

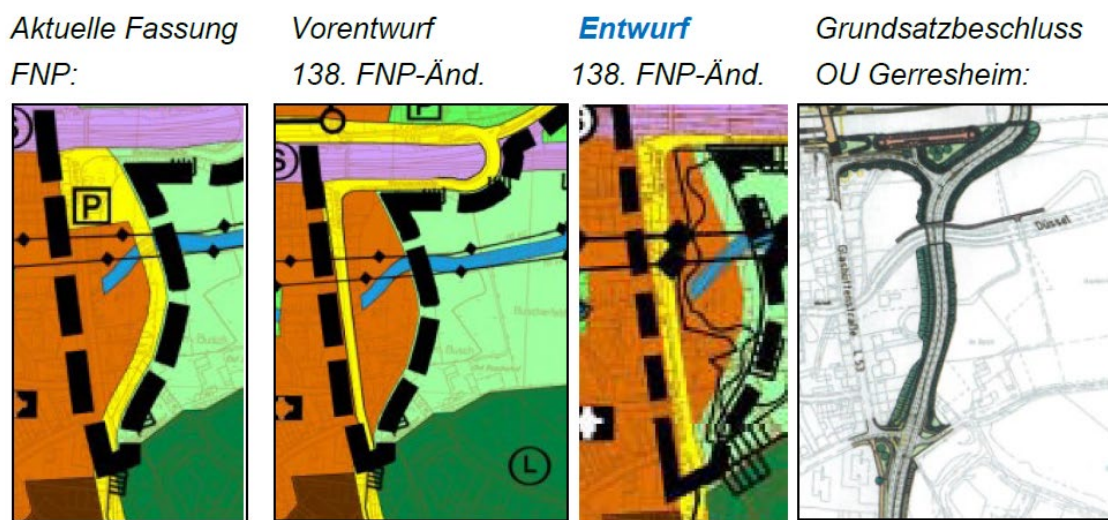
Sehr geehrte Damen und Herren,

wir regen an, den Entwurf der 138. FNP-Änderung (Glashüttenviertel) in vier Punkten zu ändern bzw. zu überarbeiten:

## 1. Teilbereich C: Darstellung der Umfahrung Glashüttenstraße aufnehmen

---

Der Entwurf verzichtet auf die Darstellung der Umfahrung der Glashüttenstraße (Auffahrt Rampenstraße) gemäß der aktuellen Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Düsseldorf (Grundsatzbeschluss 66/61/2004). Anstelle des im wirksamen FNP dargestellten Verlaufs der geplanten Umfahrung soll nunmehr lediglich die bestehende Glashütten- und Rampenstraße als „Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr“ dargestellt werden.



**Ich rege an, die Umfahrung Glashüttenstraße in dem Verlauf gemäß dem Grundsatzbeschluss 66/61/2004 anstelle der bestehenden Glashüttenstraße als „Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr“ zeichnerisch darzustellen und die Begründung entsprechend zu ergänzen.**

Begründung für diese Anregung:

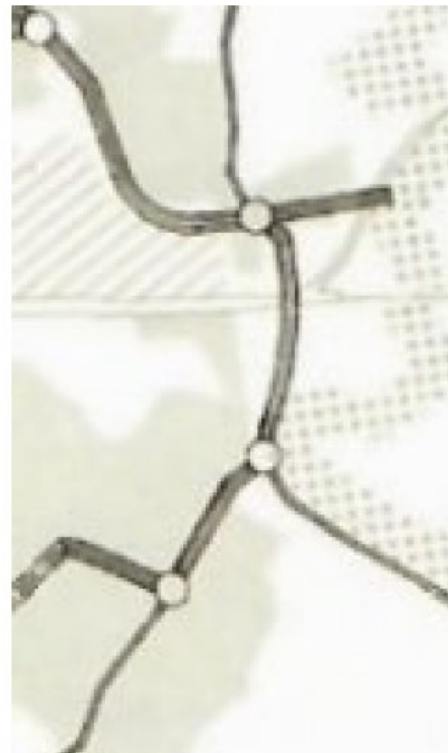
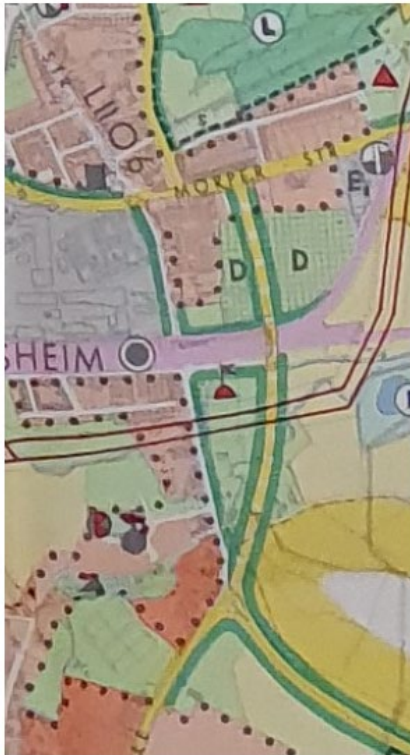
a)

Die Glashüttenstraße, über die auch mehrere Linien der Rheinbahn, darunter eine Metrobuslinie, verkehren, ist seit Jahren verkehrlich überlastet. Es kommt werktäglich zu Staus mit Fahrzeitverlusten der Rheinbahn sowie mit Luft- und Lärmbelastung, die den anliegenden Landschaftsraum und die Wohnbebauung

nachteilig betreffen. Die aktuelle Verkehrsführung steht den Zielen einer „Verkehrswende“ auch im Sinne der Luftreinhalteplanung der Bezirksregierung diametral entgegen.

b)

Eine Umfahrung der Glashüttenstraße ist spätestens seit dem Leitplan 1957 Ziel der Verkehrs-, Regional- und Flächennutzungsplanung der Landeshauptstadt Düsseldorf. Sie war in den Generalverkehrsplänen 1962 und 1974 enthalten und steht seit 1961 im Flächennutzungsplan.



Die Umfahrung ist Gegenstand des 2006 beschlossenen aktuellen Verkehrsentwicklungsplans 2020 (Zielkonzept bis 2015) und wurde in den Vorarbeiten zum VEP (Szenarienuntersuchung) wegen der prognostizierten Verkehrsentlastung der Glashüttenstraße um rund 20.000 Fahrzeuge/16 Std. positiv bewertet. Eine Aufhebung der Planung durch den Mobilitätsplan D erfolgte ebenfalls nicht, da die Fortschreibung von Maßnahmen aus dem VEP2020 überhaupt erst geprüft werden soll und Fortschreibung oder Abrücken von der Planung unter dem Vorbehalt eines Ratsbeschlusses stehen.



Mit Grundsatzbeschluss 66/61/2004 haben sich die zuständigen Ratsgremien für die Verkehrsplanung ausgesprochen. Dieser Beschluss hat Bestand. Durch den Beschluss 66/66/2016 hat die aktuelle Ratsmehrheit lediglich das Vorhaben der Verwaltung gebilligt, die Verkehrsplanung in diesem Bereich „derzeit“ nicht weiterzuverfolgen, nicht hingegen beschlossen, die Planung endgültig aufzugeben. Die Selbstbindung, den Plan derzeit nicht weiterzuverfolgen, gilt allenfalls bis zum Ende der aktuellen Kommunalwahlperiode Mitte Oktober 2020. Seit der Beschlussfassung im Jahr 2016 ist zudem eine Änderung der tatsächlichen Verhältnisse dahingehend eingetreten, dass das Land NRW seit 2017 wieder kommunale Entlastungs- und Umgehungsstraßen fördert, was eine mittelfristige Realisierung ermöglicht.

Auch mit dem Votum des Stadtrates für eine Änderung des Regionalplans aus dem Jahr 2015 ist entgegen der Darstellung in der Begründung des Entwurfs der FNP-Änderung kein Abrücken von der Verkehrsplanung verbunden gewesen: Soweit es in der Begründung heißt, aus dem Ratsbeschluss vom 5.3.2015 ergebe sich, dass die Umfahrung Glashüttenstraße „nicht mehr den langfristigen Planungszielen“ entspreche, ist dies unzutreffend. In der Ratssitzung, in der die Empfehlung abgestimmt wurde, wurde von Vertretern der Ratsmehrheit über die Anregungen zur Regionalplanänderung ausweislich des Sitzungsprotokolls geäußert:

„Zur Frage der Düsselau gibt es hier verschiedene Ansätze. Wichtig ist: Es ist nicht jede Planung abzubilden, weil es hier nicht um einen Landesstraßenausbaubedarfsplan geht, sondern da reicht es, dass man das darstellt, was jetzt Fakt ist: Wir haben die Rampe und wir haben die Glashüttenstraße.“

Die Darstellung im Regionalplan sollte also nach dem Willen der Ratsmehrheit lediglich den Bestand abbilden, ohne zugleich verkehrsplanerische Absichten zu modifizieren. Die Verwaltung hat zudem selbst ausgeführt (Ö-Vorl. 178/229/2018):

„Die Regionalplanung ersetzt jedoch kein Verfahren zur Trassen- oder Straßenplanung. Die Stadt Düsseldorf ist daher durch die Darstellungen des Regionalplans nicht in der Gestaltung der kommunalen Erschließung und deren Ausbaustandards eingeschränkt.“

Schließlich lassen auch die Beschlüsse zur Anbindung des Glasmacherviertels (Bedarfsbeschluss von 2015 in modifizierter Fassung von 2016/17) den Bereich südlich der Bahntrasse vollständig unberührt und präjudizieren das FNP-Verfahren nicht in Richtung eines Verzichts auf die Darstellung der Umfahrung.

c)

Tatsächlich gibt es weiterhin ein erhebliches Bedürfnis für die Umfahrung, gerade auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrswende, um

- den **Rheinbahn**verkehr in diesem Abschnitt zu fördern und aus dem Stau zu holen,
- endlich eine **Fahrrad**verkehrslösung im Bereich der Glashüttenstraße und des Gerresheimer S-Bahnhofs zu realisieren (Radhauptnetz),
- **Lärm und Luftemissionen** für die Anwohner in Gerresheim-Süd zu senken.

Anwohner haben öffentlich und wiederholt ihrer Forderung nach Realisierung der Umfahrung Ausdruck verliehen (vgl. RP online vom 27.10.2014; Express vom 8.11.2014):

HOME NEWS 1. FC KÖLN SPORT KÖLN DÜSSELDORF BONN EROTIK

+++ BREAKING NEWS +++ FC-Abfahrt nach Wolfsburg Wer sitzt im Zug zum Bundesliga-Start?

## Ampel-Frust in Gerresheim Bürger sauer: Neues Rathausbündnis kippt alte Straßenplanung

Von Jörg Philipp-Gerle | Julius Augustin | 08.11.14, 10:02 Uhr

EMAIL FACEBOOK TWITTER MESSENGER

Raserei und massives Verkehrsaufkommen auf der Glashüttenstraße, eigentlich sollte das Dank der Umgehungsstraße bald vorbei sein.  
Foto: Gehring

Düsseldorf Ein Kommentar

### Diskussion um geplante Ortsumgehung

27. Oktober 2014 um 00:00 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten

Düsseldorf. Die Umgehungsstraße L404n soll wohl doch nicht wie geplant durch die Düsselau führen. Anwohner der Glashüttenstraße sind empört, weil sie mit einem wesentlich höheren Verkehrsaufkommen vor der Haustür rechnen.

Teilen Tweeten Weiterleiten Drucken

Von Sarah Schneiderei

Schon seit Jahren ist sie im Gespräch - die Ortsumgehung L404n, die Gerresheim vom Durchgangsverkehr entlasten soll. Ist die Umgehungsstraße einmal fertig gestellt, werden die Autofahrer über eine vierspurige Stadtautobahn von Unterbach/Vennhausen über Gerresheim und Lierenfeld nach Flingern geführt. Die Gerresheimer sollen durch die neue Straßenführung entlastet werden, doch wie es aussieht, bringt das Bauvorhaben mehr Ärger als Besserung für die Anwohner.

Wilfried Legner kämpft seit Jahren mit dem "Arbeitskreis Wohnen, Leben und Arbeiten an der Glashüttenstraße" für die Entlastungsstraße. CDU und FDP hätten ihm dabei immer zugesagt, dass die Ortsumgehung L404n über die Düsselau führen würde. Die Ampelparteien SPD, Grüne und FDP haben das Bauvorhaben jetzt auf einmal geändert. In ihrem Kooperationsvertrag ist festgelegt, dass die Straße nach Süden über die Glashüttenstraße führen soll.

Die vorgenannten Gesichtspunkte (Förderung ÖPNV, Förderung Radverkehr, Senkung Emissionen), die auch Zielen der Regional- und Landesplanung entsprechen, werden in dem Entwurf der Darstellung und der Begründung der FNP-Änderung nicht ausreichend berücksichtigt.

Sofern dort ausgeführt ist,

es müssten wegen der Verkehrs- und Lärmbelastungen „Maßnahmen im Bestand“ geprüft werden,

ist völlig offen, welche Maßnahmen dies sein sollen und wie die beabsichtigte Entlastung in gleicher Qualität erreicht werden kann. Von der FDP um 2014 ins

Gespräch gebrachte „Alternativen“ für die Umfahrung sind jedenfalls bis heute nicht vorgelegt oder entwickelt worden.

Der Entwurf leidet an dieser Stelle unter einem Abwägungsmangel.

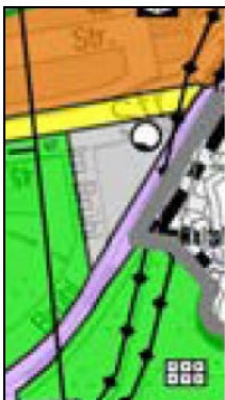
Soweit schließlich gegen eine Umfahrung teilweise das Landschaftsbild oder die Frischluftschneisenfunktion der Düssel-Aue angeführt wird – was in der Begründung mit dem Hinweis auf einen baulichen Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet Andeutung findet –, kann dem durch die Planung und konkrete bauliche Ausgestaltung der Umfahrung, insbesondere durch eine aufgeständerte Trasse sowie transparente Lärmschutzwände, begegnet und der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet minimiert werden. Auch mit diesen Möglichkeiten, die gegen einen Verzicht auf die Darstellung der Umfahrung sprechen, setzt sich der Entwurf nicht auseinander.

## **2. Teilbereich C: Ortsumgehung im Bereich „Im Brühl“ darstellen**

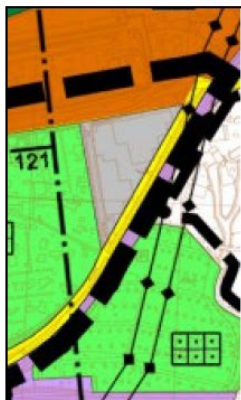
---

Gegenüber dem Vorentwurf der FNP-Änderung wird in dem Entwurf die Verkehrsführung im Bereich Im Brühl (Richtung Erkrath) nicht mehr entlang der Bahntrasse, sondern durch rechtwinklige Führung entlang Im Brühl und Morper Straße dargestellt. Die Änderung ist aus dem Begründungstext heraus nicht nachvollziehbar und steht zu diesem sogar in Widerspruch, da dort eine Führung der Ortsumgehung vollständig entlang der Bahntrasse umschrieben ist.

*Aktuelle Fassung  
FNP*



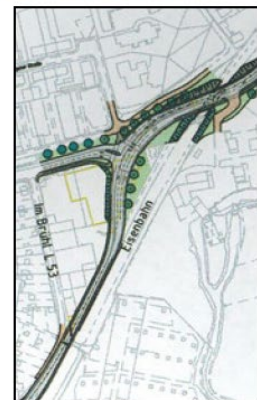
*Vorentwurf 138.  
FNP-Änderung*



*Entwurf 138.  
FNP-Änderung*



*Grundsatzbeschluss  
OU Gerresheim:*



**Ich rege an, im Bereich im Brühl die Ortsumgehung Gerresheim wie in dem Vorentwurf der FNP-Änderung, also in dem Verlauf gemäß dem Grundsatzbeschluss 66/61/2004, als „Straße für den vorwiegend**

**überregionalen und regionalen Verkehr“ zeichnerisch darzustellen und die Begründung entsprechend zu ergänzen.**

Begründung für diese Anregung:

Auf die Begründung zu 1. nehme ich Bezug mit der Maßgabe, dass es sich bei der angeregten Darstellung um den 7. Abschnitt der Ortsumgehung Gerresheim gemäß dem Grundsatzbeschluss handelt und dass im Bedarfsbeschluss zur Anbindung des Glasmacherviertels für den betreffenden Bereich ausgeführt ist:

„Bis zur späteren Realisierung einer neuen Eisenbahnquerung der Morper Straße (L 357) mit der Regiobahn wird der Verkehr über die Straße „Im Brühl“ an die Morper Straße geführt. Im Einmündungsbereich „Morper Straße / Im Brühl“ werden für die Abwicklung der in der Übergangszeit zu erwartenden Verkehre Anpassungsarbeiten erforderlich.“

Bei der in der Entwurfsfassung der FNP-Änderung dargestellten Führung handelt es sich demnach um einen Übergangszustand. Zeichnerisch dargestellt werden sollte aber die endgültige Lösung (= Vorentwurfsfassung FNP-Änderung), deren Realisierung auch mittelfristig realistisch erscheint.

### **3. Teilbereich A: Geplante neue Bahnunterführung darstellen**

Der Entwurf der FNP-Änderung sieht – wie bereits der Vorentwurf – vor, die Bahnunterführung Gubener Straße unverändert darzustellen. Die geplante weiter westlich liegende Bahn-Unterführung wird nicht abgebildet.

*Aktuelle Fassung  
FNP:*



*Vorentwurf & Entwurf  
138. FNP-Änderung:*



*Grundsatzbeschluss  
OU Gerresheim:*



**Ich rege an, die geplante neue Bahnunterführung in ihrem Verlauf gemäß dem Grundsatzbeschluss 66/61/2004 als „Straße für den vorwiegend**

**überregionalen und regionalen Verkehr“ zeichnerisch darzustellen und die Begründung entsprechend zu ergänzen.**

Begründung für diese Anregung:

Zur Begründung nehme ich auf das Vorausgeführte Bezug. Es handelt sich um die Abschnitte 2+3 der Ortsumgehung Gerresheim, für die ein Grundsatzbeschluss besteht, die als 3. BA der Ortsumgehung verwirklicht werden sollen und die im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan zur Realisierung bis 2015 bzw. 2020 vorgesehen sind. Die Stadt betreibt Grunderwerb.

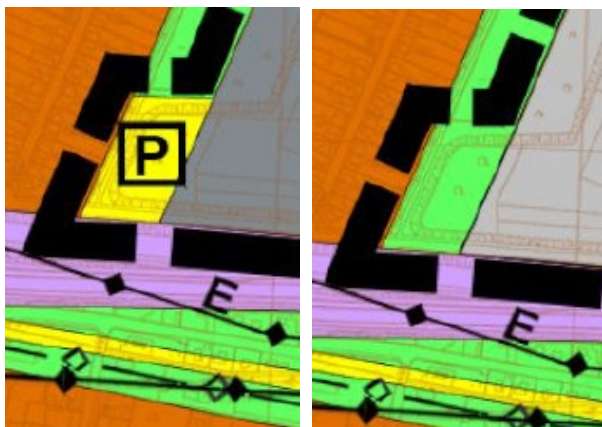
Die 2016 erfolgte Zurückstellung der Planungen („zunächst zurückgestellt“) hat mit der neuerlichen Förderfähigkeit von Ortsumgehungen und Entlastungsstraßen seit 2017 keinen Bestand mehr. Die verkehrsgutachterlichen Untersuchungen zum Glasmacherviertel ordnen die Realisierung der neuen Unterfahung dem „Netzfall 2“ zu. Mit einer Realisierung ist mittelfristig zu rechnen und die neue Unterfahung wird auch nach wie vor von den beteiligten Bezirksvertretungen 7 und 8 gewünscht. Auch der Rat ist von den Plänen nicht abgerückt.

Die Unterfahung würde die Wohngebiete Senftenberger Weg in Vennhausen und Bertastraße/Fröbelstraße vom Durchgangsverkehr entlasten. Sie schafft eine dezidierte Lösung für den ÖPNV (Busschleuse) sowie die Möglichkeit zum Ausbau des Abschnitts im Radschnellweg-Standard für den Radverkehr. In dieser Weise fügt sich die abzubildende Planung zu den Zielen der Verkehrswende, der Luftreinhalteplanung und den Zielen von Regional- und Landesplanung.

#### **4. Teilbereich A: Park & Ride-Platz S-Bahn Tannenhof darstellen**

---

Der Entwurf verzichtet auf die im geltenden FNP erfolgte Darstellung eines Parkplatzes im Bereich des Zamenhofweg.





**Ich rege an, die die Darstellung des Parkplatzes beizubehalten und die Begründung um das Ziel zu ergänzen, den geplanten S-Bahnhalt Tannenhof zu realisieren (Planzeichen S-Bahnhaltestelle).**

Begründung für diese Anregung:

Seit dem städtischen Leitplan 1957 ist ein (weiterer) S-Bahnhalt zwischen den Stationen Flingern und Gerresheim Teil der städtischen Stadt- und Verkehrsplanung. Im Leitplan 1957 unter dem Namen „Höherweg“, in den Planungskarten und Gutachten der 60er Jahre unter dem Namen „Torfbruch“, wird der S-Bahn-Halt spätestens seit dem Generalverkehrsplan 1974 unter der Bezeichnung „Tannenhof“ geführt. Im GVP 1974 ist er mit einer Parkplatzlösung (dort allerdings südlich der Gleise) eingezeichnet:



Der Parkplatz nördlich der Gleise ist in dem geltenden Bebauungsplan 5976/15 aus dem Jahr 1978 festgesetzt. In der Begründung heißt es:

- 1.4 Auf dem als Grünfläche (Dauerkleingärten) ausgewiesenen Gelände können etwa 60 Kleingärten angelegt werden. Der geplante Parkplatz am Zamenhofweg wird zukünftig dem in der Nähe geplanten S-Bahn-Haltepunkt dienen, soll jedoch gleichzeitig den Bedarf der Kleingärtner decken und diesen als Zugang dienen.

Tatsächlich wurden der Haltepunkt und Parkplatz bei der Realisierung der Ost-West-S-Bahn im Jahr 1988 zunächst nicht umgesetzt. Anders, als etwa bei den Haltepunkten Lierenfeld oder Benrath-Nord auf der Nord-Süd-Strecke, wurde die Planung jedoch nicht aufgegeben, sondern den Planunterlagen der Bahn ist zu entnehmen, dass der Haltepunkt Tannenhof (von vorneherein) erst bei einem „genügenden Verkehrsaufkommen“ realisiert werden sollte.

In einer städtischen Broschüre aus 1989 ist der S-Bahnhof demgemäß weiter verzeichnet:



Mit dem „genügenden Verkehrsaufkommen“ im vorgenannten Sinne ist bei Realisierung des Glasmacherviertels sowie der Beplanung des Teilbereichs A der FNP-Änderung zu rechnen. Aus dem politischen Raum ist bereits die Anregung geäußert worden, die Planung des „Glasmacherviertels“ zum Anlass zu nehmen, mit der Bahn und dem Fördergeber über Realisierung des Haltepunkts zu verhandeln, da dieser das Glasmacherviertel und die für das ehemalige Lager 61 geplante Gewerbenutzung andienen und zusammen mit einem P&R-Platz einen wichtigen Beitrag für die Verkehrswende leisten könnte (vgl. BV8/015/2020). Denkbar ist mittelfristig auch eine Verknüpfung mit der geplanten Verlängerung der Stadtbahn U73 nach Westen.

Eine Veranlassung, die mit dem S-Bahn-Halt im Zusammenhang stehende Parkplatzfläche aus dem FNP zu streichen, besteht aktuell nicht. Der Beibehalt der Darstellung und die Ergänzung um den geplanten S-Bahnhalt entsprechen den Zielen der Verkehrswende und damit der Verkehrs- und Raumplanung der Stadt Düsseldorf.

Düsseldorf, 5.7.2020