

**Bericht zur  
Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB  
vom 18.01.2022 bis 15.02.2022  
zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 02/013  
- Metro Campus -  
und zur 201. Änderung des Flächennutzungsplans (Vorentwurf)  
Nördlich Metro Straße  
  
Stadtbezirk 2 – Stadtteil Flingern Nord –**

## **Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB vom 18.01.2022 bis 15.02.2022**

### **Bericht über die Durchführung der Veranstaltung**

#### **„Stadtplanung zur Diskussion“**

Art: Planaushang  
Ort: Verwaltungsgebäude,  
Brinckmannstraße 5, 40225 Düsseldorf  
Zeit: 18.01.2022 – 15.02.2021

Aufgrund der Coronavirus-Pandemie konnte die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit für das Bebauungsplanverfahren 02/013 „Metro Campus“ sowie die 201. Änderung des Flächennutzungsplans „Nördlich Metro Straße“ nicht wie normalerweise als Veranstaltung durchgeführt werden.

Um trotzdem in den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern zu treten, wurden die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB i.V.m. dem Planungssicherstellungsgesetz durch einen Planaushang im vierten Obergeschoss des Verwaltungsgebäudes Brinckmannstraße 5, 40225 Düsseldorf, der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Zeitraum vom 18.01.2022 bis 15.02.2022 konnten Informationen nach telefonischer Terminabsprache erörtert werden. Hierzu waren alle an dieser Planung Interessierten - dazu gehören auch Kinder und Jugendliche - herzlich eingeladen.

Die Unterlagen waren auch im Internet unter <https://ssl.o-sp.de/duesseldorf/plan/uebersicht.php?L1=9&pid=67412> einsehbar. Hier bestand im v.g. Zeitraum ebenfalls die Möglichkeit zur Äußerung. Äußerungen, die per E-Mail-Versand erfolgen sollten, konnten an [bauleitplanung@duesseldorf.de](mailto:bauleitplanung@duesseldorf.de) gerichtet werden.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie die Art der Durchführung wurde am 20.12.2021 amtlich bekannt gemacht.

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

Es wurden im Zeitraum vom 18.01.2022 bis 15.02.2022 neun schriftliche Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht, die thematisch sortiert worden sind:

### **1. Verkehr**

Es wird in Frage gestellt, ob sich durch die deutliche Reduzierung der (nachzuweisenden) Stellplätze (in den Tiefgaragen) auch die Anzahl an Autos bzw. der Autoverkehr reduzieren ließe. In diesem Zusammenhang wird eine deutliche Zunahme des Parkdrucks auch in den angrenzenden Stadtteilen befürchtet und eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels (auf mindestens 2,0 Stellplätze) je Wohneinheit gefordert. Um auch den Parkdruck im benachbarten Flingern zu entlasten, könnte beispielsweise eine Quartiersgarage errichtet werden.

Es wird für eine deutliche Ausweitung der unterirdischen Stellplätze plädiert. Durch eine Ausweitung der Tiefgaragen würde zudem auch ausreichend Raum für E-Autos, Lastenräder, E-Lastenräder, E-Bikes, Elektromobile für Senioren und Kinderwagen geschaffen. Ein unzureichendes Stellplatzangebot würde zudem die Attraktivität des Quartiers für potenzielle Bewohner und Gewerbetreibende gefährden.

Im Sinne des Ausbaus der Elektromobilität sollten alle Parkplätze in den Tiefgaragen mit der Möglichkeit zur Installation einer Ladesäule ausgestattet werden. Zudem wird angeregt, auch öffentliche Lademöglichkeiten zu schaffen, da in den umliegenden Quartieren (z. B. Grafental und Living Circle) kaum öffentliche Lademöglichkeiten vorgesehen seien.

In weiteren Stellungnahmen wird darauf verwiesen, dass der Autoverkehr (nur) durch massiven Ausbau der Radwege und Reduzierung der kostenlosen Straßenrand-Parkplätze reduziert werden könne. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen im Bereich des Plangebietes sollte auf Tempo 30 reduziert werden. Dies sollte idealerweise mit fest installierten Blitzern kontrolliert werden.

### Antwort:

Bereits im Rahmen des vorgeschalteten städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs wurde ein umfassendes Mobilitätskonzept entwickelt. Ziel ist es, am Standort für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigten und

Besucherinnen und Besucher optimale Voraussetzungen und Anreize zu schaffen, um (von vorneherein) auf ein eigenes Auto zu verzichten und um die bereits heute strapazierten Verkehrswege nicht noch mit weiteren Pkw-Verkehren zu belasten. Im Plangebiet wird das Potenzial einer deutlichen Reduzierung der üblicherweise erforderlichen Stellplatzzahl gesehen. So ist am Standort bereits im Bestand eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr vorhanden. Es verkehren von der nahegelegenen Stadtbahnhaltestelle Schlüterstraße / Arbeitsagentur die Stadtbahnlinien U 72, U 73 und U 83 sowie die Straßenbahnlinie 709. Die Möglichkeiten zur weiteren Optimierung des Anschlusses an das ÖPNV-Netz werden im weiteren Verfahren geprüft.

Es werden im Plangebiet attraktive Freibereiche für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende vorgesehen und optimale Zuwegungen zu den umliegenden ÖPNV-Stationen geschaffen. Fahrradstellplätze sollen in großzügigerer Anzahl in den Erdgeschossen und oberirdisch andockend an den Gebäuden beziehungsweise freistehend auf den Freiflächen entstehen.

Durch die strategisch günstige Verortung mehrerer Mobilitätsstationen im Plangebiet sollen weitere Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und Möglichkeiten zur effizienten Verknüpfung verschiedener Verkehrsformen sowie zur umweltfreundlichen Verkehrsabwicklung geschaffen werden. So sollen die Standorte beispielweise Ladestationen, Bike- und Carsharing, Fahrradwerkstätten und Packstationen umfassen. Zusätzlich sind weitere E-Bike-/ E-Scooter-Verleihpunkte sowie Abstellmöglichkeiten für Lastenräder im Plangebiet angedacht.

Mithilfe dieser Maßnahmen sollen für die angestrebte Verkehrswende in der Landeshauptstadt Düsseldorf ideale Voraussetzungen für ein Leben ohne eigenes Auto geschaffen werden. Daher wird eine deutliche Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze als gerechtfertigt und zielführend erachtet. Vorgesehen ist ein Schlüssel von 0,3 Stellplätzen je Wohneinheit. Für die gewerbliche Nutzung ist der Faktor 0,42 für den jeweiligen Stellplatzschlüssel der jeweiligen Gewerbeart gemäß Richtwerttabelle Stellplatzsatzung Landeshauptstadt Düsseldorf anzuwenden.

Von den Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV und Fuß- und Radverkehr) werden grundsätzlich auch umliegende Quartiere profitieren. Zudem können diese Maßnahmen aus verkehrswissenschaftlicher Sicht perspektivisch auch zu einer Reduzierung des Parkdrucks beitragen.

Eine umfassende Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist ebenfalls Bestandteil des Konzeptes.

Ein Bebauungsplan kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen nicht regeln. Die Anregung wird an die zuständigen Fachbehörden weitergegeben und findet im Rahmen der Straßenplanung ihre Berücksichtigung.

## **2. Bauliche Dichte**

In einer Stellungnahme wird aufgrund der hohen baulichen Dichte ein zusätzlicher Bevölkerungsdruck auf die Infrastruktur, Grünflächen und Freizeitmöglichkeiten im Bereich Flingern-Nord befürchtet.

### Antwort:

Das städtebauliche Konzept sieht eine Varianz der Gebäudehöhe vor, um eine städtebauliche und architektonische Spannung zu erzeugen. Dabei ist grundsätzlich eine fünf- bis sechsgeschossige, leicht versetzte Blockrandbebauung geplant. Um die Ecken der Blöcke städtebaulich zu betonen, sind teilweise acht Geschosse, analog zu dem angrenzenden Wohngebiet „Grafental“, vorgesehen. Für prägnante, architektonische Akzente, sind außerdem vier Hochhäuser zwischen 11 und 20 Geschossen geplant. Die vorgesehenen Gebäudehöhen nehmen somit grundsätzlich die Gebäudehöhen der baulichen Umgebung auf.

Es wird eine gute Ausnutzung der wenigen noch vorhandenen Flächenpotenziale in der Landeshauptstadt Düsseldorf, nicht zuletzt aus Gründen des hohen Wohnraumbedarfes, als erforderlich erachtet. Hierdurch kann ein Beitrag zur Reduzierung der Inanspruchnahme bisher un bebauter Flächen im Außenbereich und zu einer effektiven Nutzung der zum Teil bereits vorhandenen technischen und sozialen Infrastruktur geleistet werden. Insofern ist die angestrebte bauliche Dichte im Plangebiet auch aus ökologischer Sicht dringend geboten.

Hinsichtlich der befürchteten Überlastung der vorhandenen Infrastruktur ist darauf hinzuweisen, dass die erzeugten Bedarfe an Infrastruktur für die neuen Bewohnerinnen und Bewohner des Metro Campus innerhalb des Gebietes abgedeckt werden.

### **3. Begrünung, Freiflächen und Aufenthaltsqualität**

In mehreren Stellungnahmen wird eine umfassende Begrünung im Plangebiet sowie eine hohe Aufenthaltsqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner gefordert. Als wesentliche Elemente werden umfassende (insektenfreundliche) Anpflanzungen (Baumfamilien / Hecken / Sträucher), Dach- und Fassadenbegrünung, Gemeinschaftsgärten („Urban Gardening“), Dachgärten und Maßnahmen zur Regenwasserrückgewinnung genannt. Diese Maßnahmen seien in der benachbarten Siedlung Grafental deutlich zu kurz gekommen. Es wird gefordert, das sogenannten „Schwammstadt“-Prinzip zu berücksichtigen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass Dachbegrünung auch in Kombination mit Photovoltaikanlagen möglich sei. In einer Stellungnahme wird eine „Erweiterung des Ostparks in neue Dimension“ angeregt und auf das Prinzip „Naturstadt“ („grüne Oase“) und das Ziel der Klimaneutralität hingewiesen.

#### Antwort:

Mit der Planung wird ausdrücklich das Ziel der Schaffung eines „grünen Quartiers“ verfolgt. Zu den entsprechenden Maßnahmen zählen beispielsweise die Anlage zahlreicher grüner Freibereiche und durchlaufende Baumreihen entlang der Durchwegungen, die in Teilen einen alleeartigen Charakter ausbilden sollen. Dabei sollen gezielt klimagerechte und insektenfreundliche Pflanzenarten ausgewählt werden. Die Innenhöfe sollen gärtnerisch gestaltet und mit Spielmöglichkeiten ausgestattet werden. Die Dachflächen aller Neubauten sollen begrünt oder in Form von gemeinschaftlichen Dachgärten als urbane Freiräume zum Beispiel für Urban Gardening genutzt werden. Eine Kombination aus Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen ist dabei ebenfalls vorgesehen.

Das „Schwammstadt“-Prinzip soll mit der Planung explizit verfolgt werden. Die Vertiefung dieser Thematik erfolgt im weiteren Planverfahren.

Der Ostpark ist nicht Bestandteil des Plangebietes und zudem von diesem durch eine Bahntrassen und die westlich hieran angrenzende Bebauung getrennt. Eine Umgestaltung und ggf. Ausweitung dieser Parkanlage ist somit nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Jedoch werden die entsprechenden Anregungen (Prinzip „Naturstadt“, „grüne Oase“ etc.) in Hinblick auf die Maßnahmen zur Begrünung des Plangebietes im weiteren Verfahren geprüft.

#### **4. Soziale Infrastruktur**

Die Berücksichtigung einer umfassenden sozialen Infrastruktur (Kitas, Grundschule, Seniorenwohnen, Pflegeeinrichtung etc.) im Rahmen der Planung wird in mehreren Stellungnahmen begrüßt.

In einer Stellungnahme wird angeregt, dieses Angebot durch die Einrichtung von „Service Wohnen“ zu ergänzen. Im Gegensatz zu „betreutem Wohnen“ handele es sich dabei um eine Wohnform, die es älteren Menschen ermöglicht, möglichst lange eigenständig zu leben, aber bei Bedarf sukzessive einzelne Komponenten (Putzservice, Verpflegungsservice bis hin zu Pflege) dazu zu buchen.

#### Antwort:

Die kleinteilige Nutzungsmischung im Plangebiet inklusive der Einbeziehung einer umfassenden sozialen Infrastruktur ist ein wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen Konzeptes (Prinzip der Stadt der kurzen Wege). Dazu zählen auch Pflegeeinrichtungen und betreutes Wohnen. Dabei sind unterschiedliche Modelle in Bezug auf Wohnform, Service-Angebot und Betreuungsintensität denkbar. Die genaue Ausgestaltung und Betriebsform dieser Einrichtungen ist nicht Bestandteil der Bauleitplanung, wird jedoch Bestandteil des städtebaulichen Vertrages.

#### **5. Ehemaliger Grafenberger Bahnhof**

Ein Stellungnehmer erläutert, dass das im Geltungsbereich des aufzustellenden Bebauungsplans liegenden Grundstücks der Schlüterstraße 10 (ehemaliger Grafenberger Bahnhof) im rechtgültigen Bebauungsplan als sonstiges Sondergebiet „Gastronomie“ festgesetzt sei. Bis vor ein paar Jahren sei hier das Restaurant „Tafelsilber“ ansässig gewesen. Die bestehende Ausnutzung des Bestandsgebäudes als 100 %iger Gastronomiebetrieb sei in dieser Lage unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr möglich.

In einer Stellungnahme wurde für das betreffende Grundstück ein Neubaukonzept für stationärer Pflege, betreutes Wohnen / Altenwohnen vorgeschlagen.

Daher wird vorgeschlagen, im Zuge der Gesamtentwicklung „Metro-Campus“ für diesen Teilbereich künftig eine höhere Ausnutzbarkeit für ein Gebäude mit sechs Vollgeschossen festzusetzen.

In weiteren Stellungnahmen wird dem entgegenstehend gefordert das Bahnhofsgebäude zu erhalten (ggf. Anwendung des Denkmalschutzes). Neben dem Uhrenturm an der Grafenberger Allee sei er das einzige erhaltene Zeugnis der ehemaligen Grafenberger Industriekultur. Es wird auf vorgebrachten Vorschläge für eine künftige Nutzung verwiesen bzw. eine Nutzung als Bibliothek, Versammlungsraum oder Gastronomie angeregt.

Antwort:

Die Anregungen werden im weiteren Verfahren geprüft und durch adäquate Festsetzungen im Bebauungsplan gesichert.

**6. Ökologische Bauweise, Energiekonzept und technische Infrastruktur**

Es wird die Befürchtung geäußert, dass die Gebäude mit traditionellen und klimabelastenden Materialien gebaut würden, insbesondere mit Stahlbeton. Die hierfür notwendige Zementproduktion sei sehr CO<sub>2</sub>-intensiv, was in der Klimadebatte häufig vernachlässigt werde. Es wird darum gebeten, dass ökologische und nachhaltige Baustoffe verwendet werden, insbesondere Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft.

Auf allen Hausdächern des neuen Metro-Campus sollten PV-Anlagen mit maximal möglicher Leistung geplant werden, deren Energieertrag entweder durch die Mieter als Mieterstrom genutzt werden könne, oder ins öffentliche Netz einzuspeisen sei.

Für den Brennstoff, der zum Beheizen der Wohnungen verwendet werde, solle eine möglichst nachhaltige und zukunftssichere Lösung gewählt werden.

Es wird angeregt, alle Häusern des neuen Metro Campus mit Wärmepumpen auszustatten oder einen Anschluss an das Nahwärmenetz vorzusehen.

In einer Stellungnahme wird angeregt, dass das Konzept Smart-City im städtebaulichen Vertrag und in der Planung und Umsetzung der zukünftigen Verkehrsführung zu berücksichtigen sei.

Antwort:

Mit der Planung soll ausdrücklich auch die Umsetzung hoher ökologischer Standards in Bezug auf Energieversorgung, Wärmedämmung und Baustoffe sowie die Implementierung innovativer Ansätze in Bezug auf die Verkehrsabwicklung vorbereitet werden. Entsprechende Ausarbeitungen dazu erfolgen im weiteren

Verfahren. Diese werden einen umfassenden Aufbau von Photovoltaikanlagen beinhalten.