

Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 01/017
Schwannstraße 3 / Kennedydamm 55
Beteiligung gem. § 4 (2) BauGB

Zu dem o. g. Verfahren wird seitens Amt 66 wie folgt Stellung genommen:

Zur Klarstellung der Örtlichen Verhältnisse entlang des Kennedydamm soll die Abgrenzung der öffentlichen Verkehrsfläche zur Privatfläche den geänderten Anforderungen entsprechend planungsrechtlich festgesetzt werden. Sofern erforderlich sind die Eigentumsverhältnisse anzupassen.

Es ist erforderlich, eine Straßenbegrenzungslinie festzusetzen, der Geltungsbereich des Bebauungsplanes sollte etwa bis zur Straßenmitte des Kennedydamms ausgeweitet werden.

Als Grundlage für die Festsetzungen ist Ausarbeitung einer ingenieurtechnischen Fachplanung erforderlich. Mit der Bearbeitung wurde bereits begonnen. Im Auftrag der Vorhabenträger wurde eine Plangrundlage vom Ingenieurbüro Schüßler-Plan erstellt, welche als Vorentwurf vorliegt. Der entsprechende Lageplan und die Kostenschätzung sind diesem Schreiben beigelegt.

Die weitere Bearbeitung der Planung (Leistungsphasen 3 HOAI ff.) und die spätere Ausführung der Änderungsarbeiten sind im Rahmen eines Städtebaulichen Vertrages auf den Vorhabenträger zu übertragen. Die Kosten der Änderungsarbeiten werden vom Planungsbüro auf ca. 800.000,-Euro netto geschätzt. Eine Prüfung der Kostenschätzung ist durch Amt 66 nicht vorgesehen. Die Prüfung der Kosten erfolgt i. d. R. auf der Grundlage der Kostenberechnung des Bauentwurfes (Leistungsphase 3 HOAI).

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Plangebietes für Fußgänger, Radfahrer und Nutzer des ÖPNV ist geplant, eine Brücke über den Kennedydamm für Fußgänger und Radfahrer zu errichten. Hierzu liegt eine erweiterte Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros Schüßler-Plan Ingenieure vor (Anlage).

Für den Bau der Brücke wurden auf Grundlage der Machbarkeitsstudie Herstellkosten in Höhe von 4.700.000,- Euro netto ermittelt.

Zuzüglich weiterer Kosten wie etwa Baubehelfe, Verkehrssicherung, Planungskosten, Rechtsberatung, Aktivierbaren Eigenleistungen (AEL) Summe netto ohne

sowie der derzeit gültigen Mehrwertsteuer in Höhe von 19 % ergibt sich ein Projektvolumen für das Brückenprojekt in Höhe von rd. 10,6 Mio. Euro.

Es liegt eine Mobilitätsuntersuchung des Ing.-Büro Schübler-Plan Ingenieure (SPI), Bearbeitungsstand: 18.08.2021 vor. Die Inhalte der Untersuchung sind dem Grunde nach mit dem Amt für Verkehrsmanagement abgestimmt.

Hinweise aus der Abteilung Straßenbau (66/3):

Sonstige überbaute Verkehrsflächen von Amt 66 sind mit 66/3 abzustimmen. Die Unterbauung von öffentlichen Verkehrsflächen ist auszuschließen. Die vorhandene Straßenentwässerungskanalisation ist zu beachten.

Hinweise/Forderung der Abteilung Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau (66/4):

Von der geplanten Maßnahme ist das Bauwerk 206, Hochstraße „Nordfriedhof“ betroffen bzw. befindet sich im unmittelbaren Einflussbereich.

Zur Freigabe der Planung ist die Gründung bzw. der Verbau inkl. Anker im Bezug zum Brückenbauwerk mit den entsprechenden Abständen darzustellen.

Die Ergebnisse der Planung im Bereich des Bauwerkes sind mit 66/4.2 abzustimmen.

Hinweise aus der Abteilung Verkehrsregelung (66/5):

Nach heutigem Kenntnisstand sind privatrechtliche Verträge im o. g. Bereich nicht bekannt. Es ist darauf zu achten, dass sich außer Betrieb befindliche, nicht dokumentierte Leitungen oder Anlagen im angefragten Bereich befinden können. Daher wird eine Suchschachtung grundsätzlich empfohlen.

Die Stellungnahme von 66/5.3 bezieht sich auf die heutige Prüfung des angefragten Baubereichs. Es können sich nachträglich ergänzende oder vertragliche Änderungen in dem angefragten Bereich ergeben.

Hinweise aus der Abteilung Verkehrstechnik, Öffentliche Beleuchtung 66/6.4):

Es werden einige Änderungen an der Beleuchtung notwendig. Hierfür sind Regelungen in einem noch abzuschließenden Städtebaulichen Vertrag aufzunehmen. Die Stadtwerke, Abteilung Öffentliche Beleuchtung, Ö21-342A sind an dem weiteren Verfahren zu beteiligen.

Ansprechpartner ist Herr Andreas Baum, Rufnummer 0211/821-8282.

Hinweise aus der Abteilung Strategische Mobilitätsplanung (66/7):

- a) Zur Begründung zum Bebauungsplan-Vor-/Entwurf Nr. 01/017

Position 4.5 Workshop westlich Kennedydamm (2019)

„Nahmobilität und Umweltverbund: Quartiersübergreifende Mobilitätsbetrachtung; Stellplatzthematik mittels Quartiersgaragen und übergreifender Bewirtschaftung grundstücksübergreifend lösen“

Ansätze zur Nutzung der Anlagen des ruhenden Verkehrs als Quartiersgarage mit Öffnung für Anwohner wird aus dem Mobilitätskonzept nicht ersichtlich. Das Konzept zur wechselseitigen Nutzung der Anlagen der Ruhenden Verkehrs ist noch zu erarbeiten und entsprechend mit in den Städtebaulichen Vertrag mit aufzunehmen.

Position 5.4.1 Stellplatzkonzept

Wortlaut: „Vor dem Hintergrund der angestrebten zügigen Realisierung der Hochbauprojekte wird im Hinblick auf die Vermarktungsfähigkeit der Büroflächen in einem ersten Schritt bei den Projekten ein etwas erhöhtes Stellplatzangebot vorgesehen (Twist 250 Stellplätze, Gateway 594 Stellplätze).“

Diese Vorgehensweise ist nicht im Sinne der angestrebten Mobilitätswende. Insgesamt werden hierdurch über 110 Kfz-Stellplätze mehr hergestellt, als baurechtlich notwendig sind. Die Mobilitätsuntersuchung weist insbesondere nach (Kapitel 9.1, Tabelle 19), dass für das Vorhaben Gateway mit Unterstellung des heutigen Modal-Splits von 36% lediglich ein Bedarf von 516 Kfz-Stellplätzen besteht (gegenüber 524 baurechtlich notwendigen Kfz-Stellplätzen und der Herstellung von 594 Kfz-Stellplätzen). Für das Vorhaben Twist ist eine erhöhte Anzahl an Kfz-Stellplätzen nachvollziehbar, da im Rahmen der Mobilitätsuntersuchung ein entsprechender Bedarf nach heutigem Modal-Split nachgewiesen wird. Für das Vorhaben Gateway ist die Notwendigkeit nicht zu erkennen. Im Rahmen des Bauantragsverfahrens zum Vorhaben Gateway ist diese Anmerkung zu berücksichtigen und der Stellplatznachweise entsprechend zu bewerten.

Wortlaut: „Zur Kompensation der momentanen Überschreitung liegt mit der Mobilitätsuntersuchung ein Konzept vor, das es den Investoren erlaubt, zunächst mehr Stellplätze zu planen, um dann in der Zukunft, angepasst an die fortschreitende Verkehrswende, eine Stellplatzreduzierung intelligent umsetzen zu können.“

Die Reduzierung der (über dem notwendigen Maß) hergestellten Kfz-Stellplätze ist im städtebaulichen Vertrag mit Angabe eines Zielhorizontes zu sichern.

b) Zur Mobilitätsuntersuchung

Kapitel 3.4.3 Zielkonzept ÖPNV-Düsseldorf

Im Gutachten wird ausgeführt, dass mit der Tunnelverlängerung „Kaiserswerther Straße“ die Möglichkeit geschaffen wird, die U80 in 4-fach-Traktion zu bedienen. Unter Beachtung des unter Abbildung 9 dargestellten Linienkonzepts wird die U80 jedoch nicht in 4-fach-Traktion fahren können, da der 1. Bauabschnitt der U81 (Freiligrathplatz – Flughafen Terminal), nur von **max.** 3-Wagen-Zügen befahren werden kann.

Kapitel 4.6.2 ÖPNV Nutzer

Im zweiten Absatz findet sich die Aussage *„Es ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der ÖPNV-Fahrten mit der Stadtbahn stattfindet, weil hierüber viele Umsteigebeziehungen und eine direkte Fahrtmöglichkeit zum Hauptbahnhof besteht.“*

Die Fußwegentfernung zwischen der Haltestelle „Theodor-Heuss-Brücke“ und dem Gebäudekomplex TWist und Gateway beträgt (mit Unterstellung einer Fußgängerbrücke über den Kennedydamm) ca. 750 m (siehe Abb. 1). Die Wegelänge ist nicht zu unterschätzen und für den gemeinen ÖPNV-Nutzer nicht besonders attraktiv. Aus Sicht von 66/7 wird daher auch ein erheblicher Anteil der ÖPNV-Fahrten auf der Relation Hauptbahnhof – Twist/Gateway mit der Linie 721/722 stattfinden.



Abb.1: Fußweg (H) Theodor-Heuss-Brücke – Gebäudekomplex TWIST und GATEWAY

Im Verkehrsgutachten wird ein zusätzliches ÖPNV-Wegeaufkommen i.H.v. 2.088 Wegen beziffert. Für diese Wege müssen im ÖPNV ausreichende Kapazitäten vorhanden sein bzw. zusätzlich geschaffen werden. Hierzu ist es notwendig, eine Abschätzung über die Verteilung auf die einzelnen ÖPNV-Linien zu treffen und mit den vorhandenen Zählraten und Kapazitäten abzugleichen.

Aus Sicht von 66/7 bestehen **z.B.** auf den Buslinien 721 und 722 wenig Reserven. Laut Mobilitätsuntersuchung fallen folgende zusätzlichen Wege in der HVZ (morgens) an:

06:00 Uhr – 07:00 Uhr: 168 Wege
 07:00 Uhr – 08:00 Uhr: 259 Wege
 08:00 Uhr – 09:00 Uhr: 174 Wege

Die Linie 721 weist in der Stundengruppe 07-08 Uhr zwischen Düsseldorf Hauptbahnhof und Nordfriedhof bereits heute eine Auslastung i.H.v. 90% (167 von 207 Plätzen) auf. Die Linie 722 ist im gleichen Zeitraum zu 81% (178 von 207 Plätzen) ausgelastet. Die Buslinien werden damit unter der oben angesprochenen Wege-Verteilung voraussichtlich die im Nahverkehrsplan festgelegten Qualitätsziele für das Platzangebot im ÖPNV übertreffen. Infolgedessen muss das ÖPNV Angebot auf den Buslinien erweitert werden.

Auch für die anderen Linien in diesem Bereich (Stadtbahn und Bus) sind ähnliche Handlungsbedarfe zu erwarten, die ermittelt und benannt werden müssen.

Kapitel 11 Zusammenfassung und Fazit

Die hier angegebenen BGF stimmen nicht mit den Angaben zur BGF in der Tabelle zur Stellplatzermittlung überein. Dies ist zu überarbeiten.

Amt 66 empfiehlt eine Überarbeitung des Planentwurfes und erneute Beteiligung gem. § 4 (2) BauGB.

Florian Reeh

Anlagen:

- Kostenschätzung und Lageplan Straßenplanung (Vorentwurf Ingenieurbüro Schüßler-Plan (Stand 06/2021)
- Lageplan mit Darstellung der Straßenbegrenzungslinie sowie Plangebietsgrenze
- Erweiterte Machbarkeitsstudie Brücke Kennedydamm
- Fachtechnische Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie Brücke