BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

**HANBRUCHER STRASSE 9**
**D-52064 AACHEN**
TELEFON 0241 70550-0
TELEFAX 0241 70550-20
MAIL@BSV-PLANUNG.DE
WWW.BSV-PLANUNG.DE
UST-IDNR. DE 121 688 630

# Verkehrsplanerische Stellungnahme zur Projektentwicklung Wohnbebauung Niederkasseler Lohweg 20 in Düsseldorf

Bearbeitung:

Derya Cekic, M.Sc.
Dipl.-Ing. Axel C. Springsfeld (Projektleiter)

Aachen, im Juni 2016
N:\2016_16\160140_D Lohweg\Texte\Berichte\Schlussbericht\160140_be_V10.docx

**Inhaltsverzeichnis**


**1 Aufgabenstellung 3**

**2 Standort und Verkehrsanbindung 4**
2.1 Kfz-Erschließung 4
2.2 ÖPNV- Erschließung 5
2.3 Radverkehrs-Erschließung 9
2.4 Fußgänger-Erschließung 9

**3 Ruhender Verkehr 9**
3.1 Kfz-Stellplatzbedarf 9
3.2 Fahrrad-Stellplatzbedarf 12

**4 Verkehrsaufkommen 12**

## 1 Aufgabenstellung

Der Vorhabenträger ist mit der Projektentwicklung der Liegenschaft Niederkasseler Lohweg 20 in Düsseldorf Niederkassel befasst. Das Grundstück ist derzeit mit einer gewerblichen Immobilie (Bürogebäude mit sieben Geschossen zuzüglich Technikebene) aus den achtziger Jahren bebaut, die nicht mehr wirtschaftlich weiter genutzt werden kann und nun komplett niedergelegt werden soll.

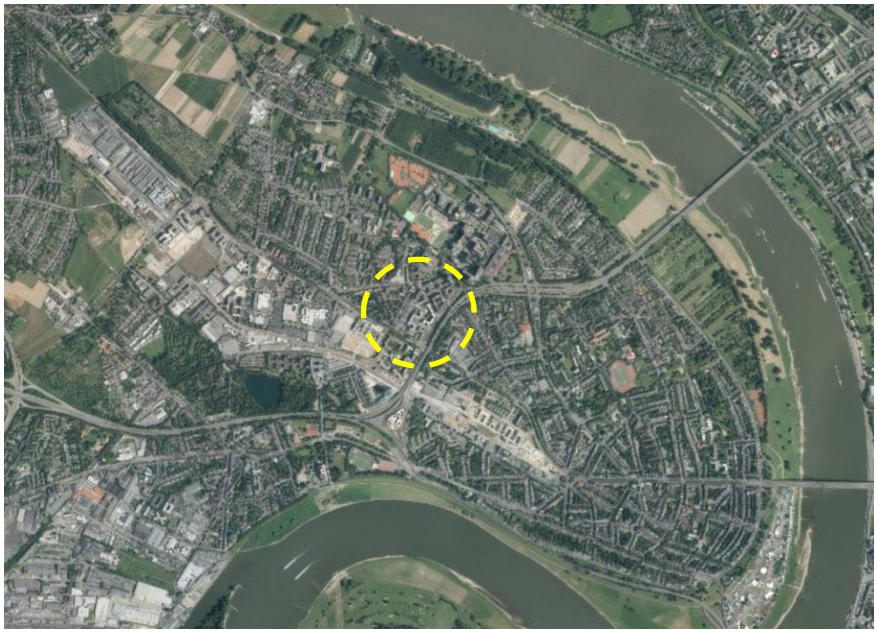


**Bild 1: Übersicht – Lage im Luftbild (Quelle: TIM-online)**

**Bild 2 Grundstück – Lage im Luftbild (Quelle: TIM-online)**

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie hat das Büro ***geitner architekten*** die Möglichkeit einer Wohnbebauung auf dem Grundstück umfassend untersucht. Zur Umsetzung der inzwischen weiter entwickelten Planung muss der bestehende Bebauungsplan Nr. 5178/31 aus dem Jahr 1966 angepasst werden.

Im Rahmen des nun anstehenden Genehmigungsverfahrens gilt es auch die verkehrlichen Themen integriert zu behandeln; diese Stellungnahme dient insofern der Ersteinschätzung.

## 2 Standort und Verkehrsanbindung

Das Grundstück liegt westlich der Innenstadt von Düsseldorf im Stadtbezirk 4, Stadtteil Lörick und wird durch den Niederkasseler Lohweg erschlossen. Die verkehrliche Erschließung ist insoweit gesichert und insgesamt als gut zu bezeichnen.

Das derzeitige Städtebauliche Konzept sieht eine Wohnbebauung in Form einer geöffneten Blockrandbebauung mit einem Hochpunkt, einem ruhigen Innenbereich und einer eingeschossigen Tiefgarage vor.

**Bild 3: Städtebauliches Konzept**

### 2.1 Kfz-Erschließung

Am westlichen Teil des Flurstücks ist der Niederkasseler Lohweg für den Durchgangsverkehr gesperrt (Busschleuse). Die verkehrliche Anbindung des Plangebiets erfolgt insoweit ausschließlich über die Straße Am Seestern mit unmittelbarer Anbindung an die Brüsseler Straße (B 7) und an die Hansaallee. Über die Brüsseler Straße (B 7) ist eine Anbindung an das Heerdter Dreieck und weiter an die Autobahn A 52 in Richtung Mönchengladbach, Neuss und Roermond (NL) bzw. zu den rechtsrheinischen Stadtteilen und dem Ruhrgebiet gegeben. Über die Hansaallee bestehen Verbindungen nach Nordwesten (Richtung Meerbusch) und nach Südosten über die Luegallee und die Düsseldorfer Straße in Richtung der anderen linksrheinischen Stadtteilen sowie der Innenstadt.

## 2.2 ÖPNV- Erschließung

In Umfeld zum Plangebiet befinden sich verschiedene Haltestellen für Busse, welche von insgesamt vier Buslinien[1] angefahren werden, sowie drei Haltepunkte der U-Bahn, welche von drei U-Bahnlinien angefahren werden (Bild 4, Tabelle 1).

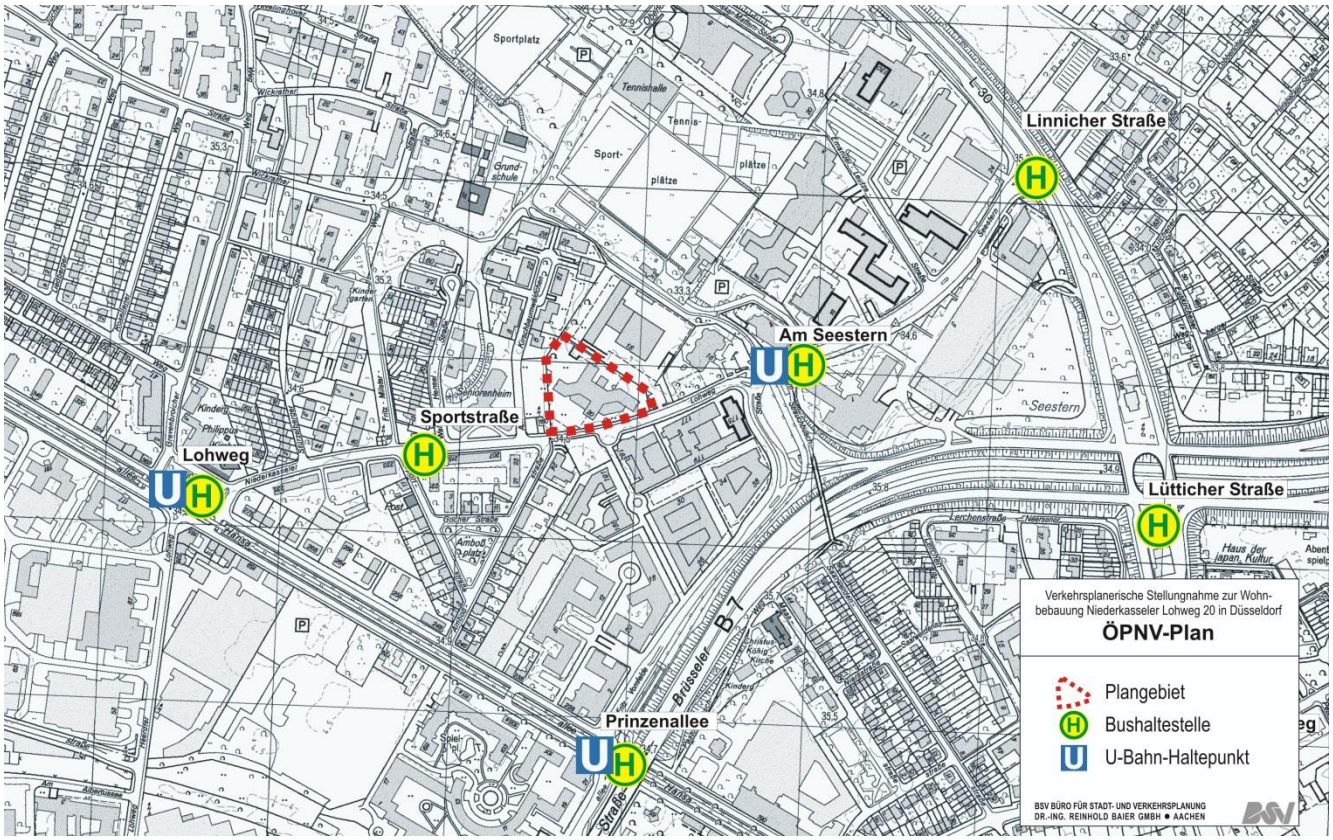



**Bild 4: Haltestellen und Haltepunkte im Umfeld des Untersuchungsgebiets (Quelle Hintergrund: TIM-online)**

**Tabelle 1: Für das Untersuchungsgebiet relevante Haltestellen und Haltepunkte**

| Haltestelle/-punkt | Linien | Entfernung[2] |
|---|---|---|
| Am Seestern | Buslinie: 828, 836, 863<br>U-Bahnlinie: U77 | 3 min (210 m) |
| Sportstraße | Buslinie: 828, 863 | 3 min (220 m) |
| Prinzenallee | Buslinie: nur Nachtbus<br>U-Bahnlinie: U74,U76,U77 | 6 min (450 m) |
| Lohweg | Buslinie: 828, 863<br>U-Bahnlinie: U74, U76 | 6 min (500 m) |
| Linnicher Straße | Buslinie: 828, 833, 836, 863, SB51 | 7 min (600 m) |

[1] Nachtbusse werden hier zunächst nicht berücksichtigt.

[2] Die Auswertungen hinsichtlich der fußläufigen Anbindung der Haltestellen erfolgten mit Hilfe eines Online-Routenplaners.

Die die Haltepunkte bedienenden U-Bahnlinien decken folgende Fahrtbeziehungen ab:

- Linie 74:
  Meerbusch Görgesheide – Meerbusch Hoterheide – D-Lörick – Heinrich-Heine-Allee – D-Holthausen
- Linie 76:
  Krefeld Rheinstraße – Meerbusch – D-Lörick – Heinrich-Heine-Allee – Düsseldorf Hbf
- Linie 77:
  Belsenplatz – Heinrich-Heine-Allee – D-Holthausen

Die die Haltestellen bedienenden Buslinien decken folgende Fahrtbeziehungen ab:

- 828
  Neuss Stadthalle/Museum – D-Heerdt, Friedhof – D-Belsenplatz
- 833
  Neuss Am Kaiser – D-Werftstraße – Nikolaus-Knopp-Platz – Strandbad Lörick – D-Belsenplatz
- 836
  Belsenplatz – Landtag/Kniebrücke – D-Bilk – D-Universität Süd
- 863
  Neuss Neusserfurth – D-Handweiser – Nikolaus-Knopp-Platz – Niederkassel – D-Nordfriedhof
- SB51
  Kaarst Mitte/Holzbüttgen – Meerbusch Büderich, Landsknecht – Nordfriedhof – D-Flughafen Bahnhof

Der Haltepunkt „Am Seestern“ ist fußläufig am schnellsten zu erreichen (3 min). Von hier ist mit der U77 die Innenstadt innerhalb von 12 Minuten und der Düsseldorf Hauptbahnhof mit Anschluss an den Fernverkehr innerhalb von 16 Minuten zu erreichen. Darüber hinaus besteht über die gleichnamige Bushaltestelle eine Verbindung unter anderem nach Bilk (innerhalb von 15 Minuten), zur Universität (innerhalb von 26 Minuten) sowie nach Neuss (innerhalb von 32 Minuten). Über die Bushaltestelle Linnicher Straße ist zudem der Düsseldorf Flughafen innerhalb von 20 Minuten zu erreichen.

Die U-Bahnlinien verkehren montags bis freitags in einem 20-Minuten-Takt und samstags in einem 30-Minuten-Takt. Die Buslinien verkehren i.d.R. in einem Takt von 20, 30 oder 60 Minuten (Tabelle 2).

**Tabelle 2: Auszug aus den Fahrplandaten der U-Bahn und Linienbusse**

| Linien | Richtung | Taktung[3] | |
|---|---|---|---|
| | | **Montag-Freitag (6:00-18:00 Uhr)** | **Samstag (6:00-18:00 Uhr)** |
| U74 | Meerbusch Görgesheide | 20 min | 30 min |
| | D-Holthausen | 20 min | 30 min |
| U76 | Krefeld Rheinstraße | 20 min | 30 min |
| | Düsseldorf Hbf | 20 min | 30 min |
| U77 | D-Holthausen | 20 min | 30 min |
| 828 | Neuss Stadthalle/ Museum | 55 bis 65 min (i.d.R. 60 min) | 60 bis 70 min (i.d.R. 60 min) |
| | D-Belsenplatz | 44 bis 76 min (i.d.R. 60 min) | 55 bis 67 min (i.d.R. 60 min) |
| 833 | Neuss Am Kaiser | 20 min | 30 min bis 60 min |
| | D-Belsenplatz | 20 min | 30 bis 60 min |
| 836 | D-Universität Süd | 20 min | - |
| 863 | Neuss Neusserfurth | 60 min | - |
| | D-Nordfriedhof | 60 min | - |
| SB 51 | Kaarst Mitte/ Holzbüttgen | 30 bis 60 min | 60 min (zwischen 9:00 und 17:00 Uhr) |
| | D-Flughafen Bahnhof | 30 bis 60 min | 60 min (zwischen 9:00 und 16:00 Uhr) |

[3] Fahrplandaten, Quelle: Internetseiten der Rheinbahn, Juni 2016

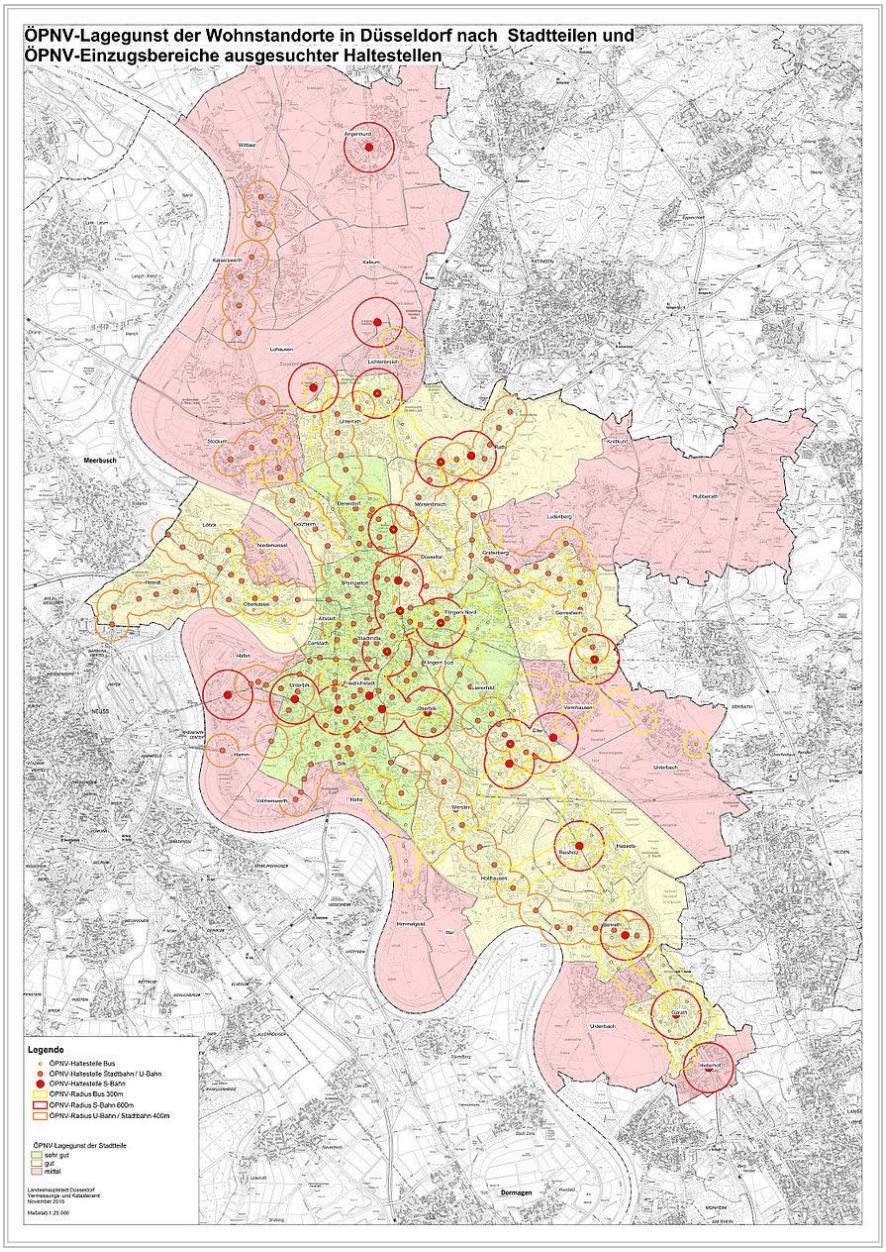



**Bild 5: ÖPNV-Lagegunst der Wohnstandorte in Düsseldorf nach Stadtteilen und ÖPNV-Einzugsbereiche ausgesuchter Haltestellen (Quelle: Stadt Düsseldorf)**

Das Planungsgebiet liegt gemäß der „Übersichtskarte ÖPNV- Einzugsbereiche“ vom November 2015 in einem Stadtteil mit gelber Einfärbung und damit guter ÖPNV-Lagegunst. Die differenzierte Betrachtung des Angebotes und insbesondere die Entfernung zum nächstgelegenen Haltepunkt erfüllen aber insgesamt die Anforderungen einer sehr guten ÖPNV-Lagegunst.

## 2.3 Radverkehrs-Erschließung

Das Planungsgrundstück ist unmittelbar an das Radhauptnetz[4] der Landeshauptstadt Düsseldorf angebunden. Der Niederkasseler Lohweg ist Teil des Bezirksradnetzes und stellt die Verbindung zum Radhauptnetz her (Bild 6). Das Grundstück erfüllt damit in besonderer Weise die Voraussetzungen für eine Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel innerhalb der Stadt Düsseldorf.

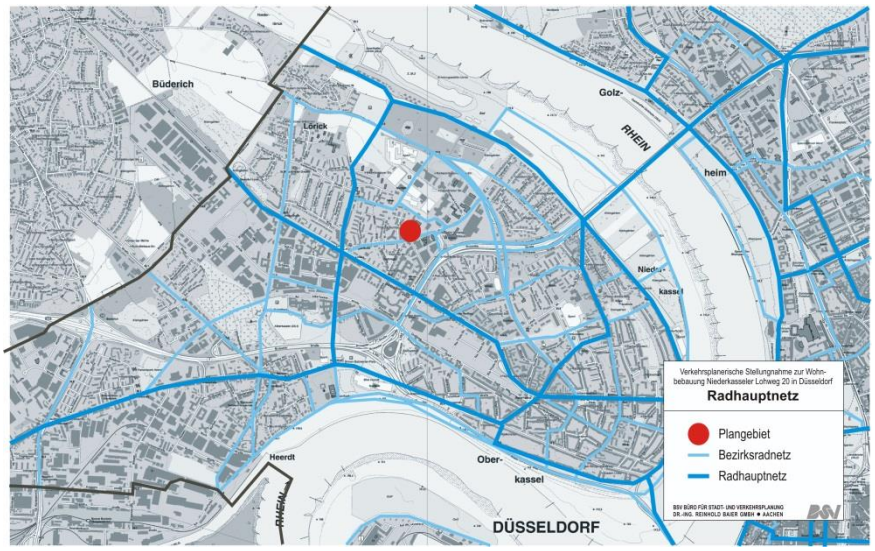



**Bild 6: Radhauptnetz (Quelle Hintergrund: TIM-online, Quelle Netz: Stadt Düsseldorf)**

## 2.4 Fußgänger-Erschließung

Die Verkehrsanlagen für Fußgänger entlang der Straßen in der Umgebung des Grundstücks sind in ausreichender Dimensionierung vorhanden und werden ergänzt durch Wegeverbindungen sowie Querungshilfen an den Hauptverkehrsstraßen. Somit sind auch hier die Voraussetzungen zur Stärkung der Nahmobilität gegeben.

# 3 Ruhender Verkehr

## 3.1 Kfz-Stellplatzbedarf

Nach der „Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung – VV BauO NRW – Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW in Ergänzung des § 51 Abs. 1 BauO NRW“ ist die Ermittlung des Stellplatzbedarfs auf Basis von Richtzahlen über einen flächenbezogenen Ansatz, gemäß den Flächenschlüsseln der Verwaltungsvorschrift grundsätzlich möglich.[5] Unabhängig davon ist es jedoch inzwischen gängige Praxis den Stellplatzbedarf im Rahmen eines Ver-

[4] https://www2.duesseldorf.de/radschlag.html

[5] Die Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung war bis zum 31.12.2005 befristet. Seit diesem Zeitpunkt ist sie offiziell nicht mehr wirksam. Dennoch bildet sie weiterhin die Grundlage für Entscheidungen der nachgeordneten Bauaufsichtsbehörden, weil die Verwaltungsvorschrift die Rechtsauffassung der obersten Bauaufsichtsbehörde in NRW wiedergibt (Quelle: Ministerium für Bauen und Verkehr NRW). Nach dem Entwurf der neuen Landesbauordnung sollen die Kommunen künftig durch Satzung über die Einrichtung von Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätz entscheiden.

kehrsgutachtens nutzungsspezifisch sehr viel differenzierter zu ermitteln.

Abweichend von den Richtzahlen der o.g. Verwaltungsvorschrift gelten in der Stadt Düsseldorf für den Wohnungsbau differenzierte Zahlen von erforderlichen Stellplätzen abhängig von dem Wohnstandort und der Wohnungsgröße.

Der Wohnstandort wird nach der Übersichtskarte „ÖPNV-Lagegunst der Wohnstandorte nach Stadtteilen und ÖPNV-Einzugsbereiche ausgewählter Haltestellen in Düsseldorf“ (Bild 5) eingestuft. Der Stadtteil in dem sich das Planungsgrünstück befindet ist als „gut“ erschlossen einzustufen. Da sich das Planungsgrundstück außerdem innerhalb der Einzugsbereiche der Haltepunkte „Am Seestern“ und „Lohweg“ befindet ist eine Einstufung in die nächst bessere Kategorie „sehr gut erschlossen“ zulässig.

Die erforderliche Stellplatzanzahl wird abhängig von der Wohnungsgröße differenziert nach freifinanziertem und gefördertem Wohnungsbau pro Wohneinheit vorgegeben (Tabelle 3).

**Tabelle 3: erforderliche Stellplätze in der Stadt Düsseldorf (für „sehr gut“ erschlossene Wohngrundstücke) (Quelle: Stadt Düsseldorf)**

| **Wohnungsgröße** | **erf. Stellplätze pro Wohneinheit** |
|---|---|
| **freifinanzierter Wohnungsbau** | |
| kleiner 40 m² | 1 Stellplatz pro 3 Wohneinheiten (0,33) |
| 40 m² bis 87 m² | 1 Stellplatz pro 2 Wohneinheiten (0,50) |
| 88 m² bis 130 m² | 2 Stellplatz pro 3 Wohneinheiten (0,66) |
| größer 130 m² | 1 Stellplatz pro 1 Wohneinheiten (1,00) |
| **geförderter Wohnungsbau** | |
| kleiner 40 m² | 1 Stellplatz pro 3 Wohneinheiten (0,33) |
| 40 m² bis 87 m² | 1 Stellplatz pro 2 Wohneinheiten (0,50) |

**Tabelle 4: Stellplatzbedarf Wohnungsbau Niederkasseler Lohweg 20**

| Wohneinheiten | Wohnfläche [m²] | erf. Stellplätze pro Wohnein-heit | Anzahl erf. Stellplätze |
|---|---|---|---|
| Bauteil A- preisgedämpft | | | |
| 9 x 2-Zi. | 60 | 0,50 | 4,5 |
| 19 x 3-Zi. | 80 | 0,50 | 9,5 |
| 19 x 4-Zi. | 100 | 0,66 | 12,5 |
| Summe | | | 27 |
| Bauteil B- freifinanziert | | | |
| 4 x 4-Zi. | 140 | 1,00 | 4,0 |
| 45 x 2-Zi. | 50 | 0,50 | 22,5 |
| 30 x 3-Zi. | 75 | 0,50 | 15,0 |
| 4 x 4-Zi. | 125 | 0,66 | 2,6 |
| Summe | | | 44 |
| Bauteil C- gefördert | | | |
| 13 x 2-Zi. | 62 | 0,50 | 6,5 |
| 26 x 3-Zi. | 77 | 0,50 | 13,0 |
| 26 x 4-Zi. | 92 | 0,50 | 13,0 |
| Summe | | | 33 |
| Bauteil D- freifinanziert | | | |
| 4 x 4-Zi. | 105 | 0,66 | 2,6 |
| 4 x 2-Zi. | 63 | 0,50 | 2,0 |
| 16 x 3-Zi. | 85 | 0,50 | 8,0 |
| 4 x 3-Zi. | 75 | 0,50 | 2,0 |
| 4 x 5-Zi. | 125 | 0,66 | 2,6 |
| 4 x 4-Zi. | 115 | 0,66 | 2,6 |
| Summe | | | 20 |

Damit ergibt sich eine Gesamtanzahl von 124 erforderlichen Stellplätzen für die geplante Wohnbebauung (Tabelle 4) der in der Tiefgarage auf dem Grundstück nachgewiesen wird.

### 3.2 Fahrrad-Stellplatzbedarf

Der Bedarf an Fahrrad-Stellplätzen kann auf Grundlage der „Hinweise zum Fahrradparken“[6] ermittelt werden. Diese gibt Bedarfskennwerte in Abhängigkeit von der Nutzung und dem Radverkehrsanteil vor. Die Kennwerte werden differenziert für einen Radverkehrsanteil von 10 % und 20 %.

Für Wohngebäude mit mehr als zwei Wohnungen und einem Radverkehrsanteil von 10 % werden 1 Fahrrad-Stellplätze pro 40 Quadratmeter Wohnfläche als pauschaler Gesamtbedarf empfohlen. Für die geplante Wohnbebauung mit insgesamt ca. 18.000 m² ergibt sich damit ein Bedarf von ca. 450 Fahrrad-Stellplätzen.

## 4 Verkehrsaufkommen

Die bisher auf dem Grundstück betriebene gewerbliche Immobilie (Bürogebäude mit sieben Geschossen zuzüglich Technikebene) verfügte über eine Tiefgarage mit ca. 310 Pkw-Stellplätzen. Bei angenommenen durchschnittlich 2,5 Kfz-Fahren je Werktag und Stellplatz dem anteiligen Wirtschaftsverkehr, kann von einem Verkehrsaufkommen in einer Größenordnung von ca. 780 Kfz-Fahren je Werktag ausgegangen werden.

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen der geplanten Wohnbebauung wird maßgeblich von der Anzahl der Wohneinheiten bestimmt. Auf Planungsgrundstück sollen insgesamt ca. 230 Wohneinheiten entstehen. Darüber hinaus sind die Anzahl der Bewohner, der MIV-Anteil, der Besetzungsgrad und die Anzahl der Wege wichtige Mobilitätskennwerte für die Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Den hier durchgeführten Ermittlungen liegen Werte und Parameter aus Veröffentlichungen der Stadt Düsseldorf sowie weiteren Angaben aus der aktuellen Fachliteratur[7] zu Grunde (Tabelle 5).

**Tabelle 5: Mobilitätskennwerte für das neue Wohngrundstück**

| | |
|---|---|
| Bewohner je Wohneinheit | 2,5 |
| MIV-Anteil [%] | 39,5 |
| Besetzungsgrad [Pers/Pkw] | 1,2 |
| Wege pro Person [-] | 3,5 |

Bei einer geplanten Anzahl von ca. 230 Wohneinheiten ergeben sich über den Ansatz der Wohneinheiten insgesamt ca. 580 Bewohner für die geplante Wohnbebauung.

Für jeden Bewohner werden im Mittel 3,5 Wege pro Tag angesetzt. 10 % dieser Wege werden außerhalb des Gebiets getätigt und sind daher weder Ziel- noch Quellverkehr im Plangebiet. Der Besucherverkehr wird mit 5 % aller (innerhalb und außerhalb des Gebiets durchgeführten) Wege der Bewohner angesetzt.

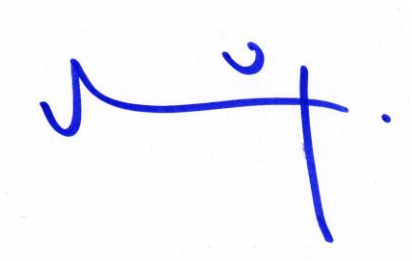
6 Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012

7 Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006

Daraus ergeben sich im Plangebiet rund 1.920 Wege an einem Normalwerktag für die Bewohner und Besucher der geplanten Wohnbebauung. Der MIV-Anteil wird mit 39,5 % angesetzt. Der durchschnittliche Besetzungsgrad beträgt 1,2 Personen je Pkw. Hieraus ergeben sich für die Bewohner und Besucher insgesamt rund 630 Kfz-Fahrten je Werktag (Quell- und Zielverkehr zusammen).

Im Hinblick auf die Wirtschaftsverkehre wird ein Ansatz von 0,10 Kfz-Fahrten je Einwohner gewählt, daraus ergeben sich rund 58 Kfz-Fahrten für den Wirtschaftsverkehr (Quell- und Zielverkehr zusammen). Nach Addition der Kfz-Fahrten der Bewohner und Besucher sowie des Wirtschaftsverkehrs ergeben sich insgesamt rund ca. 690 Kfz-Fahrten (345 Kfz-Fahrten im Quell- und 345 Kfz-Fahrten im Zielverkehr) je Werktag für die geplante Wohnbebauung mit ca. 230 Wohneinheiten.

Damit ergibt sich für die geplante Wohn-Nutzung ein geringeres zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen an einem Werktag als durch die bisherige Büro-Nutzung. Insofern kann nach hiesiger Einschätzung auf weitere verkehrliche Nachweise verzichtet werden.



**BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG**
**DR. - ING. REINHOLD BAIER GMBH**
**HANBRUCHER STRASSE 9** **52064 AACHEN**
**TELEFON 0241-70550-0** **FAX 0241-70550-20**
e-Mail: mail@bsv-planung.de
http://www.bsv-planung.de