

Bebauungsplan 01/022 – Uerdinger Straße 67

verkehrliche Stellungnahme

Stellungnahme

Stand: 1. Juli 2021

Verkehrliche Stellungnahme

Bebauungsplan 01/022 – Uerdinger Straße 67

1.	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2.	Darstellung der Ist Situation	2
2.1	Verkehrerschließung und Verkehrsführung MIV	2
2.2	Nahverkehrsnetz	3
2.3	Ruhender Verkehr	5
2.4	Fuß- und Radwegenetz	5
2.5	Derzeitige Verkehrsbelastungen	6
3.	Beschreibung der Planungen	6
3.1	Planung im Rahmen des Bebauungsplanes	6
3.2	Tangierende Planungen	7
4.	Abschätzung der Verkehrserzeugung im Kfz-Verkehr	8
4.1	Vorgehen	8
4.2	Verkehrserzeugung	8
5.	Bewertung Erschließung	10
5.1	TG-Erschließung	10
5.2	Anlieferung	11
5.3	Befahrbarkeit	11
6.	Möglichkeiten zur Verringerung der MIV-Belastung	12
6.1	Standortvoraussetzungen und Erfolgsfaktoren	12
6.2	Vorschläge zur Weiterentwicklung des vorhandenen Mobilitätsangebots	13

Abbildungen

Abbildung 1: Lage des Plangebietes	1
Abbildung 2: weiträumige Verkehrserschließung des Plangebietes	2
Abbildung 3: nahräumige Verkehrserschließung des Plangebietes	3
Abbildung 4: Anbindung des Plangebietes an das Nahverkehrsnetz	4
Abbildung 5: Einzugsbereich der umliegenden Haltestellen	4
Abbildung 6: Radfahrnetz im Umfeld des Plangebietes	5
Abbildung 7: Derzeitige Verkehrsbelastungen	6
Abbildung 8: Lageplan	7
Abbildung 9: Tagesganglinie des Quell- und Zielverkehrs des Plangebietes	9
Abbildung 10: Quell- und Zielverkehr auf der Rampe	10
Abbildung 11: Schleppkurven / Befahrbarkeit Rampe	11
Abbildung 12: Schleppkurve / Befahrbarkeit Anlieferung	12

Tabellen

Tabelle 1: Nutzungskonzept	8
Tabelle 2: Quell- und Zielverkehr des Plangebietes	9

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Auf einem Grundstück an der Uerdinger Straße 67 in Düsseldorf-Golzheim soll ein neues Bürogebäude mit flankierenden Nutzungen im Erdgeschoss entwickelt werden. Das außergewöhnliche an dem Vorhaben ist, dass die unteren Geschosse des derzeit auf dem Grundstück befindlichen Telekomgebäudes erhalten bleiben müssen, weil sich hierin Telekommunikation-Infrastruktur befindet und diese nicht verlagert werden soll. Das Dach und damit das Dachgeschoss des Bestandsgebäudes wird zurück gebaut und das restliche Gebäude vollständig überbaut.

Das Plangebiet grenzt im Norden an die Uerdinger Straße und wird auch hierüber erschlossen. In westlicher und östlicher Richtung schließen Grundstücke mit Wohnbebauung an. Südlich des Plangebiets liegt das Grundstück des benachbarten Hilton-Hotels. In Abbildung 1 ist ein Luftbild des Plangebietes dargestellt.



Abbildung 1: Lage des Plangebietes

Im Rahmen der verkehrlichen Stellungnahme werden die durch das Bauvorhaben zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation dargestellt und die verkehrlichen Konsequenzen des Vorhabens abgeschätzt. In Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf steht bei der Leistungsfähigkeitsanalyse die Zufahrt des Plangebietes im Fokus. Mit Hilfe verschiedener Maßnahmen soll die Anzahl der mit dem Kfz zurückgelegten Wege wirksam reduziert werden sowie wegen des eingeschränkten Platzbedarfs auf dem Grundstück der Stellplatzbedarf des Bauvorhabens gemindert werden.

2. Darstellung der Ist Situation

2.1 Verkehrserschließung und Verkehrsführung MIV

Die weiträumige Erschließung des Plangebiets erfolgt über die angrenzende Bundesstraße 7 (B7). In nördliche Richtung besteht über die Danziger Straße (B8) Anschluss an die Bundesautobahn 44 (BAB44). In südliche Richtung besteht über die B1 eine direkte Verbindung in die Düsseldorfer Innenstadt. Weiter ostwärts am „Mörsenbroicher Ei“ besteht Anschluss an den so genannten Düsseldorfer Lastring (B8) in südliche Richtung, die Heinrichstraße (B7) nach Osten und den nördlichen Zubringer (B1), der im weiteren Verlauf zur BAB52 in Richtung Ruhrgebiet wird. Westlich des Plangebiets führt die B7 über die Theodor-Heuss-Brücke über den Rhein und im weiteren Verlauf über die Brüsseler Straße zur BAB52 nach Niederkrüchten zur niederländischen Grenze.

Die Lage des Plangebietes im übergeordneten Straßennetz ist in Abbildung 2 dargestellt.



Abbildung 2: weiträumige Verkehrserschließung des Plangebietes

Die nahräumige Erschließung des Plangebiets erfolgt über ein Teilstück der Uerdinger Straße südlich der auslaufenden Theodor-Heuss-Brücke (B7), das als Zufahrt zur B7 dient und daher als Einbahnstraße ausgeschildert ist. Aufgrund der Lage des Plangebiets an diesem als Einbahnstraße ausgeschilderten Teilstück kann das Plangebiet durch Zielverkehr aus östlicher Richtung (Heinrichstraße, BAB 52, Lastring, Kennedydamm und Danziger Straße) sowie aus westlicher Richtung über die Theodor-Heuss-Brücke nur über den Knotenpunkt Kaiserswerther Straße / Uerdinger Straße und einem unter der Theodor-Heuss-Brücke befindlichen Wendefahrstreifen erreicht werden. Der Quellverkehr kann zunächst nur in östliche Richtung abfließen. Vor dem Knotenpunkt B1/B8/B7 am Nordfriedhof muss der in westliche Richtung gerichtete Quellverkehr über einen Wendefahrstreifen fahren.

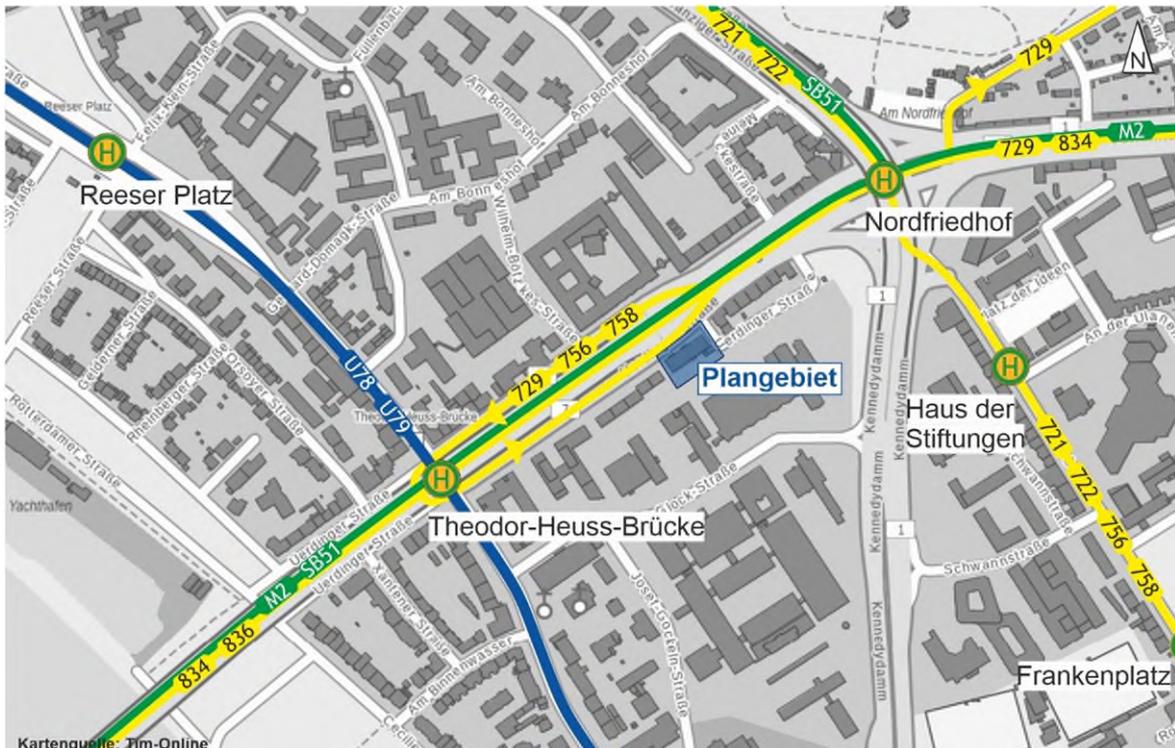


Abbildung 4: Anbindung des Plangebietes an das Nahverkehrsnetz

Im Allgemeinen gilt ein Ort gut an den ÖPNV angeschlossen, wenn dieser Ort im Einzugsbereich einer Haltestelle liegt. Üblicherweise liegt der Einzugsbereich einer Bushaltestelle bei 300m und der Einzugsbereich einer Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestelle bei 400m. Der Einzugsbereich der beiden für die Erschließung des Plangebiets relevanten Haltestellen ist nachfolgend in Abbildung 5 dargestellt.

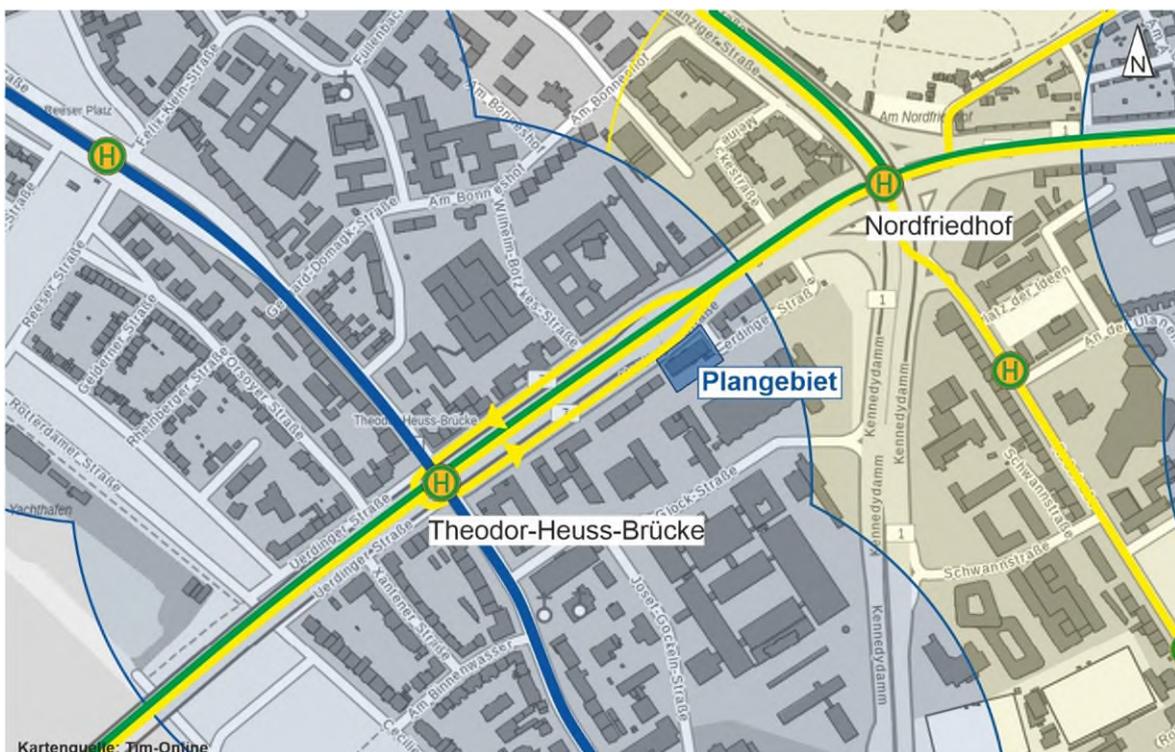


Abbildung 5: Einzugsbereich der umliegenden Haltestellen

2.5 Derzeitige Verkehrsbelastungen

Für die verkehrstechnische Beurteilung wurden von der Stadt Düsseldorf Verkehrsdaten vom Knotenpunkt Kaiserswerther Straße / Uerdinger Straße aus dem Jahr 2019 übermittelt.

Die derzeitigen Verkehrsbelastungen für die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde (07:45 – 08:45 Uhr bzw. 16:15 – 17:15 Uhr) sind in Abbildung 7 dargestellt.

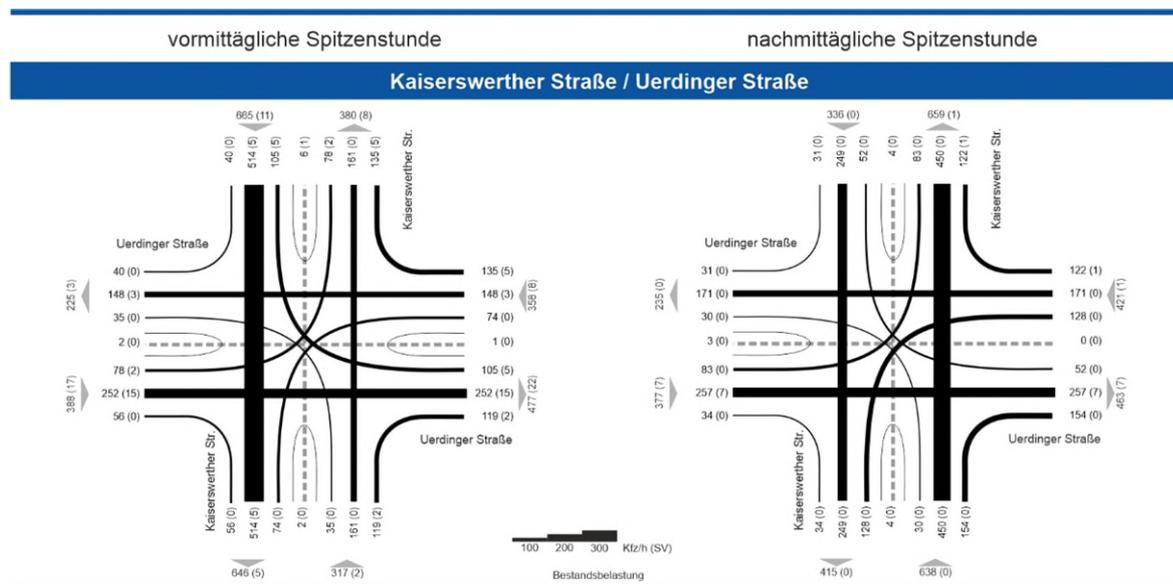


Abbildung 7: Derzeitige Verkehrsbelastungen

3. Beschreibung der Planungen

3.1 Planung im Rahmen des Bebauungsplanes

Auf dem Grundstück Uerdinger Straße 67 ist ein Hochhaus mit 14 Vollgeschossen geplant. Das bestehende Telekomgebäude wird überbaut und in die Planung einbezogen.

Auf der Rückseite des Bestandsgebäudes ist eine Tiefgarage mit zwei Untergeschossen vorgesehen, die gem. Sonderbauverordnung (SBauVO) als Großgarage eingestuft wird. Die Erschließung der Tiefgarage erfolgt von der Uerdinger Straße aus über eine einstreifige Rampe mit Ampelschaltung.

Neben den Pkw-Stellplätzen sollen auch Fahrradstellplätze in der Tiefgarage nachgewiesen werden. Die Erschließung der in der Tiefgarage befindlichen Fahrradstellplätze erfolgt ebenfalls über die Rampe.

In Abbildung 8 ist Konzept des Bauvorhabens als Lageplan dargestellt.

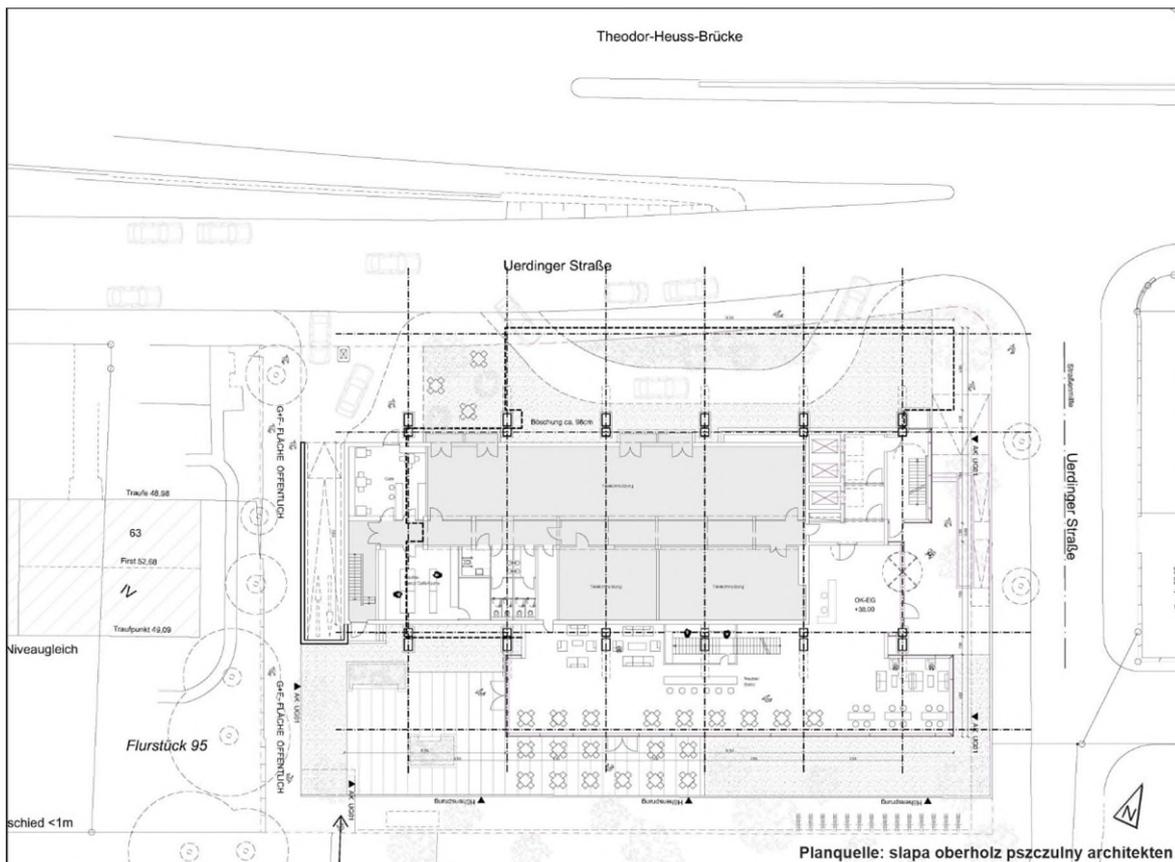


Abbildung 8: Lageplan

Der Lieferverkehr wird über eine Vorfahrt von der Uerdinger Straße aus abgewickelt.

Die fußläufige Erschließung erfolgt über einen Arm der Uerdinger Straße, der das Grundstück in östlicher Richtung begrenzt. An der westlichen Grundstücksgrenze soll über den Bebauungsplan eine Fußgängerachse gesichert werden, der das Gebiet südlich des Plangebiets (Quartier „Westlich Kennedydamm“) zukünftig besser an die Uerdinger Straße anbinden soll.

Das Gebäude wird überwiegend als Bürogebäude genutzt. Ein Bistro/Restaurant sowie ein kleines Café/Kiosk liegen im Erdgeschoss. Eine Bibliothek mit Verkauf ist im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss vorgesehen

3.2 Tangierende Planungen

Im gesamten Gebiet südlich und östlich des Plangebiets, in dem neben dem Campus der Fachhochschule Düsseldorf und zweier Hotels überwiegend Bürogebäude liegen (Quartier „Westlich Kennedydamm“), sind aktuell zahlreiche Neu- und Umbaumaßnahmen in Planung, kurz vor der Ausführung bzw. in der Umsetzung. Um die Entwicklung hier insgesamt zu steuern und in der Öffentlichkeit zu vermitteln, hat die Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahr 2019 einen Beteiligungsprozess in Form eines Workshops durchgeführt („Workshop Westlich Kennedydamm“). Der Workshop hatte das Ziel ein Leitbild für die künftige Entwicklung des Quartiers gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Akteuren vor Ort zu erarbeiten. Die Ergebnisse des Workshops dienen im nächsten Schritt der Herleitung und Aufstellung von Leitsätzen, die im Jahr 2020 beschlossen wurden. Diese

Leitsätze sind als Grundlage für die anstehenden qualitätssichernden Verfahren, wie städtebauliche oder hochbauliche Wettbewerbe, heranzuziehen.

Die vielfachen Änderungen haben aus verkehrlicher Sicht nur einen geringen Einfluss auf das Teilstück der Uerdinger Straße, über die das Plangebiet erschlossen wird, da für die Erschließung des Quartiers südlich des Plangebiets für einen Großteil der Relationen der Kennedydamm relevant ist. Im Rahmen von verkehrstechnischen Berechnungen im weiteren Planungsverlauf wird das Verkehrsaufkommen auf dem betrachteten Teilstück der Uerdinger Straße in Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf um pauschal 10% gesteigert.

4. Abschätzung der Verkehrserzeugung im Kfz-Verkehr

4.1 Vorgehen

Die Verkehrserzeugung wurde mit dem Programm „Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung - Ver_Bau“ (Stand Januar 2020) ermittelt.

Das Programm bietet ein überschlägiges Verfahren zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens, so dass sich die Anwendung eines EDV-gestützten Verkehrsmodells erübrigt. Das Programm ermöglicht es, das erzeugte Verkehrsaufkommen in einer integrierten Vorgehensweise, d.h. unter Beachtung aller Verkehrsmittel, abzuschätzen.

Zusätzlich zu den Tagesbelastungen können über die im Programm integrierten Ganglinien Stundenbelastungen ermittelt werden.

4.2 Verkehrserzeugung

Die Abschätzung der durch das Bauvorhaben zu erwartenden Verkehrsmenge erfolgte auf Grundlage des in Tabelle 1 dargestellten Nutzungskonzepts mit einem kleinen Café/Kiosk sowie einem Bistro/Restaurant im Erdgeschoss, einer Bibliothek mit Verkauf im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss sowie Büronutzung im ersten bis vierzehnten Obergeschoss.

Nutzung	Größe	Ansatz Öffnungszeiten	Bemerkung
Gastro – Cafe/Kiosk im EG	37 qm NF	7-19 Uhr	überwiegend Laufkundschaft, Mitarbeiter Bürogebäude
Gastro – Bistro/Restaurant im EG	380 qm NF	11-23 Uhr	Laufkundschaft zur Mittagspause, Abendöffnung (worst-case)
Bibliothek mit Verkauf im EG und 1.OG	600 qm NF	10-18 Uhr	-
Büronutzung 1.OG - 14.OG	9.310 qm BGF	-	wenig Publikumsverkehr

Tabelle 1: Nutzungskonzept

Die im Rahmen der Verkehrserzeugungrechnung angesetzten MIV-Anteile entsprechen den MIV-Anteilen der derzeit aktuellen SrV-Studie für Düsseldorf (Mobilität in Städten – SrV 2018). Für den Berufsverkehr wurde in Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf der MIV-Anteil um 10% erhöht, um Pendler zu berücksichtigen. Bei den weiteren Kennwerten wurde auf Mittelwerte üblicher Spannweiten zurückgegriffen, die im Programm Ver_Bau hinterlegt sind.

Bei unterschiedlichen Nutzungen an einem Standort ist von Wegekopplungen der Nutzer auszugehen, was zu einer Abminderung des durch Besucher erzeugten Verkehrsaufkommens führen kann.

Im vorliegenden Fall wurde bei der Bibliothek ein Verbundeffekt von 10% angenommen. Ebenso wird davon ausgegangen, dass ein Teil der Kunden der Gastronomie sich auch aus Mitarbeitern der Büronutzung oder aus Laufkundschaft zusammensetzt. Daher wurde für das Bistro/Restaurant im EG ein Verbundeffekt von 50% und des Cafés/Kiosk im EG von 80% angesetzt.

Es werden insgesamt rund 2.000 Wege pro Tag (alle Nutzergruppen) erzeugt. Daraus resultieren 618 Kfz-Fahrten am Tag.

Aus der prognostizierten Verkehrsbelastung wurde die Tagesganglinie für das Plangebiet ermittelt. Bei der Ermittlung der Stundenwerte wurde die prozentuale Verteilung des Kfz-Tagesverkehrsaufkommens auf die einzelnen Stundenintervalle aus standardisierten Ganglinien angesetzt. Hierbei wurden für die unterschiedlichen Verkehrszwecke (Büronutzung, Besucher und Wirtschafts- / Lieferverkehr) die jeweils spezifischen Anteile angenommen.

In Abbildung 9 sind die Ganglinien des Quell- und Zielverkehrs für das gesamte Plangebiet dargestellt.

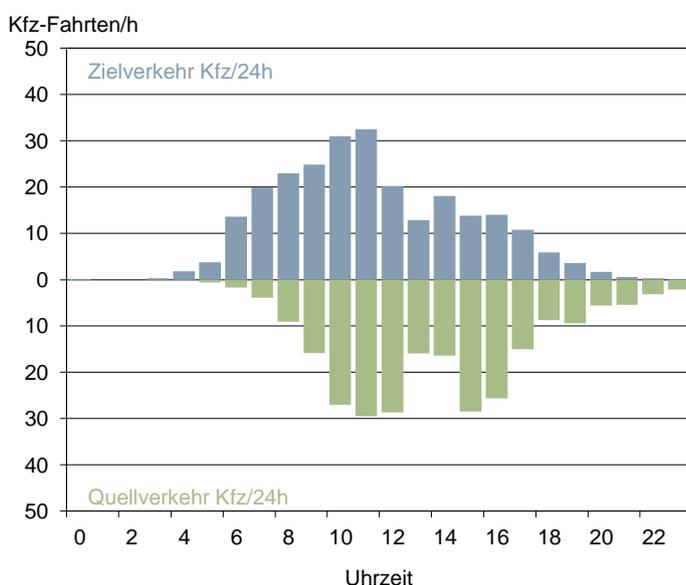


Abbildung 9: Tagesganglinie des Quell- und Zielverkehrs des Plangebietes

Als Spitzenstundenbelastung werden für das gesamte Plangebiet vormittags im Zeitraum 06-10 Uhr maximal 43 Kfz/h (09-10 Uhr) und nachmittags im Zeitraum 15-19 Uhr maximal 52 Kfz/h (15-16 Uhr) prognostiziert (vgl. Tabelle 2).

Kfz-Fahrten	am Tag [Kfz/24h]	06 - 10 Uhr [Kfz/4h]	vormittägliche Spitzenstunde [Kfz/h]	15 - 19 Uhr [Kfz/4h]	nachmittägliche Spitzenstunde [Kfz/h]
Quellverkehr	309	32	17	100	34
Zielverkehr	309	84	26	68	18
Summe	618	116	43	168	52

Tabelle 2: Quell- und Zielverkehr des Plangebietes

5. Bewertung Erschließung

5.1 TG-Erschließung

Die Tiefgarage wird über eine einstreifige gerade Rampe von der Uerdinger Straße aus erschlossen. Neben den für das Plangebiet nachzuweisenden Pkw-Stellplätzen werden in der Tiefgarage auch ein Teil der nachzuweisenden Fahrradstellplätze untergebracht.

Um eine Begegnung von in die Tiefgarage gerichteten Zielverkehr und aus der Tiefgarage ausfahrendem Quellverkehr zu vermeiden, wird das Befahren der einstreifigen Rampe mit Hilfe einer Lichtsignalanlage in Form einer Engstellensignalisierung geregelt. So wird wirksam vermieden, dass sich ein- und ausfahrende Fahrzeuge auf der Rampe begegnen. Um im Falle einer Begegnung Rückstau auf die Uerdinger Straße zu vermeiden, wird der Zielverkehr in die Tiefgarage hinein priorisiert, d.h. dass im Begegnungsfall zuerst der Verkehr, der in die Garage gerichtet ist, grün erhält. Der Verkehr, der aus der Garage gerichtet ist, muss dagegen grün anfordern.

Damit sich begegnender Rad- und Pkw-Verkehr ausgeschlossen werden, besteht die Möglichkeit auch für Radfahrer in der Tiefgarage an der Lichtsignalanlage anzumelden und grün anzufordern.

Um den Verkehr auf der Rampe zu reduzieren, steht die Tiefgarage nur einem eingeschränkten Nutzerkreis zur Verfügung, d.h. Gastronomiebesucher und Besucher der Bibliothek erhalten keinen Zugang zur Garage. Auf dieser Grundlage wird in der Spitzenstunde 11-12 Uhr mit einer maximalen Belastung auf der Rampe von 63 Pkw/h, aufgeteilt in 30 Pkw/h im Zielverkehr (einfahrend) und 33 Pkw/h im Quellverkehr (ausfahrend), gerechnet (vgl. Abbildung 10).

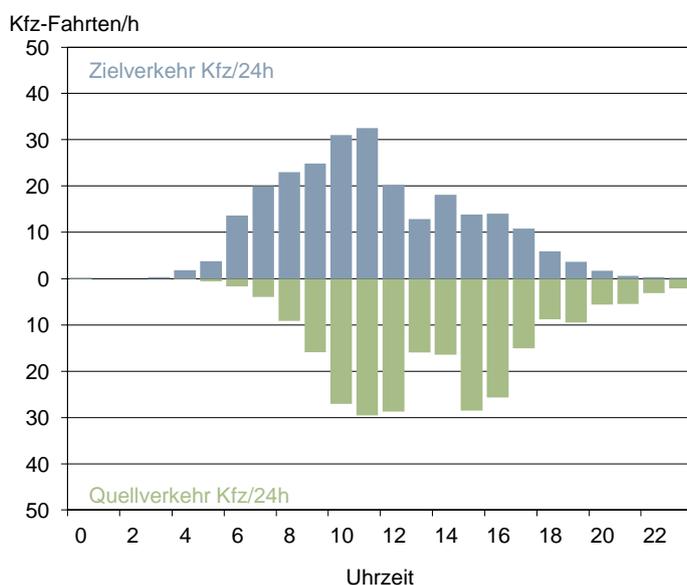


Abbildung 10: Quell- und Zielverkehr auf der Rampe

Vor dem Hintergrund

- der vorgesehenen Engstellensignalisierung,
- des eingeschränkten Nutzerkreises,
- der geringen Verkehrsbelastung und daraus resultierend
- der geringen Begegnungswahrscheinlichkeit

wird aus verkehrsplanerischer Sicht die Einstreifigkeit der Rampe als unkritisch bewertet.

5.2 Anlieferung

Die Anlieferung erfolgt über eine Vorfahrt von der Uerdinger Straße aus. Die Tiefgarage und die Vorfahrt erhalten baulich getrennte Zufahrten. Ein Begegnungsfall zwischen aus der Tiefgarage ausfahrenden Pkw und anfahrendem Lieferverkehr ist somit nicht möglich, was aus verkehrsplanerischer Sicht positiv bewertet wird.

5.3 Befahrbarkeit

Die Befahrbarkeit der Rampe wurde mittels dynamischer Schleppkurven und dem Programm AUTOTURN durchgeführt. Grundlage hierfür waren standardisierte Bemessungsfahrzeuge (Pkw an der Rampe, Lieferwagen an der Vorfahrt).

Die Ergebnisse der Befahrbarkeitsprüfungen sind nachfolgend in Abbildung 11 und in Abbildung 12 dargestellt.

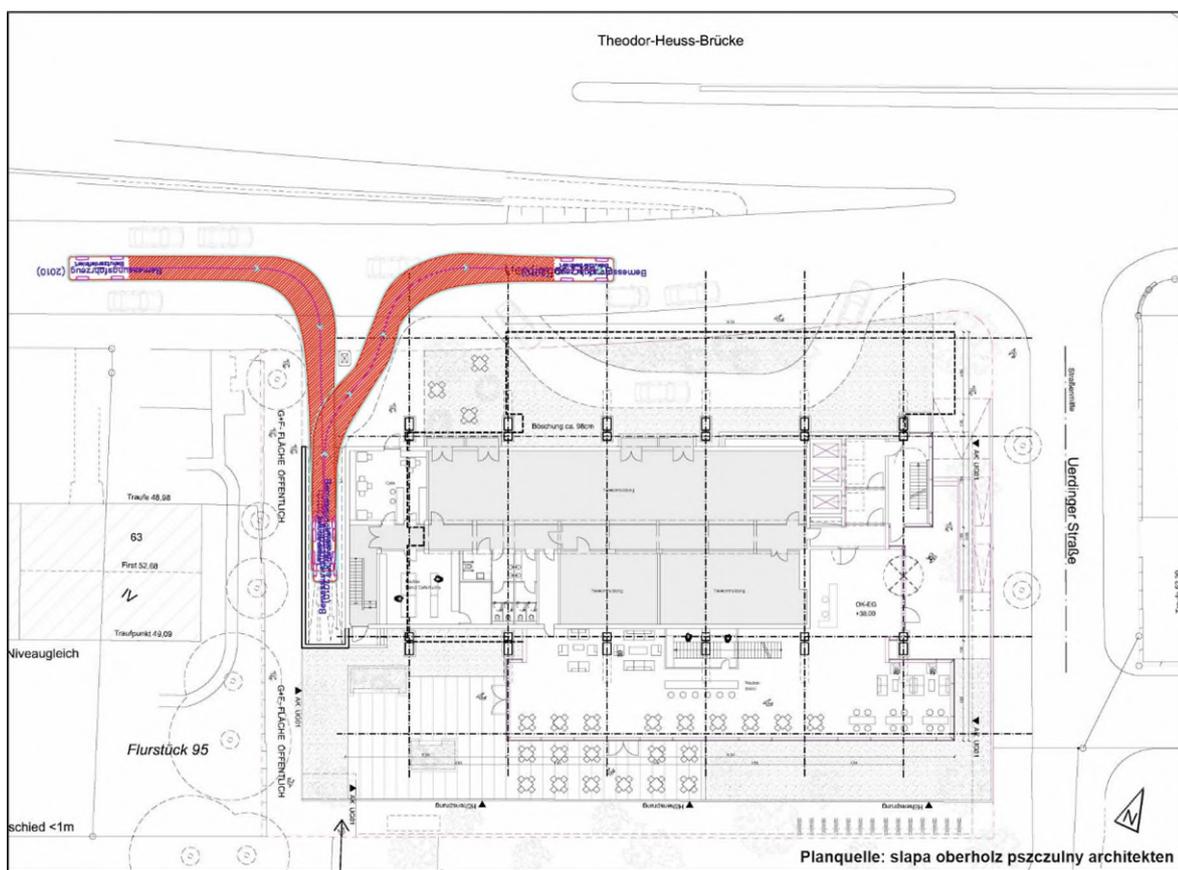


Abbildung 11: Schleppkurven / Befahrbarkeit Rampe

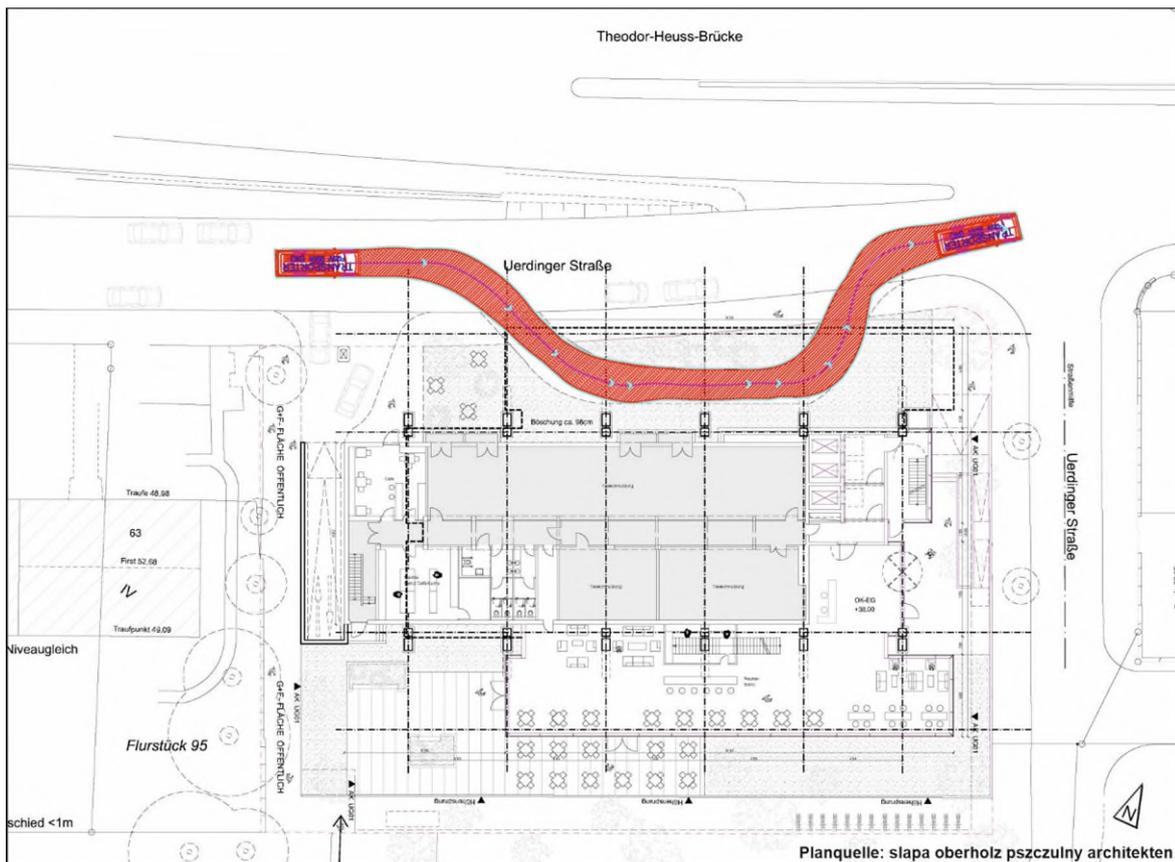


Abbildung 12: Schleppkurve / Befahrbarkeit Anlieferung

6. Möglichkeiten zur Verringerung der MIV-Belastung

Mit dem Ziel die Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, zu reduzieren, werden für das Bauvorhaben an der Uerdinger Straße 67 Möglichkeiten aufgezeigt, um die durch die Planung hervorgerufene neue Verkehrsbelastung durch Pkw zu reduzieren. Hierdurch wird erwartet, dass sich bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen die Kfz-Nutzung reduziert, sodass neben einer Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) auch eine Senkung der nachzuweisenden Anzahl an Stellplätze angestrebt wird.

6.1 Standortvoraussetzungen und Erfolgsfaktoren

Der Standort des Bauvorhabens bietet einige Mobilitätsvoraussetzungen im Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) und ermöglicht somit den Nutzern des Plangebiets viele Wege ohne Kfz zurückzulegen:

- In fußläufiger Entfernung liegt westlich des Plangebiets die Haltestelle Theodor-Heuss-Brücke, die von den Stadtbahnlinien U78 und U79, einer Schnellbuslinie, einer Metrobuslinie sowie weiteren Buslinien angefahren wird. Östlich des Plangebiets liegt in fußläufiger Entfernung die Haltestelle Nordfriedehof, die ebenfalls über ein weitreichendes Buslinienangebot verfügt. Hierdurch ist das Plangebiet gut mit dem Hauptbahnhof und allgemein innerhalb Düsseldorfs sowie in das linksrheinische Düsseldorf sehr gut vernetzt.
- Das Plangebiet liegt direkt am Radhauptnetz der Stadt Düsseldorf. Das Radhauptnetz ist ein Netz aus leicht erkennbaren, sicher und zügig zu befahrenden Radwegen. Das Rad-

hauptnetz ist vergleichbar mit einem Hauptstraßennetz für den Radverkehr. Es soll zukünftig über einen hohen Ausbaustandard verfügen, der höhere Geschwindigkeiten auch vor dem Hintergrund einer weiteren Verbreitung von Pedelecs ermöglicht. Das Radhauptnetz befindet sich derzeit im stetigen Ausbau und ist für eine größtmögliche Steigerung der Radverkehrsmengen ausgelegt.

- Vom Plangebiet aus sind im näheren Umfeld (300-450 m) diverse lokale Nahversorgungsmöglichkeiten in Form verschiedener Restaurants, Bistros, Imbisse, Bäcker im Bereich des Knotenpunkts Kaiserswerther Straße / Uerdinger Straße, im weiteren Verlauf der Kaiserswerther Straße und der Tersteegenstraße in großer Auswahl fußläufig vom Plangebiet gut erreichbar vorhanden. Weitere Nahversorgungsmöglichkeiten befinden sich im Bereich des Nordfriedhofs (320 m) sowie im erweiterten Nahbereich (ab 800 m) an der Roßstraße, Tannenstraße und am Frankenplatz.
- Auf dem Plangebiet selbst wird die Möglichkeit für eine attraktive Mittagspausengestaltung geschaffen.

6.2 Vorschläge zur Weiterentwicklung des vorhandenen Mobilitätsangebots

Das oben beschriebene Bündel an guten Standortvoraussetzungen und Erfolgsfaktoren soll im Zuge der Projektentwicklung erweitert werden. Der Bauherr zeigt großes Interesse, weitere Maßnahmen im Zuge der Projektentwicklung zu fördern:

- Der Radverkehr soll aktiv gefördert werden, indem auch hochwertige, wettergeschützte und gut erreichbare Fahrradabstellplätze in der Tiefgarage realisiert werden. Eine ortsfeste Reparaturstation sowie Umkleieräume und Duschen stehen den Mitarbeitern zur Verfügung. Den Nutzern von Elektrofahrrädern werden Lademöglichkeiten angeboten. Und es wird die Möglichkeit geschaffen, bei der durch Engstellensignalisierung ausgestatteten Rampe eine Freigabezeit bei der Lichtsignalanlage manuell anzufordern.
- Zur Information der Büromitarbeiter sollen im Bereich des Gebäudeeingangs sowie der Aufzüge auf jeder Etage Bildschirme mit Informationen zu Mobilitätsalternativen in Echtzeit in Form von Abfahrzeiten der Stadtbahnen und Busse, aber in Form von Standorten von Elektrorollern, Elektroscootern sowie Carsharingfahrzeugen angezeigt werden. Über entsprechende Systeme besteht die Möglichkeit auch vom Arbeitsplatz diese gebündelten Informationen abzurufen.

Weitere organisatorische Maßnahmen, wie beispielsweise die Bewirtschaftung der Tiefgaragenstellplätze oder die Abgabe von vergünstigten Zeitkarten an Mitarbeiter befinden sich derzeit in Abstimmung.

Die Möglichkeiten zur Verringerung des Kfz-Verkehrs sowie die Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl sowie auf die Anzahl der herzustellenden Tiefgaragenstellplätze befindet sich derzeit in Abstimmung mit dem Fachamt der Stadt Düsseldorf.