

Ersatzbau Hochstraße Benediktusstraße

Protokoll

Ersatzneubau Hochstraße Benediktusstraße

Nachbarschaftstisch I

Rheinblick 741 (Düsseldorf Heerdt), 4. Mai 2023



Ersatzbau Hochstraße Benediktusstraße

Agenda

1. Begrüßung und Einführung
2. Fachlicher Input
3. Gruppenarbeit
4. Reflexion und Feedback
5. Ausblick

1. Begrüßung und Einführung

Der Moderator Herr Dr. André Schaffrin von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden zum ersten Nachbarschaftstisch zum Ersatzneubau der Hochstraße Benediktusstraße. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde der Teilnehmenden stellt er die Tagesordnung und das Ziel des Nachbarschaftstisches vor. Demnach sei das Ziel des ersten Workshops, sich kennenzulernen, Themen zu sammeln und den inhaltlichen „Startschuss“ der gemeinsamen Arbeit über die nächsten Termine hinweg zu setzen. Die Teilnehmenden sind sich darüber einig, dass der Austausch wertschätzend und konstruktiv, sachlich, verständlich und vertraulich sein soll.

Für die offizielle Begrüßung übergibt Herr Schaffrin das Wort an den Beigeordneten für Mobilität und Umwelt der Landeshauptstadt Düsseldorf, Jochen Kral. Dieser betont sein persönliches Interesse an dem Projekt und die Bedeutung der frühzeitigen Einbindung der Öffentlichkeit für dieses so essenziell wichtige Nadelöhr in Düsseldorfs Verkehrsinfrastruktur.

2. Fachlicher Input

Bevor es für die Teilnehmenden in die Gruppenarbeit geht, startet der Projektleiter, Lars-Christian Weiser aus der Abteilung Planung Ingenieurbau und Stadtbahn der Landeshauptstadt Düsseldorf mit einem fachlichen Input. In seinem Vortrag macht er die Bedeutung eines Ersatzneubaus der Hochstraße für den Düsseldorfer Verkehrsfluss sowie im Hinblick auf anhängige Großprojekte deutlich, stellt den Planungsraum mit angrenzenden und querenden Straßen und erste Varianten für einen Ersatzneubau vor. An dieser Stelle betont er, dass die Nachbarschaftstische bewusst vor Beginn der Planung durchgeführt werden und man offen für abweichende Varianten ist. Mit dem Ziel im Laufe der Öffentlichkeitsbeteiligung realisierbare Varianten entwickeln und vergleichen zu können, sind zudem aber auch einige Leitplanken und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Hierzu zählen u.a. die durch die bestehende Bundesstraße vorgegebene Trassenführung, die variantenabhängigen Regelquerschnitte oder die Ausweisung als Kraftfahrstraße (alle Vorgaben sind der Präsentation im Anhang zu entnehmen, Folie 19).

An den Input anschließend wird die offene Diskussion eröffnet und erste Fragen aus dem Plenum werden von den Expert*innen beantwortet.

Ersatzbau Hochstraße Benediktusstraße

Fragen/Anmerkungen

Antwort

Ist der Tunnel überhaupt noch eine wirkliche Option oder wurde intern längst darüber entschieden, dass diese Variante zu teuer ist?

Das Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung ist auf einen möglichst offenen Diskurs ausgelegt. Die definierten Leitplanken bzw. Rahmenbedingungen (vgl. F. 19 Rahmenpräsentation) sind zu berücksichtigen, jedoch aus der Intention einer möglichst geringen Restriktionswirkung heraus formuliert. Folglich sind jegliche Varianten innerhalb dieser Beteiligungsgrenzen als wirkliche Option einzuordnen.

Die Entscheidung über die, im Anschluss an das Verfahren zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, zu verfolgende Vorzugsvariante obliegt verfahrenstechnisch dem Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf und kann insofern weder durch die Verwaltung noch durch die Nachbarschaftstische getroffen werden.

Die Ausfahrten Benediktusstraße und Heesenstraße sind gerade gesperrt. Ist vorgesehen, dass diese überhaupt wieder geöffnet werden?

Die Schließung der Anschlussstelle B7 Benediktusstraße war bereits Bestandteil des Grundsatzbeschlusses zum Gesamtverkehrskonzept Heerd / Oberkassel von 2004 und ist mit dem Ratsbeschluss vom 12.07.2018 zum Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss für die Herstellung der Anschlussstelle Heerdter Lohweg bekräftigt worden. Die Abfahrt Heesenstraße ist bereits im April 2022 und die Abfahrt Benediktusstraße am 05.05.2023 endgültig geschlossen worden.

Warum sind einige Faktoren für den Ersatzneubau der Hochstraße bereits feststehend?

Warum wird eine so stark befahrene und mitten durch ein Wohngebiet führende Straße trotz Verkehrswende erneuert?

Die Planung unterliegt klaren Vorgaben, die sich entweder aus rechtlichen, planerischen oder technischen Zwängen heraus ergeben. Diese haben wir in einer einfachen Sammlung an Faktoren zusammengeführt. Innerhalb dieser Rahmenbedingungen können alle möglichen Varianten diskutiert und abgewogen werden, solange sie dem Planungsziel nicht entgegenstehen.

Auch unter Berücksichtigung einer zukünftigen verkehrlichen Entwicklung handelt es sich bei der Brüsseler Straße (B7) um eine Bundesstraße, welche integraler Bestandteil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes ist und insofern einem weiträumigen Verkehr dient. Aufgrund der spezifischen Lage

Ersatzbau Hochstraße Benediktusstraße

	<p>im Verkehrsnetz wird die gehobene Bedeutung der B7 insbesondere im betrachteten Bereich als solche erhalten bleiben. Im Zusammenspiel mit der Verkehrsprognose und unter Berücksichtigung der Vorgaben gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) ist der Straßenbaulastträger dazu verpflichtet den Verkehrsweg in einem, dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand, zu erhalten. Im Sinne der Abgrenzung sei ergänzt, dass nicht die Bundesstraße als solche entsprechend der definierten Rahmenbedingungen Kernaspekt der Öffentlichkeitsbeteiligung ist, sondern das bestehende Überführungsbauwerk.</p>
<p>Welche Faktoren werden bei einer Verkehrsprognose berücksichtigt? Wurden z.B. auch aktuelle Trends wie die Verkehrswende und alternative Antriebe in die Berechnungen einbezogen?</p>	<p>Bei der Verkehrsprognose werden verschiedene Szenarien betrachtet. Grundsätzlich fließen dabei die prognostizierten Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen sowie baurechtlich bereits gesicherte städtebauliche Entwicklungen mit ein. In Bezug auf das Verkehrsmittelwahlverhalten gibt es ein Szenario, in dem der Status Quo zugrunde gelegt wird, sowie ein Szenario, das eine Verkehrswende im Sinne einer geringeren Nutzung des Pkw und eine entsprechend höhere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß) annimmt. Für die Bewertung von Infrastrukturprojekten werden beide Szenarien herangezogen und miteinander verglichen. Alternative Antriebsarten haben keine Auswirkungen auf die Verkehrsmengen und werden deshalb nicht berücksichtigt.</p>
<p>Wer ist für die Finanzierung des Ersatzbaus der Hochstraße zuständig?</p>	<p>Im Einflussbereich der Ortsdurchfahrt obliegt der Landeshauptstadt Düsseldorf die Straßenbaulast auch für Bundesstraßen. Jegliche Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau sind demnach der Landeshauptstadt Düsseldorf zuzuordnen und als solche in ihrer Gesamtheit über den gesamtstädtischen Haushalt zu decken. Entsprechend unterliegt auch die Landeshauptstadt Düsseldorf als Kommune mit Hinblick auf die Haushalts- bzw. Investitionsplanung der Kommunalhaushaltsverordnung Nordrhein-Westfalen (KomHVO NRW).</p>

Ersatzbau Hochstraße Benediktusstraße

	<p>Ob und in welchem Maße eine Mitfinanzierung über Fördermittel des Landes oder Bundes denkbar ist, lässt sich dabei frühestens auf Basis einer Vorplanung (Leistungsphase 2 gem. Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) abschätzen.</p>
<p>Was ist eine „Einhausung“?</p>	<p>Unter der Einhausung eines Verkehrsweges versteht sich eine bisweilen vollständige bzw. allseitige, bauliche Einfassung mit dem Ziel der Abschirmung eines schützenswerten Bereichs gegenüber einer Emissionsquelle. Zu beachten ist jedoch, dass Einhausungen mit einer Länge von mehr als 80 m gemäß der DIN 1076 entwurfstechnisch als Tunnelbauwerk zu bewerten sind.</p>
<p>Ist es möglich die möglichen Varianten zu visualisieren (in 3D)? Allein durch eine Draufsicht können sich ungeübte Menschen nur schwer vorstellen, wie die Umsetzung aussehen wird und sich folglich nicht für eine Empfehlung einer Variante aussprechen.</p>	<p>Grundsätzlich ist die Erarbeitung von Visualisierungen möglich und für die zukünftigen Nachbarschaftstische eingeplant. Als Eingangsvoraussetzung sind jedoch Art, Umfang und Detailgrad der Visualisierung zu definieren und entsprechend dem einhergehenden Aufwand abzuwägen. Der Darstellungsgrad zum aktuellen Zeitpunkt vermeidet eine vorprägende Beeinflussung zur gestalterischen Form der verschiedenen Kernvarianten und soll vielmehr dazu anregen die Kernvarianten zunächst für sich selbst weiterzuentwickeln und somit im Idealfall auch ganz verschiedene Gestaltungsansätze in den zweiten und dritten Nachbarschaftstisch einzubringen.</p>





Ersatzbau Hochstraße Benediktusstraße

3. Ergebnisse der Gruppenarbeit

Für die Gruppenarbeit wurden die Teilnehmenden vorab vier Diskussionstischen zugeteilt.

Etwa eine Stunde lang tauschen sich die Gruppen darüber aus, was ihnen bei der Planung der B7 wichtig ist, was sie mit dem Stadtteil und der Hochstraße verbinden, wie die neue B7 aussehen könnte und sammeln Ideen, um den Stadtteil aufzuwerten.

Neben den Teilnehmenden begleiteten Expert*innen aus Planung, Lärm- und Umweltschutz die Diskussionsrunden und beantworteten fachliche Fragen zu möglichen Varianten des Ersatzneubaus.

In einem Wandelgang zu den einzelnen Gruppentischen stellen die gewählten Sprecher*innen der einzelnen Gruppen abschließend die wichtigsten Punkte für einen zukünftigen Ersatzneubau aus ihrer Diskussionsrunde im Plenum vor:

Diskussionsrunde blau (4)

Während der Planungs- und Bauphase soll eine ganzheitliche Betrachtung der Stadtplanung erfolgen, mit einer zeitlichen Abstimmung zwischen den Baustellen in Düsseldorf, um den Verkehrsfluss durchgehend aufrechtzuerhalten.

Bei der Variantenauswahl wurde während der Arbeitsphase deutlich, dass es bei jeder Variante sowohl Gewinner als auch Verlierer geben wird, und dass es keine perfekte Lösung gibt. Dennoch sollen Lärm-, Abgas- und Sichtbelästigungen weitgehend abgemildert werden.

Der Ersatzneubau soll als Chance genutzt werden, um die Lebensqualität im Stadtteil zu verbessern, und bestehende aktuelle Defizite, wie Vermüllung und Angsträume unter der Brücke, fehlende Infrastruktur für den Fahrradverkehr und der hohe Parkdruck, sollen erkannt und behoben werden.

Die Vision der Gruppe für Heerdt ist ein grüner Stadtteil ohne Zergliederung, mit Lärm-, Abgas- und Sichtschutz, so dass Autos für Anwohner*innen und Gewerbetreibende weder zu hören noch zu sehen sind.

Ersatzbau Hochstraße Benediktusstraße

Ergebnisse der Diskussionsrunde blau (4)



Diskussionsrunde orange (3)

Die Gruppe orange beschäftigt die derzeit teilende Wirkung der Hochstraße für den Stadtteil. Das bestehende Bauwerk teilt Heerdt in Nord und Süd, dies wirkt sich auf den Alltag der Anwohnenden und u.a. auch auf ihr Kaufverhalten aus. Eine Lösung könnte ein Tunnel mit Nutzung der Fläche darüber z.B. in Form eines Deckels sein, dies würde gleichzeitig das lokale Gewerbe stärken.

Darüber hinaus ist auf die Bedeutung der Parkplätze und insbesondere den hohen Parkdruck im näheren Umfeld der Hochstraße hingewiesen worden. Eine Verschlechterung des Angebots, wie beispielsweise bei der Dammvariante, sollte vermieden werden.

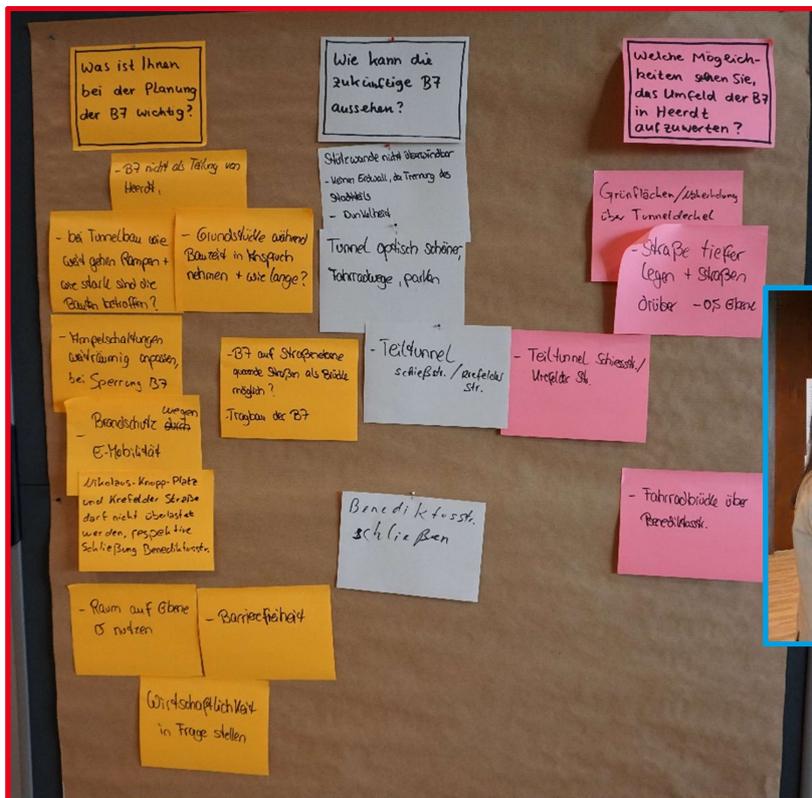
Trotzdem wird deutlich, dass auch eine teurere Tunnelvariante aufgrund hoher Lärmbelastungen ein Problem für die Anrainer entlang der Rampen birgt. Gegebenenfalls kann ein Trogbauwerk im Bereich der Rampen bzw. eine Verlängerung dieser stadtauswärts, Abhilfe schaffen.

Ergänzend sollte geprüft werden, ob die Querstraße Benediktusstraße im Zuge der Bauarbeiten und darüber hinaus für den Autoverkehr geschlossen wird. Wichtig ist dann allerdings, den Umgehungsverkehr umzuleiten und die Ampelschaltung anzupassen.

Zuletzt ist auch der Aspekt des Brandschutzes im Zusammenhang mit der fortschreitenden Elektromobilität für einen zukünftigen Ersatzneubau aufgegriffen worden.

Ersatzbau Hochstraße Benediktusstraße

Ergebnisse der Diskussionsrunde orange (3)



Diskussionsrunde rot (1)

In Gruppe rot lag der Fokus auf einer Tunnelvariante. Ebenfalls wurde der Entfall der Trennwirkung hier als wichtiger Grund genannt. Aus diesem Grund spricht sich die Gruppe insbesondere gegen einen Damm aus, da dieser die Wirkung einer Mauer durch den Stadtteil hätte.

Es kommt die Frage auf, ob ein Tunnel trotz höherer Kosten nicht auch langlebiger als eine Brücke sei.

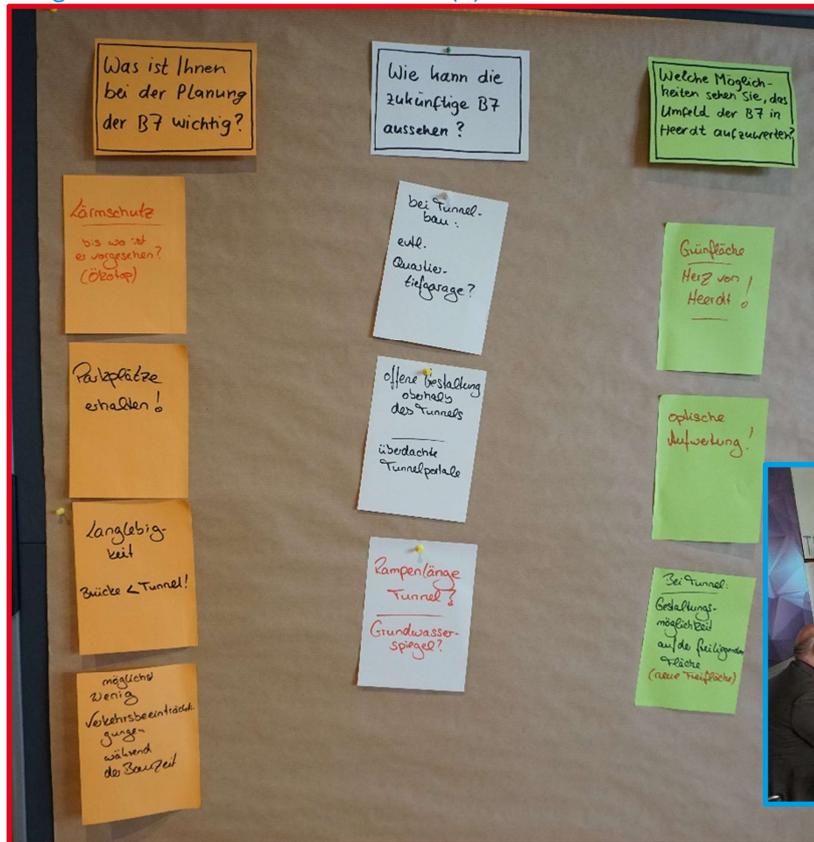
Um absehbaren Mehrkosten bei einer Tunnellösung entgegen zu wirken, könnte auch über eine (teilweise) Bebauung nachgedacht werden.

Um das Problem des derzeitigen Parkdrucks anzugehen, besteht die Idee einer (unterirdischen) Quartiersgarage für Anwohner*innen und Pendler*innen bzw. eines Mobility Hubs auf dem Nikolaus-Knopp-Platz.

Für die Bauphase des Ersatzneubaus (unabhängig von der Variante) appelliert die Gruppe an die Planer*innen, sicherzustellen, dass der Verkehrsfluss aufrechterhalten wird und es zu keiner Vollsperrung kommt.

Ersatzbau Hochstraße Benediktusstraße

Ergebnisse der Diskussionsrunde rot (1)



Diskussionsrunde grün (2)

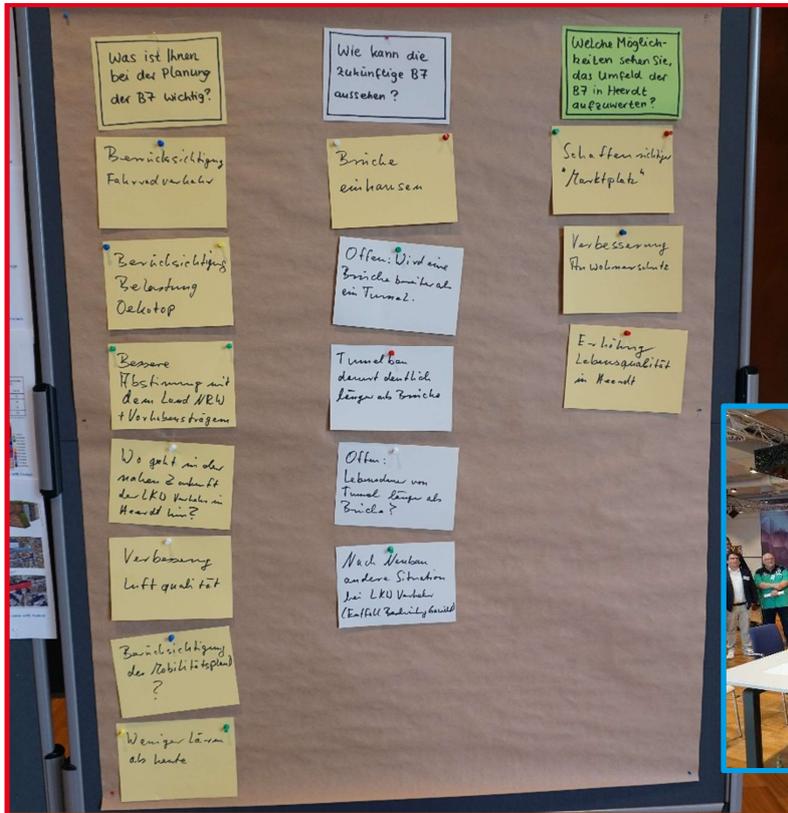
Auch in Gruppe grün wird klar, dass eine Tunnelvariante kein Allheilmittel ist, sondern auch Nachteile hat. So erzeugen insbesondere die Tunnelportale eine Konzentration von Lärm und Abgasen. Trotzdem bleibt sie die bevorzugte Variante der Teilnehmenden, um den Stadtteil Heerdt neu zu gestalten.

Bezüglich einer alternativen Variante soll die Einhausung einer Brücke bzw. von Rampen geprüft werden. Bereits während der Vorstellung dieses Vorschlags kommen jedoch Bedenken seitens der Teilnehmenden hinsichtlich des Mauercharakters auf, den eine solche Bauweise haben könnte.

Die Gruppe wünscht sich, dass die Chance, die der Ersatzneubau für den Stadtteil mit sich bringt, genutzt wird und bereits genannte Probleme behoben werden. Als neuer Punkt wird das Ökotop als Teil der Heerdtter DNA betont und dessen Schutz gefordert.

Ersatzbau Hochstraße Benediktusstraße

Ergebnisse der Diskussionsrunde grün (2)



4. Reflexion und Feedback

Der Input der Expert*innen, insbesondere zum Lärmschutz, ergab einen großen Erkenntnisgewinn für die Teilnehmenden und ermöglichte eine objektivere Betrachtung und besseres Verständnis zu möglichen Varianten. Die Diskussionen in den Gruppen waren sehr differenziert und gingen weit über die Variantenwahl oder die Wirtschaftlichkeit des Ersatzneubaus hinaus. Der Neubau der Hochstraße Benediktusstraße wird als große Chance für den Stadtteil wahrgenommen, um diesen sozialräumlich aufzuwerten. Heerdt als Arbeiterstadtteil, der sehr divers und multikulturell ist und der zunehmend wächst, hat einen großen Bedarf an neu entstehenden öffentlichen Räumen, wo Menschen sich begegnen und Integration (er)leben. Mit dem Ersatzbau hat Düsseldorf die Möglichkeit, in Heerdt ein Leuchtturmprojekt zu errichten, das nicht nur den Verkehr entlastet, sondern auch das Leben im Stadtteil deutlich aufwertet.

5. Ausblick

Der Nachbarschaftstisch II findet am 12.06.2023 von 16:30 – 20:30 Uhr im Rheinblick 741, mit Treffpunkt auf der Krefelder Straße, direkt unterhalb der Hochstraße statt. Fokus dieses zweiten Workshops wird eine Begehung der Örtlichkeiten entlang der Hochstraße und die Diskussion von Bewertungskriterien für die Variantenauswahl. (Weitere Daten: 17.08. und 19.09.)