

61/12

**Bebauungsplanverfahren Nr. 01-022 Uerdinger Straße 67
Stellungnahme gem. § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 13a und § 13(2) BauGB**

Zu dem o. g. **B-Plan-Verfahren** wird seitens Amt 66 wie folgt Stellung genommen:

I. Verkehrsgutachten

Das vorliegende Verkehrsgutachten (Stand: 14.04.2022) ist abgestimmt und freigegeben. Es sind keine verkehrlichen Einschränkungen im Bereich der geplanten Tiefgaragenzufahrt zu erwarten. Es wird sowohl in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde Qualitätsstufe A erreicht. Es ist darauf zu achten, dass einfallende Fahrzeuge bevorzugt werden, um Rückstaus im öffentlichen Verkehr zu vermeiden. Um die Befahrbarkeit der Tiefgaragenrampe für den Radverkehr zu gewährleisten, ist auf eine ausreichende Höhe von mindestens 2,50 m zu achten.

Fahrradabstellanlagen, welche nicht in der Tiefgarage nachgewiesen werden, sind wenn möglich, witterungsgeschützt und ausreichend beleuchtet bereitzustellen. Darüber hinaus sind auch Stellplätze für Lastenräder vorzusehen.

II. Um- oder Neubau von öffentlichen Verkehrsflächen

Die Erschließung des Plangebiets erfolgt über die vorhandene öffentliche Verkehrsfläche entlang der Uerdinger Straße. Für die Zu- und Ausfahrten der Tiefgarage und der geplanten Vorfahrt sind Änderungsarbeiten der öffentlichen Verkehrsfläche notwendig. Die genaueren Details sind im Rahmen des Bauantragsverfahren zu klären. Die entstehenden Kosten sind durch den Antragssteller zu tragen, welche zum jetzigen Zeitpunkt nicht benannt werden können.

Es wird darauf hingewiesen, dass entlang der Uerdinger Straße eine Radverkehrsplanung kurzfristig umgesetzt wird. Hierdurch entfällt eine Vielzahl der bestehenden Parkstände zu Gunsten eines Radfahrstreifens. Im Zuge der Maßnahme wird der Parkraum neu sortiert und nicht in Gänze kompensiert werden können. Die Aussage auf S. 22 der Begründung, dass Besucher der Gastronomie den Parkraum im öffentlichen Raum nutzen sollen, ist daher zu streichen. Aufgrund der zukünftigen Situation ist zu gewährleisten, dass eine gewisse Anzahl an privaten Stellplätzen für Besucher zur Verfügung gestellt wird.

In dem gezeigten Systemschnitt der Gebäude sind die Grundstücksgrenzen, sowie die lichte Raumhöhe des Gehwegs im Bereich der Stützkörper darzustellen. Die Ein-

schränkung im Gehwegbereich durch den schräg skizzierten Stützkörper ist zu be-
maßen (Delta H an der Hinterkante des Gehwegs > 3,50 m). Die Höhe des auskra-
genden Körpers ist so zu gestalten, dass sich der öffentliche Gehweg nicht als beengt
darstellt. Tragende oder stützende Bauteile sind auf privater Fläche zu verorten.

III. Nutzungen

Es sind keine privaten Nutzungen bekannt.

IV. Kosten

Die Maßnahme ist nicht im MIP enthalten. Es sind keine Zuwendungen zu erwarten.
Eine Kostenberechnung für die Änderungsarbeiten der öffentlichen Verkehrsfläche
liegt zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor. Es sind Kosten in Höhe von 350€/m² zu ver-
anschlagen.

V. Öffentliche Beleuchtung

Die Stellungnahme der Stadtwerke Düsseldorf AG, Abt. Öffentliche Beleuchtung liegt
zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor und wird ggf. nachgereicht. Es wird erforderlich,
den öffentlichen Gehweg zu beleuchten.

VI. Korrektur zur beigefügten Begründung

- In Kap. 5.6.2, 2. Abs. (S. 23) der Begründung ist folgender Zusatz zu ergän-
zen: „Unter Berücksichtigung des für diesen Standort geltenden ÖPNV-
Minderungsfaktors von 30% **und einer weiteren Minderung aufgrund von
Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes** ergeben sich bauordnungsrechtlich
gemäß Stellplatzsatzung 84 notwendige Stellplätze.“
- In Kap 2.4 Verkehr und Erschließung (S.9) heißt es:

"Anschluss an das Busnetz in Ost-West-Richtung besteht zudem an der Haltestelle
„Theodor-Heuss-Brücke“, **welche zukünftig weiter nach Osten in Richtung
des Plangebietes verlegt werden soll.**"

Es ist nicht nachvollziehbar, auf welcher Abstimmung diese Aussage basiert.
Eine Verlegung der Haltestelle ist nicht geplant. Daher soll dieser Satz aus der
Begründung gestrichen werden.
- Es ist zu prüfen, ob die fußläufige Verbindung in Richtung Georg-Glock-Straße
gem. Kap. 5.6 Erschließungs- und Verkehrskonzept (S.21) nicht auch für den
Radverkehr geöffnet werden kann. Im Sinne einer möglichen Vernetzung mit
dem Gebiet Campus Golzheim sind die Belange des Radverkehrs mitzudenken.

Katharina Metzker