



**Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße (Pier One)**

**Dr. Alexander Beutling** An: 'bauleitplanung@duesseldorf.de'

17.06.2019 10:06

Kopie: "dirk.baackmann@duesseldorf.de"

Von: "Dr. Alexander Beutling" <A.Beutling@Lenz-Johlen.de>

An: "'bauleitplanung@duesseldorf.de'" <bauleitplanung@duesseldorf.de>

Kopie: "'dirk.baackmann@duesseldorf.de'" <dirk.baackmann@duesseldorf.de>

1 Anhang



Stn. Landeshauptstadt Düsseldorf.PDF

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei unsere heutige Stellungnahme mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Freundliche Grüße

**Dr. Alexander Beutling**

Rechtsanwalt

Fachanwalt für Verwaltungsrecht



**Lenz und Johlen Rechtsanwälte Partnerschaft mbB**

Gustav-Heinemann-Ufer 88 | 50968 Köln

**Sekretariat: Lisa Hexel**

Telefon: +49 (0) 221 97 30 02-74 | Telefax: +49 (0) 221 97 30 02-22

E-Mail: [a.beutling@lenz-johlen.de](mailto:a.beutling@lenz-johlen.de) | [www.lenz-johlen.de](http://www.lenz-johlen.de)

Sitz der Partnerschaftsgesellschaft mbB: Köln | AG Essen PR 1775

**JUVE 2015 AWARDS**

Kanzlei des Jahres für  
Umwelt- und Planungsrecht





## Lenz und Johlen

Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Lenz und Johlen · Postfach 510940 · D 50945 Köln

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Stadtplanungsamt  
Brinckmannstraße 5  
40225 Düsseldorf

**Per E-Mail: [bauleitplanung@duesseldorf.de](mailto:bauleitplanung@duesseldorf.de)**

Köln, 17.06.2019

Assistenz:

Tel.: +49 221 97 30 02-74

Unser Zeichen: 00959/18 15/vm Frau Hexel

[a.beutling@lenz-johlen.de](mailto:a.beutling@lenz-johlen.de)

### **Bebauungsplanverfahren Nr. 03/033**

### **Flächennutzungsplanänderung Nr. 193**

– Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße – (Pier One)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der vorbezeichneten Angelegenheit hatten wir mit Schreiben vom 18.05.2018 angezeigt, dass die Neuss-Düsseldorfer-Häfen GmbH & Co. KG sowie die RheinCargo GmbH & Co. KG, Hammer Landstraße 3, 41460 Neuss, anwaltlich von uns vertreten werden. Ordnungsgemäße Bevollmächtigung wird weiterhin anwaltlich versichert.

Mit Schreiben vom 15.05.2019 haben Sie gebeten, zur Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials eine Stellungnahme abzugeben.

Die erbetene Stellungnahme dürfen wir hiermit wie folgt abgeben:

Prof. Dr. Heribert Johlen<sup>PV</sup>  
Dr. Klaus Schmiemann<sup>PV</sup>  
Dr. Franz-Josef Pauli<sup>P</sup>  
Dr. Rainer Voß<sup>PMA</sup>  
Dr. Michael Oerder<sup>PV</sup>  
Dr. Thomas Lüttgau<sup>PV</sup>  
Thomas Elsner<sup>PB</sup>  
Rainer Schmitz<sup>PV</sup>  
Dr. Alexander Beutling<sup>PMA</sup>  
Dr. Markus Johlen<sup>PV</sup>  
Eberhard Keunecke<sup>PB</sup>  
Dr. Inga Schwertner<sup>PV</sup>  
Dr. Philipp Libert<sup>PF</sup>  
Dr. Christian Giesecke, LL.M.<sup>PV</sup>  
Dr. Felix Pauli<sup>PV</sup>  
Dr. Tanja Parthe<sup>P</sup>  
Martin Hahn<sup>P</sup>  
Dr. Kai Petra Dreesen, LL.M.<sup>PVE</sup>  
Nick Kockler<sup>PV</sup>  
Béla Gehrken<sup>PDV</sup>  
Dr. Gerrit Krupp  
Markus Nettekoven<sup>V</sup>  
Kristina Knauber  
Dr. Meike Dressel  
Eva Strauss  
Janine Mues, LL.M.  
Nima Rast  
Dr. Daniel Wörheide  
Dr. Sabine Warnebier, LL.M.<sup>WN</sup>  
Dr. Elmar Loer, EMBA<sup>A</sup>  
Ines Biesenack, LL.B.  
Dr. Jan D. Sommer  
Dr. Mahdad Mir Djawadi  
Thorsten Scheuren, LL.M.

P Partner i. S. d. PartGG  
V Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
B Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht  
M Anwalt/Mediator DAA  
(Dr. Rainer Voß auch FU Hagen)  
L McGill University (Montreal, Kanada)  
E Master of European Studies  
F Maîtrise en droit (Université Paris X)  
D Dipl.-Verwaltungsbetriebswirt (FH)  
W Fachwältin für Miet- und Wohnungseigentumsrecht  
N Victoria University (Wellington, Neuseeland)  
A Executive Master of Business Administration

Gegründet von RA Wolfgang Lenz

Lenz und Johlen · Gustav-Heinemann-Ufer 88 · D 50968 Köln

Partnerschaftsgesellschaft mbB  
Sitz Köln, AG Essen PR 1775  
USt.ID.-Nr. DE 122725191

Tel. +49 221 973 002-0  
Fax +49 221 973 002-22  
[www.lenz-johlen.de](http://www.lenz-johlen.de)

Sparkasse KölnBonn  
IBAN: DE57 3705 0198 0014 0020 18  
BIC: COLSDE33XXX

Commerzbank AG  
IBAN: DE56 3704 0044 0151 5600 00  
BIC: COBADEFFXXX

**1.**

In der Begründung des Vorentwurfes hatten Sie unter Ziffer „**3. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes**“ auf Seite 5 wie folgt ausgeführt:

*„Wesentliches städtebauliches Ziel ist es, mit der Entwicklung des Gewerbegebietes die Hafennutzung und dessen Bedeutung für den trimodalen Umschlag nicht durch neue oder zusätzliche Restriktionen zu beeinträchtigen. Die schiffahrtstechnischen Belange sowie die wirtschaftliche Nutzung des Hafenbeckens B werden daher von der Planung beachtet. Dies erfolgt durch die Freihaltung und Sicherung von ausreichenden Flächen und Bewegungsräumen für die Schifffahrt. Bei der Lage und Abgrenzung des geplanten Gewerbegebiets sind dementsprechend dimensionierte Wasserflächen zwischen der Zu- und Abfahrt vom Rheinstrom zum Wirtschaftshafen sowie zum Hafenbecken B berücksichtigt. Bereits im Vorfeld der Bauleitplanung wurden diese Belange unter anderem mit dem Betreiber des Wirtschaftshafens abgestimmt. So sieht die Durchfahrtbreite zum Hafenbecken B für die hafenwirtschaftliche Schifffahrt ein Mindestmaß von 33 m bei Mittelwasserstand vor. Darüber hinaus sieht der Bebauungsplan den Einsatz von technischen Maßnahmen zur Sicherung der Berufsschifffahrt im Hafenbecken B vor. Es ist geplant, die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Brücke für Fußgänger und Radfahrer) als bewegliche Brücke zu entwickeln. Zum derzeitigen Planungsstand setzt der Bebauungsplan nach entsprechender Vorabstimmung mit dem Betreiber des Wirtschaftshafens eine Drehbrücke fest, die die leistungsfähige Zu- und Ausfahrt zum Hafenbecken B sichert.“*

Soweit ersichtlich, sind diese Planungsziele und Belange des Wirtschaftshafens **nicht** mehr in die Begründungen übernommen worden.

Wir regen daher an, diese Passage wieder in die städtebaulichen Begründungen aufzunehmen.

**2.**

Hinsichtlich der Ausführungen zum **Regionalplan Düsseldorf (RPD)** regen wir an, die Begründungen wie folgt zu ergänzen:

*„Der Hafen Düsseldorf ist im Regionalplan Düsseldorf (RPD) als zweckgebundener Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit der Zweckbindung Standorte des kombinierten Güterverkehrs – Hafennutzung und hafenauffines Gewerbe – dargestellt. Nach der Zielfestlegung 3/3/2 Z1 dürfen neue Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und Sonderbauflächen oder die darin zulässigen Baugebiete nur in einem Abstand von 300 m von den Grenzen der GIB ausgewiesen werden. Ausnahmsweise sind solche Planungen in einem Abstand von weniger als 300 m möglich, wenn hierdurch kein neues Abstandserfordernis zum Hafenstandort ausgelöst wird. Diese Vorgaben werden hier beachtet, da lediglich die Ausweisung eines eingeschränkten Gewerbegebietes geplant ist. Zudem erfolgen weitere Festsetzungen zum Schutz vor Gewerbelärm, um die Erreichung dieses Ziels der Raumordnung sicherzustellen.“*

**3.**

Hinsichtlich der **baulichen und sonstigen Vorkehrungen zum Schutz vor Gewerbelärm im Bebauungsplan**, die unter Ziffer 4.9 der Begründung auf Seite 15 näher ausgeführt werden, regen wir folgende textliche Ergänzung an:

*„Um die benachbarten Unternehmen im landes- und regionalbedeutsamen Hafen vor dem Heranrücken neuer Immissionsorte zu schützen, ist auch erbvertraglich geregelt worden, dass der jeweilige Eigentümer des Erbbaurechtes den Grundbesitz nur in der Weise bebaut und nutzt, dass keine Immissionsorte im Sinne der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA-Lärm vom 26.08.1998, GMBL. S. 503) im Einwirkungsbereich gewerblicher oder industrieller Anlagen entstehen.“*

Die in dem uns zur Verfügung gestellten Lärmgutachten angegebenen Beurteilungsspiegel und Spitzenpegel sind in Bezug auf vorangegangene Gutachten, die unseren Mandantinnen bekannt sind, plausibel und nachvollziehbar.

**4.**

Hinsichtlich der geplanten **Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung** als Gewerbegebiet wird darauf hingewiesen, dass nach den Verpflichtungen des Erbbaurechtsvertrages nur maximal drei Wohnungen für Betriebsinhaber, Betriebsleiter

und/oder Hausmeister, die einem möglichen **Hotelbetrieb** zugeordnet sind, bei Vorliegen öffentlich-rechtlicher Genehmigungen zulässig sind.

Es wird angeregt, diese Regelung aus dem Erbbaurechtsvertrag in geeigneter Weise auch in die ausnahmsweisen Festsetzungen des Bebauungsplanes oder in die Begründung zu übernehmen.

Hinsichtlich der genannten **Nachbarschaftsläden mit einer Verkaufsfläche von maximal 400 qm** stellt sich die Frage, ob die Begrenzung auf 400 qm für jeden einzelnen Nachbarschaftsladen oder insgesamt gelten soll. Sollte eine Kapazitätsobergrenze hiermit beabsichtigt sein, würde sich wiederum die Frage stellen, ob eine solche Festsetzung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Verkaufsflächenkontingentierung (Stichwort: Windhundrennen) vereinbar ist. Sollte dies nicht gemeint sei, wäre es zulässig, Nachbarschaftsläden gleichsam in unbeschränkter Anzahl zu betreiben, sofern jeder einzelne Nachbarschaftsladen 400 qm Verkaufsfläche nicht überschreitet. Es wird daher angeregt, diesen Gesichtspunkt nochmals zu prüfen und rechtssicher zu regeln.

## 5.

Hinsichtlich der im Bauleitplanverfahren zu untersuchenden **Umweltauswirkungen** hatten wir bereits in unserer Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung darauf hingewiesen, dass das Plangebiet nicht nur geringfügig durch den Lärm des Schiffsverkehrs und der betrieblichen Anlagen, sondern auch durch Geruchs-, **Staub-** und Feinstaubimmissionen sowie Erschütterungen belastet ist. Ferner sei das Plangebiet ggf. auch durch Körperschallübertragung und durch **tieffrequente Geräusche** der Binnenschifffahrt als belastet anzusehen.

Im vorliegenden Lärmgutachten des TÜV Rheinland vom 15.03.2019 wird auf Seite 34 unter Ziffer 5.5.3 auf die **tieffrequenten Geräusche** eingegangen. Die umfangreichen Immissionsmessungen innerhalb des Hafens sowie die Berechnungsergebnisse würden zeigen, dass die Schalldruckpegel im Frequenzbereich <90Hz an einigen Fassaden in Summe im Tageszeitraum bei über 35 dB(A) und im Nachtzeitraum bei über 25 dB(A) lägen. **Damit könnten schädliche Umwelteinwirkungen durch tieffrequente Geräusche in geschlossenen Räumen nicht ausgeschlossen werden.** Eine Prognose tieffrequenter Geräusche sei nicht mit ausreichender Sicherheit möglich.

Hinweise zur Ermittlung und Bewertung tieffrequenter Geräusche enthalte die DIN 45680.

Diese gutachterliche Aussage ist mit Blick auf die Lage und die Konstruktion der Plattform des Piers innerhalb des Hafenbeckens in dieser Form nicht ausreichend. Es wird daher angeregt, dass Thema „tieffrequente Geräusche“ abschließend ermitteln und bewerten zu lassen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch unter diesem Gesichtspunkt ggf. noch ergänzende bauliche oder sonstige technische Vorkehrungen im Bebauungsplan festzusetzen sind, insbesondere da eine Hotelnutzung mit Übernachtungsmöglichkeit geplant ist.

Soweit ersichtlich, enthält das Lärmgutachten darüber hinaus keine Aussagen zu möglichen **Körperschallübertragungen**. Es wird angeregt, das Gutachten auch um eine diesbezügliche Aussage ergänzen zu lassen. Gleiches gilt hinsichtlich möglicher Belastungen durch **Staubimmissionen** aufgrund der benachbarten Mühlenbetriebe.

Es wird im Übrigen begrüßt, dass die im Gewerbegebiet zulässigen Gerüche von 15 % der Jahresstunden bereits jetzt gutachterlich eingehalten werden und dass auch unter dem Gesichtspunkt der Lufthygiene keine Bedenken bestehen.

## 6.

Der Entwurf eines **Verkehrsgutachtens** liegt vor. Angeregt werden unter anderem der vierspurige Ausbau der Holzstraße bis zur Kesselstraße sowie der Ausbau des Knotenpunktes Holzstraße/Kesselstraße. Diese Maßnahmen sind in Übereinstimmung mit der IHK grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings wird – trotz der Verkehrsberuhigung auf Kaistraße und Zollhof und der Anpassung der Ampelschaltung – mittel- bis langfristig eine Verschlechterung der Verkehrssituation prognostiziert. Wie dem Prognose-Planfall 1 entnommen werden kann, erwartet der Gutachter für die beiden betrachteten Varianten auf der Holzstraße eine Qualität des Verkehrsablaufs der Stufe E, die nicht mehr der in bisherigen Gesprächen abgestimmten Qualitätsstufe „befriedigend“ entspricht. Die Kapazität des Abschnitts ist erreicht und nur geringe Störungen können zu einem Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Dies beeinträchtigt nicht nur die Zulieferer, Kunden und Mitarbeiter im Medienhafen, sondern ebenso im Industriehafen, dessen einzige Zufahrt die Holzstraße darstellt.

Der Gutachter empfiehlt daher, „...zukünftig verkehrsschwache Nutzungen oder Nutzungen der Tagesganglinien konträr bzw. verschoben zu üblichen Büronutzungsganglinien und außerhalb der gängigen Spitzenstunden im Hafengebiet anzusiedeln“ und ...“innovative Mobilitätskonzepte für die zukünftigen Nutzungen zu entwickeln, um den Modal Split im Hafengebiet zu verändern“ (Verkehrsuntersuchung, Zusammenfassung, Seite 46, letzter Absatz). Diese Empfehlungen bleiben sehr vage und stellen eine Lösung des Verkehrskonfliktes nicht sicher. Hafengebiete zeichnen sich unseres Wissens nach eher durch verkehrsentensive als durch verkehrsschwache Nutzungen aus.

Nach alledem regen wir an, dafür Sorge zu tragen, dass sowohl für den landesbedeutenden Wirtschaftshafen als auch für den Medienhafen die erforderliche Sicherheit und Leichtigkeit gewährleistet bleibt. Den von der IHK im Einzelnen angeregten Maßnahmen kann grundsätzlich zugestimmt werden. Auch im Rahmen des Gesprächskreises Wirtschaftshafen muss dem Thema Verkehr weiterhin eine hohe Priorität zukommen.

Zur Beantwortung von Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Alexander Beutling)  
Rechtsanwalt



**WG: Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße (Pier One)**

**Dr. Alexander Beutling** An: 'bauleitplanung@duesseldorf.de'

18.06.2019 15:55

Kopie: "dirk.baackmann@duesseldorf.de"

Von: "Dr. Alexander Beutling" <A.Beutling@Lenz-Johlen.de>

An: "bauleitplanung@duesseldorf.de" <bauleitplanung@duesseldorf.de>

Kopie: "dirk.baackmann@duesseldorf.de" <dirk.baackmann@duesseldorf.de>

1 Anhang



17N064 Stellungnahme Kesselstraße TöB-IGS-190618.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zu unseren gestrigen anwaltlichen Stellungnahme überreichen wir anliegend zum Thema Verkehr eine vertiefende fachliche Stellungnahme der IGS-Ingenieurgesellschaft aus Neuss mit der Bitte um Prüfung und Berücksichtigung.

Freundliche Grüße

**Dr. Alexander Beutling**

Rechtsanwalt

Fachanwalt für Verwaltungsrecht



**Lenz und Johlen Rechtsanwälte Partnerschaft mbB**

Gustav-Heinemann-Ufer 88 | 50968 Köln

**Sekretariat: Lisa Hexel**

Telefon: +49 (0) 221 97 30 02-74 | Telefax: +49 (0) 221 97 30 02-22

E-Mail: [a.beutling@lenz-johlen.de](mailto:a.beutling@lenz-johlen.de) | [www.lenz-johlen.de](http://www.lenz-johlen.de)

Sitz der Partnerschaftsgesellschaft mbB: Köln | AG Essen PR 1775

**Von:** Dr. Alexander Beutling

**Gesendet:** Montag, 17. Juni 2019 10:06

**An:** 'bauleitplanung@duesseldorf.de' <bauleitplanung@duesseldorf.de>

**Cc:** 'dirk.baackmann@duesseldorf.de' <dirk.baackmann@duesseldorf.de>

**Betreff:** Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße (Pier One)

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei unsere heutige Stellungnahme mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Freundliche Grüße

**Dr. Alexander Beutling**

Rechtsanwalt

Fachanwalt für Verwaltungsrecht

**Lenz und Johlen Rechtsanwälte Partnerschaft mbB**

Gustav-Heinemann-Ufer 88 | 50968 Köln

**Sekretariat: Lisa Hexel**





Telefon: +49 (0) 221 97 30 02-74 | Telefax: +49 (0) 221 97 30 02-22

E-Mail: [a.beutling@lenz-johlen.de](mailto:a.beutling@lenz-johlen.de) | [www.lenz-johlen.de](http://www.lenz-johlen.de)

Sitz der Partnerschaftsgesellschaft mbB: Köln | AG Essen PR 1775

**JUVE** 2015  
**AWARDS**

Kanzlei des Jahres für  
Umwelt- und Planungsrecht



**IGS** – Ingenieurgesellschaft Stolz mbH | Hammfelddamm 6 | 41460 Neuss

Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG  
Hammer Landstraße 3  
41460 Neuss

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
17N064-TöB -  
Stellungnahme

Ansprechpartner  
Dr.-Ing. Thorsten Becher  
T (02131) 79 18 92-24  
E becher@igs-ing.de

## **Bebauungsplanverfahren Nr. 03/033 – Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße – (Pier One)**

### **Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung „Bebauungsplanver- fahren Nr. 03/033 – Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße“ der Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH**

Datum  
17.06.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des o.g. Bebauungsplanverfahren wurden wir von der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Hammer Landstraße 3, 41460 Neuss, mit der Abgabe einer Stellungnahme in Bezug zu den verkehrlichen Belangen beauftragt.

Zum Thema Verkehr haben bereits mehrere Termine unter Beteiligung der Stadt Düsseldorf, der Neuss-Düsseldorfer Häfen, der Lindschulte Ingenieurgesellschaft, Ingenhoven Architekten und uns stattgefunden. Die letzten Abstimmungsergebnisse sind noch nicht in die vorliegende Verkehrsuntersuchung der Lindschulte Ingenieurgesellschaft vom 09.04.2019 eingeflossen.

Ein wichtiger Aspekt hierin ist die Einführung einer „Grünen Welle“ zwischen den Knotenpunkten Holzstraße / Kesselstraße und Plockstraße / Völklinger Straße, die bereits durch die Stadt Düsseldorf von Hr. Miesner geplant und berechnet wurde. In der Verkehrsuntersuchung der Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH wurde zwar, wie auf S. 41 beschrieben, mit Abstimmung der Stadt Düsseldorf die Anpassung der Umlaufzeit der Knotenpunkte Holzstraße / Kesselstraße, Alte Holzstraße / Neue Holzstraße und Hammer Dorfstraße / Plockstraße von 60 s auf 90 s erhöht, überschlägig berechnet und somit für einen Teil der Knotenpunkt eine Grüne Welle berücksichtigt. Der Knotenpunkt Plockstraße / Völklinger Straße wird hierbei jedoch nicht betrachtet. Da dieser Knotenpunkt

**Hauptsitz**  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss  
T (02131) 79 18 92-0  
F (02131) 79 18 92-24  
E info@igs-ing.de  
www.igs-ingenieure.de

**Niederlassung**  
Büro Radschlag  
Heinrich-Grüber-Str. 19  
12621 Berlin  
T (030) 70 71 77-18  
F (030) 70 71 77-16

**Steuernr.** 122/5737/5180  
**Ust.-IdNr.** DE169682759  
**Amtsgericht** Neuss HRB 8116

Commerzbank AG Düsseldorf  
IBAN DE47 3004 0000 0712  
8614 00  
BIC COBADEFFXXX

**Geschäftsführer**  
Dr.-Ing. Thorsten Becher  
Dipl.-Ing. Michael Vielen

**Wissenschaftliche Berater**  
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

eine wichtige Funktion zur Ein- und Ausfahrt des Kfz-Verkehrs in den Hafensbereich im heutigen Netz darstellt, ist die Betrachtung im Prognosefall ein wichtiges Element, um die Leistungsfähigkeit des Hafensverkehrs bewerten zu können.

Darüber hinaus unterscheidet sich die Spitzenstunde des allgemeinen Verkehrs zur Spitzenstunde des üblichen Hafensverkehrs. Für die Worst-Case-Betrachtung sind beide Spitzenstunden, sowie die Stunden vor und nach der Spitzenstunde des allgemeinen Verkehrs zu betrachten. Durch diese Betrachtungsweise kann nachgewiesen werden, ob mögliche Engpässe im Straßenraum auf einzelne Stunden beschränkt sind oder mehrere Zeitbereiche betrifft.

Da für die verschiedenen Knotenpunkte Verkehrszählungen aus den Jahren 2010, 2011, 2013 und 2018 herangezogen wurden, wird empfohlen sämtliche zu untersuchende Knotenpunkte nochmals in einem gleichen Zeitraum entsprechend den EVE zu erheben, um eine valide Datenbasis zu erhalten. Dazu lässt die Stadt Düsseldorf noch vor den Sommerferien 2019 eine Verkehrserhebung im gesamten Untersuchungsbereich durchführen.

Die Prognoseverkehre des Hafens sind bisher noch nicht vollständig berücksichtigt worden. Hierzu sind die Entwicklungen des Kfz-Verkehrs für den gesamten Hafensbereich abzuschätzen, um die Prognosen für das Jahr 2030 abgeben zu können. In der Prognoseberechnung der Lindschulte Ingenieurgesellschaft fließen zwar die Verkehre der Unternehmen der gesamten Kesselstraße inkl. Pier One und weitere im Hafen verteilte Unternehmen ein (vgl. S. 12, Abbildung 9). Es sind jedoch nicht alle Entwicklungsflächen und Prognose-Daten des Hafens berücksichtigt worden.

Mit der oben beschriebenen neuen Datengrundlage und der aktualisierten Hafensverkehrsentwicklung sind dann die Prognose-Plan-Fälle für Pier-One unter Berücksichtigung der oben genannten Spitzenstunden sowie der Grünen Welle neu zu berechnen und Aussagen zur Leistungsfähigkeit zu treffen.

Die aktuellen Prognosen deuten darauf hin, dass nicht an allen Knotenpunkten eine befriedigende Verkehrsqualität erreicht werden kann. Insbesondere die Knotenpunkte Plockstraße / Völklinger Straße und Hammer Straße / Kaistraße sind besonders zu überprüfen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr.-Ing. Thorsten Becher)