

61/12

**B-Planverfahren Nr. 04-001 „Ehemaliger Güterbahnhof Oberkassel II“
Stellungnahme gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

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

I. Verkehrsgutachten

Das vorliegende Verkehrsgutachten vom Büro Lindschulte (Stand: September 2022), insbesondere die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Plangebiet ist zu berücksichtigen. Der Knotenpunkt Heerdter Sandberg / Hansaallee / Niederkasseler Kirchweg kann im Prognoseplanfall punktuell in der morgendlichen Spitzenstunde nicht in Gänze leistungsfähig abgewickelt werden. Unter Anpassungen des Signalprogramms und einer baulichen Verlängerung des Linksabbiegestreifens aus der Hansaallee in Fahrtrichtung Niederkasseler Kirchweg um ca. 10 m, können Maßnahmen ergriffen werden, um den Rückstau des geradeausführenden Stroms nicht zu beeinflussen. So kommt es am Knotenpunkt lediglich zu Beeinträchtigungen an dem Verkehrsstrom mit der geringsten Relevanz. Hierzu ist eine Fachplanung seitens des Investors zu erstellen und mit dem Amt für Verkehrsmanagement abzustimmen.

II. Um- oder Neubau von öffentlichen Verkehrsflächen

Zur Erschließung des Gebietes wird eine im Schnitt 15,00 m breite öffentliche Erschließungsstraße mit beidseitigen Gehwegen und Längsparkständen (Trennprinzip) zwischen der Hansaallee und der Schanzenstraße hergestellt. Im Bereich des Greifwegs werden Senkrechtparkstände angeordnet. Die neue Erschließungsstraße dient dabei vornehmlich der Erschließung des Gebietes. In Richtung Osten ist die Straße für den MIV abgebunden.

Aus straßenbautechnischer Sicht bestehen keine Bedenken. In der textlichen Festsetzung ist unter Punkt 3 folgendes hinzuzufügen: „Unterbauungen von öffentlichen, beziehungsweise zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen sind nicht zulässig“. Eine Fassadenbegrünung ist nur außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen zulässig.

Es ist bei der Planung darauf zu achten, dass die auf privater Fläche nachzuweisen den Fahrradabstellanlagen öffentlich zugänglich und gut beleuchtet sind. Auch die vermehrte Zunahme an Lastenrädern sollte dabei – insbesondere im Bereich der Kitas – berücksichtigt werden. Zusätzliche Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum sind zu vermeiden. Feuerwehraufstellflächen in öffentlichen Gehwegen sind nicht zulässig.

III. Gestaltung öffentlicher Raum

Das Plangebiet wird lt. Erläuterungsbericht insbesondere für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen von hoher Durchlässigkeit geprägt sein. Die öffentlichen und privaten Erschließungen zwischen den Baufeldern und die geplanten Anbindungen an den Greifweg und über den Heerdter Sandberg an die Hansaallee sichern eine gute interne und externe Vernetzung des Quartiers. Viele Aussagen in der B-Plan Begründung und der B-Planfestsetzungen machen Vorgaben zur Begrünung, um unter anderem den Anforderungen des allgemeinen Klima- und Umweltschutzes gerecht zu werden, aber eben auch um die Aufenthaltsqualität im Freien zu erhöhen. Ergänzend wird dazu vorgeschlagen, im B-Plangebiet eine Mindestausstattung der öffentlichen und teilöffentlichen Flächen mit Einrichtungen vorzusehen, die den tatsächlichen Aufenthalt im Freien erhöhen, z.B. durch Sitzangebote aller Art (Bänke, Sitzmauern usw.) Die üblichen Aspekte zur Barrierefreiheit (Abstand der Sitzmöglichkeiten untereinander, Aufstehhilfen usw.) sind dabei zu berücksichtigen, ebenso die Aussagen des Stadtmöblierungskataloges für den öffentlichen Bereich.

Die in den Festsetzungen genannten Zäune sind transparent und blickoffen zu gestalten, ein Sichtschutz kann nur durch eine Begrünung (analog textlicher Festsetzung) ermöglicht werden. Sofort oder nachträglich angebrachte Sichtschutzstreifen oder Matten z.B. aus PVC sollen aus gestalterischen und ökologischen Gründen untersagt werden.

Anmerkungen der Abteilung 66/7 – strategische Mobilitätsplanung zu der beigefügten Begründung mit der Bitte um Berücksichtigung:

- **Position 5.5 Freiraumkonzept und Wegeführung**

Die Umsetzung einer Mobilitätsstation im unmittelbaren Umfeld der geplanten Bebauung sollte auch ohne Nutzung der Fläche unterhalb der Brüsseler Straße (B7) möglich sein. Vor dem Hintergrund, dass der benannte Bereich heute als Parkfläche für Kfz genutzt wird, ist eine wie hier dargestellte Umnutzung, nur mit erheblichem Entfall von Parkständen im öffentlichen Raum möglich. Dementsprechend sollte eine alternative Verortung von Sharing-Angeboten im Sinne einer Mobilitätsstation entlang der neu geplanten Erschließungsstraßen forciert werden.

- **Position 5.6 Verkehrskonzept**

Die Verortung von Besucherstellplätzen im öffentlichen Straßenraum entspricht nicht dem vorgenannten Ziel den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen unterzubringen. Im Hinblick auf die hohe Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum, sollte der ruhende Verkehr vollständig im privaten Raum abgewickelt werden. Im öffentlichen Straßenraum sollten im Hinblick auf den Kfz-Verkehr lediglich Flächen zum Liefern und Laden sowie zum Kurzzeitparken vorgehalten werden.

- **Position 16.5.2 Umweltfreundliche Mobilität**

„[...] Die Verpflichtung, beim Neubau von Wohn- und Geschäftsgebäuden sowie weiteren Anlagen ausreichende Abstellplätze für Fahrräder bereitzustellen, ergibt sich aus Paragraph 48 BauO NRW **sowie der Stellplatzsatzung Düsseldorf** in der derzeit gültigen Fassung. Die Umsetzung erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.“

„Zur Stärkung der E-Mobilität können Elektroladestationen bzw. Stromtankstellen für Pkw und E-Bikes im Plangebiet implementiert werden. **Die Mindestanforderung für die Gebäude ergibt sich aus dem GEIG (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz)**. Hierzu ist eine frühzeitige Abstim-

mung mit **der Netzgesellschaft Düsseldorf** ~~den Stadtwerken Düsseldorf~~ notwendig. **Hinsichtlich des Netzanschlusses bezogen auf die Elektromobilität sollte großzügig geplant werden, da ein Nachrüsten des Netzanschlusses - wenn später überhaupt noch möglich - sehr kostenaufwendig ist. Zudem muss dann teilweise ein zusätzlicher Trafo platziert werden, der dann auch Platz braucht, der möglicherweise nicht mehr vorhanden ist.“**

Die Landeshauptstadt Düsseldorf entwickelt seit 2021 ein stadtweites Netz an Mobilitätsstationen. An einer Mobilitätsstation werden, neben sicherem Fahrradparken, verschiedene Sharing-Angebote (Carsharing, Bikesharing, E-Scooter- und E-Roller-Sharing) vorgehalten, die eine flexible und bedarfsgerechte Mobilität ermöglichen. Aufgrund seiner Lage und der geplanten Entwicklungen mit dem daraus resultierenden Wegeaufkommen eignet sich das Plangebiet für die Errichtung einer Mobilitätsstation in unmittelbarer Nähe zu den geplanten Nutzungen. Entsprechende Flächen werden daher entlang der Erschließungsstraßen vorgehalten.

IV. Nutzungen

Es sind keine privaten Nutzungen bekannt.

V. Kosten

Die Maßnahme ist nicht im MIP enthalten. Es sind keine Zuwendungen zu erwarten. Eine Kostenberechnung für die Straßenarbeiten liegt erst nach dem Umlaufverfahren vor, weshalb die Kosten zum aktuellen Zeitpunkt nicht benannt werden können.

VI. Öffentliche Beleuchtung

Seitens der Stadtwerke Düsseldorf AG bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Es werden Änderungen der öffentlichen Beleuchtung notwendig, dessen Kosten erst im laufenden Verfahren benannt werden können. Um weitere Beteiligung im laufenden Verfahren wird gebeten.

Katharina Metzker