseinrichtung des Rangierbahnhofes Speldorf zum Aufteilen, Rangieren und Zusammenstellen von Güterzügen unmittelbar an der ehem. Trasse der Rheinischen Ei-

senbahn erbaut. Die langgestreckte Gleisanlage mit zweiseitigem Gefälle gilt als erster Ablaufberg mit Gegensteigung. Der authentisch und mit etlichen bauzeitlichen Details überlieferte Speldorfer Ablaufberg mit Stellwerk ist als eisenbahngeschichtliches Zeugnis bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen sowie für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse. Seine Erhaltung und Nutzung liegen aus wissenschaftlichen, insbesondere aus eisenbahn- und technikgeschichtlichen Gründen, sowie aus städtebaulichen Gründen im öffentlichen Interesse.

Der Ablaufberg als eingetragenes Baudenkmal steht einer grundsätzlichen Umsetzung des Radschnellweges RS 1 nicht entgegen. Für die Umsetzung ist eine enge Zusammenarbeit mit der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Mülheim an der Ruhr erforderlich, um notwendige Details zur denkmalrechtlichen Erlaubnis abzustimmen.

Das Vorkommen von Bodendenkmälern innerhalb des Plangebietes ist nicht bekannt. Vorsorglich wird im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen auf den vorgeschriebenen Umgang im Bedarfsfall hingewiesen.

### **3. Berücksichtigung der Eingaben aus der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange**

Im Laufe des Bauleitplanverfahrens wurden die gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TÖB) zum Einleitungsbeschluss (Bezirksvertretung 3 am 04.05.2017, Planungsausschuss am 30.05.2017) des Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ sowie zum Auslegungsbeschluss (Bezirksvertretung 3 am 27.05.2021, Planungsausschuss am 08.06.2021) des Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ durchgeführt.

Die während der frühzeitigen Beteiligung (Öffentlichkeitsbeteiligung vom 21.08.2017 bis 18.09.2017, Öffentlichkeitsversammlung am 07.09.2017, Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange vom 08.08.2017 bis 18.09.2017) und der öffentlichen Auslegung (Öffentlichkeitsbeteiligung vom 23.06.2021 bis 23.07.2021, Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange vom 14.06.2021 bis 23.07.2021) eingereichten Anregungen/Hinweise wurden ins Verfahren aufgenommen und entsprechend gewertet.

#### **3.1 Frühzeitige Beteiligung**

##### **3.1.1 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung**

Folgende Diskussionsfelder wurden seitens der *Bürger\*innen* angesprochen und wie folgt gewertet:

Artenschutz und Grünstrukturen:

Für den Teil-Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Dieser kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Planung bei Einhaltung von bestimmten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG ausgelöst werden. Als Grundlage für die Bewertung wurden die Biotope innerhalb des Plangebietes und der Umgebung kartiert und hinsichtlich der Eignung als Lebensraum bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätte planungsrelevanter Arten begutachtet. Zufallsbeobachtungen entsprechender Arten oder Hinweise auf deren Vorkommen (Kotspuren, Neststandorte, Fraßreste, Federn, Totfunde etc.) wurden erfasst. Darüber hinaus wurde eine Kartierung im Plangebiet durchgeführt, bei der das Hauptaugenmerk dem Brückenbauwerk (Unterführung Duisburger Straße), größeren Nestern und Baumhöhlen galt. Innerhalb des Plangebietes wurden verschiedene Fledermaus- und Vogelarten nachgewiesen, die das Plangebiet als Nahrungs- und/oder Brutgäste aufsuchen. Darüber hinaus kommt die Blauflügelige Ödland- und Sandschrecke im Plangebiet vor. Zudem kann das Vorkommen der Mauer- und/oder Zauneidechse nicht ausgeschlossen werden. Amphibien konnten hingegen nicht nachgewiesen werden. Aufgrund dieser Ergebnisse werden im Bebauungsplan folgende Festsetzungen getroffen:

- Bauzeitenbeschränkungen, um eine Störung während der Brut-, Setz- und Aufzuchtzeiten planungsrelevanter Tierarten zu verhindern
- fledermaus- und insektenfreundliches Beleuchtungskonzept, um die negativen Einflüsse auf die Habitatstrukturen in den Randbereichen des Radschnellweges zu minimieren, so dass diese Bereiche auch zukünftig als attraktive Jagdreviere und Leitstrukturen zur Verfügung stehen
- Anlage von Saumstrukturen in Form von Schotterstreifen mit Trockenstauden oder schütterer Vegetation entlang der Radwegetrasse, um den Lebensraum der blauflügeligen Ödland- und Sandschrecke zu erhalten und auszuweiten
- Erfassung zum Vorkommen der Zaun- und Mauereidechse vor Baubeginn

Neben dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wurde für das Bebauungsplanverfahren außerdem ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LFB) aufgestellt, der die vorhandenen ökologischen Strukturen auf Grundlage der innerhalb des Plangebietes vorherrschenden unterschiedlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen erfasst und bewertet. Die Eingriffe in den Naturhaushalt durch die Planung wurden ermittelt und entsprechende Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt. Die entsprechend als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzten Bereiche werden aus artenschutzrechtlichen Gründen für das Vorkommen der blauflügeligen Ödland- und Sandschrecke als offene, nährstoffarme Schotterfläche mit Trockenstauden oder schütterer Vegetation ausgebildet. Die festgesetzten Maßnahmenflächen ermöglichen zudem eine Vollkompensation des

durch die Planung erforderlichen Ausgleichs innerhalb des Plangebietes. Da die geplante Trasse des überregionalen Radschnellweges RS 1 innerhalb des innerstädtischen Biotopverbundsystems verläuft, werden zur Wahrung des Biotopverbundes für gehölzgebundene Tierarten im westlichen Planbereich entsprechende Strukturen geschaffen.

#### Klima:

Nach der sog. „Klimaschutzklausel“ des Baugesetzbuches gemäß § 1 Abs. 5 Satz 2 sind in der Bauleitplanung der Klimaschutz und die Klimaanpassung zu beachten. Die vorliegende Planung reagiert insoweit darauf, als dass sich das Plangebiet über bereits genutzte Flächen in bereits bebautem Umfeld erstreckt. Die ursprünglichen Bahnanlagen werden in Teilen einer neuen, weiterhin verkehrlichen, Nutzung zugeführt. Langfristig leistet die Realisierung des überregionalen Radschnellweges RS 1 einen Anreiz zum Umstieg auf das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende.

Bei der Planung werden die in der gesamtstädtischen Klimaanalyse der Stadt Mülheim an der Ruhr von 2018 beschriebenen Planungshinweise befolgt:

- Freihalten von Belüftungsbahnen
- Entsiegelung und Begrünung von Freiflächen, großräumigen Lager- bzw. Parkplätzen
- Immissionsschutzpflanzungen insbesondere im Übergangsbereich zu angrenzender Wohnnutzung
- Aufbau von Gehölz- und Baumreihen an Straßen und Grundstücksgrenzen
- Reduzierung von Emissionen und Verkehr

Insbesondere die Freihaltung der Bahnanlagen als Belüftungsbahn und eine verstärkte Begrünung haben eine besondere Bedeutung.

#### Versickerung:

Die anstehenden Böden sind aufgrund der guten Durchlässigkeit der Flugsande und der Terrassenkiese grundsätzlich für eine Versickerung von Regenwasser geeignet. Das innerhalb des Plangebietes anfallende Niederschlagswasser versickert über die versiegelte Oberbaukrone in die seitlichen Gleisbereiche. Auch zukünftig wird das Niederschlagswasser in die rechts und links des Radeweges angrenzenden Schotterbereiche abgeleitet und dort versickert.

#### Gesetzliche Anforderungen an Verfahrensunterlagen:

Nach dem Einleitungsbeschluss wurde auf Grundlage der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen und den Ergebnissen der erstellten artenschutzrechtlichen und landschaftspflegerischen Fachbeiträge die öffentliche Auslegung vorbereitet. Hierfür wurden die nach BauGB gesetzlich geforderten Unterlagen, textliche und zeichnerische Festsetzungen sowie Begründung einschließlich Umweltbericht, erarbeitet.

Diese werden nach erfolgtem Beschluss durch den Planungsausschuss der Stadt Mülheim an der Ruhr im Rahmen der öffentlichen Auslegung fristgerecht öffentlich ausgelegt und die Einsender, die sich im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung geäußert haben, über den Abwägungsprozess informiert.

Darüber hinaus wurden seitens der *Bürger\*innen* auch die Diskussionsfelder „Altlasten“, „Erhalt der Grabelandparzellen“, „Verkehr sowie Ausbau der Liebigstraße“, „Gebäudehöhen der geplanten Gewerbebauten“, „Bestandsschutz Einzelhandelsbetriebe“, „alternatives Planungskonzept/Variantendiskussion“ und „zukünftige Nutzungsfestsetzungen“ angesprochen. Diese Diskussionsfelder betreffen den Teil-Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ nicht, da die Bereiche, die diese Diskussionsfelder betreffen, außerhalb seines Geltungsbereiches liegen. Diese Diskussionsfelder sind erst für die Weiterführung des Teil-Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12b“ relevant und werden in diesem späteren Verfahren in den Abwägungsprozess aufgenommen.

### **3.1.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**

Die Belange folgender Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sind durch das Planverfahren nicht berührt:

- > Westnetz GmbH - Regionalzentrum Ruhr
- > Amprion GmbH - Betrieb/Projektierung - Leitungen Bestandssicherung
- > Ruhrverband - Abteilung Essen/Duisburg
- > Landesbetrieb Straßenbau.NRW - Regionalniederlassung Ruhr - Haus Bochum
- > Unitymedia NRW GmbH – Vodafone

Der am 30.05.2017 eingeleitete Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ wurde mit dem Beschluss der öffentlichen Auslegung in zwei Verfahren mit unterschiedlichen Teilbereichen geteilt. In einem ersten Teilbereich „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ werden die planerischen Voraussetzungen für die von Straßen.NRW geplante Weiterführung des Radschnellweges RS 1 geschaffen. Dieser Teilbereich umfasst ausschließlich die zukünftige Trasse des RS 1, seine erforderlichen Zuwegungen sowie für den Ausgleich des Eingriffs benötigte Maßnahmenflächen. Die Flächen der Deutschen Bahn werden als „Fläche für Bahnanlagen“ ebenso nachrichtlich übernommen wie der innerhalb des Plangebietes liegende Teile des als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Mülheim eingetragenen Ablaufbergs. Die übrigen Flächen des eingeleiteten Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ zwischen Radwegetrasse und Liebigstraße sollen zu einem späteren Zeitpunkt als Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12b“ weitergeführt werden. Das Ziel einer gewerblichen Nutzung für diese Flächen besteht zum jetzigen Zeitpunkt weiterhin. Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12“ eingebrachten Stellungnahmen behalten für beide

Teil-Bebauungspläne ihre Gültigkeit.

Folgende Belange wurden in die Abwägung des Teil-Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ eingestellt:

Die Hinweise der Berufsfeuerwehr bzgl. der im Plangebiet vorhandenen Löschwassermenge wurde im Anschluss an die textlichen Festsetzungen aufgenommen.

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf teilte mit, dass keine Hinweise auf Kampfmittel vorliegen. Trotzdem wurden die Hinweise des Kampfmittelbeseitigungsdienstes zur Kampfmittelsicherung und -beseitigung im Anschluss an die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes aufgenommen.

Auf Anregung der Bezirksregierung Arnsberg – Bergbau und Energie wurde im Anschluss an die textlichen Festsetzungen auf die Empfehlung einer Überprüfung der bergbaulichen Situation vor Baubeginn hingewiesen. Zudem wurde zusätzlich die RAG Aktiengesellschaft im Verfahren beteiligt.

Der Anregung der Westnetz GmbH –Spezialservice Strom wird gefolgt und die Hochspannungsfreileitung im westlichen Plangebiet inklusive des erforderlichen 30 m breiten Schutzstreifens nachrichtlich in die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen übernommen.

Der Landesbetrieb Wald und Holz wies darauf hin, dass sich innerhalb des Plangebietes grundsätzlich Wald im Sinne des Gesetzes befindet, teilweise allerdings auf vorgezogenen Flächen. Nach Prüfung der Natur-auf-Zeit-Regelung hat sich ergeben, dass innerhalb der Teil-Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße - Y 12a“ kein Wald im Sinne des Gesetzes vorhanden ist. Der geplante Eingriff wurde im Rahmen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages zum Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ vom Büro ökoplan aus Essen bilanziert und begutachtet. Die Ergebnisse sind in die textlichen und zeichnerischen Festsetzungen des Bebauungsplanes eingeflossen.

Der Anregung der Stabstelle Klimaschutz zur Erstellung eines Energie- und Mobilitätskonzeptes wurde mit dem Teil-Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ nicht gefolgt, da die Realisierung des Radschnellweges RS 1 per se einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende leistet und demnach ein Energie- und Mobilitätskonzept als nicht erforderlich angesehen wurde. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde jedoch eine Klimawirkungsprüfung durchgeführt.

Die Forderung der medl GmbH zur Erstellung eines Energiekonzeptes wurde für den Teil-Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ als nicht erforderlich angesehen, da innerhalb dieses Plangebietes keine neuen Gebäude errichtet werden. Die Erstellung eines Energiekonzeptes für die Weiterführung des Teil-Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12b“ wird im weiteren Verfahren geprüft.

Die Hinweise und Anregungen der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 53, in Bezug auf die Denkmallangelegenheiten, den Immissionsschutz und den Gewässerschutz wurden im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt und, sofern erforderlich, im Anschluss an die textlichen Festsetzungen aufgenommen.

Die vom Amt für Umweltschutz erhaltenen Hinweise und Anregungen in Bezug auf Natur und Landschaft, Umweltverträglichkeitsprüfung, Klima, Lufthygiene und Lärmschutz, die Untere Immissionsschutzbehörde, die Untere Wasserbehörde, die Entwässerung und die Untere Bodenschutzbehörde wurden in die Planung einbezogen.

Die Untere Denkmalbehörde der Stadt Mülheim an der Ruhr hat mit Datum vom 11.05.2021 den Ablaufberg ehem. der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, MH Speldorf gemäß § 3 Denkmalschutzgesetz in die Denkmalliste der Stadt Mülheim an der Ruhr eingetragen. Im Bebauungsplan erfolgte daraufhin eine nachrichtliche Übernahme in die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen.

Dem Hinweis der Industrie- und Handelskammer Essen (IHK) zur Aufrechterhaltung des uneingeschränkten Betriebes des Güterverkehrs wurde gefolgt. Die Realisierung des Rad-schnellweges RS 1 erfolgt südlich des aktiven Gleises. Die erforderlichen Flächen befinden sich nicht mehr im Besitz der DB Netz AG. Die über die IHK weitergeleiteten Anregungen eines Mitgliedsunternehmens wurden ins Verfahren aufgenommen und als Eingabe der Öffentlichkeit in die Abwägung eingestellt.

## **3.2 Öffentliche Auslegung**

### **3.2.1 Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der öffentlichen Auslegung**

Während der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden seitens der Bürgerinnen und Bürger keine Anregungen vorgebracht.

### **3.2.2 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der öffentlichen Auslegung**

Die Belange folgender Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sind durch das Planverfahren nicht berührt:

- > Amt 53 – Umweltmedizin
- > Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
- > Amprion
- > Westnetz GmbH (Regionalzentrum Ruhr)
- > Deutsche Telekom Technik GmbH
- > Handwerkskammer Düsseldorf
- > Ruhrverband
- > medl GmbH
- > Unitymedia NRW GmbH
- > Industrie- und Handwerkskammer Essen

- > RAG Montan Immobilien GmbH
- > MEG Mülheimer Entsorgungsgesellschaft mbH

Der Anregung der Rheinisch-Westfälischen-Wasserwerksgesellschaft mbH (RWW), die innerhalb des Plangebietes vorhandene Trinkwasserhauptrohrleitung DN600 St zu berücksichtigen wurde gefolgt. Die angesprochene Trinkwasserhauptrohrleitung verläuft entlang der westlichen Plangebietsgrenze und liegt innerhalb einer öffentlichen Verkehrsfläche, die von der Planung nicht betroffen ist und demnach bestehen bleibt.

Die innerhalb des Plangebietes vorhandene Hochspannungsfreileitung von Westnetz – Spezialexservice Strom ist inklusive des erforderlichen 30 m breiten Schutzstreifens sowie den hieraus resultierenden Vorgaben nachrichtlich in die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes übernommen worden.

Die Hinweise der Berufsfeuerwehr bezüglich der Vorgaben zu den Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen wurden zur Berücksichtigung bei der Ausbauplanung an Straßen NRW weitergeleitet.

Den Hinweisen des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW – Landeseisenbahnverwaltung in Hinblick auf die Begrifflichkeit „Hafenbahn“ wurde gefolgt. Das Thema „Hafenbahn“ wurde in der Begründung redaktionell überarbeitet und angepasst.

Die Bezirksregierung Arnsberg – Bergbau teilte nochmals mit, die Eigentumsnachfolger der innerhalb des Plangebietes vorhandenen Bergwerksfelder im Verfahren zu beteiligen. Die RAG Aktiengesellschaft als Eigentümerin des Bergwerksfeldes „Altstaden“ wurde im Verfahren beteiligt. Vorsorglich wird im Anschluss an die textlichen Festsetzungen auf die empfohlene Überprüfung der aktuellen bergbaulichen Situation vor Baubeginn hingewiesen.

Die Bezirksregierung Düsseldorf empfahl die Beteiligung des LVR, der Unteren Denkmalbehörde und der Unteren Umweltbehörde. Diese Träger wurden entsprechend beteiligt und gewertet. Des Weiteren wurden die Hinweise bzgl. des erforderlichen gutachterlichen Nachweises im Hinblick auf die 26. BImSchV bei der Errichtung von Parkbänken oder sonstigen Orten, die nicht nur dem vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienen, im Schutzstreifen der 110 kV-Leitung zur Beachtung bei der Ausbauplanung an den Bau-träger weitergeleitet.

Auf Anregung des LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland wurde die Darstellung des Ablaufbergs als Einzeldenkmal in der Urkunde des Bebauungsplanes redaktionell geändert. Auf die Ergänzung der Begründung und des Umweltberichtes um eine Darstellung sämtlicher zum Umfang des Denkmals zählender Bauteile in einem Karten- und Planwerk wurde jedoch verzichtet. Das Baudenkmal wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen und macht somit auf das grundsätzliche Vorhandensein aufmerksam. Weitergehende Festsetzungen zum Umgang mit dem Baudenkmal können im Bebauungsplan nicht

getroffen werden. Der weitere Umgang mit dem Baudenkmal ist über das Denkmalschutzgesetz geregelt und wird von der Unteren Denkmalschutzbehörde entsprechend überwacht.

Dem Hinweis des Amtes für Umweltschutz, die allgemeine Beschreibung des Verkehrslärms im Umweltbericht redaktionell zu ergänzen, wurde entsprochen. Nach telefonischer Rücksprache mit der Unteren Bodenschutzbehörde können Altlasten aufgrund der jahrelangen Nutzung als Bahnanlage nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Für den Großteil des Plangebietes ergeben sich durch die Planung jedoch keine Änderungen und die derzeitige Nutzung, Fläche für Bahnanlagen, bleibt weiterhin bestehen. Der südliche Teilbereich der Fläche wird zukünftig als Radschnellweg RS 1 ausgebaut. Die Trasse wird als öffentliche Verkehrsfläche ausgebildet und somit weitestgehend versiegelt. Zum Schutz vor der weiterbestehenden Nutzung der Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG wird die Radwegetrasse zukünftig eingezäunt, so dass eine öffentliche Nutzung ausschließlich auf den Radweg beschränkt bleibt. Da die Nutzung der zukünftigen versiegelten Radwegetrasse keine sensible Nutzung im Sinne der BBodSchV (1999) darstellt, wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens auf weitere Altlastenuntersuchungen innerhalb des Plangebietes verzichtet. Im Anschluss an die textlichen Festsetzungen wird darauf hingewiesen, dass während der Baumaßnahme angetroffene oberflächennahe Altlastenverdachtsflächen in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde fachgerecht zu entsorgen bzw. bei Bedarf zu sanieren sind. Vor dem Hintergrund, dass Straßen.NRW beabsichtigt, das Amt für Verkehrswesen und Tiefbau selber, wie bei den bereits realisierten Teilabschnitten des RS 1 auch, mit der Ausführung der Baumaßnahmen zu beauftragen, liegt der Umgang mit eventuellen Altlastenverdachtsflächen in der Hand der Stadt selber.

Der Anregung der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien wurde gefolgt. Auf die durch den Bahnbetrieb entstehenden Emissionen, die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können und die Regelungen bzgl. Entschädigungsansprüchen oder Ansprüchen auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen wird im Anschluss an die textlichen Festsetzungen hingewiesen. Der Information bzgl. des weiteren Abstimmungsbedarfs im Rahmen der Ausbauplanung wurde an Straßen.NRW als Eigentümer und Bauträger des Radschnellweges RS 1 weitergegeben.

Der Anregung des Landesbetriebes Wald und Holz NRW, einen Teil des Plangebietes als „Fläche für Wald“ festzusetzen, wurde nicht gefolgt. Bei den angesprochenen Flächen im nordöstlichen Plangebiet, östlich der Unterführung, handelt es sich um planfestgestellte Bahnanlagen, die in ihrer Funktion weiterhin bestehen bleiben. Vor diesem Hintergrund ist eine Festsetzung als „Fläche für Wald“ innerhalb des Bebauungsplanes nicht möglich. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt seitens der Deutsche Bahn AG eine Nutzungsänderung angestrebt werden, muss diese Fläche, insbesondere auch im Hinblick auf die Natur-auf-Zeit-Regel, neu beurteilt und ein eventueller Waldausgleich geregelt werden.

#### **4. Planungsalternativen**

Mit dem Bebauungsplan „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“ wird die planungsrechtliche Voraussetzung zur Weiterführung und Realisierung eines Teilabschnittes des überregionalen Radschnellweges RS 1 geschaffen. Bei den erforderlichen Flächen für die Trasse des RS 1 handelt es sich in erster Linie um planfestgestellte Bahnanlagen, die nicht mehr als solche benötigt und genutzt werden. Mit dem Erwerb dieser Flächen durch Straßen.NRW zählen diese Bereiche zukünftig nicht mehr zum planfestgestellten Bereich.

Durch die Umsetzung der Planung ergeben sich keine erheblichen Umweltauswirkungen. Die Trasse des Radschnellweges verläuft auf ehemaligen, zwischenzeitlich brachgefallenen, Gleisbereichen, die durch die neue Nutzung reaktiviert werden. Somit werden keine bisher ungenutzten Flächen bzw. Freibereiche für die Planung in Anspruch genommen. Vielmehr werden bisher für die Öffentlichkeit unzugängliche Bereiche erlebbar gemacht und stehen zukünftig für Regeneration und Erholung zur Verfügung. Langfristig bietet der RS 1 einen Anreiz zur Nutzung des Fahrrads als alternatives Verkehrsmittel und trägt somit entscheidend zur Mobilitätswende und damit zur Reduzierung von Emissionen bei. In den Randbereichen des Radschnellweges tragen Grün- und Freibereiche sowohl zum Artenschutz als auch zum Erhalt bzw. zur Weiterentwicklung des Biotopverbundes bei.

Aufgrund dieser Zielsetzung und überwiegend positiven Auswirkung der Planung sind grundsätzlich keine planerischen Alternativen für das Plangebiet zu erkennen. Durch die „Nullvariante“ würde sich die Vegetation im seit Jahren ungenutztem Bereich der Bahnanlagen weiterentwickeln und würde, wie bisher auch, beizeiten aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen zurückgeschnitten werden. Auch auf den städtischen Grundstücken östlich der Unterführung Duisburger Straße würde sich die Vegetation weiterentwickeln. Aufgrund der artenschutzrechtlichen Belange ist die Stadt als Grundstückseigentümer verpflichtet, diese Flächen dauerhaft als Schotterfläche zu erhalten und entsprechend regelmäßig von Vegetation zu befreien. Mit dem Bebauungsplan werden diese artenschutzrechtlichen Belange planungsrechtlich berücksichtigt und gesichert.