

26. Mai 2023



**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NRW e.V.**

An die Stadt Meerbusch
Abteilung Stadtplanung
z.Hd. Frau Andrea Laermanns

BUND-Ortsgruppe
Meerbusch
Dr. Andrea Blaum
Witzfeldstr. 68
40667 Meerbusch
tel. 02132-77600
mobil 0172-2792583

Stellungnahme BUND zur 117. Änderung des FNP und zum B Plan 322

I. Einführung

Es handelt sich bei dieser Planung um ein Gebiet, dass vor mehr als 20 Jahren unter dem Titel Wohn- und Gewerbepark Böhler (B Plan 271) entwickelt werden sollte. Es bestand zum einen aus einem Areal für Wohnbebauung (heute Böhler I), zum andere um ein Areal mit Gewerbeflächen. Warum in den zurückliegenden Jahren in Meerbusch immer neue Gewerbeflächen eingefordert wurden – hier aber 20 Jahre lang ein Filetgrundstück brach gelegen hat, verschließt sich uns. Das ist aber letztendlich für diese Stellungnahme egal. Was aber keinesfalls egal ist, dass in den letzten 20 Jahren dramatische Entwicklungen auf unserem Planeten stattgefunden haben, die ein Umdenken erfordern, auch wenn das von vielen immer noch nicht gerne gehört wird. Klimakrise, Biodiversitätskrise, Hitze Sommer und Starkregen waren jedenfalls vor 20 Jahren noch kein Thema (1). Unser Hauptaugenmerk richtet sich insofern auf die Klimaanpaasung des Areals, auch wenn die dahinter folgenden Punkte nicht weniger wichtig sind.

II. Klimaanpassung

1. Hitze

Die am 10.03.2020 im Bau und Umweltausschuss durch das Büro GeoNet vorgestellten **Klimaanalysekarten** für die Stadt Meerbusch (zu finden unter TOP5 in der als EI gekennzeichneten Einladung: https://ratsinfo.meerbusch.de/sessionnetmeebi/si0050.asp?__ksinr=2641 - hier insbesondere die Folien 7 u. 9) lassen nur einen Schluss zu: das Areal hat eine erhebliche humanbioklimatische Bedeutung für den südlichen Stadtteil Buderich und eine Bebauung mit Wohn- und Gewerbebauten dürfte demzufolge **nicht zugelassen** werden. Allein eine Grünplanung mit einem großzügig angelegten Park wäre zu rechtfertigen. Wozu eine zu enge Bebauung führen kann, lässt sich ebenfalls durch die Karten ablesen: das

Böhler Gebiet I durch die Wilma Planer ist viel zu eng realisiert worden (ökonomisch!) und führt zur ungünstigsten humanbioklimatischen Klasse überhaupt.

Bewusst wird sich über §1 Abs.5 S.2 BBauG hinweggesetzt, der sagt: Bauleitplanungen sollen dazu beitragen, den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern. Als das Gebiet 2002 erstmalig in der Bauleitplanung aufgegriffen wurde, war die Klimakatastrophe vielleicht noch nicht so absehbar. Die Sommer der Jahre 2018 bis 2022 sollten den Planern die Augen geöffnet haben

Des Weiteren bemängeln wir, dass der Bplan offensichtlich nur bis zur Stadtgrenze betrachtet wird, dann aber die Betrachtung südlich des Geländes (also südlich der Böhler Straße) aufhört. Schaut man sich die Klimaanalysekarten der Stadt Düsseldorf an, so ist da Gebiet, welches an die Wohnbebauung Böhler II angrenzt, auf den Karten ebenfalls tiefrot. Wo soll dann noch die Frischluft herkommen? (2)

Überall schreien die Kommunen nach mehr Hilfe bei Hitzewellen (3). Was aber macht Meerbusch? Man will eine Fläche versiegeln, die genau das nicht tut, was notwendig wäre für unsere Hitzesommer: auf dem ganzen Gelände eine großen Park zu gestalten und so zwischen Meerbusch und der Steinwüste des nördlichen Düsseldorfs (Hansapark etc.) eine grüne Lunge entstehen zu lassen. Das ist jedenfalls auch das, was sich die Bevölkerung wünscht, wie die erste Befragung in 2020 unter der Bevölkerung ergeben hat.

Schaut man sich zudem das Freiflächenkonzept der Stadt Meerbusch an, kam damals die Gutachterin zu dem niederschmetternden Ergebnis, Buderich erfülle den Grünflächenbedarf und Grünflächenversorgung nach Stadtteil bei einem Richtwert von 8 m² öffentlicher Grünfläche je Einwohner nur zu 45%. Bei einer Zugrundelegung von 16m² öffentlicher Fläche pro Einwohner liegt der Wert sogar bei nur 23%. s. S.15 des Freiflächenentwicklungskonzepts (4)

Es darf berechtigt die Frage gestellt werden, was macht die Politik da eigentlich bzw. wieso lässt man ein solches Freiflächenkonzept überhaupt erstellen, wenn man sich dann nicht an die Empfehlungen hält?

Es reicht auch nicht, in den Karten der Planung mit dem Titel „Frischlufschneisen und Luftkorridore“ ein paar blaue Pfeile einzuzeichnen, die bezeichnenderweise über Böhler I (selbst ein rotes Gebiet) bzw. über dem Laacher Abzugsgraben schweben: ist dies wissenschaftlich nachgewiesen oder wurden diesbezüglich Berechnungen erstellt, die nachweisen, dass das als Frischluftschneise in einem Hitzesommer ausreicht?

Ein weiterer Gesichtspunkt: haben Bäume in der Größe, wie sie auf den Plänen eingezeichnet sind, überhaupt noch die Möglichkeit, bei den heutigen klimatischen Begebenheiten bis zu der Größe heranzuwachsen? Die Bäume entlang des Mönchwegs (Ausfall 40%) wie auch die Nachpflanzungen in Düsseldorf entlang der Cecilien- Allee sprechen eine andere Sprache.

2. Starkregen

Im Rahmen des Starkregenrisikomanagements der Stadt Meerbusch wurde während der Überplanung des Areals eine Risikoanalyse durchgeführt. Die Gefahrenkarte (Weber Ingenieure GmbH, Stand Januar 2023) zeigt für die Auswertung des Starkregenszenarios 3 mit einer einstündigen Niederschlagsmenge von 90 mm (extremer Starkregen) für das Plangebiet im Bereich der im Bestand landwirtschaftlich genutzten Fläche südlich des Umspannwerkes stärkere Einstauungen mit Wassertiefen von teils über 1,0 m an.

Wir schlagen daher vor, diesen Bereich aus der Planung herauszunehmen und als unversiegelte Fläche zu belassen. Damit wird auch vermeiden, dass der noch landwirtschaftliche genutzte Ackerboden auf der fraglichen Fläche (südlich Umstellwerks) versiegelt wird.

Unser Ergebnis bei dem Punkt Klimaanpassung:

Auf Bebauung verzichten und ein wichtiges Grünareal zwischen beiden Städten erhalten. Denn der offene Boden ist zunehmend bedeutsam durch seine Klima-Ausgleichsfunktion, zum Beispiel Abkühlung bei Hitze und Versickerung bei Starkregenereignissen.

III. Artenschutz

Um das Artensterben aufzuhalten, ist ein durchgängiges Netz von natürlichen Grünflächen wichtig. Die Fläche sollte als Lebensraum und Fortbewegungskorridor am Stadtrand erhalten und ökologisch noch aufgewertet werden. Die Umgebung wurde bereits stark versiegelt. Ausgleichsmaßnahmen wie Gründächer, Fassadenbegrünung, etc. werden oft nicht oder nur halbherzig umgesetzt (siehe Ostara-Siedlung in Osterath). Lukrative Bebauung und die dazugehörige Versiegelung für Straßen, etc. lassen nur wenig Platz für Grün, das durch intensive Pflege und intensive Nutzung als Lebensraum weitgehend wertlos ist.

Die heutige Freifläche besteht aus Grün- und Brachflächen und ihr Wert für die Tierwelt lässt sich aus der Auflistung der angetroffenen Arten der Artenschutzprüfung erahnen. Neben der Erdkröte und dem Grasfrosch wurden 29 Vogelarten im Gebiet angetroffen, darunter vier Arten, die wegen ihres merklichen Rückgangs auf der **Vorwarnliste** stehen (Bachstelze, Fitis, Sumpfrohrsänger und Haussperling) und **vier planungsrelevante Arten**: Mäusebussard, Turmfalke, Bluthänfling und Rauchschwalbe.

Dabei fanden die sechs Begehungen nur in einem Zeitraum von drei Monaten statt und es gab nur zwei Nacht- und vier Tagbegehungen. Es ist davon auszugehen, dass mehr Individuen und auch mehr Arten in dem Gebiet vorkommen. So gab es während der beiden Nachtbegehungen keinen Niederschlag, bei welchem sich Amphibien bevorzugt bewegen.

Auch ist vom Vorkommen weiterer Arten der Vorwarnliste und auch weiterer planungsrelevanter Arten auszugehen. Uns wurden von regelmäßigen Kiebitz-Rufe im Gebiet berichtet, auch aktuell im April 2023. Der Kiebitz zählt ebenfalls zu den planungsrelevanten Arten.

Ausgleich für diesen großflächigen Verlust von Lebensraum muss auch vor Ort erfolgen, um das Artensterben nicht weiter zu befeuern. Neben dieser großflächigen Planung gab und gibt es im unmittelbaren Umfeld des Gebiets weitere Bauungen und Bauplanungen sowohl auf Düsseldorfer als auch auf Meerbuscher Gebiet. Wenn nicht jede dieser Maßnahmen einen nennenswerten Teil des Ausgleichs für diesen Eingriff vor Ort einplant und realisiert, bleiben in diesem Gebiet in absehbarer Zukunft keine auch nur halbwegs intakten Lebensräume mehr übrig. Gerade die Freiflächen in den Randlagen des Siedlungsraums sind für die Biodiversität von großer Bedeutung. Unverzichtbar im Kampf gegen das Artensterben ist auch die Biotopvernetzung in Form eines durchgängigen Netzes aus hochwertigen Grünflächen.

Der aktuellen Roten Liste der Brutvögel Deutschlands von 2021 zufolge ist bald die Hälfte der heimischen Brutvogelarten bedroht und ist trotz vielfältiger Schutz- und Erhaltungsmaßnahmen, keine Trendumkehr beim Bestandsrückgang erkennbar. Allein die Tatsache, dass der Haussperling auf der Vorwarnliste steht und dass Feldsperling und Star, früher als „Allerweltsvogel“ bezeichnet, mittlerweile planungsrelevante Arten sind, zeigt die alarmierende Lage. Die aktuelle Rote Liste für

NRW ist zudem aus dem Jahr 2016 und somit bereits sieben Jahre alt.

Um die Säugetiere und Insekten, bei denen bei Artenschutzprüfungen leider nur sehr wenige Arten berücksichtigt werden, ist es auch nicht besser bestellt. Auch für sie sind möglichst störungsfreie Grünflächen und auch Brachen von hohem Wert. Die hier von weiterer Verdrängung betroffenen Tierarten leisten uns auch wertvolle Dienste. So kann eine Fledermaus bis zu 1200 Mücken in der Stunde vertilgen und verfüttert ein Schwalbenpaar täglich 1200 bis 7000 Insekten an seine Jungen.

Für einen Teil der Ausgleichsfläche bietet sich die Fläche im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets an, das Dreieck westlich der Trafostation. Die abseitige Lage ermöglicht einen geschützten Bereich und dort ist auch das Revier eines Bluthänflings eingezeichnet. Er ist in NRW eine gefährdete und hier im Niederrheinischen Tiefland eine sehr gefährdete Art.



Bluthänfling - Foto: Frank Derer

Die dort geplante Umgestaltung des Laacher Abzugsgrabens sollte **neu evaluiert** werden, auch im Hinblick auf den trockengefallenen Stingesbach, und eine Vereinbarkeit mit weiteren Aufwertungsmaßnahmen sowie eine räumliche Vergrößerung dieser Ausgleichsfläche sollten geprüft werden. Auch für die anderen im Gebiet vorkommenden gefährdeten Arten sollten nach Möglichkeit hier gute Bedingungen geschaffen werden, um den Verlust der Lebensräume und der Nahrungsquellen abzumildern. Das Gelände kann z.B. auch durch die Anlage von Laichgewässern aufgewertet werden. Tümpel, die auch trockenfallen können, sind wertvoll, insbesondere sonnenbeschienene.

Im Wettbewerbstext wurde die Ökologie leider nur im Bereich des Abzugsgrabens erwähnt. Bei der Anlage des Grünzugs ist von einer intensiven menschlichen Nutzung auszugehen, weshalb es sehr wichtig ist, auch geschützte Bereiche für die Natur einzuplanen.

Leider finden wir in der Stufe II der Artenschutzprüfung keine Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen der Gutachter, um genauer beurteilen zu können, welche Maßnahmen sinnvoll sind und welche Bereiche des Gebiets sich dafür anbieten.

Der Großteil der Fläche ist heute Brachland und damit für die Tierwelt von besonderem Wert. ist. So erwähnt auch das Gutachten den hohen Wert der offenen Brachflächen als wichtige Nahrungsfläche für Fledermäuse. Die Bereiche mit sandigem Untergrund mit lückigem Gras sind in unserer Region mit überwiegenden Lehm Böden von besonderem Wert. Brombeerhecken bieten neben Nistplätzen für Vögel und Rückzugsbereichen für Säugetiere Nahrung durch Beeren, hohe Pollen- und Nektarwerte und sind darüber hinaus auch wichtige Futterpflanzen für viele Insekten,

wie z.B. Schmetterlingsraupen.

Die Beeinträchtigung der Zwerg-Fledermaus durch den Verlust ihres Nahrungshabitat wird im Gutachten auch von der Gartengestaltung abhängig gemacht. Im Rahmen der Artenschutzprüfung Stufe I werden Handlungsempfehlungen zur Ausgestaltung des Gebiets hinsichtlich Beleuchtung, Glas und der Bepflanzung der Gärten und Vorgärten gegeben. Diese Handlungsempfehlungen sollten in Gänze Bestandteil des B-Plans werden.

IV. Flächenversiegelung und Neubau:

Dass der hohe Flächenverbrauch dringend aufhören muss, ist unstrittig. Nur will dann doch keiner ausgerechnet auf sein Wachstum verzichten.

Allein bei der **Herstellung von Baustoffen zur Errichtung** und Modernisierung von Gebäuden werden etwa acht Prozent der deutschen Treibhausgas-Emissionen produziert. Besonders stark ins Gewicht fällt bei der Ökobilanz von Neubauten die Zeit, bevor das Gebäude überhaupt genutzt wird. Inzwischen verursacht ein typischer Neubau bereits bei der Herstellung und Errichtung die Hälfte der gesamten Treibhausgas-Emissionen und des Energieaufwands, die er bei einem Lebenszyklus von 50 Jahren insgesamt auslöst.

Wir bitten daher darum **eine faire Rechnung** aufzustellen, wieviel CO₂ beim Bau dieses Mega Viertels wirklich emittiert wird: Wieviel Beton wird verbaut? Wieviel Stahl? Und nicht immer nur hervorzuheben, wie nachhaltig das Viertel werde, wie grün und wie lebenswert es sein werde.

Das Umweltbundesamt empfiehlt den Kommunen, sich bei ihrer Baupolitik auf Sanierungen und Umbauten bestehender Gebäude zu konzentrieren. Klimaemissionen und unnötig hohe Rohstoffverbräuche ließen sich so am einfachsten vermeiden, erklärten die Experten (5).

Besteht man daher unbedingt darauf, dass Areal zu bebauen, so müsste dies zumindest auf klimaneutralem Weg erfolgen, sei dies durch Verwendung von R- Beton oder durch serielle Holzbauweise. Konzepte für das zukunftsfähige Bauen werden mittlerweile überall erarbeitet und auch angewandt – von der Rohstoffgewinnung und Ressourcenschonung über die energieeffiziente Ertüchtigung des Bestands bis hin zur **Kreislaufwirtschaft** (6).

Der Bausektor ist ein riesiger Hebel, um auf den 1,5-Grad-Pfad zu kommen. Unser Ziel muss demzufolge eine Bauwende zur Einhaltung der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens und die Begrenzung der Erderhitzung auf maximal 1,5 Grad sein. In der perfekten Bauwelt ist Bauen im Bestand das neue Normal und Neubau die Ausnahme. Alles, was wir **ab jetzt bauen, muss kreislaufgerecht** sein. Als Baustoffe nutzen wir die Rohstoffe und Bauteile aus dem gebauten Bestand, also aus urbanen Minen, oder wir verwenden nachwachsende und lokale Materialien mit geringen grauen Emissionen, Wir verbauen alles Material so, dass es eines Tages wiedergewonnen werden kann.

Die Landesregierung NRW hat dieses Problem durchaus auf dem Schirm (7)

So wurden nach Zahlen aus dem Antrag von CDU und Grünen in Deutschland 2019 rund 34 Millionen Tonnen Zement verbaut und damit rund 20 Millionen Tonnen CO₂ emittiert. Von jährlich 52 Millionen Tonnen Bauschutt werden knapp 80 Prozent recycelt. Allerdings werde nur ein Bruchteil davon wieder zu hochwertigem Betonzuschlagstoff heißt es.

In unseren Augen käme daher nur ein Quartier in Betracht, welches auf der Grundlage der „zirkuläre Wertschöpfung“ beruhen würde: so sollte man sich den grundlegenden Erhalt und die Wieder- oder Weiterverwendung von Roh- und Wertstoffen auf die Fahne schreiben: Dies betrifft Metalle, Holz und Kunststoffe aber eben auch Wasser oder Energie. Beispielsweise werden

Gegenstände so entsorgt, dass ihre Einzelteile als Grundlage neuer Produkte dienen und weniger neue Rohstoffe benötigt werden.

Wir sind daher Befürworter des cradle to cradle Prinzips, der Kreislaufwirtschaft, der seriellen Holzbauweise oder des BIM (building information modeling).

V. Lärmimmissionen:

Wenn wir den Verkehrskollaps im Süden von Buderich – der durch die 450 neuen Wohneinheiten ja noch erheblich befeuert wird - in irgendeiner Weise in den Griff bekommen wollen und auf klimaneutrale Mobilität setzen, brauchen wir dringend den Neubau der Straßenbahn Linie U81. Diese Planung wird von uns voll unterstützt. Für das Planungsgebiet bedeutet dies jedoch folgendes:

die neu geplante Straßenbahnlinie U81 würde aufgrund der zur Zeit geplanten Lage des Schulgebäudes bzw. der Kita dazu führen, dass der Lärm ebendieser mehr oder weniger direkt in die Gruppenräumen der Kita bzw. Klassenräume der Schule reinschallt. Wir halten das schon jetzt **ohne vorliegendes Lärmgutachten** für eine **nicht hinzunehmende Belästigung**. Da der Raum für Lärmschutzmaßnahmen an dieser engen Stelle fehlt, lässt sich das auch nicht ohne weiteres beheben.

Fazit der vermutlichen Lärmimmission: wir schlagen vor, die Kita an den Wendehammer bzw. ans Ende der Oststraße/Süd zu setzen, die Schule auf zwei Züge als Dependance zur Adam Riese Schule zu errichten und die Gebrüder Grimm Schule da zu belassen, wo sie jetzt ist. Lärmtechnisch gesehen käme sie sonst vom Regen (Flugzeuge) in die Traufe (Straßenbahn durchs Klassenzimmer).

Was die Lärmimmissionen seitens des alten Böhler Geländes angeht, können wir keine Aussage treffen, da dafür noch keine validen Aussagen vorliegen.

VI. Verkehrsgutachten und Erschließung

1. Probleme mit der U81 wurden bisher nicht ausreichend gewürdigt:

Die Umsetzung der Stadtbahnlinie (einschließlich Haltestellenlage) wird laut Erläuterungsbericht zum B-Plan über ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Das Planfeststellungsverfahren beginnt voraussichtlich im August 2023, sodass im Januar 2027 mit dem Baubeginn zu rechnen ist.

Wir sind der Meinung, dass die Planung und Umsetzung der Stadtbahnlinie U81, einschließlich der damit einhergehenden Auswirkungen, keinesfalls allein über das eigenständige Planfeststellungsverfahren zu ermitteln und zu lösen sind. Vielmehr erfordert die Planung sowohl beim Verkehr (als auch bei den Lärmimmissionen s.o.) eine Berücksichtigung im vorliegenden Bebauungsplan:

Geht man von der Prämisse aus, dass die Böhler Straße auf Ebene des Bebauungsplanes eine ausreichend dimensionierte Verkehrsfläche für die Straßenbahn Trasse vorhalten soll, so hat das für den B-Plan gravierende Konsequenzen:

Zum einen führt das auf der Böhlerstrasse

- zu einer **Behinderung im Abfluss des motorisierten Individualverkehrs**, da die Schienen wohl zumindest teilweise wegen der geringen Platzverhältnisse auf die Fahrbahn verlegt werden müssten. Siehe hierzu die ähnlich gelagerte Problematik, die die U78/79 zurzeit auf der Kaiserswerther Straße in Düsseldorf hat (8).

- zu einer **Behinderung der U 81** durch den sich teilweise stauenden MIV

- zu einer **Querungsproblematik** in das neue Gebiet. Man möge sich nur ausdenken, was passiert, wenn morgens alle Eltern der Kita und der Grundschule ihre Kinder auf der Planstraße oder vor dem Kindergarten absetzen wollen und diesbezüglich zunächst einmal die Schienen der Straßenbahnlinie überqueren müssen.

2. Erhöhung der MIV Zahlen.

Im Verkehrsgutachten sind bisher noch nicht Zahlen des Anfahrverkehrs für die Surfhalle mit eingerechnet worden (gerade jetzt im Mai eröffnet). Sie rechnen mit einer Besucherzahl von 200.000 Besuchern jährlich, die sicherlich alle nicht mit dem Surfboard unterm Arm die Straßenbahn benutzen werden. Des Weiteren soll ja sowohl noch das GEC entstehen, als auch südlich der Böhlerstraße das Tor zu Meerbusch (Flurstück 199 und Flurstück 843). Dies würde zu einer erheblichen Mehrbelastung auf der Böhlerstraße führen.

3. Kita und Schulverkehr

Die Verlagerung der Schule als auch der Kita an das südlichste Ende von Büderich wird zu einem verstärkten Elterntaxi Verkehr führen, der in unseren Augen überhaupt noch nicht gelöst worden ist:

Wie sollen vor allem die Eltern der 6 Gruppen umfassenden Kita ihre Kinder in die Einrichtung bringen? Die Kinder sind zu klein, als dass sie alleine kommen könnten und so entsteht an der Einfahrt zu der Planstraße nach Querung der Schienen ein heilloses Durcheinander von bringenden, parkenden und abfahrenden Autos, die bisher überhaupt nicht in der Planung berücksichtigt worden sind. Da muss erheblich nachgebessert werden...

4. Erschießung

Bisher ist das neu zu entwickelnde Gebiet verkehrstechnisch einigermaßen angeschlossen, es verbleibt aber gerade für Fahrradfahrer und Fußgänger Mängel zu schließen:

Dazu gehören in unseren Augen bisher fehlende Bürgersteige zwischen der Kreuzung Böhler Straße/ Düsseldorfer Straße entlang der Düsseldorfer Straße (östliche Seite) bis etwas zur Straße unter der Mühle. Dort muss j auch noch die Einfahrt zum GEC geregelt werden

Des Weiteren ist die Eltern Taxi Problematik vor allem für die Kita nicht ausreichend gelöst – siehe hierzu auch den Kommentar oben unter V 3

Quellenangaben

- (1) Auch das ist nicht ganz korrekt: der Club auf Rome gab bereits 1972 das Buch "Die Grenzen des Wachstums heraus und erschütterte damit die Fortschrittsgläubigkeit der Welt.
- (2) Klimaanalysekarte der Stadt Düsseldorf
https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt19/umweltamt/stadtklima/pdf/Planungshinweiskarten_barrierefrei.pdf
- (3) Forderung nach mehr Hilfen - Städte rüsten sich gegen Hitzewellen:
https://rp-online.de/politik/deutschland/staedtetag-will-mehr-hilfen-kommunen-ruesten-sich-gegen-hitzewellen_aid-90640839
- (4) Freiflächenentwicklungskonzept:
<https://meerbusch.de/media/Default/Downloads/Umwelt/Freifl%C3%A4chenentwicklungskonzept.pdf>
- (5) Umweltbundesamt:

<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/dem-wohnraummangel-oekologisch-begegnen>)

- (6) Siehe die Ergebnisse des in 11/2022 auf dem Böhler Areal stattgefundenen Klimafestivals unter dem Motto „Bereit für die klimaschützende Bauwende“

<https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Heinze-Klimafestival-in-Duesseldorf-8042972.html>

- (7) NRW fördert Bau – Innovationen- RP vom 12.April 2023

https://rp-online.de/nrw/landespolitik/nrw-foerdert-bau-innovationen-mit-4-5-millionen-euro-studie-zeigt-wie-es-geht_aid-87914073

- (8) Siehe die Problematik für eine Straßenbahnlinie ohne eigenen Gleiskörper: Wenn U78 und [U79](#) zwischen Reeser Platz und Kennedydamm auf einem vom Autoverkehr getrennten Gleiskörper unterwegs wären, hätte das weniger Verspätungen zur Folge. Vor allem das Risiko **für größere Störungen durch Unfälle** würde laut Stadt sinken.

https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/rheinbahn-duesseldorf-durch-umbau-wuerde-u79-puenktlicher_aid-89308993

Dr. Andrea Blaum

Meerbusch 26.Mai 2023