

Dokumentation der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung vom 30. Mai bis 26. Juni 2022

Östlich zur Lindung

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit



Inhalt

Einleitung	4
Qualitätssicherndes Verfahren	5
Zusammenschau der Ergebnisse aus der zweiten Beteiligungsphase	6
Resümee und Ausblick	16
Anhang	22
Beiträge aus der Onlinebeteiligung	23
Beiträge zum Entwurf 1	42
Beiträge zum Entwurf 2	48
Beiträge zum Entwurf 3	51
Beiträge zum Entwurf 4	54
Beiträge zum Entwurf 5	60
Beiträge zum Entwurf 6	65
Beiträge zum Entwurf 7	69
Beiträge per Flyer	72
Beiträge per Mail	73
Ansprechpartner	87



Einleitung

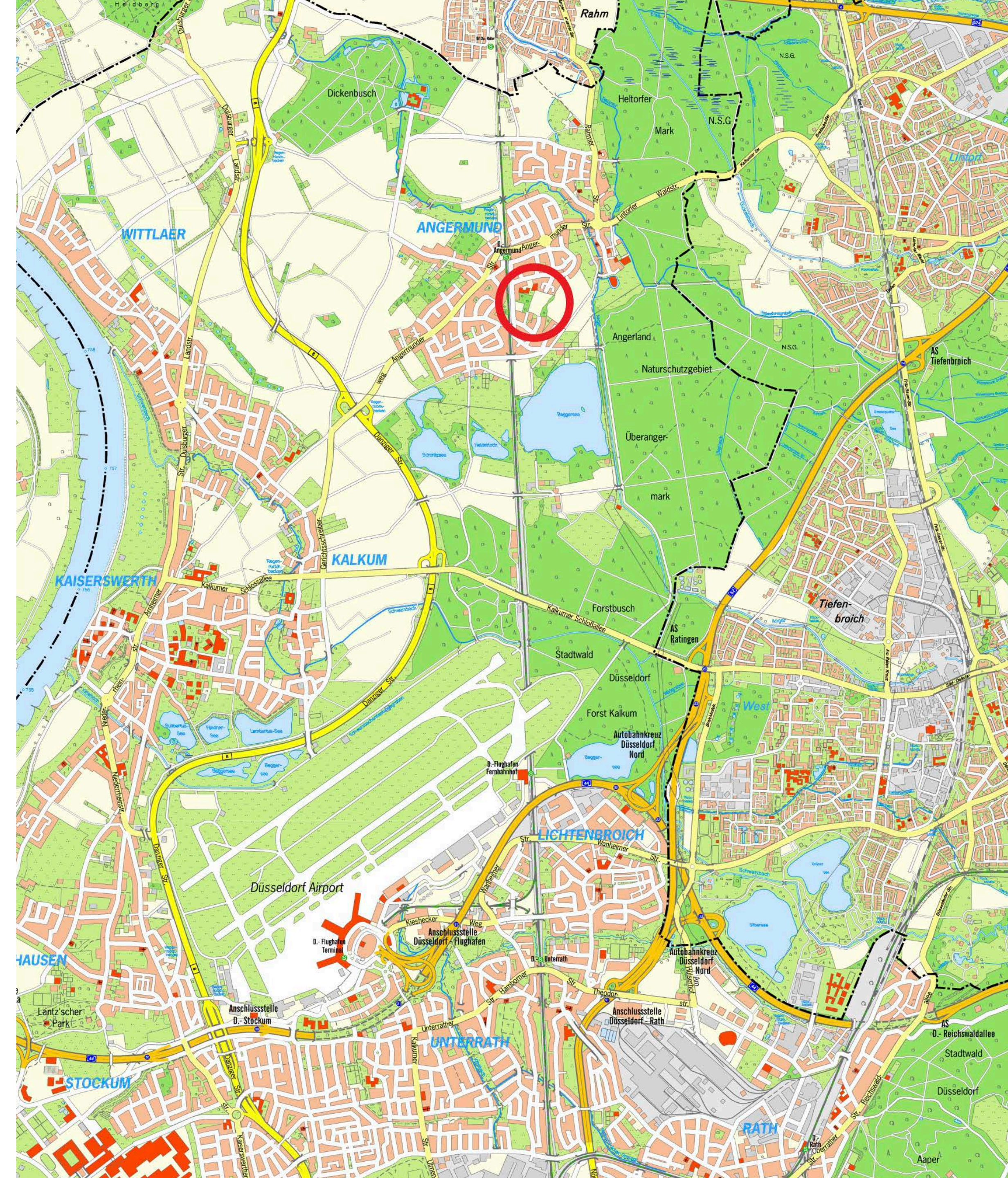
Anlass

Mit Beschluss der Umsetzungsstrategie Perspektiven für den Düsseldorfer Norden ist der Startschuss für die Entwicklung der Baureserve *Östlich Zur Lindung* gefallen. Ziel ist eine Abrundung des Siedlungsrandes unter Berücksichtigung vorhandener Grünstrukturen. Entstehen soll ein aufgelockertes Wohngebiet.

Plangebiet

Die 4,55 Hektar große Fläche liegt im Düsseldorfer Stadtteil Angermund, östlich der Straße *Zur Lindung*. Im Norden grenzt sie an die Straße *In den Blamüsen* an, im Süden an die Bebauung rund um den Baumschulenweg. Die westliche Grenze bildet ein vorhandener Grünzug.

Lage im Stadtgebiet
Quelle: Stadt Düsseldorf



Qualitätssicherndes Verfahren

Öffentliche Workshopreihe

Vor Start des Bebauungsplanverfahrens wurde eine öffentliche Workshop-Reihe durchgeführt.

Im ersten Workshop am 29. August 2019 wurden zunächst die Rahmenbedingungen der geplanten Bebauung thematisiert. Es wurden die fachlichen Vorgaben und Restriktionen erläutert und die Wünsche und Zielvorstellungen der Bürger*innen aufgenommen.

Ziele waren eine weitreichende Information, die Klärung von Fragen und eine aktive Mitgestaltung der Teilnehmer*innen. Zu diesem Zweck wurden an mehreren Themenständen jeweils unterschiedliche Aspekte diskutiert (zum Beispiel verkehrliche Erschließung, Freiraum, Grünstrukturen und Ortsrandgestaltung, Wohntypologien und Überflutungsschutz).

Im Anschluss an den ersten Workshop fand die Entwurfsphase statt. Das Stadtplanungsamt hat aufbauend auf den Ergebnissen des ersten Workshops mit Unterstützung der Fachämter unterschiedliche Entwurfskonzepte erarbeitet.

Da aufgrund der Coronapandemie eine zweite öffentliche Veranstaltung nicht sicher planbar war, fand die zweite Beteiligung in einem hybriden Format statt. Die städtebaulichen Entwürfe wurden inklusive Erläuterung vom 30. Mai bis zum 26. Juni 2022 auf einer Website (www.duesseldorf.de/oestlich-zur-lindung) und vor Ort in Angermund (Walter-Rettinghausen-Halle) präsentiert. Zu den Themen Verkehr, Hochwasser und Starkregen wurden jeweils konkretisierte Fachinformationen zur Verfügung gestellt.

Interessierte Bürger*innen hatten die Möglichkeit, Anregungen und Anmerkungen per Kommentarfunktion auf der Website oder via E-Mail einzureichen. Parallel hatten sie auch vor Ort in Angermund die Möglichkeit, Anregungen auf Kommentarkarten abzugeben.

Zusammenschau der Ergebnisse aus der zweiten Beteiligungsphase

Im Rahmen der zweiten Beteiligungsphase sind rund 280 Beiträge auf der Website, fünf Beiträge per Flyer und zwölf E-Mail-Schreiben eingegangen. Nachfolgend sind die Kernbotschaften aus der zweiten Beteiligungsphase zusammengefasst, zum einen diejenigen Hinweise, die allgemeiner Art sind, sämtliche Entwürfe oder das Verfahren betreffen und zum anderen die Kernbotschaften für jeden der sieben Entwürfe. Die Einzelbeiträge werden im Anhang ab Seite 20 aufgeführt.

Städtebau/Wohnen

- Es wird Kritik an der Versiegelung von 4,5 Hektar Freifläche geäußert. Insbesondere aus ökologischen und klimatischen Gründen sei das Projekt *Östlich Zur Lindung* zu hinterfragen.
- Die Bebauung sei in einem Großteil der Entwürfe zu hoch und zu verdichtet. Sie füge sich nicht in die nähere Umgebung ein und missachte den dörflichen Charakter Angermunds.

- Der nördliche Bereich des Plangebiets wird in sämtlichen Entwürfen kritisiert, da die dort angrenzende Bestandsbebauung aus eingeschossigen Bungalows besteht und dies von keinem der Entwürfe hinsichtlich Höhe und Abstand berücksichtigt würde.
- Es werden genauere Angaben zu Geschosshöhen und zur Ausgestaltung der neuen Gebäude gewünscht.

Verkehr

- Es wird ein Verkehrsgutachten und -konzept für die verkehrliche Erschließung der Fläche *Östlich Zur Lindung* gefordert, insbesondere für die Straßen *Zur Lindung* und *In den Blä-müsen*, die heute bereits an ihrer Belastungsgrenze seien.
- Es wird Kritik an der Verkehrserhebung geäußert. Die Zahlen und Annahmen seien nicht realistisch und würden nicht die aktuelle Situation widerspiegeln.

- Man befürchte eine Beeinträchtigung der Angermunder Bürger*innen durch die erhöhte Verkehrsbelastung und ein erhöhtes Gefahrenpotenzial.
- Die beiden Zufahrtsstraßen *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* seien heute schon an ihrer Belastungsgrenze. Eine Anbindung über die beiden Straßen sei nicht tragfähig.
- Die Straßen *Baumschulenweg* und *Waldlehne* südlich des Plangebiets seien für Durchgangsverkehre nicht geeignet.
- Für das geplante Seniorenwohnen/-zentrum würden konkrete Angaben (Betreiber*innenkonzept, Anzahl Bewohner*innen und Mitarbeiter*innen, Anlieferung et cetera) fehlen, um unter anderem die Verkehrsbelastung realistisch einschätzen zu können.
- Der angenommene Stellplatzschlüssel sei zu gering bemessen.
- Hinsichtlich der Parkplatzsituation seien neben Anwohner*innen, Besucher*innen und Personal des Seniorenwohnens auch *Seeparker* und *Flughafen-Dauerparker* zu berücksichtigen.
- Die in einigen Entwürfen vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs seien mit den aktuellen Planungen der Deutschen Bahn nicht vereinbar.

Gemeinschaft

- Die Infrastruktur im Ortsteil Angermund (insbesondere das Schulangebot, aber auch das Nahversorgungsangebot) sei nicht ausreichend und müsse ausgebaut werden.

Grün

- Es wird der Wunsch nach einer nachhaltigen Entwicklung geäußert. Eine insgesamt starke Durchgrünung, Dachbegrünung, Retentionsflächen und der Einsatz regenerativer Energien sollen berücksichtigt werden.
- Der östliche Naturraum solle unberührt bleiben.

Starkregen und Hochwasser

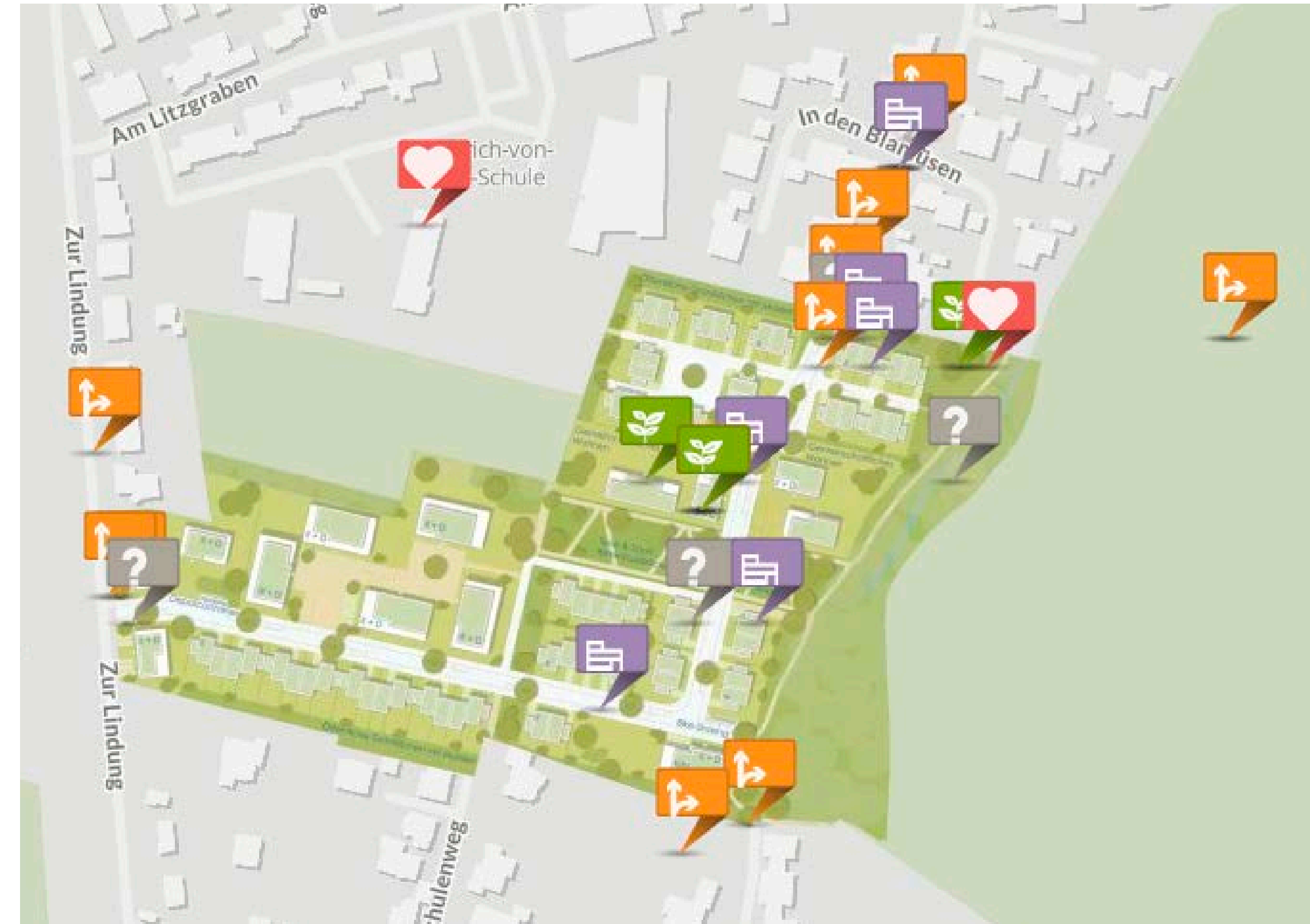
- Das Thema *Hochwasserschutz* sei in allen Entwürfen nicht ausreichend berücksichtigt und müsse nachgebessert werden.

Beteiligungsverfahren

- Die Hinweise aus der Bürgerschaft aus dem ersten Workshop hätten zu wenig Beachtung gefunden.
- Die Bewerbung des Verfahrens sei unzureichend und der Zeitraum der Beteiligung zu kurz gewesen. Zudem wird der Wunsch nach einer Präsenzveranstaltung geäußert.

Entwurf 1

- + Die Geschossigkeit passe sich der Umgebung an.
- Die nördliche Bebauung sei mit zwei Geschossen zu hoch, da die angrenzende Bebauung lediglich durch eingeschossige Bungalows geprägt ist.
- Die Anordnung des Seniorenzentrums nah an der Bahntrasse sei kritisch.
- Die Anbindung über die Straßen *In den Blarmüsen* und *Zur Lindung* sei nicht tragfähig.
- Der östliche Grünstreifen sei ein wichtiger ökologischer Natur- und Lebensraum und solle nicht durch einen Fuß- und Radweg unterbrochen werden.
- Die vorgesehenen Versickerungs- und Retentionsflächen seien zu gering bemessen.
- + Die begrünten Dachflächen seien positiv zu bewerten.



Entwurfsplan 1 mit Anmerkungen aus der Onlinebeteiligung
Quelle: Stadt Düsseldorf

Entwurf 2

- Die dreigeschossigen Gebäude sowie die sehr kleinen Grundstücke würden sich nicht in die angrenzenden Bebauungsstrukturen einfügen.
 - Die vorgeschlagene Reihenhausbauung wird kritisch gesehen.
 - Die nördliche Bebauung sei zu hoch, da die angrenzende Bebauung lediglich durch eingeschossige Bungalows geprägt ist.
 - Die Gemeinschaft würde in der Planung nicht ausreichend gefördert.
 - + Die Anordnung des Seniorenzentrums wird positiv bewertet.
 - Die Anbindung über die Straßen *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* sei nicht tragfähig.
 - Eine Anbindung an den *Baumschulenweg* solle vermieden werden.
- Der östliche Grünstreifen sei als wichtiger ökologischer Natur- und Lebensraum zu erhalten und solle nicht durch Gehwege geteilt werden.



Entwurfsplan 2 mit Anmerkungen aus der Onlinebeteiligung
Quelle: Stadt Düsseldorf

Entwurf 3

- + Die Geschossigkeit passe sich der Umgebung an.
- Die nördliche Bebauung sei mit zwei Geschossen zu hoch, da die angrenzende Bebauung lediglich durch eingeschossige Bungalows geprägt ist.
- Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum sei zu gering, als dass es die Versiegelung von Ackerflächen rechtfertige.
- Die Anordnung des Seniorenzentrums nah an der Bahntrasse sei kritisch zu sehen.
- Die Anbindung über die Straßen *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* sei nicht tragfähig.
- Die östlichen Fußwege würden im *Nirgendwo* enden.
- Der östliche Grünstreifen sei als wichtiger ökologischer Natur- und Lebensraum zu erhalten und solle nicht durch Gehwege geteilt werden.



Entwurfsplan 3 mit Anmerkungen aus der Onlinebeteiligung
Quelle: Stadt Düsseldorf

Entwurf 4

- + Die Bauweise füge sich gut in die Umgebung ein.
- Die nördliche Bebauung sei mit zwei Geschossen zu hoch, da die angrenzende Bebauung lediglich durch eingeschossige Bungalows geprägt ist.
- Die Anordnung des Seniorenzentrums nah an der Bahntrasse sei kritisch zu sehen.
- + Positiv sei, dass die Straße *In den Blamüsen* nicht zur Durchfahrtsstraße wird.
- Die alleinige Anbindung des Gebiets über die Straße *Zur Lindung* sei nicht tragfähig.
- + Das Konzept zur Verkehrsberuhigung und -reduzierung und die daraus resultierende Verkehrssicherheit werden positiv bewertet.
- Der östliche Grünstreifen sei als wichtiger ökologischer Natur- und Lebensraum zu erhalten und nicht als öffentliche Grünfläche auszuweisen.



Entwurfsplan 4 mit Anmerkungen aus der Onlinebeteiligung
Quelle: Stadt Düsseldorf

Entwurf 5

- Die nördliche Bebauung sei mit zwei Geschossen zu hoch, da die angrenzende Bebauung lediglich durch eingeschossige Bungalows geprägt ist.
- Die Anordnung des Seniorenzentrums nah an der Bahntrasse sei kritisch zu sehen.
- Die Anbindung über die Straßen *In den Bläusen* und *Zur Lindung* sei nicht tragfähig.
- + Die Straßenführung füge sich harmonisch in das bestehende Straßennetz ein.
- + Der Verzicht auf Tiefgaragen sei aus Hochwasserschutzgründen positiv zu bewerten.
- Das Bestandsgrün als Abstandsfläche zwischen Bestands- und Neubebauung (vor allem in Norden) sei nicht ausreichend dimensioniert.

- Der östliche Grünstreifen sei als wichtiger ökologischer Natur- und Lebensraum zu erhalten und nicht durch Geh- und Radwege zugänglich zu machen.



Entwurfsplan 5 mit Anmerkungen aus der Onlinebeteiligung
Quelle: Stadt Düsseldorf

Entwurf 6

- Der Entwurf sehe eine zu hohe Bebauung und zu starke Verdichtung vor.
- Die nördliche Bebauung sei mit zwei bis drei Geschossen zu hoch, da die angrenzende Bebauung lediglich durch eingeschossige Bungalows geprägt ist.
- Kritisch seien vor allem die bis zu fünfgeschossigen Gebäude im westlichen Bereich des Plangebiets.
- Die Anordnung des Seniorenzentrums sei hinsichtlich des Lärmschutzes nicht ideal.
- Die Aufteilung der Verkehre und die Vermeidung von Durchgangsverkehr seien sinnvoll, wenn auch nicht ideal.
- + Positiv hervorzuheben seien das Grünraum-Konzept und die Berücksichtigung von Aspekten des Klima- und Artenschutzes in diesem Entwurf.

- Der östliche Grünstreifen sei als wichtiger ökologischer Natur- und Lebensraum zu erhalten.



Entwurfsplan 6 mit Anmerkungen aus der Onlinebeteiligung
Quelle: Stadt Düsseldorf

Entwurf 7

- Der Entwurf sehe eine zu hohe Bebauung und zu starke Verdichtung vor.
- Die nördliche Bebauung sei mit zwei Geschossen zu hoch, da die angrenzende Bebauung lediglich durch eingeschossige Bungalows geprägt ist.
- + Die Anordnung des Seniorenzentrums wird positiv bewertet.
- Die Anbindung über die Straßen *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* sei nicht tragfähig.
- Eine Anbindung an den *Baumschulenweg* und an die *Waldlehne* solle vermieden werden.
- Die Planung von Tiefgaragen sei hinsichtlich des Grundwasserspiegels und der zunehmenden Starkregenereignisse fraglich.
- Der östliche Grünstreifen sei als wichtiger ökologischer Natur- und Lebensraum zu erhalten



Entwurfsplan 7 mit Anmerkungen aus der Onlinebeteiligung
Quelle: Stadt Düsseldorf

Resümee und Ausblick

Die im Zuge der Beteiligung eingebrachten Anmerkungen sind vor dem Hintergrund der perspektivischen Entwicklung des Düsseldorfer Nordens sowie des allgemeinen Wohnraumbedarfs in Düsseldorf, des städtebaulichen Maßstabs und des sehr frühen Zeitpunkts im Verfahren zu sehen. Die Beschlussvorlage *Perspektiven für den Düsseldorfer Norden* beschreibt eine Entwicklungsstrategie für die potenziellen Siedlungsflächen im Stadtbezirk 5. Sie ist online auf der Website der Stadt unter www.duesseldorf.de/perspektiven-fuer-den-duesseldorfer-norden einsehbar und wurde vom Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung am 27. Juni 2018 beschlossen. Die verschiedenen Flächen wurden im Zusammenhang betrachtet und auf dieser Grundlage wurde eine Strategie für die schrittweise Entwicklung der Flächen erarbeitet. Die Fläche *Östlich Zur Lindung* fällt unter die Umsetzungskategorie 1 – kurzfristiger Projektstart.

Die Anregungen aus dem ersten öffentlichen Workshop flossen in die Entwurfsarbeit ein.

Anregungen

Die rege Beteiligung zum Verfahren *Östlich Zur Lindung* zeugt von großem Interesse und Engagement der Angermunder Bürger*innen für ihren Stadtteil. Aus den zahlreichen Beiträgen werden Kritikpunkte deutlich, die sowohl das Vorhaben und das Verfahren als auch die präsentierten Entwürfe betreffen.

Städtebau/Nutzungen

Neben Beiträgen, die eine städtebauliche Entwicklung der Fläche *Östlich Zur Lindung* grundsätzlich in Frage stellen beziehungsweise ablehnen, gibt es ebenso Stimmen, die der Schaffung von neuem Wohnraum positiv gegenüberstehen, jedoch betonen, dass sich eine zukünftige Bebauung der Fläche in die Umgebung integrieren müsse. Viele Entwürfe werden dahingehend bemängelt, dass sie eine zu dichte und zu hohe Bebauung vorsehen würden. Zudem würden Angaben fehlen, die zur Beurteilung der Entwürfe ausschlaggebend wären (teilweise fehlende Aussagen zu Gebäudehöhen, zur Architektur und Fassadengestaltung, zum Seniorenheim).

Bei diesen Anregungen ist zu berücksichtigen, dass die Geschossigkeiten und Anordnungen der Baukörper entsprechend des städtebaulichen Maßstabs der Umgebung entwickelt und im weiteren Prozess auch unter Gesichtspunkten wie zum Beispiel Lärmschutz und Verschattung beziehungsweise Besonnung fachlich überprüft werden. Die ausgestellten Entwürfe zeigen erste Vorschläge für ein städtebauliches Konzept. Das oder die Konzepte, die als Grundlage für das Bebauungsplanverfahren dienen werden, werden im Zuge des weiteren Verfahrens weiterentwickelt. Der spätere Bebauungsplan stellt mit seinen Baufenstern zudem eine Angebotsplanung dar. Hierdurch ergibt sich ein Spielraum bei der tatsächlichen Gebäudesetzung und Dimensionierung. Auch die vorgeschlagenen Nutzungen im Gebiet werden im Nachgang durch konkrete Bedarfsabfragen und Abstimmungen mit den städtischen Fachämtern definiert. Hierzu gehören zum Beispiel Bedarfsabfragen zu Schul- und Kitaplätzen. Die Entwicklung der Nutzungen erfolgt dann auf Basis der gemeldeten Bedarfe der Ämter. Für das vorliegende Plangebiet wird beispielsweise

die Entwicklung einer neuen Kita erforderlich, die bereits in den Entwürfen berücksichtigt wurde. Weitergehende Abstimmungen mit den Fachämtern folgen während des Bebauungsplanverfahrens.

Verkehr

Ein großer Teil der Beiträge merkt an, dass ein tragfähiges Verkehrskonzept fehle. Die Aussicht der Einwendenden bereits heute vorhandene Überlastung der angrenzenden Straßen (insbesondere *In den Blamüsen* und *Zur Lindung*) werde nicht ausreichend berücksichtigt. Es werden eine Verkehrsuntersuchung und ein Verkehrskonzept für diese Straßen gefordert.

Hierzu ist zu erwähnen, dass bereits im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung Untersuchungen erfolgt sind, deren Ergebnisse parallel mit den Entwürfen ausgestellt wurden. Das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung weist auf, dass keine Überlastung der Straßen rund um das Gebiet vorliegt. Auch die möglichen entstehenden Verkehre durch die neuen Wohneinheiten wurden in zwei Szenarien mit einer unterschiedlichen Anzahl von

Wohneinheiten berücksichtigt. Auch hier lautet das Ergebnis, dass eine künftige Überlastung nicht zu erwarten ist. Weitergehende vertiefende Untersuchungen, wie zum Beispiel die Erstellung eines Verkehrskonzeptes sowie sämtliche umweltbezogene Gutachten werden während des anschließenden Bebauungsplanverfahrens auf Basis eines dann ausgewählten Entwurfs erfolgen. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden berücksichtigt und bei den Planungen für die Fläche einbezogen. Zur geäußerten Kritik an den Verkehrszählungen ist zu erwähnen, dass neben der Berücksichtigung der aus dem Plangebiet zu erwartenden Verkehre ein prozentualer Aufschlag um jährlich 0,5 Prozent auf die erhobenen Zählungen vom Gutachterbüro vorgenommen wurde, um die wachsenden Verkehrsmengen seit dem Zählungsdatum abzubilden. Auch im anschließenden Bauleitplanverfahren wird das zu erstellende Verkehrskonzept mit dem Fachamt und Gutachterbüro abgestimmt um die Anwendbarkeit der zugrunde gelegten Daten zu gewährleisten. Im Zuge der Entwicklung eines Verkehrskonzeptes wird zudem die Umsetzbarkeit des Vorentwurfs für das Bebauungsplanverfahren,

unter Berücksichtigung der Verkehre auf den umliegenden Straßen, geprüft. Die Stellplatzsatzung der Stadt Düsseldorf wird in der zu errichtenden Anzahl von Parkständen (sowohl PKW- als auch Fahrradstellplätze) Anwendung finden. Auch die Prüfung der Umsetzbarkeit der Radverkehrsmaßnahmen wird Teil der weiteren Untersuchungen. Die fehlenden Angaben zu Verkehrsmengen, die sich aus dem geplanten Seniorenwohnen ergeben, leiten sich aus dem frühen Stand der Planungen ab. Um sowohl auf diese als auch auf die mögliche Varianz der Anzahl der Wohneinheiten (7 Entwürfe mit 100 bis 170 Wohneinheiten) zu reagieren, wurden bei der Verkehrsuntersuchung zwei verschiedene Szenarien mit 140 und 300 Wohneinheiten untersucht.

Grün

In Bezug auf das Thema *Grün* wird insbesondere der Erhalt der Grünstruktur auf der östlichen Seite der Fläche gefordert, eine starke Durchgrünung des neuen Wohngebiets sowie die Berücksichtigung von Maßnahmen, wie Dachbegrünung, Retentionsflächen und der Einsatz regenerativer Energien. Weitere Anmer-

kungen umfassen in diesem Zusammenhang die fehlende Auseinandersetzung mit Starkregenereignissen und Hochwasserschutz in den Entwürfen und andere stellen das Projekt aus ökologischer und klimatischer Sicht in Frage.

Auch bei diesen Fachthemen wurden bereits Untersuchungen zur Bewertung des Naturhaushalts durchgeführt. Zu diesen gehören unter anderem eine Bodenuntersuchung zur Erkundung schutzwürdiger Böden im Plangebiet und Untersuchungen zum Biotopwert. Hierzu wurden in der Aufgabenstellung Hinweise zu beispielsweise schützenswerten Gehölzstrukturen am östlichen Rand des Planungsraums und Hinweise zu Abständen zur Bestandsbebauung, zur Sicherung der vorhandenen Grünstrukturen und ihrer Funktionalität, gegeben, die unterschiedlich in die Entwürfe eingeflossen sind. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden auch im weiteren Verfahren bei der Bearbeitung berücksichtigt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden über die bereits erfolgten Kartierungen zudem weitere umweltbezogene Gutachten erstellt.

Eine nachhaltige Entwicklung der Fläche unter Einbeziehung von Grünstrukturen und Retentionsflächen, die den östlichen Naturraum berücksichtigen, ist auch Ziel der weiteren Planungen. Ebenso werden im weiteren Verfahrensverlauf Themenfelder wie zum Beispiel Dachbegrünung berücksichtigt und entsprechend des städtebaulichen Entwurfs festgesetzt. Der Einsatz regenerativer Energien wird grundsätzlich befürwortet, die Regelungstiefe wird im Verfahren bestimmt. Auch die Anforderungen an das Gebiet, die sich aus den Thematiken Hochwasser und Starkregen ergeben, werden in die Planungen einfließen. Die Untersuchungen, die bereits parallel zur Entwurfserstellung erfolgten und deren Ergebnisse zeitgleich als ausführlicher Fachteil mit den Entwürfen ausgestellt wurden, werden ebenfalls in der weiteren Detaillierung im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Berücksichtigung finden. Auch diese Themenfelder werden durch tiefergehende Untersuchungen, beispielsweise durch das mehrstufige wasserwirtschaftliche Gutachten, unter Einbeziehung der Fachämter geprüft und das Bebauungsplanverfahren begleiten.

Verfahren

Neben den oben genannten fachlich inhaltlichen Kritikpunkten gibt es darüber hinaus vermehrt Beiträge, die das gewählte Format der zweiten Beteiligungsphase in Frage stellen beziehungsweise kritisieren (es wird auf die Ausführungen im Kapitel *Qualitätssicherndes Verfahren* verwiesen). Zudem seien die Hinweise aus dem ersten Workshop unzureichend berücksichtigt worden. Es wird eine zweite öffentliche Präsenzveranstaltung gefordert. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die präsentierten Entwürfe für das Plangebiet *Östlich Zur Lindung* erste Konzepte aufweisen. Im weiteren Prozess soll aus den Entwürfen ein Bebauungsplanvorentwurf als Grundlage für das Bebauungsplanverfahren ausgewählt, beziehungsweise entwickelt werden, der im weiteren Verfahren optimiert wird und eine höhere Detailschärfe erreicht. Die Umsetzung der Hinweise aus der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung erfolgte von den verschiedenen Entwurfsteams in unterschiedlicher Tiefe. Vor allem zu den Themen Verkehr und Hochwasser/Starkregen sind durch die parallelen Untersuchungen

noch mögliche Maßnahmen zu integrieren, wie zum Beispiel die vorgeschlagenen Maßnahmen im Zuge der verkehrlichen Untersuchung, die den Ausstellungsunterlagen zu entnehmen sind. Die Vertiefungen und finalen Regelungen erfolgen im Bebauungsplanverfahren.

Ausblick

Um die erneute Einbeziehung der Öffentlichkeit innerhalb des qualitätssichernden Verfahrens sicherzustellen, wird eine weitere Veranstaltung für die Öffentlichkeit am 7. Dezember 2022 stattfinden. Darüber hinaus wird es im anschließenden Bebauungsplanverfahren die Möglichkeit gegeben, sich in zwei weiteren, gesetzlich vorgeschriebenen, Beteiligungen in das Verfahren einzubringen (frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) und öffentliche Auslegung nach Paragraph 3 (2) BauGB). In diesem Zuge können weiterhin Anregungen zu dem Planungsstand gegeben werden. Über die Durchführung dieser Beteiligungen wird die Öffentlichkeit benachrichtigt über Pressemitteilungen und Ankündigungen informiert.

In der vorliegenden Dokumentation sind sämtliche Beiträge aus der zweiten Beteiligungsphase festgehalten. Die Beteiligung fand als informelle und zusätzliche Beteiligung als Teil eines qualitätssichernden Verfahrens vor dem gesetzlich vorgeschriebenen Bebauungsplanverfahren statt.

In einem nächsten Schritt wird eine Empfehlungskommission, bestehend aus Expert*innen (Stadtplaner*innen/Architekt*innen/Landschaftsarchitekt*innen), Verwaltung und Politik, die Entwürfe bewerten und unter Einbeziehung der Ergebnisse der Beteiligung und der Ergebnisse der fachlichen Vorprüfung durch die städtischen Fachämter den oder die am besten geeigneten Entwürfe auswählen. Die Kernpunkte der Anregungen werden durch die Empfehlungskommission bei der Auswahl thematisiert und in der Auswahl sowie auch im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Anhang

Beiträge aus der Onlinebeteiligung

Allgemeine Hinweise

Nachfolgend sind die Beiträge aus der Onlinebeteiligung, die allgemeiner Art sind, sämtliche Entwürfe oder das Verfahren betreffen, nach Themen sortiert aufgeführt.

Städtebau/Wohnen

- Bei den Konzepten geht es in erster Linie um Masse, das passt nicht nach Angermund. Und wenn schon, dann bitte wenigstens mit guten Verkehrskonzepten für die Zuwegung, optisch ansprechenden Gebäuden (nicht vier und fünfstöckige) und einer guten Infrastruktur. Vieles kann nicht beurteilt werden, weil uns die Infos hier nicht vorliegen.
- Angermund ist durch eine Bebauung mit Einfamilienhäusern geprägt. Drei- bis viergeschossiger Wohnungsbau passt nicht zum Ort und führt zu einer zu hohen Verdichtung.
- Angermund besticht vor allem durch viele Grünflächen und besteht hauptsächlich aus Einfamilienhäusern. Bisher sind hier kaum höhere Gebäude zu finden. drei- bis viergeschossige Bebauung wie hier zum Teil vorgesehen, und dann in so großer Dimension, passt keineswegs zum Gesamtbild des Ortes. Es wird sichtbar negativ herausstechen.
- Zu allen Konzepten: zu hohe Gebäude, mehr als drei Stockwerke passen nicht nach Angermund. Ausschließlich Reihenhäuser und Doppelhaushälften, ökologische Konzepte für die Gebäude – und vor allem ein Verkehrskonzept für die Straßen, die zu dem Neubaugebiet führen.
- Die Häuser in den Siedlungen *In den Blamüsen*, Baumschulenweg und Waldlehne sind alle nur eingeschossig. Die Neubauten sollten sich in die vorhandene Siedlung einpassen und auch nur eingeschossig mit einer maximalen Firsthöhe von 10 Metern über dem Straßenniveau liegen.

- 
- Zur Vermeidung unverhältnismäßig hoher Häuser sind Staffelgeschosse, die nicht für die Stockanzahl mitgerechnet werden, über den Bebauungsplan auszuschließen. Die städtebaulichen Auswirkungen sind in der Wachholderstraße deutlich zu sehen.
 - Die Entwürfe geben keinen Aufschluss über die tatsächlichen Geschosshöhen der geplanten Gebäude. Bitte visualisieren Sie dies für alle Entwürfe und wiederholen Sie die Bürgerbeteiligung, damit wir uns einen Eindruck verschaffen können, wie hoch/wuchtig die Gebäude womöglich werden und ob sich diese ins Angermunder Ortsbild einfügen.
 - Es fehlen bei allen Konzepten Angaben zur Optik der Gebäude – vor allem bei den großen Komplexen. Wir können überhaupt nicht beurteilen, ob das neue Quartier in das ländlich charmante Angermund passt.
 - Im Düsseldorfer Norden und im Duisburger Süden sind mehrere Neubauprojekte im Bau oder in Planung. Müssen wir in Angermund noch mehr Flächen versiegeln und werden diese Wohnungen angesichts der anderen Baugebiete wirklich benötigt? Wedau/Bissingheim: 90 Hektar, 3.000 Wohneinheiten, Rahmerbuschfeld: 4,2 Hektar, Am Alten Angerbach: 16 Hektar, 260 Wohneinheiten, Nördlich Kalkumer Schlossallee: 34 Hektar, Wasserwerksweg: 4,8 Hektar, 100 Wohneinheiten, Südlich Zeppenheimer Weg: 7,8 Hektar, 650 Wohneinheiten, Am Mühlenacker: 0,6 Hektar, Nördlich und Südlich Auf der Krone: 10 Hektar und 24 Hektar, Am Fettpott: 1,5 Hektar, Pannschoppen: 2,7 Hektar
 - Derzeit werden auch für ein Bauprojekt in Kalkum Bürger beteiligt. Warum werden diese Projekte nicht zusammengedacht und die geplanten Einheiten von Angermund dort integriert statt zwei Flächen zu versiegeln?
- 

- 
- Nun sind ja die Wohneinheiten geringer als bei den ersten Planungen. Müssen wir jetzt damit rechnen, dass die Bebauung stückweise in Richtung Am Mühlendamm ausgedehnt wird, damit kein Verkehrskonzept erstellt werden muss?
 - Ich finde es richtig, dass neuer Wohnraum und Wohnungen für Senioren geschaffen werden müssen, aber bitte nicht so viel wie nur irgendwie möglich. Das gilt für alle Konzepte. Angermund verliert sonst seinen dörflichen Charakter, den wir alle so schätzen. Und der Verkehr auf den Zuwegungsstraßen wird eine Zumutung ohne neue Verbindungsstraßen beispielsweise über das Feld zur Angermunder Straße.
 - Das Seniorenheim sollte lieber auf der Wiese am Fettpott errichtet werden, an der Angermunder Straße. Die Senioren gehören mitten in den Ort, nicht an den Ortsrand. Zumal ein Seniorenheim am Ortsrand an den Nahverkehr angebunden werden müsste. Und für Busse sind die Zuwegestraßen *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* eindeutig zu eng.
 - Das Seniorenzentrum muss mindestens eine Geschossigkeit von 3 Vollgeschossen und Staffelgeschoss haben (gilt für alle Entwürfe).
 - Bei allen Entwürfen bitte den Bedarf an Seniorenwohnplätzen recherchieren. Meines Erachtens besteht ein großer Bedarf im Düsseldorfer Norden. Mit mehr Kapazitäten im Seniorenwohnheim würden an anderen Orten Wohnungen/Häuser für Familien frei.
 - Das Betreiberkonzept des Seniorenwohnens ist notwendiger Bestandteil zur Beurteilung des Gesamtkonzeptes, da sich hieraus insbesondere hinsichtlich des Verkehrsaufkommens Anforderungen ergeben (Anzahl von Mitarbeitern, Lieferverkehr, mobiler Pflegedienst mit Anfahrten innerhalb von Angermund, Parkplatznotwendigkeit für Bewohner).
- 

- 
- Nirgendwo finde ich in den Konzepten Zahlen für das Seniorenheim. Wie viele neue Bewohner? Wie viel Personal mit Autos? Wie viel Verkehr durch die Anlieferung? Und wie sieht es mit den vagen Geschossangaben vieler Gebäude aus? Das lässt die Befürchtung zu, dass hier beschönigt wird – und die höheren Geschossangaben angepeilt werden. Ich wünsche mir hier mehr Transparenz.
 - Mir fehlen exaktere Angaben zu dem Seniorenheim in den Konzepten. Wenn diese Angaben nicht vorliegen, kann die Stadt doch keine belastbaren Aussagen zu dem zu erwartenden Verkehr sagen. Da passt etwas nicht zusammen. Der Verkehr ist und bleibt ein riesiges Problem, auch wenn die Stadt das in ihrem Gutachten herunterspielt.

Verkehr

- Ich finde es traurig, dass die vielen Hinweise aus der Bevölkerung vom ersten Workshop, dass der Verkehr zu stark ist und ein Verkehrskonzept für die Anbindung des Neubaugebiets wichtig ist, ignoriert worden sind. Das Verkehrsgutachten behauptet, es gäbe keine Verkehrsprobleme – die Realität sieht anders aus. Durch die vielen Wohneinheiten wird das gefährlich für Schulkinder und laut für Anwohner.
 - Das Thema Verkehr wurde bei den Konzepten einfach ignoriert, trotz der vielen Anmerkungen aus dem ersten Workshop. Wie ernst wird das Versprechen der Bürgerbeteiligung genommen? Es muss ein Verkehrskonzept entwickelt werden – eventuell in Verbindung mit der bereits angedachten Bebauung der Wiese am Fettpott direkt an der Angermunder Straße.
- 

- 
- Warum können die Fachbeiträge, insbesondere Verkehr und ihre Annahmen/Prognosen nicht kommentiert werden? Warum werden die Folien der Fachbeiträge nicht zur Verfügung gestellt? Aus dem Workshop 2019 muss bekannt sein, dass uns das Thema Verkehrsführung massiv unter den Nägeln brennt. Warum gibt es keine aktuelle Verkehrszählung? Ihre ist von 2014? Bitte das Thema nicht aussitzen!
 - RAST 06 – was bedeutet das? Für welche Straßen anwendbar? Absolut erklärungsbedürftig. Und irgendwas stimmt damit nicht. Denn 400 Autos je Stunde auf *den Blamüsen* oder Auf der Straße *Zur Lindung* können nur ein Irrtum sein. Sollten mal einen Praxistest machen, was das realistisch bedeutet. Bitte mittwochs, wenn die Müllabfuhr unterwegs ist. Blöd, wenn dann ein Krankenwagen durch muss.
 - Die Konzepte geben keinerlei Aufschluss über die Zahlen in dem Seniorenheim und hochgerechnete Mitarbeiterzahlen und damit für die Verkehrslage. Die Verkehrsproblematik wurde mit dem *Verkehrsgutachten* und RAST 06 einfach vom Tisch gewischt. Und dass trotz der vielen Einwände auf dem ersten Workshop.
 - Warum wird in allen Entwürfen all das, was im Workshop 2019 besprochen wurde, nicht eingehalten? Schon damals wurde von den Bürger*innen ein Verkehrskonzept gewünscht. Aber eben nicht innerhalb des neuen Bebauungsgebietes, sondern bei der An- und Abfahrt. In erster Linie führt es so zu einem Chaos *In den Blamüsen*, aber auch *Zur Lindung* und die Bahnhofstraße sind betroffen.
 - Das Thema Verkehr scheint vielen Angermundern extrem wichtig zu sein und bislang in den Konzepten sehr unbefriedigend behandelt worden zu sein. Ich schlage einen Workshop in Präsenz vor. Bitte nicht in den Sommerferien, wenn keiner da ist.
- 

- 
- Sehr erfreulich, dass Sie auf einen Link zu den Ergebnissen des ersten öffentlichen Workshops hinweisen. Da stellt sich jedoch die Frage, warum die Bedenken der Teilnehmer (zum Beispiel zu der Situation *In den Blamüsen*) so gar nicht in den Entwürfen Beachtung fanden!?
 - Es gibt – anders als im ersten Workshop zugesagt – kein neues Verkehrskonzept für die Straßen *In den Blamüsen* und *Zur Lindung*. Beide Straßen sind heute schon zu bestimmten Zeiten überlastet (die erlebte Realität sieht anders aus als das Verkehrsgutachten). Insbesondere wegen den Schulkindern der Anwohner muss eine andere Zuwegung und Abfahrt für das Neubaugebiet her. So geht das nicht!
 - Wir brauchen dringend ein Verkehrskonzept für die Straßen, die zu dem Neubaugebiet führen. Weder die *Lindung* noch die *Blamüsen* eignen sich als Durchgangsstraße. Schon jetzt gibt es große Probleme. Das Verkehrsgutachten der Stadt hat nicht berücksichtigt, dass nur eine Fahrbahn wegen der parkenden Autos für den Verkehr zur Verfügung steht. Das Gutachten geht von falschen Voraussetzungen aus. Übrigens hatte die Stadt beim ersten Workshop auch deshalb ein Verkehrskonzept versprochen.
 - Es fehlt ein tragfähiges Verkehrskonzept für die An- und Abfahrt. Die Straßen *Zur Lindung* und *Blamüsen* sind nicht dafür geeignet. Das Verkehrsgutachten der Stadt hat nicht berücksichtigt, dass nur eine Fahrbahn wegen der parkenden Anwohner zur Verfügung steht. Schon heute herrscht Chaos. Ohne richtiges Verkehrskonzept: Gefahren für Kinder und Radfahrer.
- 

- 
- Der Verkehr kann nicht über *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* geführt werden. Schon jetzt entstehen gefährliche Situationen vor allem für Radfahrer und Kinder. Denn es steht nur eine Fahrbahn für alle Autos zur Verfügung. Es wird ein tragbares Verkehrskonzept mit einer zusätzlichen Straßenerschließung zum Beispiel über das Feld zur Angermunder Straße benötigt.
 - Es wird deutlich, dass die meisten Anwohner kein Problem mit der Bebauung haben, wenn sie an den Charakter von Angermund angepasst ist. Aber uns fehlt ein gutes Verkehrskonzept für die Zuwegung. Der Hinweis auf das Verkehrsgutachten überzeugt uns nicht, es geht von falschen Voraussetzungen aus. Emissionen, Lärm und Gefahren nehmen erheblich zu.
 - Fast alle Konzepte ignorieren die Belange der Anwohner und Schulkinder, die schon jetzt hier wohnen und die Straßen nutzen. Wir brauchen ein Konzept für die Zuwegung des Neubaugebiets mit neuen Zuwegungsmöglichkeiten – bitte nicht einfach auf die *Lindung* und *die Blamüsen* abwälzen. Die Straßen sind zu eng. Und der Parkraum an der Straße ist notwendig, der darf nicht einfach gestrichen werden.
 - Schön, dass es neuen Wohnraum gibt und Verkehrskonzepte für das Neubaugebiet selbst. Aber bitte sorgt bei allen Entwürfen auch dafür, dass der Verkehr anständig hin- und weggeführt wird über neue Straßen. Die *Lindung* und *die Blamüsen* dürfen nicht zu hochfrequentierten Durchgangsstraßen verkommen.
- 

- 
- Es fehlt bei allen Entwürfen ein ordentliches Verkehrskonzept. Der Kollaps zu Stoßzeiten ist vorhersehbar – gerade auf einer schmalen Straße wie *In den Blamüsen* käme es zu einer Katastrophe. Die Straße ist komplett einseitig mit parkenden Autos vollgestellt, morgens sind Schul- und Kita-Kinder jetzt oft schon gefährdet.
 - Das Verkehrsgutachten ist alt. Darüber hinaus, kann es ja wohl nicht ernst gemeint sein, dass sich 400 Autos pro Stunde durch die *Blamüsen* und die *Lindung* bewegen dürfen. Das wäre eine Zumutung, was Lärm, Emissionen und mögliche Gefahren angeht. Die Stadt hat versprochen, die Bedürfnisse der Anwohner zu berücksichtigen. Davon ist bislang nichts zu merken.
 - Dass kein Verkehrskonzept benötigt wird, weil es keine Überlastung geben wird, ist extrem fraglich. Die durchgeführten Zählungen während der *Coronazeit* spiegeln nicht die Realität wider. Kinder auf dem Schulweg und andere Fußgänger, Radfahrer et cetera sind bereits heute massiv gefährdet, durch den starken Verkehr zu den Stoßzeiten.
 - Es wird angegeben, dass zu Spitzenzeiten 400 KFZ pro Stunde (hinzu kommen noch Radfahrer) durch die Straße *In den Blamüsen* fahren können. Dies wird zur Errichtung von Parkverbotsabschnitten führen müssen, damit der Verkehrsfluss im Begegnungsverkehr möglich ist. Und somit zwangsläufig zu Parkplatzverlusten in der Straße *In den Blamüsen* führen.
 - Die Verkehrssituation wird auf der *Lindung*, *Litzgraben* und den *Blamüsen* noch schlimmer als jetzt. Ein richtiges Verkehrskonzept fehlt mit Verweis auf das Gutachten. Das Gutachten müsste dringend geprüft werden, ob es überhaupt auf die betreffenden Straßen zutrifft.
- 

- 
- Mit Ihrem geplanten Verkehrskonzept werden wir Anwohner nicht zufrieden sein. Schon jetzt sind die Straßen *Zur Lindung, Litzgraben, Blamüsen und Bahnhofstraße* nur einseitig befahrbar. Ausweichmöglichkeiten gibt es nur wenige. Und in diesen nicht änderbaren Zustand wollen Sie noch mehr Fahrzeuge packen? Das kann nur jemand planen, der hier nicht wohnt und nicht im Thema ist! *(Ein beigefügtes Foto zeigt die einseitig beparkte Straße In den Blamüsen.)*
 - Das Verkehrskonzept ist nicht realistisch. Grundschule, Litzgraben jeden Morgen und Mittag total überlastet. Dann auch noch wöchentlich Müllfahrzeuge für Altpapier, gelbe, braune und schwarze Mülltonne. Da braucht man jetzt schon viel Geduld. *(Zwei beigefügte Fotos zeigen die Straße Am Litzgraben während ein Müllfahrzeug die Straße passiert.)*
 - 18. Juni 2022 und 35 Grad, die *Lindung* war bis spät in den Abend zugeparkt trotz Halteverbot. Totales Chaos. Und dann wollen Sie hier noch 300 Wohneinheiten planen! Wo sollen der dadurch wachsende Pkw-Verkehr denn hin? Ihr Verkehrskonzept ist nicht realistisch. Das ganze Projekt muss am Ortsrand geplant werden, da gibt es eine Bundesstraße tatsächlich direkt mit einer Zufahrt. *(Zwei beigefügte Fotos zeigen die Straße Zur Lindung mit parkenden Autos.)*
 - Litzgraben vor der Grundschule am 20. Juni 2022: Der parkende Schulbus zeigt wie eng die Straße ist. Und hier soll der Verkehr von 300 zusätzlichen Wohneinheiten und deren Besuchern durchgeführt werden? Hier hätte schon die Feuerwehr ein Problem durchzukommen. Fahrradfahrer haben überhaupt keine Sicherheit oder Ausweichmöglichkeiten. Das hat mit durchdachter Stadtplanung nichts mehr zu tun. *(Ein beigefügtes Foto zeigt die Straße Am Litzgraben vor der Grundschule während ein Schulbus an der Haltestelle hält.)*
- 

- 
- Eins wird jetzt noch deutlicher: ohne Verkehrskonzept geht es hier sicher nicht, auch wenn sich die Stadtverwaltung das wünscht. Aber der Verkehr in den Straßen am Bahnhof, *Blamüsen* und *Lindung* ist einfach nicht für so viel Verkehr ausgelegt.
 - Das Verkehrsgutachten berücksichtigt nicht den Zusatzverkehr in den angrenzenden Wohngebieten. Der Fahrradweg in der Angermunderstraße endet im Nichts auf der Brücke und verengt die Fahrbahn gefährlich im kleinen Ortszentrum. Barrierefreier Zugang zur Bahnstation ist nicht gegeben. Fußwege zum Ortszentrum sind zu schmal und in schlechtem Zustand. Zusätzliche Beeinträchtigung an Mülltagen.
 - Unter dem Menüpunkt *Fachthemen – Verkehr* werden Hinterhofzugänge für die Grundschule und die Kita ins Gespräch gebracht. Ist hier die bereits seit einigen Jahren in Betrieb genommene städtische Kita gemeint, oder die neu geplante zusätzliche Kita?
 - Eintunnelung der Eisenbahn im Rahmen des RRX-Ausbaus mit Schaffung verbesserter Verkehrsanbindung auf der Tunneldecke und verkehrstechnische Erschließung des Neubaugebiets über die Tunneldecke.
 - Ein schlüssiges Verkehrskonzept zum DUS Norden liegt noch nicht vor. Die verwendeten Verkehrsdaten von 2014 berücksichtigen zum Beispiel nicht die neue Kita und die Vergrößerung der Grundschule Am Litzgraben. Eine detaillierte Verkehrszählung auf der *Bahnhofsstraße*, *Zur Lindung*, *Am Litzgraben* und *In den Blamüsen* ist erforderlich.
 - Die Annahme der Werte zum Modal Split für wenig verdichtete Lagen mit Anteilen von 48 Prozent am motorisierten Individualverkehr führt zu fehlerhaften Ergebnissen hinsichtlich der Notwendigkeit eines Verkehrskonzeptes. Zur weiteren Beurteilung ist darüber hinaus eine Klarheit über das Nutzungskonzept des Seniorenwohnens notwendig (Betreutes Wohnen, Pflegeeinrichtung, Seniorenwohnen).
- 

- 
- Das Verkehrskonzept berücksichtigt den Verkehr im Zusammenhang mit der Grundschule nicht ausreichend. Der Schulweg für die Kinder verläuft durch die recht engen Straßen *Zur Lindung* und *In den Blamüsen*. Außerdem werden beide Straßen zu den Spitzenzeiten durch Bring- und Holverkehre überdurchschnittlich belastet. Beides wird im Verkehrskonzept nicht thematisiert.
 - Zur Beruhigung des Verkehrs sollte die neue Straße (im Idealfall ab der Kreuzung *Blamüsen/Litzgraben*) als Spielstraße ausgelegt werden. Diese verhindert, dass die Straße als Durchgangsstraße (zum Beispiel zum Baggerloch) genutzt wird und regelt auch eindeutig die Parkmöglichkeiten.
 - Mir ist aber ganz wichtig, dass die Waldlehne für Durchgangsverkehr gesperrt bleibt, beispielsweise durch Poller. Für Radfahrer und Fußgänger sollte sie passierbar sein.
 - Die Berechnung der Parkplätze erscheint nicht ausreichend. Die neuen Nachbarn werden auf die bereits bestehenden Wohngebiete ausweichen – das ist nicht gewünscht.
 - Die neuen Nachbarn und Besucher werden notgedrungen auf weitere Parkplätze in der Umgebung, insbesondere auf den Straßen *An der Lindung* und *In den Blamüsen* ausweichen.
 - Die Vorgaben der Stellplatzsatzung der Stadt Düsseldorf und die Möglichkeit der Ablösung von Stellplätzen ist aus meiner Sicht für Angermund mit viel zu geringem Parkraum angesetzt (siehe Graf Engelbert Straße). Die Berechnung der Parkplätze erscheint dadurch viel zu gering.
- 

- 
- Der angenommene Stellplatzschlüssel von 1 Wagen pro Wohneinheit entspricht nicht der Realität und führt letztlich zu falschen Annahmen/Ergebnissen hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Ein Blick auf das Bebauungsgebiet Wachholderweg zeigt die Realität.
 - Die Verkehrsführung ist der entscheidende Punkt. Hier muss das Parken auf der Bahnhofstraße zwischen die Bäume oder ganz verlegt werden. Gleiches gilt für die *Lindung* bis zum Plangebiet. Die Buslinie 751 sollte über das Plangebiet bis zu einem Wendehammer an die Grundschule geführt werden. Altenwohnungen und Kita sollten angeschlossen werden.
 - Um Menschen von PKW auf ÖPNV zu bewegen, müssen vorher realistische, attraktive und bezahlbare Angebote her. Ein 9-Euro-Ticket wäre generell wünschenswert. Die Taktung vom ÖPNV muss besser werden. Eine direkte Anbindung nach Ratingen ist nicht gegeben. Speziell in den Abendstunden bedarf es einen Shuttle.
 - Der ÖPNV ist in Angermund einfach nur schlecht und wird in den Entwürfen mächtig schön geredet. Die Rheinbahn bietet lediglich zwei Buslinien – ohne Umsteigen geht fast nichts in Angermund – zum Beispiel Richtung Innenstadt/Kö/Altstadt. Die Fußwege zum Bus sind ellenlang. Fahrräder an der S-Bahn werden geklaut. Welcome to reality! Hier geht ohne Auto fast nichts – Das gilt auch fürs neue Viertel!
 - Einige Konzepte weisen die Unterführung *An den Kämpfen* als Radverkehrsanbindung aus. Die Unterführung wird zwar von Radfahrenden genutzt, ist aber weder als Radweg ausgewiesen noch Teil des Radnetzes der Stadt Düsseldorf. Im Rahmen des RRX-Ausbaus ist lediglich ein barrierefreier Ausbau vorgesehen, regulär ist Radverkehr in dieser Unterführung weiterhin nicht geplant.
- 

- 
- 
- Eine Anbindung des Rad- und Fußverkehrs könnte attraktiv über einen breiten (3,50 Meter), asphaltierten Weg beginnend ab *Am Mühlendamm 40* (Bauernhof), hinter die Grundstücke *Im kleinen Winkel 43/45*, von dort entlang der Bebauungsgrenze bis *Am Mühlendamm 33* und weiter Richtung der Brücke *An der Anger/Zur Lindung* erfolgen.
 - Folgende Ausbaufizite müssen mit beachtet werden: Radhauptnetz über Weg *An der Anger* nur schlecht erreichbar, da die Wege dort nur eine wassergebundene Oberfläche haben. Dies ist für radfahrende Pendler nicht zumutbar. Der Weg auf dem Angerdamm zwischen *Am Mühlendamm* und *Zur Lindung* ist zwar im Radhauptnetz ausgewiesen, aber nur rund 1 Meter breit und unbefestigt.
 - Über welche Straßen soll eigentlich der ganze Bauverkehr laufen? Donnern dann wieder die Laster durch die engen Straßen – wie damals bei der Kanalsanierung? Wie lange dauern die Bauzeiten?
 - Es muss ein Konzept erstellt werden, wie der Bauverkehr abgewickelt werden soll.
 - Neubaugebiet Wacholderstraße – seit vier Jahren fahren da LKW durch das Wohngebiet und jetzt die Entwicklung *Östlich Zur Lindung*. Wo sollen denn die ganzen schweren Baufahrzeuge durchfahren? Doch nicht an Kindern vorbei, die auf dem Weg zur Schule und Kita sind. Jahrelange Belästigung für Anwohner. Eine Zumutung. So ein Projekt gehört auf die freie Wiese am Ortsrand.

Gemeinschaft

- Die Grundschule ist heute schon voll ausgelastet. Es werden weitere Kapazitäten benötigt. Haupt-, Real-, und Gesamtschulen fehlen im Düsseldorfer Norden gänzlich.
- Neben der Kita ist zwingend im gleichen Zuge eine Erweiterung der Grundschule vorzunehmen, die bereits heute schon an ihre Grenzen gekommen ist. Sollte eine Erweiterung nicht erfolgen, sind die Annahmen an das Verkehrsaufkommen fehlerhaft, da Eltern gezwungen sind, Kinder dann zu anderen Schulen außerhalb Angermunds zu fahren.
- Es wird jede Chance verpasst, die Planungen für das Neubaugebiet den Anforderungen des gesamten Stadtteils anzupassen. Dazu gehören Flächen für die dringend benötigte Gastronomie, eine ordentliche Planung zum Thema Schule (Erweiterung Grundschule, Gründung weiterführende städtische Schule für den Düsseldorfer Norden) und ein funktionierendes Verkehrskonzept!

Grün

- Keine weitere Versiegelung von Grün/Boden. Zudem handelt es sich auch um Ackerfläche und dient der hiesigen Landwirtschaft. Das schadet der Biodiversität, heizt Angermund im Sommer noch mehr auf und befeuert den Klimawandel. Warum machen wir immer so weiter und suchen nicht nach schonenderen Lösungen? Warum klafft der Anspruch so weit von der Realität ab?
- 4,55 Hektar unversiegelter Boden sollen hier vernichtet werden. Unsäglich. Zur Info: Dieser Boden bindet unter anderem CO₂ als Biomasse, ist bester Schutz bei Starkregenereignissen und thermischer Aufheizung im Sommer. Deshalb keine Flächenversiegelung dieser Fläche!

- 
- Düsseldorf will eine *grüne* Stadt werden. Warum werden jetzt in der wichtigen Frischluftschneise von Düsseldorf noch mehr Flächen versiegelt! Wir haben noch andere Flächen, die bereits versiegelt sind, die bebaut werden könnten. Und dann kein Verkehrskonzept. Wie wirkt sich die Bebauung auf den Grundwasserspiegel in Angermund aus?
 - Keine neue Flächenversiegelung mehr in Düsseldorf! Betoniert nicht noch das bisschen Grün in unserer Stadt. Bitte nutzen Sie andere Möglichkeiten, um Wohnraum zu schaffen – leerstehende Gebäude nutzen, Aufstocken von Etagen et cetera Die Entwürfe wirken vor dem Hintergrund der Klimakrise völlig aus der Zeit gefallen. So wird das nichts mit der Klimahauptstadt!
 - Bei allen Konzepten wird außer Acht gelassen, dass wertvolle Grünflächen und Freiflächen dauerhaft zerstört werden. Bitte nicht jeden Zentimeter zupflastern. Lebensraum für Mensch und Tier wird zerstört. Jetzt schon ist eine globale Temperaturerhöhung nicht mehr umkehrbar. Unwetter häufen sich. Eine aggressive Bebauung ist nicht mehr zeitgemäß.
 - Vorausgesetzt Düsseldorf plant wirklich klimaneutral zu werden, ist diese Bebauung durch die großflächige Versiegelung der Flächen kontraproduktiv und ein klarer Rückschritt.
 - Welche Rolle spielt das Thema Klimaneutralität bei diesem städtischen Projekt?
 - Düsseldorf will klimaneutral werden, in allen Konzepten spielt das keine oder nur eine sehr geringfügige Rolle. Die Stadt sollte die Konzepte daraufhin nochmal gründlich überarbeiten lassen.
- 

- 
- Grünes Band? Aus meiner Sicht darf nach heutigem Wissen über den Klimawandel überhaupt nicht mehr über eine weitere Verdichtung nachgedacht werden!
 - Die Entwürfe mit eingeschränkter Ausnahme von 1 und 4 erhalten zu wenig den alten Baumbestand. Dadurch wird auf Klimaschutz (Abkühlung, CO₂-Abbau und Erhalt von Lebensraum der Tiere) keine Rücksicht genommen.
 - Ich habe große Sorge, dass die Keller hier in dem ganzen Areal volllaufen, wenn so stark versiegelt wird.
 - Für private Grünflächen müssen ausreichend Grünfestsetzungen getroffen werden, um Versiegelung, Steingärten sowie Rasenflächen mit Lorbeerbaum-Bepflanzung zu vermeiden.
 - Bei allen Entwürfen Dachflächen begrünen und/oder mit Solaranlagen versehen.

- Es sollten alle geeigneten Dachflächen mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet werden. Die Flachdächer sollten eine Dachbegrünung erhalten und mindestens 50 Prozent der Parkplätze sollten mit E-Ladestation ausgestattet sein, möglichst aus dem eigenem Solarstrom.
- Unabhängig von der Variante sollten Vorgaben zur Ökologie stark sein (regenerative Energien, Blockheizkraftwerke, Begrünung der Dächer und Vorgärten und so weiter).

Verfahren

- Für viele ältere Menschen ist dieses *Workshop*-Verfahren sehr undurchsichtig. Insbesondere die Anwohner der betroffenen Gebiete hätten schriftlich benachrichtigt werden müssen. Und dann passiert das alles auch noch in einer Zeit mit vielen Feiertagen, so dass viele Anwohner im Urlaub sind. Und auch der Zeitraum für unsere Kommentare ist sehr kurz gefasst.



- 
- Die ganze Kommunikation ist nicht optimal (ein Schelm, wer Böses dabei denkt). Die Konzepte müssen erläutert werden. Ein zweiter Workshop (bitte nicht in den Sommerferien) und bitte mit Einladung in den Briefkästen ist nötig. Es laufen Großveranstaltungen in der Stadt, da wäre auch sicher ein ordentlicher Workshop in der Halle möglich.
 - Dieses Beteiligungsformat ist äußerst sub-optimal: Sehr kurze Fristen, schlechte/späte Publikation dieser Veranstaltung, die Auslegung in der Turnhalle ist fast schon absurd: Die Gänge sind dunkel und auf einem Tisch liegen Flyer und ein Ordner. Kein Ansprechpartner vor Ort. Will man das Feedback der Bürger umgehen oder warum dieses unsägliche Format?
 - Dieser *Workshop* ist etwas enttäuschend. Schlechte Kommunikation, keine Verteilung der Broschüren an Haushalte.
- Generell ist für alle Entwürfe die ordnungsmäßige Durchführung des Verfahrens nach Paragraph 3 (1) BauGB fraglich: zu kurze Dauer von 9 Werktagen, zu späte Veröffentlichung der Stadt über die Durchführung erst zur Hälfte der Zeit, keine öffentliche Veranstaltung zur Beantwortung von Fragen, Begrenzung der Anmerkungen auf 400 Zeichen, keine Darstellung des Umgangs mit den Ergebnissen des 1 Workshops. Gilt für alle Entwürfe: Die Vielzahl der Beiträge von Angermunder Bürgerinnen und Bürgern, die nicht überzeugende Durchführung der öffentlichen Beteiligung nach Paragraph 3 (1) BauGB sowie das Fehlen eines Verkehrskonzeptes erfordern zwingend vor einer Erarbeitung eines Bebauungsplanes eine öffentliche Veranstaltung vergleichbar des 1 Workshops um eine akzeptierte Bebauung sicherzustellen.
- 

Allgemeines

- Ich bin gegen jede weitere Bebauung und Flächenversiegelung in Angermund.
- Verzichten Sie gänzlich auf dieses Projekt und stoppen Sie weitere Flächenversiegelungen in Angermund.
- Ich bin gegen jede Erweiterung der Bebauung *Östlich der Lindung*. Zu hohe Verdichtung, Zerstörung von natürlichem Lebensraum, Vernichtung einer Frischluftschneise in den Ort, starke Beeinträchtigung der gesamten Nachbarschaft durch noch mehr Verkehr und Lärm.
- Innen vor Außen? Warum soll so weit außerhalb gebaut werden? Warum platziert man ein solches Gebiet an den äußersten Rand der Stadt – die Menschen, die dort wohnen sollen, werden mehrheitlich einpendeln müssen. Ist das sinnvoll? Nein. Gilt bei der Stadt nicht, dass städtebauliche Entwicklungen innen vor außen erfolgen? Vielleicht gilt bei diesem Projekt eher das Motto: Follow the money.
- Alle Konzepte sind nicht wirklich innovativ in Bezug auf nachhaltiges Wohnen und grüne Stadt Düsseldorf – und die verkehrstechnische Anbindung eine Katastrophe.
- Die Vorhaben sind nicht zeitgemäß. Wir reden von Klimakatastrophen und Überschwemmungen, es wird überall davor gewarnt, noch mehr Flächen zu versiegeln. Und was passiert: die Frischluftschneise Angermund wird zugestampft. Dazu keine echten ökologischen Konzepte. Und der Verkehr soll einfach durch die engen Straßen wie *Lindung* und *Blamüsen* geleitet werden. Das ist inkonsequent.
- Werden die städtischen Grundstücke verkauft an Investoren, die dann mit dem Quartier viel Geld verdienen? Oder geht es darum, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, indem die Stadt das Projekt in Eigenregie durchführt?

- Da die Flächen zum Großteil Eigentum der Stadt sind, stellt sich die Frage, wer eigentlich daran verdient. Werden die Flächen an Investoren verkauft? Warum werden die Flächen nicht wirklich im Sinne aller genutzt? Hier geht es scheinbar nur um Gewinnmaximierung und unzeitgemäße Flächenversiegelung.

Beiträge zum Entwurf 1

Städtebau/Wohnen

- Die Grundstücksflächen von 150 bis 200 Quadratmetern lassen eine unverhältnismäßige Verdichtung erwarten, die städtebaulich nicht zu Angermund passt und notwendigerweise Strukturmaßnahmen vor allem hinsichtlich Verkehr und Schulen erfordert, die in einem ersten Schritt zu planen sind.
- Dass hier fast nur zweigeschossige Bebauung vorgesehen wird, ist ökologisch und ökonomisch sowie sozial nicht vertretbar. Dafür braucht man keine Ackerflächen zuzubauen.
- Die am Rand liegenden Einfamilienhäuser sind mit 2 Geschossen zu hoch. Gerade im Norden (*In den Blamüsen*) gibt es grundsätzlich nur eingeschossige Bungalows. zweigeschossige Häuser (mit drittem partiellen Vollgeschoß) wäre ein städtebauliches No-Go (Verschattung, Optik, Bestand) in Angrenzung zu eingeschossigen Bungalows. Hier sind im Bebauungsplan grundsätzlich maximal anderthalbgeschossige Häuser vorzusehen.

- Definitiv keine Staffelgeschosse. Das wäre eine Vortäuschung verfälschter Bauhöhe. Max. anderthalbgeschossig!
- Die Anordnung des Seniorenzentrums nah an der Bahntrasse wird kritisch gesehen.

Verkehr

- Da in Zukunft noch weitere Wohneinheiten entstehen sollen, ist es sinnvoll, den Verkehr von vornherein über den Mühlendamm abzuleiten. Ausschließlich über *die Blamüsen* und *Zur Lindung* den Verkehr fließen zu lassen, ist äußerst kritisch, da die Straßen zu eng sind. Insbesondere *In den Blamüsen* kann lediglich ein Auto in eine Fahrtrichtung durchfahren.
- Ich finde das Konzept schwierig, da die *Blamüsen* ein Schul- und Kitaweg ist. Mehr Verkehr bedeutet ein Sicherheitsrisiko für die Kinder. Teilweise fahren die Autos über die Bürgersteige, um dem Gegenverkehr auszuweichen.

- 
- Die Straßen *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* sind zu eng für den Verkehr, da wegen der parkenden Autos nur eine Fahrbahn genutzt werden kann. Wer hier wohnt, kennt die tägliche Realität. Die Gefahr für die Schulkinder und Radfahrer ist schon jetzt da. Also bitte nachbessern!
 - Mischverkehr durch die *Blamüsen* ist nicht sinnvoll. Es fehlt ein Verkehrskonzept. Die Sicherheit für Anwohner und Schüler wurde außer Acht gelassen. Das wird durch die Tiefgaragen nicht gelöst. Der Verkehr sollte durch weitere Straßenanbindungen abfließen können.
 - Aus meiner Sicht ist eine Durchgangsstraße als Belastung für *Zur Lindung*, *Bahnhofstraße* (wo bereits heute der Verkehr schon oft stockt – Busverbindungen) und *In den Blamüsen* unzumutbar für Verkehrsteilnehmer und Anwohner. Der zusätzliche Verkehr muss auf mehr Schultern beziehungsweise Straßen verteilt werden.
 - Mehr Wohneinheiten, mehr Verkehr! Der Entwurf hat kein Verkehrskonzept. Die zunächst augenscheinliche Lösung über die *Blamüsen* und *Zur Lindung* ist nicht tauglich und birgt Sicherheitsrisiken! Bei der enormen Anzahl der Wohneinheiten müssen neue Zuwege geschaffen werden. Kita und Seniorenheim bedeuten täglich mehr Verkehr. Um ein harmonisches Stadtbild zu erhalten, bitte nicht alles zu pflastern.
 - Die Wohnstraßen in Angermund sind eng, oft nicht einmal erschlossen. Bürgersteige, Radwege fehlen. Man quetscht sich meist irgendwie durch oder muss warten bis eine Spur Straße frei ist. Der Verkehr ist quasi nur einspurig möglich, aufgrund mangelnder Fahrbahnbreite und parkender Fahrzeuge. Warum der Verkehr des neuen Gebiets über die *Blamüsen/Lindung* geführt werden soll, erscheint widersinnig.
- 

- 
- Ausweichverkehre werden überhaupt nicht thematisiert. Weil die Straßen heute schon so verstopft sind, weichen viele über Überanger aus und fahren dann durch die Wohngebiete *Lindung*, *Waldlehne* und *Unter den Erlen* ihr Ziel an. Im Sommer kommen die *Seeparker* dazu. Dies ist bei diesem Areal auch zu befürchten. Es müssen Sackgasen garantiert beziehungsweise eingerichtet werden (T-Kreuzung: *Unter den Erlen/Zur Lindung*).
 - Wenn kein gutes Verkehrskonzept für die Anbindung des Quartiers entwickelt wird, darf dort nicht gebaut werden. Blechlawinen in kleinen Nebenstraßen passen nicht nach Angermund. Sie sind nicht nur eine Gefahr für Radfahrer und Schüler, sondern beeinträchtigen auch massiv die Lebensqualität der Anwohner. Bitte nachbessern.
 - Schon heute sind die Straßen *Zur Lindung*, *In den Blamüsen* und *Bahnhofstraße* durch parkende Autos nur mit Wartezeiten zu durchfahren. Besonders morgens zu Schulbeginn ist es sehr verstopft. Das ist die Realität, von der man sich gerne einmal vor Ort überzeugen kann.
 - Die genannten Straßen im Plangebiet werden von Kindern auf dem Weg zu Schule und Kita genutzt, die sich die engen Straßen dann mit noch mehr Verkehrsteilnehmern teilen müssen. Sicherheit der Kinder geht vor.
 - Durch die neuen Wohneinheiten wird ein erheblicher Mehrverkehr entstehen. Bitte die perspektivische Gesamtsumme der weiteren Bauvorhaben mit einkalkulieren. Den Verkehr auf die zwei viel zu engen Straßen lediglich zu leiten ist schlecht! Die Sicherheit von Anwohnern, Fahrradfahrern und Schülern die zum Teil mit Fahrrädern und Rollern unterwegs sind, wurde in dem Konzept nicht berücksichtigt!
- 

- 
- Pro Wohneinheit ein Auto zu kalkulieren, ist leider unrealistisch, insbesondere wenn man nicht direkt in der City lebt. Die Konsequenz werden chaotische Parkverhältnisse sein und ein erheblicher Mehrverkehr, auf Kosten der Kinder und Anwohner. Im Sommer kommen noch die Flughafen Dauerparker sowie Badegäste hinzu. Die *Blamüsen* und *Zur Lindung* sind so einem Verkehr nicht gewachsen.
 - In der Straße *In den Blamüsen* wird bisher auf der westlichen Seite geparkt. Das verlangsamt den Verkehrsfluss, was unter anderem den Schulweg zur Grundschule sicherer macht. Die Verkehrszahlen im Verkehrsgutachten sind wahrscheinlich nur bei einem beidseitigen Halteverbot zu erreichen.
 - Die Straßen, die hier als Hauptverkehrswege vorgesehen sind, sind jetzt schon zu eng und zu Stoßzeiten stets überlastet. Bereits jetzt kommt zu vielen kritischen Situationen, vor allem für Kita-/Schulkinder und Fahrradfahrer sind die Wege nicht mehr sicher. Leider wurden viele Anregungen aus dem Workshop für das Verkehrskonzept nicht berücksichtigt und es ist kein angemessenes Konzept erkennbar.
 - Die beiden Zugangsstraßen sind heute bereits an ihren Grenzen. Daher sollte die Planung eine Minimum-Bebauung, (siehe Vorschlag 5) berücksichtigen.
 - Verkehr über *Lindung*, *Blamüsen*, *Waldlehne* wird nicht funktionieren. Waldlehne müsste erst richtig erschlossen werden (beispielsweise Bürgersteige).
 - Gutes Verkehrskonzept. Keinesfalls dürfen Baumschulenweg, Waldlehne für den Durchgangsverkehr freigegeben werden.
- 

- 
- Für das Quartier selbst gibt es ein Verkehrskonzept, aber für die Zuwegung gibt es keins. Aber das ist dringend erforderlich. Allein im Seniorenheim werden viele Mitarbeiter arbeiten, die mit dem Wagen anreisen (hier fehlen die Angaben komplett). Dazu die 1,5 Autos der Anwohner. Der Verkehr für Schulkinder, Anwohner und Radfahrer wird ohne Verkehrskonzept unerträglich.
 - Hauptstraße als Spielstraße gestalten, um Durchgangs- und Baggerlochverkehr zu unterbinden.
 - 1 Parkplatz je Wohneinheit ist zu wenig und entspricht nicht der Realität, was gut zu erkennen ist an den zugeparkten Straßen im ganzen Wohngebiet. Die Zu- und Abführung des Verkehrs über *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* wird zu erheblichem Mehrverkehr führen und die zusätzliche Aufnahmefähigkeit ist fraglich.

- Es werden zu wenige Parkplätze geplant – 1 pro Wohneinheit.
- Fuß- und Radweg okay, keine Durchfahrt zur Waldlehne.
- Keine Radwegeführung bitte entlang der nordöstlichen Seite, es sind ausreichend andere Bereiche zu befahren, breitere Grünflächen bitte.

Gemeinschaft

- Ich vermisse ein Infrastruktur-Konzept mit Treffpunkten für Alt und Jung. Außerdem vermisse ich konkretere Angaben zu dem Seniorenheim.
- Es ist menschenverachtend, dass das Gemeinschafts- und Mehrfamilienhaus als Schallschutz für das übrige Wohngebiet dienen soll.



Grün

- Der komplette östliche Grünstreifen ist reine Wildnis (Vögel, Insekten, Kleintiere (Füchse, Dachse, et cetera). Eine ökologische Nische ist zwingend unangetastet zu erhalten. Um diese zu erhalten, ist eine öffentliche Nutzung auszuschließen. Eine Fuß-/Radwegführung hindurch oder entlang ist auszuschließen um den ökologischen Lebensraum zu erhalten.
- Grünflächenbestand am östlichen Rand hat dringenden Bestandsschutz: Umwelt, Klima, Biodiversität, Tierschutz (dort lebende Tiere, Dachse, Füchse, Dachsbauten).
- Versickerungsflächen zu gering. Bisher war es als Überschwemmungsgebiet klassifiziert.
- Die Retentionsflächen sind zu gering bemessen. Die Regenfälle der vergangenen Jahre haben Bäche entstehen lassen, Keller und Garagen unter Wasser gesetzt. Die Retentionsflächen sollten verstärkt beachtet werden.

- Die Versiegelungsflächen sind auf Grund des bisherigen (vor Bebauungsplan) eingetragenen definierten Überschwemmungsgebietes sehr zu hinterfragen und eigenartig!
- Begrünte Dachflächen sehr schön.
- Es existiert ein hoher Grundwasserstand in Angermund und trotzdem soll eine Tiefgarage gebaut werden.

Allgemeine Hinweise

- Ökologisch ist es überhaupt nicht vertretbar, dort alles zu versiegeln. Und zweigeschossig passt zumindest zu Angermund. Vier- und fünfgeschossig gehen nicht.
- Guter, sehr *grüner* Städtebauentwurf mit sehr guter Idee des Mehrgenerationenwohnens. Innovativstes Konzept.

Beiträge zum Entwurf 2

Städtebau/Wohnen

- Unglaublich, wie man hier eine 70er-Jahre Reihenhaushaus-Ödnis plant.
- In Angrenzung der vorhandenen Wohnhäuser im Norden ist eine maximale anderthalbgeschossige Höhe zu verantworten möglich.
- Die Anordnung Seniorenzentrum ist gut.

Verkehr

- Das darf nicht sein, dass der gesamte Verkehr über die *Blamüsen* geht. Die Straße ist zu eng, auch wenn Sie in Ihrem Verkehrsplan etwas anderes behaupten. Wir erleben tagtäglich zu den Stoßzeiten schon jetzt erhebliche Probleme. Auf dem Workshop vor zwei Jahren wurde uns für die Straßen *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* ein Verkehrskonzept versprochen. Davon sehe ich in diesem Entwurf nichts.

- Der Verkehr ist schon jetzt für die Anwohner der *Blamüsen* und *Zur Lindung* belastend, egal was das alte Verkehrsgutachten besagt. Aber durch die parkenden Autos steht nur eine Fahrbahn für den Verkehr zur Verfügung. Schon jetzt kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, insbesondere für die Schulkinder und Fahrradfahrer. Hier fehlt ein gutes Konzept.
- Auch hier fehlt ein Verkehrskonzept! Allein den Verkehr durch die zu enge Straße *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* ist keine optimale Lösung für Anwohner und Schüler und birgt ein Sicherheitsrisiko. Die Erschließung neuer Straßen könnte dem Abhilfe schaffen.

- 
- Auch in diesem Konzept fließt der Verkehr undurchdacht ab. Besser wäre eine Regelung über das Feld und den Mühlendamm. Neben den Anwohnern müssen Eltern, die zur Kita fahren, berücksichtigt werden. Besucher des Seniorenwohnheims nicht zu vergessen. Gerade an der *Lindung* sind die Anwohner im Sommer durch Baggersee-Besucher und deren Autos belästigt.
 - Sie behaupten die Wohnstraßen *Blamüsen*, *Zur Lindung* und Co. könnten bis zu 400 PKW/h verkraften, kommen pauschal mit einer Verordnung (RAST 06) um die Ecke und bleiben damit bei der unsäglichen Verkehrsführung über die *Blamüsen*. Schauen Sie sich die Straßen und die Verkehrsproblematik in Angermund konkret an, denn Realität schlägt Reißbrett: Die Straßen sind eng. Ihr Konzept untauglich.
 - Kein Verkehrskonzept für die *Lindung* und *Blamüsen*! Bitte nachbessern! Das Verkehrsgutachten spiegelt nicht das tägliche Problem insbesondere morgens und am Nachmittag wider. Das war einer der Hauptpunkte, die auf dem ersten Workshop genannt wurden. Wir erleben die Verkehrsprobleme jeden Tag. Und keiner weiß, wie groß das Seniorenheim wird (Verkehr Personal, Bewohner, Besucher, Lieferanten).
 - Das Verkehrskonzept ist jetzt schon nicht ausgereift und findet in keinem Entwurf Beachtung. Angermund ist quasi auf dem Land und schlecht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden. Die Straßen (*Bahnhofsstraße*, *Zur Lindung* und *In den Blamüsen*) können dem aktuellen Verkehr zu den Stoßzeiten nicht standhalten und gefährden die Schulkinder.
 - Durch die im Bestand schon schlecht angelegten Geh- und Radwege in den Zufahrtsstraßen werden die Kinder und Senioren bei dem stark ansteigenden Verkehr gefährdet.
- 

- 
- Die zufahrenden Straßen reichen bei fehlendem Gehweg zum Beispiel im Baumschulenberg nicht aus, um Miet-/Reihenhäuser mit dem Park- und Durchgangsverkehr zu bewältigen.

- Aktuell rollern/laufen die Kinder zu der Schule auf den viel zu schmalen Gehwegen in Horden und es entstehen Massenunfälle. Die Erwachsenen, die es sich zutrauen, weichen auf die Straße und in die Parklücken aus. Solche Massenprojekte gehören auf ein freies Feld, bei dem das Verkehrskonzept modern mit angelegt werden kann und sich nicht auf eine seit dem Mittelalter gewachsene Region.

Gemeinschaft

- Mit Gemeinschaften schaffen hat diese Planung nichts zu tun.

Grün

- Der bestehende Grünstreifen muss Bestand bleiben, Umweltgutachten: seit Jahren dort lebende Tiere (vorhandene Dachse und Dachsbauten, Füchse).

Allgemeine Hinweise

- Starkregenthema wurde nicht berücksichtigt; 1 Parkplatz/Wohneinheit ist nicht ausreichend; dreigeschossige Bebauung sowie sehr kleine Grundstücke passen nicht zu den angrenzenden Bebauungen.
 - Es ist menschenverachtend, dass die Gebäuderiegel im Westen als Schallschutz für das übrige Wohngebiet dienen sollen. 1 Stellplatz pro Wohneinheit ist zu wenig geplant.
- 

Beiträge zum Entwurf 3

Städtebau/Wohnen

- Maximal anderthalbgeschossige Gebäude in Rücksicht auf die eingeschossige Bungalow-Bestandsbebauung.
- Kein nachhaltiger innovativer Entwurf, wenn man bezahlbaren Wohnraum im Einklang mit Freiräumen auf einer wertvollen Ackerfläche neu plant.
- Die Anordnung des Seniorenzentrums nah an der Bahntrasse wird kritisch gesehen.

Verkehr

- Der Anschluss darf auf keinen Fall über die *Blamüsen* erfolgen, der Verkehr ist dort zu den Stoßzeiten schon jetzt sehr stark. Und da viele Kinder den Weg nutzen, um zur Schule zu gehen, wäre das ein großer Gefahrenpunkt und für die Anwohner ist noch mehr Verkehr ebenfalls eine Zumutung. Mir fehlt ein echtes Verkehrskonzept für die Anbindung, beispielsweise über den Mühlen-damm.

- Keine Erschließung dieses Gebiets durch die *Waldlehne* oder den *Baumschulenweg*! In Ihren Unterlagen wird nicht ersichtlich, ob Sie dies planen. Die Straßen sind dermaßen eng, dass kein Begegnungsverkehr möglich ist. Es fehlen dort wie auch *Unter den Erlen* Bürgersteige. Die Straßen jetzt schon gefährlich genug.
- Wo ist das versprochene Verkehrskonzept, um die *Lindung* und die *Blamüsen* zu entlasten?
- Der Entwurf ist aus meiner Sicht leider nicht geeignet. Es wurde nicht berücksichtigt, dass die enge Straße *In den Blamüsen* sich nicht eignet, um den zusätzlichen Verkehr abfließen zu lassen. Insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit der Anwohner und Schüler.
- Ein Verkehrskonzept mit neuen breiten und verkehrsberuhigten Straßen muss erarbeitet werden. Bitte nicht jede Freifläche bebauen!

- 
- Die beiden Zugangsstraßen sind heute schon aufgrund ihrer Größe an ihrer Belastungsgrenze, so dass man bei der Bebauung auf eine Minimum-Bebauung (zum Beispiel Vorschlag 1, 4 oder 5) gehen sollte.
 - Eine Verkehrsanbindung durch die *Blamüsen* ist für die Straße zu überlastend, Stau, keine Ausweichmöglichkeiten, Gefährdung der Schulkinder auf dem Weg.
 - Eine Anbindung an die *Blamüsen* ist nicht tragfähig, da die Straße bereits jetzt verkehrstechnisch an Ihre Grenzen stößt.
 - Bitte keinen Fußweg vor vorhandenem Wohnhaus.
 - Östliche Fußwege enden im *Nirgendwo*.

Grün

- Es ist unbedingt von einer starken Bebauung abzusehen. Dies entspricht nicht dem Gedanken klimafreundlich zu agieren. Ein Lebensraum mit Freiflächen ist für den Menschen lebenswichtig. Klimapolitische Ziele erreicht man nicht mit der geplanten Bebauung. Ganz zu schweigen von Artenvielfalt und einem lebenswerten Raum für Mensch und Tier.
 - Ein Eingriff in den Naturraum, beziehungsweise die Ökonische am östlichen Rand ist zu vermeiden. Wertvoller Lebensraum für diverse Tierarten würde verloren gehen. Fußwege hindurch oder entlang würde die Tierruhe stören und sollten deswegen nicht realisiert werden.
 - Die Ökonische *Bestandsgehölz* am östlichen Rand sollte vor Eingriffen und Nutzung komplett verschont bleiben um wertvollen Lebensraum für Flora und Fauna nicht noch weiter zu vernichten.
- 

- 
- Bitte breite Grünflächenstreifen vor den vorhandenen Wohnhäusern. Keinen Fußweg vor diesen.

Allgemeine Hinweise

- Hier fehlen alle wichtigen Infos zu Anzahl der Wohnungen, Geschosshöhe und Größe Seniorenheim. Wie groß sind die Mehrfamilienhäuser? Wieviele Geschosse? Reihen- und Doppelhäuser sind ok.
 - Ausgewogene Aufteilung; Lärmschutz berücksichtigt; Kita und Seniorenwohnheim liegen positiv zentral; Geschossplanung passt sich der Umgebung an; Parkraumproblematik besteht auch hier; Verkehrsbelastung *Blamüsen* und *Zur Lindung* ebenfalls.
 - Gutes Verkehrskonzept; viele Grünflächen; klare Struktur; Bestandsanwohner werden geschont; ausreichende Anbindung an bestehende Durchgangsstraßen.
- 

Beiträge zum Entwurf 4

Städtebau/Wohnen

- Viergeschossig? Muss sich nicht gemäß Paragraph 34 BauGB ein Bauvorhaben nach Art, Maß und Bauweise in die nähere Bebauung einfügen? Wo haben wir in der der näheren Bebauung Gebäude mit 4 Geschossen?
- Die Bebauungshöhe richtet sich in der Regel nach der umliegenden Bebauung, um ein harmonisches Stadtbild zu gewährleisten. Es finden sich hier drei- bis viergeschossige Bauten. In allen übrigen anschließenden Wohnquartieren lediglich eine zweigeschossige Bebauung, sodass diese in allen Entwürfen auch so beibehalten werden sollten.
- Maximale Höhe in Anlehnung der vorhandenen Wohnhäuser im nördlichen Bereich maximal anderthalbgeschossig.
- Eine zweigeschossige Bebauung schließt sich nicht nahtlos und in Anlehnung an die grundsätzlich eingeschossige Bungalowbebauung im Norden (*In den Blamüsen*) an. Ein (teilweises) Staffelgeschoss als dritte Etage würde diese Situation verschärfen. Es ist maximal eine anderthalbgeschossige Bebauung im Randbereich zu den *Blamüsen* vorzusehen.
- Es ist ein hinreichender Abstand zur Bestandsbebauung (*In den Blamüsen*) zu berücksichtigen, um die Verschattung der Grundstücke zu vermeiden.
- Es sollte ein hohes Maß an Abstand der neuen Häusern am nördlichen Bereich zu den dort angrenzenden bestehenden Wohnhäusern gehalten werden.
- Die Anordnung des Seniorenzentrums nah an der Bahntrasse wird kritisch gesehen.

Verkehr

- Das Konzept ist gut, da der Verkehr des Neubaugebiets nicht über die *Blamüsen* geführt wird. Der Planer hat verstanden, dass sich die Straße *In den Blamüsen* nicht dafür eignet. Das Konzept berücksichtigt damit auch die Sicherheit für die Kinder, die die *Blamüsen* als Schulweg nutzen.
- Ich finde das Konzept gut, da der Verkehr nicht über die viel zu enge Straße *In den Blamüsen* abgeführt wird, sondern *Zur Lindung*. Somit kann der Verkehr zur Überanger abgeleitet werden. Voraussichtlich gelingt so eine gute Verteilung des PKW-Verkehrs. Ein Anschluss für die Bewohner des Neubaugebiets an den Baumschulenweg ist ebenfalls denkbar, um den Verkehr besser zu verteilen.
- Ich kann den Entwurf 4 nur begrüßen, da die Verkehrsführung nicht über die viel zu enge Straße *In den Blamüsen* führt. Jetzt schon kommt es immer wieder zu kritischen Situationen, da nur ein Auto in eine Fahrtrichtung fahren kann. Autos weichen zum Teil über den Gehweg aus. Insbesondere kritisch, da die *Blamüsen* unter anderem als Schulweg für viele Grundschulkinder genutzt wird.
- Es fehlt ein Verkehrskonzept. Das hat vor den eigentlichen Bauvorhaben Priorität. Das Verkehrsgutachten der Stadt geht von falschen Voraussetzungen aus. Wegen der parkenden Autos steht auf der *Lindung* und den *Blamüsen* insgesamt nur eine Fahrbahn zur Verfügung. Schon jetzt gibt es morgens und abends Chaos und gefährliche Situationen.

- 
- Wir brauchen erst ein Verkehrskonzept. Schon jetzt gibt es Verkehrschaos auf den *Blamüsen* und *Zur Lindung*. Denn das Verkehrsgutachten geht von falschen Voraussetzungen aus. Es gibt insgesamt wegen der parkenden Autos nur eine Fahrbahn. Das heißt die Straßen sind so viel zu eng. Sehr gefährlich insbesondere für Schulkinder und Radfahrer – und das gilt für alle sieben Konzepte.
 - Auch nicht perfekt gelöst, aber immerhin wird hier ein besseres An- und Abfahrtsszenario gestaltet. Von allen Entwürfen meiner Meinung nach der Beste, wobei auch nicht optimal.
 - Ich kann mir einfach nicht vorstellen, dass das alte Verkehrsgutachten von 2014 auf die *Blamüsen* und die *Lindung* angewendet werden kann. Das müsste nochmal überprüft werden. Noch mehr Verkehr wäre Wahnsinn. Wir brauchen ein vernünftiges Verkehrskonzept. Wer seine Kinder zur Schule oder Kindergarten bringt, weiß, wovon ich spreche. Die Stadt macht es sich da zu leicht.
 - Der ganze Verkehr über *Zur Lindung*! Traumvorstellung. Die Bahnhofstraße raus ist durch parkende Autos eigentlich nur einspurig, und viele Anwohner fahren eh den Litzgraben und *Blamüsen*. Wenn im Sommer noch die Badegäste vom See alles zuparken, ist das Chaos perfekt. Solch eine Verkehrsplanung ist für mich nicht nachvollziehbar!
 - Ich kann die Bebauungspläne nicht beurteilen, wohl aber, da ich hier wohne, die Verkehrsplanung. Ich kann nicht glauben, dass jemals ein Vertreter der Planungsbehörde hier vor Ort war. Dann hätte er gesehen, dass sowohl die *Blamüsen* wie die *Lindung* den Verkehr jetzt schon kaum bewältigen. Vor allem im Winter und bei schlechtem Wetter haben wir anhaltende stop-and-go-Situationen.
 - Nur eine Mobilitätsstation wird leider bewirken, dass die neuen Nachbarn im nördlichen Bereich die *Blamüsen* als Parkraum nutzen werden. Am nördlichen Ende wäre eine weitere Mobilitätsstation erforderlich.
- 

- 
- Keine PKW-Durchfahrt zur Waldlehne zulassen. Fahrrad- und Fußweg okay.
 - Die Idee einer autofreien Region finde ich gut. Leider ist Angermund zu schlecht angebunden, um ohne PKW auszukommen. Und gerade kinderreiche Familien, die angesprochen werden sollen, haben zum Teil große Einkäufe, Lieferungen et cetera, um dieses Konzept verwirklichen zu können. Im Gegenteil: es werden eher sogar 2 PKW und Räder/Lasten-Räder benötigt (siehe nahes Neubaugebiet und das Park-PKW Chaos).
 - Die Hauptanbindung über *Zur Lindung* und die *Blamüsen* nur für *Sonderfahrzeuge* zu nutzen, ist nicht ausreichend. Viele der Einfamilienhäuser sind nicht mit Auto erreichbar. Wer denkt da an Menschen mit körperlicher Behinderung, Einschränkungen im Alter und bei jungen Familien – wer trägt die Einkäufe und Kinder zum Haus?

Grün

- Keine weitere Zerstörung von unversiegelten Flächen. Das sind wir den kommenden Generationen schuldig.
- Wichtig ist der Erhalt des vorhandenen Grünflächenstreifens (Tier-, Artenschutz der dort seit Jahren lebenden, vorhandenen Tiere Dachse, Füchse).
- Die bisherige Ökonische Grünfläche im Osten sollte unberührt beibehalten werden und nicht zu einer öffentlichen Grünfläche umgenutzt werden, da diese heute einen vielfältigen und einen zu schützenden Lebensraum für Flora und Fauna darstellt.

Allgemeine Hinweise

- Ein gutes Konzept, dass eine Verkehrsberuhigung in dem Neubaugebiet vorsieht. Schade finde ich, dass es keine Infrastruktur-Konzepte gibt, zum Beispiel Gemeinschaftshaus oder ähnliches.



- 
- Ich finde den Entwurf gut, da vermutlich je Wohneinheit mindestens ein Auto gerechnet werden muss. Eine Verteilung des Verkehrs über die *Lindung* erscheint sinnvoll. Bei weiterer Bebauung müssen neue Zuwege geschaffen werden, um die Sicherheit in den bisherigen engen Straßen zu gewährleisten.
 - Gutes Konzept insgesamt, wirkt modern. Wenig Verkehr im Quartier, und auch klare Zuwegung.
 - Mir gefällt das Konzept. Sehr viel Grün, wenig Verkehr im Quartier. Das ist zeitgemäß. Aber wenn noch weiter gebaut werden soll und je nachdem, wie viel Personal und Anwohner im Seniorenheim unterkommen beziehungsweise arbeiten, müssen neue Zuwegungsmöglichkeiten gebaut werden. Die bestehenden Straßen sind zu eng. Das Verkehrsgutachten von 2014 hat Mängel und entspricht nicht der Realität.
 - Der Entwurf zum Neubaugebiet ist meiner Meinung nach der Geeignetste. Verkehrsberuhigung und Sicherheit wurden bedacht. Bei perspektivisch weiteren Wohneinheiten muss aber jetzt schon über neue breite und verkehrsberuhigte Zuwege über den Mühlendamm nachgedacht werden. Traurig nur, dass der ländliche Charakter des Stadtteils verloren geht. Etwas Grünfläche ersetzt nicht ein freies Feld/Frischluftschneise.
 - Das ist das einzige Konzept, dem ich überhaupt etwas abgewinnen kann. Habe Sorge, dass Angermund seinen dörflichen Charakter verliert, zu viele Flächen versiegelt werden. Abgesehen davon wäre es besser, das neue Quartier über eine weitere Straße zum Fettpott zu verbinden. Der Verkehr ist entgegen dem Verkehrsgutachten schon jetzt gefährlich für Radfahrer und Schulkinder auf *den Blamüsen*.



- 
- Zeitgemäßes Mobilitätskonzept, Reduzierung des Verkehrs auf einen definierten Bereich positiv, Bauweise gut an Umgebung angepasst, Lärmschutzüberlegungen erhöhen Wohnkomfort im inneren Bereich.
 - Positiv zu Entwurf 4:
Erschließung: keine Durchfahrtsstraße (= Stichstraßen); Städtebau: Einzelgebäude (Doppelhäuser/Stadtvillen) auf Grundstücken – statt *Reihenhausketten* – offene Bebauung fügt sich in Nachbarschaft ein.
Verkehr: zentrales Parkraumkonzept; Ökologie: östlicher Grünzug (Graben) wird geschützt.
 - Das Konzept berücksichtigt zumindest, dass die viel zu enge Straße *In den Blamüsen* sich nicht als Durchfahrtsstraße eignet. Neue Zuwege müssten geschaffen werden, allerdings muss berücksichtigt werden, dass umweltverträgliche innovative Ideen her müssen. Eine vorsichtige und nicht aggressive Bebauung ist wünschenswert, die sich harmonisch ins Stadtbild einfügt. Jetzt schon sind die Straßen voll.
 - Bei Entwurf 4 ist zu begrüßen, dass der Planer erkannt hat, dass die *Blamüsen* sich nicht als Durchfahrtsstraße eignet. Neue breite und verkehrsberuhigte Zuwege sind denkbar, um die anderen schmalen und einspurig befahrenen Straßen (parkende Autos) zu entlasten. Dringend kontrollierte Anliegerstraßen schaffen. Problem sind unter anderem Dauerparker durch den Flughafen. Die Anwohner der *Blamüsen* kennen dies.
- 

Städtebau/Wohnen

- Es ist keine der Bestandsbebauung angepasste Neubebauung erkennbar. *In den Blamüsen* stehen grundsätzlich eingeschossige Bungalows. Die angrenzenden Häuser des Neubaugebietes sollten maximal anderthalbgeschossig sein. Es sollte ein größerer Abstand zu den Bestandsgebäuden *In den Blamüsen* vorgesehen werden. Die Verdichtung im östlichen Teil des Baugebietes ist zu hoch. Maximal Doppelhäuser statt Reihenhäuser.
- Es ist die Wohnqualität auch der vorhandenen Wohnhäuser im nördlichen Bereich zu bedenken. Dort in Anlehnung der vorhandenen Bauweise: Maximal anderthalbgeschossig! Und eine breite Grünfläche, die im östlichen Bereich in den vorhandenen Grünstreifen übergeht.
- Unzumutbar sind für die jetzigen Anwohner im nördlichen Bereich die Höhe und die Bebauung in Form von Ein- und Mehrfamilienhaus-Cluster.
- Das nachhaltige Wohnen der bisherigen Anwohner im nördlichen Bereich ist in der Unzumutbarkeit der davor gesetzten Clusterhäuser und in der Höhe der Häuser untergraben/beschnitten. In der Planvorstellung beschrieben „wie in der Umgebung [...]“, „soll soweit wie möglich [...]“ birgt in diesem Plan eine nicht zumutbare wage Sicht, insofern ist diese Planvorstellung nicht in die nähere Wahl zu nehmen.
- Die Reihenhäuser sind ok und auch die nicht so hohe Bebauung insgesamt. Aber das große Seniorenheim wird viel zusätzlichen Verkehr mit sich bringen, und die Zuwege über die *Lindung* und die *Blamüsen* sind dafür anders als das Verkehrsgutachten glauben machen möchte, nicht geeignet. Die Gefahr für die Schulkinder ist zu groß.
- Der Entwurf ist generell zu stark verdichtet und die Anordnung des Seniorenzentrums nah an der Bahntrasse wird kritisch gesehen.

Verkehr

- Leider berücksichtigt der Entwurf keine gute Lösung zur Verkehrsanbindung und -sicherheit. Die *Blamüsen* und *Zur Lindung* sind nicht geeignet für die geplanten Wohneinheiten. Im Workshop in 2019 war die Rede von insgesamt 600 Wohneinheiten! Hier ist dringend ein Verkehrskonzept von Nöten. Darüber hinaus ist eine Versiegelung einer so großen Fläche nicht wünschenswert.
- Schade, dass es kein richtiges Verkehrskonzept gibt, die Straßen, die zu dem Neubau führen, werden sehr stark befahren werden. Das ist vor allem für die Schulkinder und ältere Menschen riskant.
- Eine Anbindung an *In den Blamüsen* ist ein verkehrstechnischer GAU. *In den Blamüsen* ist jetzt schon heillos überlastet. Insbesondere zu den Bring- und Abholzeiten der Grundschule und der Kita kommt es immer wieder zu Behinderungen. Eine Anbindung für Fuß- und Radfahrer ist sinnvoll und absolut sachgerecht und damit zu befürworten.
- Garagenhöfe und Verzicht auf Tiefgaragen aus Hochwasserschutzgründen ist positiv.
- Die Anbindung (Fuß- und Radweg) an den Landschaftsraum im östlichen Bereich entlang der Bestandsbebauung führt zu einem weiteren Verlust eines wertvollen natürlichen Lebensbereichs für die Pflanzen- und Tierwelt. Zudem ist dieser überflüssig, da der Mühlendamm bereits jetzt hervorragend über *In den Blamüsen* und *Kleiner Winkel* erreicht werden kann und somit keinen Mehrwert schafft.
- Leider ist der Fußweg entlang des Schulgrundstücks nur gut gemeint. Eine Erweiterung ist bereits in Planung.
- Weg an östlicher Grenze ist sehr positiv!
- Keinen Fußweg am östlichen Bereich, sondern mehr Grün.

Gemeinschaft

- Das Gemeinschaftshaus ist zu klein dimensioniert. Angermund braucht ein Bürgerhaus mit einem Saal für etwa 300 Personen mit flexiblen Wänden. Gleichzeitig besteht Bedarf im Norden für ein Jugendzentrum.

Grün

- Ein breiter Grünflächenstreifen und ausreichend Abstand der Hausbebauung zu den vorhandenen Wohnhäusern im nördlichen Bereich ist zu berücksichtigen.
- Bestandsgrün im nordöstlichen Bereich ist zu erweitern.
- Wichtig ist, dass der vorhandene Grünstreifen im östlichen Bereich unverändert bleibt. Tierschutz der dort vorhandenen Tiere und Dachse. Diesen im nördlichen Bereich direkt anschließend erweitern.

- Der natürliche Landschaftsraum im Osten der Fläche ist wegen seiner hohen Biodiversität für die Ortsnähe unverändert zu belassen. Hier würde unnötig weiterer natürlicher Lebensraum für Pflanzen und Tiere durch den Eingriff des Menschen zerstört werden. Eine öffentliche Grünanlage wäre das Aus für diesen *wilden Naturraum*.

Allgemeine Hinweise

- Wir wohnen in direkter Nähe und würden den Entwurf 5 gutheißen. Die Straßenführung integriert sich harmonisch in das Gesamtbild und die geplante Nutzung mit den Seniorenwohnungen an der Bahn erscheint uns sinnvoll. Gibt es ein optimiertes Verkehrskonzept bei den engen einspurigen Straßen ringsherum? Das wäre zu bedenken!

- 
- Ich finde diesen Entwurf harmonisch und am besten von allen. Die Straßenführung integriert sich gut und die geplanten Seniorenwohnungen in Richtung Gleise erscheinen mir sinnvoll. Da die Verkehrsanbindung sowohl über die *Blamüsen* als auch über die *Lindung* einspurig und eng ist, sollte hier ebenfalls eine Optimierung stattfinden, um für die Anwohner keine weitere Verkehrsbelastung herbeizuführen.
 - Bestes Verkehrskonzept von allen Entwürfen. Übersichtlich und klarer Entwurf mit guter Begründung.
 - Das grüne Stadtbild der *Rosenstadt Angermund* wird hier noch mit am besten aufgegriffen, meiner Meinung nach. Jedoch kann eine solche Hauptstraße durch die Neubausiedlung nie bei der gegebenen Verkehrslage bewältigt werden. Es läßt zum Rasen durch die Siedlung und durch die Schulwege (*In den Blamüsen* und *Zur Lindung*) ein.
 - Der Beste der sieben Entwürfe mit einem guten Gesamtbild und durchdachter Wegeführung. Zudem ist der Erhalt des Baumbestandes sehr positiv zu bewerten.
 - Es wird ein sehr starkes Augenmerk auf die Grünfläche gesetzt. Dies spiegelt sich in der Fläche von 18.700 Quadratmetern und dem Erhalt des hochwertigen Baum- und Strauch-Altbestandes nicht nur im Osten, sondern auch im Westen, wider. Es wird aufgrund des hohen Grundwassers auf die Errichtung von Tiefgaragen und eventuell Keller verzichtet. Anzahl/Ausgestaltung der Baukörper passt zur umliegenden Altbebauung.
 - Diesen Entwurf finde ich am besten. Wie beschrieben, wirkt das Wohngebiet mit den Einfamilienhäusern und Seniorenheim sehr aufgelockert. Der alte Baumbestand bleibt überwiegend erhalten. Es wird auf Keller und Tiefgaragen verzichtet.
- 

- Der Entwurf ist eine Katastrophe. Kleine Wohneinheiten ohne Kellerausbau sind nicht bedarfsgerecht. Keine ausreichende Schallschutzberücksichtigung, da hohes Gebäude in der Mitte.

Städtebau/Wohnen

- 170 Wohneinheiten sind zu viel. Eine vier- bis fünfgeschossige Bebauung passt nicht nach Angermund. Der dadurch entstehende Verkehr überlastet die Zu- und Abführungsstraßen in den angrenzenden Wohngebieten. Das Verkehrskonzept ist nicht durchdacht.
- Die Geschosshöhe sollte um die Harmonie zu erhalten und der Stadt Angermund nicht seinen blumigen Namen zu nehmen unbedingt eingehalten werden. Die aufgelockerte Wohnstruktur geht bei der Planung in Raster und nach Sollzahlen (aus der Innenstadt) verloren und sollte ganz generell bei allen Entwürfen überdacht werden.
- Viel zu hohe Verdichtung, zu hohe Gebäude, Gebäude zu dicht an der Bestandsbebauung. Zu wenig Rücksicht auf die dörfliche Struktur. Bebauung in Maßen, mit maximal andert-halbgeschossiger Bebauung in Angrenzung zu Bestandsbebauung *In den Blamüsen* und mit mehr Abstand, um die dörfliche Struktur zu erhalten.
- Das sind viel zu viele Wohneinheiten in dem Gebiet. Das passt nicht nach Angermund. Dazu kommt noch ein überdimensioniertes Seniorenheim. Das passt nicht in unser Dorf. Und der Verkehr auf den beiden Zuwegen *Zur Lindung* und *In den Blamüsen* viel zu stark. Da staut sich der Verkehr morgens und nachmittags (Schulschluss) schon heute.
- Fünfgeschossige Wohneinheiten passen einfach nicht ins Stadtbild! Im Workshop wurde dies auch von den Bürgern angemerkt beziehungsweise gefordert. Es passt nicht zum dörflichen Charakter und wird von der Mehrheit der Angermunder nicht gewünscht. Man sollte Wohneinheiten und lebenswerten Raum im Einklang mit der Natur und den Gegebenheiten schaffen. Bitte nicht nur Masse statt Klasse.

- 
- Zu viele Wohneinheiten und zu hohe Gebäude im Vergleich zur Bestandsbebauung in der Umgebung, Verkehrsführung ausschließlich über *Blamüsen*, Parkrückstau in die *Blamüsen* zu befürchten.
 - Zu hohe Gebäude. Und wie bei allen Konzepten fehlt die Optik der Gebäude. Insbesondere die großen Gebäudekomplexe. So kann keiner beurteilen, ob die Gebäude hierher passen.
 - Unzumutbar für die Anwohner im nördlichen Bereich. Dies ist keine nachhaltige Stadtbebauung. Vorsetzen zu hoher Bebauung im nördlichen Bereich. Keine Anlehnung an die vorhandene Bebauung im nördlichen Bereich. Keine Mehrfamilienwohnblocks.
 - 5 Stockwerke der Gebäude an der Bahnlinie sind schon recht hoch für Angermund. 4 Stockwerke sind das Maximum für Angermund.
 - Eine fünfgeschossige Wohnbebauung passt nicht zum Stadtbild. Maximal viergeschossig.
 - Die Geschossigkeit fügt sich nicht in Angermund ein. 2 Geschosse mit Staffel maximal.
 - Das westliche Gebiet ist hervorragend geplant.
 - Um bezahlbaren barrierefreien Wohnraum zu schaffen, sollten anstatt so vieler Einfamilienhäuser hier Wohnprojekte für Familien im mindestens dreigeschossigen Wohnungsbau ermöglicht werden. Welche Familie kann sich hier das Einfamilienhaus leisten?
 - Wenn neue Wohngebiete auf bestehenden Grünflächen erschlossen werden, sollten so viele Wohnflächen und auch finanzierbarer Wohnraum geschaffen werden wie möglich. Hier in Variante 6 ist die Anzahl der Einheiten am größten, bei gleichzeitig maximaler Bruttogrundfläche.
- 

- Die Anordnung des Seniorenzentrums ist nicht ideal, nördlich oder östlicher wäre besser (hinsichtlich Lärmschutz).

Verkehr

- Mir gefällt an diesem Konzept, dass es sich Gedanken gemacht hat, wie die Zugangsstraßen nicht völlig überlastet werden.
- Hier ist der Verkehr innerhalb und außerhalb des Neubaugebietes nicht optimal, aber wenigstens akzeptabel für Bewohner der neuen Quartiere, aber auch der Anwohner der Zuwege wie *Lindung* und *Blamüsen*.
- Die Aufteilung der Verkehre ist sinnvoll. Trotzdem wird es bei einspurigen Straßen zu gefährlichen Situationen für Kinder kommen.
- Die beiden Zugangsstraßen sind heute schon an ihrer Belastungsgrenze. Daher sollte bei der Planung auf eine Minimum-Bebauung geachtet werden.

- Dieser Entwurf sieht viel zu viel Autoverkehr der Anlieger im Quartier vor. Die Lösungen mit zentralem Parken und ausschließlicher Befahrung für Wirtschaftsverkehr (Versorgung, Entsorgung) sind in diesem kleinen Quartier viel sinnvoller und führen zu mehr Ruhe im gesamten Gebiet.
- Zu viel Autoverkehr. Dieser Plan 6 ist nicht umzusetzen.
- Tiefgaragen: gut, um oberirdische Flächen zu maximieren und verhindern die Parkplatznutzung durch *Baggerseeparker*. Förderung von Rad-Verkehr (Cargobike-Stellplätze und so weiter) sehr sinnvoll. Verhindern von Durchgangsverkehr und Ermöglichen von Car-Sharing sehr sinnvoll, wie in diesem Entwurf eingebracht. Seniorenwohnen im Zentrum des neuen Quartiers, da von hier am wenigsten Verkehr (Beruf, Kinder).

- Car-Sharing ist in der Theorie spannend. Die Anbieter haben das Gebiet in Düsseldorf in den letzten Jahren immer weiter verkleinert. Eine Ausdehnung bis nach Angermund ist illusorisch.

Grün

- Gegenwärtige Klima- und Artenschutz-Problematik erfordern maximale Berücksichtigung ökologischer Bebauung. Hier recht gut: aufgelockert, Hecken, Dachbegrünung, Schutz bestehender Ökosysteme (Insekten, Brutplätze, Nahrung für Tiere, Rückzugsbereiche), Speicherung von Wasser und CO₂, Klimaeffekt für Bewohner. Hier in Variante 6 recht gut umgesetzt.
- Sehr gutes Grünraumkonzept mit viel Grün für die Gemeinschaft und es schafft eine grüne Vernetzung.
- Den bestehenden vorhandenen Grünstreifen im östlichen Bereich beibehalten. Dichter Heckenstand zur Erhaltung der Wohnqualität der Anwohner im nördlichen Bereich.

- Es ist nicht erkennbar, dass der wertvolle Naturraum an der östlichen Grenze erhalten bleibt. Das ist sehr schade, weil damit wieder einmal die Natur hinten ansteht. Der gesamte Grünstreifen am östlichen Rand sollte unverändert erhalten bleiben um den Menschen ein Wohnen in der Natur, die nicht vom Menschen *zu recht gestutzt wird* zu ermöglichen.

Allgemeine Hinweise

- Ich befürworte Variante 6. Insgesamt gutes, modernes Verfahren und Software für die Einbindung der Menschen. Insgesamt scheinen die Entwürfe durchdacht, substantiiert und professionell zu sein.
- Für uns als direkte Anwohner mit drei Kindern das beste Konzept!
- Der einzige einigermaßen vertretbare Entwurf von den sieben Entwürfen.

Beiträge zum Entwurf 7

Städtebau/Wohnen

- 157 Wohneinheiten ist eine zu hohe Verdichtung.
- Angermund verliert hier seinen Dorfcharakter, zu viele hohe Häuser.
- Zu viele Wohneinheiten und entsprechender Durchgangsverkehr.
- Die Verdichtung ist viel zu hoch. Eine sehr viel gemäßigte Verdichtung wäre wenn überhaupt akzeptabel. Grundsätzlich sollte von einer weiteren Verdichtung und Bebauung des Naturraums abgesehen werden.
- 4,55 Hektar stellen mit knapp 160 Wohneinheiten sowie einer Seniorenanlage und einer Kita eine unverhältnismäßige Verdichtung dar, die eine Reihe von Folgeproblemen hinsichtlich Verkehrsaufkommen, Schulausbau und weiterer städtebauliche Entwicklung von Angermund erfordern und in einem Gesamtkonzept gedacht werden müssen.
- Maximal anderthalbgeschossig im nördlichen Bereich.
- Eine anderthalbgeschossig Bebauung wäre eine viel bessere Anpassung an die eingeschossige Bestandsbebauung *In den Blamüsen*. Gilt auch für die Waldlehne. Höhere Häuser hätten einen störenden Charakter auf die Bestandsbebauung. So bliebe der dörfliche Charakter erhalten und es würde nicht derselbe Fehler wie im Baugebiet Wacholderstraße gemacht werden (2 Vollgeschosse plus teilweise drittes Geschoss).
- Die Lage der Kita und der Seniorenwohnungen sowie die Straßenführung gefallen mir bei diesem Entwurf wesentlich besser als bei den anderen. Kita sollte nahe an die Schule und weg von der Bahn liegen.

Verkehr

- Der Verkehr wird auf der Straße *Zur Lindung* und *den Blamüsen* für Anwohner sehr laut und gefährlich. Schon jetzt heizen dort viele Autofahrer, um dem Gegenverkehr zuvorzukommen. Durch die parkenden Autos steht nur eine Fahrbahn zur Verfügung.
- Wo ist ein tragbares Verkehrskonzept? Hier werden bestehende Anwohner sowie Schulkinder massiv gefährdet. Zu gewissen Tageszeiten ist es *In den Blamüsen* jetzt schon unerträglich und Autos weichen über die Gehwege aus. Warum wird der Verkehr nicht über den Mühlendamm abgeleitet?
- Die beiden Zugangsstraßen sind heute bereits an ihren Grenzen. Daher sollte die Planung eine Minimum-Bebauung berücksichtigen.
- Die Waldlehne ist viel zu schmal, kein größerer Wagen kommt durch, geschweige denn Rettungswagen oder Feuerwehr. Die Straße kann unmöglich als Durchgangsstraße genommen werden. Parkmöglichkeiten sind jetzt schon gleich null. Auf gar keinen Fall darf es eine Anbindung geben.
- Fuß- und Radweg okay, keine Pkw-Durchfahrt zur Waldlehne ermöglichen.
- Die Durchgangsstraße sollte verkehrsberuhigt werden, sodass sie nicht im Zusammenwirken mit *den Blamüsen* zu einer Ausweichroute für die Bahnhofstraße wird. Andererseits ist zu bedenken, dass die Seniorenwohnungen für den regen Pendelverkehr des Krankenhauses immer gut erreichbar sind.

- 
- Die Erschließung eines Wohngebietes mit 160 Wohneinheiten bedeutet in einer realistischen Betrachtung mindestens 300 Autos. Hier sollten die falschen Annahmen des Wohngebiets Wachholderstraße berücksichtigt werden, um ähnliche Fehlentwicklungen zu vermeiden. Insofern sind der gewählte Stellplatzschlüssel und das berechnete Verkehrsaufkommen unrealistisch und fehlerhaft.
 - Eine verkehrstechnische Anbindung für den Pkw-Verkehr in die *Blamüsen* ist zu verwerfen, da die Straße bereits jetzt zu Stoßzeiten (Hol- und Bringdienst der Grundschule und Kita) überlastet ist. Eine Anbindung für Ver- und Entsorgung sowie für Rad- und Fußgängerverkehr ist sinnvoll.
 - Welcher ÖPNV soll denn jetzt auch noch durch die *Lindung* fahren? Wenn hier auch noch ein Bus durchfährt, können wir die Straße gleich besser ganz schließen.
 - Ein Bus auf den engen Straßen – schon jetzt hat der Bus oft Probleme nur bis zum Bahnhof zu fahren. Es fehlt ein Verkehrskonzept. Bürger haben das bereits auf dem ersten Workshop vielfach gefordert. Einer der wichtigsten Punkte damals!
 - Sehr gut ist die verkehrsberuhigte Wegeführung.
 - Verbindung *Zur Lindung* ist sinnvoll!

Grün

- Naturlebensraum und Landschaftsraum unverändert belassen, um den menschlichen Eingriff in das gesamte Mikroökosystem dieses Quartiers so gering wie möglich zu halten. Das führt in Summe zu einer größeren Wohnqualität.

Allgemeine Hinweise

- Städtebaulicher Entwurf sagt am meisten zu, Geschossigkeiten des Gesamtentwurfs gut, Anordnung Seniorenzentrum gut.
- Unser bevorzugtes Konzept, wenn es um eine Bushaltestelle für das Plangebiet und die Grundschule ergänzt wird. Der Umbau der Bahnhofstraße und der Straße *Zur Lindung* sind hierfür zwingend notwendig.
- Die Planung von Tiefgaragen passt nicht zum Thema Grundwasser und Starkregen.

Beiträge per Flyer

Nachfolgende Beiträge wurden per Flyer eingereicht:

- Es kann nicht sein, dass die frühere *Rosenstadt* immer mehr zugebaut wird. Die Infrastruktur ist überhaupt nicht dafür ausgebaut. Die Straßen sind mit Autos so zugeparkt, so dass man kaum noch durchkommt. Was ist aus dem beschaulichen Angermund nur geworden?
- Angermund ist inzwischen total zugebaut. Es sind teilweise richtige Ghettos entstanden. Die Rosenstadt Angermund hat nach und nach ihren Flair verloren. Infrastruktur fehlt total. Noch nicht einmal schöne Restaurants sind vorhanden. Die Angermunder müssen immer fahren, wenn sie ausgehen möchten. Es ist eine Schande, was aus diesem Ort geworden ist und es wird durch solche Maßnahmen immer noch schlimmer. Die engen Straßen sorgen jetzt schon für Chaos. Viele kleine Einbahnstraßen sind jetzt schon vorhanden und sorgen für Umwege. Überlegen Sie besser, wo man noch eine Schule hinbaut geschweige Restaurants oder Veranstaltungsräume. So kann man die wenigen schönen Orte auch kaputt machen.
- Ein Foto aus dem Jahr 1926 zeigt in dem gesamten geplanten Bereich eine Überschwemmung durch die Anger und dort fahrende Ruderboote! Die bisher realisierten Maßnahmen (Erhöhung der Angerböschung, Regenrückhaltebecken et cetera) reichen meines Erachtens nicht aus, um ein Jahrhunderthochwasser wie von der Ahr zu verhindern.
- Entwürfe ungenau, kaum zu lesen, im Planbereich und in der Nähe keine Straßennamen. Ausstellungsort unmöglich und ungünstiger, zu kurzer Ausstellungszeitraum (Feiertage – Brückentag). Bei allem fehlt das lang versprochene Verkehrskonzept. Zu- und Abfahrten nur über *Zur Lindung* und *In den Blamüsen* führt zu sehr großer Verkehrsbelastung.
- Das ist keine Beteiligung, sondern ein schlechter Scherz: Die Pläne sind schlecht lesbar, Straßen nicht bezeichnet, Druck schlecht. Legen Sie verständlich und transparent offen, was Sie planen. Legen Sie diese Beteiligung neu auf!

Beiträge per E-Mail

Nachfolgende Beiträge wurden per E-Mail eingereicht.

Die Beiträge wurden anonymisiert.

28. Mai 2022

Ohne bereits auf die vorgestellten Entwürfe eingehen zu wollen, lassen Sie mich bitte vorab eine Anmerkung zum gewählten Vorgehen machen. Eine aktive Bürgerbeteiligung der betroffenen Bürger insbesondere südlich, westlich und nördlich der geplanten Flächen hätte es erforderlich gemacht, den Flyer für die Beteiligung nicht einfach im örtlichen Supermarkt auszulegen, sondern den Bürgern in ihre Briefkästen zu werfen. Darüber hinaus wirkt es befremdlich, wenn gerade in der jetzigen Sommerzeit keine persönliche Veranstaltung mit Bürgern angeboten wird, wenn es sich um Planungen mit so weitreichenden Auswirkungen handelt, die auch Platz für Rückfragen und Diskussionen ermöglicht. Der Verweis auf die Pandemie ist nicht wirklich befriedend, wenn zeitgleich deutlich größere Veranstaltungen unter Beachtung von Hygienevorschriften auch unter städtischer Organisation stattfinden.

Beides wäre sicherlich ein Akt der wirklichen Bürgerbeteiligung gewesen.

Abschließend fehlt für die Beurteilung der unterschiedlichen Konzept unverändert ein tragfähiges Verkehrskonzept für Angermund und den Düsseldorfer Norden insgesamt, ohne das eine Verträglichkeitsbeurteilung der Planungsmaßnahmen mit bis zu 150 Wohneinheiten ohne das Seniorenheim und die Kita nur schwerlich möglich ist. Dieses wurde im Januar 2019 bis Ende des gleichen Jahres versprochen. Insofern werden Sie sich auf deutliche Nachfragen zur Verkehrsauslastung insbesondere der Straßen *Zur Lindung* und *In den Blamüsen* einstellen müssen.

30. Mai 2022

Grundsätzlich finde ich die Vorgehensweise, die Bürger rechtzeitig zu beteiligen und auch bei der Entschlussfindung einzubinden sehr gut (gesellschaftlicher Frieden, demokratische Praxis, Diversität der Lösungsmöglichkeiten und so weiter). Das digitale Verfahren sieht zeitgemäß aus. Die Planungen sehen durchdacht und sorgfältig aus und scheinen professionell und zeitgemäß aufbereitet.



Kritik: Das Zugrundelegen des Verkehrsaufkommens von 2014 mit linear um 0,5 Prozent steigender Zunahme ist falsch. Es wurden in Angermund zahlreiche Wohngebiete neu erschlossen, die definitiv keinen linearen Zuwachs begründen. Darüber hinaus sind die Altersstruktur, Berufstätigkeit und Familienstruktur der neuen Wohngebiete unberücksichtigt (hauptsächlich junge Familien, berufstätig). Die tatsächliche Verkehrszunahme ist vermutlich deutlich höher als die zugrundeliegende. . Dadurch wird der Stadtteil stark belastet. Die Aussagen zur Breite der Straße *Zur Lindung* und zum Verkehrsaufkommen wirkt deutlich unterschätzt, siehe auch Punkt oben. Die Schule überschreitet ihre Kapazitätsgrenzen, was durch die neue Erschließung noch beschleunigt und verstärkt wird. Somit nimmt der Verkehr weiter zu, der aus den neu erschlossenen Wohnflächen über die entsprechenden Verkehrsknotenpunkte ab- und zufließen muss. In diesem Kontext sind die Maßnahmen zur Modernisierung des Verkehrs (Car-Sharing, Cargo-Bike-Stellplatz und so weiter) ausdrücklich zu begrüßen und zielführend.

Die Natur wird insgesamt schlechter gestellt, da bestehende Ökosysteme stark beeinträchtigt werden (verkleinern, Publikumsverkehr, spielende Kinder und so weiter). Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zum bestmöglichen Schutz bestehender Bäume, Sträucher und so weiter in Verbindung mit Vorgaben zur Dachbegrünung, Heckenbepflanzung und so weiter sehr wichtig. In der Ausarbeitung ist nicht klar und schnell ersichtlich, welche der beiden verkehrlichen Erschließungsvarianten (zwei Stichstraßen oder durchgehende Straße) in welchen Planungsvarianten (1 bis 7) enthalten ist. Konflikt mit Planung der Deutschen Bahn zu Unterführung und Bebauung: In den derzeit vorliegenden Planungen der Deutschen Bahn ist die Unterführung *Zur Lindung* mit Treppen geplant. Dies scheint unvereinbar mit den angekündigten Maßnahmen zur Aufwertung dieser Unterführung für den barrierefreien (Rad-)Verkehr. Auch um Anmerkungen der Anwohner zu berücksichtigen und wegen zunehmenden Parkflächenbedarfs sind Parkhäuser extrem sinnvoll: Die Nutzfläche oberirdisch vergrößert sich, *Baggerseeparker* können diese Plätze nicht nutzen.



Verkehr durch Berufstätige und Familien ist erwartungsgemäß deutlich höher als durch Senioren. Das Seniorenwohnen sollte tendenziell in der Mitte liegen, damit die höher frequentierten Bereiche an den äußeren Zugängen liegen, beziehungsweise bestenfalls mit Tiefgaragen der Verkehr gar nicht erst in den Kern des Quartiers gelangt.

Ökologisch, sozial und ökonomisch ist es sinnvoll, ein neu zu erschließendes Baugebiet bestmöglich und effizient auszunutzen, weshalb die größtmögliche Wohneinheitenanzahl erreicht werden sollte, bei gleichzeitigem Wahren der ökologischen Notwendigkeiten.

Unabhängig von der Variante sollten Vorgaben gemacht werden zu: Einsatz von Blockheizkraftwerken, Solarenergienutzung, Dachbegrünung, Begrünung von Vorgärten (keine *Steinwüsten*) und so weiter.

Ich befürworte Variante 6, halte aber auch Variante 7 für akzeptabel.

4. Juni 2022

Es ist ja im Prinzip nicht verwerflich, neuen Wohnraum zu schaffen!

Aber auch in diesem Fall kann ich eigentlich nur sagen, nur um Profite über Verkauf der Grundstücke durch die Stadt zu generieren (geschätzte Einnahmen durch die Stadt in zweistelliger Millionen-Höhe) kann ich einer Bebauung als Bürger von Angermund nicht zustimmen.

Lösen Sie erst einmal alte Probleme im Stadtteil Angermund wie: fehlende Infrastrukturen, Bebauung am Fettpott, Thema Badensee Angermund und mehr als schlechte Fahrradwege und so weiter.

Zum Thema Badensee dazu noch einige Anmerkungen: wir Bürger von Angermund haben es satt, seit mehr als *30 Jahren* von der Politik kein vernünftiges Konzept zu erkennen. Selbst auf Ihrer Seite *Leben in Düsseldorf* weisen sie auf das Verbot zum Baden im Angermunder Baggersee hin. Hier messe ich die Politik an ihren Taten und das Urteil fällt vernichtend aus. In der freien Wirtschaft würden Verantwortliche dafür zu Rechenschaft gezogen!

Sie sollten erst einmal über ein für die Bürger von Angermund akzeptables Verkehrskonzept nachdenken! Das kann ich hier überhaupt nicht erkennen. Verkehrsanbindung über die *Lindung*

und Baumschulenweg würde noch zu mehr Chaos führen. Sollen dafür vorhandene Objekte über Zwangsenteignung auf dem Baumschulenweg ins Verkehrskonzept einfließen?

Weiterhin ist die Infrastruktur im Stadtteil Angermund überhaupt nicht auf Zuwachs eingestellt. Und die Frage nach den Verantwortlichen dafür liegt eindeutig in der versäumten kommunalen Politik.

Hier wird je nach Wahlen der schwarze Peter immer hin- und hergeschoben und die Belange der Bürger bleiben auf der Strecke.

Machen Sie erst einmal ihre Schularbeiten und lösen Sie alte Probleme im Stadtteil Angermund!

5. Juni 2022

Mit Interesse habe ich mir die Pläne zur Gestaltung der Flächen Östlich *Zur Lindung* angesehen.

Bei allen Entwürfen bleibt die große zentrale Frage offen: wie sieht Ihr Verkehrskonzept für die Straßen *In den Blamüsen* und *Zur Lindung* aus? Schon jetzt ist gerade die Straße *In den Blamüsen* viel zu eng für den täglichen PKW-Verkehr; da auf einer Seite PKW parken kann

immer nur ein PKW die Straße entlang fahren. Brisanter wird es an den Tagen, an denen die Müllabfuhr ihre Arbeit erledigt! Mülltonnen, die großen Laster.

Täglich zu den Schulzeiten ist diese Situation noch einmal ganz besonders dramatisch – durch die vielen PKW der Eltern und Mitarbeiter*innen der Schule und Ogata, aber auch durch die vielen Schulkinder und parallel die Anwohner, die zur Arbeit fahren wollen – eine sehr gefährliche Situation, die sich nach Umsetzung eines wie auch immer gestalteten Entwurfes noch einmal erheblich verschlechtern würde. Selbst wenn nur Sonderverkehr diese Straße passieren dürfte, wäre dies eine viel zu hohe zusätzliche Belastung als derzeit schon vorliegt, denn wir sprechen hier ja von einem neuen Wohngebiet, in dem etwa 600 Personen leben würden. Dagegen spreche ich mich ganz entschieden aus!

Es ist davon auszugehen, dass es zu einem Verkehrskollaps auf den genannten Straßen kommt, wenn das Verkehrskonzept nicht umfänglich neu überdacht und überarbeitet wird.

10. Juni 2022

Ich habe allgemeine Anmerkungen zu diesem Vorhaben.

Der Verkauf der städtischen Grundstücke für Einfamilien- und Reihenhäuser sollte ohne Zwischenschaltung von Bauträgern erfolgen. Die Stadt sollte Bewerbungen von Düsseldorfer*innen auf die Grundstücke direkt zulassen. Ohne diese Bauträger wird der Bau auch in Zeiten von steigenden Zinsen und Kosten für Familien noch möglich. Dieses Verfahren sollte wie im Duisburger Süden als Wettbewerb laufen. Damit meine ich ausdrücklich nicht die besonderen Bauformen, sondern – nochmals – Einfamilien- und Reihenhäuser.

Die Straßen *Zur Lindung* und *In den Blamüsen* sind schon heute überlastet. Sie können aufgrund des ruhenden Verkehrs auf beiden Straßen nur einspurig genutzt werden. Es sind gleichzeitig die Hauptwege zur Grundschule und zum städtischen Familienzentrum. Zu Spitzenzeiten (zwischen 7 und 9 Uhr morgens) wird es damit in erheblichem Umfang zu Konflikten kommen. Aus Richtung Angermunderstraße beziehungsweise Bahnhofstraße werden Verkehrsteilnehmer in

Richtung Familienzentrum, neue Kita und Grundschule fahren. Auch liegt in diesem Zeitraum der Dienstbeginn in einem Seniorenzentrum, so dass auch hier Verkehre in diese Fahrtrichtung entstehen. Gleichzeitig ist zu erwarten, dass viele Verkehrsteilnehmer in die andere Richtung fahren; entweder, weil sie zur Arbeit aufbrechen, oder weil sie die Kinder abgesetzt haben. Die Planungen des RRX werden dazu führen, dass die Straße *Zur Lindung* noch schmaler wird. Egal, ob es zu einer Lärmschutzwand oder einer Einhausung kommt. Dies wird die Verkehrssituation noch verschärfen.

Die Nutzung der Waldlehne als Erschließungsstraße setzt voraus, dass die Waldlehne ausgebaut wird. Sie hat keinen Bürgersteig, so dass hier massive Konflikte drohen. Zu berücksichtigen ist, dass im Zuge des Neubaus des RRX die Brücke *Überanger* abgerissen wird. Gegebenenfalls muss die Stadt hier beim Neubau auf die DB für eine andere einwirken. Denn der jetzige spitze Winkel im Übergang *Zur Lindung* führt immer wieder zu gefährlichen Situationen. Hier sind sehr viele Fußgänger und Fahrradfahrer unterwegs (Stichwort Seen, Wald und Tennisplatz).



Alle Vorschläge verpassen die Chance, die Probleme in Angermund und dem Düsseldorfer Norden zu nutzen. In diesem Plangebiet wäre die Chance Platz für einen neuen Vollsortimenter und einen Bürgersaal mit Jugendzentrum zu schaffen. Dieser Bürgersaal müsste den Vereinen Möglichkeiten für bis zu 300 Personen mit flexiblen Wänden bieten. Eine Frei- oder Begegnungsfläche sollte gegebenenfalls so groß bemessen sein, dass hier auch mal ein Festzelt aufgebaut werden kann.

Für mich stehen in den Entwürfen die Aussagen zu möglichem Starkregen und Versiegelung der Fläche mit Planungen von Tiefgaragen im Widerspruch. Insbesondere das hier betroffene Plangebiet ist immer wieder von hohem Grundwasser betroffen, so dass hier eine weitere Thematik im Raum steht. Es ist zu prüfen, ob die Anwohner zu einer Nutzung ihrer Stellplätze und Garagen verpflichtet werden können. In vielen Gebieten werden Garagen als Kellerersatz genutzt und der PKW auf den *Gästeparkplätzen* abgestellt. Gleichzeitig ist gegebenenfalls mit Anwohnerparken beziehungsweise Parkraumbewirtschaftung dafür Sorge

zu tragen, dass dieses Gebiet nicht zum neuen Parkplatz des Flughafens Düsseldorf von Urlaubern genutzt wird. Dies passiert aktuell schon auf dem P&R-Parkplatz in Angermund. Ungeklärt ist ebenfalls die Frage, wie die Erweiterung der GGS Friedrich von Spee berücksichtigt wird. Warum wird in Angermund bei stetig weiter steigender Bevölkerungszahl keine weiterführende Schule geplant?

Es gibt eine erhebliche Unruhe in Angermund zu diesem Plangebiet. Ich gebe zu bedenken, dass das Beteiligungsverfahren in dieser Form (Aufhängen von Plänen in einem nach Urin stinkenden Gang ohne Licht (teilweise auch noch nicht mal zugänglich, da abgeschlossen)) nicht dem entspricht, was Sie in Workshop 1 versprochen haben.

10. Juni 2022

Der Fachfilm zum Thema Verkehr berücksichtigt Zahlen aus 2014. Da war das Familienzentrum noch nicht in der Straße *Zur Lindung* errichtet. Die gemachten Vorschläge zur Unterführung und zu Fahrradboxen am S-Bahnhof berücksichtigen nicht die Planungen der DB zu



diesem Thema. Sowohl die Unterführung als auch die S-Bahnstation sind von der DB bereits geplant. Eine Ausweisung von Parkzonen *Zur Lindung* ist im Bereich der Mehrfamilienhäuser unmöglich. Hier wurden keine Stellplätze auf dem Grundstück nachgewiesen, so dass keine andere Parkmöglichkeit für die Mieter besteht. Wenn Sie bei Immoscout reinschauen, sehen Sie zudem, dass die Mehrfamilienhäuser nahe des Plangebiets zum Verkauf stehen. Hier wird von Ausbaupotential gesprochen (es durfte auch nach Paragraf 43 möglich sein [sic]). Dann werden hier noch mehr PKW unterzubringen sein.

Wie bereits in meinem allgemeinen Teil angemerkt, ist die Verschmälerung der Straße *Zur Lindung* durch den Lärmschutz der DB nicht bedacht worden.

Die Bürgersteige *In den Blamüsen* und *Am Litzgraben* sind sehr schmal. Wenn Schülergruppen dort zusammen gehen, wird auch schon heute die Straße mitgenutzt. Es steht zu befürchten, dass es keine 400 KFZ pro Stunde braucht, bis ein Kind dort verletzt wird.

11. Juni 2022

Die vorliegende Verkehrsstudie geht bei beiden Straßen (*In den Blamüsen* und *Zur Lindung*) von den vollen Straßenbreiten aus, um das zu gewährleisten, wäre das einseitige Parken für Anwohner, Anlieger und Lieferanten nicht mehr möglich. Ob dies für die dortigen Anwohner zumutbar ist, wäre zu prüfen.

Schlimmer finde ich allerdings, dass durch die zweispurige Verkehrsführung dann auch der Verkehr deutlich beschleunigt wird. Beide Straßen sind die einzigen Straßen, die zum Litzgraben führen. Am Litzgraben sind ein Kindergarten und die Angermunder Grundschule untergebracht. Morgens und nachmittags bewegen sich Scharen von Kindern zu Fuß, mit kleinen Rollern, Fahrrädern und Mütter mit Kinderwagen auf diesen Straßen zu diesen Einrichtungen. Diese benutzen zusätzlich jetzt schon die Straße, da die Bürgersteige dafür definitiv nicht ausreichen. Überall wird der Verkehr eingebremst, durch Bushaltestellen auf der Straße, durch Verkehrsinseln und weitere gezielte Maßnahmen und hier, wo es wirklich wichtig wäre die Sicherheit eher noch zu erhö-



hen, fällt alles weg. Schon jetzt sind die normalen Bürgersteige in keinsten Weise ausreichend für die zahlreichen Kinder mit Rollern und Fahrrädern (bis 8 Jahre müssen diese und bis 10 Jahre können sie den Bürgersteig benutzen). Eltern fahren mit den Fahrrädern langsam auf der Straße nebenher, oder schieben diese auf der Straße. Somit halte ich die geplante verkehrstechnische Erschließung für ein *Unding*. Zusätzlich sollte vielleicht auch noch berücksichtigt werden, dass die Verkehrsstudie zur *Corona Zeit* erstellt wurde, wo der normale öffentliche Verkehr und auch die Benutzung des Kindergartens und der Grundschule deutlich eingeschränkt war!

Zu den einzelnen Entwürfen möchte ich mich gar nicht explizit äußern, fände es aber grundsätzlich besser, wenn das neue Wohngebiet nicht zur neuen Durchgangsstraße von *In den Blamüsen* zu *Zur Lindung* wird. Den Anschlussbereich an die *Blamüsen* mit einer an die bestehende Siedlung angepassten Reihen- und Doppelhaussiedlung beziehungsweise Bebauung im Allgemeinen, die dann ausschließlich zu *den Blamüsen* erschlossen wird und die

größeren *Sozialbauten* mit ausschließlicher Erschließung über die Straße *Zur Lindung*. Dafür müssten in beiden Siedlungsteilen Wendemöglichkeiten (Wendekreise), oder *Ringstraßen* eingeführt werden. Eine Durchfahrtsmöglichkeit für öffentliche Fahrzeuge sollte natürlich möglich sein. Zwischen diesen beiden Abschnitten könnte dann zusätzlich eine größere Grünanlage mit Spielplatz und vielleicht 1, 2 kleineren Gewerbeeinheiten für den Einzelhandel gebaut werden. Vielleicht sogar mit Café und Restaurant.

11. Juni 2022

Ergänzend zum nachfolgenden Beitrag wurde eine Unterschriftenliste mit 50 Unterschriften eingereicht.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns beim geplanten Projekt *Östlich Zur Lindung* einbringen zu dürfen und begrüßen ausdrücklich die Schaffung von Wohnraum in der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Wir haben viele Anregungen und Feedback zu diesem Projekt erhalten, die sich durch gute Ortskenntnisse jenseits theoretischer Ansätze



auszeichnen. Entsprechend haben wir Ihre Entwürfe und Fachbeiträge evaluiert und tragen nachfolgende Anregungen und Forderungen vor:

Das geplante Projekt *Östlich Zur Lindung* benötigt sage und schreibe 4,5 Hektar wertvoller unversiegelter Grünfläche/Ackerfläche am nördlichsten Rand der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Peripherie des Stadtteils Angermund. Vor dem Hintergrund des schnell fortschreitenden Klimawandels halten wir dies für kontraproduktiv – es passt nicht zum selbst erklärten Ziel der Landeshauptstadt Düsseldorf Klimahauptstadt zu werden. Deshalb fordern wir:

- Keine Entwicklung dieses unversiegelten Bodens, kein weiterer Flächenfraß von 4,5 Hektar unversiegelter Grünfläche. Die Nutzung dieser wertvollen Grünflächen ist vor dem Hintergrund des schnell fortschreitenden Klimawandels und seiner Folgen in keiner Weise mehr angezeigt.

- Wir regen alternative und ressourcenschonendere Lösungen zur Schaffung von Wohnraum an. Darunter: Umbau statt Neubau, Förderung und konsequente Umwidmung leerstehender Büro- und Gewerbeflächen in der Landeshauptstadt, Überbauung von bestehenden Infrastrukturen unter anderem von Bahntrassen und Brücken (zum Beispiel Einhausung in Angermund, *Theodor Heuss Brücke/Green Bridge*, Raumwerk D/Konzept zur Rhein-Ruhr-City: Schaffung 5000 innerstädtischer Wohnungen für Düsseldorf durch Überbauung der innerstädtischen Bahntrassen).

Sollte die Landeshauptstadt dieses Projekt – entgegen eigener Ansprüche und deshalb wider Erwarten – weiterverfolgen, muss es zum Schutz von Mensch, Umwelt, Landschaft und Klima unserer Ansicht nach anders gedacht werden.

Es braucht einen nachhaltigeren und verträglicheren Ansatz, der Ressourcenverbrauch, Emissionen sowie motorisierten Individualverkehr weitestgehend minimiert und damit auch die sehr schwierige Verkehrssituation in den angrenzen-

den Wohngebieten nicht noch weiter belastet. Unser Lösungsvorschlag sieht deshalb vor: *Östlich Zur Lindung* – Quartier der Zukunft: Autofrei und umweltschonend

- Erschließung und Zuwegung über die Erschließungsvariante 3 von der Angermunder Straße auf Höhe *Am Fettpott* beziehungsweise *Am Mühlendamm* (Ein beigefügtes Foto zeigt die Erschließungsvariante 3 aus den Planunterlagen zum Fachthema Verkehr.)
- Bewohner stellen ihre privaten PKWs in einer Parkebene ab, die im Zuge der ebenfalls geplanten Entwicklung der sogenannten Fettpottwiese entstehen kann. Dort können unter anderem auch Paketstationen vorgesehen werden, damit Lieferverkehre oder ähnliches ebenfalls entfallen. Die Parkfläche kann durch ein Geschäftszentrum oder ähnliches überbaut werden
- Erreichen der Siedlung über ein autonomes, on-demand Bussystem mit direkter Zuwegung via Erschließungsvariante 3 und ohne zusätzliche Belastungen der bestehenden Wohngebiete südlich des Kreisverkehrs *In den Blamüsen/Bahnhofstrasse/Zur Lindung*

(Vergleich unter anderem Lösung in Osnabrück: www.deutschland-mobil-2030.de/blog/autonom-und-on-demand-besser-ankommen-auf-dem-land; ein beigefügtes Foto zeigt beispielhaft einen autonom fahrenden Bus.)

Die Vorteile sind unter anderem:

- Nachhaltiges, ressourcenschonendes Quartier der Zukunft mit Modellcharakter im Bereich Klimaschutz und nachhaltiges Wohnen
- Massive Reduktion von motorisiertem Individualverkehr und damit schädlichen Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm et cetera)
- Reduktion versiegelter Flächen (unter anderem Wegfall von Garagen und Parkflächen et cetera)
- Keine weitere Verschlechterung der massiven verkehrlichen Probleme in den engen und oft verstopften Wohnstraßen südlich des Kreisverkehrs in Höhe *In den Blamüsen/Bahnhofstrasse/Angermunder Straße* durch die alternative Erschließungsvariante über die Angermunder Straße (Ein beigefügtes Foto zeigt die einseitig beparkte Straße In den Blamüsen.)

- Deutliche Stärkung des Umweltverbunds durch bessere Anbindung des Quartiers an den ÖPNV durch direkten Zugang zur Bushaltestation *Am Fettpott*.

Können wir die Landeshauptstadt Düsseldorf für diese Variante begeistern? Diese lässt sich sicherlich noch sinnvoll weiterentwickeln und weiter optimieren.

Der guten Form halber dürfen wir höflichst anmerken, dass durch dieses geplante Quartier, die Bevölkerungszahl in Angermund in erheblichem Maße wachsen würde. Wir gehen davon aus, dass die erforderliche Infrastruktur (Schulen et cetera) dann entsprechend nach oben angepasst wird.

Auch das angekündigte, übergeordnete Verkehrskonzept für den Düsseldorfer Norden und Angermund sollte mit konkreten Lösungen zunächst vorliegen, bevor die nächsten Schritte beim Projekt *Östlich Zur Lindung* unternommen werden.

Ferner weisen wir darauf hin, dass das Areal in unmittelbarer Nähe zu den dicht befahrenen und sehr lauten Bahntrasse liegen soll – gesunde Wohnverhältnisse sind nach eigenen Fest-

stellungen der Stadt Düsseldorf hier nicht möglich (Vergleich Beschlussvorlage 61/144/2016 der Stadt Düsseldorf). Daraus folgt, dass erst für ausreichenden, aktiven Lärmschutz an den Gleisen gesorgt sein muss, bevor dieses Areal gleisnah bebaut werden kann.

12. Juni 2022

Folgende Aspekte halte ich für die weitere Planung allgemein als wichtig:

Verkehr/Erschließung: Vermeidung, dass die Straße *In den Blamüsen* eine Durchfahrtsstraße *Zur Lindung* wird, da diese Funktion eine überregionale Bedeutung hätte – und somit erheblich mehr Straßenverkehr auf sich ziehen würde, als es bei einer reinen Anwohnerstraße mit totem Ende der Fall wäre. Südliche Anziehungspunkte, die zusätzliches Verkehrsaufkommen zur Folge hätte, wären der Baggersee, der Wald, die Brücke über dem Bahndamm.

Städtebau: Offene Bebauungsstruktur mit Einzelgebäuden in Form von Doppelhäusern – oder aus Verdichtungserwägungen in Form von zwei- bis dreigeschossigen Stadtvillen (4 Wohneinheiten), die in private Gärten ein-

gebettet sind. Dies würde eine höhere Flächennutzung gegenüber einem reinen Einfamilienhausgebiet darstellen, käme aber vom Gebietscharakter diesem (der Nachbarschaftsbebauung) am nächsten.

Parken: ein zentrales Parkraumkonzept (Entwurf 4), damit die Wohnstraßen nicht nur zum Abstellen der PKWs dienen; sondern auch eine Aufenthaltsqualität (spielende Kinder) haben. Ökologie im Plangebiet: wichtig, dass die östliche, Landschaftsbild prägende Hecke zwischen den Feldern (ehemals auch Graben/Überschwemmungsgebiet) naturschutzrechtlich aufgewertet wird. Hier hat sich über Jahrzehnte ein Biotop für seltene Tier- und Pflanzenarten entwickelt, so dass eine Einstufung als Naturschutzgebiet angebracht wäre. Eine Einstufung nur als öffentliche Grünfläche wird diesem nicht gerecht.

12. Juni 2022

Nach Durchsicht der Unterlagen stellen wir folgende Forderungen:

Wie in den Unterlagen richtig festgestellt wurde, kann die Planfläche *Östlich Zur Lindung* im Ex-

tremfall bis zu einer Tiefe von 2,0 Metern überflutet werden. Um dieses Risiko zu minimieren, ist geplant, diesen Bereich in einer noch festzulegenden Höhe mit Boden anzufüllen. Dementsprechend wird der derzeitige Retentionsraum, den die Fläche derzeit darstellt, massiv verkleinert.

Da jedoch bei dem zugrundeliegenden Extremfall die in diesen Bereich abfließende Wassermenge unverändert sein wird, kann sich hierdurch der Extremwasserstand noch zusätzlich erhöhen und die nördlich und südlich angrenzende Bebauung verstärkt geschädigt werden. Unsere Interessengemeinschaft fordert daher, als Ersatz für den fortfallenden Retentionsraum neue Rückhaltemöglichkeiten zu schaffen.

Wie aus den Unterlagen ersichtlich ist, soll das Schmutz- und das Regenwasser über die Trennkanalisation aus dem Plangebiet abgeleitet werden. Das sonstige Regenwasser von den befestigten Grundstücksflächen soll nach den Plänen zum östlich liegenden Graben abfließen, bei dem es sich um das Bett der alten Anger vor ihrer Verlegung handelt. Da dieser

heutige Graben keinen Abfluss mehr hat, wird sich das Wasser dort aufstauen.

Wir fordern daher zu untersuchen, ob hierdurch die angrenzende Bebauung *In den Blamüsen* und *Im kleinen Winkel* geschädigt werden kann.

Aus den ausliegenden Unterlagen ist nicht ersichtlich, wo und in welchem Umfang im Rahmen der geplanten Bebauung Versickerungsanlagen vorgesehen sind.

Wir bitten die dafür vorgesehenen Flächen / Bereiche kenntlich zu machen und dementsprechend von der Bebauung freizuhalten.

Des Weiteren ist sicherzustellen, dass es durch die zusätzlichen Versickerungen zu keiner weiteren nennenswerten Grundwassererhöhung kommt. Andernfalls würde es zu einer zusätzlichen Gefährdung der Bebauung in Angermund durch hohe Grundwasserstände besonders in regenreichen Perioden wie vor circa 20 Jahren führen.

Im Zuge des weiteren Planverfahrens behalten wir uns zusätzliche wasserwirtschaftliche Forderungen vor.

13. Juni 2022

Wir äußern uns zu den vorgestellten städtebaulichen Entwürfen wie folgt:

Sechs der sieben vorgestellten städtebaulichen Entwürfe gehen für das Plangebiet von einer Weiterführung der Straße *In den Blamüsen* als Durchgangsstraße aus. Das jetzige Verkehrsaufkommen wird dadurch – im Gegensatz zum heutigen Zustand – fundamental ausgeweitet. Bei der zugrunde gelegten Verkehrsaufkommensberechnung wird nicht deutlich, welches konkrete und nachvollziehbare Zahlenmaterial für diese Berechnung verwendet und ob hierbei das Mehraufkommen bei einer Durchgangsstraße berücksichtigt worden ist.

Im Übrigen wird Folgendes außer Acht gelassen: Es gibt in der Straße *In den Blamüsen* ständig Personen, die nicht hier wohnen, jedoch ihr Auto hier abstellen, um dann mit der S-Bahn zum Flughafen zu fahren, um hier ihren Urlaub anzutreten. Erheblich größer ist jedoch die Zahl der Anreisenden in den Sommermonaten, die ihr Auto hier parken und dann meistens zu mehreren mit Sack und Pack unter Zurücklassen von Müll über den Acker zum Baggersee

gehen. Die bisher von der Stadt vorgenommenen Kontrollen haben nicht dazu geführt, dass sich dies änderte. Umso unverständlicher ist daher, dass bei der östlichen Planungsgrenze bei dem dort zu erhaltenden Grüngürtel sämtliche Entwürfe Durchgänge zum angrenzenden Acker vorsehen, und zwar mit Zielrichtung Baggersee. Hierdurch werden die anreisenden Badegäste geradezu animiert, weiter wie bisher zu verfahren mit der Folge, dass dieser Personenkreis noch erhöht wird.

Darüber hinaus sollte qualitativ dieser Grüngürtel als Biotop – zu dem er sich in den letzten 50 Jahren entwickelt hat – einen naturschutzrechtlichen Bestandsschutz zum Beispiel als Naturschutzgebiet bekommen und nicht einfach nur als öffentliche Grünfläche herabqualifiziert werden.

Fazit: Vor diesem Hintergrund wird der städtebauliche Entwurf Nummer 4 favorisiert, allerdings mit Einschränkung (Vergleich vorstehende Ausführungen zum Grüngürtel).

Ansprechpartner

Birthe Meier-Ewert, Kathrin Miriam Nowotny

Telefon 0211 89-94629

E-Mail kathrin.nowotny@duesseldorf.de



Landeshauptstadt Düsseldorf
Stadtplanungsamt

Herausgegeben von der

Landeshauptstadt Düsseldorf

Der Oberbürgermeister

Stadtplanungsamt

Brinckmannstraße 5, 40225 Düsseldorf

Verantwortlich Ruth Orzessek-Kruppa

XII/22

www.duesseldorf.de