

**Bericht zur  
Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB  
vom 11.03.2024 bis 03.04.2024  
zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 02/021  
- Eduard-Schloemann-Straße -**

**Stadtbezirk 2 - Stadtteil Düsseldorf**

## **Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB vom 11.03.2024 bis 03.04.2024**

### **1. Bericht über die Durchführung der Veranstaltung**

#### **„Stadtplanung zur Diskussion“**

Ort: Räumlichkeiten des Stahlinstituts,  
Sohnstraße 65, 40237 Düsseldorf

Zeit: 20.03.2024, 18:30 Uhr - 20:00 Uhr

Anwesend: Herr Bezirksbürgermeister Philipp Schlee  
ca. 40 Bürgerinnen und Bürger  
4 Mitarbeitende der Verwaltung  
4 Fachplaner sowie 4 Mitarbeitende des Büros HJPplan+

Der Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks, Herr Schlee, eröffnet die Versammlung, begrüßt alle Bürgerinnen und Bürger und freut sich auf eine gute Diskussion. Er begrüßt weiter die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung sowie der Politik. Herr Baackmann, als stellvertretender Amtsleiter des Stadtplanungsamtes stellt den Prozess zur Aufstellung eines Bebauungsplans vor und erläutert, an welcher Stelle sich das Verfahren mit der „Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung“ derzeit befindet. Er weist hierbei insbesondere auf die weiteren Möglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger zur Beteiligung am Planverfahren hin.

Darüber hinaus wird die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes erläutert. Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren zur Bebauungsplanaufstellung geändert.

Anschließend wird der Siegerentwurf des vorgelaufenen Wettbewerbs vorgestellt, der nun als Grundlage für das zu initiiierende Bebauungsplanverfahren dient. Der Siegerentwurf sieht ein robustes städtebauliches Konzept für ein attraktives Wohngebiet mit einer klaren Gebäudegliederung rund um einen zentralen Anger vor: Angrenzend zur Einfamilienhausstruktur der Willi-Aengevelt-Straße sieht der Entwurf eine Bebauung aus 3-geschossigen Stadthäusern mit zum Teil versetzten obersten Geschossen vor. Diese Stadthäuser sind fein gegliedert und hinsichtlich ihrer Gebäudehöhe so dimensioniert, dass die gegenüberliegenden Traufhöhen der nördlich angrenzenden Einzel- und Doppelhausbebauung aufgenommen werden. Die Gebäude sind zudem ca. 9 m von der Willi-Aengevelt-Straße entfernt angeordnet, so dass hier die vorhandene öffentliche Straße durch einen Gehweg, einen Pflanzstreifen

und Vorgartenzonen ergänzt wird. Der Abstand zwischen den geplanten Neubauten und den Baukörpern des nördlich liegenden Baugebietes ist mit etwa 20 m bemessen.

Im Nordosten wird die nördlich angrenzende Bebauung entlang der Otto-Petersen-Straße durch drei 4 bis 6-geschossige Gebäude aufgegriffen, sodass hier eine klare, einheitliche, städtebauliche Kante zur Düssel entsteht.

Nördlich des Angers bilden zwei 3-geschossige Gebäude mit einer 2-zügigen Kindertagesstätte (Kita) mit Freibereichen die Begrenzung des Angers. Die Kita ist über die begleitenden Fuß- und Radwege des Angers aus nordöstlicher Richtung sowie aus nordwestlicher und südöstlicher Richtung über den Fuß- und Radweg zwischen Willi-Aengevelt- und Eduard-Schloemann-Straße erreichbar.

Entlang der Eduard-Schloemann-Straße entsteht eine 5 bis 6-geschossige differenziert gestaltete Riegelbebauung, die vom Anger aus erschlossen ist. Sie hält einen ausreichenden Abstand zu den erhaltenswerten Platanen ein und bildet somit eine großzügige ruhige, grüne Gartenseite Richtung Süden aus.

Um das geplante Wohnquartier vor Gewerbelärmimmissionen der südwestlich angrenzenden Forschungseinrichtungen zu schützen, ist eine durchgehend geschlossene 3 bis 4-geschossige Schallschutzbebauung geplant. Der südöstliche Teil der Riegelbebauung dient als Quartiersgarage mit Mobility Hub. Weitere Nutzungen wie Fahrradstation und Reparaturservice sind im Erdgeschossbereich vorgesehen. Der nordwestliche Gebäudeteil sowie der Verbindungsbau zum Riegelgebäude sollen hingegen zum Wohnen genutzt werden, sodass hier wieder ein Pendant zur Wohnnutzung an der Willi-Aengevelt-Straße entsteht.

Die Quartiersmitte bildet der Anger mit einem vielfältigen Angebot an Spiel –und Aufenthaltsmöglichkeiten.

An der Ecke Otto-Petersen-Straße und Eduard-Schloemann-Straße bildet ein kleiner Platz mit Quartierscafé einen attraktiven Auftakt ins Quartier.

Es ist auch vorstellbar, dass sich weitere ergänzende Nutzungen, wie nicht störende Gewerbe- oder Handwerksbetriebe gem. einem Allgemeinen Wohngebiet (WA) ansiedeln können.

Durch die flexible bauliche Struktur bietet der Entwurf das Potential zur Umsetzung variabler Wohnformen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen (z. B. Mehrgenerationenwohnen, Cluster-Wohnen etc.). Mind. 50 % des geplanten Wohnungsbaus soll als öffentlich geförderter Wohnungsbau errichtet werden. Eine dezentrale Verteilung im Quartier ist vorgesehen.

Im Anschluss an die Erläuterung des städtebaulichen Entwurfs übergibt Herr Baackmann das Wort an Herrn Dr. Pflüger, HJPplan+ (Aachen). Herr Dr. Pflüger erläutert kurz, dass nun an bereitstehenden Stellwänden zu den Themen Städtebau, Verkehr + Erschließung und Freiraum + Umwelt die Möglichkeit besteht sich die Planung genauer erläutern zu lassen, Fragen zu stellen und Anregungen für die weitere Planung mitzugeben. Es sind drei Zeitfenster von je 15 Minuten eingeplant, an denen man sich je einem Thema zuordnen kann.

Je Stellwand ist eine Person des Büros HJPplan+ moderierend anwesend sowie je eine Person des Stadtplanungsamtes. Ergänzt wird das Thema Städtebau durch die beiden Architekten und Planer des Siegerentwurfes, Herrn Wennemar von Konrath+Wennemar und Herrn Füge von ISR. Das Thema Verkehr + Erschließung wird durch den Verkehrsplaner Herrn Richling von SchüßlerPlan, die auch im Nachgang das Mobilitätsgutachten erstellen werden, unterstützt. Bei der Thematik Freiraum + Umwelt vervollständigt Herr Ewers von dem Freiraumplanungsbüro studio grüngrau das Team der Ansprechpartner.

Zu den drei Themen wurden zusammenfassend folgende Fragen erörtert:

### **Fragen und Anregungen zum Thema Städtebau**

1.1. Es wird der Wunsch geäußert, dass die geplante Grünbepflanzung an der Willi-Aengevelt-Straße Richtung Westen, entlang des Grundstücks des Stahlinstituts, verlängert wird.

#### Antwort:

Das angesprochene Grundstück liegt nicht im Geltungsbereich des aktuell zu entwickelnden Grundstücks. Dennoch wird die Anregung an den Eigentümer des Nachbargrundstücks weitergegeben.

1.2. Es wird angeregt, dass die benachbarte Nutzung des Stahlinstituts und des Max-Planck-Instituts bezüglich Lärm und elektromagnetischer Strahlung betrachtet werden.

#### Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Gewerbelärmgutachten erstellt, welches die bestehende Nutzung und dessen Emissionen untersucht. Die Frage nach dem Bedarf einer Untersuchung zu elektromagnetischer Strahlung wird an das Fachamt weitergegeben.

1.3. Es wird angeregt, die gesamte Bebauung um ein Geschoss zu reduzieren.

Antwort:

Der vorliegende Entwurf ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens. Bei den Höhen der neuen Gebäude hat der Entwurfsverfasser die Höhen im Norden des Plangebietes aufgenommen und als Pendant zu den bestehenden Gebäuden mit Satteldach im Gebiet „ZOO eins“ Flachdächer im neuen Quartier gewählt. Die zurückversetzten obersten Geschosse der Neubauten sind max. bis zu 1 m höher als der Bestand im Norden, um ausreichende Raumhöhen zu erzielen.

Die Gebäudehöhen vermitteln Richtung Süden bis zum Bestand (8 Geschosse) an der Eduard-Schloemann-Straße.

Die geplanten Gebäudehöhen sind aus städtebaulicher Sicht nachvollziehbar und sinnvoll gewählt und werden daher so beibehalten.

1.4. Die Öffentlichkeit hinterfragt, ob der geplante Abstand von 9 m zwischen der Neubebauung und der Willi-Aengevelt-Straße ausreiche.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht eine Vorgartenzone der Neubauten von 2,5 m vor. Daran grenzt ein Gehweg an, der ebenso eine Tiefe von 2,5 m aufweist.

Abschließend werden der Gehweg und die Fahrbahn mit einem 4 m breiten Grünstreifen getrennt. Diese 9 m werden zu Lasten der Ausnutzung des Areals geplant. Die geplanten Maße sind ausreichend bis großzügig dimensioniert und daher städtebaulich gerechtfertigt.

1.5. Es wird angemerkt, dass der erste Stand des Entwurfes im laufenden Wettbewerb nahezu 40 Wohneinheiten weniger aufwies. Daher wird angeregt bei der Bebauung an der Willi-Aengevelt-Straße je ein Geschoss zu entfernen. Dabei wäre ein Verlust von schätzungsweise 9 Wohneinheiten hinzunehmen. Die Bürgerin ist der Meinung, dass dies in einer guten Relation stehe und daher auch wohnungswirtschaftlich vertretbar sei.

Antwort:

Der vorliegende Entwurf ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens. Bei den Höhen der neuen Gebäude hat der Entwurfsverfasser die Höhen im Norden des Plangebietes aufgenommen und als Pendant zu den bestehenden Gebäuden mit Satteldach im Gebiet „ZOO eins“ Flachdächer im neuen Quartier gewählt. Die zurückversetzten obersten Geschosse der Neubauten sind max. bis zu 1 m höher als der Bestand im Norden, um ausreichende Raumhöhen zu erzielen.

Die Gebäudehöhen vermitteln Richtung Süden bis zum Bestand (8 Geschosse) an der Eduard-Schloemann-Straße.

Die geplanten Gebäudehöhen sind aus städtebaulicher Sicht nachvollziehbar und sinnvoll gewählt und werden daher so beibehalten.

- 1.6. Der aktuelle Entwurfsstand verfolge die Idee, dass die geplante Wegeverbindung von Nord nach Süd im Norden an die Wegeverbindung zum Quartiersplatz in „ZOO eins“ anschließt. Es werden dazu Bedenken geäußert, dass eine zu hohe Frequenzierung Fußgehender im „ZOO eins“ dadurch entstehen könne. Insb. mit dem Blick darauf, dass Hecken im „ZOO eins“ nur max. 1,50 m hoch sein dürften und daher Privatheit verloren gehen könne.

Antwort:

Die Wegeverbindung im Quartier „ZOO eins“ ist als öffentliche Verkehrsfläche planungsrechtlich gesichert und daher den dort Lebenden hinlänglich bekannt. Ziel war es von Anfang an, eine Verbindung für die Öffentlichkeit herzustellen und diese weiter bis zur Eduard-Schloemann-Straße fortzuführen. Die geplante Wegeverbindung Richtung Norden ins Quartier „ZOO eins“ soll daher ein Angebot schaffen, die beiden Quartiere miteinander zu verknüpfen und voneinander zu profitieren. Eine Heckenhöhe von bis zu 1,50 m verwehrt im Regelfall Einblicke in private Gärten, sodass die Bedenken an der Stelle nicht nachvollziehbar erscheinen.

### **Fragen und Anregungen zu den Themen Verkehr und Erschließung**

- 2.1. Mehrfach wird die Frage gestellt, ob die Anzahl der geplanten Stellplätze (ca. 150) ausreiche. Es wird erwähnt, dass im Umfeld bereits Parkdruck bestehe und daher wird darauf hingewiesen, dass eine realistische Anzahl an Stellplätzen vorgesehen werden solle.

Antwort:

Die Anzahl der Stellplätze errechnet sich nach den geplanten Nutzungen im Quartier. Dabei werden auch Besucherstellplätze mitgedacht. Die Düsseldorfer Stellplatzsatzung gibt vor, wie viele Stellplätze für die geplante Nutzung nachgewiesen werden müssen. Im Rahmen eines Mobilitätsgutachtens wird diese Thematik, inklusive der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger überprüft.

- 2.2. Es wird hinterfragt, ob eine Quartiersgarage, die auch Teile des umliegenden Stellplatz Bedarfes aufnehmen könne, gebaut werden könnte.

Antwort:

Das Quartier an der Eduard-Schloemann-Straße ist flächenmäßig begrenzt. Eine deutlich größere Quartiersgarage zu bauen, die den Stellplatzbedarf aus der Umgebung aufnehmen kann, ist nicht möglich. Dennoch ist es denkbar, dass Stellplätze im sogenannten MobilityHub an Bewohnende aus der Umgebung vermietet werden, sofern nicht alle Stellplätze durch das eigene Wohngebiet genutzt werden.

2.3. Die Öffentlichkeit erfragt, wie man sich den MobilityHub architektonisch vorstellen müsse (Stichwort: Lärm durch rangierende Fahrzeuge) und was diesen von einem klassischen Parkhaus unterscheide.

Antwort:

Die Architektur der Baukörper ist noch nicht festgelegt. Derzeit befindet sich der Entwurf noch auf der städtebaulichen Ebene. Der Entwurf des MobilityHubs wird unter gutachterlicher Begleitung weiter qualifiziert werden, sodass eine Beeinträchtigung der Umgebung durch rangierende Fahrzeuge oder ähnliche Lärmemissionen von vorneherein mit betrachtet und auf ein Wohnumfeld verträgliches Maß angepasst wird.

Ein MobilityHub sieht auch die Möglichkeiten von Fahrradstellplätzen, Radreparaturwerkstätten oder Transportmöglichkeiten für das Quartier (z.B. Lastkarren oder ähnliches) vor. Die detaillierte Betrachtung steht noch aus.

2.4. Es wird erfragt, wo die Besucher und die Bediensteten des Quartiers parken werden.

Antwort:

Der Stellplatzbedarf der durch die Nutzungen im Quartier entsteht, wird im MobilityHub untergebracht. So z.B. die Stellplätze für die Wohnnutzung, die Kita-Mitarbeitenden oder Mitarbeitende des angedachten Cafés.

2.5. Es werden Anregungen abgegeben, dass in unmittelbarer Nähe Kurzzeitstellplätze für die Bewohnenden vorgesehen werden, um z.B. Einkäufe ein- und ausladen zu können.

Antwort:

Die Anregung wird aufgenommen und im Rahmen der Konkretisierung der Planung geprüft.

2.6. Die Öffentlichkeit regt an, Ladezonen für Paketboten oder bevorzugt eine zentrale Paketstation mitzudenken, um die Verteilung von Paketen auf einen Punkt zu konzentrieren.

Antwort:

Die Anregung wird aufgenommen und im Rahmen der Konkretisierung der Planung geprüft.

2.7. Es wird hinterfragt, ob Tiefgaragen im Bereich des Baublocks an der Eduard-Schloemann-Straße und ggf. unter den Baukörpern entlang der Willi-Aengevelt-Straße möglich sind.

Antwort:

Derzeit sind keine Tiefgaragen geplant. Der nördliche und östliche Bereich des Plangebietes befindet sich innerhalb des Hochwassergefahrengbietes der Düssel. Bei einem seltenen Hochwasserereignis (HQextrem) wird der Bereich bis zu 0,5 m tief überschwemmt. Dies führt dazu, dass die Technik einer Tiefgarage erheblicher wäre, als bei anderen Tiefgaragen. Der Wunsch nach dezentraler Verteilung von Stellplätzen wird jedoch aufgenommen und im weiteren Verfahren, z.B. in Abstimmung mit dem Fachamt oder im Rahmen des Mobilitätsgutachtens sowie der weitergehenden Planung geprüft.

2.8. Die Anwesenden verweisen darauf, dass potenzielle Gefahrenstellen entstehen könnten, wenn die Wegeverbindung von Norden nach Süden als Radweg ausgewiesen wird. Dies gilt sowohl für das Quartier „ZOO eins“ als auch für das in Rede stehende Quartier. Man würde hier nur einen Gehweg bevorzugen und den Radweg entlang der Otto-Petersen-Straße bauen.

Antwort:

Die Anregung wird aufgenommen und im Rahmen der Konkretisierung der Planung geprüft.

2.9. Es wird angeregt, Hinweisschilder zur nächsten ÖPNV Station aufzuhängen, um die Nutzung des ÖPNVs zu unterstützen.

Antwort:

Da sich die Stationen nicht in kurzen Zeiträumen ändern, kennen die Anwohner den Weg bereits nach kurzer Zeit. Ob eine Beschilderung daher sinnvoll ist, ist fraglich. Die Anregung wird dennoch an das Fachamt weitergegeben.

2.10. Die Öffentlichkeit spricht sich für die Reduzierung des Autoverkehrs im Gebiet aus und begrüßt die innovativen Ansätze.

Antwort:

Das Lob wird dankend angenommen und an die Planungsteams weitergegeben.

2.11. Ein Teilnehmer erfragt, ob es ein Verkehrskonzept für die Baustelle geben wird.

Antwort:

Ja, jede große Baustelle in Düsseldorf wird bei Realisierung durch ein zuvor abgestimmtes Baustellenlogistikkonzept begleitet.

2.12. Es besteht die Rückfrage, ob die Müllplätze nicht näher am Wohnort mitgedacht werden könnten.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht für die überwiegende Anzahl an geplanten Gebäuden einen Raum für den Hausmüll innerhalb des Gebäudes vor, der von der Müllabfuhr von der angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche aus direkt angedient werden kann. Wie die Entsorgung des Hausmülls der beiden geplanten innenliegenden Gebäudekörper, die nicht an einer öffentlichen Verkehrsfläche liegen, erfolgt, wird im weiteren Verfahren auf organisatorischer Ebene mit der Awista geklärt.

2.13. Es wird hinterfragt, ob der MobilityHub überhaupt als Lärmriegel benötigt würde.

Antwort:

Gem. den ersten Einschätzungen der Fachämter und gutachterlichen Vorbetrachtungen muss das Wohngebiet vor dem emittierenden Gewerbelärm aus dem westlich angrenzenden Areal geschützt werden. Das Gutachten zum Gewerbelärm steht noch aus. Anschließend wird die Planung konkretisiert.

2.14. Zu der Einbindung der Umgebung wird hinterfragt, ob der Umbau des Knotenpunktes Otto-Petersen-Straße / Eduard-Schloemann-Straße umgeplant werden könne oder ob die Verkehrsführung ungeändert bleibt.

Antwort:

Die umliegenden öffentlichen Straßen sind nicht Teil des Geltungsbereiches. Nach erster Einschätzung des Fachamtes wird die Verkehrsführung im Umfeld unverändert verbleiben. Bei der Erstellung des Mobilitätsgutachtens werden jedoch auch die

umliegenden Knotenpunkte betrachtet, sodass eine finale Entscheidung noch aussteht.

2.15. Ein Bürger regt an, ein Verkehrskonzept für alle umliegenden Gebiete zu erstellen, die derzeit in Planung sind.

Antwort:

Bei der Verkehrsbetrachtung werden auch umliegende Nutzungen betrachtet. Ein Verkehrsgutachten für alle Planungsvorhaben im gesamten Umkreis ist aktuell nicht vorgesehen, da nicht alle Planungen final sind, sondern derzeit teilweise nur Entwurfsideen.

### **Fragen zu den Themen Freiraum und Umwelt**

3.1. Die Öffentlichkeit begrüßt den Entwurf, weil der Mensch im Mittelpunkt stehe.

Antwort:

Das Lob wird dankend angenommen und an die Planungsteams weitergegeben.

3.2. Es wird hinterfragt, ob die Gebäude und Freiflächen im Innenbereich verschattet würden.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht eine vergleichbare Dichte der Bebauung wie in den umliegenden Gebieten vor. Im Rahmen des Bebauungsplanes werden verschiedene Fachämter beteiligt, um Fachbelange zu vertreten. Dabei wird das Umweltamt entsprechende Nachweise an Belichtung und Verschattung fordern und sicherstellen, sofern diese aus der Sicht des Fachamtes erforderlich sind.

3.3. Die Teilnehmenden erfragen, ob auch die Thematiken Wind und Belüftung geprüft werden.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanes werden verschiedene Fachämter beteiligt, um Fachbelange zu prüfen. Daher wird das Umweltamt, auch eine Überprüfung der Thematik Wind und Belüftung fordern, sofern diese aus der Sicht des Fachamtes erforderlich ist.

3.4. Es wird angeregt, möglichst viele Bäume zu erhalten.

Antwort:

Bereits zu Beginn des Wettbewerbs wurde eine Aufmessung und Vitalitätsprüfung des bestehenden Baumbestands durchgeführt. Das Ergebnis wurde den Planungsteams mit an die Hand gegeben. Der Siegerentwurf sieht den weitgehenden Erhalt des vitalen Baumbestandes vor.

3.5. Die Öffentlichkeit möchte wissen, wie hoch die Bäume entlang der Willi-Aengevelt-Straße sein werden.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht vor, dass der Bereich des Grünstreifens nicht unterbaut ist. Demnach sind auch Tiefwurzler möglich. Der Grünstreifen wird in städtischem Eigentum sein. Die genaue Höhe der Bäume kann derzeit noch nicht mitgeteilt werden. Die genaue Baumart wird im laufenden Bebauungsplanverfahren durch das Garten-, Friedhofs- und Forstamt festgelegt.

3.6. Es wird hinterfragt, ob die Spielflächen im neuen Quartier der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Antwort:

Ja, die Spielflächen werden öffentlich zugänglich sein.

3.7. Es wird der Wunsch geäußert, dass Rücksicht auf die Artenvielfalt genommen wird.

Antwort:

Der Schutz der Arten wird durch eine Artenschutzprüfung bewertet und geprüft. Sollte die Prüfung ergeben, dass schützenswerte Arten vor Ort sind, werden durch Fachleute Maßnahmen erarbeitet, die den Schutz der Arten sicherstellt.

3.8. Es wird hinterfragt, wie hoch die Flächenversiegelung im Quartier sein wird.

Antwort:

Im Rahmen des Wettbewerbs wurden als Orientierungswerte die Werte eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) angegeben. In einem WA beträgt der Orientierungswert der Grundflächenzahl 0,4. Je nach Entwurf und Lage des Plangebietes ist auch eine höhere Grundflächenzahl, z.B. 0,5 mit entsprechender städtebaulicher Begründung möglich. Die Gebietskategorie sowie die genaue Grundflächenzahl und Flächenversiegelung werden im Bebauungsplanverfahren definiert und festgelegt.

3.9. Abschließend werden noch die Wünsche nach Fassadenbegrünung und einer attraktiven Fassadengestaltung eingebracht.

Antwort:

Die Anregungen werden mitgenommen. Es ist geplant eine architektonische Qualifizierung des Quartiers durchzuführen, sodass eine attraktive Fassadengestaltung entsteht. Die Thematik der Fassadenbegrünung wird geprüft.

Nachdem die Gesprächsrunden an den Stellwänden abgeschlossen sind, wird im Plenum durch die Mitarbeitenden des Büros HJPplan+ noch einmal kurz zusammengefasst, welche Anliegen die Teilnehmenden an den Stellwänden diskutiert haben.

Auf die abschließende Frage, ob aus dem Plenum noch weitere Rückfragen bestehen, gibt es keine weiteren Wortmeldungen.

Herr Bezirksbürgermeister Schlee schließt die Veranstaltung und bedankt sich bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern für das Interesse und die erfolgten Fragen und Stellungnahmen.

Die Veranstaltung wird um 20:00 Uhr beendet.

## **2. Schriftlich vorgebrachte Äußerungen zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB**

Es wurden im Zeitraum vom 11.03.2024 bis 03.04.2024 folgende schriftlichen Äußerungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht.

### **Fragen und Anregungen zum Thema Städtebau**

1.1 Vor dem Hintergrund der geplanten wohnbaulichen Entwicklung auf dem Gelände Sohnstraße 45 (Telekom-Gelände) und dem SMS Group-Gelände wird die Notwendigkeit einer wohnbaulichen Entwicklung des Plangebietes hinterfragt.

#### Antwort:

In der Landeshauptstadt Düsseldorf besteht eine hohe Nachfrage nach Wohnraum. Darüber hinaus ist es aufgrund der stadtentwicklungspolitisch vertretenen Innenentwicklungsstrategie notwendig, alle verfügbaren und geeigneten innerstädtischen Flächen einer wohnbaulichen Nutzung zuzuführen.

1.2 Es wird angeregt, andere Flächen in Düsseldorf für eine wohnbauliche Entwicklung mit mehr als drei Geschossen zu nutzen, die hierfür geeigneter seien.

#### Antwort:

Vor dem Hintergrund der zuvor genannten hohen Nachfrage nach Wohnraum sowie der Innenentwicklungsstrategie ist es notwendig, alle verfügbaren und geeigneten innerstädtischen Flächen einer wohnbaulichen Nutzung zuzuführen.

Der städtebauliche Entwurf ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens. Besonderes Augenmerk bei der Entscheidungsfindung lag u. a. darauf, dass sich das geplante Quartier insbesondere hinsichtlich der Höhenentwicklung in das bestehende Siedlungsgebiet einfügt. Der Entwurf, der dem Bebauungsplanverfahren zugrunde gelegt wird, würdigt diesen Umstand in besonderem Maße und vermittelt zwischen den Gebäudehöhen des Quartiers „ZOO eins“ im Nordwesten und den Gebäudehöhen der Bestandsgebäude jenseits der Eduard-Schloemann-Straße im Südosten. Die Errichtung von Gebäuden mit mehr als drei Geschossen im Plangebiet wird als städtebaulich verträglich erachtet.

1.3 Es wird angeregt, die Anzahl der geplanten Wohneinheiten an der Eduard-Schloemann-Straße zu reduzieren, um Verkehr zu reduzieren und um das infrastrukturelle Angebot nicht zu überfordern.

Antwort:

Der dem Bebauungsplanverfahren zugrundeliegende städtebauliche Entwurf ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens, das eine dem stadtintegrierten Standort angemessene wohnbauliche Verdichtung vorschlägt. Die verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz werden im Zuge des Mobilitätsgutachtens im weiteren Verfahren untersucht. Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan soll die Möglichkeit bieten, dass sich auch der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Gastronomie- sowie nicht störende Gewerbe- und Handwerksbetriebe und soziale Einrichtungen, wie eine Kita im Quartier ansiedeln können. Eine Reduzierung der Wohneinheiten wird deshalb als nicht notwendig erachtet.

- 1.4 Es wird angeregt, die Anzahl der geplanten Wohneinheiten im Quartier zu reduzieren, da sich die geplante Bebauung in ihrer Dichte nicht in die Umgebung einfüge.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf, der dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan zugrunde gelegt wird, ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens. Bei der Entscheidungsfindung haben mehrere Faktoren eine wichtige Rolle gespielt. U. a., dass sich das geplante Quartier hinsichtlich seiner Dichte in das bestehende Siedlungsgebiet einfügt. Der Entwurf würdigt diesen Umstand in besonderem Maße und vermittelt zwischen der Dichte des Quartiers „ZOO eins“ im Nordwesten und der Dichte der Bestandsgebäude jenseits der Eduard-Schloemann-Straße im Südosten. Dem Schnitt des Gebietes ist zu entnehmen, dass die Bestandshöhen der Umgebung aufgenommen wurden. Eine Reduzierung der Dichte wird deshalb als nicht notwendig erachtet.

- 1.5 Es wird vorgeschlagen, die geplante Dichte im Quartier zu reduzieren, um eine Ghettoisierung zu vermeiden und nachbarschaftliche Nähe zu schaffen.

Antwort:

Um Segregation entgegen zu wirken, sieht der städtebauliche Entwurf einen breiten Wohnungsmix aus 1- bis 5-Zimmer-Wohnungen sowohl im Bereich des geförderten als auch im Bereich des frei finanzierten Wohnungsbaus vor. Auf diese Weise wird ein Wohnangebot für verschiedene Bevölkerungsgruppen, Alters- und Einkommensklassen geschaffen, die sich auch innerhalb eines Gebäudes mischen können. Zudem sieht der städtebauliche Entwurf öffentliche Frei- und Grünräume mit einem breiten Nutzungsangebot vor, um auf diese Weise Orte der

nachbarschaftlichen Begegnung im Quartier zu schaffen. Die entsprechenden Flächen werden auf Ebene des Bebauungsplanes gesichert. Eine Reduzierung der Dichte wird deshalb als nicht notwendig erachtet.

- 1.6 Es wird angeregt, möglichst viele verschiedene Wohnnutzungen anzusiedeln, um das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das „Wohnquartier Eduard-Schloemann-Straße“ zu entzerren (z.B. Studentenwohnen, betreutes Wohnen).

Antwort:

Der Entwurf sieht einen breiten Wohnungsmix aus 1- bis 5-Zimmer-Wohnungen sowohl im Bereich des geförderten als auch im Bereich des frei finanzierten Wohnungsbaus vor. Auf diese Weise wird ein Wohnangebot für verschiedene Bevölkerungsgruppen, Alters- und Einkommensgruppen geschaffen. Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan schließt die Nutzung von besonderem Wohnen nicht aus. Studentenwohnen, Wohngruppen oder betreutes Wohnen sind möglich.

- 1.7 Es wird angeregt, die Höhen der geplanten Gebäude zu reduzieren, da sich diese nicht in die Umgebung einfügen würden.

Antwort:

Bei dem zuvor durchgeführten Wettbewerb lag ein besonderes Augenmerk bei der Entscheidungsfindung u. a. darauf, dass sich das geplante Quartier insbesondere hinsichtlich der Höhenentwicklung in das bestehende Siedlungsgebiet einfügt. Der Entwurf würdigt diesen Umstand in besonderem Maße und vermittelt zwischen den Gebäudehöhen des Quartiers „ZOO eins“ im Nordwesten und den Gebäudehöhen der Bestandsgebäude jenseits der Eduard-Schloemann-Straße im Südosten. Eine Reduzierung der Gebäudehöhen wird deshalb als nicht notwendig erachtet.

- 1.8 Es wird angeregt, die städtebaulichen Planungen im Bereich des derzeitigen Telekom Gebäudes mit einzubinden.

Antwort:

Die städtebaulichen Planungen in der Umgebung sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Die städtebaulichen Entwicklungen in der

Umgebung, u. a. auch die Planungen im Bereich des Telekom-Geländes, wurden bei der Erarbeitung des städtebaulichen Entwurfes jedoch berücksichtigt.

- 1.9 Es wird angemerkt, dass die geplante Integration von Infrastruktur die mögliche Nutzung der geplanten Gebäude als Wohnraum reduziere und auf Basis der geplanten weiteren Infrastruktur (Sohnstraße) redundant sei.

Antwort:

Der Bebauungsplan soll die Möglichkeit bieten, dass sich der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Gastronomie- sowie nicht störende Gewerbe- und Handwerksbetriebe im Quartier ansiedeln können.

Auf diese Weise werden zwar in geringfügigem Maße Flächen für eine Wohnnutzung entzogen, es wird jedoch dem in der Umgebung vorhandenen städtischen Nutzungsmix entsprochen, ein attraktives Wohnumfeld geschaffen sowie ein Beitrag zum Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ geleistet. Aufgrund einer Selbstregulierung des Marktes ist nicht davon auszugehen, dass sich redundante Nutzungen zum Quartier an der Sohnstraße etablieren.

- 1.10 Es wird angeregt, dass man nicht nur Wohnraum brauche, sondern auch die Infrastruktur dahinter für die Anwohnenden.

Antwort:

Der Bebauungsplan soll die Möglichkeit bieten, dass sich der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Gastronomie- sowie nicht störende Gewerbe- und Handwerksbetriebe und soziale Einrichtungen, wie eine Kita im Quartier ansiedeln können. Darüber hinaus ist die Errichtung von öffentlichen Grün- und Freiflächen inklusive Spielflächen geplant. Mit der geplanten Quartiersgarage wird die notwendige Infrastruktur für die zentrale Unterbringung des ruhenden Verkehrs geschaffen.

- 1.11 Es wird ausgeführt, dass es aktuell keine Bauunternehmen oder Investoren gebe, die ein Projekt mit der geplanten Dichte durchführen würden. Es wird befürchtet, dass das Gelände deshalb längere Zeit nicht genutzt werde oder aufgrund von Kosteneinsparungen ein Quartier von geringer gestalterischer Qualität entstehe.

Antwort:

Bauleitplanung ist immer ein über mehrere Jahre angelegter Prozess. Vor dem Hintergrund der Nachfrage nach Wohnraum in der Landeshauptstadt Düsseldorf ist nicht davon auszugehen, dass seitens Investoren und Bauunternehmen kein

Interesse besteht, das geplante Quartier zu errichten. Es ist geplant, die gewünschte Dichte im Quartier auf Ebene des Bebauungsplans als Höchstwerte festzusetzen (Baugrenzen, maximale Gebäudehöhen und Geschossigkeiten), sodass auch die Umsetzung einer geringeren Dichte möglich wäre. Sollte zum Realisierungszeitpunkt die Errichtung einer geringeren Dichte im Quartier gewünscht sein, stehen die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes dem nicht entgegen.

Um gestalterische Qualitäten für die geplanten Gebäude zu sichern, sollen entsprechende Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen und im Rahmen des städtebaulichen Vertrages gesichert werden.

1.12 Es wird das Konzept der Müllentsorgung des Quartiers hinterfragt.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht für die überwiegende Anzahl an geplanten Gebäude einen Raum für den Hausmüll innerhalb des Gebäudes vor, der von der Müllabfuhr von der angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche aus direkt angedient werden kann. Wie die Entsorgung des Hausmülls der beiden geplanten innenliegenden Gebäudekörper, die nicht an einer öffentlichen Verkehrsfläche liegen, erfolgt, wird im weiteren Verfahren auf organisatorischer Ebene mit der Awista geklärt.

1.13 Es wird vorgeschlagen, den Abstand zwischen der Bebauung im neuen Quartier und der Bebauung im Quartier „ZOO eins“ entlang der Willi-Aengevelt-Straße auf 22,0 m anzupassen.

Antwort:

Vor dem Hintergrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum in der Landeshauptstadt Düsseldorf ist es geboten, die vorliegende innerstädtische Fläche effizient zu beplanen und dem Wohnungsmarkt zuzuführen. Der derzeit bereits großzügig eingeplante Mindestabstand zur gegenüberliegenden Bebauung von 20,0 m wird deshalb beibehalten und nicht auf 22,0 m vergrößert. Die Abstandsflächen gemäß § 6 BauO NRW können mit der derzeitigen Planung deutlich eingehalten werden.

1.14 Es wird ein ähnliches Farbkonzept wie das vom Quartier „ZOO eins“ vorgeschlagen.

Antwort:

Die Anregung wird aufgenommen und im Rahmen des Verfahrens geprüft.

1.15 Es wird vorgeschlagen, die Kita weiter in Richtung Eduard-Schloemann-Straße anzusiedeln.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht eine Verortung der Kindertagesstätte zentral im Quartier vor. Auf diese Weise verfügt die Kindertagesstätte über eine nach Süden ausgerichtete Außenflächen, die Anschluss an die Spielflächen des öffentlichen Angers haben und nicht an einer Verkehrsfläche liegen. Aufgrund der beschriebenen Lagegunst wird eine Notwendigkeit der Verlegung der Kindertagesstätte an die Eduard-Schloemann-Straße nicht gesehen.

1.16 Es wird hinterfragt, inwiefern die bestehende lokale Schul-/Kita-/Gymnasium Infrastruktur der Nachfrage aus dem verdichteten Kinder-/Elternaufkommen der Großbauprojekte (inkl. den angedachten Asylunterkünften in den Bereichen der Heinrichstraße / Hallbergstraße / Robert-Stolz-Straße) gerecht werden könne.

Antwort:

Im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplanes werden auch die Fachämter der Landeshauptstadt Düsseldorf beteiligt. Diese melden die Bedarfe, die durch das neue Wohnquartier entstehen. Die ausgelösten Bedarfe und damit verbundene Ausgleichszahlungen für z.B. den Ausbau von Schulen in der Umgebung werden über den städtebaulichen Vertrag gesichert.

1.17 Es wird daran appelliert, den Bebauungsplan zu überarbeiten und Alternativen zu prüfen, die eine höhere Lebensqualität für alle Bewohnende ermöglichen.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf, der dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan zugrunde liegt, ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens. Bei der Entscheidungsfindung wurde insbesondere darauf geachtet, dass ein Quartier mit einer dem Standort angemessenen Dichte und Gebäudesetzungen entsteht, welches durch Schaffung von attraktiven und vielseitigen öffentlich nutzbaren Grün- und Freiflächen eine hohe Lebensqualität und einen hohen Wohnkomfort für alle Bewohnende ermöglicht. Eine grundsätzliche Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes wird als nicht notwendig erachtet.

1.18 Es wird angeregt, dass eine L-förmige Riegelbebauung am südlichen Rand zum SMS-Gebäude allen Bewohnenden einen höheren Wohnkomfort ermögliche.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht vor, dass ein Quartier mit einer dem Standort angemessenen Dichte und Gebäudesetzungen entsteht, welches durch Schaffung von attraktiven und vielseitigen öffentlich nutzbaren Grün- und Freiflächen eine hohe Lebensqualität und einen hohen Wohnkomfort für alle Bewohnende ermöglicht. Der Anregung wird deshalb nicht gefolgt.

1.19 Es wird gefragt, welchen Social Return der Siegerentwurf für das Stadtviertel biete.

Antwort:

Mit dem städtebaulichen Entwurf werden umfangreiche öffentliche Grün- und Freiflächen geschaffen, die ein vielseitiges Nutzungsangebot für die Öffentlichkeit bereithalten sollen (z. B. Spiel- und Sport, urban gardening) und somit einen Beitrag zum „social return“ leisten.

1.20 Es wird die Idee eingebracht, eine Paketpackstation an der Otto-Petersen-Straße für das Neubaugebiet einzuplanen, um Einzelfahrten in den Bereich zu reduzieren.

Antwort:

Der Bedarf und die Realisierbarkeit von Paketpackstationen werden im weiteren Verfahren, auch unter Einbeziehung der entsprechenden Betreiber, geklärt.

### **Fragen und Anregungen zum Thema Verkehr und Erschließung**

2.1 Es wird angeregt, ein Verkehrskonzept zu entwickeln, das eine eigene, autarke Verkehrsanbindung des neuen Quartiers vorsieht.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht vor, dass das Quartier eine eigene, autarke Verkehrsanbindung für den motorisierten Individualverkehr über die Eduard-Schloemann-Straße erhält. Für den Fuß- und Radverkehr erfolgt zudem eine Anbindung an das nördlich gelegene Quartier „ZOO eins“ sowie an die Otto-Petersen-Straße.

2.2 Es wird die Konzeption eines autofreien Quartiers vor dem Hintergrund hinterfragt, dass das Fahrradnetz der Stadt Düsseldorf nicht gut genug ausgebaut sei und es in der nahen, fußläufigen Umgebung kaum Einzelhandel gebe.

Antwort:

Um eine hohe Qualität der Freiräume sowie ein geringes Unfall- und Gefahrenpotential im Quartier erzielen zu können, verzichtet der städtebauliche Entwurf auf eine Befahrbarkeit des Quartiers für den motorisierten Individualverkehr. Die Erreichbarkeit der Gebäude für infrastrukturelle Anfahrten und für Notfallverkehre (Notarzt und Feuerwehr) wird gewährleistet und auf Ebene des Bebauungsplans entsprechend gesichert. Die Planung des autofreien Quartiers untersagt nicht den Besitz eines Autos. Es sieht lediglich die Erschließung der geplanten Gebäude durch Fuß- und Radwege sowie die Bündelung der notwendigen Stellplätze in einer Quartiersgarage vor.

Der Ausbau des Fahrradnetzes in der gesamten Stadt Düsseldorf kann nicht auf Ebene des vorliegenden Bebauungsplanes gelöst werden. Um den Radverkehr jedoch auch auf Quartiersebene zu stärken, soll der im Quartier „ZOO eins“ errichtete Fuß- und Radweg in Verlängerung der Clara-Viebig-Straße durch das neue Quartier bis auf die Eduard-Schloemann-Straße fortgeführt werden.

Der Bebauungsplan soll zudem die Möglichkeit bieten, dass sich der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Gastronomie- sowie nicht störende Gewerbe- und Handwerksbetriebe im Quartier ansiedeln können. Auf diese Weise wird ein Beitrag zur Entstehung einer Versorgungsinfrastruktur vor Ort geleistet.

2.3 Es wird die Konzeption eines autofreien Quartiers vor dem Hintergrund hinterfragt, dass Bewohnende ihre Einkäufe von der Quartiersgarage durch das Quartier tragen müssen. Es wird zudem hinterfragt, wie das mittel- und langfristig zu der immer älter werdenden Bevölkerung passe, die dort langfristig leben sollte.

Antwort:

Für ältere Bevölkerungsgruppen wird in der Planung des autofreien Quartiers eine Chance statt einer Belastung gesehen. Die geplante autofreie Erschließung des Quartiers bringt mit sich, dass sich ältere und mobilitätseingeschränkte Bevölkerungsgruppen sicherer im Quartier bewegen können. Durch den Verzicht auf die Errichtung von Straßen mit Bürgersteigen werden zudem Barrieren vermieden. Um schwere Einkäufe von der Quartiersgarage zur Wohnung transportieren zu können, können entsprechende organisatorische Lösungen gefunden werden (z. B. Leih-Lastkarren). Inwieweit neben der im Wettbewerb vorgeschlagenen Quartiersgarage weitere Stellplätze für Bewohnende zum kurzzeitigen Parken (z. B. zum Ausladen) möglich und notwendig sind, wird im weiteren Verfahren, z.B. in Abstimmung mit dem Fachamt oder im Rahmen des Mobilitätsgutachtens überprüft.

2.4 Es wird angeregt, eine eigene Straße für das Neubaugebiet für infrastrukturelle Anfahrten zu errichten.

Antwort:

Um eine hohe Qualität der Freiräume sowie ein geringes Unfall- und Gefahrenpotential im Quartier erzielen zu können, verzichtet der städtebauliche Entwurf auf eine Befahrbarkeit des Quartiers für den motorisierten Individualverkehr. Die Erreichbarkeit der Gebäude für infrastrukturelle Anfahrten und für Notfallverkehre (Notarzt und Feuerwehr) wird gewährleistet und auf Ebene des Bebauungsplans entsprechend gesichert.

2.5 Es wird angeregt, dass geplante Kleingartenanlagen-Neubaugebiet über die Otto-Petersen- oder die Eduard-Schloemann-Straße durch neue Straßen für den anfallenden Autoverkehr selbständig zu erschließen.

Antwort:

Um eine hohe Qualität der Freiräume sowie ein geringes Unfall- und Gefahrenpotential im Quartier erzielen zu können, verzichtet der städtebauliche Entwurf auf eine Befahrbarkeit des Quartiers für den motorisierten Individualverkehr. Die Erreichbarkeit der Gebäude für infrastrukturelle Anfahrten und für Notfallverkehre (Notarzt und Feuerwehr) wird gewährleistet und auf Ebene des Bebauungsplans entsprechend gesichert. Das Gebiet wird für den motorisierten Individualverkehr über die Eduard-Schloemann-Straße erschlossen.

2.6 Es wird die Schaffung von Tiefgaragenstellplätzen vorgeschlagen, um kürzere Zuwegungen zwischen den Häusern zu haben.

Antwort:

Die Schaffung von Tiefgaragenstellplätzen wird im weiteren Verfahren z.B. in Abstimmung mit dem Fachamt oder im Rahmen des Mobilitätsgutachtens und unter Berücksichtigung der Überschwemmungsgefährdung geprüft.

2.7 Es wird vorgeschlagen, den ruhenden Verkehr des Plangebietes dezentral in Tiefgaragen unter den Gebäuden unterzubringen.

Antwort:

Eine dezentrale Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen unter den Gebäuden wird im weiteren Verfahren, z.B. in Abstimmung mit dem Fachamt oder im Rahmen des Mobilitätsgutachtens und unter Berücksichtigung der Überschwemmungsgefährdung geprüft.

2.8 Es wird angeregt, die notwendigen Stellplätze in einer Tiefgarage anstatt einer Hochgarage zu errichten.

Antwort:

Die Unterbringung der notwendigen Stellplätze in einer Tiefgarage anstatt einer Hochgarage wird im weiteren Verfahren, z.B. in Abstimmung mit dem Fachamt oder im Rahmen des Mobilitätsgutachtens und unter Berücksichtigung der Überschwemmungsgefährdung geprüft.

2.9 Es wird angeregt, das Parkhaus von der Eduard-Schloemann-Straße aus zu erschließen.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht die Erschließung der Quartiersgarage von der Eduard-Schloemann-Straße aus vor.

2.10 Es wird angeregt, die Anzahl der Stellplätze in der Quartiersgarage zu erhöhen.

Antwort:

Im Rahmen des Mobilitätsgutachtens wird die Dimensionierung der Quartiersgarage hinsichtlich des unterzubringenden Stellplatzbedarfes überprüft.

2.11 Es wird angeregt, neben den notwendigen Stellplätzen für das neue Quartier weitere Stellplätze für die Nachbarschaft zu schaffen.

Antwort:

Der vorliegende Bebauungsplan soll die notwendigen Voraussetzungen dafür schaffen, dass der für das Quartier notwendige Stellplatznachweis innerhalb des Plangebietes erbracht werden kann. Etwaige Engpässe hinsichtlich des ruhenden Verkehrs in der Umgebung können nicht auf Ebene des vorliegenden Bebauungsplanes gelöst werden. Dennoch ist es denkbar, dass Stellplätze im sogenannten MobilityHub an Bewohnende aus der Umgebung vermietet werden, sofern nicht alle Stellplätze durch das eigene Wohngebiet genutzt werden.

2.12 Es wird angeregt, an der Otto-Petersen-Straße Parkplätze für Besuchende zu schaffen.

Antwort:

Die Anzahl der Stellplätze für Besuchende des neuen Quartiers wird im weiteren Verfahren, z.B. in Abstimmung mit dem Fachamt oder im Rahmen des Mobilitätsgutachtens überprüft. Ob die Verortung in der im Wettbewerb

vorgeschlagenen Quartiersgarage erfolgt oder an einem anderen Standort wird ebenfalls im weiteren Verfahren überprüft.

2.13 Es wird darauf hingewiesen, dass ausreichend Platz zum Halten für Bringen und Abholen der Kindertagesstätte für PKW (Bring- und Abholzone) und Fahrrad ermöglicht werden müsse. Dies sei in der Planung nicht berücksichtigt.

Antwort:

Die Kindertagesstätte kann durch den Fuß- und Radverkehr über den angrenzenden Fuß- und Radweg direkt erreicht werden. Parkplätze für das Bringen und Abholen der Kinder sind an der Eduard-Schloemann-Straße im Bereich der Einmündung des Fuß- und Radweges geplant. Im weiteren Verfahren wird die geplante Erschließungssituation der Kindertagesstätte, z.B. in Abstimmung mit dem Fachamt oder im Rahmen des Mobilitätsgutachtens, überprüft und - wenn notwendig - entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet.

2.14 Es wird vorgeschlagen, an der Kreuzung Otto-Petersen-Straße / Eduard-Schloemann-Straße einen Kreisverkehr zu errichten.

Antwort:

Die umliegenden öffentlichen Straßen sind nicht Teil des Geltungsbereiches. Nach erster Einschätzung des Fachamtes wird die Verkehrsführung im Umfeld unverändert verbleiben. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine Mobilitätsuntersuchung durchgeführt, die die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in der Umgebung untersucht und - wenn notwendig - entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet. Die Umsetzung der daraus möglicherweise resultierenden Maßnahmen wird vertraglich gesichert.

2.15 Es wird eine erhöhte Ampeltaktung für die Ausfahrt auf die Vautierstraße angeregt.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine Mobilitätsuntersuchung durchgeführt, die die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in der Umgebung untersucht und - wenn notwendig - entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet.

Die Anregung wird an das zuständige Fachamt weitergeleitet.

2.16 Es wird die Idee vorgebracht, die Otto-Petersen-Straße in zwei Abschnitte aufzuteilen. Die Durchfahrt solle durch Poller auf Höhe der Willi-Aengevelt-Straße verhindert werden.

Antwort:

Die umliegenden öffentlichen Straßen sind nicht Teil des Geltungsbereiches. Nach erster Einschätzung des Fachamtes wird die Verkehrsführung im Umfeld unverändert verbleiben. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine Mobilitätsuntersuchung durchgeführt, die die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in der Umgebung untersucht und - wenn notwendig - entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet. Die Umsetzung der daraus möglicherweise resultierenden Maßnahmen wird vertraglich gesichert.

2.17 Es wird angeregt, die Otto-Petersen-Straße und die Hedwig-Jung-Danielewicz-Straße als Tempo-30-Zone / verkehrsberuhigten Bereich zu planen.

Antwort:

Die verkehrsrechtliche Anordnung von Tempo-30-Zonen / verkehrsberuhigten Bereichen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Unbenommen dessen befinden sich die Otto-Petersen-Straße, Willi-Aengevelt-Straße und Hedwig-Jung-Danielewicz-Straße nicht innerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Die Anregung wird an das zuständige Fachamt weitergeleitet.

2.18 Es werden noch stärker versetzte Fahrradstreifen angeregt, um einen „Radschnellweg-Effekt“ zu vermeiden.

Antwort:

Die Planung von Fahrradstreifen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Gleichwohl werden im Zuge der verkehrlichen Untersuchungen zum Bebauungsplanverfahren für alle Verkehrsarten die Verträglichkeit untersucht. Die Anregung wird an das zuständige Fachamt weitergeleitet.

2.19 Es wird angeregt, die Willi-Aengevelt-Straße / Hedwig-Jung-Danielewicz-Straße als Privatstraße oder „Anlieger frei“- Straße auszuweisen.

Antwort:

Es handelt sich bei den genannten Straßen um öffentliche Verkehrsflächen, die nicht als Privatstraßen gewidmet werden können.

Die verkehrsrechtliche Anordnung einer Anliegerstraße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens.

2.20 Es wird vorgeschlagen, ggfs. im Zufahrtbereich des Quartiers „ZOO Eins“ einen baulichen Schwellenbereich einzuplanen, der zu langsamerer Einfahrt führe.

Antwort:

Die umliegenden öffentlichen Straßen sind nicht Teil des Geltungsbereiches. Nach erster Einschätzung des Fachamtes wird die Verkehrsführung im Umfeld unverändert verbleiben. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine Mobilitätsuntersuchung durchgeführt, die die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in der Umgebung untersucht und - wenn notwendig - entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet. Die Umsetzung der daraus möglicherweise resultierenden Maßnahmen wird vertraglich gesichert.

Die Anregung wird an das zuständige Fachamt weitergeleitet.

2.21 Es wird befürchtet, dass es durch die autofreie Planung des Quartiers zu Ausweichverkehren (insbesondere durch Lieferverkehre) in das angrenzende Quartier „ZOO eins“ komme.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Mobilitätsgutachten erstellt, das die geplante verkehrliche Erschließung des Gebietes beurteilt und auch die Auswirkungen der durch die Planung zu erwartenden Mehrverkehre in der Umgebung berücksichtigt. Zuvor erfolgt eine Abstimmung mit dem Fachamt. Wenn notwendig, werden entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet.

2.22 Es wird angemerkt, dass das Wohngebiet „ZOO eins“ nur über eine einzige Zu- und Ausfahrt verfüge und es wird befürchtet, dass es deshalb zu einem verkehrlichen Engpass kommen werde.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Mobilitätsgutachten erstellt, das die geplante verkehrliche Erschließung des Gebietes beurteilt und auch die Auswirkungen der durch die Planung zu erwartenden Mehrverkehre in der Umgebung berücksichtigt. Wenn notwendig, werden entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet.

2.23 Es wird befürchtet, dass es durch das neue Quartier zu Mehrverkehren im umliegenden Straßennetz kommt.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Mobilitätsgutachten erstellt, das die geplante verkehrliche Erschließung des Gebietes beurteilt und auch die Auswirkungen der durch die Planung zu erwartenden Mehrverkehre in der Umgebung berücksichtigt. Wenn notwendig, werden entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet.

2.24 Es wird angemerkt, dass die Straße und die Einfahrten auf der Willi-Aengevelt-Straße so eng realisiert worden seien, dass man bei der aktuellen Baustellenbeparkung nur mit sehr viel Rangieren die Einfahrt verlassen könne.

Antwort:

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen und an das entsprechende Fachamt weitergegeben. Im Zuge der Realisierung der Planung ist vorgesehen, die Willi-Aengevelt-Straße auf der östlichen Seite um ein Gehweg zu erweitern und somit verkehrlich zu entlasten. Die Flächen werden im Bebauungsplan entsprechend gesichert.

2.25 Es wird angemerkt, dass im Wohngebiet „ZOO eins“ keine Wendemöglichkeiten eingeplant / vorgesehen seien (außer in den privaten Einfahrten).

Antwort:

Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen, über die das Quartier „ZOO eins“ erschlossen wird, sind als Ring gestaltet, sodass das Wenden in privaten Einfahrten nicht notwendig ist, um vorwärts aus dem Quartier herauszufahren.

2.26 Es wird angemerkt, dass die geplanten Radwege redundant zu bereits existenten Hauptverkehrswegen seien und eine Belastung der Frei- und Spielflächen darstellen würden.

Antwort:

Anschluss an das Bezirksnetz des Radverkehrs besteht über die Otto-Petersen-Straße, welche wiederum Anschluss an das Radhauptnetz in der Grafenberger Allee sowie der Graf-Recke-Straße bietet. Um den Radverkehr auch auf Quartiersebene zu stärken, soll der im Quartier „ZOO eins“ errichtete Fuß- und Radweg in Verlängerung der Clara-Viebig-Straße durch das neue Quartier bis auf die Eduard-Schloemann-Straße fortgeführt werden. Der geplante Fuß- und Radweg verläuft nicht entlang der geplanten Frei- und Spielflächen, sodass diese nicht belastet werden.

2.27 Es wird angeregt, den Parkplatz des Gebäudes des Stahlinstituts VDEh an der Sohnstraße für den Bau der Quartiersgarage zu nutzen.

Antwort:

Der Parkplatz des Stahlinstituts VDEh befindet sich nicht im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes.

2.28 Es wird angemerkt, den Verkehr aus den geplanten und neuen Bebauungen / Umnutzungen (z. B. SMS-Gebäude, Metro Areal, Östlich Hanielpark, Telekom Grundstück) zu berücksichtigen.

Antwort:

Die geplanten Bauvorhaben in der Umgebung und die damit einhergehenden prognostizierbaren Mehrverkehre werden im Mobilitätsgutachten, das für den vorliegenden Bebauungsplan erstellt wird, berücksichtigt.

2.29 Es wird eine schnellstmögliche Anbindung an die Sohnstraße vor Baubeginn angeregt.

Antwort:

Die Errichtung einer Anbindung der Eduard-Schloemann-Straße an die Sohnstraße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Es wird auf die Ausführungen im Rahmen des entsprechenden Verfahrens verwiesen.

2.30 Es wird vorgeschlagen, dass das jetzige Kleingartenareal aus Richtung Grafenberger Allee / Lenastraße selbständig für den Autoverkehr erschlossen werden solle.

Antwort:

Von der Grafenberger Allee und der Lenastraße kann das Plangebiet bereits heute über die bestehende Otto-Petersen-Straße und die Eduard-Schloemann-Straße erreicht werden.

### **Fragen und Anregungen zum Thema Emissionen / Immissionen**

3.1 Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Bauweise des Parkhauses unbedingt auf die Emissionsentwicklung (Schall, Geruch) zu achten sei (keine offene Bauweise zum Viertel hin).

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden gutachterliche Untersuchungen durchgeführt und auf dieser Basis entsprechende Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgesetzt, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Quartier und in der Umgebung gewährleisten. Dabei finden auch die Emissionen, die die Quartiersgarage erzeugt, Berücksichtigung.

- 3.2 Es wird eine erhöhte Umweltbelastung durch die Abgase der durch das Plangebiet verursachten Mehrverkehre befürchtet.

Antwort:

Mit der Errichtung und Nutzung neuer Gebäude geht auch die Entstehung neuer Verkehrsströme einher. Mit der in Düsseldorf stadtentwicklungspolitisch verfolgten Strategie der Innenentwicklung wird ein Beitrag dazu geleistet, neue Verkehrsströme im Bereich des motorisierten Individualverkehrs gering zu halten. Durch die Nachverdichtung von Flächen im innerstädtischen Bereich mit einer engmaschigen Infrastruktur werden die Wege für den motorisierten Individualverkehr geringgehalten und eine Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Fuß- und Radverkehr gestärkt.

Mit einer Gefährdung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Quartier und in der Umgebung durch die durch das Quartier induzierten Mehrverkehre ist aufgrund der geringen Anzahlen an zusätzlichen Fahrten nicht zu rechnen. Im Rahmen des Bebauungsplanes werden verschiedene Fachämter beteiligt, um Fachbelange zu prüfen. Daher wird das Umweltamt, auch eine Überprüfung der Thematik Luftthygiene fordern, sofern dies aus der Sicht des Fachamtes erforderlich ist.

- 3.3 Es wird um Prüfung gebeten, ob nicht direkt am Ort des Entstehens der Gewerbelärmemissionen auf dem Nachbargrundstück eine Lösung durch beispielsweise eine Einhausung entsprechender Geräte zur Emissionsreduktion in Erwägung gezogen werden könne.

Antwort:

Die Anregung wird im Rahmen des Verfahrens geprüft.

- 3.4 Es wird befürchtet, dass die Errichtung einer Hochgarage die Lärmemissionen nicht vermindere, sondern neue schaffe.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden gutachterliche Untersuchungen durchgeführt und auf dieser Basis entsprechende Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgesetzt, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Quartier und in der Umgebung gewährleisten. Dabei finden auch die Emissionen, die die Quartiersgarage erzeugt, Berücksichtigung. Es wird zudem die abschirmende Wirkung des geplanten Riegelbaus überprüft.

- 3.5 Es wird die Sinnfälligkeit hinterfragt, dass ein Mehrfamilienhaus in dem neuen Areal direkt neben der Hochgarage vorgesehen sei. Es habe einen geringeren Abstand als 20 Meter zur Industriehalle. Außerdem seien die geplanten Gärten dabei der Industriehalle zugewandt.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden gutachterliche Untersuchungen durchgeführt und auf dieser Basis entsprechende Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgesetzt, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Quartier und in der Umgebung gewährleisten. Das geplante Mehrfamilienhaus nordwestlich im Anschluss an die Quartiersgarage wird in diesem Rahmen ebenfalls berücksichtigt. Wenn notwendig, werden entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet.

- 3.6 Es wird auf die Problematik hingewiesen, die die heranrückende Wohnbebauung für das Max-Planck-Institut mit sich bringe. Dies betreffe im Schwerpunkt die Lärmsituation.
- Es wird darauf hingewiesen, dass speziell bezogen auf den vorliegenden Planentwurf die Ausweisung als allgemeines oder gar reines Wohngebiet voraussichtlich zu erheblichen nicht zu bewältigenden Konflikten führe. Insbesondere die für diese Gebiete vorgesehenen Lärmgrenzwerte nachts von 35 bzw. 40 db(A) seien ohne Betriebsbeschränkungen nicht einzuhalten. Es wird deshalb dringend angeregt, die Lärmgrenzwerte im Plangebiet auf das Niveau eines urbanen Gebiets heraufzusetzen oder von vornherein ein urbanes Gebiet auszuweisen. Nach derzeitiger Kenntnis würden die dann zugrundeliegende Lärmgrenzwerte von 63/45 db(A) nicht zu Konflikten führen.

Antwort:

Im Rahmen des Verfahrens wird ein Schallgutachten erstellt, welches die beschriebene Emissionslage des benachbarten Forschungsinstituts berücksichtigt. Auf Basis

des Schallgutachtens werden entsprechende aktive und / oder passive Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgesetzt, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Quartier und in der Umgebung gewährleisten. Wenn notwendig, werden entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet.

3.7 Es sei zur Kenntnis genommen worden, dass ein quer zum Institutsgelände geplanter Garagenbau voraussichtlich eine deutlich lärmabschirmende Wirkung haben werde. Dies solle allerdings durch eine entsprechende Begutachtung überprüft werden, was hiermit angeregt werde.

Antwort:

Die abschirmende Wirkung des geplanten Riegelbaus wird auf Ebene des Schallgutachtens im Rahmen des Verfahrens überprüft.

3.8 Besonders vom Lärm betroffen erscheine im Übrigen das nächste zum Institutsgelände hin gelegene geplante Wohngebäude im südwestlichen Bereich des Plangebiets. In diesem Bereich könne Lärm durch die in das Institutsgelände hinein verlaufende Straße direkt auf das Grundstück des Wohnhauses eingetragen werden und dort zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung führen. Bei der künftigen Planung solle sichergestellt werden, dass dieser Punkt besondere Berücksichtigung findet. Das geplante Wohnhaus sei dort nämlich voraussichtlich durch das benachbarte Institutsgebäude nicht vollständig gegen Lärm abgeschirmt.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden gutachterliche Untersuchungen durchgeführt und auf dieser Basis entsprechende Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgesetzt, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Quartier und in der Umgebung gewährleisten. Das geplante Mehrfamilienhaus nordwestlich im Anschluss an die Quartiersgarage wird in diesem Rahmen ebenfalls berücksichtigt. Wenn notwendig, werden entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung unterbreitet.

3.9 Ergänzend werde noch auf den sehr erschütterungsempfindlichen Bereich der Forschung hingewiesen. Durch geeignete Maßnahmen solle in der Bauphase sichergestellt werden, dass der Forschungsbetrieb insoweit nicht unzumutbar gestört wird, etwa durch Absprache der Zeiten, in denen Erschütterungen nicht zu vermeiden seien.

Antwort:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

**Fragen und Anregungen zum Thema Freiraum und Umwelt**

- 4.1 Es wird angeregt, dass zwischen dem neuen Quartier und dem Quartier „ZOO eins“ ein Grünstreifen in gleicher Breite wie der Grünstreifen nördlich zwischen Quartier „ZOO eins“ und Max-Planck-Straße mit hohen Baumreihen entsteht.

Antwort:

Im Zuge der Realisierung der Planung ist vorgesehen, die Willi-Aengevelt-Straße auf der südöstlichen Seite um einen ca. 4,0 m breiten Grünstreifen mit Baumpflanzungen zu erweitern. Die Flächen werden im Bebauungsplan entsprechend gesichert. Der geplante Grünstreifen soll mit einer Baumreihe bepflanzt werden. Die Art und Qualität der Baumpflanzungen im Plangebiet werden auf Ebene des Grünordnungsplans in Abstimmung mit dem Garten-, Friedhofs- und Forstamt im Rahmen des Verfahrens definiert und gesichert. Südlich des Grünstreifens wird ergänzend ein Gehweg und eine Vorgartenzone der Neubauten festgesetzt.

Vor dem Hintergrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum in der Landeshauptstadt Düsseldorf ist es geboten, die vorliegende innerstädtische Fläche effizient zu beplanen und dem Wohnungsmarkt zuzuführen. Die Errichtung eines Grünstreifens zwischen dem neuen Quartier und der Willi-Aengevelt-Straße, der die gleiche Breite aufweist wie der Grünstreifen zwischen Max-Planck-Straße und dem Quartier Düsselal „ZOO eins“, ist nicht erforderlich entspricht nicht der stadtentwicklungspolitisch vertretenen Innenentwicklungsstrategie. Vielmehr fußt die Konzeption auf dem Prinzip einer hohen Freiraumvernetzung und Durchgrünung des gesamten Quartiers, insbesondere im Bereich des zentral gelegenen Angers mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für jeden.

- 4.2 Es wird angeregt, den geplanten 4,0 m breiten Grünstreifen entlang der Willi-Aengevelt-Straße auf 6,0 m zu verbreitern.

Antwort:

Vor dem Hintergrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum in der Landeshauptstadt Düsseldorf ist es geboten, die vorliegende innerstädtische Fläche effizient zu beplanen und dem Wohnungsmarkt zuzuführen. Einer Verbreiterung des derzeit geplanten 4,0 m breiten Grünstreifens auf 6,0 m Breite wird deshalb nicht gefolgt.

- 4.3 Es wird angeregt, die geplanten Gebäude zu begrünen.

Antwort:

Eine Begrünung der Dächer wird im Rahmen des Bebauungsplanes gesichert. Die Thematik der Fassadenbegrünung wird im weiteren Verfahren geprüft.

- 4.4 Es wird angemerkt, dass das Konzept von notwendigen und ausreichenden Freiflächen zwecks Umweltschutzes im Allgemeinen (Ausgleichflächen) und Schaffung einer Basis für nutzbaren Freiraum (z. B. Spielflächen) nicht berücksichtigt sei.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens. Besonderes Augenmerk bei der Entscheidungsfindung lag u. a. darauf, qualitativ hochwertige und abwechslungsreiche öffentliche Frei- und Grünräume in angemessener Größe zu schaffen. Zentrales Element der Freiraumgestaltung ist der grüne Anker, der ein vielseitiges Nutzungsangebot bereithalten soll.

Im Rahmen des Bebauungsplanes wird zudem ein Grünordnungsplan erarbeitet, in dessen Rahmen eine Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung erstellt wird und entsprechende Kompensationsmaßnahmen definiert werden. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Eingriffe ausgeglichen werden. Sollte der Ausgleich nicht gänzlich innerhalb des Gebietes erfolgen können, wird auf externe Ausgleichsflächen zurückgegriffen.

- 4.5 Es wird angeregt, die geplante Baumreihe entlang der Willi-Aengevelt-Straße auf dem Nachbargrundstück weiterzuführen.

Antwort:

Die angesprochenen Flächen für die Weiterführung der Baumallee befinden sich nicht innerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes.

Die Anregung wird jedoch an die Grundstückseigentümer weitergegeben.

- 4.6 Es wird angeregt, die Pflanzqualität der Baumreihe entlang der Willi-Aengevelt-Straße mit einem Stammumfang von mind. 25,0 cm festzusetzen.

Antwort:

Die Art und Qualität der Baumpflanzungen im Plangebiet werden im Zuge des Grünordnungsplanes, der während des laufenden Bebauungsplanverfahrens erstellt wird, und in Abstimmung mit dem Garten-, Friedhofs- und Forstamt definiert und im Rahmen des Bebauungsplanes gesichert. Die Anregung wird an das zuständige Fachamt weitergegeben.

4.7 Es wird angeregt, Vorgaben zu Hecken- und Baumpflanzungen auf privaten Flächen analog der Festsetzungen für das Quartier „ZOO eins“ zu treffen.

Antwort:

Die Anregung wird aufgenommen und im weiteren Verfahren geprüft.

4.8 Es wird eine Erhöhung des stadtteiltypischen Grünanteils vorgeschlagen.

Antwort:

Der dem Bebauungsplanverfahren zu runde liegende städtebauliche Entwurf ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens. Besonderes Augenmerk bei der Entscheidungsfindung lag u. a. darauf, qualitativ hochwertige und abwechslungsreiche öffentliche Frei- und Grünräume in angemessener Größe zu schaffen. Die Erhöhung des geplanten öffentlichen Grün- und Freiflächenanteils im Quartier wird als nicht notwendig erachtet.

Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und der Klimaanpassung wird im Rahmen des Bebauungsplanes jedoch dafür Sorge getragen, den Anteil der Begrünung im gesamten Quartier zu fördern (z. B. Dachbegrünung).

4.9 Es wird eine Vergrößerung des offenen Platzes, Grünflächen, Spielplatz und Urban Gardening angeregt.

Antwort:

Der dem Bebauungsplanverfahren zu grunde liegende städtebauliche Entwurf ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens. Bei der Entscheidungsfindung wurde u. a. darauf geachtet, qualitativ hochwertige und abwechslungsreiche öffentliche Frei- und Grünräume in angemessener Größe zu schaffen. Zentrales Element der Freiraumgestaltung ist der grüne Anger, der in auskömmlicher Dimensionierung ein vielseitiges Nutzungsangebot bereithalten soll. Eine Vergrößerung des offenen Platzes, der Grünflächen, des Spielplatzes und der Flächen für Urban Gardening wird als nicht zielführend im Sinne des Gesamtkonzeptes erachtet.

4.10 Es wird angemerkt, dass sich das zukünftige Bauprojekt negativ auf die Starkregen- bzw. Hochwasserrisiken auswirken werde. Ein städtebaulicher Lösungsvorschlag für den Umgang mit diesen Risiken solle als Grundlage für Festsetzungen im Bebauungsplan dienen.

Antwort:

Der nördliche und östliche Bereich des Plangebietes befindet sich innerhalb des Hochwassergefahrengebietes der Düssel. Bei einem seltenen Hochwasserereignis (HQextrem) wird der Bereich bis zu 0,5 m tief überschwemmt. Um auf die Gefahr

durch Überflutungen im Plangebiet aufgrund von Starkregen und Hochwasser zu reagieren, sieht der städtebauliche Entwurf die Ausbildung verschiedener Grünflächen als Retentionsmulden vor. Das Thema wird bei der Freianlagen- und Entwässerungsplanung im weiteren Verfahren berücksichtigt. Zur Überprüfung der Planung wird zudem ein Überflutungsnachweis erstellt. Die notwendigen Flächen für die Retention werden entsprechend im Bebauungsplan gesichert.

4.11 Es wird angeregt, dass das Gelände möglichst wenig versiegelt werden solle.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens. Eines der Ziele ist es, qualitativ hochwertige und abwechslungsreiche öffentliche Frei- und Grünräume in angemessener Größe zu schaffen. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und der Klimaanpassung wird im Rahmen des Bebauungsplanes dafür Sorge getragen, den Anteil der Begrünung im gesamten Quartier zu fördern und den Anteil der Versiegelung so gering wie möglich zu halten.

4.12 Es wird gefordert, Untersuchungen zur Lösungsfindung von Überflutungsmaßnahmen zu erstellen, insbesondere solche, die den Bau einer Tiefgarage entlang der Otto-Petersen-Straße ermöglichen.

Antwort:

Um auf die Gefahr durch Überflutungen im Plangebiet aufgrund von Starkregen und Hochwasser zu reagieren, sieht der städtebauliche Entwurf die Ausbildung verschiedener Grünflächen als Retentionsmulden vor. Das Thema wird bei der Freianlagen- und Entwässerungsplanung im weiteren Verfahren berücksichtigt. Zur Überprüfung der Planung wird zudem ein Überflutungsnachweis erstellt. Die notwendigen Flächen für die Retention werden entsprechend im Bebauungsplan gesichert.

Der Bau einer Tiefgarage entlang der Otto-Petersen-Straße wird im weiteren Verfahren, z.B. in Abstimmung mit dem Fachamt oder im Rahmen des Mobilitätsgutachtens und unter Berücksichtigung der Überschwemmungsgefährdung sowie der bestmöglichen Erschließung des Gebietes geprüft.

4.13 Es wird vorgeschlagen, eine Baumreihe zu errichten, die das Plangebiet allseitig einfasst.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht bereits eine Baumreihe entlang der nordwestlichen Grenze des Plangebietes zur Willi-Aengevelt-Straße vor. Zudem sollen die bestehenden Platanen in der Eduard-Schloemann-Straße erhalten bleiben. Die Pflanzung von

Baumreihen entlang der nordöstlichen und der südwestlichen Plangebietsgrenze wird im Rahmen der Freianlagenplanung im weiteren Verfahren geprüft.

4.14 Es wird angeregt, eine Mischung aus Laub- und Nadelbäumen wie Kiefern bei den Baumpflanzungen zu verwenden.

Antwort:

Die Art und Qualität der Baumpflanzungen im Plangebiet werden im Zuge des Grünordnungsplans, der im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens erstellt wird, und in Abstimmung mit dem Garten-, Friedhofs- und Forstamt definiert und im Rahmen des Bebauungsplanes gesichert. Die Anregung wird an das zuständige Fachamt weitergegeben.

4.15 Es wird angeregt, einen Raum für Urban Gardening einzuplanen.

Antwort:

Der städtebauliche Entwurf sieht Flächen für Urban Gardening, z.B. im Bereich des zentralen Angers bereits vor.

4.16 Es wird die Einbindung des NABU für eine Kompensation der Brutplätze für Vögel angeregt.

Antwort:

Der NABU wird regelmäßig im Rahmen von Bebauungsplanverfahren, so auch in diesem, beteiligt.

4.17 Es wird vorgeschlagen, dass für ein übergreifendes Miteinander ein breiter Grüngürtel angelegt werden solle.

Antwort:

Der dem Bebauungsplanverfahren zu grunde liegende städtebauliche Entwurf ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens. Besonderes Augenmerk bei der Entscheidungsfindung lag u. a. darauf, qualitativ hochwertige und abwechslungsreiche öffentliche Frei- und Grünräume in angemessener Größe zu schaffen. Zentrales Element der Freiraumgestaltung ist der grüne Anger, der ein vielseitiges Nutzungsangebot bereithalten soll. Der Umgestaltung der Freianlagenplanung zu einem Grüngürtel wird deshalb nicht gefolgt.

4.18 Es werden weitere Freiraumnutzungen wie städtisch geförderte Hochbeete, ein Spielplatz, eine Hundewiese, Bänke und ein Bouleplatz vorgeschlagen.

Antwort:

Die Anregungen zu möglichen Freiraumnutzungen werden im Rahmen der Freianlagenplanung im weiteren Verfahren geprüft.

### **Anregungen zum Verfahren**

5.1 Es wird angeregt, den Bürgerdialog fortzusetzen.

#### Antwort:

Die Öffentlichkeit wird im Verfahren ein zweites Mal im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß §3 (2) BauGB beteiligt.