

53/22
Gesundheitsamt

Stadtverwaltung Düsseldorf					Amt 61
0	1	2	3	4	
30. SEP. 2015					

29.09.2015, schü ☎ 96542

An **Stadtplanungsamt 61/12 Herr Tomberg**
nachrichtlich Stadtplanungsamt 61/23 Herr Streckmann

e - Hecker

**Aufforderung zur Äußerung gem. § 4 (1) BauGB und zur Ermittlung der planerischen Grundlagen zum Bebauungsplanverfahren Nr. 09/003 -Nördlich Paulsmühlenstraße- (Gebiet nördlich der Paulsmühlenstraße, zwischen der Tellingringstraße und den Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG)
Stand vom 06.08.2015**

Die Stellungnahme erfolgt auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen:

- Begründung Teil A - Städtebauliche Aspekte zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 09/003 - Nördlich Paulsmühlenstraße-, Stadtbezirk 9, Stadtteil Benrath
- Gliederungsvorschlag für die abzugebende Stellungnahme zur Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen
- Bebauungsplan – Vorentwurf -Nördlich Paulsmühlenstraße-, kein Maßstab angegeben

Bezug nehmend zu der parallel abgegebenen Äußerung gem. §4 Abs. 1 BauGB zur FNP-Änderung Nr. 179 -Nördlich Paulsmühlenstraße- ergeht diese Stellungnahme.

Planentwicklung und derzeitiger Planungsstand

Die etwa 6,8 ha große Fläche des Planungsverfahrens wurde durch die metallverarbeitende Industrie genutzt. Das ganze Grundstück liegt derzeit brach, vorhandene Gebäude werden nicht mehr genutzt oder sind bis auf die Bodenplatte abgebrochen.

Für den Neubau der Albrecht-Dürer-Schule (Berufskolleg der Stadt Düsseldorf) wurde ein ausreichend großer Standort für die Zusammenlegung der Dependancen in Heerdt und Unterbilck gesucht, der auch noch verkehrsgünstig gelegen sein musste, da der Einpendleranteil in der Schülerschaft bei ca. 60% liegt.

Beide Kriterien erfüllt der Standort -Nördlich Paulsmühlenstraße- vollständig.

Es ist vorgesehen im Westen und Norden des Plangebietes das Berufskolleg, die zugehörige Sporthalle und das Parkhaus zu bauen und somit eine ausreichende Schallabschirmung für die vier Wohnbaufelder mit geplanten 320 Wohnungen herzustellen.

Alle notwendigen Stellplätze für den Schulbetrieb, als auch für die Wohnbauflächen sollen im Parkhaus (Quartiersgarage mit rund 880 Stellplätzen) untergebracht werden.

Ein mit der vorgesehenen Nutzung (Schule und Wohnen) verträgliches Sanierungskonzept des industriell belasteten Grundstücks wird mit der zuständigen Umweltbehörde erarbeitet und abgestimmt.

Lärm

Das vorgelegte Konzept, die geplante Wohnbebauung im Allgemeinen Wohngebiet (WA) durch die im Gewerbegebiet (GE) vorgesehenen Gebäude für das Berufskolleg, der Sporthalle und dem Parkhaus vor den erheblichen Dauerschallpegeln, insbesondere von der Bahntrasse Düsseldorf – Leverkusen – Köln, zu schützen, erscheint schlüssig und geeignet gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse herstellen zu können.

Die noch zu formulierenden Festsetzungen dieses Bebauungsplans sollten ein entsprechend umfänglichen und wirksamer Schallschutz der Westfassaden des Berufskollegs, als auch für die des Hotels, das an der südwestlichen Ecke des WA entstehen soll, vorsehen.

Da der für das festgelegte GE gültige Flächennutzungsplan schon eine Bebauung gemäß dem vorgelegten Konzept zulässt, wird mit dem Bau des Berufskollegs begonnen werden. Dies stellt eine Fertigstellung der schallabschirmenden Bebauung vor Beginn der Bauarbeiten für den Wohnungsbau sicher.

Auch dies sollte in der Begründung des Bebauungsplans ausdrücklich beschrieben werden, da ohne ein solcher „Schallschutzring“ im Westen und Norden keine gesunden Aufenthaltsbedingungen in den vier Wohnbauflächen herzustellen sind.

Inwieweit eine Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse Düsseldorf – Leverkusen – Köln eine Lärminderung erbringt ist gutachterlich zu prüfen. Schon mit einer niedrigen Lärmschutzwand wäre es möglich die dominanten Geräusche der Schienenräder zu reduzieren. Eine Reduktion von ca. 3 dB(A) kann die Beschwerdehäufigkeit bei sehr starker Lärmbelastungen um ca. 50 % reduzieren.

Grundsätzlich sind aktive Lärmschutzmaßnahmen den passiven vorzuziehen. Denn passive Lärmschutzmaßnahmen, wie etwa Lärmschutzfenster, widersprechen der für ein gesundes Raumklima notwendigen Luftwechselrate, da ein Öffnen der Fenster bei Anwesenheit dem Aspekt des Lärmschutzes entgegensteht. Daher sollte in diesen Räumen dafür Sorge getragen werden, dass die notwendige Luftwechselrate auch dann erreicht wird, wenn die Fenster geschlossen sind und dies unabhängig von der Nutzung der zur Bahntrasse liegenden Räume.

Ein rein passiver Lärmschutz erscheint zielführend jedoch nicht ausreichend, denn auf dem geplanten Bolzplatz (Ersatz für die Schimmelpfennigstr.) und dem kleinen Platz zwischen dem Hotel und der Bahnstufunterführung mit Westtreppe sollte für eine gute Aufenthaltsqualität gesorgt werden.

Lufthygiene

Wenn ein Anschluss der Baufelder an das städtische Fernwärmenetz möglich ist, sollte diese klimafreundliche Möglichkeit die Gebäude zu beheizen aus gesundheitspräventiver Sicht bevorzugt werden.

Grünstrukturen

Um das kleinräumige Klima in dem Plangebiet nicht wesentlich durch die notwendigen Versiegelungen der Verkehrsflächen und der Gebäude zu verschlechtern und um die *Bildung einer Wärmeinsel zu verhindern*, wäre es wichtig im Baubauungsplan eine Dach- und Fassadenbegrünung festzusetzen.

Verkehrliche Erschließung / Kinderfreundlichkeit

Mit der Unterbringung der notwendigen Stellplätze in dem lärmabweisenden Parkhaus ist eine wesentliche Voraussetzung zur Beruhigung des unmittelbaren Wohnumfeldes geleistet worden. Alle neuen Straßen in den vier Wohnbaufeldern sollten als verkehrsberuhigt ausgewiesen und so gestaltet werden. Die öffentlichen und teils privaten Freiflächen zwischen den vier- bzw. dreigeschossigen Wohngebäuden können dadurch „autofrei“ gestaltet werden, sodass möglichst viele gefahrenfreie Spielflächen im direkten Wohnumfeld entstehen können.

Zur Gestaltung möglichst vieler solcher Spielflächen trägt bei, wenn die notwendige Besucherparkplätze an wenigen Punkten an den Rändern des Plangebietes zusammengefasst werden, um den Straßenraum nicht als Parkplatz nutzen zu müssen.

Wie wichtig gefahrenfreie Spielmöglichkeiten gerade für Vorschulkinder im unmittelbaren Wohnumfeld sind, verdeutlicht der Tatbestand, dass der „Aktionsraum“ in diesem Alter etwa 150 Meter umfasst.¹ Dieser gefahrenfreie Spielraum ist in besonderer Weise für die soziale und psychische Entwicklung zu einer Selbstständigkeit der Kinder notwendig.²

¹ D. Schelhorn: „Die Bedeutung des Spiels und der Bewegung für die Gesundheit von Kindern“, DGGL-Jahrbuch 2008 „Garten und Gesundheit“, Seite 60

² Psychische Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Deutschland. Ergebnisse aus der BELLA-Studie im Kinder- und Jugendgesundheitsurvey (KiGGS), Bundesgesundheitsblatt, 2007, Ausgabe 50, Seite 871–878

Angesichts der Größe des Wohngebietes sollte genügend Raum zur Verfügung stehen, um solche gefahrenfreie Spielmöglichkeiten im direkten Wohnumfeld einzurichten.

Fußwegeverbindung / Sicherheit im öffentlichen Raum

Das Parkhaus sollte nicht nur an den beiden Gebäudeenden (im Osten und Westen) eine Fußgängererschließung bekommen, sondern auch auf Höhe der Nord- Süd verlaufenden Erschließungsstraße zwischen den Wohnbauflächen.

An den dann drei Ein- und Ausgängen des Parkhauses sind Überschreitungshilfen auf der Erschließungsstraße vorzusehen, um die Akzeptanz für die Nutzung des Parkhauses zu erhöhen. Ein sicheres Erreichen und Verlassen des Parkhauses auch in der Nacht ist durch eine entsprechende Beleuchtung der Wegeverbindungen sicherzustellen.

Besonnung von Wohnungen

Nach der DIN 5034-1 soll am Stichtag 17. Januar für mindestens einen Raum je Wohnung eine minimal mögliche Besonnungsdauer von einer Stunde, am Tag der Tag- und Nachtgleiche (21. März und 23. September) eine minimale mögliche Besonnungsdauer von vier Stunden erreicht werden. Eine Wohnung gilt als ausreichend besonnt, wenn in ihr mindestens ein Wohnraum ausreichend besonnt wird.

Aufgrund der vertraglichen Gebäudehöhen von max. IV Geschoss der Wohnhäuser und den ausreichenden Abständen zwischen den Gebäuden sollte es leicht möglich sein dieses, für den präventiven Gesundheitsschutz, wichtige Prüfkriterium zu erfüllen.

EMF-Verträglichkeit und notwendige Netzumspannstellen

Wenn Netzumspannstellen im Plangebiet vorhanden sind bzw. neue errichtet werden müssen, so sind in Nachbarschaft zu einer Wohnung die Bestimmungen der 26.

Bundesimmissionsschutzverordnung (BlmSchV) einzuhalten.

Gemäß § 3 Satz 1 (Niederfrequenzanlagen) und § 4 (Anforderungen zur Vorsorge) 26. BlmSchV in Verbindung mit dem Runderlass des MUNLV über Hinweise zur Durchführung der 26.

BlmSchV³ sind bei Umspannanlagen/Unterwerken Mindestabstände von 5 Metern erforderlich.

Grundsätzlich sollte die Belastung der Bevölkerung durch vermeidbare Umwelteinflüsse (hier: elektromagnetische Strahlung) so gering wie möglich gehalten werden. Daher sollten Standorte für Umspannwerke mit größtmöglicher Entfernung zu Wohnungen gewählt werden.

Gesunde Mobilität

Um die Nutzung des Fahrrades für den Weg zur Arbeit und für tägliche Besorgungsgänge zu fördern, sollten bei der Gestaltung der Außenbereiche auch entsprechende Abstellmöglichkeiten Berücksichtigung finden. Die Notwendigkeit, solche Abstellplätze für Fahrräder einzurichten, ergibt sich schon aus dem Bemühen, aus gesundheitlichen Gründen diese Verkehrsteilnehmer mehr zu berücksichtigen und darüber hinaus die Forderungen umzusetzen, die sich aus § 9 Abs. 1, Nr. 11 Baugesetzbuch und § 51 der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen ergeben. In den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan könnte diese Forderung in folgender Form umgesetzt werden:

„In dem Plangebiet sollte auf den Baugrundstücken hinreichend ebenerdige Fahrradabstellplätze in unmittelbarer Nähe der Hauseingänge vorgesehen werden.“

³ RdErl d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 09.11.2004 mit dem Titel: „Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder“

Da die Unterbringung der Fahrräder Übernacht wohl nur im zentralen Parkhaus möglich sein wird, da die Wohngebäude kein Kellergeschoß bekommen werden, und dadurch sehr lange Wege entstehen werden sein Fahrrad sicher abzustellen, ist der Bau von Fahrradparkhäuschen in den Innenhöfen oder entlang der Straßenräume im Wohnquartier in Erwägung zu ziehen. Damit würde die Akzeptanz sein Fahrrad für die täglichen Besorgungen und Wege zu nutzen erheblich gesteigert.

Dr. Franzkowiak

Dr. Franzkowiak de Rodriguez