

**Bericht zur
Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB
vom 04.05.2009 bis 27.05.2009
zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5675/048 (neu: 03/029)
- Ortsumgehung Oberbilk-**

Stadtbezirk 3 - Stadtteil Oberbilk

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB vom 04.05.2009 bis 27.05.2009

1. Bericht über die Durchführung der Veranstaltung

„Stadtplanung zur Diskussion“

Ort: Aula der Adolf-Reichwein-Schule,
Schmiedestraße 25, PLZ Düsseldorf
Zeit: 11.05.2009, 19:30 Uhr - 20:55 Uhr
Anwesend: Herr Bezirksbürgermeister Figge
ca. 22 Bürgerinnen und Bürger
3 Mitarbeitende der Verwaltung
1 Vertreter Planungsbüro

Der Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks, Herr Figge, eröffnet die Versammlung, begrüßt alle Bürgerinnen und Bürger und freut sich auf eine gute Diskussion. Er begrüßt weiter die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung.

Herr Figge gibt Herrn Hendricks, Stadtplanungsamt, das Wort.

Herr Hendricks stellt den Prozess zur Aufstellung eines Bebauungsplans vor und erläutert, an welcher Stelle sich das Verfahren mit der „Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung“ derzeit befindet. Er weist hierbei insbesondere auf die weiteren Möglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger zur Beteiligung am Planverfahren hin.

Im Anschluss erläutert Herr Hendricks die Planungsziele und berichtet über die Ergebnisse der im Verfahren bereits erstellten Gutachten.

Im Anschluss gibt Herr Bezirksbürgermeister Figge das Wort an das Auditorium und bittet um Fragen, die von der Verwaltung beantwortet werden.

Fragen zur Konzeption der OU

1.1. Ein Bürger fragt, wo in der Ortsumgebung die geplanten Bäume stehen werden.

Antwort:

In der Planung ist eine zweireihige Baumallee vorgesehen. Die Bäume sollen zur westlich der Ortsumgebung geplanten Wohnnutzung orientiert werden. Eine Baumreihe soll deshalb westlich der Straße, die zweite im Mittelstreifen angelegt werden.

1.2. Eine Bürgerin fragt nach der Höhenlage der Ortsumgehung.

Antwort:

Die Ortsumgehung wird im Bereich der Werdener Straße an das bestehende Straßenniveau angebunden. Im weiteren Verlauf nach Süden wird sie über eine Rampe auf das niedriger liegende Geländeniveau geführt. Über eine weitere Rampe erfolgt die Anbindung an den wieder höher gelegenen Knotenpunkt mit der Ronsdorfer Straße. Südlich dieses Knotenpunktes fällt die Ortsumgehung wieder auf das Geländeniveau ab und schließt später an die Karl-Geusen-Straße an. Von der Straße „Im Liefeld“ wird die geplante Anbindung auf die Höhenlage der Ortsumgehung angehoben.

1.3. Es wird nach der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Ortsumgehung gefragt.

Antwort:

Bei der Ortsumgehung handelt es sich um eine Stadtstraße, die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt deshalb bei 50 km/h.

1.4. Es wird gefragt, wie der Knotenpunkt mit der Ronsdorfer Straße funktioniere und wie viele Fahrspuren vorgesehen seien.

Antwort:

In der 1. Ausbaustufe ist vorgesehen, die Ortsumgehung an die Ronsdorfer Straße und die Mindener Straße mit einem 4-armigen Knotenpunkt anzubinden. Verkehrsbeziehungen in alle Fahrrichtungen sind möglich. In der 2. Ausbaustufe sieht die Planung vor, eine Verbindung bis zur Siegburger Straße herzustellen. Auch in dieser Ausbaustufe soll ein 4-armiger Knotenpunkt vorgehalten werden, der alle Verkehrsbeziehungen ermöglicht. Ein 5-armiger Knotenpunkt, der die direkte Anbindung der Mindener Straße an die Ortsumgehung ermöglichen würde, ist aufgrund der topographischen Verhältnisse und der verkehrstechnischen Anforderungen nicht umsetzbar.

Die Ortsumgehung soll im Abschnitt zwischen Werdener Straße und Ronsdorfer Straße vierspurig ausgebaut werden. Südlich der Ronsdorfer Straße bis zur Karl-Geusen-Straße ist ein zweispuriger Ausbau vorgesehen. Die Anbindung an die Straße „Im Liefeld“ erfolgt ebenfalls mit zwei Fahrspuren. In den Kreuzungsbereichen

sind Aufweitungen erforderlich, um die notwendigen Abbiegespuren einrichten zu können.

1.5. Es wird gebeten, die genannten Verkehrsbelastungszahlen anhand von Beispielstraßen zu verdeutlichen.

Antwort:

Für die Ortsumgehung werden in der 1. Ausbaustufe ca. 25.000 Kfz/Tag, für die 2. Ausbaustufe ca. 40.000 Kfz/Tag, im Abschnitt zwischen Ronsdorfer Straße und Werdener Straße, erwartet.

Auf der Werdener Straße ist heute eine Belastung von ca. 40.000 Kfz/Tag gegeben. Auf der Erkrather Straße liegt eine Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kfz/Tag vor.

1.6. Wird der Knotenpunkt Werdener Straße / Ortsumgehung die Funktion einer Pförtnerampel übernehmen?

Antwort:

Nein.

Fragen zur Konzeption der OU und externe Anschlüsse

1.7. Es wird gefragt, ob auch die Moskauer Straße auf vier Fahrspuren ausgebaut werde und wie groß der Knotenpunkt Werdener Straße werde.

Antwort:

Ein Ausbau der Moskauer Straße ist nicht Ziel der Planung, die Straße soll zweispurig vorgehalten werden. Lediglich in den Kreuzungsbereichen ist eine Aufweitung dort vorgesehen, wo sie verkehrstechnisch erforderlich ist. Ein Ausbau der Moskauer Straße soll auch vor dem Hintergrund der Leistungsfähigkeit des nördlich anschließenden Verkehrsnetzes nicht erfolgen, da dort keine ausreichenden Kapazitäten zur Abwicklung von Mehrverkehren gegeben sind. Der Ausbau der Moskauer Straße würde dazu führen, dass Verkehre wieder verstärkt durch die Wohngebiete um den Worringer Platz fahren. Dies widerspricht der Zielstellung dieser Planung, die dort eine Verkehrsberuhigung vorsieht.

Es wird klargestellt, dass die Verkehrsbelastung der Moskauerstraße mit ca. 20.000 Kfz/Tag auch zukünftig niedriger sein wird als auf der Ortsumgehung.

Aufgrund der Verkehrsmengen, die am Knotenpunkt Werdener Straße / Ortsumgehung abgewickelt werden müssen, ist die Einrichtung einer großen,

innerstädtischen Kreuzung mit mehreren Fahr- und Abbiegespuren erforderlich. Da zusätzlich auch der Fuß- und Radverkehr sowie die Anforderungen der Straßenbahnlinie berücksichtigt werden müssen, seien für die Sicherstellung des Verkehrsflusses eine Lichtzeichenanlage (Ampelanlage) zwingend erforderlich.

1.8. Ein Bürger fragt, ob es von der Ortsumgehung eine direkte Anbindung an das Fachmarktzentrum geben werde.

Antwort:

Eine derartige Anbindung ist nicht vorgesehen.

1.9. Werden an der Ortsumgehung auch Radwege vorgesehen?

Antwort:

Die Planung sieht eine Zwei-Richtungs-Radwegeverbindung von der Werdener Straße bis zur Karl-Geusen-Straße vor. Der Radweg soll aber nur in einem kurzen Abschnitt in Höhe der Gerichtsgebäude und ab der Ronsdorfer Straße bis zur Karl-Geusen-Straße als Zwei-Richtungsfahweg westlich der Ortsumgehung eingerichtet werden. Dazwischen soll der Radweg innerhalb der geplanten Grünachse in den angrenzenden Baugebieten geführt werden. Der geplante Radweg wird mit den jeweils bestehenden Radwegen verknüpft.

1.10. In welcher Breite ist der Radweg vorgesehen?

Antwort:

Der Radweg ist mit einer Breite von 2,5 m vorgesehen.

1.11. Werden die Radwege und die Ortsumgehung beleuchtet?

Antwort:

Für die Fuß- und Radwege sowie die Kreuzungsbereiche der Ortsumgehung ist eine Beleuchtung vorgesehen. Der übrige Bereich der Ortsumgehung soll ohne Beleuchtung ausgeführt werden.

1.12. Es wird gefragt, ob der Linksabbieger aus der Fichtenstraße in die Werdener Straße bestehen bleibe.

Antwort:

Der Linksabbieger muss aus verkehrstechnischen Gründen zukünftig entfallen. Es ist vorgesehen einen U-Turn einzurichten. Die Lage des U-Turns sei noch nicht klar. Mit dem Entfall des Linksabbiegers wird sich die direkte Erreichbarkeit des Stadtteils Bilk für die Bewohner des Bereichs Fichten-/ Kiefernstraße insofern geringfügig verschlechtern.

1.13. Ein Bürger fragt, ob die Brücke an der Seeheimer Straße bestehen bleibt.

Antwort:

Die Brücke an der Seeheimer Straße ist von den Planungen nicht betroffen.

1.14. Ein Bürger weist darauf hin, dass in der Kölner Straße einer der größten Unfallschwerpunkte der Stadt gegeben sei. Die sei insbesondere auf die Verkehrsbelastung in der Kölner Straße zurückzuführen. Warum werde die Kölner Straße nicht gesperrt?

Antwort:

Im Interesse des an der Kölner Straße angesiedelten Einzelhandels ist die Sperrung der Kölner Straße derzeit nicht Ziel der städtischen Planung.

1.15. Verbleiben die Fahrspuren Karl-Geusen-Straße nach Realisierung der Ortsumgehung zweispurig und kann sich der Verkehr dann am Knotenpunkt mit der Ortsumgehung teilen?

Antwort:

Grundsätzlich kann sich der Verkehr an dem Knotenpunkt aufteilen. Da die Hauptzielrichtung die Innenstadt ist, wird der weit überwiegende Teil des Verkehrs über die Ortsumgehung fahren. Ein Umbau der Karl-Geusen-Straße ist daher nicht geplant und auch nicht erforderlich.

Fragen zur Verkehrsbelastung Umgebung/ Folgen

1.16. Mit der Ortsumgehung werde eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt gegeben sein. Die Fahrstrecke werde deshalb für Autofahrer

besonders attraktiv und werde entsprechend zusätzliche Verkehre anziehen.
Sind diese Verkehre und ihre Auswirkungen berücksichtigt?

Antwort:

Die Ortsumgehung stelle zwar eine neue Straße dar, aber keine zusätzliche Verbindung in die Innenstadt. Dies sei wesentlich, da die Stadt nicht beabsichtige zu den bestehenden Trassen in die Innenstadt hier noch eine neue hinzuzufügen. Ziel der Planung sei die Bündelung von vorhandenen Verkehren, die heute überwiegend durch Wohngebiete fahren und nicht die Schaffung einer neuen Trasse, die zusätzliche Verkehre induziert und aufnimmt. Im Rahmen des Verfahrens wurden deshalb umfangreiche Studien zur Verkehrsverteilung und zur Verkehrslenkung erstellt. Es wurde eine Lösung gesucht, die die Bündelung der bestehenden Verkehre auf die Ortsumgehung mit sich bringt. Die Ergebnisse zeigen, dass die erwünschte Bündelungsfunktion der Ortsumgehung bzw. die Vermeidung von zusätzlichen Verkehren ohne Begleitmaßnahmen nicht erreicht werden kann. Als Begleitmaßnahme ist die Abbindung der Erkrather Straße im Abschnitt zwischen der Krahestraße und der Moskauerstraße vorgesehen. Die Sperrung der Erkrather Straße für den Individualverkehr hat sich in der Überprüfung als kostengünstiges und wirksames Instrument erwiesen. In der Folge kommt es zu der angestrebten Verlagerung der Verkehre und Bündelung auf der Ortsumgehung ohne wesentliche Neuverkehre hervorzurufen. Ohne die Begleitmaßnahme wäre es in Bereichen, wie z. B. dem Worringer Platz, die bereits heute verkehrlich stark beansprucht sind, zu einer weiteren Verkehrszunahme gekommen. Neben verkehrstechnischen Problemen wäre aber insbesondere mit einer weiteren Erhöhung der bereits gegebenen sehr hohen Immissionsbelastungen zu rechnen.

1.17. Wo fahren die Fahrzeuge, die vorher die Erkrather Straße genutzt haben. Wären nicht auch Mehrverkehre auf der Oberbilker Allee zu erwarten?

Antwort:

Die Zielrichtung des Verkehrs, bleibt weiterhin die Innenstadt. Aufgrund der geplanten Änderung des Straßennetzes (Abbindung Erkrather Straße) wird der größte Teil des Verkehrs über die Ortsumgehung fließen. Die übrigen Anteile werden sich großräumig neu verteilen. Aufgrund der großräumigen Verteilung sind die Effekte in den dann betroffenen Straßen jedoch rechnerisch nicht mehr nachweisbar. Die Frage kann insofern nicht abschließend beantwortet werden. Wesentliche

Mehrverkehre auf der Oberbilker Allee konnten in den städtischen Überprüfungen ebenfalls nicht ermittelt werden, insofern werden sie auch nicht erwartet.

1.18. Es wird die Einschätzung geäußert, dass mit einem erheblichen Anstieg der Verkehrsbelastung auf der Karl-Geusen-Straße und in der Folge mit Lärm- und Schadstoffbelastungen zu rechnen sei.

Antwort:

Die Ergebnisse des städtischen Verkehrsmodells zeigen auf, dass zwar mit einer Zunahme des Verkehrs auf der Karl-Geusen-Straße gerechnet werden muss. Die weiteren Prüfungen haben jedoch ergeben, dass die zu erwartenden zusätzlichen Verkehre nur geringfügige Veränderung der lärm- und lufthygienischen Situation mit sich bringen. Im Übrigen siehe Antwort 1.16.

1.19. Es wird die Vermutung geäußert, dass die Planung Schleichverkehre in die Wohngebiete bringe. Insbesondere die Anbindung an die Straße „Im Liefeld“ werde dazu beitragen, dass vermehrt Schleichverkehre und LKW-Verkehre über die Karl-Geusen-Straße auftreten werden.

Antwort:

Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die Anbindung an die Straße „Im Liefeld“ erfolgt, damit die gewerblichen Verkehre, insbesondere LKW-Verkehre, auf direktem Wege auf die Ortsumgebung zufahren können. Eine vermehrte Zufahrt von der Karl-Geusen-Straße ist nicht zu erwarten, weil die Fahrtroute über die Straße „Im Liefeld“ zur Ortsumgebung einen Umweg bedeuten würde. Dies belegen auch die Ergebnisse des städtischen Simulationsmodells. Im Übrigen seien die bestehenden Schleichverkehre bekannt. Mit der Planung bestehe die Absicht diese Situation zu verbessern. Aufgrund ihrer Größenordnung konnte in der Modellsimulation eine Veränderung von Schleichverkehren nicht ermittelt werden.

1.20. Eine Bürgerin merkt an, dass bei einer Belastung von 40.000 Kfz/Tag in der 2. Ausbaustufe mit Rückstauungen im Bereich der Karl-Geusen-Straße und bei den anderen Knotenpunkten zu rechnen sei.

Antwort:

Die Konzeption sieht für alle Leistungsstufen eine ausreichende Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur vor. Eine wesentliche Mehrbelastung der Karl-Geusen-Straße ist auch in der 2. Ausbaustufe nicht zu erwarten, da die zusätzlichen Verkehre aus der Anbindung an die Siegburger Straße resultieren und lediglich eine Verlagerung bestehender Verkehre erfolgt. Diese Verkehre fahren auch nicht in die Karl-Geusen-Straße ab, sondern nutzen die Ortsumgehung, um in die Innenstadt zu gelangen.

1.21. Es wird gefragt, ob nicht die Verkehrsbelastung auf der Moskauer Straße und der Kölner Straße in der 2. Ausbaustufe zunehmen werde. Wo führen die prognostizierten 40.000 Kfz/Tag?

Antwort:

Die prognostizierte Verkehrsbelastung für die Kölner Straße liegt - wie heute - bei 15.000 Kfz/Tag, für die Moskauer Straße wurden 20.000 Kfz/Tag ermittelt. Eine Zunahme dieser Verkehre werde nicht erwartet, weil die Leistungskapazität der nördlich gelegenen Knotenpunkte begrenzt sei und die Abwicklung höherer Verkehrsmengen nicht ermöglicht. Bei Verkehrsmengen, die über der prognostizierten Verkehrsmenge liegen, wird es dort temporär zu Staubildungen kommen. Die Erfahrung zeige, dass die Verkehrsteilnehmer sich nach kurzer Zeit andere Routen suchen. Dieser Verdrängungseffekt trage dazu bei, dass sich die Verkehrsbelastung an den benannten Straßen langfristig nicht verändere. Die übrigen Verkehre verteilen sich über das städtische Verkehrsnetz. Diese Verteilung geschieht so großräumig, dass wesentliche Mehrverkehre auf einzelnen Straßen oder Straßenabschnitten nicht ermittelt werden konnten.

1.22. Müsse nicht mit Rückstauungen im Bereiche des Verkehrsknoten Werdener Straße/ Ortsumgehung gerechnet werden?

Antwort:

Die Dimensionierung des Knoten (Fahrspuren, Ampelsteuerung) berücksichtige die zu erwartende Verkehrsbelastung. Wesentliche Rückstauungen sind nicht zu erwarten.

Fragen zu Lärm und Luftschadstoffen

1.23. Werden die Grenzen für die Feinstaubbelastung eingehalten? Wie sieht die Entwicklung im Einzelnen aus?

Antwort:

Mit der geplanten Maßnahme wird die Neuorganisation der Verkehrsverteilung für den östlichen Bereich des Stadtteils Bilk verfolgt. Mit der Neuorganisation soll die Entlastung bestehender (Wohn-)Straßen erreicht werden. Nur auf kleineren Teilstrecken wird es zu einer höheren Verkehrsbelastung im Vergleich zu heute kommen. In weiten Teilen kann daher eine Reduzierung der Immissionsbelastungen, d. h. auch der Feinstaubbelastung erreicht werden. Für größere Bereiche wird mit der Planung erreicht, dass Grenzwerte zukünftig eingehalten werden.

Der Jahresmittelwert für die Feinstaubbelastung (PM10) wird an allen Straßenabschnitten eingehalten, auch wenn in Teilbereichen, wie zum Beispiel in einem Bereich auf der Ronsdorfer Straße und der Moskauer Straße aufgrund der Erhöhung des Verkehrsaufkommens in Folge mit der Erhöhung der Belastung um maximal 4 -7 µg/m³ zu rechnen ist.

Bei dem Tagesmittelwert für Feinstaub (Kurzzeitbelastung PM10) ist aufgrund der Planung überwiegend mit einer Senkung der Belastung zu rechnen. In zwei Abschnitten sind Überschreitungen zu erwarten. Der Tagesmittelwert für Feinstaub (PM10) darf maximal 35 mal im Jahr überschritten werden. Eine Überschreitung wird an den Fassaden der Gerichtsgebäude entlang der Ortsumgehung in einer Tiefe von 50 m und an den Fassaden der Gebäude im Bereich der Steigung an der Ronsdorfer Straße (zum Knotenpunkt Lierenfelder Straße) erwartet. Für die Gerichtsgebäude wurden bereits entsprechende Schutzmaßnahmen in dem Bebauungsplan Nr. 5676/061 vorgesehen.

In weiteren Abschnitten kann zwar eine Verbesserung des Tagesmittelwertes für Feinstaub PM10 erreicht werden. Es ist jedoch weiterhin mit einer Überschreitung der Grenzwerte zu rechnen, da die positiven Effekte der geplanten Ortsumgehung noch nicht ausreichen, um an diesen Stellen weniger als 35 Überschreitungen pro Jahr erwarten zu können. Die Bereiche mit Überschreitungen sind an Gebäudefassaden entlang der „Karl-Geusen-Straße“ und beidseitig der Straße „Am Turnisch“ sowie in Teilbereichen an der Straße „Klein Eller“ und weiterhin Bereiche an der Kreuzung Ronsdorfer Straße / Erkrather Straße, am Worringer Platz und in den abgehenden Straßen „Worringer Straße“ und „Kölner Straße“ sowie im südlichen Bereich der Erkrather Straße zu finden.

Der neue Jahresmittelwert für die Feinstaubbelastung (PM_{2,5}), für den der Grenzwert von 25 µg/m³ festgelegt wurde, wird zukünftig an sieben von neun Stellen, in denen heute eine Überschreitung gegeben ist, eingehalten werden. An der Fassade des Gerichtsgebäudes und an der Fassade Klein-Eller-5 kann er nicht eingehalten werden. An der Fassade Klein-Eller-5 kommt es zu einer planbedingten geringfügigen Erhöhung der Belastung von 0,7 µg/m³.

Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) wird im Bestand in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets nicht eingehalten. Auch hier können durch Planung im überwiegenden Teil Verbesserungen erzielt werden. Nicht in allen Fällen kann jedoch ein Unterschreiten des Jahresmittelwertes erreicht werden. In zehn Fällen kommt es planbedingt zu einer Erhöhung der Belastung. In zwei Fällen wird der Grenzwert erstmalig überschritten, in 8 Fällen erhöht, die maximale Zunahme liegt bei 11 µg/m³.

Die Kurzzeitbelastung für Stickstoffdioxid (NO₂) wurde gutachterlich abgeschätzt. Für eine Überschreitung der zulässigen 18 Stunden mit Stundenmittelwerten > 200 µg/m³ NO₂ besteht demnach rechnerisch eine Wahrscheinlichkeit, in der Praxis ist sie jedoch nicht realistisch, so dass von der Einhaltung des Kurzzeitkriteriums auszugehen ist.

Es wird klargestellt, dass für die Bereiche, in denen keine Senkung der Immissionsbelastung unter die Grenzwerte erreicht werden konnte bzw. eine Erhöhung der Belastung ermittelt wurde, innerhalb dieses B-Plan-Verfahrens keine planungsrechtlichen Regelungen zur Lufthygiene vorgesehen werden können. Im Planungsrecht seien hierfür keine Möglichkeiten gegeben. Insofern seien diese Bereiche der Luftreinhalteplanung zu überantworten. Im Rahmen der Luftreinhalteplanung stünden geeignetere Instrumente zur Verfügung. Im Rahmen des B-Plan-Verfahrens sollen jedoch die Vorschläge des Gutachters für eine Verminderung der Ausbreitung von Luftschadstoffen berücksichtigt werden. Die Verwaltung stellt klar, dass für die Beantwortung von weiteren Detailfragen, die Einsicht in das Gutachten erforderlich sei. Die Verwaltung bietet an, im Rahmen der Bürgerstunde die Einsicht in das Gutachten und eine vertiefte Erörterung zu ermöglichen und bittet die Fragesteller im Nachgang zu der Veranstaltung einen Termin zu vereinbaren.

1.24. Ist in Bereichen, in denen eine Lärmschutzwand geplant ist, nicht eine Verschlechterung der Luftschadstoffbelastung für die angrenzende Wohnnutzung gegeben?

Antwort:

Nein. Die Wohnnutzung ist zu weit von der geplanten Ortsumgebung abgerückt, als dass hier mit einer wesentlichen Verschlechterung gerechnet werden muss.

1.25. Es wird gefragt, warum im nördlichen Bereich der Ortsumgebung eine Lärmschutzwand errichtet werde und nicht, wie in anderen Stellen, Flüsterasphalt verwendet werde.

Antwort:

In dem benannten Bereich soll ein Schutz der Wohnnutzung an der Fichtenstraße vor Verkehrslärm erreicht werden. Zu den Bahngleisen hin ist daher eine Lärmschutzwand vorgesehen, die dort städtebaulich verträglich ist und eine bessere Wirkung als Flüsterasphalt erzielt.

1.26. Ist es korrekt, dass die Wohnnutzung an der Karl-Geusen-Straße in Teilen bereits von Verkehrslärm hoch belastet ist?

Antwort:

Ja. Mit der gegebenen hohen Verkehrsbelastung geht eine entsprechend hohe Lärmbelastung einher. Vor diesem Hintergrund soll mit der vorliegenden Planung keine bzw. keine wesentliche Erhöhung verbunden sein. Maßnahmen, wie zum Beispiel das Einbringen von Flüsterasphalt, sind deshalb für entsprechend mit Lärm beaufschlagte Bereiche vorgesehen.

1.27. Es sei unverständlich, dass in der Corneliusstraße bei einer Verkehrsbelastung von 40.000 Fahrzeugen eine Umweltzone errichtet werden müsse, für die Ortsumgebung mit der gleichen Belastung aber nicht.

Antwort:

Die baulichen Strukturen an der Corneliusstraße sind nicht mit denen der Ortsumgebung vergleichbar. Die Corneliusstraße ist durch eine fünfgeschossige beidseitige Bebauung geprägt und verläuft in einer für eine natürliche Durchlüftung ungünstigen Richtung. Diese Rahmenbedingungen sind bei der Ortsumgebung nicht

gegeben. Eine insgesamt vergleichbare Luftschadstoffsituation wie in der Corneliustraße kann sich schon aus diesen Gründen nicht einstellen.

1.28. Wie weit reicht die Betrachtung der Gutachter in die Kiefernstraße hinein?

Antwort:

In den Gutachten wird so weit in Straßen hinein bzw. entlang von Gebäudefassaden ermittelt, bis keine wesentlichen Veränderungen mehr festgestellt werden. Die dahinterliegenden Bereiche werden nicht mehr betrachtet, da dort keine relevanten Ergebnisse zu erwarten sind.

Sonstiges

1.29. Bis wann sei mit der Realisierung der Planung zu rechnen?

Antwort:

Die Ortsumgehung soll innerhalb der nächsten 4 bis 5 Jahre realisiert werden. Insbesondere wegen der komplexen Anforderungen zur baulichen Herstellung des Verkehrsknoten Werdener Straße / Ortsumgehung könne es aber zu Verzögerungen kommen. Neben den hohen verkehrlichen Anforderungen seien auch technische Erfordernisse des Brückenbauwerks in die Planung und die Bauphase einzustellen. Die Ortsumgehung benötige für Ihre Funktionstüchtigkeit den ertüchtigten Verkehrsknoten.

1.30. Wann ist mit der Realisierung der 2. Ausbaustufe zu rechnen?

Antwort:

Die 2. Ausbaustufe ist bisher im Verkehrsentwicklungsplan noch nicht eingestellt. Mit einer Realisierung ist frühestens ab 2020 zu rechnen.

1.31. Fallen für die Planung zukünftig die Sportplätze Viktoria 02 weg?

Antwort:

Nein, die Planung berücksichtigt den Erhalt der Sportplätze. Bereits im Vorfeld der Realisierung der 2. Ausbaustufe sollen die Sportplätze neu angelegt werden. Im Zuge

dieser Maßnahme werden sie so gelegt, dass später keine Überschneidungen gegeben sind.

1.32. Was sind passive Schallschutzmaßnahmen?

Antwort:

Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle, die den Schall nahe an der Quelle aufhalten, werden als aktive Maßnahmen bezeichnet. Maßnahmen wie Schallschutzfenster, vorgehängte Fassaden an Gebäuden oder Wintergärten werden dagegen als passive Maßnahmen bezeichnet.

1.33. Wird die vorhandene Gleisanlage zurückgebaut? Was geschieht mit den Schrebergärten und den Autohändlern?

Antwort:

Die vorhandenen Gleisanlagen werden zurückgebaut. Im Rahmen der Entwicklung der Ortsumgebung ist auch eine Verlagerung der derzeit dort ansässigen gewerblichen Pächter erforderlich.

Der Bezirksbürgermeister Figge dankt am Ende der Veranstaltung der Verwaltung für die Teilnahme und Erläuterungen. Er bedankt sich weiterhin bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern für das Interesse und die erfolgten Fragen und Stellungnahmen und wünscht allen noch einen schönen Abend. Die Veranstaltung wird um 20:55 Uhr beendet.

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

Es wurden im Zeitraum vom 04.05.2009 bis 27.05.2009 folgende schriftlichen Äußerungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht.

Anregungen zur Konzeption der OU

- 1.1. Es wird darauf hingewiesen, dass verkehrstechnisch der Ausbau des ersten Streckenabschnittes bis zum vollen Ausbau den totalen Kollaps bedeuten werde: vor allem im Anschluss an die Werdener-Straße (ob 4 oder 6 Spuren - wenn der Verkehr nicht abfließen kann ...) da die Kreuzung nicht nur den bisherigen (überlastenden) Durchgangsverkehr, sondern auch noch den Zugang zu Justizzentrum UND Fachmarkt-Zentrum bewältigen müsse. Das Gleiche gelte für das Gebiet der jetzt schon überlasteten Strecke Krupp- bis Dorotheenstraße. Zumindest bis zur Fertigstellung der vollen Strecke werde Oberbilk nicht entlastet, sondern die Probleme nur verlagert und voraussichtlich verschlimmert.

Antwort:

Mit der geplanten Maßnahme wird die Neuorganisation der Verkehrsverteilung für den östlichen Bereich des Stadtteils Oberbilk verfolgt. Mit der Neuorganisation soll die Entlastung bestehender (Wohn-)Straßen erreicht werden. Nur auf kleineren Teilstrecken wird es zu einer höheren Verkehrsbelastung im Vergleich zu heute kommen. Die Dimensionierung des Knoten (Fahrspuren, Ampelsteuerung) berücksichtige die zu erwartende Verkehrsbelastung. Wesentliche Rückstauungen sind nicht zu erwarten.

Die Ortsumgehung stellt zwar eine neue Straße dar, aber keine zusätzliche Verbindung in die Innenstadt. Dies sei wesentlich, da die Stadt nicht beabsichtige zu den bestehenden Trassen in die Innenstadt hier noch eine neue hinzuzufügen. Ziel der Planung ist die Bündelung von vorhandenen Verkehren, die heute überwiegend durch Wohngebiete fahren und nicht die Schaffung einer neuen Trasse, die zusätzliche Verkehre induziert und aufnimmt. Im Rahmen des Verfahrens wurden deshalb umfangreiche Studien zur Verkehrsverteilung und zur Verkehrslenkung erstellt. Es wurde eine Lösung gesucht, die die Bündelung der bestehenden Verkehre auf die Ortsumgehung mit sich bringt. Die Ergebnisse zeigen, dass die erwünschte Bündelungsfunktion der Ortsumgehung bzw. die Vermeidung von zusätzlichen Verkehren ohne Begleitmaßnahmen nicht erreicht werden kann. Als

Begleitmaßnahme ist die Abbindung der Erkrather Straße im Abschnitt zwischen der Krahestraße und der Moskauerstraße vorgesehen. Die Sperrung der Erkrather Straße für den Individualverkehr hat sich in der Überprüfung als kostengünstiges und wirksames Instrument erwiesen. In der Folge kommt es zu der angestrebten Verlagerung der Verkehre und Bündelung auf der Ortsumgehung ohne wesentliche Neuverkehre hervorzurufen. Ohne die Begleitmaßnahme wäre es in Bereichen, wie z. B. dem Worringer Platz, die bereits heute verkehrlich stark beansprucht sind, zu einer weiteren Verkehrszunahme gekommen. Neben verkehrstechnischen Problemen wäre aber insbesondere mit einer weiteren Erhöhung der bereits gegebenen sehr hohen Immissionsbelastungen zu rechnen.

- 1.2. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Anwohner, insbesondere Fichtenstr. / Kiefernstraße, die jetzt schon durch Lärm und Emissionen übermäßig belastet seien, das Bauvorhaben eine Zumutung sei. Das könne nicht durch eine Lärmschutzwand aufgefangen werden.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird die bestehende und zukünftige Lärm- und Emissionssituation untersucht und Maßnahmen zum Schutz im Bebauungsplan festgeschrieben, deren Umsetzung im Rahmen der Ausführungsplanung nachgewiesen werden müssen. Insofern wird davon ausgegangen, dass keine unzumutbaren Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner der umgebenden Straßen entstehen.

- 1.3. Es wird angeregt, bitte unbedingt Schallschutz und Begrünungsmaßnahmen im Bereich des künftigen Wendehammers der Heerstraße einzurichten.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird die bestehende und zukünftige Lärm- und Emissionssituation untersucht und Maßnahmen zum Schutz im Bebauungsplan festgeschrieben, deren Umsetzung im Rahmen der Ausführungsplanung nachgewiesen werden müssen. Oberhalb der Heerstraße wird entlang der Ortsumgehung eine begrünte Wand-/Wallkombination als Lärmschutzmaßnahme vorgesehen. Ebenso werden in der Heerstraße Bäume und begrünte Flächen im Bereich des Wendehammers entstehen.

- 1.4. Es wird angeregt, die Heerstraße von der großen Kreuzung Mindener Straße, Ronsdorfer Straße Ortsumgehung abzutrennen, sonst entstehe zuviel Durchgangsverkehr und Lärm für die Wohnhäuser in der Heerstraße.

Antwort:

Das zukünftige Verkehrskonzept sieht eine Abbindung der Heerstraße von der Kreuzung Mindener Straße / Ronsdorfer Straße und der Ortsumgehung vor. Die Heerstraße endet in einem Wendehammer und wird somit nicht durch Durchgangsverkehr und Lärm belastet.

- 1.5. Es wird gewünscht, dass durch die Planung besonders die Kölnerstraße entlastet werde und so eventuell eine Verbesserung des Wohnklimas erreicht werde...und vielleicht aus diesem Teil der Kölnerstraße wieder eine Straße werde, in der es angenehm zu Wohnen sei aufgrund von weniger Lärm und Schmutz.

Antwort:

Zielsetzung der geplanten Maßnahme ist die Neuorganisation der Verkehrsverteilung für den östlichen Bereich des Stadtteils Oberbilk. Mit der Neuorganisation soll die Entlastung bestehender (Wohn-)Straßen erreicht werden. Dies gilt insbesondere auch zur Entlastung der Kölner Straße, als zentrale Einkaufsstraße für den Stadtteil Oberbilk.

- 1.6. Es wurde zugesichert, dass die geplante neue Straße zu keiner Verschlechterung der zurzeit bestehenden Lärm- und Luftbelastung führen werde. Hinsichtlich der beabsichtigten Baumaßnahme selbst wurde dargestellt, dass die Anbindung der „Ortsumgehung Oberbilk“ an die Karl-Geusen-Straße ausgehend von der Ronsdorfer Straße auch im Zielkonzept nur zweispurig erfolgen werde. Auf diesem Straßenstück Ronsdorfer Straße zur Karl-Geusen-Straße werde mit einem Aufkommen von Pkw- und Schwerlastverkehr von ca. 29.000 Fahrzeugen pro Tag gerechnet. Die „Ortsumgehung Oberbilk“ diene zur direkten Entlastung der Erkrather Straße und der Kölner Straße.

Die Finanzierung des Baus einer zusätzlichen Straße in das Industriegebiet „Im Liefeld“ - eine Verbindungsstraße von der Straße „Im Liefeld“ zur „Ortsumgehung Oberbilk“ - sei als ein Entgegenkommen der Stadt für die dortigen Gewerbetreibenden zu begreifen.

Es wurde ferner dargelegt, dass auf dem Teilstück der Karl-Geusen-Straße ausgehend von der Kölner Straße zur „Ortsumgehung Oberbilk“ mit einer Verringerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen sei. Unseres Erachtens ist dort jedoch genau das Gegenteil zu erwarten. Fahrzeugführer, die aus Wersten über die Siegburger Straße in die Innenstadt fahren wollen, benutzen hierfür genau dieses Teilstück der Karl-Geusen-Straße, um von dort aus auf die geplante „Ortsumgehung Oberbilk“ und über diese in die Innenstadt zu gelangen. Umgekehrt benutzen Fahrzeugführer, die von der „Ortsumgehung Oberbilk“ nach Wersten fahren wollen, genau dieses Teilstück der Karl-Geusen-Straße, um anschließend über die Kölner Straße und die Stoffeler Straße auf die Siegburger Straße zu gelangen.

Unseres Erachtens wird es ferner im Einmündungsbereich der Karl-Geusen-Straße in die „Ortsumgebung Oberbilk“ zu erheblichen Verkehrsstockungen und Rückstaus kommen. Dort müssen die Verkehrsflüsse zweier verkehrsreicher Straßen abgewickelt werden, dies zusätzlich zu dem dort noch bestehenden Straßenbahnverkehr. Sowohl der auf der Karl-Geusen-Straße neu auftretende Zusatzverkehr als auch die dort neu auftretenden Verkehrsstockungen ziehen ein Mehraufkommen von Lärm und Feinstaub nach sich. Betroffen hiervon seien auch die Einwender. Da die Karl-Geusen-Straße erhöht angelegt ist, wird -mangels des Vorliegens von Schutzwänden -eine Ausbreitung des Lärms des dortigen Pkw-, Schwerlast- und Straßenbahnverkehrs zusätzlich begünstigt. Unabhängig davon, dass die Stadt Düsseldorf nach Erachtens der Einwender aufgrund der EU-Umgebungslärm-Richtlinie bereits zum jetzigen Zeitpunkt verpflichtet sei, im Bereich des oben bezeichneten Teilstücks auf der Karl-Geusen-Straße Lärminderungsmaßnahmen für die anliegenden Wohnbebauungen durchzuführen, bitten die Einwender zu überdenken, ob nicht nunmehr aufgrund der durch die neu geplante Umgehungsstraße entstehenden Lärm-Zusatzbelastung auf der Karl-Geusen-Straße in Verbindung mit dem Lärm, der durch den parallel zur Karl-Geusen-Straße verlaufenden DB-Schienenverkehr verursacht werde, Lärminderungsmaßnahmen zu ergreifen seien. Als Lärminderungsmaßnahme käme die Errichtung einer Schutzwand in Betracht. Eine solche Schutzwand könnte zwischen der parallel zur Karl-Geusen-Straße verlaufenden DB-Schnellstrecke und des dahinterliegenden Wohngebietes errichtet werden. Eine „Belüftung“ der geplanten Ortsumgehung sowie der Karl-Geusen-Straße durch den Bahnverkehr bliebe damit gewährleistet. Als Lärminderungsmaßnahme käme ferner der Auftrag

von Flüsterasphalt im westlichen Teil der Karl-Geusen-Straße in Betracht, wie es bereits für den östlichen Abschnitt der Karl-Geusen-Straße vorgesehen sei. Bezüglich der für die Lärminderungsmaßnahmen auf die Stadt Düsseldorf zukommenden Kosten regen die Einwender an zu prüfen, ob finanzielle Mittel aus dem „Konjunkturpaket II“ abgefordert werden könnten.

Antwort:

Im Rahmen des weiteren Planverfahrens wird in der zu führenden Verkehrsuntersuchung alle Anschlusspunkte, also auch die Karl-Geusen-Straße, in Abhängigkeit der erwartbaren Verkehrsmengen bezüglich der Auswirkungen Lärm und Lufthygiene genau betrachtet. Die verträgliche Abwicklung der Verkehre muss nachgewiesen werden und eventuell müssen dazu verkehrsregelnde Maßnahmen im Rahmen des Ausbaus getroffen werden. Ob finanzielle Mittel aus dem „Konjunkturpaket II“ oder sonstige Mittel aus Fördermaßnahmen eingesetzt werden können, wird im Zuge der Ausbauplanung geprüft werden.

1.7. Es wird angeregt um eine in sich „stimmige“ und den rechtlichen Anforderungen entsprechende Bebauungsplanung -u.a. auch mit einer den bestehenden rechtlichen Erfordernissen genügenden Abgrenzung des Plangebietes -zu erreichen, die zur Realisierung in der zweiten Ausbaustufe vorgesehene Anbindung Markenstraße in die Planung für die Ortsumgebung Oberbilk einzubeziehen und sie nicht, wie zur Zeit offensichtlich beabsichtigt werde, dem Planungsprozess in dem Bebauungsplan für die Mindener Straße vorzubehalten. Denn der in erster Linie planungsrechtlich relevante sachliche Zusammenhang für die Anbindung der Mindener Straße bestehe zu der Ortsumgebung Oberbilk, nicht zu den geplanten Wohnbauflächen im Bereich der Mindener Straße.

Antwort:

Die Abgrenzung des Plangebietes ist geeignet eine Umsetzung der Planung zur Ortsumgebung stimmig und rechtssicher durchführen zu können. Auswirkungen der Planung auf das Umfeld werden im weiteren Verfahren ermittelt und berücksichtigt.

1.8. Bei der Aufstellung der Planung für die Ortsumgebung Oberbilk bitten die Einwender, davon auszugehen -etwa und vor allem im Hinblick auf die erfolgenden Festlegungen zur Lärmthematik -, dass zumindest ein Teil der Flächen im Eigentum der Einwendenden bereits jetzt unter Zugrundelegung

des § 34 BauGB bebaubar sei und es insoweit eines Abwartens auf die Aufstellung eines Bebauungsplanes nicht bedarf. Die Einordnung im Hinblick auf die Geräuschthematik hat aber angesichts dieser Tatsache anders als jetzt zu erfolgen, wenn tatsächlich zugrunde zu legen sei, dass es jedenfalls in Teilbereichen nach § 34 BauGB bereits zum jetzigen Zeitpunkt konkrete Bebauungsmöglichkeiten gebe.

Antwort:

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes werden alle Immissionspunkte untersucht, die durch die Planung induziert, betroffen sein können. Dies betrifft nicht nur den Geltungsbereich des Bebauungsplanes, sondern auch benachbarte Flächen außerhalb des Geltungsbereiches unabhängig von dem vorliegenden Planungsrecht. Sollten die Grenzwerte an der zu schützenden Wohnbebauung überschritten werden, müssen Lärmschutzmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt werden und weitere Maßnahmen im Umfeld der Planung im Rahmen der Ausbauplanung umgesetzt werden, die eine verträgliche Abwicklung der Verkehrsströme ermöglichen.

- 1.9. Die z.T. erfolgende „Verschiebung“ der Lösung der zu bewältigenden schallschutztechnischen Thematik aus dem vorliegenden Bebauungsplanaufstellungsverfahren in das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Mindener Straße“ sei unter bauplanungsrechtlichen Aspekten so, wie sie jetzt vorgesehen sei, ausgesprochen bedenklich. Anders als beabsichtigt, erscheine es von hieraus als zwingend geboten, dass die Thematik des Lärmschutzes, der für die Ortsumgehung erforderlich sei, sachgerecht nur in dem für diesen aufzustellenden Bebauungsplan vollständig geregelt werde. Die Bewältigung außerhalb, in einem anderen Bebauungsplan, der u.U. ein ganz anderes „Schicksal“ haben könne, erscheine baurechtlich nicht akzeptabel hinnehmbar.

Antwort:

Die Befürchtungen der Einwenderin werden nicht geteilt. Im Bebauungsplanverfahren „Mindener Straße“ wird die Schallschutzthematik vollumfänglich berücksichtigt, die zukünftig zu erwartenden Emissionen der Ortsumgehung Oberbilk werden in diesem Verfahren vollumfänglich eingestellt.

- 1.10. Dass ein Fuß- und Radweg parallel zu der neu entstehenden Ortsumgehung verlegt werden solle, wird grundsätzlich begrüßt. Als zumindest zurzeit kritisch zu sehender Faktor werde indes eingestuft, dass

dieser im Bereich des Grundbesitzes der Einwender ohne weiteres auf das im Eigentum der Einwendenden befindliche Areal gelegt werden solle. Die Einwender bitten, dieses zu überdenken in Bezug auf die erfolgende Inanspruchnahme von in Privateigentum stehenden Flächen. Hier wären den Anforderungen des Art. 14 Abs. 1 GG deutlich entsprechendere Lösungen realisierbar. Die Einwender bitten, davon Gebrauch zu machen und betreffend Maßnahmen der geplanten Art den Grundbesitz der Einwender unter Art. 14 GG-Gesichtspunkten zu schonen.

Antwort:

Bei der Planung der Straße müssen ausreichende Querschnitte und Dimensionierungen vorgesehen werden, die eine sichere Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsströme ermöglichen. Die Sicherstellung dieses öffentlichen Belangs ist sorgfältig im Planungsprozess gegen private Belange wie in diesem Fall privater Grundbesitz abzuwägen. Diesen Eingriff, wenn erforderlich, möglichst gering zu halten und schonend mit den Flächen umzugehen, ist auch in diesem Planungsprozess stets die Prämisse.