

**Bericht zur
Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB
vom 05.09.2022 bis 30.09.2022
zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 03/036
- Östlich Christophstraße -**

Stadtbezirk 3 - Stadtteil Bilk

Stand: 29.03.2023

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB vom 05.09.22 bis 30.09.2022

1. Bericht über die Durchführung der Veranstaltung

„Stadtplanung zur Diskussion“

Ort: Hulda-Pankok-Gesamtschule, Brinckmannstraße 16, 40225 Düsseldorf

Zeit: 15. September 2022; Beginn 18:00 Uhr; Ende 20:00 Uhr

Anwesend: Herr Marko Siegesmund, 2. stv. Bezirksbürgermeister (Stadtbezirk 3)
circa 30 Bürgerinnen und Bürger
2 Vertreterinnen der Stadtverwaltung (Stadtplanungsamt)
2 Vertreter der Stadtverwaltung (Amt für Verkehrsmanagement)

Herr Siegesmund eröffnet um 18:00 Uhr die Veranstaltung und begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger sowie die Vertreter der Verwaltung. Er gibt einen Überblick über den Anlass der Veranstaltung und den geplanten Ablauf. Anschließend übergibt er das Wort an Frau Bergmann.

Frau Bergmann gibt zunächst anhand einer Präsentation einen Überblick über das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes und weist auf die verschiedenen Möglichkeiten hin, bei denen sich die Bürger*innen aktiv im Verfahren beteiligen können. Sie erläutert zunächst, dass es sich um die Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung handelt, der gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB) im beschleunigten Verfahren aufgestellt wird und sich aktuell im Verfahrensschritt der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB befindet. Darüber hinaus weist Frau Bergmann darauf hin, dass dem Bebauungsplanverfahren ein qualitätssicherndes Verfahren (Workshop) vorangegangen war, welches in der Zeit von Oktober 2021 bis Februar 2022 durchgeführt wurde.

Frau Conrad stellt anhand einer Präsentation die Lage des ca. 1,4 ha großen Plangebiets vor und verweist auf dessen Nähe zur Uniklinik und zum Campus der Heinrich-Heine-Universität sowie zum Südpark im Norden. Darüber hinaus gibt sie einen Überblick über die gegenwärtig im Plangebiet und unmittelbar daran angrenzenden vorhandenen Nutzungen.

Frau Conrad stellt die wesentlichen Schritte und Inhalte des vor dem Bauleitplanverfahren durchgeführten Workshopverfahrens vor und erläutert die Inhalte der entwickelten städtebaulichen Konzeption, welche das Ziel hat, die künftige Bebauung in die bestehende umgebende Struktur einzufügen. Frau Conrad weist darauf hin, dass

die Ergebnisse des mehrphasigen Workshopverfahrens in einer Dokumentation nachzulesen sind, die auf der Homepage der Landeshauptstadt als Download erhältlich ist. Zudem erläutert sie die aus dem Workshopverfahren hervorgegangenen vier Varianten sowie die Inhalte der derzeitigen, auf dieser Grundlage entwickelten städtebaulichen Konzeption, welche das Ergebnis einer vertiefenden Betrachtung der Aspekte Denkmalpflege (Stoffeler Kapellchen), Wohnraumversorgung (ca. 100 Wohneinheiten) und ergänzende Nutzungsangebote (Kita, vorhandene Gaststätte und ggf. Hotel) sowie Freiraumangebote und Erschließung des Plangebietes ist. Sie weist darauf hin, dass aus dem Ergebnis des Workshops zwei Varianten (nunmehr als A1 und A2 bezeichnet) weiterentwickelt wurden, wo sich die Bebauung im südlichen Bereich des Plangebietes im Hinblick auf die Dachform und teils auch hinsichtlich der Geschossigkeit voneinander unterscheidet. Die lärmabschirmende Bebauung entlang der Werstener Straße ist jeweils identisch. Frau Conrad stellt zudem eine weitere Variante (Variante E) vor, die ergänzend zum Ergebnis des Workshops entwickelt wurde und eine Erschließung der Tiefgarage von Osten von der Universitätsstraße aus vorsieht, für den Fall, dass die Erschließung von Westen über die Christophstraße nicht möglich sein sollte. Sie weist darauf hin, dass diese Variante aufgrund des damit verbundenen Verlustes an Grünbestand und dem resultierend hohen Versiegelungsgrad keine ideale Lösung darstellt und vorwiegend als Rückfalloption zu verstehen ist. Aus fachlicher Sicht sind daher die beiden Varianten A1 und A2 für das weitere Bebauungsplanverfahren zu bevorzugen.

Herr Maetschke erläutert, dass die Planung verkehrsgutachterlich begleitet wird und eine Verkehrsabschätzung für die künftigen Nutzungen erstellt sowie Varianten der Verkehrsführung geprüft wurden. Er stellt anhand einer Präsentation die Erschließungsvarianten aus dem Workshopverfahren vor und weist darauf hin, dass einzelne Varianten nicht oder nur mit erheblichem technischen Aufwand umsetzbar wären und daher nicht weiterverfolgt werden können, wie z. B. eine Erschließung von der Werstener Straße aus. Herr Maetschke weist darauf hin, dass eine Erschließung von der Universitätsstraße aus verkehrstechnisch sowie aufgrund des damit verbundenen Verlustes an Grünstrukturen, dem baulichen Aufwand, den zu erwartenden Kosten und dem Verkehrsnutzen dieser neuen Erschließungsstraße fragwürdig ist und abgewogen werden müsste.

Nach der Vorstellung der Planung bedankt sich Herr Siegesmund bei den Vertretern der Verwaltung und bittet die anwesenden Bürgerinnen und Bürger um Rückfragen und Anregungen zur vorgestellten Planung.

1. Ein Bürger erkundigt sich danach, ob die geplante Bebauung höher werden solle als das zuletzt in 2021 erstellte Gebäude Christophstraße 6-8, welches bereits die Höhen der Umgebungsbebauung überschreite.

Antwort:

Zunächst wird erläutert, dass es verschiedene Varianten bezüglich der Dachausformung für die südlich im Plangebiet vorgesehenen Gebäude gibt. Variante A1 orientiert sich hinsichtlich der Dachausbildung und Geschossigkeit an der umgebenden Bebauung der Christophstraße und Birkenhof mit zwei Vollgeschossen und Satteldächern. Die Variante A2 stellt im südlichen Plangebiet eine Bebauung mit drei Vollgeschossen und zum Teil auch nur mit zwei Vollgeschossen zuzüglich Staffelgeschoss dar. Diese Bebauung orientiert sich hinsichtlich der Dachform an den geplanten Gebäuden entlang der Werstener Straße, einer aus Lärmschutzgründen geschlossenen Bebauung von bis zu vier Vollgeschossen zuzüglich Staffelgeschoss mit Flachdach. Beide Varianten sehen eine Reduzierung der Gebäudehöhe zwischen geplanter Bebauung an der Werstener Straße und der Bestandsbebauung an Christophstraße und Birkenhof vor und orientieren die Bebauung im südlichen Plangebiet an den Gebäudehöhen der bestehenden Bebauung. Aufgrund der unterschiedlichen Dachformen ergeben sich aber unterschiedliche First- bzw. Gebäudehöhen, die im Schnitt zu den Varianten zu sehen sind: Im südlichen Plangebiet ergibt sich in Variante A1 mit zwei Vollgeschossen und Satteldach eine maximale Gebäudehöhe von 13,50 m, während die Variante A2 mit Staffelgeschoss aufgrund der flachen Dachform eine etwas geringere maximale Gebäudehöhe von 12,70 m hat. Dies betrifft in Variante A2 nur die beiden direkt an der Christophstraße vorgesehenen Gebäude, denn für die beiden östlich davon geplanten Gebäude stellt das städtebauliche Konzept in dieser Variante nur jeweils zwei Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss vor, so dass sich hier eine Gebäudehöhe von 9,70 m ergibt. Die südlichen Baukörper der Variante A2 haben zwar zur Christophstraße hin somit im Vergleich zu Variante A1 ein Vollgeschoss mehr, sind aber insgesamt und insbesondere im südöstlichen Plangebiet zum Birkenhof hin niedriger als die Gebäude mit zwei Vollgeschossen und Satteldach der Variante A2. Insgesamt lässt sich aber festhalten, dass sich die südliche Wohnbebauung im Plangebiet in beide Varianten an den Höhen der Bestandsbebauung im Bereich Christophstraße orientiert.

2. Ein Bürger erkundigt sich, warum eine Erschließung über die Christophstraße bevorzugt würde, obwohl diese einen verkehrsberuhigten Bereich darstellt, ähnlich

wie die Straße Birkenhof, für die eine Erschließung des Plangebietes ausgeschlossen werde. Daran schließt sich der Hinweis an, dass die Christophstraße im nördlich der Universitätsstraße liegenden Abschnitt stark durch Park-Such-Verkehre belastet sei und die bisherigen Verkehrszählungen, die im Rahmen des Workshops zugrunde gelegt wurden, in der Zeit der Pandemie erstellt worden seien und daher nicht den gegenwärtigen Zustand abbildeten.

Antwort:

Es wird erläutert, dass die in verkehrsberuhigten Bereichen zulässige Verkehrsbelastung von 150 Kfz in der Spitzenstunde gemäß aktueller Verkehrszählungen in der Christophstraße bei weitem nicht erreicht wird und eine Überschreitung auch für den Planfall, d. h. bei Umsetzung der Bebauung aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen, künftig nicht zu erwarten ist. Gemäß Zählungen im November 2021 ergeben sich für die Christophstraße im Bereich der Einmündung in die Universitätsstraße (somit an dem Punkt, der den gesamten Verkehr des nördlichen Abschnitts der Christophstraße aufnimmt) maximal 110 Kfz in der Spitzenstunde. Das bedeutet, dass diese Straße leistungsfähig ist und die vorhandenen und zukünftigen Verkehre problemlos aufnehmen kann, selbst wenn für die künftigen Verkehre Maximalwerte zugrunde gelegt werden, wie sie für ein Kerngebiet anstelle eines Wohngebietes zu erwarten wären.

Es wird von der Verwaltung hinsichtlich der Aktualität der Verkehrszählungen und möglicher pandemie-bedingter Verzerrungen der ermittelten Verkehrsmengen zugesagt, dass es im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens eine Aktualisierung der zugrunde gelegten Werte für das gesamte Gebiet geben wird und dass die Ergebnisse aktueller Zählungen in die Planung einfließen werden.

Hinsichtlich der Straße Birkenhof als ebenfalls verkehrsberuhigtem Bereich wird dargelegt, dass diese als Anliegerstraße mit geringer Fahrbahnbreite eine stärker untergeordnete Verkehrsfunktion hat als die Christophstraße. Der Birkenhof soll maximal nur als untergeordnete Erschließungsstraße für das Plangebiet genutzt werden, beispielsweise für einzelne Anlieferverkehre oder Versorgungsfahrzeuge, so wie es im städtebaulichen Konzept vorgesehen ist.

Bezüglich des Problems des Park-Such-Verkehrs wird darauf hingewiesen, dass dies ein grundsätzliches Problem der Beschilderung und Parkplatzbewirtschaftung sowie des Verhalten der Nutzenden darstellt. Die Entwicklung des Plangebietes hat hierauf keinen Einfluss.

3. Ergänzend zu vorheriger Fragestellung stellt ein Bürger die Frage, ob bei den erfassten Verkehrsmengen auch Fahrradverkehre berücksichtigt worden seien.

Antwort:

Es wird dargelegt, dass bei den Verkehrszählungen keine Fahrradverkehre separat erfasst wurden, da die Christophstraße im Vergleich mit ähnlichen verkehrsberuhigten Straßen im Stadtgebiet eine deutlich geringere Verkehrsbelastung aufweist. Sie ist grundsätzlich für Fahrradverkehre gut geeignet und kann auch weiteren Radverkehr aufnehmen.

4. Eine Bürgerin teilt als Vertreterin einer Interessengemeinschaft von Anwohnenden mit, dass eine schriftliche Stellungnahme mit Fragen und Anregungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingereicht werde und es darin zusammengefasst um das Kernthema geht, dass eine geplante Bebauung mit bis zu 125 Wohneinheiten und einer vierzügigen Kindertagesstätte bei der Interessengemeinschaft keine Zustimmung finden werde, wenn diese Nutzungen allein über die Christophstraße erschlossen werden sollen. Zusätzlich bestehen folgende Fragen, die auch noch schriftlich eingereicht werden sollen:
 - a) Das Plangebiet nördlich der Werstener Straße sehe eine verdichtete Bebauung mit nicht ortstypischer Bebauung vor. Es werde die Frage gestellt, warum nicht beide Plangebiete in einem Bebauungsplan zusammengefasst und parallel entwickelt werden, um stadtbezirksübergreifende Themen besser aufeinander abzustimmen, da z. B. die Errichtung einer Kita in diesem nördlichen Gebiet aufgrund der besseren Erschließungs- und Parkmöglichkeiten sinnvoller erscheine.
 - b) Es wird gefragt, warum der Bebauungsplan die Bezeichnung „Östlich Christophstraße“ trage, wenn doch die wesentliche Anzahl der geplanten Wohneinheiten an der Werstener Straße vorgesehen seien. Diese Bezeichnung scheine bereits darauf abgestellt, das Plangebiet ausschließlich über die Christophstraße zu erschließen, obwohl es noch andere Möglichkeiten gebe.
 - c) Im Workshopverfahren wurde das Ziel formuliert, bestehende Grünräume im Plangebiet zu erhalten. Daher werde gefragt, in welchem Umfang Grünräume künftig im Plangebiet erhalten werden sollen.
 - d) Die Christophstraße führe durch ein vorhandenes Wohngebiet und sie sei verkehrsberuhigt. Es wird die Frage gestellt, ob dies bei der Planung berücksichtigt worden sei.
 - e) Es wird die Frage gestellt, ob ein Verkehrs- und Geruchsgutachten vorliegend falls ja, welche Ergebnisse sich daraus ableiten lassen.

f) Die geplante Bebauung erzeuge städtebauliche Veränderungen gegenüber der bestehenden Bebauung und weiche von der Bebauung in der Umgebung ab, daher wird gefragt, warum sich der Vorentwurf des Bebauungsplans nicht an den vorhandenen Bebauungsplänen orientiere, auch weil die ursprüngliche Bauleitplanung die Entwicklung eines grünen Stadteingangs an der Werstener Straße vorgesehen habe.

g) Da für den P+R-Parkplatz am Südpark die Errichtung eines Parkhauses beabsichtigt sei, wird die Frage gestellt, ob dort z. B. im Erdgeschoss ein Nahversorgungsangebot geschaffen werden könnte, insbesondere, weil bereits im Zuge der Bebauung der Flächen des Birkenhofs vor Jahrzehnten Überlegungen bestanden, künftig eine Nahversorgung für das Wohnquartier zu schaffen, um die bestehende Unterversorgung zu lösen. Ergänzend wird angemerkt, dass die Interessengemeinschaft der Anwohnenden das Parkhaus kritisch sehe, da es allein ein Angebot für Pendler darstelle und gegenwärtig kostenlose Parkplätze zukünftig durch ein zu bezahlendes Angebot ersetze. Sollte es aber realisiert werden, wäre dort die Schaffung eines Nahversorgungsangebotes sinnvoll, da die Kaufkraft aus dem Quartier und durch die Pendlerschaft für einen Lebensmittelanbieter attraktiv sein könnte.

Antwort:

Zu Punkt a) wird erläutert, dass zu den Planungen eine verwaltungsinterne Abstimmung erfolgt und ein regelmäßiger Austausch zu laufenden Bebauungsplanverfahren bezirksübergreifend gegeben ist. Die im vorliegenden städtebaulichen Konzept vorgesehene Kita dient nicht allein der Versorgung der neu entstehenden Wohnbebauung, sondern macht ein Angebot an den gesamten umgebenden Siedlungsraum, unabhängig von den Bezirksgrenzen. Eine auf der nördlichen Seite der Werstener Straße gelegene Kita hätte den Nachteil, dass sie fußläufig und per Rad aus den südlich der Werstener Straße gelegenen Wohngebieten im Wesentlichen nur über die bestehende Brücke erreichbar wäre. Insofern ist der geplante Standort auf dem zudem im Eigentum der Landeshauptstadt befindlichen Grundstück im Plangebiet sinnvoll.

Zu Punkt b) wird dargelegt, dass sich die Bezeichnung lediglich an einer eindeutigen Verortung eines Plangebietes sowie auch an der geplanten Nutzung orientiert, da das vorhandene Wohngebiet an der Christophstraße durch die beabsichtigte Planung erweitert wird. Eine Abhängigkeit zwischen der Bebauungsplanbezeichnung und einer der erörterten Erschließungsvarianten ist nicht gegeben.

Zu Punkt c) wird erläutert, dass das Baumgutachten vier im Plangebiet vorhandene Bäume als erhaltenswert definiert. Das städtebauliche Konzept sieht den Erhalt dieser Bäume und die Schaffung von begrünten Freiräumen, die der privaten und gemeinschaftlichen Nutzung dienen, vor. Für die Umsetzung der Planung ist letztlich auch die Überbauung von bislang nicht bebauten Grünflächen erforderlich, was im Rahmen des Workshops auch zur Diskussion gestellt wurde. Das Gebiet ist aber bereits im Bestand großflächig bebaut und es sind Maßnahmen zur Begrünung des Gebiets und auch der Gebäude zur Minderung oder zum Ausgleich möglicher Verluste an Grünflächen im Gebiet vorgesehen. Eine Bilanzierung hinsichtlich befestigter und begrünter Flächen zwischen Bestand und Planung liegt bislang nicht vor und soll im Verlauf der weiteren Planung erstellt werden.

Zu Punkt d) wird auf die Verkehrszählungen und erwarteten Verkehrsmengen hingewiesen, wonach auch in einem angenommenen Worst-Case-Szenario keine Verkehrsbelastung zu erwarten ist, welche die Belastbarkeit der Christophstraße erheblich überschreiten würde.

Zu Punkt e) wird auf den Stand des Bebauungsplanverfahrens verwiesen, das sich noch in der Anfangsphase befindet. Eine vertiefende Betrachtung der Planung, u. a. zu den Auswirkungen und von in die Planung einzustellenden Schutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutz, erfolgt noch im weiteren Verfahren. Es wird auf den bereits durchgeführten Scoping-Termin hingewiesen, in dem von Seiten der Fachämter die Notwendigkeit vertiefender Untersuchungen dargelegt wurde, um die Verträglichkeit der Planung auch in Bezug auf die bestehenden Nutzungen zu untersuchen. Unter anderem ist die Erstellung eines Verkehrsgutachtens, eines Schallgutachtens und einer grünordnerischen Planung mit Bilanzierung zur Grünordnung sowie Erstellung eines Freiraumkonzeptes erforderlich. Aus diesen Untersuchungen lassen sich im Zuge der weiteren Bauleitplanung Maßnahmen ableiten, um die mit der geplanten Gebietsentwicklung verfolgten Ziele in einem ausgewogenen Verhältnis gegenüber der bestehenden Situation umsetzen zu können. Aus diesen noch fortzuführenden und zu erstellenden Planungen, Untersuchungen und Gutachten lassen sich Festsetzungen für den Bebauungsplan ableiten, wie z. B. zum Umfang der Begrünung und zum Schutz vor Umweltauswirkungen wie Lärm. Die noch ausstehenden Untersuchungen können auch zu Anpassungen oder Fortschreibungen der vorliegenden städtebaulichen Planung führen, die sich wie bereits erwähnt in einer frühen Phase befindet.

Zu Punkt f) wird darauf hingewiesen, dass die rechtsgültigen Bebauungspläne im Gebiet bzw. in der Umgebung unterschiedliche Regelungen enthalten. So werden entlang der Werstener Straße die Stadtbahntrasse und ein Lärmschutzsystem festge-

setzt sowie die im Bestand vorhandene und entsprechend umgesetzte Wohnbebauung der Christophstraße. Mit der vorhandenen Bauleitplanung lässt sich die aktuell beabsichtigte städtebauliche Entwicklung zur Schaffung der geplanten Nutzungen im Plangebiet nicht umsetzen, auch wird die Zielsetzung des vorhandenen Bebauungsplans an der Werstener Straße nicht weiterverfolgt, da eine wohnbauliche Entwicklung u. a. auch für die in Teilen brach gefallenen Nutzungen im Plangebiet beabsichtigt ist.

Zu Punkt g) wird dargelegt, dass der P+R-Parkplatz am Südpark nicht Bestandteil der gegenwärtigen Bauleitplanung ist, ein besseres Nahversorgungsangebot für den Bereich Christophstraße jedoch wünschenswert ist. Die Anregung wird dankend zur Kenntnis genommen.

5. Ein Bürger merkt an, dass nach seinen Erfahrungen rund 80 % der Pkw in der Christophstraße die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit nicht einhielten und daher zu befürchten stehe, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen mit dem künftig zu erwartenden Verkehr noch zunehmen werden. Er regt daher an, ob es möglich sei, die Beschilderung deutlicher anzubringen, insbesondere um ortsfremde Personen besser auf den verkehrsberuhigten Bereich hinzuweisen.

Antwort:

Die Anregung wird dankend zur Kenntnis genommen, eine Beschilderung der Christophstraße ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.

6. Ein Bürger legt dar, dass die ursprünglich im Rahmen des Workshops diskutierten Erschließungsvarianten, die keine Erschließung über die Christophstraße vorsahen, entfallen seien, obwohl von Seiten der Anwohnerschaft die Erschließung über die Christophstraße kritisch gesehen werde. Er erläutert daher folgende Aspekte: Für den Fall, dass für die Erschließung gemäß Variante A 1 und A 2 das erforderliche Grundstück an der Christophstraße nicht erworben werden könne, verbleibe die vorgestellte Variante E als einzig machbare Variante zur Erschließung des Plangebiets. Um die Planung umsetzen zu können, sei der mögliche Verlust des Grünbestandes zu untersuchen und ein entsprechender Ausgleich herzustellen. Er fragt, ob daher die nunmehr dargestellte Variante E mit einer Erschließung von Osten nicht grundsätzlich die sinnvollere und daher zu favorisierende Variante darstelle, da in dieser Variante zwar Grünbestand aufgegeben werden müsste, aber die verkehrsberuhigte Christophstraße nicht durch künftige

Verkehre aus dem Plangebiet belastet werde. Ein möglicher Verlust von Grünbestand für den Bau der Erschließungsstraße könne nach Möglichkeit durch andere Begrünungsmaßnahmen ausgeglichen werden, z. B. durch vollflächige Begrünung der Nordseite des geplanten Gebäuderiegels an der Werstener Straße, da hier aufgrund der zu erwartenden Lärmbelastung keine Aufenthaltsräume und somit auch keine Fenster möglich seien. Darüber hinaus wird die Frage gestellt, ob die hinzukommenden ca. 120 Wohneinheiten und 80 Betreuungsplätze der Kita zu einer nicht mehr verträglichen Verkehrsbelastung führen bzw. die für die Christophstraße prognostizierte Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde erheblich erhöhen werden.

Antwort:

Zunächst wird erläutert, dass für die Herstellung einer Erschließungsstraße von der Universitätsstraße aus ein erheblicher Eingriff in den dort vorhandenen Grünbestand erforderlich ist und die Herstellung erheblicher versiegelter Flächen notwendig macht. Darüber hinaus würde bei dieser Erschließung der vorhandene Wall an der Universitätsstraße unterbrochen und es wäre zu untersuchen, in welchem Maß die Wohnbebauung im Bereich Birkenhof durch eine Erschließung von Osten durch Lärm beeinträchtigt würde. Des Weiteren ist bei der Bewertung der Erschließungsvarianten zu berücksichtigen, dass es sich bei der Christophstraße um eine bereits vorhandene ausreichende verkehrliche Erschließung handelt, während für die Erschließung von Osten eine weitere, somit zusätzliche Straße hergestellt werden muss, die eine Rückfalloption darstellt, wenn die Anbindung der Tiefgarage über das gegenwärtig bebaute Grundstück an der Christophstraße nicht machbar sein sollte. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass für diese als Variante E vorgestellte Option noch zu untersuchen ist, welche Eingriffe bei einer Umsetzung zu erwarten sind und ob artenschutzrechtlichen Belange eine Umsetzung möglicherweise ausschließen.

Zur prognostizierten Verkehrsbelastung wird darauf hingewiesen, dass die mit der Plangebietsentwicklung erwartete Verkehrszunahme im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung berechnet wurde, bei der bis zu 150 Wohneinheiten sowie ein für Wohngebiete eher nicht üblicher sehr hoher Anteil an Pkw-Individualverkehr (70 %) als Eingangswerte angenommen wurden. Die Berechnungen zeigen, dass die Christophstraße den künftigen Verkehr aufnehmen kann. Es wird zugesagt, dass die Verkehrszählungen und Verkehrsberechnungen im Zuge der weiteren Planung fortgeschrieben und in der Planung berücksichtigt werden.

Zur Anregung einer vollflächigen Begrünung der Nordseite der geplanten Bebauung wird dargelegt, dass im städtebaulichen Konzept eine Ausrichtung der Wohnräume

zur besser belichteten und besonnten Südseite vorgesehen ist. Dies bedeutet aber nicht, dass nach Norden hin keine Wohnräume angeordnet werden sollen. Es ist daher nicht zu befürchten, dass dort fensterlose Fassaden entstehen werden. Eine vollflächige Begrünung dieser Fassade ist daher nicht möglich. Im weiteren Verfahren werden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung Anforderungen an den Lärmschutz untersucht, ebenso wie Anforderungen an die Gebäude- und Flächenbegrünung. Darauf aufbauend lassen sich zutreffende Festsetzungen im Bebauungsplan ableiten.

7. Ein Bürger erläutert, dass er den Grünbestand entlang der Universitätsstraße nicht als Grünstreifen, sondern als waldartigen Bereich mit einer hohen Artenvielfalt einschätze, der nicht für eine Erschließungsstraße aufgegeben werden solle. Insbesondere zweifelt er an, dass ein Eingriff in diesen Grünbestand durch Maßnahmen im Plangebiet wie Fassaden- oder Dachbegrünung angemessen ausgeglichen werden könne. Er stellt zudem die Frage, ob für diese Variante ähnlich wie bei einer Erschließung von Westen im Bereich der Christophstraße auch private Flächen in Anspruch genommen werden müssen und es grundsätzlich sinnvoller sei, das Plangebiet von Norden über die Werstener Straße zu erschließen.

Antwort:

Es wird dargelegt, dass bei einer Erschließung des Plangebiets von Osten für eine dort parallel zur Universitätsstraße verlaufende herzustellende Straße allein städtische Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, die bislang unbebaut und weitestgehend intensiv begrünt sind, während bei einer Erschließung von Westen ein unmittelbarer Anschluss der Bauflächen an die als Verkehrsfläche bereits vorhandene und leistungsfähige Christophstraße erfolgen kann. Die Erschließung des Plangebiets von Norden von der Werstener Straße aus wurde bereits im Workshopverfahren aus verkehrstechnischen Gründen verworfen, da eine Querung der Stadtbahntrasse erforderlich wäre und der Platz für die erforderlichen Aufstellflächen für abbiegende Fahrzeuge nicht vorhanden ist.

Hinsichtlich des erforderlichen Ausgleichs wird erläutert, dass die im Bebauungsplan zu regelnden grünordnerischen Maßnahmen wie Dach- und Gebäudebegrünung, Baumpflanzungen und sonstige Begrünungsmaßnahmen erforderlich sein werden, um die geplanten Baumaßnahmen und Flächenversiegelungen im Plangebiet auszugleichen und eine angemessene Grüngestaltung des Wohngebietes zu sichern. Ein möglicher mit einer Erschließung von Osten zu erwartender Eingriff in den vorhande-

nen Grünbestand entlang der Universitätsstraße gemäß Variante E, wird mit den Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet voraussichtlich nicht ausgeglichen werden können. Variante E wird gegenüber den Varianten A 1 und A 2 hinsichtlich der Erschließung eine umfangreichere Untersuchung und Abwägung der Auswirkungen und deren Ausgleich oder Vermeidung erfordern. Dies liegt aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor.

8. Eine Bürgerin fragt, ob es bezüglich der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Düsseldorf sinnvoll sei, eine Wohnbebauung an der Werstener Straße mit großräumiger Tiefgaragen zu errichten, welche über die Christophstraße oder Universitätsstraße erschlossen werde, so dass Verkehre und Emissionen durch diese geplante Wohnnutzung erzeugt werden. Sie regt an, ein autofreies und somit emissionsarmes Wohnen zu entwickeln.

Antwort:

Es wird dargelegt, dass mit der Bauleitplanung kein Einfluss auf das Verhalten der künftigen Bewohnerschaft hinsichtlich der Kfz-Nutzung genommen werden kann. Gleichwohl besteht die Möglichkeit, das Angebot an Kfz-Stellplätzen im Plangebiet zu verringern zugunsten anderer Mobilitätsarten. Hierzu sind entsprechende Mobilitätskonzepte erforderlich, die gegenwärtig nicht Bestandteil der Planungen sind. Im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens wird das Thema Mobilität und Stellplätze in die Abwägung eingestellt.

9. Ein Bürger weist darauf hin, dass die Christophstraße im Bestand bereits jetzt eine hohe Verkehrsbelastung habe, auch wenn durch die Einrichtung des verkehrsberuhigten Bereichs eine Verbesserung der Aufenthalts- und Spielqualität gegenüber der früheren Situation entstanden sei. Er ergänzt, dass die geplante wohnbauliche Entwicklung aufgrund des Wohnraumbedarfs in Düsseldorf grundsätzlich nachvollziehbar sei, befürchtet aber eine sehr lange und belastende Bauphase sowie einen hohen Grad der Überbauung und Versiegelung und damit den Verlust von bestehenden Grünflächen. Er befürchtet zudem, dass die im Plangebiet vorgesehenen Begrünungs- und Freiraummaßnahmen nicht ausreichen werden. Darüber hinaus äußert er die Bedenken, dass die geplante Bebauung aufgrund der vorgesehenen Gebäudehöhen und des Verlusts von Sichtachsen durch Heranrücken der Bebauung Auswirkungen auf das Stoffeler Kapellchen und somit auf die Belange des Denkmalschutzes haben könne. Er weist darauf hin, dass bereits die kürzlich errichtete Bebauung Christophstraße 6-8 nicht der Bebauung in

der Umgebung entspreche, nun aber zum Maßstab für künftige Neubauten werde, obwohl die Bebauung in der Umgebung nur zwei- bis dreigeschossig sowie zudem im Bereich des Stoffeler Kapellchens nur ein- bis zweigeschossig und weit nach Osten eingerückt sei. Daran schließt er die Frage an, warum die Belange des Denkmalschutzes in der Planung keine Beachtung finden und wie mögliche Auswirkungen vermieden werden sollen bzw. ob eine Prüfung dieser Sachverhalte erfolgt sei. Ergänzend fügt er hinzu und gibt zu bedenken, dass die geplante Bebauung im Bereich des Stoffeler Kapellchens aufgrund ihrer Nähe und Wirkung möglicherweise den ästhetischen Ansprüchen an die Stadtgestaltung nicht gerecht werde und die Bestandssituation erheblich verändere, was bereits mit der realisierten Bebauung des Grundstückes Christophstraße 6-8 erkennbar sei, da auch diese Bebauung ein Ersatz für das dort zuvor vorhandene eingeschossige Gebäude sei.

Antwort:

Es wird erläutert, dass die in der Umgebung des Plangebiets genehmigten Höhen detailliert überprüft und mit den geplanten Gebäudehöhen abgeglichen wurden. Die Gebäudehöhen der Bestandsbebauung in der Umgebung des Plangebiets liegen zwischen 12,00 und bis zu 15,00 m. Die geplanten Varianten wurden hinsichtlich ihrer Höhe und voraussichtlichen künftigen Wirkung untersucht und auf die Umgebung abgestellt. Die favorisierten Varianten sehen im Bereich der Christophstraße eine eher kleinteilige Bebauung vor. Dies wurde verwaltungsintern hinsichtlich der Auswirkungen auf das Denkmal Stoffeler Kapellchen erörtert und mit der Unteren Denkmalbehörde abgestimmt. Dabei war sowohl die Höhe und Lage der geplanten Bebauung ein Abstimmungsthema, als auch die Typologie und Kleinteiligkeit sowie die Nähe zum Stoffeler Kapellchen. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Denkmals durch die neue Bebauung ist danach nicht zu erwarten. Die Bedenken zur Stadtgestaltung und Ästhetik werden nicht geteilt.

10. Ein Bürger stellt die Frage, wie der Verzicht auf eine Umweltprüfung aufgrund des Verfahrens gemäß § 13 a BauGB zu verstehen sei, da ja Umweltaspekte durch die Planung berührt seien, auch wenn es sich um eine Innenentwicklung handele. Er schließt die Bemerkung an, dass auf der Fläche mit Gebäuden der ehemaligen freikirchlichen Gemeinde Bäume gefällt worden seien, obwohl diese möglicherweise hätten erhalten werden müssen und äußert die Befürchtung, dass die Umweltthemen der künftigen Planung untergeordnet werden.

Antwort:

Es wird erläutert, dass die Umweltbelange auch bei der Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB untersucht und abgewogen werden, jedoch kann in diesem Verfahren vom Verfassen eines Umweltberichtes als eigenständiger Teil der Begründung des Bebauungsplans abgesehen werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass Umweltthemen der Planung untergeordnet oder bei der Aufstellung des Bebauungsplans unberücksichtigt bleiben. Ähnliches gilt für den Verfahrensschritt der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, der gemäß § 13 a BauGB entfallen könnte, jedoch trotzdem durchgeführt wird.

Hinsichtlich der gefälltten Bäume im Bereich der ehemals von einer freikirchlichen Gemeinde genutzten Gebäude wird der Hinweis gegeben, dass nach derzeitigem Kenntnisstand der Verkehrssicherungspflicht nachgekommen wurde und die Bäume gefällt werden mussten, da Gefahr im Verzug war.

11. Ein Bürger stellt die Frage, warum die im Workshop diskutierte Variante für ein autofreies Wohngebiet nicht weiterverfolgt worden sei, da ja die Verkehrsanbindung des künftigen Quartiers für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr sehr gute Voraussetzungen biete. Er ergänzt hierzu die Anregung, die Vermietung oder den Verkauf von Wohnungen an den Verzicht auf einen Pkw zu koppeln oder als Kompromiss nur die Wohnbebauung an der Werstener Straße als autofreies Wohnen zu entwickeln.

Antwort:

Es wird erläutert, dass grundsätzlich jede der im Workshop diskutierten und auch die nunmehr weiterentwickelten Varianten A1 und A2 als autofreies Quartier realisiert werden können, da mit dem Bebauungsplan keine Regelungen getroffen werden über den Besitz oder die Verwendung privater Pkw und auch das Verhalten der Bewohnerschaft nicht beeinflussbar ist. Vielmehr obliegt es den künftig im Plangebiet Wohnenden und auch den Wohnungsanbietenden, eine weniger autobasierte oder sogar autofreie Mobilität umzusetzen. Um dies zu realisieren, ist die Erstellung eines abgestimmten Mobilitätskonzeptes sinnvoll. Dies kann nicht verpflichtend im Bebauungsplan festgesetzt werden, sollte aber im weiteren Verlauf der Planung abgestimmt werden. Grundsätzlich begrüßt und unterstützt die Landeshauptstadt alternative Mobilitätskonzepte, die z. B. über Angebote wie Car-Sharing von der gemäß Stellplatzsatzung nachzuweisenden Anzahl der Stellplätze abweichen und das Stellplatzangebot somit reduzieren. Unabhängig davon muss jedoch die verkehrliche Erschließung

und Anbindung der künftigen Wohn- und sonstigen Nutzungen im Plangebiet sichergestellt sein, um das Wohngebiet anzudienen, u. a. für den Ver- und Entsorgungssowie Rettungsverkehr.

12. Eine Bürgerin erläutert, dass bereits im Rahmen des Workshops von Seiten der Anwohnerschaft die Anregung gegeben worden sei, die Erschließung des Plangebiets aufzuteilen, so dass die Bebauung an der Werstener Straße nicht über die Christophstraße erschlossen werde und z. B. – wie bereits vorgeschlagen – als autofreies Wohnen angeboten werden könne. Hieran schließt sich die Anmerkung an, dass durch diese Teilung des Plangebiets nur die südlich des geplanten Riegels an der Werstener Straße geplanten Gebäude an die Christophstraße angebunden werden müssen, so dass sich die zu erwartende Verkehrsbelastung der Christophstraße erheblich verringern lasse.

Antwort:

Es wird erneut erläutert, dass grundsätzlich die Möglichkeit besteht, ein autofreies Quartier zu realisieren. Im Bebauungsplan werden jedoch keine Regelungen getroffen über den Besitz oder die Verwendung privater Pkw und auch das Verhalten der Bewohnerschaft mit Pkw ist über einen Bebauungsplan nicht beeinflussbar. Eine Teilung des Quartiers in einen Bereich für Personen ohne eigenen Pkw und einen Bereich mit Pkw erscheint wenig praktikabel und im Zuge der Bauleitplanung nicht umsetzbar, kann aber in der Umsetzung auf der Grundlage entsprechender Mobilitätskonzepte für die geplanten Nutzungen eine Option darstellen.

Das Thema Mobilität wird im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt.

13. Ein Bürger regt an, die bisherigen Vorschläge zum autofreien oder autoreduzierten Wohnen und zur Verringerung der zu erwartenden Verkehrsbelastung der Christophstraße in der weiteren Planung zu prüfen. Daran anschließend schlägt er vor, an der Werstener Straße eine Sonderwohnform für Mietverhältnisse ohne Auto zu etablieren, wie es in anderen Städten bereits realisiert werde (z. B. Münster). Alternativ können auch von den Wohnungen etwas weiter entfernt liegende Stellplätze im Bereich des Parkplatzes am Südpark angeboten werden. Er legt die Vermutung dar, dass diese Mobilitätsmaßnahmen auch Auswirkungen auf die Höhe der Kosten für das Gesamtprojekt haben und daher ergebnisoffen zu prüfen sei, ob der Verzicht auf eine Pkw-Erschließung bzw. Tiefgarage für die

Wohnbebauung an der Werstener Straße eine sinnvolle und machbare Maßnahme sei. Daran schließt er die Frage an, ob im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan – abgesehen von der formellen Offenlage – eine Möglichkeit der weiteren Beteiligung bestehe, um die angeregten Sachverhalte und Ergebnisse der Prüfung zu erörtern.

Antwort:

Es wird erläutert, dass im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans formell als nächster Beteiligungsschritt für die Öffentlichkeit die Offenlage des Entwurfs vorgesehen ist und dass dieser Entwurf auch die Abwägung eingegangener Anregungen enthält. Darüber hinaus können jederzeit schriftlich Anregungen, Ideen oder Kritik eingereicht werden. Diese werden unabhängig von den Fristen der formellen Beteiligungsschritte aufgenommen und ausgewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass mögliche Verpflichtungen zum autofreien Wohnen und zum Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohnerschaft nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplans sind, da sich dies generell den Regelungsmöglichkeiten gemäß BauGB entzieht.

14. Eine Bürgerin stellt die Frage, ob es bereits Angaben zu den möglichen Baustellenverkehren und Planungen zu deren Abwicklung gebe, da eine Organisation des Baustellenverkehrs über die Christophstraße zu erheblichen Belastungen der Anwohnerschaft führen werde.

Antwort:

Es wird erläutert, dass gegenwärtig weder Zeiträume noch Umfang der Baumaßnahmen abgeschätzt werden können und zu gegebener Zeit Aussagen zum Bauablauf getroffen werden können. Da auch der Baustellenverkehr als eher temporäres Ereignis keine zusätzlichen Eingriffe in den Grünbestand verursachen sollte, ist zu prüfen, wie mögliche mit der Bautätigkeit verbundene verkehrliche Belastungen der Christophstraße gering gehalten werden können. Ob z. B. eine Zufahrt von Norden für die Bauzeit möglich ist oder welche Anforderungen an die Baustellenlogistik erfüllt werden müssen, ist zu prüfen und mit der Rheinbahn als Betreiberin der Gleistrasse abzustimmen, so dass daher gegenwärtig die Option der Abwicklung des Baustellenverkehrs von Norden nicht zugesagt werden kann.

15. Ein Bürger regt an, den Bauablauf des Projekts im Vorfeld genau festzulegen, um die Bedarfe des Baustellenverkehrs einzugrenzen und eine Belastung der Christophstraße so gering wie möglich zu halten.

Antwort:

Die Anregung wird dankend zur Kenntnis genommen und es wird gebeten, die einzelnen Vorschläge nochmals schriftlich zu formulieren und einzureichen.

16. Eine Bürgerin regt an, die künftigen Wohnungen, insbesondere voraussichtlich kleinere Wohnungen als besonders gut für Personen ohne Auto geeignet zu vermarkten, da sich hierdurch der Aufwand für die Herstellung unterirdischer Stellplatzanlagen reduzieren lasse.

Antwort:

Die Anregung wird dankend zur Kenntnis genommen und es wird darauf hingewiesen, dass die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt bereits Möglichkeiten vorsieht, weniger Pkw-Stellplätze nachzuweisen, wenn entsprechende Mobilitätsangebote vorhanden sind. Es wird zudem dargelegt, dass gegenwärtig der konkrete Wohnungsmix final noch nicht feststeht und die zu erwartenden aus dem Plangebiet resultierenden Verkehre noch genauer ermittelt werden müssen. Bisher wurde ein sehr hoher Anteil an motorisiertem Individualverkehr bei der Ermittlung des zu erwartenden Verkehrs zugrunde gelegt. Die aktuelle Entwicklung des allgemeinen Mobilitätsverhaltens zeigt einen Wandel hin zu einer Erhöhung des Anteils umweltverträglicher Verkehrsmittel, so dass auch diese positiven Aspekte in die Abwägung eingestellt werden sollten. Die in der Veranstaltung mehrfach geäußerten Befürchtungen erheblicher verkehrlicher Belastungen der Christophstraße durch die künftige Plangebietsentwicklung werden zur Kenntnis genommen und es wird erneut zugesagt, die Eingangswerte zu der vorhandenen Verkehrsbelastung und der zu erwartenden Verkehrsmengen zu aktualisieren und im weiteren Planverfahren darzulegen.

Nachdem keine weiteren Fragen gestellt werden, bedankt sich Herr Siegesmund bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern für die angeregte und konstruktive Diskussion und schließt die Veranstaltung um 20:00 Uhr.

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

Es wurden im Zeitraum vom 05.09.2022 bis 23.10.2022 folgende schriftlichen Äußerungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht.

1. Eine Bürgerinitiative

1.1 Als direkte Bitte an die Bezirksvertretung (per Mail vom 11.06.2022, außerhalb der Frist)

1.1.1 Die Bürgerinitiative bittet die Bezirksvertretung, abweichend von der Beschlussvorlage ausschließlich die Variante A1 zu favorisieren und zusätzlich Anregungen und Bedenken zu formulieren, die von der Verwaltung bei den Vorgaben zur Erstellung des Bebauungsplanes zu berücksichtigen seien.

Antwort:

Die im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens entwickelten sowie im Hinblick auf die Belange der Denkmalpflege, Wohnraumversorgung und sonstigen Bedarfe fortentwickelten Varianten A 1 und A 2 sowie Variante E (Rückfalloption) dienen der Untersuchung und Entscheidungsfindung für die städtebauliche Einbindung der geplanten Entwicklung. Alle Varianten sind somit Grundlage für den Abwägungsprozess im Rahmen der Bauleitplanung und der fachlichen Beurteilung und Entscheidungsfindung für eine dem Bebauungsplan zugrunde zu legende Vorzugs-Variante. In diese Abwägung werden alle erkennbaren öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander einbezogen.

1.1.2 Aus unserer Sicht stelle die Variante A.1 einen orientierenden Kompromissvorschlag dar, der hinsichtlich der Tragweite seiner Inhalte (Erschließung, bauliche Dichte, Freiflächen, etc.) jedoch noch eingehend im weiteren Verfahren zu diskutieren sei, mit dem Ziel, eine qualitative Verbesserung herbeizuführen. Die Gegenüberstellung der Planvariante A.1 mit dem der Beschlussvorlage beigelegten Luftbild lasse bereits unschwer das Spannungsgefüge erkennen, aus dem Verhältnis verfügbare Grundstücksfläche und Baumasse sowie Eingriff in den benachbarten Freiraum, und stütze dieses Verlangen.

Wir weisen deshalb schon vor der eigentlichen Öffentlichkeitsbeteiligung noch einmal eindringlich auf die von uns im Zeitraum des Workshop-Verfahrens bereits vorgetragenen Bedenken, Anregungen und Fragen hin, zu den Themen: Stadtklima, Freiraum und Nachhaltigkeit, Städtebau und Nutzungen sowie Erschließung und Verkehr. Stichwortartig seien diese in der Grafik zur Variante A.1 auszugsweise visualisiert.

Antwort:

Die im Rahmen des Workshopverfahrens eingebrachten Anregungen wurden in der Planung berücksichtigt. Mögliche Auswirkungen durch die geplante Bebauung werden im weiteren Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans geprüft, u. a. zum Maß der baulichen Dichte (Verhältnis der verfügbaren Grundstücksfläche zur Baumasse) sowie zu den in der Stellungnahme angesprochenen Themen Stadtklima, Freiraum, Nachhaltigkeit, Städtebau, Nutzungen sowie Erschließung und Verkehr. Die Prüfung der Auswirkungen erfolgt im Rahmen weiterer Fachplanungen und Gutachten, die in die Planung einfließen. Mögliche von der geplanten Neubebauung ausgehende Einschränkungen sollen durch die Festsetzungen im noch zu erarbeitenden Bebauungsplan vermieden oder vermindert werden. Um einen angemessenen Interessenausgleich der an das Plangebiet angrenzenden Wohngrundstücke zu wahren und die neue Bebauung gut mit den bestehenden Strukturen zu verzahnen sind daher in den vorliegenden städtebaulichen Varianten bereits Aspekte berücksichtigt wie u. a. gestaffelte Gebäudehöhen, Lärmschutz durch die geplante Bebauung für die dahinter liegenden Freiflächen und Gebäude, Durchlässigkeit des Plangebiets, angemessene Abstände der geplanten Gebäude zu den benachbarten Grundstücken, Bündelung der Stellplätze in einer Tiefgarage und Vermeidung oberirdischer Stellplätze im Plangebiet sowie grünordnerische Maßnahmen zur Durchgrünung des Gebietes. Die in der Stellungnahme dargelegten stichpunktartigen Anmerkungen auf der Plankarte werden in nachfolgendem Abschnitt unter Punkt 1.2 beantwortet.

1.1.3 Es sei zudem unverzichtbar, dass für die mit dieser Planung im Zusammenhang stehenden Plangebiete (nördlich Werstener Straße und P+R Parkhaus Südpark) eine ganzheitliche Einordnung der Planung erfolge, die diesem städtebaulich und stadtklimatisch sensiblen Gebiet der Stadt Rechnung trage.

Antwort:

Die gesamtstädtische Einordnung des Plangebiets ist Teil der städtebaulichen Planung. Zu den im Zusammenhang stehenden Plangebieten erfolgen verwaltungsinterne Abstimmungen und regelmäßiger Austausch zu laufenden Bebauungsplanverfahren, so dass auch eine bezirksübergreifende Abstimmung gegeben ist. Aspekte des Stadtklimas und der städtebaulichen Einordnung des Plangebiets werden im weiteren Planungsverfahren untersucht und im Bebauungsplan berücksichtigt.

1.1.4 Die Summe der angestoßenen Planungen greife in einen funktionierenden Freiraum ein, der Lebensader der innerstädtischen Quartiere in Zeiten des Klimawandels sei (vgl. Anlage 3 -Karten zur Stadtklimaanalyse 2020-; Anlage 4 -Luftbild- und Anlage 6 -Schreiben an die BV 03 vom 27.01.2022). Es sei nicht zu verantworten, darin unbedacht einzugreifen. Bedenken Sie deshalb bitte bei der weiteren Beratung über die Planverfahren:

An anderen Stellen in der Stadt werde nach Standorten für Kleinstwälder, sonstiger Stadtbegrünung und straßenbegleitenden Baumstandorten gesucht, um das Stadtklima zu verbessern!

Bei uns braucht dies nur mit einer besonnenen Planung erhalten und vervollständigt werden.

Antwort:

Mit dem Projekt wird die Wiedernutzbarmachung und Neubebauung von im Bestand in wesentlichen Teilen bereits bebauten sowie in Teilen als Lärmschutzwand genutzten Flächen als Maßnahme der Innenentwicklung verfolgt. Das Plangebiet ist verkehrlich sehr gut angebunden und zielt auf Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum. Um die geplante Bebauung gut in den Siedlungs- und Freiraumbestand einzubinden und stadtklimatische Auswirkungen zu vermeiden oder zu minimieren, sind im städtebaulichen Konzept u. a. Begrünungsmaßnahmen der Gebäude und Flächen sowie die Anlage von qualitätsvollen Freiräumen vorgesehen. Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgen Abstimmungen zu allen umweltrelevanten Themen und es werden Fachplanungen, wie z. B. ein Grünordnungsplan erarbeitet, um Festsetzungen zur Begrünung und zum Klimaschutz zu treffen.

1.1.5 An anderen Stellen in der Stadt werde in Stadtquartieren nach Lösungen für gesundes Wohnen gesucht, die nur mit einem hohen technischen und finanziellen Aufwand realisiert werden können. Bei uns könne dies mit einer angepassten Planung erhalten und gefördert werden.

Antwort:

Wesentliches Ziel der Bauleitplanung sei die Sicherung und Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Die vorliegende städtebauliche Planung dient als Grundlage zur Sicherung dieser Zielsetzung im Rahmen der zu treffenden Festsetzungen des Bebauungsplans.

1.1.6 An anderen Stellen in der Stadt werde nach Lösungen für verkehrsberuhigtes Wohnen gesucht, die nur mit einem hohen technischen und finanziellen Aufwand in komplexen Verkehrsstrukturen realisiert werden können. Bei uns könne ein verkehrsberuhigter Bereich mit einer angepassten Planung erhalten und ausgebaut werden.

Antwort:

Das städtebauliche Konzept sieht keine Veränderung der bestehenden Situation des vorhandenen verkehrsberuhigten Bereichs der Christophstraße vor. Auch die innerhalb des Quartiers vorgesehenen Erschließungsflächen sollen verkehrsberuhigt ausgestaltet werden und dienen weitgehend dem Fuß- und Radverkehr. Insbesondere die vorgesehene Erschließung der geplanten Tiefgarage von Westen dient der Vermeidung eines hohen finanziellen und technischen Aufwandes sowie insbesondere der Vermeidung erheblicher Eingriffe in vorhandenen Grünbestand, der bei einer Erschließung von Osten von der Universitätsstraße aus voraussichtlich zu erwarten ist.

1.1.7 Wir sind der Einladung des Investors zu einem konstruktiven Prozess gefolgt. Schon frühzeitig haben wir eingehend zu diesen und weiteren Themen vorgetragen und Fragen zur Umsetzung gestellt. Die Antworten seien ausgeblieben oder wurden nicht schlüssig beantwortet.

Ein weises Zitat aus schon sehr früher Zeit möge die Tragweite des konstruktiven „Miteinander“ ernsthaft in den Fokus stellen:

"Wenn über das Grundsätzliche keine Einigkeit besteht, ist es sinnlos, miteinander Pläne zu machen." Konfuzius, 551 - 479 v. Chr.

Das Erforderliche, zusätzlich Wohnungen zu bauen, dürfe nicht dazu führen, den notwendigen Freiraum einer Stadt sowie die Qualität und Identität eines vorhandenen Wohngebietes unwiederbringlich zu schädigen.

Antwort:

Das geplante Projekt dient der Deckung des dringend erforderlichen Wohnraums und entspricht einer übergeordneten grundsätzlichen Zielsetzung, die im Zuge des Workshopverfahrens erörtert und konkretisiert wurde. Der im Bestand vorhandene Freiraum im Sinne von unbebauten Flächen ist sehr heterogen und besteht aus in Teilen sehr stark versiegelten Flächen, aber auch aus begrünten privaten Gartenbereichen sowie im Wesentlichen als Lärmschutzwall genutzten Flächen. Letztere stellen zwar einen zusammenhängend begrünten Bereich dar, weisen aber nur geringe identitätsstiftenden Aufenthaltsqualitäten auf. Mit der Umsetzung der Planung soll vorhandener Leerstand im Bereich der brach liegenden Gebäudenutzungen an der Werstener Straße beseitigt werden und es sollen Freiräume im zentralen Bereich des Plangebiets entwickelt werden, die sowohl der künftigen Bewohnerschaft zur Verfügung stehen wie auch der Bewohnerschaft der angrenzenden Siedlungsbereiche. Eine befürchtete Schädigung der Identität und Qualität des vorhandenen Wohngebietes durch die geplante wohnbauliche Entwicklung ist nicht erkennbar.

1.1.8 Wir vertrauen darauf, dass Sie sich als unsere Bürgervertreter in der Bezirksvertretung, den Ausschüssen und dem Stadtrat bei der weiteren Beratung und Beschlussfassung den Anregungen und Bedenken zu diesen Themen verantwortungsvoll annehmen werden. Gerne setzen wir mit Ihnen den Dialog fort.

Antwort:

Der Dialog, die Auswertung der Beteiligung und die Möglichkeit der weiteren Beteiligung ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens gegeben.

1.2 Die Bürgerinitiative (Anlage zur Mail vom 11.06.2022): Anmerkungen auf der „Plankarte zur Planungsvariante A.1 (teilweise Satteldach)“ und Anmerkungen auf der Plankarte „Planungsvariante A.1 Ansicht Christophstraße M 1:400“:

1.2.1 Breite des Gelenks zwischen Scotti´s u. Neubau vergrößern (etwa um 2 Achsen verschieben) zugunsten eines proportionalen Abstandes in der Höhenentwicklung alt und neu

Antwort:

Die im städtebaulichen Konzept vorgesehenen Abstände der geplanten Gebäude im Bereich des genannten Gelenks entsprechen dem respektvollen Umgang mit dem Denkmal des Stoffeler Kapellchens und liegen noch hinter der vorhandenen Bauflucht

der Christophstraße. Sie basieren auf den bisherigen Planungsvorschlägen aus dem-
Workshopverfahren und den fachlichen Abstimmungen mit der Denkmalpflege. Zu-
dem dient der Wohnriegel entlang der Werstener Straße auch als (durchgängiger)
Schallschutz für die südlich im Plangebiet liegenden Mehrfamilienhäuser.

1.2.2 ... wirke als Schalltrichter und führe zu Lärmeintrag in das Baugebiet
(*redaktionelle Anmerkung: Damit ist der Durchgang in dem Wohnriegel
entlang der Werstener Straße gemeint*)

Antwort:

Im weiteren Verfahren wird ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet, das die
Auswirkungen des Verkehrslärms untersucht und Maßnahmen zum Lärmschutz
benennt, die im Bebauungsplan berücksichtigt werden. Das Gutachten wird mit dem
Bebauungsplanentwurf öffentlich ausgelegt.

1.2.3 Gebäudeflucht weiter vom Fuß- und Radweg abrücken und einen
straßenbegleitenden Grünzug mit Bäumen, Hecken und Beetflächen vorsehen.

Antwort:

Die gewählten Gebäudekanten greifen städtebaulich wünschenswert die vorhandene
Raumkante an der Werstener Straße auf oder entwickeln sie weiter. Die geplante Be-
bauung dient der Lärmabschirmung der südlich angrenzenden Flächen, so dass von
der Straßenseite abgewandte ruhige und begrünte Freiflächen im inneren Bereich des
Plangebiets entwickelt werden können, die neben der Funktion des Aufenthalts und
weiterer Nutzungen einen Beitrag zum ökologischen Ausgleich leisten sollen. Ein Ab-
rücken der Gebäudeflucht nach Süden würde diese Möglichkeiten einschränken und
ist daher nicht vorgesehen. Das städtebauliche Konzept sieht für den wesentlichen
Teil der geschlossenen Bebauung eine Vorgartenzone vor, die an den öffentlichen
Straßenraum angrenzt und somit eine straßenbegleitende Begrünung durch Hecken
oder Sträucher ermöglicht.

1.2.4 Vorhandene Breite Fuß- und Radweg an der Werstener Straße?

Antwort:

Bei der vorliegenden städtebaulichen Planung handelt es sich um Konzepte in
Varianten, die noch nicht die exakte spätere Ausführung darstellen. Es ist zudem
nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans, die exakte Ausgestaltung im Detail

festzusetzen, wie zum Beispiel die Festlegung der Breite von Fuß- und Radwegen im Bereich von Verkehrsflächen, abschließende Gebäudelängen und -breiten oder Gebäudeansichten. Im noch zu erarbeitenden Bebauungsplan wird der städtebauliche Rahmen festgesetzt, wie z. B. Art und Maß der baulichen Nutzung, Vorgaben zur Begrünung und Maßnahmen zum Schutz der Umwelt. Die exakte Aufteilung der einzelnen Verkehrsflächen (Breiten) wird im Zuge der späteren detaillierteren technischen Planung festgelegt und muss den geltenden Anforderungen an Verkehrsflächen entsprechen. Der Bebauungsplanentwurf wird jedoch einzelne Maßangaben enthalten, z. B. zur Gesamtbreite von Verkehrsflächen, maximalen Breiten von überbaubaren Flächen und ähnlichem.

1.2.5 Gebäudetiefe und Breite des Wohnriegels an der Werstener Straße?

Antwort:

siehe Antwort zu 1.2.4

1.2.6 Grad d. Versiegelung durch Tiefgarage und Wegeflächen?

Antwort:

Detaillierte Angaben zum Grad der Versiegelung, Größe der Wegeflächen und Unterbauungen liegen zum gegenwärtigen Planstand noch nicht vor, da es sich bei der vorliegenden Planung um ein städtebauliches Konzept handelt, das die künftig mögliche bauliche Entwicklung darstellt. Jedoch wird auf der Grundlage dieser städtebaulichen Konzeption geprüft, welche Flächen bebaut und unterbaut werden sollen und welche als Erschließungsflächen erforderlich sind, um entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan zu treffen. Ziel ist es die Versiegelung auf das notwendige Maß zu begrenzen und einen möglichst schonenden Umgang mit dem Boden zu sichern, z. B. durch Vorgaben zu versickerungsfähigen Materialien zur Wegebefestigung und durch Begrünung von nicht überbauten sowie unterbauten Flächen.

1.2.7 Dezentraler Stellplatznachweis und Erschließungskonzept mit Verteilung der Fahrverkehre auf Christophstraße, Birkenhof und P+R-Parkplatz Südpark

Antwort:

Das abschließende Erschließungskonzept, die Anordnung des ruhenden Verkehrs sowie Überprüfung der Verkehrsverteilung erfolgt im Zuge der noch zu erstellenden

Erschließungsplanungen sowie im Rahmen verkehrsgutachterlicher Untersuchungen im weiteren Planungsverfahren. Die Ergebnisse fließen in den Bebauungsplan ein und werden Bestandteil der Bebauungsplanunterlagen, die öffentlich ausgelegt werden (siehe Antwort zu 1.2.8).

1.2.8 Verkehrsberuhigte Christophstraße nicht abwerten sondern stärken

Antwort:

Im weiteren Verfahren werden die bislang erhobenen und prognostizierten Verkehrsmengen im Rahmen eines Verkehrsgutachten erneut überprüft und aktualisiert. Eine erste verkehrliche Einschätzung (mit einer Verkehrszählung aus November 2021) kommt zu dem Ergebnis, dass die prognostizierte Verkehrsmenge in der Christophstraße verträglich aufgenommen werden kann. Gemäß bisherigem Kenntnisstand bleibt der Status des verkehrsberuhigten Bereichs der Christophstraße unverändert und somit auch mit Durchführung des Vorhabens erhalten, eine Abwertung der Christophstraße durch die geplante wohnbauliche Entwicklung ist nicht zu erwarten. Das Gutachten wird mit dem Bebauungsplanentwurf öffentlich ausgelegt, die Ergebnisse fließen in den Bebauungsplan und in die Abwägung mit ein.

1.2.9 Keine zentrale Tiefgaragenzufahrt für das gesamte neue Baugebiet (maximal Scotti´s Haus A, G, F, E u. D).

Antwort:

Die Bündelung des ruhenden Verkehrs und die Anlage einer zentralen Tiefgaragen-Abfahrt ist im Sinne der Vermeidung von Flächeninanspruchnahme und der Bündelung der Verkehre sinnvoll. Weitere Tiefgaragenzufahrten sind nicht vorgesehen und sollen vermieden werden, um die Qualität der geplanten Freiflächen nicht zu mindern und diese nicht durch zu zerschneiden.

1.2.10 Tiefgaragenzufahrt im Gebäude integrieren. Keine Rampe im Vorgartenbereich

Antwort:

Die vollständige Unterbringung der Tiefgaragenabfahrt im Gebäude ist technisch voraussichtlich nicht machbar, da die geplanten Gebäude aufgrund der angestrebten Kleinteiligkeit der Gebäude im Bereich Christophstraße / Innenbereich des Plangebiets Grundflächen aufweisen, die eine Unterbringung der Rampe allein im Gebäude technisch voraussichtlich nicht möglich machen. Zudem bedeutet dies einen Verlust

von wertvoller Geschossfläche für barrierefreie Wohnnutzungen mit Gartenbezug im Erdgeschoss. Es wird jedoch im Rahmen der weiteren Planung geprüft, ob eine komplette Einhausung der Rampe, auch aus Lärmschutzgründen, sinnvoll ist.

1.2.11 Höhe Erdüberdeckung Tiefgarage?

Antwort:

siehe Antwort zu 1.2.4. Zudem hat die Landeshauptstadt Düsseldorf einheitliche Standards bezogen auf eine ausreichende Tiefgaragenüberdeckung, die in den Textlichen Festsetzungen geregelt werden.

1.2.12 Straßenansicht fehlt!

Antwort:

siehe Antwort zu 1.2.4

1.2.13 Baumasse Neubau Straßenrand nicht ortstypisch [Höhe x Breite x Tiefe]

Antwort:

Die Baumasse entspricht den Ergebnissen des vorgeschalteten Workshopverfahrens und ist als geschlossene lärmabschirmende Bebauung vorgesehen, wie sie in ähnlichen Straßenräumen mit hoher Verkehrsbelastung in Düsseldorf typisch ist (z. B. im Verlauf der Witzelstraße nordwestlich des Plangebiets). Als Übergang zur kleinteiligeren Bebauung der Christophstraße und im Birkenhof sind Gebäudekubaturen (Höhe x Breite x Tiefe) vorgesehen, wie sie unmittelbar an das Plangebiet anschließend bzw. in dessen Umgebung typischerweise vorzufinden sind.

1.3 Die Bürgerinitiative (schriftlich mit Unterschriftenliste am 15.09.2023 nach der Öffentlichkeitsveranstaltung abgegeben):

1.3.1 Die geplante Bebauung mit etwa 125 Nutzungseinheiten und einer vierzügigen Kita mit etwa 80 Kindern solle ihren Schwerpunkt an der Werstener Straße haben, ohne eigene verkehrstechnische Erschließung von dort. Die stattdessen vorgesehene Erschließung über die Christophstraße -für das gesamte Quartier, einschließlich der Bring- und Holfahrten von und zur Kita- finde aus Gründen der Verkehrssicherheit und den zusätzlich entstehenden Immissionen keine Zustimmung.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.3.2

1.3.2 Zur Vermeidung von zusätzlich belastenden Verkehren über die Christophstraße müsse die verkehrsmäßige Erschließung des neu geplanten Gebäudekomplexes an der Werstener Straße vorrangig über die mit einer Lichtzeichenanlage ausgestattete Überfahrt von der Werstener Straße, oder über die Universitätsstraße in das Neubaugebiet erfolgen. Es wird hier auf das große Neubaugebiet an der Witzelstraße (Haltestelle Auf'm Hennekamp) hingewiesen, das ebenfalls über die Gleistrasse der Stadtbahn erschlossensei . Für den Stellplatznachweis wird alternativ eine dezentrale Lösung auf dem benachbarten P+R-Parkplatz am Südpark angeregt.

Antwort:

Eine Vergleichbarkeit mit dem Neubaugebiet an der Witzelstraße ist aufgrund von anderen Rahmenbedingungen nicht gegeben. Die in der Stellungnahme vorgeschlagenen Erschließungsoptionen wurden im Zuge des Workshopverfahrens geprüft und stellen keine technisch und wirtschaftlich sinnvolle Option dar. Im Falle der vorgeschlagenen Erschließung von der Werstener Straße ist die Erschließung u. a. aufgrund der vorhandenen Stadtbahntrasse und fehlender Fläche für die Abbiegespuren nicht umsetzbar. Die Erschließung des Plangebiets von der Universitätsstraße aus ist verkehrstechnisch sowie aufgrund des damit verbundenen Verlustes an Grünstrukturen, dem baulichen Aufwand, den zu erwartenden Kosten und dem Verkehrsnutzen dieser neuen Erschließungsstraße fragwürdig und müsste abgewogen werden. Diese Variante ist daher bislang nur als Rückfallvariante in Erwägung gezogen worden für den Fall, dass die Zufahrt von der Christophstraße aus eigentumsrechtlichen Gründen verworfen werden müsste. Im weiteren Verfahren wird ein Verkehrsgutachten erstellt, dessen Ergebnisse in den Bebauungsplan einfließen werden. Dieses Gutachten wird zur Offenlage des Bebauungsplanentwurfs mit öffentlich ausgelegt.

1.3.3 Die bereits heute sehr hohe Verkehrsbelastung auf der Christophstraße (Neubauten der letzten Jahre, mehrere Autos pro Haushalt, Kurierdienste, Parksuchverkehr von Pendlern, E-Mobilität, Radverkehre, etc.) und hier auch in den verkehrsberuhigten Zonen dürfe durch die Erschließung der neuen Bebauung nicht wesentlich erhöht werden (max. Straßenrandbebauung Christophstraße und südlicher Teil der Neu-Bebauung des Plangebietes).

Antwort:

Nach den bislang erhobenen Zahlen zur vorhandenen und prognostizierten Verkehrsbelastung der Christophstraße ist die Abwicklung der künftig mit Umsetzung der Planung zu erwartenden Verkehre problemlos möglich. Die bislang zugrunde gelegten Verkehrszahlen werden im weiteren Verfahren im Rahmen eines Verkehrsgutachtens nochmals aktualisiert. Dieses Gutachten wird im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigt und zur Offenlage des Bebauungsplanentwurfs mit öffentlich ausgelegt.

1.3.4 Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die unterschiedlichen Verkehre auf der Christophstraße (Fahrrad-, E-Rad-, E-Scooter, sonstige KFZ-Verkehre, etc.) werde zu deren Entschleunigung die Einrichtung einer zusätzlichen verkehrsberuhigten Zone nördlich der Universitätsstraße, beginnend vor dem Einmündungsbereich Kastanienhof, für erforderlich erachtet.

Antwort:

Der betroffene Bereich liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und entzieht sich somit der Regelungsmöglichkeit im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens.

1.3.5 Die Sicherheit der Fußgänger insbesondere die der vielen Kinder müsse durch eindeutige Regelung des KFZ- und Radverkehrs (z.B. Zebrastreifen in den Kreuzungsbereichen Kastanienhof, Wiesbadener Straße, Birkenhof) erfolgen.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.3.4

1.3.6 Die Abwicklung des mehrjährigen Baustellenverkehrs mit Schwerlastfahrzeugen dürfe keinesfalls über die Christophstraße und durch das Reine Wohngebiet erfolgen.

Antwort:

Im Zuge der weiteren Planung wird der Umgang mit den Baustellenverkehren fachplanerisch geprüft. Es können gegenwärtig weder Zeiträume noch Umfang der Baumaßnahmen abgeschätzt werden. Mögliche mit der Bautätigkeit verbundene verkehrliche Belastungen der Christophstraße sollten gering gehalten werden, dies ist im Zuge der Umsetzung der Planung zu regeln und entzieht sich den Regelungsmöglichkeiten der Bauleitplanung.

1.3.7 Mit Rücksicht auf die Anwohner der Christophstraße müssen für das neue Wohnquartier ausreichend schallgeschützte Entsorgungscontainer (Glas, Kleidung) - auch am Standort im vorhandenen Wohngebiet - aufgestellt werden.

Antwort:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und für weitere Planungen des künftigen Wohngebietes aufgenommen. Es ist jedoch nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans, die Ausführung von Entsorgungscontainern verbindlich zu steuern. Lediglich erforderliche Flächen wären bei der städtebaulichen Planung zu berücksichtigen.

1.3.8 Die Dichte der geplanten Bebauung, Gebäudehöhen, Zahl der Geschosse, Bautiefen, Anzahl der Wohn-/Nutzeneinheiten müsse an den Maßstab der Bebauung in der örtlichen Umgebung angepasst werden. Die Höhenunterschiede der Straßenrandbebauung zur benachbarten Bebauung müssen im Interesse des Straßen- und Ortsbildes verträglich aufeinander abgestimmt und gestaffelt werden.

Antwort:

Das vorgeschaltete Workshopverfahren, die darauf aufbauenden Abstimmungen mit den jeweils zuständigen Fachämtern (u. a. dem Denkmalschutz) sowie die vertiefenden Planungen zur Fortschreibung der Workshopergebnisse zielen darauf, die städtebauliche Eingliederung sicherzustellen. Das Straßen- und Ortsbild wird durch die gewählte Gebäudehöhe und -ausrichtung weiterentwickelt, vorhandene Raum- und Sichtkanten werden aufgenommen. Südlich der lärmabschirmenden Bebauung an der Werstener Straße ist eine Angleichung der geplanten Gebäude hinsichtlich der Gebäudekubaturen und -typologie an die unmittelbar umgebende Bestandsbebauung vorgesehen. Die gewählte bauliche Dichte entspricht der innerstädtischen Lage.

1.3.9 Die Planung sehe eine teilweise Inanspruchnahme der begrünten Lärmschutzeinrichtung vor. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Tiefgaragenunterbauung und den oberirdischen Wegeflächen entstehe eine intensive Versiegelung der verfügbaren Grundstücksfläche, die eine nachhaltige Freiraumgestaltung nach ökologischen und stadtklimatischen Grundsätzen erschweren, oder gar unmöglich macht. Es wird vorgeschlagen, den Anteil der unversiegelten Freiflächen zu erhöhen, indem die Grundfläche

der Tiefgarage reduziert werde, zugunsten eines dezentralen Nachweises der KFZ-Stellplätze außerhalb des Plangebietes.

Antwort:

Die Planung sieht vor, neben den im Bestand bereits bebauten und versiegelten Flächen, auch gegenwärtig unbebaute, als Lärmschutzwall genutzte Flächen künftig zu bebauen. Ziel ist es, die Versiegelung des Plangebiets durch Bebauung, Unterbauung und Wegeflächen auf das notwendige Maß zu begrenzen und qualitätsvolle Freiräume für die geplanten Nutzungen zu schaffen. Um einen möglichst schonenden Umgang mit dem Boden zu sichern, sollen im Bebauungsplan Festsetzungen zur Vermeidung von Versiegelung und zur Erhöhung der Grünanteile getroffen werden. Dies betrifft u. a. die Begrünung von nicht überbauten sowie von unterbauten Flächen (Tiefgaragenüberdeckungen).

Für einen dezentralen Nachweis von Stellplätzen außerhalb des Quartiers stehen gegenwärtig keine Flächen zur Verfügung, jedoch kann im Rahmen der Umsetzung der Planung auf der Grundlage entsprechender Mobilitätskonzepte für die geplanten Nutzungen eine Reduktion von Stellplätzen erfolgen z. B. durch Förderung anderer Verkehrsarten. Das Thema Mobilität wird im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt und in die Abwägung des noch zu erarbeitenden Bebauungsplans eingestellt.

1.3.10 Das Plangebiet grenze mit der Straßenrandbebauung an die Werstener Straße und beanspruche einen Teil der begrüneten Lärmschutzanlage im Bestand. Entsprechend der ursprünglichen Planungsabsicht eines straßenbegleitenden Grünzuges wird angeregt, die geplante Bauflucht südlich der Werstener Straße mindestens bis auf die Flucht der Mittelachse des Lärmschutzwalles zurückzuverlegen.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.2.3

1.3.11 Damit sei der Ersatz bzw. die Fortsetzung und Verbesserung der Qualität des straßenbegleitenden Grünzuges mit zusätzlichen Baumstandorten, Heckenpflanzungen und naturnah gestalteten Grünflächen möglich, was zu einer Stärkung und Umsetzung der Leitziele des Klimaanpassungskonzeptes beitragen wird.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.2.3, zusätzlich ist anzumerken, dass u. a. aus Gründen der Klimaanpassung zusätzliche Baumstandorte und weitere Maßnahmen zur Begrünung von Flächen und Gebäuden vorgesehen sind und im Bebauungsplan festgesetzt werden.

1.4 Die Bürgerinitiative (per Mail vom 23.10.2023, ergänzende bzw. aktualisierte Stellungnahme nebst Anlagen)

1.4.1 Die geplante Bebauung sei insbesondere an dieser Stelle ein städtebaulich gravierender Eingriff, der zu Lasten des vorhandenen großräumlich angelegten Freiraums des grünen Stadteingangs geht.

Antwort:

Wesentliche Teile des Plangebiets sind bereits bebaut und durch Erschließungsflächen versiegelt, allerdings sollen auch Teile des straßenbegleitenden begrünten Lärmschutzwalles für die künftige Bebauung entlang der Werstener Straße in Anspruch genommen werden. Das städtebauliche Konzept der Varianten A 1 und A2 sieht vor, den Baumbestand an der Werstener Straße im Bereich des nach Süden parallel zur Universitätsstraße verlaufenden Grünzuges vollständig zu erhalten, während der Bereich des nicht mit Bäumen bewachsenen Lärmschutzwalls durch eine straßenbegleitende und lärmabschirmende Wohnbebauung mit Vorgartenzone ersetzt wird. Damit wird der Stadteingang an dieser Stelle neu gefasst.. Ein gravierender Eingriff in einen großräumlich angelegten Freiraum ist mit der Planung nicht gegeben.

1.4.2 Hier handele es sich um einen der größten repräsentativen Stadteingänge der Landeshauptstadt Düsseldorf. Daher müsse dieser in seinem wesentlichen Erscheinungsbild und der Formensprache auch entlang des Plangebietes erhalten bleiben und durch adäquate straßenbegleitende Begrünungsmaßnahmen ergänzt werden.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.4.1

1.4.3 Das Straßen- und Ortsbild im Bereich der Werstener Straße werde derzeit von der großzügig gestalteten Ortseinfahrt der Bundesstraße B 8 geprägt, die das

„Grüne Tor“ zur Innenstadt, im wertvollen Verbund der intensiv begrünten Freiraumbereiche Südpark/ Volksgarten und Stoffeler Friedhof sowie Universitätsgelände und Botanischer Garten, bilden. Dies war der Leitgedanke der Stadtplanung „Düsseldorf Gartenstadt - vom Rhein zum Rhein“.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.4.1

1.4.4 Der maßgebliche Bereich des Plangebietes an der Werstener Straße greife mit der neu vorgesehenen Raumkante der Bebauung in die planungsrechtlich festgesetzten Lärmschutzeinrichtungen der öffentlichen Verkehrsfläche ein, die etwa bis zur Hälfte ihrer Länge fertiggestellt wurden.

Antwort:

Im weiteren Verfahren wird ein schalltechnisches Gutachten vorgelegt. Das Gutachten wird zur Offenlage des Bebauungsplanentwurfs mit öffentlich ausgelegt.

1.4.5 Die Änderung des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes zu Lasten der Gemeinde und der Allgemeinheit sei ohne Ausgleich nicht vertretbar, weil eine nach planungsrechtlichen Vorgaben hergestellte städtische Verkehrsfläche für eine zukünftig beengte Bebauung beseitigt werden soll. Erheblich erschwert bzw. infrage gestellt sei dann insbesondere der nach den stadtbaulichen Leitlinien geplante Ausbau des Geh- und Radweges.

Antwort:

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB aufgestellt. Ein Ausgleich ist hierfür nach dem Baugesetzbuch nicht erforderlich. Der geplante Ausbau des Fuß- und Radweges wird den rechtlichen Anforderungen und Ausbaustandards der Landeshauptstadt Düsseldorf entsprechen.

1.4.6 Weil die HAUPTerschließung an dieser Stelle nicht über die Werstener Straße, sondern über die Christophstraße erfolgen soll, entstünden durch die Straßenrandbebauung auch für die Anwohnenden im Umfeld der Christophstraße gravierende Nachteile.

Antwort:

Zielsetzung und somit oberste Prämisse der Bauleitplanung ist die Sicherung und Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Dies gilt auch für Anwohner. Es werden unter anderem Verkehrs- und Schallgutachten erstellt und die Ergebnisse anschließend in die Abwägung zum Bebauungsplan eingestellt. Die Fachgutachten werden zur Offenlage des Bebauungsplanentwurfs mit öffentlich ausgelegt.

1.4.7 Neben der Bundesstraße B 8 verlaufe die Gleistrasse der Stadtbahnlinie sowie ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Profilbreite von etwa 2,5 m, der entlang der vorhandenen Lärmschutzanlage und des heute bebauten Teils des Plangebietes führt. Ein beidseitig davon angelegter Grünstreifen ergänze das o.g. Gesamtbild ohne eine einschnürende Gebäudeflucht.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.4.1

1.4.8 In der Begründung werde der gemeinsame Fuß- und Radweg als Teil des Radhauptnetzes beschrieben, der vorrangig als schnelle und direkte Verbindung weiter ausgebaut werden soll. Über diese Wegefläche sollen nach den Vorstellungen des Investors künftig auch die Zugänge für die Wohnhäuser sowie ein untergeordneter KFZ-Erschließungsverkehr geführt werden. Hierfür müsse jedoch ein ausreichend großer Querschnitt zur Verfügung stehen, damit die Funktionen miteinander bzw. nebeneinander gefahrlos und funktionstüchtig möglich sind. Bereits heute sei festzustellen, dass der Radgegenverkehr und die gleichzeitige Nutzung durch Fußgänger zu gefährlichen Situationen führen.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.4.5. Auf den Flächen des gemeinsamen Fuß- und Radweges wird kein untergeordneter Kfz-Verkehr stattfinden.

1.4.9 Durch die Straßenrandbebauung werde der Ausbau auch in diesem Bereich erheblich erschwert, weil der geplante Abstand der Bebauung zur öffentlichen Verkehrsfläche nur etwa drei Meter betragen soll.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.4.5

1.4.10 Deshalb müsse die erforderliche Profilbreite für den Ausbau des angrenzend geplanten Geh- und Radweges in Analogie der Breite des erst vor kurzem ausgebauten Fuß- und Radweges entlang der Universitätsklinik freigehalten werden. Aus Gründen des Straßen- und Ortsbildes beträfe dies auch den Gebäudeabstand zu der Wegefläche.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.4.5

1.4.11 Die Inanspruchnahme des Lärmschutzwalles für die zusätzlich geplante Bebauung östlich des bisher bebauten Grundstücks sei sehr problematisch. Einerseits stelle sie einen Eingriff in einen unbelasteten Freiraum dar, andererseits sei sie stadtbildgestalterisch kritisch zu betrachten.

Antwort:

Im weiteren Verfahren wird gutachterlich nachgewiesen, dass keine Verschlechterung der Lärmimmissionen entstehen. Der Lärmschutzwall erfüllt keine stadtbildgestalterischen Funktionen und stellt keinen Freiraum mit hohen Qualitäten dar. Ein Grünordnungsplan sowie ein Artenschutzrechtliches Gutachten zum Bebauungsplan untersuchen vorhandene Strukturen und werden einen Umgang mit diesen auf der Ebene der Bauleitplanung aufzeigen. Das Gutachten und der Grünordnungsplan werden zur Offenlage des Bebauungsplanentwurfs mit öffentlich ausgelegt.

1.4.12 Der sogenannte Stadtbaustein sei für die gestaltete Kante des Freiraums atypisch und greife massiv in die naturnah angelegte Lärmschutzanlage ein. Zur Stützung des begrünten Stadteingangs seien qualifizierte Ausgleichsmaßnahmen durch Baumpflanzungen und die Anlegung von Grünflächen in der öffentlichen Verkehrsfläche erforderlich, um diesen Eingriff auch nur ansatzweise kompensieren zu können. Bei der bisherigen Bemessung des Wegeprofils sei nicht erkennbar, dass dies in ausreichendem Maße berücksichtigt wurde.

Antwort:

siehe vorrangegangene Antworten zu 1.4

1.4.13 Die Bauflucht der geschlossenen Bebauung entlang der Werstener Straße müsse deshalb zwangsläufig gebietsverträglicher nach Süden verschoben werden. Nur so könne der Charakter der großräumlich angelegten Freiraumplanung mit Südpark, Botanischer Garten und Universitätsgelände, die im näheren Umfeld und an der Werstener Straße von einer intensiven straßenbegleitenden Begrünung mit Baumpflanzung geprägt ist, konsequent fortgesetzt werden. Dies bedinge eine Vorgartentiefe von mindestens 5 m.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.4.1

1.4.14 Die Verschiebung der Bauflucht bedinge ebenfalls notwendige Korrekturen der Bautiefe für die in südlicher Richtung orientierten Einzelbaukörper, die mit etwa 20 m Bautiefe und einer Höhe bis zu fünf Geschossen atypisch in der Umgebung sind. Deshalb sei auch die Höhe der Gebäude in der südlichen Richtung stärker abzutrepfen. Dabei sei die Traufhöhe der gegenüberliegenden Bebauung im Innenbereich des Plangebietes das bestimmende Maß.

Antwort:

Gemäß Vorabstimmungen gliedern sich die gewählten Kubaturen südlich der geplanten lärmabschirmenden Bebauung an der Werstener Straße in den Bestand ein und bilden einen Übergang zur Bestandsbebauung. Während für die geplante Bebauung an der Werstener Straße drei bis vier Vollgeschosse zuzüglich Staffelgeschoss vorgesehen sind, ist für die südlich angrenzende Bebauung – je nach Dachform – eine Abstufung auf zwei bis drei Vollgeschosse zzgl. Dach- oder Staffelgeschoss vorgesehen. Dies entspricht der Geschossigkeit der Umgebung des Plangebiets. Auch die Gebäudehöhen dieser südlich der Werstener Straße vorgesehenen Gebäude orientieren sich mit maximalen Gebäudehöhe von 12,70 m und 13,50 m, in Teilen sogar nur 9,70 m an der umgebenden Bestandsbebauung. Somit lässt sich festhalten, dass sich die südliche Wohnbebauung im Plangebiet in beiden Varianten A 1 und A 2 an den Höhen der Bestandsbebauung im Bereich Christophstraße orientiert und eine atypische Bebauung nicht geplant ist.

1.4.15 Die Stoffeler Kapelle und das historische Gasthaus Scotti's bilden ein maßstabsbildendes räumliches Ensemble im Ortsbild. Jegliche Bebauung im Bestand halte heute einen großen Achtungsabstand ein. Zur Erhaltung dieses

identitätsstiftenden Ensembles werde im Bereich des Baudenkmals Stoffeler Kapelle und historisches Gasthaus Scotti's heute entsprechende Sichtachsen freigehalten. Ziel der vorliegenden Planung müsse es sein, diese deutlicher zu zeigen, damit diese Qualität auch mit den Neubauten erhalten bleibt.

Antwort:

Die geplanten Abstände, Ausrichtung und Höhe/Kubatur der künftigen Bebauung entsprechen dem respektvollen Umgang mit dem Denkmal des Stoffeler Kapellchens. Das städtebauliche Konzept wurde verwaltungsintern hinsichtlich der Auswirkungen auf das Denkmal Stoffeler Kapellchen mit der Unteren Denkmalbehörde erörtert und abgestimmt. Dabei war sowohl die Höhe und Lage der geplanten Bebauung ein Abstimmungsthema, als auch deren Typologie und Kleinteiligkeit sowie die Nähe zum Stoffeler Kapellchen. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Denkmals durch die neue Bebauung ist danach nicht zu erwarten. Die geplanten, kleinteiligen Häuser direkt an der Christophstraße treten hinter der bestehenden Bauflucht entlang der Christophstraße zurück, somit bleiben auch Sichtachsen erhalten. Das Gasthaus Scotti's ist Bestandteil der baulichen Entwicklung und soll in seiner Lage und Funktion erhalten bleiben.

1.4.16 Es werde daher für notwendig erachtet, die Sichtachsen weiter zu optimieren.

Zu diesem Zweck sei es erforderlich, die vorgesehenen Abstände zwischen Stoffeler Kapelle und den beiden gegenüberliegend geplanten Wohnhäusern zu vergrößern.

Ebenfalls sei der Abstand zwischen dem historischen Teil des Gasthauses Scotti's und dem östlich neu geplanten viergeschossigen Gebäude zu vergrößern, damit die Proportionen des historischen Erscheinungsbildes des Ensembles insgesamt gewahrt bleiben.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.4.15

1.4.17 Das Erscheinungsbild der Gebäude im hinteren Bereich des Plangebietes unterscheide sich in den Varianten A 1 und A 2 - hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit der Umgebungsbebauung - erheblich. Die Interessengemeinschaft die Stoffeler präferiere die Variante A 1 mit der Satteldachform, da sie mit der Umgebung am besten in Einklang steht. Die Variante A 2 stehe dem in ihrer Formensprache und der nicht ortsüblichen

Zahl der Geschosse/Gebäudehöhen deutlich massiver entgegen und werde deshalb abgelehnt. Diese Wertung trifft zu, weil sich das räumliche Erscheinungsbild der einzelnen Gebäude und Gebäudegruppen im Wesentlichen aus ihren Proportionen ergibt, die von der Baumasse, Zahl der (Voll-) Geschosse, Wandhöhen und Dachform bestimmt werden. Die Bewertung der beiden Varianten müsse sich entlang der denkmalgeschützten Stoffeler Kapelle daher folgerichtig an deren Maß- und Gestaltungsbezügen, insbesondere Traufkante und Dachform orientieren.

Antwort:

Hinsichtlich der Dachformen nimmt Variante A 1 die Satteldächer der vorhandenen Umgebungsbebauung auf. In die Abwägung ist jedoch einzustellen, dass Variante A 2 durch die vorgesehenen Rücksprünge der Dachgeschosse an der Christophstraße eine geringere Höhenwirkung zum Stoffeler Kapellchen hin aufweist und somit eine andere Wirkung hinsichtlich der Proportionen hat, als Gebäude mit Satteldach. Zudem sind die Gebäude mit Staffelgeschoss insgesamt weniger hoch, da der steile Giebel entfällt. Des Weiteren lassen sich die Flachdächer der Staffelgeschosse – anders als die geplanten Satteldächer – begrünen, was aus klimatischen Gründen sinnvoll ist. Eine abschließende Entscheidung zur Dachform ist noch zu treffen, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

1.4.18 Die in Variante A 2 geplante Wandhöhe mit drei Geschossen überschreite die maßstabsbildende Traufhöhe der Stoffeler Kapelle. Dieser Rahmen werde durch ein zusätzliches Geschoss gesprengt. Auch wenn dies nach hinten verspringe, ändert dies nichts an der unverträglichen Raumwirkung und Gestalt.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.4.15

1.4.19 Entsprechend dem Flächennutzungsplan wird das Plangebiet parallel zur Werstener Straße als eine Grünfläche dargestellt. Wie bereits eingangs ausgeführt, setzt der rechtsverbindliche Bebauungsplan 5573/022 hier Lärmschutzmaßnahmen fest und Begrenzungslinien der oberirdischen Stadtbahnlinie. Der Straßenausbau und die teilweise Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgten im Zeitraum der Baumaßnahmen der A 46 und des Südparks anlässlich der BUGA 1987.

Antwort:

Die geplante Wohngebietsentwicklung ist im Rahmen des rechtsgültigen Bebauungsplans für den genannten Bereich nicht möglich, daher soll ein Bebauungsplan aufgestellt werden, um die geplante wohnbauliche Entwicklung zu realisieren. Die Flächen stellen aufgrund der Nähe zur Universität und der verkehrlich gut erschlossenen Lage unmittelbar an einer Stadtbahntrasse ein besonderes Entwicklungspotenzial für eine zukünftige vorwiegende Wohnnutzung dar. Die parallel zur Werstener Straße geplante Bebauung soll eine neue Raumkante zzgl. Vorgartenzone ausbilden und für die südlich gelegenen Flächen eine Lärmschutzfunktion analog des jetzigen Lärmschutzwalls übernehmen. Die Gebäude im rückwärtigen Bereich sollen sich an der Bebauungsstruktur des angrenzenden bestehenden Wohngebiets orientieren. Da für die Flächen südlich der Werstener Straße im Bebauungsplan die Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) vorgesehen ist, weicht der Bebauungsplan teilweise von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ab. Das Bebauungsplanverfahren erfolgt gemäß Paragraph 13 a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung). Der Flächennutzungsplan wird im Wege der Berichtigung angepasst. Die geordnete städtebauliche Entwicklung ist dadurch nicht beeinträchtigt.

1.4.20 Die Lärmschutzanlage werde als begrünter Lärmschutzwall bzw.

Lärmschutzwall mit aufgesetzter Wand ausgebildet. Einbindend und daran anschließend seien großstämmige Bäume und naturnah belassene Grün- und Pflanzflächen vorhanden. Diese Flächen gehören zu dem östlichen Bereich des Planungsgebietes, der eine hohe bis sehr hohe bioklimatische Bedeutung hat. Diese sei man bereit, ohne eine Bewertung aufzugeben.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden begleitende Fachgutachten und -planungen erstellt, welche die Auswirkungen der Planungen ermitteln und Lösungsvorschläge machen. U. a. wurde bereits ein Baumgutachten erstellt, um erhaltenswerten Baumbestand in die Planung zu integrieren und mögliche Verluste angemessen auszugleichen. Der angesprochene östliche Teil des begrünten Lärmschutzwalles soll unverändert beibehalten werden. Siehe hierzu auch Antwort zu 1.1.4.

1.4.21 Die neu geplante Raumkante ändere die Qualität und das Erscheinungsbild des vorhandenen Freiraumes erheblich, weshalb dessen Bedeutung stärker bei der

Planung zu berücksichtigen ist. Veränderungen des Bestandes sind adäquat auszugleichen.

Antwort:

Mit der Planung ist die Bebauung von in Teilen unbebauten Flächen verbunden, welche nur geringe Freiraumqualitäten aufweisen (u. a. Lärmschutzwall mit nur geringem Gehölzbestand). Der prägende, östlich des Plangebiets vorhandene Grünbestand soll künftig unverändert beibehalten werden (zusammenhängender Grünzug parallel zur Universitätsstraße). Mit der Planung voraussichtliche verbundene Eingriffe in den Grünbestand beschränken sich auf einzelne Bäume, die durch Neupflanzungen ersetzt werden sollen. Mit der Planung ist aber auch die Entwicklung begrünter Freiräume innerhalb des geplanten Quartiersbausteins verbunden. Siehe auch Antwort zu 1.1.7.

1.4.22 Das Kapitel Freiraumkonzept und Wegeführung enthalte zur Neugestaltung des Freiraumes bisher nur eine vielfältige Aufzählung des Freiflächenangebotes, die eine Durchgrünung und Einbindung des Quartiers sowie die Beschattung von Flächen vorsieht. Ob dies tatsächlich möglich sei, muss wegen des zu hoch geplanten Versiegelungsgrades kritisch hinterfragt werden.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.4.21 in Verbindung mit 1.1.4

1.4.23 Denn entsprechend der Vorentwurfsplanung in den Varianten A 1 und A 2 sei neben den aufstehenden Gebäuden die großflächige Unterbauung mit einer Tiefgarage vorgesehen, die einen Großteil der verfügbaren Grundstücksfläche in Anspruch nimmt. Ein ausgeprägtes Wegenetz im Innenbereich erhöhe den Versiegelungsgrad zusätzlich. Die Freiraumqualität mit natürlichem Bodenkontakt und Regendurchlässigkeit werde hierdurch stark vermindert und damit substanziell verschlechtert.

Antwort:

Im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung wird ein Grünordnungsplan erstellt, welcher Maßnahmen benennt, um die genannten Kriterien zu minimieren. Der Grünordnungsplan wird zur Offenlage des Bebauungsplanentwurfs mit öffentlich aus-

gelegt und ist Grundlage für zu treffende Festsetzungen u. a. zur Begründung der Flächen und zum schonenden Umgang mit den Schutzgütern Boden und (Grund-)Wasser im Plangebiet.

1.4.24 Aus der vorliegenden Planung sei abzulesen, dass die gesamte Freifläche bis auf vier erhaltenswerte Bäume freigemacht werden soll, wobei selbst deren Erhaltung mit der Formulierung eingeschränkt wird: „... sofern notwendige Unterbauungen und Gebäudegründungen dem nicht entgegenstehen.“

Antwort:

Die genaue Anzahl an zu fällenden und zu erhaltenden Bäumen wird im weiteren Verfahren konkretisiert und es werden Regelungen zum Ausgleich von ggf. entfallenden Gehölzen durch Neupflanzungen getroffen.

1.4.25 Für ein neues Baugebiet sei dies kein akzeptabler Planungsansatz. Die beschriebenen bioklimatischen Ausgleichsmaßnahmen seien im Vergleich zu der bestehenden Ausgangssituation (ohne Bebauung) daher ebenfalls äußerst sorgfältig zu prüfen und zu dokumentieren, um alle sich gegenseitig bedingenden Belange sachgerecht abzuwägen.

Antwort:

Der vorliegende Planungsansatz basiert auf dem Workshopverfahren und stellt das städtebauliche Konzept für die geplante Wohngebietsentwicklung dar. Sämtliche Belange und Auswirkungen werden im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans untersucht, die Ergebnisse fließen in den Bebauungsplan ein und es werden Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung der Auswirkungen getroffen. Die hierfür noch zu erstellenden Fachplanungen und -gutachten sind Teil der öffentlichen Auslegung zum Bebauungsplanentwurf und werden in die Abwägung zum Bebauungsplan eingestellt.

1.4.26 Die Erschließung des Plangebietes solle entsprechend der Begründung nicht über die Werstener Straße, sondern über die Christophstraße erfolgen. Es werde darin ausdrücklich hervorgehoben, dass ein eigenständiges Wohnquartier entstehen soll.

Sie und ihre abzweigenden Nebenstraßen seien überwiegend Tempo 30-Zonen, mit eingebauten Bodenschwellen zur Senkung der Geschwindigkeit. In der Nähe des Plangebietes bestehe eine verkehrsberuhigte Zone mit verengten Fahrspuren, der ein besonderes Schutzbedürfnis zukommt.

Die Christophstraße sei von der Universitätsstraße abzweigend eine etwa 400 m lange Sackgasse, die an ihrem nördlichen Ende nur Berührungspunkte mit dem Plangebiet hat. Ebenso die Straße Birkenhof.

Wenn die zusammenwirkenden Erschließungsbelange bei der Planung nicht oder unzureichend berücksichtigt werden, sei wegen der Vorbelastung der Straße und fehlender Flächenreserven in der öffentlichen Verkehrsfläche mit zusätzlichen Störungen bis hin zu Situationen einer Verkehrsgefährdung zu rechnen.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.1.6

1.4.27 Der Schwerpunkt der mehrgeschossigen Bebauung mit etwa 100 WE liege wiederum an der Nordseite des Plangebietes und erstrecke sich mit den Hauseingängen entlang der Werstener Straße. Das bedinge dem Grunde nach einer eigenständigen Erschließung. Das etwa 1 ha große Plangebiet grenze am südlichen Ende des Plangebietes hingegen nur punktuell an eine erschließungsrelevant nutzbare öffentliche Verkehrsfläche im Bereich Christophstraße und Birkenhof.

Antwort:

Die städtebauliche wünschenswerte und aufgrund der Typologie sinnvolle Adressausbildung in den vorgelegten Varianten ist nicht ausschlaggebend für die gewählte Pkw-Erschließung der Tiefgarage. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr zentral in einer Tiefgarage verträglich zu bündeln und die Erschließungsflächen zu minimieren. Dies ist über die Christophstraße problemlos möglich. Die südliche Erschließung über den Birkenhof spielt hierbei nur eine untergeordnete Rolle für beispielsweise Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge sowie Anlieferungen und dient vorwiegend der Erschließung die Geh- und Rad-Erschließung.

1.4.28 Für das Funktionieren der verdichteten Bebauung an der Werstener Straße reiche es nicht aus, die Erschließung des Plangebietes über die Christophstraße vorrangig an der Erreichbarkeit einer Tiefgaragenzufahrt festzumachen. Zumal diese an entgegengesetzter Stelle liege.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.1.6

1.4.29 Für die Lastfähigkeit der Christophstraße seien im Vorfeld der Planung alle Verkehrsbedarfe einzubeziehen, die gemeinsam für die Funktion des neuen und der vorhandenen Baugebiete erforderlich sind, damit die Erschließung störungsfrei und gefahrlos erfolgen kann. Hierzu gehören insbesondere: zusätzliche Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum für Bring- und Holdienste der Eltern mit dem PKW zur und von der geplanten Kita, Besucherverkehre, Zu- und Abfahrtsverkehre von Lösch- und Rettungsfahrzeugen, Entsorgungs- und Lieferfahrzeugen, etc.

Es sei nicht zu erkennen, dass diese Belange im erforderlichen Umfang bei der bisherigen Planung konzeptionell berücksichtigt worden sind.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.1.6

Überdies hinaus sind die angesprochenen Verkehre aufgrund der geplanten Nutzungen Teil der Prüfung im weiteren Planungsverfahren, u. a. im Rahmen der noch zu erstellenden Erschließungsplanung. Bei dem vorliegenden städtebaulichen Konzept handelt es sich um eine im Rahmen des vorgeschalteten Workshopverfahrens erarbeitete grundsätzliche städtebauliche Lösung, auf deren Grundlage weitere Fachplanungen und Prüfungen erfolgen, um darauf aufbauend einen Bebauungsplanentwurf zu erarbeiten und öffentlich auszulegen.

1.4.30 Diese Verkehre können in ihrer Summe nicht zusätzlich über die Christophstraße abgewickelt werden. In die konzeptionellen Überlegungen müsse deshalb z.B. ein von der nördlichen Plangrenze im Südpark oder am gegenüberliegenden Stoffeler Kapellenweg erreichbarer dezentraler Stellplatznachweis einbezogen werden, ein zukunftsweisendes integriertes Mobilitäts- und Erschließungskonzept mit verschiedenen Sharing-Modellen an den gleichen Stellen und Umsteigestationen auf Linien der Stadtbahnlinien. Wegen der ungünstigen Lage des Plangebietes, an einem für den motorisierten Individualverkehr nur eingeschränkt geeigneten und zugänglichen Straßennetz (Werstener Straße) sei ein solches oder ähnliches Konzept geeignet, zu einer störungsfrei funktionierenden verkehrlichen Erschließung des Plangebietes beizutragen. Damit wird Vorsorge getroffen, dass in den derzeit noch gut erschlossenen und funktionierenden Wohngebieten im Bereich der Christophstraße keine Fehlentwicklungen durch störende und verkehrsgefährdende Einwirkungen eintreten.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.2.7 und 1.2.8.

Ergänzend ist anzumerken, dass für einen dezentralen Nachweis von Stellplätzen außerhalb des Quartiers gegenwärtig keine Flächen zur Verfügung stehen, jedoch, kann im Rahmen der Umsetzung der Planung auf der Grundlage entsprechender Mobilitätskonzepte für die geplanten Nutzungen eine Reduktion von Stellplätzen erfolgen z. B. durch Förderung anderer Verkehrsarten. Das Thema Mobilität wird im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt und in die Abwägung des noch zu erarbeitenden Bebauungsplans eingestellt.

1.4.31 Nicht weniger von Bedeutung sei die Betrachtung der verkehrsbedingten Emissionen für die vorhandene und geplante Bebauung. Entsprechend der Begründung werden nur die von der Werstener Straße ausgehenden Lärmbelastungen behandelt. Dort sei ein baulich notwendiger Lärmschutz für die bereits vorhandene Bebauung südlich des Plangebietes zu gewährleisten, weil planungsbedingt der gegenwärtig im Plangebiet vorhandene Lärmschutzwall in Teilen entfallen soll. Der Straßenlärmeintrag und die Ausbreitung von Abgasemissionen durch die als Wegeverbindung geplante Öffnung der Straßenrandbebauung werde ebenfalls nicht thematisiert. Auch die geplante Erschließung des neuen Baugebietes über die Christophstraße sei in diesem Zusammenhang von grundsätzlicher Bedeutung, weil durch eine erhebliche Zunahme des Verkehrs Immissionen entstehen, die hier zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Anwohner führen. Diesem Umstand komme eine besondere Bedeutung zu vor dem Hintergrund, dass die Christophstraße im mittleren Bereich auf einer Länge von mehr als der Hälfte durch ein reines Wohngebiet führt.

Antwort:

Der geplante Gebäuderiegel entlang der öffentlichen Verkehrsfläche kann als Ersatz für den Lärmschutz gesehen werden. Im weiteren Verfahren werden Gutachten erstellt, die nicht nur die von außen auf das Plangebiet einwirkenden Belastungen untersuchen, sondern auch die von ihm ausgehenden. Ziel dieser gutachterlichen Untersuchungen – u. a. zu Lärmbelastungen sowie zu den vorhandenen und prognostizierten Verkehrsbelastungen – ist die Ableitung von im Bebauungsplan und den nachgeordneten Genehmigungsverfahren zu treffenden Regelungen zum Schutz vor Emissionen.

1.4.32 Frühzeitig wurde hierzu schon vorgetragen, dass die Christophstraße im Rahmen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes 5573/024 nur als Erschließungsstraße für die festgesetzte Bebauung geplant ist. Die Bebauung der Baugebiete wurde bereits nahezu vollständig durchgeführt und nur wenige Grundstücke sind auf Grundlage dieser Planung noch bebaubar. Die Erweiterung des Plangebietes war damals weder vorgesehen noch wegen der räumlich begrenzten Situation zu erwarten, weshalb insbesondere dieser Belang bei der Planung erneut und umfänglich einzubeziehen ist. Bereits die heutige Nutzungsintensität erzeugt jetzt schon häufig grenzwertige Konflikte, die zu Störungen und Verkehrsgefährdungen führen. Die alleinige Erschließung des neuen Wohnquartieres über die Christophstraße für zusätzlich 135 Nutzungseinheiten (das entspricht etwa der Bebauung im Birkenhof) erscheine deshalb schon aus Plausibilitätsgründen fraglich, weil hierdurch eine Gefahr oder Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu erwarten ist. Gegen die geplante Erschließung bestehen daher erhebliche Bedenken, weshalb die o.g. Belange bereits jetzt vertiefend zu untersuchen und aufgrund der Ergebnisse die voraussichtlich nötigen Planungsänderungen vorzunehmen sind.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.3.3. Überdies hinaus handelt es sich bei dem Plangebiet um in Teilen bereits bebaute und erschlossene Flächen. Die geplante künftige Nutzungsintensität fließt in das noch zu erstellende Verkehrsgutachten ein (Prognose der künftigen Verkehrsmengen). Ein durch die Planung zu erwartende Gefahr oder Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ist aus gegenwärtiger Sicht nicht erkennbar.

1.4.33 Abschließend sei festzustellen, dass die Tiefe des Plangebietes für das beabsichtigte Bauvolumen zu gering ist.

Antwort:

Die Tiefe des Plangebiets im Sinne der der Tiefe der künftigen Baugrundstücke ist im Rahmen der städtebaulichen Konzeptentwicklung berücksichtigt worden. Die gewählten Gebäudevolumen und das aus der städtebaulichen Konzeptionierung abzuleitende Maß der baulichen Dichte sind zum gegenwärtigen Stand der Planung als an-

gemessen für den Standort zu bewerten. Die Konkretisierung im Sinne von festzusetzenden Obergrenzen der baulichen Dichte erfolgt im Rahmen des Bebauungsplans, dessen Entwurf öffentlich ausgelegt wird.

1.5 Ergänzung von zwei Anwohnern mit jeweils einem Schreiben gleichen Inhalts zur Stellungnahme der Bürgerinitiative (Eingabe in Tetraeder am 06.10.2022 sowie postalischer Eingang am 04.10.2022)

1.5.1 Das Stadtklima durch die Flächenversiegelung werde negativ beeinflusst, Luftschneisen werden genommen., die Luftqualität genommen (Erhöhung Feinstaub).

Antwort:

Die angesprochenen Themen werden im Rahmen der weiteren Planung und begleitenden Gutachten untersucht. Diese Untersuchungen umfassen auch Prognosen zu Auswirkungen auf die umliegenden Nutzungen und werden zur Offenlage des Bebauungsplanentwurfs mit öffentlich ausgelegt.

1.5.2 Das artenreiche Wäldchen an der Universitätsstraße, dass zahlreichen Lebenswesen Brut- und Versteckmöglichkeiten biete (Bussarde, Wildvögel, Fuchs, Igel, etc.) soll unangetastet bleiben! Die Entfernung werde den Tieren nicht nur Lebensraum nehmen, die Bäume würden gefällt werden, sondern auch eine erhöhte Lärmbelästigung und höhere Emissionswerte verursachen.

Antwort:

Sollte die Variante mit einer Erschließung des Plangebiets von Osten über die Universitätsstraße und durch die Grünanlage gewählt werden, sind die aufgezählten Punkte gutachterlich zu untersuchen und im Rahmen des Bebauungsplanentwurfs zu berücksichtigen sowie mit offenzulegen. Ziel ist es jedoch, das geplante Wohngebiet möglichst von der Christophstraße als bereits vorhandene und die künftigen Verkehre aufnehmende Straße zu erschließen, so dass der waldartige Bestand an der Universitätsstraße unverändert beibehalten werden kann.

1.6

1.5.3 Die Rodung des Waldes, die nun als Variante E ins Spiel gebracht wurde, komme für uns Birkenhof Bewohner nicht in Frage. Dieser werde gern von den

Bewohnern aufgesucht, dort befindet sich ein Grillplatz, Tischtennisplatte,...auch die Kinder spielen dort sehr gerne. Außerdem leben dort 3 Füchse und weitere Waldtiere. Er bietet Lärm- und Klimaschutz usw.!

Antwort:

siehe Antwort zu 1.5.2

1.5.4 Wir sind außerdem sehr verwundert, dass derart wenige 4-5 Zimmer Wohnungen bei der Planung berücksichtigt wurden, dann wiederum ein Kindergarten vorgesehen sei. Im Birkenhof leben mindestens 20 Familien mit 2 Kindern auf engem Raum. Wir persönlich leben beispielsweise in einer 3-Zimmer Wohnung mit einem 10-Jährigen und einer 9-Jährigen. Unser Sohn hat kein eigenes Zimmer, schläft im Schlafzimmer der Eltern. Ab Dezember haben wir eine weitere 2-Zimmer Wohnung zur Verfügung, die wir nutzen werden, da wir keine 4-Zimmer Wohnung finden. Wir können also eine 2 Wohnungen frei geben, wenn wir eine 4-Zimmer Wohnung hätten. So geht es vielen Familien. Zudem kommt die Tatsache, dass immer mehr von zuhause aus gearbeitet wird und kein Arbeitszimmer zu Verfügung steht. Dies führe zu Spannungen in der Familie, die Eltern müssen telefonieren, die Kinder sollen still sein. Ein Dilemma! Wir fordern, die Planung von mehr 4-5 Zimmerwohnungen für Familien!

Antwort:

Die Hinweise zu den Wohnungsgrößen und möglichen Bedarfen in der Umgebung des Plangebiets werden zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich sieht das städtebauliche Konzept und der auf dieser Grundlage noch zu erarbeitende Bebauungsplan auch größere Wohnungen, z.B. für Familien, vor. Es ist allerdings nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans, diese verbindlich zu steuern.

1.5.5 Wir fordern, dass der Block entlang der Werstener Straße als autofreie Wohnungen angeboten werden.

Antwort:

Mögliche Verpflichtungen zum autofreien Wohnen und zum Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohnerschaft im Plangebiet oder in bestimmten Teilen des Plangebiets entziehen sich den Regelungsmöglichkeiten gemäß BauGB. Der Bebauungsplan wird ein autofreies Wohnen jedoch auch nicht ausschließen, so dass dies auf freiwilliger

Basis oder auf der Grundlage eines Mobilitätskonzeptes realisiert werden kann. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

2. Stellungnahme eines Bürgers per Tetraeder am 06.09.2022

2.1 Ein neues Wohngebiet ist zwar Ok aber es sollte ein Lebensmittelgeschäft und ein Spielplatz mit angesiedelt werden.

Antwort:

Ein besseres Nahversorgungsangebot für den Bereich Christophstraße und Umgebung ist grundsätzlich wünschenswert, kann sich im Rahmen der Nutzungsmöglichkeiten in einem allgemeinen Wohngebiet, welches als Nutzungsart für das Plangebiet vorgesehen ist, nur auf die Versorgung des Gebietes selbst beziehen. Der Bebauungsplan wird dies nicht ausschließen, eine zwingende Verpflichtung zur Herstellung eines geeigneten Nahversorgungsangebotes entzieht sich jedoch den Regelungsmöglichkeiten gemäß BauGB. Wohnungsnahe Spielangebote für Kleinkinder sind gemäß der Landesbauordnung NRW (BauO NRW) für die geplanten Wohnbauten auf den Grundstücke herzustellen.

2.2 Ein Wohngebiet, in dem nach Maßstäben des sozialen Wohnungsbaus gebaut wird sei zu begrüßen.

Antwort:

Im Rahmen der Bauleitplanung wird das Handlungskonzept ZUKUNFT WOHNEN. DÜSSELDORF (HKW) der Landeshauptstadt Düsseldorf angewandt. Dieses sieht vor, dass anteilig geförderte Mietwohnungen gebaut werden müssen. Der Bebauungsplan wird eine solche Quote auf der bauplanungsrechtlichen Ebene zwar nicht verbindlich festsetzen, aber es wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrages mit dem Investor festgelegt, dass Teile der zukünftigen Bebauung nach den Maßstäben des sozialen Wohnungsbaus und für die soziale Wohnraumförderung errichtet werden.

3. Stellungnahme eines Bürgers vom 23.09.2022

3.1 Wurden während des 1. Workshops, am 27.10.2021 noch Wünsche, Vorschläge und Anregungen der Teilnehmer gesammelt, die in vier Planungsvarianten A bis D einfließen, gewann ich in der online-Dialog-Folgeveranstaltung, am 2.2.2022 bereits den Eindruck, dass Herr Maetschke

(Amt für Verkehrsmanagement) aus Kostengründen, die Erschließung des neuen Wohnquartiers über die Christophstraße, vor der Verkehrsanbindung über alternative Möglichkeiten, priorisierte. Dieser Eindruck verfestigte sich auch während der Präsentation der allgemeinen Ziele und Zwecke, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 15.9.2022, in der Aula der Hulda-Pankok-Gesamtschule. Hieran änderte sich auch nichts durch die löbliche Anhörung mehrerer Bürgerwortmeldungen mit z.T. sich kontrovers anschließender Diskussionen.

Antwort:

Die zukünftige Erschließung wird im Rahmen eines Verkehrsgutachtens geprüft. Die Aussagen von Mitarbeitenden des Amtes für Verkehrsmanagement im Rahmen der öffentlichen Beteiligung beziehen sich auf fachliche Aspekte zur Leistungsfähigkeit aufgrund der vorhandenen ermittelten sowie der prognostizierten Verkehrsmengen. Grundsätzlich ist in die Abwägung auch einzustellen, dass es sich bei der Christophstraße um eine bereits vorhandene Erschließungsstraße handelt und eine Erschließung von Osten den Bau einer zusätzlichen Straße als Erschließungsstraße für das Plangebiet bedeutet, die zudem Teile des vorhandenen Grünzuges in Anspruch nähme.

3.2 Von den zuvor existierenden vier Planungsvarianten (A-D) wurden nur noch zwei (A1 und A2) vorgestellt, die eher der ursprünglichen Variante C entsprechen, weil der gesamte Verkehr über die Christophstraße geleitet werden solle. Nur optional werde noch eine Variante E, mit der Verkehrsanbindung über die Universitätsstraße erwähnt, die aber nur zum Tragen kommen solle, falls das Eigentum am Haus Christophstraße 4, nicht erworben werden könne. Ich machte Herrn Maetschke darauf aufmerksam, dass die Verkehrsführung zur Tiefgarage des neuen Wohnquartiers also über die Universitätsstraße erfolgen müsse (Variante E), sofern die Christophstraße 4 nicht veräußert werde und somit die von ihm favorisierte Tiefgaragenzufahrt über die Christophstraße entfalle. Ich verstehe selbstverständlich, dass ein Zurückgreifen auf vorhandene Verkehrswege zur Erschließung und zum Erreichen der Tiefgarage und der „KITA“ kostengünstiger sei als die Schaffung einer neuen Verkehrsanbindung über die Universitätsstraße.

Antwort:

Die im Workshopverfahren tendenziell bevorzugten Varianten A und B wurden hinsichtlich der erörterten Ideen vertiefend betrachtet, auch im Hinblick auf Belange der Denkmalpflege, Wohnraumversorgung und sonstige Bedarfe (Kita, Freiraumangebot), und als Ergebnis zu den Varianten A 1, A 2 und E (Rückfalloption) fortentwickelt.

Die angesprochene Variante E stellt wie dargelegt eine Rückfallvariante dar, sollte das Grundstück an der Christophstraße nicht Teil der Gebietsentwicklung werden. Allerdings hat diese Variante den Nachteil, dass eine zusätzliche Verkehrsfläche erstellt werden müsste, die zudem wertvollen Grünbestand in Anspruch nähme.

3.3 Die Erschließung des neuen Wohnquartiers und die Verkehrsführung über die Christophstraße bedeute einen massiven Eingriff in die vorhandene, gehobene Wohnkultur in einer verkehrsberuhigten Zone, einhergehend mit Wertverlusten für die Grundstückseigentümer, was einer „Teilentignung“ gleichkäme.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.1.6.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die beabsichtigte Erschließung eines bereits in Teilen bebauten und künftig noch zu erweiternden Gebietes über eine vorhandene leistungsfähige Erschließungsstraße kein Vorgang ist, der einer Enteignung oder Teilentignung der umliegenden Bestandsbebauung nahe kommt.

3.4 Das zusätzliche Verkehrsaufkommen, verursacht durch die ca. 125 neu entstehenden Wohneinheiten, mit Individualverkehr, Lieferdiensten (Post, Pakete, Boten etc.), Müllwerker-Fahrzeugen und des Bring- und Holdienstes zur KITA mit ca. 80 Kindern, werde den Charakter und Sinn der verkehrsberuhigten Zone im nördlichsten Teil der Christophstraße (Sackgasse!) zerstören. Der Sinn und Zweck eines verkehrsberuhigten Bereichs ginge verloren, der darin besteht, dass u. a. Fußgänger, egal ob klein oder groß, nicht am Fahrbahnrand oder auf Gehwegen gehen müssen, sondern die ganze Straße nutzen dürfen, motorisierte Verkehrsteilnehmer und Radfahrer nur Schrittgeschwindigkeit (ca. 7 km/Std.) fahren dürfen, nötigenfalls zu warten haben und Kinder beim Spielen nicht von Autofahrern behindert werden dürfen.

Es erklärt sich von selbst, dass sich bei einer Erschließung des Neubaugebietes, mit einer Verkehrsführung über den verkehrsberuhigten

Sackgassenteil der Christophstraße, dieser Sinn und Zweck aufhebe und einen vermeidbaren Unfallschwerpunkt, insbesondere mit Verletzungsgefahr für spielende Kinder, nach sich ziehen werde. Alleine aus diesen Gründen müsse während der Bauphase und dauerhaft für die Zeit danach, eine andere Verkehrsführung und Erschließung des neuen Quartiers Platz greifen.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.1.6 und 1.2.8

- 3.5 Für den Baustellenverkehr während der Bauzeit bietet sich als Zu- und Abfahrt die Werstener Straße und als pragmatische Dauerlösung für den Quartierverkehr die Anbindung über die Universitätsstraße an. Das entspricht der neuen Variante E (die ohnehin greifen muss, sofern die Christophstraße 4 nicht veräußert wird) und spiegelt die Nr. 3 und 3a der ursprünglich im Workshop vorgestellten Erschließungsvarianten wider.

Antwort:

Siehe Antwort zu 1.3.6

Zusätzlich ist anzumerken, dass die Inanspruchnahme des Grünzuges an der Universitätsstraße zur Errichtung einer Baustraße aus gegenwärtiger Sicht unwahrscheinlich erscheint.

- 3.6 Die vorgetragenen Bedenken zur Rodung der Brachflächen im hinteren Bereich vor der Kreuzung zur Universitätsstraße, die den jetzigen Lebensraum eines Mäusebussards samt der von ihm gejagten Kleintiere beeinträchtigen werde, wenn die Quartier- Erschließung über die Universitätsstraße erfolgen werde, sowie den Bedenken zur zusätzlichen Versiegelung von Grundflächen, könne dabei wie folgt ausgeräumt werden: Dieselbe Situation werde auch entstehen, wenn nur noch die Erschließungsmöglichkeit über die Universitätsstraße bestehen bleiben würde, nämlich dann, wenn die Christophstraße 4 nicht veräußert wird.

Es sei davon auszugehen, dass sowohl der Bussard, als auch seine Nahrung oder sonstige Kleintiere, sowieso durch die Baustellen-Aktivitäten gestört und vertrieben werden. Durch eine gut geplante Tiefgaragenzufahrt von der Universitätsstraße aus, mit direkter Anbindung zu den Wohneinheiten durch Treppenhäuser/Fahrstühle und oberirdische Zonen zum Be- und Entladen (z. B. Bring- und Holdienst für KITA) lasse sich eine zusätzliche

Grundflächenversiegelung weitgehend vermeiden und weggefallener „Grünbestand“, nach Abschluss der Bauarbeiten, wieder herstellen (z. B. Begrünung der unterirdischen Tiefgaragenzufahrt). Durch zusätzliche Dach- und Fassadenbegrünung der neu entstehenden Häuser, dürfen die z. T. nur temporär weggefallene „Grünflächen“, überkompensiert werden.

Antwort:

Siehe Antwort zu 1.5.2

Ein erheblicher Eingriff in den Grünzug an der Universitätsstraße durch eine mögliche Tiefgaragenzufahrt wird sich nicht durch die Begrünungsmaßnahmen in im neuen Quartier ausgleichen lassen.

3.7 Wenn der Bewohnerverkehr des neuen Wohnquartiers, von der Universitätsstraße aus, so früh wie möglich unterirdisch zur Tiefgarage abgeleitet werde, kann dieser Verkehr weder die Bewohner des Birkenhofs, noch die des neuen Wohnquartiers lärm- und gefahrenbelästigend stören und die der Christophstraße ebenfalls nicht. Vögel und sonstige Kleintiere werden sich wieder ansiedeln können.

Antwort:

siehe Antwort zu 3.6

Zusätzlich ist anzumerken, dass ein Tunnelbauwerk im Sinne der Nachhaltigkeit und aufgrund der erheblichen Umweltauswirkungen gegenwärtig keine realistische Option für die Erschließung eines Plangebiets der vorgesehenen Größe darstellt.

3.8 Neben diesem Vorschlag bleibt natürlich immer noch die ursprüngliche Variante D „autofreies Wohnquartier“ bestehen, die auf die Tiefgarage verzichtet und stattdessen Parkmöglichkeiten für die künftigen Bewohner, in einem noch zu schaffenden Parkhaus, auf dem P+R-Platz an der Universitätsstraße, vorsieht.

Weil jedoch davon auszugehen ist, dass die Bewohner des neuen Wohnquartiers es scheuen werden, bei jedem Wetter und evtl. mit Einkäufen, zu Fuß vom P+R-Platz bis zu ihren Wohnhäusern zu laufen, spricht m. E. alles für den vorstehend genannten Vorschlag. Die Kosten für den Parkhausbau auf dem P+R-Platz dürfen in etwa gleich hoch ausfallen, wie die Kosten für die Tiefgarage mit frühestmöglicher unterirdischer Zufahrt von der Universitätsstraße aus.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.6.5

Zusätzlich ist anzumerken, dass der genannte PR-Parkplatz außerhalb des Plangebiets liegt und für die Herstellung privater Stellplätze nicht zur Verfügung steht.

3.9 Bei der Abwägung, ob der Quartiersverkehr besser über die Christophstraße oder die Universitätsstraße geführt werden sollte, dürfen Kosten nicht im Vordergrund stehen. Im Vordergrund müsse der Erhalt der jetzigen Wohnqualität und der verkehrsberuhigte Bereiche der Christophstraße stehen, was von den hier lebenden Bürgern, keine unverhältnismäßigen Opfer abverlangen und gleichzeitig keine anderen Anwohner des Umfeldes benachteiligen werde.

Es mache keinen Sinn, ohne Not den Quartiersverkehr über die Christophstraße fließen zu lassen, damit die Anwohner zu verprellen und den Bürgerinteressen entgegenzuwirken. Bis dato haben sich bereits rund 150 betroffene Anwohner gegen die Verkehrsführung über die Christophstraße ausgesprochen und dies durch ihre Unterschrift dokumentiert. Diese Unterschriftensammlung wurde im Rahmen der letzten Veranstaltung in der Hulda-Pakok-Gesamtschule übergeben.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.1.6 und 1.8.1

4. Stellungnahme einer Anwohnerin per Tetraeder am 27.09.2022

4.1 Bebauung der bestehenden Umgebung anpassen (Firsthöhe max. 2 1/2 geschossig)

Antwort:

Siehe Antwort zu 1.4.14

4.2 Zufahrt zum geplanten Quartier ausschließlich über die Werstener Straße! Eine Querung der Bahngleise an der Rückseite des "Scottis" sei bereits gegeben. Diese solle bereits vor Baubeginn hergerichtet sein, sodass Baustellenfahrzeuge während der gesamten Bauphase uneingeschränkt Zufahrt zum Gelände haben. Eine verkehrstechnische Anpassung der Querung

in das künftige Wohnquartier solle kein Problem darstellen. Weitere hitzige Diskussionen um die Zufahrten Christophstraße vs. Universitätsstraße würden somit entfallen.

Antwort:

Die Erschließung des Plangebiets von Norden von der Werstener Straße aus wurde bereits im Workshopverfahren aus verkehrstechnischer Gründen verworfen, da eine Querung der Stadtbahntrasse erforderlich wäre und der Platz für die erforderlichen Aufstellflächen für abbiegende Fahrzeuge nicht vorhanden ist.

4.3 Ein kleiner Lebensmittelladen für tägliche Bedarfe sei gut denkbar

Antwort:

Siehe Antwort zu 2.1

4.4 Keine Zufahrt zum Quartier über die verkehrsberuhigte Christophstraße bzw. den Birkenhof. Zunehmende Lärmbelästigung und Co2 Ausstoß durch ansteigenden Auto- bzw. Lieferverkehr der wachsenden Anwohnerzahl sei zu erwarten.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.1.6

4.5 Keine Kita an der Christophstraße, da ausreichende Kitas in näherer Umgebung bereits vorhanden sind (Unigelände und Botanischer Garten). Hier werde durch den "Bring-und Abholservice" der Eltern, sowie entsprechender Anlieferungen, die Lärmbelästigung der Umgebung stark zunehmen. Kita Neubau bestenfalls im Bebauungsplan an der Werstenerstraße Ecke Stoffeler Kapellenweg einplanen (hier entstehen Studentenwohnungen). In diesem Bereich wäre eine sichere Anfahrt bzw. der "Bring-und Abholservice" für die Kinder gegeben. Dazu wären die Kinder in einer mit dem angrenzenden Südpark, grünen und autofreien Umgebung untergebracht

Antwort:

Die im vorliegenden städtebaulichen Konzept vorgesehene Kita dient nicht allein der Versorgung der neu entstehenden Wohnbebauung, sondern macht ein Angebot an den gesamten umgebenden Siedlungsraum, der Bedarf hierfür ist gegeben und

resultiert nicht allein aus dem Plangebiet. Eine auf der nördlichen Seite der Werstener Straße gelegene Kita hätte den Nachteil, dass sie fußläufig und per Rad aus den südlich der Werstener Straße gelegenen Wohngebieten im Wesentlichen nur über die bestehende Brücke erreichbar wäre. Insofern ist der geplante Standort auf dem zudem im Eigentum der Landeshauptstadt befindlichen Grundstück im Plangebiet sinnvoll.

- 4.6 Keine Zufahrt zur TG über die Universitätsstraße. Kleines artenreiches Biotop am Birkenhof werde geopfert. Verstärkte Lärmbelastigung und höhere Emissionswerte durch mehr Verkehr. Weitere Versiegelung von Flächen.

Antwort: siehe Antwort zu 1.5.2

- 4.7 Kein Neubau eines Parkhauses auf dem Gelände des P+R an der Universitätsstraße.
Das Parkplatzangebot des bestehenden P+R erweise sich als ausreichend. Aus Sicherheitsgründen solle man dort über eine bessere Beleuchtung und eine Videoüberwachung nachdenken.

Antwort:

Der angesprochenene mögliche Bau eines Parkhauses auf dem PR-Parkplatz an der Universitätsstraße ist nicht Bestandteil der Plangebietsentwicklung und steht auch nicht im Zusammenhang mit dieser. Die Fläche befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und ist somit auch nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens.

5. Stellungnahme einer Anwohnerin per Tetraeder am 27.09.2022
- 5.1 Grundsätzlich sei eine Erschließung von weiterem Wohnraum in Düsseldorf eine wichtige Sache, und ich unterstütze als Anwohner auch die Erschließung der östlichen Christophstraße. Ich bitte allerdings darum, die bauliche Erschließung nicht über die Christophstraße erfolgen zu lassen, sondern eine Alternative über die Universitätsstraße oder Werstener Straße erneut zu erarbeiten. Der wesentliche Grund ist: Morgens und Mittags sind Hunderte Kinder mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs in der Christophstraße zur Bahnhaltestelle oder direkt zu den Schulen und Kindergärten (z.B. Geschwister Scholl Gymnasium, Hulda-Pankok-Gesamtschule, Schulen in der

Innenstadt, Grundschulen und Kindergärten im Umkreis). Dazu kommen Hunderte Studenten, die in beide Richtungen unterwegs sind.

D.h. ein schwerer (hoffentlich nicht tödlicher) Unfall, insbesondere in der Spielstraße und im Kreisel, ist vorprogrammiert, da Kinder schwere Lastwagen in einer Spielstraße nicht erwarten. Wie eine Sicherung dort funktionieren soll, ist mir schleierhaft. Insofern kann die Erschließung nur über die Alternative \"Universitätsstraße\" oder \"Werstener Straße\" erfolgen. Eine spätere Aufforstung der zunächst zu versiegelnden Fläche (die ja das Argument gegen die Erschließung über die Universitätsstraße war) erscheint mir preiswerter und deutlich ungefährlicher. Diese Gefahr in dieser Dimension müsse vom Bauträger und von der Stadt erkannt (und gebannt) werden. Bevor eine Verantwortung für eventuell schlimme Unfälle übernommen werden müsse, ist eine alternative Erschließung zwingend.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.1.6

6. Stellungnahme einer Anwohnerin per Mail am 30.09.2022

6.1 Erst einmal bitte ich um Stellungnahme, warum die Planung ohne Umweltprüfung stattfindet!

Antwort:

Gemäß § 13 a BauGB kann ein Bebauungsplan, welcher der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dient, als sogenannter Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten bzw. vereinfachten Verfahren aufgestellt werden. Im beschleunigten Verfahren nach § 13 a BauGB mit Verweis u.a. auf § 13 Abs. 3 BauGB kann u. a. von der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB und von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB abgesehen werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass Umweltthemen der Planung untergeordnet oder bei der Aufstellung des Bebauungsplans unberücksichtigt bleiben. Die Umweltthemen werden in begleitenden Fachgutachten und -planungen (z. B. zu Lärmauswirkungen oder zur Grünordnung des Gebiets) untersucht und fließen in den Bebauungsplan ein. Diese Gutachten und Fachplanungen werden zur Offenlage des Bebauungsplanentwurfs mit öffentlich ausgelegt.

6.2 Schon bei der öffentlichen Vorstellung der Bebauungspläne, habe ich mich zu der Anzahl der geplanten Wohneinheiten geäußert. Es geht doch hier hoffentlich auch um Erhalt der Wohnqualität für alle Beteiligten. Dazu hat ja auch schon die Interessengemeinschaft „Die Stoffeler“ eine Stellungnahme abgegeben.

Wie stellt sich der Planungsausschuss zum Einfluss des Bauvorhabens auf das Stadtklima? Mit der Bebauung wird eine Waldfläche zerstört, weitere Flächen versiegelt, der Luftaustausch eingeschränkt. Die Luftqualität und die Geräuschbelastung werde sich für die Anwohner verschlechtern. Sind hierzu Messungen/Prognosen durchgeführt worden? Ich halte die Zahl der geplanten Wohneinheiten in diesem Bezug für zu hoch! In jedem Fall ist eine Zufahrt zu dem neuen Wohnquartier über die Universitätsstrasse zu planen, um eine verkehrstechnische Überlastung der Christophstrasse und des Birkenhofs zu vermeiden.

Antwort:

siehe Antwort zu 1.1.1, 1.1.6 , 1.2.2 und 1.2.8

7. Stellungnahme der Leitung der Heinrich-Heine-Universität (Schreiben vom 20.06.2022, außerhalb der Frist)

7.1 Um vor diesem Hintergrund zu gewährleisten, dass das Scotti's als Gastronomiebetrieb nachhaltig in seiner heutigen Prägung und Gestaltung erhalten bleibt, wären wir sehr dankbar, wenn Sie beim Investor auf eine Klarstellung dringen könnten, wer das Scotti's in Zukunft betreiben soll. Der Charakter der Gaststätte und seine Akzeptanz in der Nachbarschaft hängen eng mit dem persönlichen Engagement der Betreiberin zusammen. Wir würden uns freuen, wenn nach Verabschiedung des Bebauungsplanes kein Pächterwechsel eintritt, der zur Veränderung des heutigen Ambientes führen würde. Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie bei Ihren weiteren Überlegungen berücksichtigen könnten, wie sehr uns der Erhalt des Scotti's in seiner aktuellen Form als beliebter, informeller Treffpunkt liegt.

Antwort:

Einem Erhalt des Scotti's steht die geplante bauliche Entwicklung nicht entgegen, sondern ist Bestandteil der Planung. Es ist jedoch nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans, zukünftige Betreiber oder Betreibermodelle zu steuern, auch kann

der Eigentümer des Gebäudes nicht verpflichtet werden, einen Betreiberwechsel zu unterlassen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.